



Observatoire Économique, Social  
et Territorial de la Vendée

# DÉSENCLAVEMENT ROUTIER VENDÉEN ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Octobre 2006



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



direction  
départementale  
de l'Équipement  
Vendée

L'Observatoire Économique, Social et Territorial de la Vendée est financé par





**Observatoire Économique, Social  
et Territorial de la Vendée**

# **DÉSENCLAVEMENT ROUTIER VENDÉEN ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

**Octobre 2006**

**Étude réalisée par l'équipe de l'O.E.S.T.V.**

**Julien MOREAU  
Christophe PARREAU**

Galerie Pompidou – 6 rue Stéphane Guillemé – 85 000 LA ROCHE-SUR-YON  
Tél : 02 51 24 83 33 – Fax : 02 51 24 12 33  
Site Internet : [www.oestv.fr](http://www.oestv.fr) - e.mail : [oestv@wanadoo.fr](mailto:oestv@wanadoo.fr)

# Sommaire

<b>Liste des encadrés</b> .....	<b>5</b>
<b>Liste des graphiques</b> .....	<b>6</b>
<b>Liste des cartes</b> .....	<b>7</b>
<b>Liste des tableaux</b> .....	<b>9</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>10</b>
<b>PARTIE I – REGARD SUR LE DÉSENCLAVEMENT VENDÉEN DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER VENDÉEN ET POLITIQUES D’ACCOMPAGNEMENT ET DE VALORISATION DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES</b> .....	<b>14</b>
<b>1 – D’importants efforts de développement des infrastructures routières consentis en Vendée depuis une quinzaine d’années</b> .....	<b>14</b>
1 1 – Origines et étapes de la politique de désenclavement de la Vendée .....	14
1 2 – Bilan d’avancement par itinéraire de la politique de désenclavement routier de la Vendée en 2005.....	20
1 3 – Les investissements consacrés au désenclavement routier en Vendée.....	24
1 31 – Le budget routier du Conseil Général de la Vendée de 1990 à 2005 .....	24
1 32 – Comparaison de l’investissement routier du département de la Vendée avec celui des autres départements français sur la période 1994-2004 .....	27
1 33 – Bilan global des investissements routiers en Vendée : Département, Région, État et ASF.....	30
1 4 – Quelques effets directs du désenclavement routier vendéen.....	32
1 41 – Effets directs des phases de construction des infrastructures routières sur le tissu économique régional.....	32
1 42 – Effets directs de l’exploitation de l’infrastructure.....	34
1 5 – Approche multimodale du réseau de transport : la Vendée dans les schémas de transport français et européens.....	35
1 51 – Le réseau ferroviaire en Vendée.....	35
1 52 – Infrastructures portuaires et aériennes.....	40
1 53 – Désenclavement numérique de la Vendée.....	41
<b>2 – Politiques d’accompagnement et de valorisation du désenclavement routier de la Vendée : le développement des zones d’activités économiques</b> .....	<b>42</b>
2 1 – Évolution des créations et de la localisation des zones d’activités en Vendée entre 1985 et 2000 .....	43
2 11 – 1970-1985 : Première phase de développement des zones d’activités en Vendée s’appuyant sur les principaux pôles d’emplois et sur les spécificités locales (cas de l’industrie dans le Haut-Bocage).....	44
2 12 - 1985-2000 : Mouvement global de développement de l’offre foncière destinée à l’accueil des entreprises et attraction du nouveau réseau autoroutier et de voies express sur la localisation des zones d’activités.....	45
2 2 – Zoom sur les Vendéopôles : le cas d’une politique départementale d’accompagnement du désenclavement routier .....	49
2 21 – Taux de commercialisation des Vendéopôles en juillet 2005 .....	52
2 22 – Vendéopôles : emplois et entreprises en juillet 2005.....	53

## **PARTIE II – ANALYSE DU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA VENDÉE - LOCALISATION DES HOMMES ET DES ACTIVITÉS ..... 61**

<b>1 – Dynamiques démographiques et urbanisation en Vendée .....</b>	<b>62</b>
1 1 – Évolutions démographiques en Vendée .....	63
1 11 – Dynamiques démographiques sur le temps long (1975-1999).....	63
1 12 – Dernières tendances démographiques (1999-2004/2005).....	68
1 2 - Urbanisation : évolution de la construction de logements en Vendée .....	71
1 21 – Dynamiques du logement en Vendée entre 1975 et 1999.....	71
1 22 – Analyse des autorisations de permis de construire de logements neufs sur la période concomitante au désenclavement de la Vendée.....	73
<b>2 – Flux, trafics et mobilité en Vendée sur la dernière décennie .....</b>	<b>75</b>
2 1 – Flux et trafics routiers en Vendée .....	75
2 11 – Examen de l'évolution des trafics routiers sur les principaux axes du département entre 1990 et 2005 .....	76
2 12 – Synthèse de l'évolution des trafics routiers sur le réseau vendéen.....	83
2 2 – Évolution des navettes domicile/travail en Vendée entre 1990 et 1999.....	84
<b>3 – Dynamiques de localisation des emplois et des activités sur le territoire vendéen sur la dernière décennie.....</b>	<b>89</b>
3 1 - Dynamiques de l'emploi salarié en Vendée depuis 1993.....	89
3 2 – Évolution du nombre d'établissements de plus de 10 salariés entre 1995 et 2005 .....	94
3 3 - Dynamique de l'activité par secteur d'activité.....	96
3 31 – Une industrie vendéenne toujours très représentée dans le Haut- Bocage .....	97
3 32 – Le paysage commercial de la Vendée .....	100
3 33 – Une concentration des services dans les pôles majeurs du département.....	105
<b>4 – Vers une polarisation de l'activité en Vendée ?.....</b>	<b>112</b>
4 1 – Synthèse des effets du désenclavement sur l'activité économique en Vendée ...	112
4 2 – Le désenclavement routier de la Vendée a-t-il favorisé et/ou accéléré une polarisation de l'espace vendéen ? .....	113

## **PARTIE III – APPROCHE QUALITATIVE DES EFFETS DU DÉSENCLAVEMENT ROUTIER VENDÉEN ET DES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT ..... 122**

<b>1 – L'importance du facteur de localisation « Proximité d'une autoroute ou d'une 2x2 voies » pour les entreprises vendéennes .....</b>	<b>123</b>
1 1 – Facteur « Proximité autoroutes ou 2x2 voies » selon le profil de l'établissement.....	124
1 2 – Facteur « Proximité autoroutes ou 2x2 voies » selon la localisation géographique de l'établissement .....	126
1 3 – Facteur « Proximité autoroutes ou 2x2 voies » selon l'inscription spatiale de l'activité de l'établissement .....	132
1 4 – Facteur « Proximité autoroutes ou 2x2 voies » selon l'intensité et l'organisation des transports des établissements.....	134
1 5 – Synthèse de l'analyse du facteur de localisation « Proximité autoroutes ou 2x2 voies » .....	136



<b>2 – Perception des effets du désenclavement routier sur l’activité des entreprises vendéennes.....</b>	<b>137</b>
2 1 – Les effets du désenclavement routier de la Vendée ressentis par les entreprises .....	137
2 2 - La perception de l’impact des projets futurs d’amélioration du réseau de transport local et régional .....	138
2 21 – L’autoroute A831 Fontenay-le-Comte / Rochefort .....	138
2 22 – Le projet du nouveau franchissement de la Loire à l’Ouest de Nantes .....	140
2 23 – L’amélioration des conditions de réalisation du fret ferroviaire en Vendée.....	142

<b>CONCLUSION .....</b>	<b>144</b>
-------------------------	------------

ANNEXE 1 – Carte des communes et cantons de Vendée .....	149
ANNEXE 2 – Méthodologie de l’étude sur « <i>le paysage commercial de la Vendée en 2005, évolution du commerce vendéen entre 1993 et 2005</i> » .....	150
ANNEXE 3 – La surface commerciale des établissements de 300 m <sup>2</sup> et plus .....	151
ANNEXE 4 – Structuration urbaine de la Vendée (en 1999) .....	152
ANNEXE 5 – Enquête auprès des entreprises vendéennes sur le rôle des infrastructures routières sur leur activité .....	153

## Liste des encadrés

Encadré n°1 – Désenclavement routier, politiques de valorisation des infrastructures et consommation de l’espace.....	57
Encadré n°2 – Le paysage commercial de la Vendée.....	100
Encadré n°3 – Tourisme vendéen et désenclavement routier.....	109
Encadré n°4 – Évaluation des effets de la mobilité sur un territoire – Exemple d’une méthode synthétique de monétarisation de la mobilité.....	119
Encadré n°5 – Les zones d’activités : critères d’implantation des entreprises .....	129
Encadré n°6 – Distance à l’infrastructure routière rapide .....	131

## Liste des graphiques

Graphique 1 – Investissements dans la voirie dans le budget départemental de la Vendée entre 1990 et 2005.....	24
Graphique 2 – Mesure de l’effort d’investissement dans la voirie pondéré de l’évolution des coûts de construction TP.....	26
Graphique 3 – Évolution des emplois dans le secteur des TP en Vendée de 1994 à 2004 ....	33
Graphique 4 – Fréquentation des lignes ferroviaires TER en Vendée de 1990 à 2003 .....	38
Graphique 5 – Nombre d’entreprises par secteur dans les Vendéopôles en juin 2005 .....	53
Graphique 6 – Répartition des emplois des parcs selon les secteurs industrie et services ....	54
Graphique 7 – Répartition des emplois selon l’origine de l’entreprise.....	55
Graphique 8 – Croissance comparée de la population en Vendée, en Région et en France ..	64
Graphique 9 – Évolution de la population vendéenne 1990-1999 et estimation 1999-2006 .	68
Graphique 10 – Nombre de permis de construire autorisés pour des logements neufs en Vendée entre 1987 et 2005.....	73
Graphique 11 – Évolution en indice du chiffre d’affaires des entreprises en Vendée, Région et France .....	76
Graphique 12 – Dynamique cantonale de l’évolution de l’emploi en Vendée.....	93
Graphique 13 – Évolution de l’emploi salarié par tranche d’effectifs entre 1993 et 2005 ....	114
Graphique 14 – Indicateur de polarisation de l’espace en 1999.....	115
Graphique 15 – Répartition des établissements enquêtés selon l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide.....	124
Graphique 16 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide selon le secteur d’activité .....	125
Graphique 17 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide selon la zone d’emploi.....	127
Graphique 18 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide selon l’implantation ou non dans une zone d’activités.....	128
Graphique 19 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide selon la distance à un échangeur autoroutier ou à un accès à une 2X2 voies .....	130
Graphique 20 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide selon l’aire géographique de localisation du (ou des) principal fournisseur .	132
Graphique 21 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide selon l’aire géographique de localisation du (ou des) principal client .....	133
Graphique 22 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide selon l’aire géographique du (ou des) principal sous-traitant.....	133
Graphique 23 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide selon les besoins en matière de transports .....	134
Graphique 24 – Impact de la future A831 sur l’activité des entreprises vendéennes selon leur localisation géographique (zone d’emplois) .....	138
Graphique 25 – Impact de la future A831 sur l’activité des entreprises vendéennes selon leur secteur d’activité .....	139
Graphique 26 – Impact de la future A831 sur l’activité des entreprises vendéennes selon le profil de l’établissement .....	139
Graphique 27 – Impact du nouveau franchissement de la Loire sur l’activité des entreprises vendéennes selon leur localisation géographique.....	140
Graphique 28 – Impact du nouveau franchissement de la Loire sur l’activité des entreprises vendéennes selon leur secteur d’activité .....	141
Graphique 29 – Impact du nouveau franchissement de la Loire sur l’activité des entreprises vendéennes selon le profil de l’établissement .....	142

## Liste des cartes

Carte 1 – Schéma d'Aménagement des Chemins Départementaux.....	16
Carte 2 – Mise en service des 2X2 voies en Vendée .....	18
Carte 3 – Plan routier 2010 .....	19
Carte 4 – Le réseau routier vendéen à moyen terme.....	23
Carte 5 – Dépenses d'investissement dans la voirie par habitant par département entre 1994 et 2004.....	27
Carte 6 – Indice des dépenses d'investissement dans la voirie sur l'investissement total par département entre 1994 et 2004 .....	28
Carte 7 – Dépenses d'investissement routier par kilomètre de voirie départementale par département entre 1994 et 2004 .....	29
Carte 8 – Principales infrastructures de transport – situation au 31/12/2005 .....	36
Carte 9 – Fréquentation des lignes ferroviaires du réseau TER en 2005 .....	38
Carte 10 – Les zones d'activités en 1985.....	44
Carte 11 – Les zones d'activités en 1990.....	46
Carte 12 – Les zones d'activités en 1995.....	46
Carte 13 – Les zones d'activités en 2000.....	47
Carte 14 – Surfaces utiles totales des zones d'activités par commune en 2000 .....	48
Carte 15 - Vendéopôles en 2004 et projets.....	50
Carte 16 – Population communale en 1999 .....	63
Carte 17 – Évolution de la population communale entre 1975 et 1999 (en %).....	64
Carte 18 – Évolution de la population communale entre 1990 et 1999 (en nombre d'hab.)..	65
Carte 19 – Solde des migrations résidentielles par canton entre 1990 et 1999.....	66
Carte 20 – Taux d'évolution annuel de la population des régions françaises entre 1999 et 2005.....	69
Carte 21 – Taux d'évolution annuel de la population des communes vendéennes .....	69
Carte 22 – Évolution 1975-1999 des résidences secondaires et nombre en 1999 .....	71
Carte 23 – Évolution du nombre de résidences principales entre 1975 et 1999 .....	72
Carte 24 – Localisation des permis de construire autorisés en Vendée entre 1987 et 2004 en trois périodes de 6 années .....	74
Carte 25 – Les trafics routiers en 1990.....	77
Carte 26 – Les trafics routiers en 2005.....	78
Carte 27 – Navettes domicile-travail en 1990.....	85
Carte 28 – Navettes domicile-travail en 1999.....	85
Carte 29 – Aire d'influence de La Roche-sur-Yon en 1990 et 1999 .....	87
Carte 30 – Aire d'influence des Herbiers en 1990 et 1999.....	87
Carte 31 – Aire d'influence de Challans en 1990 et 1999 .....	88
Carte 32 – Aire d'influence de Fontenay-le-Comte en 1990 et 1999 .....	88
Carte 33 – Aire d'influence du pôle des Olonnes en 1990 et 1999 .....	88
Carte 34 – Création d'emploi salarié (tous secteurs) en Vendée entre 1993 et 2005.....	90
Carte 35 – Localisation de l'emploi salarié total en Vendée en 2005.....	90
Carte 36 – Évolution de l'emploi salarié en Vendée entre 1993 et 2005.....	91
Carte 37 – Solde du nombre d'établissements entre 1995 et 2005 .....	95
Carte 38 – Nombre d'établissements de plus de 10 salariés en 2005.....	95
Carte 39 – Diffusion spatiale et mutation sectorielle de l'industrie vendéenne depuis 1955..	97
Carte 40 – Localisation des effectifs salariés dans l'industrie en 2005.....	98
Carte 41 – Évolution de l'emploi industriel par bassin entre 1993 et 2005 .....	99
Carte 42 – Évolution de l'emploi salarié dans les services entre 1993 et 2005.....	105
Carte 43 – Localisation de l'emploi salarié dans les services en 2005 .....	106

Carte 44 – Évolution de l’emploi salarié dans le secteur des transports entre 1993 et 2005 .....	108
Carte 45 – Taux d’emploi en 1975 et en 1999 .....	117
Carte 46 – Localisation et nombre d’entreprises ayant répondu au questionnaire.....	122
Carte 47 – les zones d’emploi en Vendée .....	126
Carte 48 – Localisation et nombre d’entreprises prêtes à reconsidérer leur mode de transport actuel vers le fret ferroviaire (si amélioration des conditions de transport) .....	142

## Liste des tableaux

Tableau 1 – Ouverture 2x2 voies et autoroutes en Vendée entre 1976 et 2000 .....	17
Tableau 2 – Ouverture autoroutes et 2x2 voies en Vendée depuis 2000.....	19
Tableau 3 – Poids des opérations d’investissement dans la voirie comparé à l’investissement total et au budget global du département entre 1990 et 2005 .....	25
Tableau 4 – Investissements dans la voirie par type d’opération.....	25
Tableau 5 – Contribution de l’État et de la Région aux investissements routiers en Vendée dans le cadre des Contrats de Plan État-Région .....	30
Tableau 6 – Contribution de la Région aux investissements routiers en Vendée dans le cadre des Schémas Régionaux d’Investissement Routier .....	31
Tableau 7 – Investissements autoroutiers (A83 et A87) réalisés en Vendée.....	31
Tableau 8 – Bilan global des investissements routiers réalisés en Vendée entre 1990 et 2005 .....	31
Tableau 9 – Bilan 2005 de la commercialisation des Vendéopôles Surfaces et Emplois .....	51
Tableau 10 – Bilan 2005 de la commercialisation des Vendéopôles - Entreprises .....	52
Tableau 11 – Part du solde migratoire dans les variations de population intercensitaires .....	66
Tableau 12 - Évolution des trafics sur l’axe Nord /Sud (A83 et RN 137/148).....	79
Tableau 13 - Évolution des trafics sur l’axe Est / Ouest (A87 et RN 160) .....	80
Tableau 14 - Évolution des trafics sur l’axe Montaigu / La Roche-sur-Yon / La Tranche.....	81
Tableau 15 - Évolution des trafics sur l’axe Bournezeau / La Roche-sur-Yon / Challans .....	82
Tableau 16 - Évolution des trafics sur l’axe St Gilles /Challans / Loire-Atlantique.....	82
Tableau 17 - Évolution des trafics sur l’axe Fontenay / Luçon / Les Sables .....	82
Tableau 18 - Évolution des trafics sur la Rocade du bocage.....	83
Tableau 19 – Les 10 flux domicile/travail majeurs en Vendée .....	86
Tableau 20 – Part de chaque bassin dans les effectifs salariés totaux par secteur industriel en 2005.....	98
Tableau 21 – Évolution de l’emploi salarié dans l’industrie par bassin entre 1993 et 2005 et part des gains réalisés dans l’industrie dans l’évolution globale de l’emploi salarié observé dans chaque zone entre 1993 et 2005 .....	99
Tableau 22 – Part des différents secteurs composant les services dans 5 pôles majeurs de la Vendée en 2005 .....	106
Tableau 23 – Évolution de la polarisation de l’espace (indicateur de polarisation) .....	116
Tableau 24 – Évolution de l’indicateur de polarisation par zone d’emploi .....	116
Tableau 25 – Classement des facteurs de localisation des entreprises.....	123
Tableau 26 – Nombre d’établissements sièges et non sièges selon l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière .....	125
Tableau 27 – Nombre d’entreprises mono/pluri établissements selon l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière .....	126
Tableau 28 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide au regard du coût de transport.....	135
Tableau 29 – Spécificités des établissements selon leur appréciation de l’importance de la proximité d’une autoroute ou d’une 2X2 voies dans leur choix de localisation .....	136
Tableau 30 – Les effets des autoroutes et 2X2 voies perçus par les établissements enquêtés .....	137
Tableau 31 – Nombre d’entreprises selon la perception des effets sur leur activité de l’A831 et d’un nouveau franchissement de la Loire.....	141

## INTRODUCTION

La mise en place de grandes infrastructures de transport (autoroutes, 2x2 voies) initie-t-elle de la croissance au sein des territoires qu'elles desservent ? Ces infrastructures peuvent-elles être de véritables catalyseurs au service du développement d'un territoire ? De quelle façon de telles infrastructures de transport rapides participent à recomposer l'organisation des territoires ?

Ces questions, introduisant la problématique des effets structurants et économiques des infrastructures de transport sur les territoires, sont, depuis plusieurs décennies, source de nombreux travaux et recherches et font encore aujourd'hui l'objet de débats et de controverses.

Les liens évidents entre transport et activité économique peuvent en effet conduire aujourd'hui à considérer la mobilité comme un facteur de croissance, et non plus comme un de ses effets. Toutefois, si la causalité inverse est manifeste... [la croissance économique est favorable au développement des infrastructures notamment parce qu'elle se traduit par des gains de productivité libérant des facteurs pouvant être consacrés à leur réalisation (impact d'un accroissement de la productivité sur les ressources fiscales et par là-même sur les investissements publics) ] ... est-il aussi évident que le développement des infrastructures soit, en retour, un facteur favorable à la croissance ? **En effet, cette causalité entre infrastructures de transport et croissance économique n'a jamais pu être clairement démontrée par la communauté scientifique.**

Les réponses à ces diverses interrogations intéressent, pourtant, de plus en plus les élus locaux qui ont la volonté, mais aussi la responsabilité, de conduire des politiques de développement sur leur territoire. Les résolutions de décentralisation des compétences de l'Etat en direction des collectivités locales, affichées notamment dans le domaine des transports et des infrastructures de transport, doivent en effet conduire ces dernières à mieux connaître et à maîtriser les enjeux de ces politiques puisqu'elles font et devront faire des choix en matière de transport, les justifier et les assumer dans l'avenir.

**L'objectif de ce travail, réalisé par l'Observatoire Économique, Social et Territorial de la Vendée, est ainsi de tenter d'évaluer les effets directs et indirects du récent désenclavement routier de la Vendée sur son développement économique et sur son organisation territoriale.** Cet objectif s'inscrit également dans le souci d'apporter aux acteurs économiques et aux décideurs politiques locaux des éclairages sur les phénomènes que peut induire le désenclavement d'un territoire par la mise en service de liaisons rapides (autoroutes et voies express).

Si un certain nombre d'effets directs liés à la phase de construction puis à l'exploitation de l'infrastructure autoroutière ou équivalente peuvent être évalués plus aisément à travers les emplois générés (emplois temporaires ou permanents) ou encore les taxes acquittées auprès des communes traversées (taxe professionnelle versée par

l'organisme concessionnaire dans le cas d'autoroutes), il s'avère toujours beaucoup plus délicat d'isoler, au sein du développement régional, la part des effets indirects attribuables en propre à l'infrastructure de transport (effets indirects ou induits socio-économiques). Un tel objectif peut-il d'ailleurs être atteint ? En effet, un certain nombre d'éléments relatifs aux méthodes d'évaluation des effets des infrastructures de transport rapides sur les territoires mais aussi plusieurs réflexions relatives aux difficultés et questionnements méthodologiques que posent de telles méthodes d'évaluation se doivent d'être soulignés et discutés afin de mieux appréhender le cadre, l'orientation et les limites d'un tel travail d'observation et d'analyse.

**L'évaluation des effets indirects des infrastructures de transport peut faire appel à différentes méthodes, toutefois la plupart de ces dernières s'accordent pour utiliser une méthodologie comparative entre « un avant » et « un après » mise en service de l'infrastructure.** Le présent travail intègre, pour partie, les méthodes d'évaluation basées sur l'observation de phénomènes socio-économiques qui se déroulent au voisinage des infrastructures de transport entre une situation antérieure et une situation postérieure à l'arrivée de l'infrastructure. Elles sont qualifiées d'observatoires, s'appuient sur une approche spatialisée et sont construites sur la base d'une batterie d'indicateurs aux valeurs susceptibles d'être modifiées par anticipation, parallèlement ou suite à la mise en service de l'infrastructure nouvelle.

**De telles approches soulèvent toutefois un certain nombre de difficultés méthodologiques.**

A la question, « *la réalisation d'une autoroute (ou d'un lien équivalent) est-elle à même d'initier de la croissance au sein des territoires, de susciter le développement, de contribuer à une recomposition territoriale des espaces concernés ?* », trois conclusions peuvent être dégagées de façon quasi certaine par la communauté scientifique. **La mise en service d'une infrastructure de transport :**

- **n'a pas d'effets automatiques, « de conséquences mécaniques (donc répétitives et prévisibles) de certains types d'infrastructures sur certains types d'espaces.** [...] *De nombreuses études empiriques mettent en doute la réalité d'une causalité linéaire entre le développement d'une nouvelle offre de transport et des transformations spatiales, sociales ou économiques* »<sup>1</sup>.
- **peut initier une dynamique d'amplification et d'accélération des tendances préexistantes :** phénomène de stimulation, notion de potentialité et d'opportunité. Une infrastructure de transport rapide n'est pas en soi une condition suffisante du développement ; elle constitue néanmoins un mode de transport qui semble de plus en plus nécessaire à l'insertion des territoires dans les flux de l'économie moderne.
- **peut donner naissance à de nouvelles stratégies spatiales :** stratégies qui sont l'expression de projets de territoires (jeu des acteurs). L'infrastructure de transport n'est en effet qu'un levier qui a besoin de trouver les acteurs compétents pour l'actionner.

---

<sup>1</sup> J.M. OFFNER « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique » – 1993 – L'Espace Géographique, N°3, P.233-242.

Dans l'appréciation de ces trois conclusions, demeure toutefois **la difficulté d'isoler la variable « infrastructure de transport » au sein de l'ensemble des composantes du système territorial ; système territorial dont les évolutions répondent, et donc s'expliquent, par des processus de synergies, d'interdépendances, d'interrelations...** En d'autres termes, il est difficile, voire impossible et sans doute erroné, de chercher à isoler les effets de la variable transport qui se rapporteraient strictement à l'infrastructure de ceux qui relèvent de la dynamique propre du territoire.

Il conviendrait ainsi, pour tenter de répondre aux questionnements introductifs, de s'orienter vers l'observation de la dynamique des territoires et des acteurs dans une vision systémique. Sortir du poids relatif de chacun des facteurs explicatifs pour intégrer les infrastructures de transport dans la dynamique globale du développement territorial constitue sans doute une méthode plus appropriée pour tenter de saisir la complexité du développement d'un territoire. « *Un système spatial – avec son épaisseur politique, économique et sociale – est capable d'anticipation, de détournement, de tactique et de stratégie* » (J.M. Offner, *op.cité*).

**La question posée n'est plus alors directement celle de l'identification des effets, des impacts de l'infrastructure mais plutôt celle de savoir si les territoires desservis par de nouveaux moyens de circulation sont en mesure de déclencher des dynamiques de développement et dans quelles conditions** (préexistence de motifs d'échanges, de pôles de production, de dynamiques de développement...). L'infrastructure n'est pas au fondement des échanges mais répond à des désirs, à des besoins : elle est une solution technique à un faisceau d'indicateurs et de facteurs préexistants, elle est un support d'actions dont la concrétisation en terme de développement dépend de son appropriation par les acteurs du système spatial ainsi que des modifications qui sont permises par cette appropriation.

Au regard de ces réflexions méthodologiques, **le présent travail tentera ainsi d'orienter l'analyse du récent désenclavement routier de la Vendée à travers le prisme plus global de la dynamique de recomposition des territoires dont les éléments forts sont notamment la redistribution des activités et des hommes.**

Cette analyse fonctionnelle du territoire vendéen s'organise principalement autour de trois composantes, en relation, qui forment l'architecture de cette étude :

- **Le(s) territoire(s)** : il représente le potentiel d'attractivité pouvant évoluer avec la mise en service d'une nouvelle infrastructure de transport. L'objectif recherché est ainsi de mettre à jour, d'illustrer mais aussi d'expliquer les dynamiques de changement et de développement des divers espaces qui composent le territoire vendéen à l'aide d'une batterie d'indicateurs socio-économiques quantitatifs (évolution démographique, urbanisation, création d'emplois, mobilité, flux routiers, tourisme...). L'analyse cherchera notamment à identifier les phénomènes de polarisation du développement et de recomposition des bassins d'activités et de vie.
- **Les acteurs locaux** : ils sont ceux qui peuvent intervenir pour valoriser leurs territoires au regard notamment de la localisation des activités. La présente étude se focalisera ainsi sur les stratégies d'accompagnement des nouvelles



infrastructures de transport conduites par les collectivités locales. Ce second axe de l'analyse portera particulièrement sur l'évolution de la localisation des zones d'activités entre le début des années 90 et aujourd'hui.

- **Les entreprises** dont les décisions d'implantation sont souvent fonction de la qualité de l'offre en localisation proposées par les acteurs locaux. Ce troisième point s'appuie notamment sur un questionnaire développé auprès des entreprises vendéennes de plus de 50 salariés. Il permet de saisir leur utilisation mais aussi leur perception et leur appropriation des nouveaux liens de transport et des projets qui les ont et les accompagnent encore aujourd'hui. Ce dernier axe permet d'apporter une vision qualitative des effets réels et ressentis du récent désenclavement de la Vendée.

Avant d'entreprendre l'exploration de ces trois principaux axes, il conviendra cependant, dans un premier temps, de revenir sur les grandes étapes ayant jalonné les efforts consentis dans notre département, depuis maintenant une quinzaine d'années, en vue de son désenclavement. Les deux liaisons autoroutières, l'une (A83) orientée nord-sud et mise en exploitation progressivement entre 1991 et 2001, et l'autre (A87) établie sur un tracé est-ouest et ouverte en deux temps jusqu'à la Roche-sur-Yon au début des années 2000, en constituent les véritables symboles. Cependant, le désenclavement de notre département se matérialise également par les nombreuses et profondes améliorations du réseau routier départemental qui ont accompagné et accompagnent encore aujourd'hui la réalisation des liens autoroutiers. Ces mesures accompagnatrices d'amélioration du réseau secondaire apparaissent en effet indispensables dans la perspective d'une meilleure diffusion des effets potentiels des 2 liaisons rapides sur l'ensemble du territoire. Le désenclavement de la Vendée doit ainsi être considéré également à travers la vision plus globale de l'ensemble des utilités collectives nouvelles (accessibilité notamment) permises par les nouveaux liens de transport et leurs prolongements. L'arrivée et l'accompagnement d'une infrastructure nouvelle répondent en effet à des notions d'aménagement, d'équilibre du territoire et d'égalité des chances de ses différentes composantes. Ces utilités collectives peuvent alors aussi s'exprimer de façon moins concrète, plus dans la perception de l'outil que dans son utilisation elle-même (ceci tout ou moins dans un premier temps).

Ce regard global sur le désenclavement de la Vendée sera notamment illustré par l'examen des schémas routiers établis par l'Assemblée départementale à court et moyen termes, par l'analyse des budgets départementaux consacrés à la voirie sur les quinze dernières années mais aussi à travers un bref examen des autres modes de transport des hommes, des marchandises et, à l'ère des réseaux, de l'information.

Ce premier temps de l'analyse sera enfin l'occasion de mettre en relief les principaux effets directs engendrés par les mises en chantier et l'exploitation des liens autoroutiers ou équivalents (2x2 voies départementales).

# **PARTIE I – REGARD SUR LE DÉSENCLAVEMENT VENDÉEN**

## **DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER VENDÉEN ET POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE VALORISATION DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES**

### **1 – D'importants efforts de développement des infrastructures routières consentis en Vendée depuis une quinzaine d'années**

#### **1 1 – Origines et étapes de la politique de désenclavement de la Vendée**

Située dans un triangle délimité par les autoroutes Paris-Nantes (A11) et Paris-Bordeaux (A10), la Vendée est longtemps restée à l'écart des grandes infrastructures nationales. Au milieu des années 80, le réseau structurant vendéen s'appuyait essentiellement sur un réseau de routes nationales bidirectionnel (N137 - N148 Nantes / Niort et Nantes / La Rochelle et N160 Les Sables-d'Olonne / La Roche-sur-Yon / Cholet) vieillissant, encombré et dangereux.

Cet enclavement trouvait notamment son origine dans plusieurs facteurs. D'une part, l'absence d'une grande agglomération au sein du territoire vendéen constituait sans doute la principale entrave à l'arrivée d'une autoroute dans la mesure où le développement du réseau autoroutier français s'est d'abord construit autour des effets de métropolisation que favorise la mise en service de liens rapides entre les grands centres urbains. D'autre part, sa position géographique excentrée en façade atlantique et à l'écart de grands pôles économiques français et européens contribuait également à renforcer cet enclavement. Enfin, la transformation de l'économie vendéenne, entamée à l'orée des années 50 et construite autour de valeurs et d'interrelations essentiellement endogènes, s'était jusqu'alors appuyée sur une croissance continue n'invitant pas les décideurs économiques et politiques à s'interroger particulièrement sur les potentielles faiblesses structurelles de leur département.

Au début des années 80, la conjonction de divers évènements conjoncturels et structurels, contribuera toutefois à faire émerger une vision prospective du développement du territoire départemental au sein de laquelle le désenclavement allait prendre une part centrale.

D'une part, les lois de décentralisation vont faire du Conseil Général l'interlocuteur central pour nombre de projets et de réflexions relevant du domaine du développement économique (et particulièrement en terme d'infrastructures routières compte tenu du transfert de responsabilités des routes départementales). D'autre part, la forte hausse du chômage

enregistrée au début des années 80<sup>2</sup>, mettant en exergue une fragilité potentielle de certains secteurs de l'économie vendéenne, fera prendre conscience à l'ensemble du monde économique de la nécessité de développer des stratégies et des visions à moyen et long terme au regard des faiblesses structurelles du département. Enfin, si l'économie vendéenne avait su se développer dans un contexte de relatif isolement, la majorité des chefs d'entreprises étaient conscients que le développement de leur activité, gage de maintien des emplois vendéens, ne pouvait à terme faire l'économie de liaisons rapides les rapprochant des grands axes de transport nationaux et européens et donc de marchés potentiels. La formation de la main d'œuvre, le développement de l'enseignement supérieur, la transformation de l'image du département par la mise en œuvre d'une politique de communication (afin notamment d'attirer des investisseurs) furent ainsi désignés, aux côtés du désenclavement, comme les axes prioritaires d'un travail à moyen et long termes que se devait de conduire la Vendée.

**Concernant spécifiquement le réseau routier**, 3 priorités se sont imposées à partir de cette prise de conscience fondée sur une vision « économiste » du territoire et de ses transformations. Il était devenu primordial :

- de relier la Vendée aux deux autoroutes A11 à Nantes et A10 à Niort
- de relier le littoral vendéen à l'autoroute A11 à Angers
- d'améliorer les liaisons en direction des autres principales agglomérations des départements voisins (Saint-Nazaire, Cholet, Poitiers et La Rochelle)

Pour les 2 premiers objectifs, les projets s'appuyaient initialement sur des mises à 2x2 voies des nationales N137, N148 et N160.

**En 1986**, parallèlement à la définition de ces 3 priorités en matière de politique routière, l'Assemblée départementale formalisera dans un document officiel prospectif, **le Schéma d'Aménagement de Chemins Départementaux (SACHED)**, sa politique en matière d'amélioration du réseau routier départemental. Ce document (*cf. carte page suivante* <sup>3</sup>) distinguait, outre les priorités relatives à la mise à 2x2 voies des routes nationales évoquées ci-dessus :

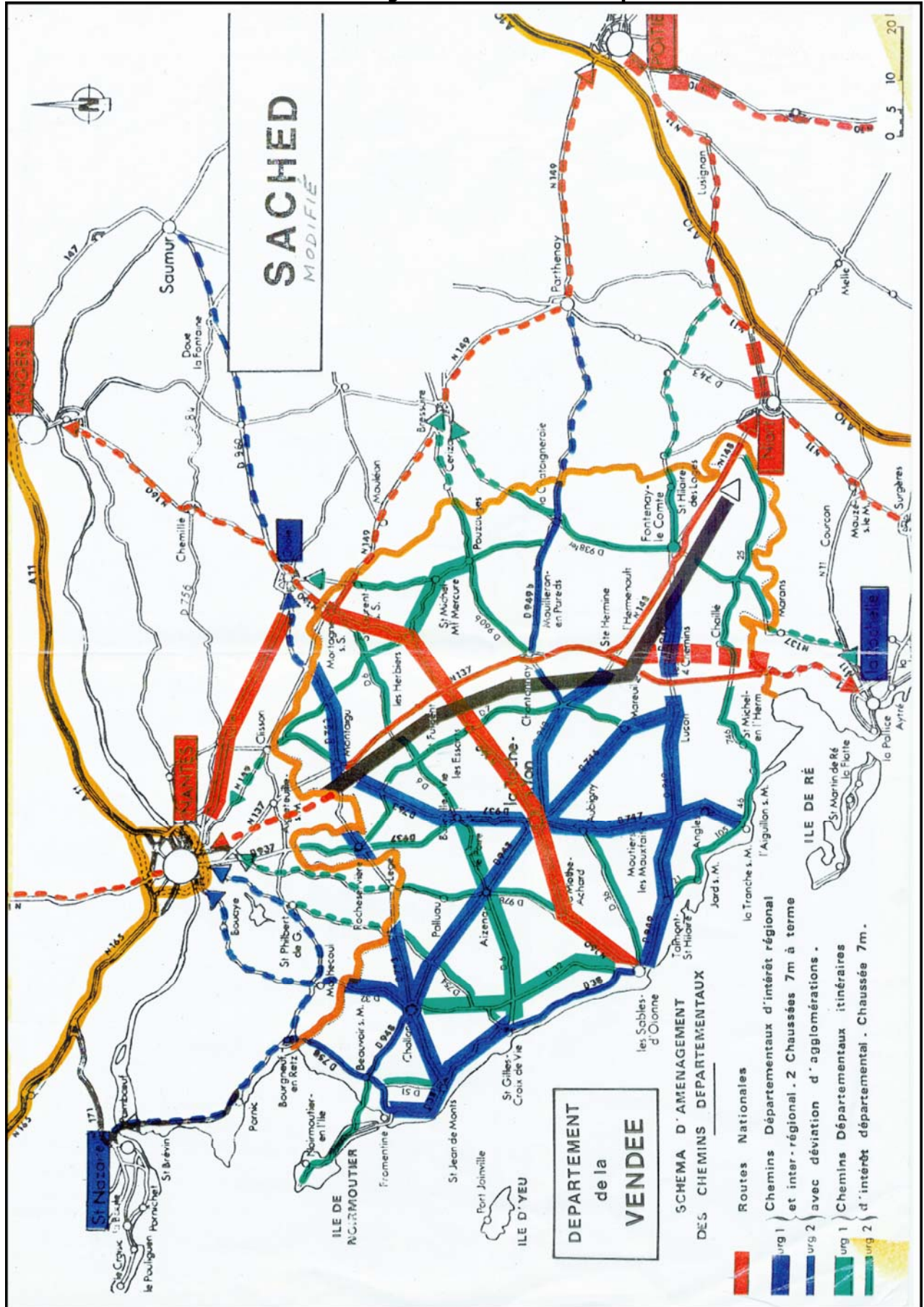
- un réseau bleu (450 km) d'intérêt régional à aménager à 2x2 voies
- un réseau vert (600 km) d'intérêt départemental à aménager à 7 mètres
- un réseau blanc (3 050 km) d'intérêt local à aménager ponctuellement

---

<sup>2</sup> - Jusqu'au début des années 80, la Vendée affichait (comme aujourd'hui) un taux de chômage inférieur d'environ 2 points à la moyenne nationale. La crise de l'industrie du bois du début des années 80 combinée aux premières manifestations de la concurrence des pays à faibles coûts de main d'œuvre pour les nombreuses industries de la mode et de la chaussure contribuèrent à une hausse sensible du taux de chômage dont le taux rattrapa alors celui enregistré à l'échelle de l'hexagone.

<sup>3</sup> - La carte ici reprise est celle du SACHED modifié (ou SUPERSACHED) puisqu'elle fait apparaître (en noir) le tracé de la future autoroute A83. Concernant les routes départementales, les itinéraires prioritaires fixés par le Conseil Général en septembre 1986 sont figurés par des tracés épais.

Carte 1 – Schéma d'Aménagement des Chemins Départementaux



**En 1989**, l'élaboration du schéma autoroutier (décisions de réalisation des autoroutes A83 et A87 prises à la fin des années 80) nécessitera une refonte du SACHED en direction d'un nouveau document prospectif désigné **Plan Routier 2000**. Ce dernier reprend en grande partie les éléments définis quelques années plus tôt dans le SACHED avec toutefois quelques évolutions, d'une part relatives aux décisions de réalisation des 2 autoroutes et, d'autre part à la gestion du trafic de transit du littoral (décisions d'une desserte « en peigne » des différentes stations depuis une voie rétro-littorale la RD 32).

Six itinéraires principaux qualifiés « d'opérations de désenclavement », en accompagnement de l'arrivée future des 2 liens autoroutiers, forment ainsi la trame du Plan routier 2000 :

- 1 - Montaigu / La Tranche-sur-Mer (mise à 2x2 voies)
- 2 - Bournezeau / Noirmoutier (mise à 2x2 voies entre Bournezeau et Challans)
- 3 - Fontenay-le Comte / Luçon /Les Sables-d'Olonne (mise à 2x2 voies)
- 4 - Nantes / Challans / Côte Vendéenne (mise à 2x2 voies jusqu'au sud de Challans)
- 5 - Route du Bocage (Fontenay-le-Comte / La Châtaigneraie / Pouzauges / Les Herbiers : aménagement à 7 mètres)
- 6 - Route du littoral (mise à 2x2 voies de la RD 32 entre Challans et Les Sables-d'Olonne).

La mise en œuvre du Plan Routier 2000, au cours de la période 1989-2000, s'est traduite par de rapides et considérables améliorations du réseau routier vendéen. En témoigne notamment le développement des liaisons autoroutières et à 2x2 voies dans le département : de 23 km en 1989 à près de 200 km en 2000 (voir *Tableau 1 et Carte 2*).

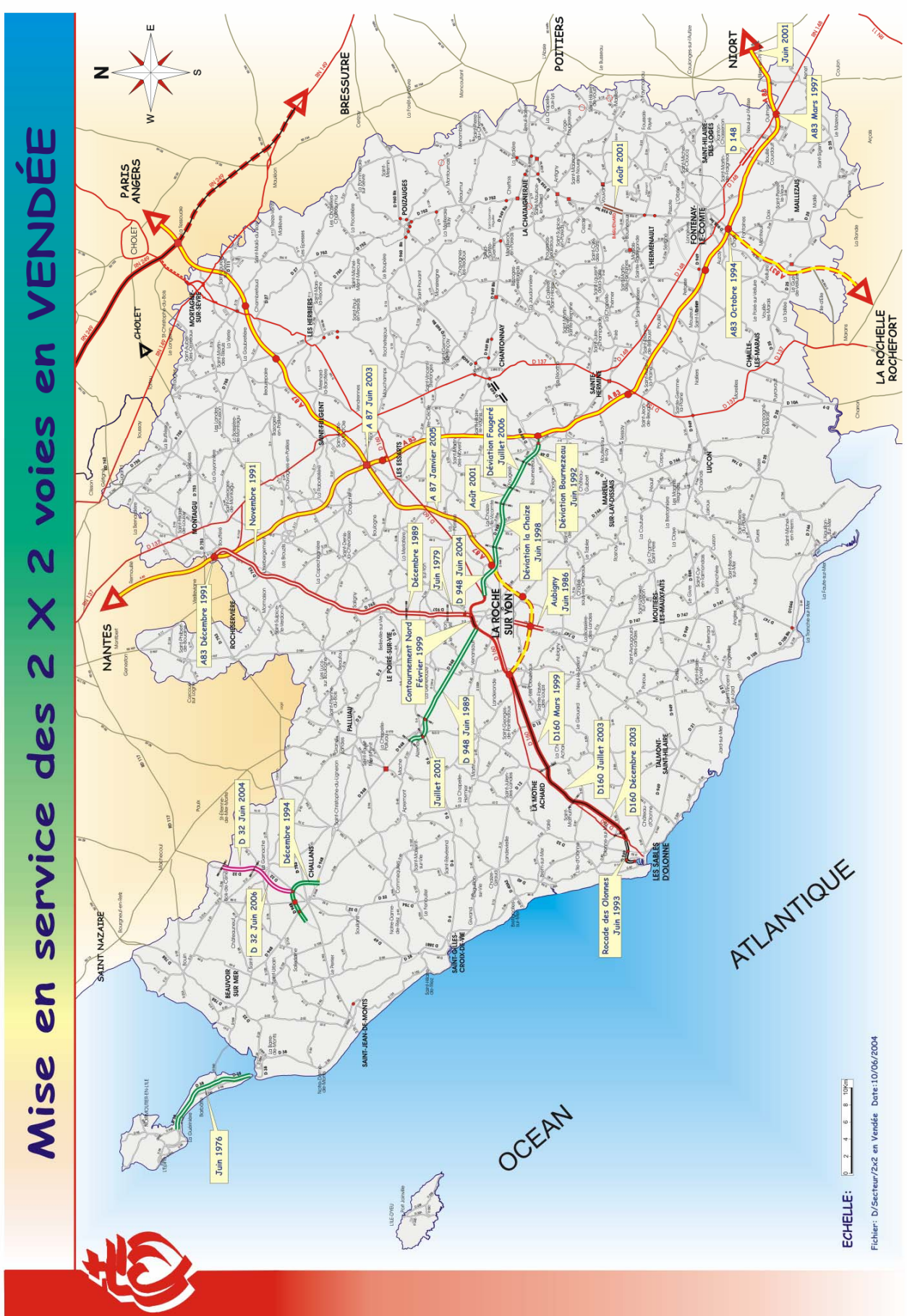
**Tableau 1 – Ouverture 2x2 voies et autoroutes en Vendée entre 1976 et 2000**

(source : DIRM)

Dénomination des routes	Ouverture tronçons ou itinéraires	Dates	Longueur (en Km)	Longueur cumulée (en km)
D 38	Noirmoutier	juin-1976	12,12	<b>12,12</b>
D 937	Sortie de la Roche Nord	juin-1979	2,00	<b>14,12</b>
D 747	Sortie Sud de la Roche	juin-1986	3,49	<b>17,61</b>
D 948	Sortie Ouest La Roche / Aizenay	juin-1989	12,06	<b>29,67</b>
D 937	Sortie La Roche Nord / Belleville	déc-1989	5,00	<b>34,67</b>
D 763	Belleville / Boufféré	nov-1991	26,00	<b>60,67</b>
D 948	Déviation Bournezeau	juil-1992	2,77	<b>63,44</b>
D 949	Rocade des Olonnes	juin-1993	3,83	<b>67,27</b>
D 948	Déviation Nord de Challans	déc-1994	7,00	<b>74,27</b>
D 948	Déviation de La Chaize	juin-1998	5,15	<b>79,42</b>
N 160	Contournement Nord La Roche	févr-1999	1,50	<b>80,92</b>
N 160	La Roche / La Mothe Achard	mars-1999	13,00	<b>93,92</b>
<b>Autoroutes</b>				
A 83	Arrivé Autoroute Boufféré	déc-1991	1	<b>1</b>
A 83	Boufféré / Fontenay-Le-Comte	oct-1994	78	<b>79</b>
A 83	Fontenay-Le-Comte / Oulmes	mars-1997	17,5	<b>96,5</b>



Carte 2 – Mise en service des 2X2 voies en Vendée



Mise en service des 2 X 2 voies en VENDÉE

ECHELLE: 0 2 4 6 8 10 km  
 Fichier: D:\Sacreur\2x2 en Vendée Date:10/06/2004

**En 2000**, après un bilan du Plan Routier 2000, un nouveau schéma préfigurant le réseau vendéen à moyen terme a été approuvé par l'Assemblée départementale. Il propose une vision du réseau routier à l'horizon de 2030 et s'articule, dans sa première phase, autour d'un outil de programmation dit **Plan Routier 2010**. Ce dernier constitue le prolongement du Plan routier 2000 et formalise les travaux prioritaires à réaliser d'ici à 2010.



**Tableau 2 – Ouverture autoroutes et 2x2 voies en Vendée depuis 2000**

Dénomination des routes	Ouverture tronçons ou itinéraires	Dates	Longueur (en Km)	Longueur cumulée (en km)
D 948	Déviations Aizenay (1 <sup>ère</sup> tranche)	juil-2001	2,30	<b>96,21</b>
D 948	Fougeré / La Chaize	août-2001	3,27	<b>99,48</b>
D 938 ter	Baguenard	août-2001	1,50	<b>100,98</b>
N 160	La Mothe Achard / St Mathurin	juil-2003	6,00	<b>106,98</b>
N 160	St Mathurin / Les Sables	Déc-2003	6,00	<b>112,98</b>
D 948	La Roche / La Chaize le Vicomte	Juin 2004	5,86	<b>118,84</b>
D 32	La Garnache / Loire Atlantique	Juin 2004	2,54	<b>121,38</b>
D948	Déviations Aizenay (2 <sup>ème</sup> tranche)	Juin 2005	1,59	<b>122,97</b>
D32	Challans / La Garnache	Juin 2006	5,83	<b>128,80</b>
D 948	Fougeré / Bournezeau	Juillet 2006	3,66	<b>132,46</b>
<b>Autoroutes</b>				
A 83	Oulmes / Niort	juin-2001	2,20	<b>98,70</b>
A 87	Cholet / Les Essarts	juin-2003	34,00	<b>132,70</b>
A 87	Les Essarts / La Roche-sur-Yon	Janvier 2005	22,00	<b>154,70</b>

## **1 2 – Bilan d'avancement par itinéraire de la politique de désenclavement routier de la Vendée en 2005**

Après 15 années jalonnées par d'importants efforts consentis pour le désenclavement routier de la Vendée, le bilan d'avancement en 2005 des itinéraires définis comme prioritaires à l'orée des années 90 est le suivant :

✓ **Les 2 itinéraires « d'importance nationale » permettant d'inscrire la Vendée dans le réseau autoroutier français sont aujourd'hui satisfaits.**

- **L'autoroute A83** reliant Nantes à Niort, arrivée à Boufféré fin 1991 puis ouverte à la circulation à l'automne 1994 jusqu'à Fontenay-le-Comte, n'a toutefois été mise en service dans son intégralité qu'en juin 2001 compte tenu des modifications de son tracé dans le marais poitevin.

- **L'autoroute A87**, reliant la Vendée à l'A10 à Angers, est également aujourd'hui mise en service dans sa quasi-totalité. Le tronçon Cholet-Les Essarts fut inauguré en juin 2003 et son prolongement vers la Roche-sur-Yon au début de l'année 2005. Reste, d'ici à 2008, à achever le contournement sud de la préfecture du département qui permettra via la nationale N160, dont la mise à 2x2 voies est effective depuis fin 2003, d'offrir une liaison rapide entre la région parisienne et le littoral vendéen.

✓ **Les 6 itinéraires « d'importance régionale et départementale » ont connu, pour leur part, divers niveaux d'avancement :**

### ***I - Montaigu / La Tranche-sur-Mer (mise à 2x2 voies) :***

**La partie nord de cet itinéraire (La Roche-sur-Yon / Montaigu)** a été réalisée dès 1991 afin de relier le chef lieu du Département au réseau autoroutier passant par Nantes. Elle a fait l'objet d'investissements départementaux considérables pour être mise totalement à 2x2 voies simultanément à l'ouverture du premier tronçon de l'A83 entre Nantes et Montaigu.

**Dans sa partie sud (La Roche / La Tranche),** outre la mise à 2x2 voies en 1986 entre la Roche-sur-Yon et Aubigny, cet axe (RD 747) a bénéficié d'un recalibrage à 7 mètres entre Aubigny et La Tranche-sur-Mer ainsi que de divers aménagements ponctuels. Compte tenu du trafic estival que supporte cette liaison, sa mise à 2x2 voies (particulièrement entre La Roche et Moutiers-les-Mauxfaits) reste inscrite dans le programme routier départemental mais constitue néanmoins une opération à plus long terme.

### ***II - Bournezeau / Noirmoutier (mise à 2x2 voies entre Bournezeau et Challans) :***

**Dans sa partie ouest (La Roche / Challans / Noirmoutier** - amélioration de la desserte du nord/ouest vendéen), l'axe à 2x2 voies entre La Roche-sur-Yon et Aizenay a été ouvert à la circulation dès 1989. Cet aménagement a été prolongé en juillet 2001 par la mise en service de la déviation d'Aizenay à 2x2 voies. Sur ce tronçon ouest, l'autre



principale opération a consisté, en 1994, dans la réalisation du contournement nord de Challans. La priorité pour les années à venir est désormais la réalisation progressive de l'axe Aizenay-Challans à 2x2 voies dont un premier tronçon, à l'est de Saint-Christophe-du-Ligneron, a d'ores et déjà été soumis à l'enquête publique fin 2004.

**Dans sa partie est (La Roche – Bournezeau)**, la mise à 2x2 voies entre La Roche et l'échangeur de Bournezeau sur l'A83 est arrivé à son terme à l'été 2006. Ce lien améliore la desserte du sud-est du département à partir de son chef lieu en offrant un accès rapide à la partie sud de l'autoroute Nantes-Niort.

### ***III - Fontenay-le Comte / Luçon / Les Sables-d'Olonne (mise à 2x2 voies) :***

L'un des principaux intérêts de cet axe est de permettre l'accès, depuis le sud de la France, au littoral vendéen, et ce particulièrement en saison estivale. La réalisation de cet axe n'est pour l'instant que partielle (déviation nord de Luçon à 7 m en cours, contournement large des Sables-d'Olonne à 2x2 voies à partir de 2006, déviation de Talmont-Saint Hilaire à 2x2 voies en cours d'étude...). La mise à 2x2 voies de l'ensemble de cet itinéraire (avec déviation des agglomérations concernées) s'inscrit davantage sur le long terme d'autant plus que la mise à 2x2 voies de l'axe La Roche-sur-Yon / Les Sables-d'Olonne, finalisée en 2003, propose désormais un autre itinéraire d'entrée de très bonne qualité dans le dispositif routier donnant accès au centre et au sud du littoral vendéen.

### ***IV - Nantes / Challans / Côte Vendéenne (mise à 2x2 voies jusqu'au sud de Challans) :***

Il s'agit d'un axe très emprunté, notamment en saison estivale aux abords de la côte vendéenne (entre Challans et St Jean-de-Monts particulièrement).

Pour la partie vendéenne, le doublement de l'axe Challans - Loire-Atlantique (RD 32) a été finalisé à l'été 2006. Son pendant en Loire-Atlantique reste, pour une grande part, à réaliser et la perspective d'une 2x2 voies entre Nantes et la côte vendéenne ne doit aujourd'hui s'envisager qu'à moyen terme. On notera par ailleurs pour cet axe que les travaux de mise à 7 mètres entre St Jean-de-Monts et Challans ont débuté depuis 2005.

### ***V – Rocade du Bocage (Fontenay-le-Comte / La Chataigneraie / Pouzauges / Les Herbiers et La Verrie) :***

Cet axe a été retenu comme itinéraire prioritaire de désenclavement dans le cadre du Plan routier 2000 puisqu'il concerne un territoire dont la desserte routière n'était pas aisée et dont le tissu économique était et demeure particulièrement vivant. L'objectif était ainsi de réaménager l'ensemble de cet itinéraire à 7 mètres en réalisant plusieurs créneaux de dépassement et des contournements d'agglomérations. Les 2 points d'accroche autoroutier, l'un à Fontenay-le-Comte (futur échangeur Ouest Fontenay-le-Comte sur l'A83) et l'autre aux Herbiers et, depuis juin 2005, à la Verrie (échangeur du Bocage entièrement financé par les collectivités locales), achèvent de désenclaver cet axe de circulation.

De 1990 à aujourd'hui, de nombreuses actions d'amélioration de cet itinéraire ont d'ores et déjà été réalisées (*cf. carte Plan routier 2010*) dont plusieurs déviations d'agglomérations (Pouzauges, La Châtaigneraie, Chambretaud, Les Épesses), le

recalibrage à 7 m de plusieurs tronçons, la création de la nouvelle voie Longève-Sérigné-Pissotte en 2005...

Pour parfaire le désenclavement de la Route du bocage, les opérations les plus importantes à finaliser sont désormais les suivantes : contournement sud des Herbiers, déviation de St Michel-Mont-Mercure, recalibrage de la section Pouzauges/La Châtaigneraie et échangeur Ouest Fontenay-le-Comte sur l'A83.

***VI – Route du littoral ou « route bleue » (recalibrage et création de tronçons à 2x2 voies sur la RD 32 entre Challans et Les Sables-d'Olonne) :***

Cet itinéraire doit permettre, à terme, via une voie rétro-littorale constituée de passages en voie rapide (la RD 32) de desservir « en peigne » les principales stations balnéaires vendéennes et fluidifier ainsi le trafic côtier. En 2005, les principales réalisations concernaient d'abord des améliorations du réseau routier à proximité de 2 importantes localités littorales (déviation à 7 m de St Jean-de-Monts et de St Gilles-Croix-de-Vie) ainsi que de la réalisation du prolongement de la « route bleue » par un axe à 7 m entre La Tranche-sur-Mer et l'Aiguillon (axe évitant les itinéraires côtiers et les traversées de communes). La poursuite du programme de cet Route du littoral concerne désormais le contournement large des Sables-Olonne (effectif pour 2008) puis, dans une seconde étape, celui de Talmont-Saint-Hilaire.

Au regard de l'ensemble des opérations réalisées sur le réseau routier en Vendée depuis une quinzaine d'années, force est de constater que l'enclavement de notre territoire appartient désormais au passé. La mobilité de la majeure partie des vendéens s'en trouve aujourd'hui nettement accrue aussi bien en terme de déplacements infra-départementaux qu'en terme de relations avec les départements limitrophes (hormis avec La Charente-Maritime). La sécurité du réseau routier a par ailleurs grandement profité des nouveaux axes et de ses diverses améliorations : trafics de poids lourds en transit essentiellement concentrés sur l'A83, gain de fluidité et d'accessibilité pour les migrations estivales (A83, A87, N160...), gain de sécurité sur les principaux axes départementaux (déviation d'agglomérations, 2x2 voies...).

Outre les itinéraires et les réalisations évoqués précédemment, le désenclavement routier de la Vendée pourrait à court terme s'appuyer également sur une troisième autoroute : l'A831. Cette dernière devrait relier Fontenay-le-Comte à Rochefort où elle sera embranchée à l'A837 qui rejoint l'A10 (Paris/Bordeaux) à hauteur de Saintes. La promotion de ce projet s'est notamment portée sur la nécessité d'améliorer la desserte de l'agglomération rochelaise, de favoriser les échanges locaux entre le Sud-Vendée et la Charente-Maritime, d'améliorer la continuité de l'axe Nord-Sud (l'A831 constituerait en quelque sorte le dernier maillon de « l'autoroute des estuaires ») en reliant directement les autoroutes A 83 (Nantes-Niort) et A837 (Rochefort-Saintes).

Pour le Fontenaisien particulièrement, l'enjeu de la création de cette liaison rapide se cristallise notamment autour des potentialités qu'elle lui conférerait en terme de développement des activités logistiques. Le nouveau nœud autoroutier, A83/A831, pourrait en effet se positionner en tant que plate-forme de distribution en étroite relation avec l'activité du port autonome de La Rochelle-La Pallice.

La déclaration d'utilité publique de l'A831 a été prononcée par décret du Conseil d'État le 12 juillet 2005 et la réalisation du projet devrait voir le jour d'ici à environ 2010. Cependant, l'actuelle préparation de la Charte du Marais poitevin pourrait, compte tenu du caractère naturel de la zone traversée et de l'opposition encore assez vive de certains élus et associations à ce projet autoroutier, induire certains retards dans la mise en œuvre définitive de cette liaison rapide.

L'implication de la collectivité départementale dans le projet général de désenclavement et d'amélioration du réseau routier, entamé à l'orée des années 90, s'exprime encore clairement aujourd'hui dans la poursuite des efforts en matière de sécurité et de mobilité pour l'ensemble des habitants du territoire vendéen. L'objectif affiché par la politique routière est en effet, à terme, de mettre tout point du territoire départemental à moins de 20 minutes d'une autoroute ou d'une voie express. Cette ambition est figurée dans le **Plan Routier à l'horizon de 2030** qui souhaite ainsi apporter toutes les garanties en matière de fluidité, de sécurité et de développement. Au total, la réalisation de ce schéma routier permettrait à la Vendée de disposer notamment de 160 km d'autoroutes et de 340 km de 2x2 voies départementales et nationales.

Carte 4 – Le réseau routier vendéen à moyen terme



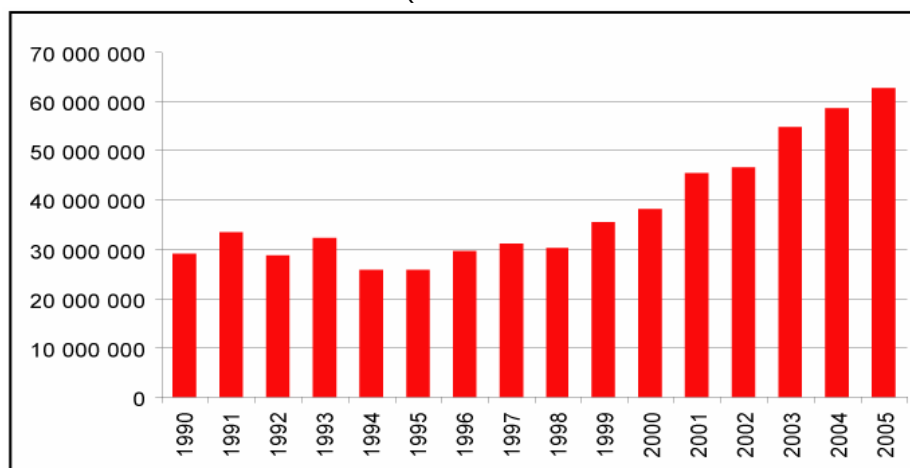
Soulignons enfin, pour conclure ce regard sur les étapes du désenclavement routier, que les compétences du département en matière d'infrastructures de transport se sont vues renforcées à la fin de l'année 2005. Par décret publié au Journal Officiel le 6 décembre 2005, l'État a en effet transféré, dans le cadre d'un nouveau volet des lois de décentralisation, la responsabilité des routes nationales aux départements (cela concerne le transfert de 18 000 km de routes nationales à l'échelle de l'hexagone). Les départements français deviennent ainsi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006, maîtres d'ouvrage de l'ensemble de leur réseau routier (hors réseau autoroutier). Pour la Vendée, ce transfert de compétences concède à la collectivité départementale la gestion de l'ensemble des routes nationales : la RN 160 des Sables-d'Olonne à Mortagne-sur-Sèvre, la RN 137 de St-Hilaire-de-Loulay à Chaillé-les-Marais et la RN 148 de Ste Hermine à Oulmes (cf. *Carte 4*). Ce sont ainsi 300 kilomètres de routes supplémentaires qui seront désormais gérés et entretenus par le Conseil Général portant ainsi ses compétences sur un réseau de près 4 600 km de routes. La seconde phase de ce transfert aura lieu à l'automne 2006 et concernera les moyens humains. Actuellement, 300 agents de la DDE entretiennent l'ensemble du réseau routier vendéen et sont mis pour cela à disposition du Département. A l'automne 2006, en tant qu'agents de l'Etat en détachement ou agents du Département, ils travailleront sous la responsabilité directe du Conseil Général.

### **1 3 – Les investissements consacrés au désenclavement routier en Vendée**

#### **1 31 – Le budget routier<sup>4</sup> du Conseil Général de la Vendée de 1990 à 2005**

Le budget d'investissement du Conseil Général de la Vendée consacré à la voirie s'élève au total à plus de 600 millions d'euros (M€) sur la période 1990-2005. Les investissements routiers réalisés par le département se sont établis en moyenne à environ 30 M€ courants par an entre 1990 et 1998 avant d'enregistrer une croissance continue et soutenue depuis 1999 (de 35 M€ en 1999 à 62 M€ en 2005).

**Graphique 1 – Investissements dans la voirie dans le budget départemental de la Vendée entre 1990 et 2005** (en euros courants – Sources : CG Vendée et DGCL)



<sup>4</sup> - Seules **les opérations d'investissement** réalisées par la collectivité départementale sont ici prises en considération. Il s'agit des opérations suivantes : désenclavement (cf. les 6 itinéraires), opérations hors désenclavement, opérations de sécurité, acquisitions foncières, grosses réparations, réfection des ouvrages d'art, enfouissement de réseaux, investissements divers (subventions aux communes, convention DDE, convention parc matériel...).

**Tableau 3 – Poids des opérations d'investissement dans la voirie comparé à l'investissement total et au budget global du département entre 1990 et 2005**

(en euros courants – sources : CG Vendée et DGCL)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Invest. voirie</b>	28,7	33,2	28,4	32,1	25,4	25,4	29,2	30,6	29,8	35,1	37,8	45,1	46,2	54,5	58,2
<b>Invest. total département</b>	76	94	102	95	92	95	97	97	99	102	105	128	130	137	141
<b>Budget départemental total</b>	194	226	247	255	267	272	281	279	286	294	301	332	365	388	433
<b>% invest. voirie / invest. total</b>	<b>37,9</b>	<b>35,4</b>	<b>28,0</b>	<b>33,8</b>	<b>27,6</b>	<b>26,8</b>	<b>30,1</b>	<b>31,7</b>	<b>30,0</b>	<b>34,6</b>	<b>35,9</b>	<b>35,3</b>	<b>35,4</b>	<b>39,8</b>	<b>41,2</b>
<b>% invest. voirie / budget total</b>	<b>14,8</b>	<b>14,7</b>	<b>11,5</b>	<b>12,5</b>	<b>9,5</b>	<b>9,4</b>	<b>10,4</b>	<b>11,0</b>	<b>10,4</b>	<b>11,9</b>	<b>12,6</b>	<b>13,6</b>	<b>12,7</b>	<b>14,0</b>	<b>13,4</b>

En terme de poids relatif dans les investissements globaux réalisés annuellement par le département, la part des dépenses routières, après avoir été relativement élevée en début de période observée (supérieure à 35% en 1990 et 1991 ; poids à mettre en lien particulièrement avec la construction de l'axe 2x2 voies entre Belleville-sur-Vie et Montaigu afin de relier La Roche-sur-Yon à l'A83 mise en service en 1991 aux portes de la Vendée), s'est réduite autour de 28/30% jusqu'en 1998, avant de rebondir à partir de 1999 parallèlement à l'accélération des efforts de la politique de désenclavement routier (de 34,6% en 1999 à 41,2% en 2004).

En terme de poids dans le budget total du département, la part des opérations d'investissement dans la voirie suit cette même évolution. En 2004, elle représente 13,4% du budget du département ; budget global qui, il faut le souligner, est en forte hausse sur les dernières années consécutivement au transfert de compétences en direction des départements dans le domaine social particulièrement (RMI et APA).

**L'examen de la répartition des crédits investis place les opérations de désenclavement comme le poste principal des dépenses engagées en Vendée.** Les 6 itinéraires de désenclavement rassemblent en effet de 54 à 61% de l'ensemble des investissements routiers sur la période 1999-2005. Cette part enregistre, en outre, une progression régulière depuis 1999 : 54% en 1999 et 2000, 58% en 2001 et 2002, 59% en 2003 et 61% en 2004 et 2005.

**Tableau 4 – Investissements dans la voirie par type d'opération** (en % du total – Source : CG)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Désenclavement</b>	54%	53%	58%	58%	59%	61%	61%
<b>Grosses réparations</b>	22%	20%	19%	20%	19%	17%	19%
<b>Opérations hors désenclavement</b>	6%	7%	5%	4%	4%	4%	4%
<b>Autres*</b>	18%	20%	18%	18%	18%	18%	16%

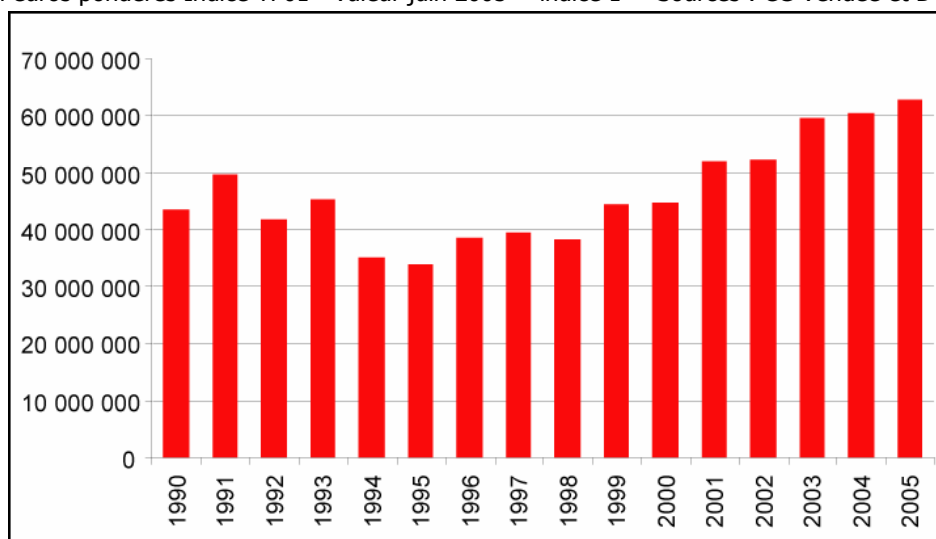
\* voir note de bas de page 4 (page précédente)

Les grosses réparations du réseau représentent, pour leur part, le deuxième poste d'investissement avec une moyenne annuelle oscillant entre 17 et 22% de l'ensemble des opérations de voiries entre 1999 et 2005. Soulignons enfin, que sur cette même période, les opérations d'amélioration du réseau routier vendéen hors itinéraires de désenclavement correspondent annuellement à environ 4 à 6 % des investissements totaux.

**Afin d'apprécier plus justement l'évolution de ces dépenses d'investissement, il convient toutefois de les corriger au regard de celle des coûts de construction dans les travaux public.** Pour ce faire, les budgets annuels d'investissement routiers ont été pondérés à l'aide de l'indice du coût de la construction TP01 (indice moyen tous travaux). Les résultats, figurés dans le *Graphique 2*, offrent une vision plus juste de l'effort réel d'investissement et de son évolution sur la période considérée. Les dépenses d'investissement sont ici présentées sur la base des dépenses engagées en 2005 (2005= indice 1).

**Graphique 2 – Mesure de l'effort d'investissement dans la voirie pondéré de l'évolution des coûts de construction TP**

(en euros pondérés Indice TP01 - Valeur juin 2005 = indice 1 – Sources : CG Vendée et DGCL)



Après pondération, si les dépenses d'investissement suivent globalement la même tendance que celle observée pour les dépenses figurées en euros courants (*Graphique 1, page 24*), les efforts consentis en début et milieu de période se voient cependant, et logiquement, réévalués de manière non négligeable.

Le budget départemental consacré à la voirie entre 1990 et 1993 correspondait ainsi, après correction par l'indice TP01, à une dépense annuelle moyenne de 44,8 M€ (contre 30,6 M€ en euros courants). Le budget voirie du début des années 90 s'établissait ainsi à un niveau relativement élevé bien qu'il ne représente que 75% de celui engagé sur les dernières années de la période considérée.

Pour la période 1994-1998, les dépenses ont connu une baisse très sensible (-18%) par rapport à la période précédente en s'établissant en moyenne annuelle à 36,7 M€ pondérés (soit 60% de celles engagées entre 2003-2005). Il est toutefois nécessaire de souligner que

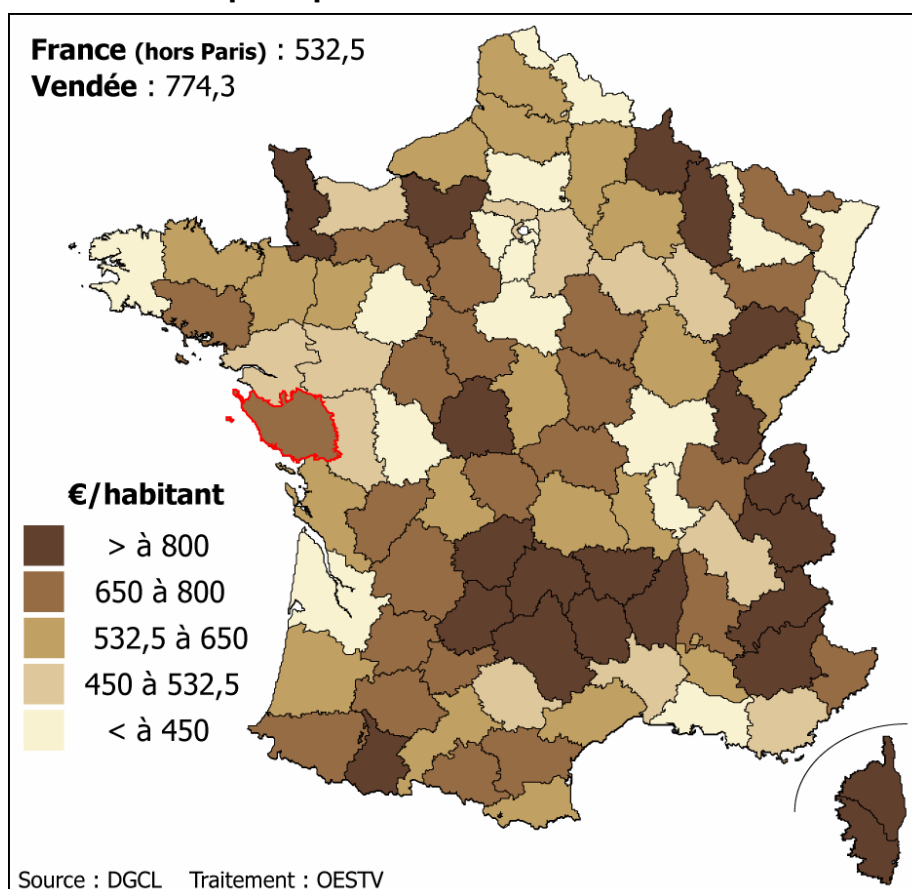
pendant cette période, de moindre investissement de la collectivité départementale, le réseau vendéen a toutefois bénéficié de la mise en service de la première autoroute (A83) entre Boufféré et Oulmes.

De 1999 à 2002, l'effort d'investissement a repris une tendance à la hausse (48 M€ pondérés en moyenne par an) pour se fixer légèrement au dessus du niveau relevé annuellement au début des années 90. Cette période a marqué le début de la mise en chantier de nombreuses portions des itinéraires de désenclavement définies dans les plans routiers 2000 puis 2010.

Cette accélération des investissements, en accompagnement de l'extension du réseau autoroutier, s'est confirmée sur les 3 dernières années au cours desquelles l'investissement a de nouveau enregistré un net rebond en s'établissant en moyenne annuelle à 60,4 M€. **Plus généralement, on constatera qu'entre 2005 et 1998, année pour laquelle les dépenses d'investissement s'établissaient juste en dessous de la moyenne des sommes engagées annuellement au cours des années 90, le budget pondéré d'investissement dans la voirie a cru de 65%.**

### **1 32 – Comparaison de l'investissement routier du département de la Vendée avec celui des autres départements français sur la période 1994-2004**

**Carte 5 – Dépenses d'investissement dans la voirie par habitant<sup>5</sup> par département entre 1994 et 2004**



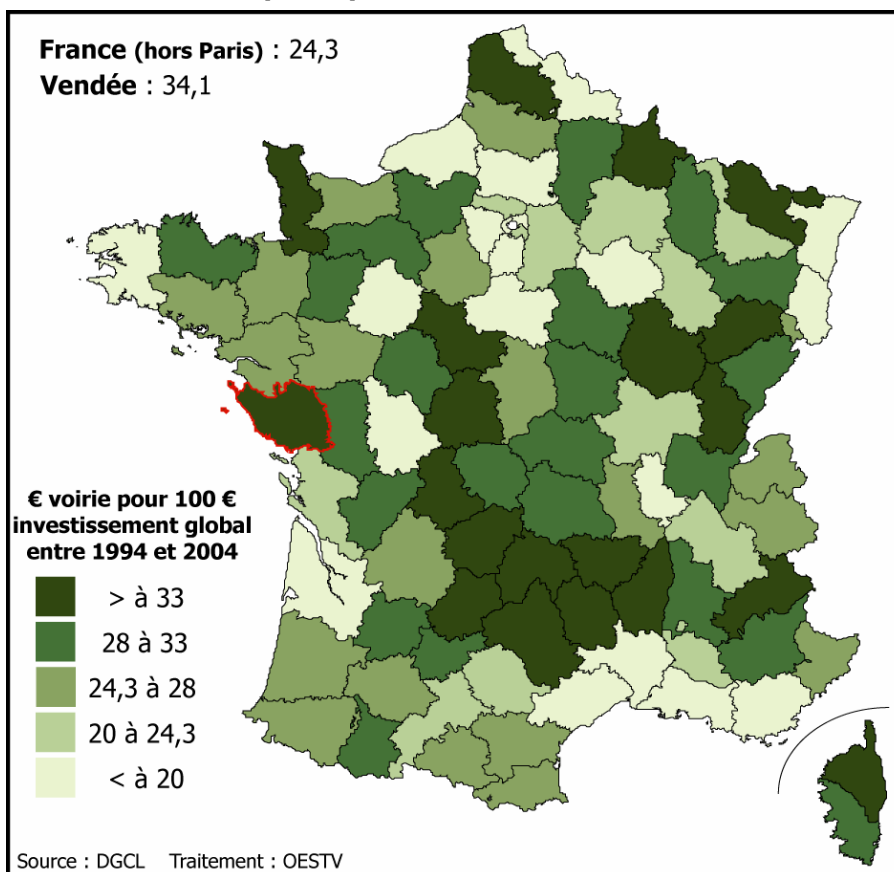
<sup>5</sup> - La population retenue est celle de 1999, soit une population moyenne sur la période 1994-2004.



**Sur la période 1994-2004, l'investissement routier par habitant** se révèle être largement supérieur en Vendée en comparaison de celui relevé pour l'ensemble des départements français. La Vendée s'affiche en effet au 23<sup>ème</sup> rang des départements français (sur 95) avec un investissement établi à 774 €/hab contre 532 €/hab pour la moyenne française ; soit un différentiel de près de 250 €/hab. A titre de comparaison et pour la même période, les 4 autres départements des Pays de la Loire affichent des budgets par habitant s'élevant à 600 € en Mayenne, 502 € en Loire-Atlantique, 493 € en Maine-et-Loire et 345 € en Sarthe pour une moyenne régionale établie à 529 €.

Si l'on considère uniquement l'année 2004, l'écart entre l'investissement routier par habitant en Vendée et la moyenne hexagonale est encore plus marqué. La moyenne nationale s'élève en effet à 61,4 € contre 107,9 € dans notre département ; soit une dépense par habitant supérieure de 75,7% (la Vendée se classant, en 2004, au 15<sup>ème</sup> rang des départements français).

**Carte 6 – Indice des dépenses d'investissement dans la voirie sur l'investissement total par département entre 1994 et 2004**



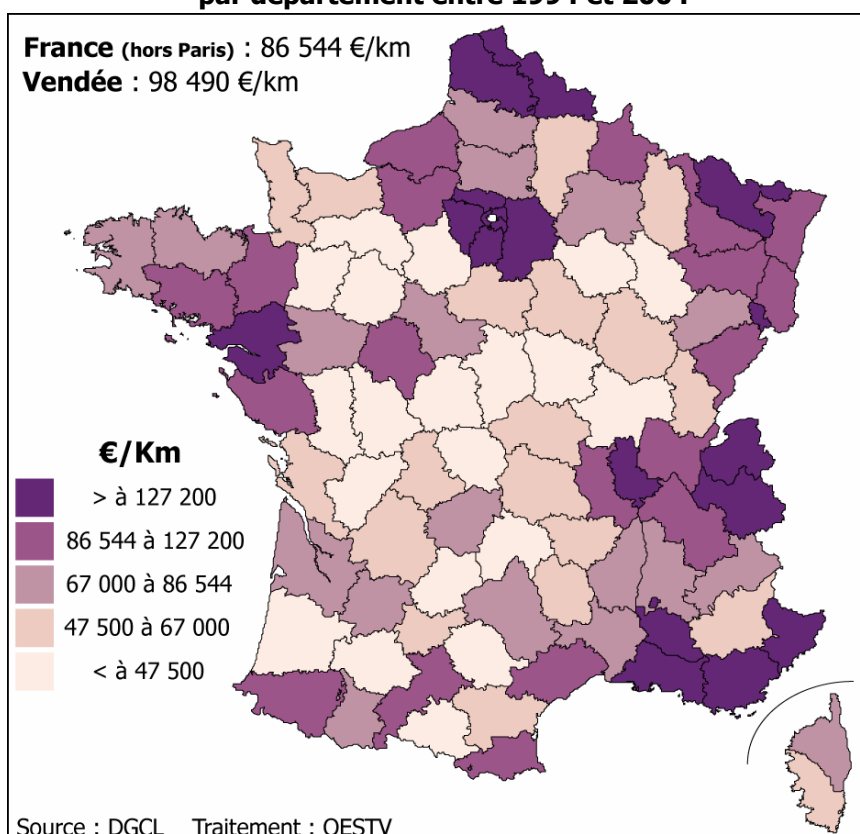
A la lecture de la carte figurant **la part des investissements routiers effectués sur la période 1994-2004 dans le total des investissements réalisés par les départements**, la Vendée se classe de nouveau dans les premiers départements français : 12<sup>ème</sup> rang avec une moyenne de 34 € consacrés à la voirie pour 100 € investis. L'indice de notre département se situe ainsi à près de 40% au-dessus de la moyenne nationale.



Sur l'année 2004, comme pour les dépenses de voirie par habitant précédemment évoquées, l'indice d'investissement en Vendée est, compte tenu de l'accélération des efforts de désenclavement, nettement plus élevé. La Vendée se classe alors au 10<sup>ème</sup> rang des départements français avec un indice fixé à 41 € pour 100 € investis contre 26 € en moyenne pour l'ensemble des départements français.

Au-delà de ces constatations, il est intéressant de souligner que, pour la période 1994-2004, les départements dont les indices sont les plus élevés offrent des profils assez spécifiques et assez éloignés de celui de la Vendée. Il s'agit en effet pour l'essentiel de départements montagnards et de nombre de départements du centre de la France au dynamisme économique plutôt mesuré sur les 30 dernières années. Tous sont restés longtemps enclavés et leurs efforts en matière de politiques routières sont, comme en Vendée, relativement récents mais souvent initiés dans le cadre de financements croisés (participation des départements dans le cadre des CPER). Au regard des profils de ces départements, force est de constater que le cas de la Vendée apparaît presque comme atypique à l'échelle française eu égard à sa très forte économie touristique (la plupart des autres départements touristiques littoraux offrent des indices beaucoup plus faibles qui laissent supposer l'existence d'un réseau routier déjà mieux adapté) et au développement soutenu de son activité globale depuis l'après guerre (industrialisation du Haut-Bocage qui s'est progressivement diffusée à l'ensemble du département depuis les années 60 dans une situation toutefois marquée par un fort enclavement). Ce profil atypique se prolonge d'ailleurs dans la prise en charge même du financement des infrastructures, puisque le département vendéen est l'un des seuls en France où la réalisation de liens à 2x2 voies sur le réseau départemental est financée exclusivement par le Conseil Général.

**Carte 7 – Dépenses d'investissement routier par kilomètre de voirie départementale par département entre 1994 et 2004**



Un dernier ratio, **celui de l'investissement routier par kilomètre de voirie départementale<sup>6</sup> entre 1994 et 2004** (*Carte 7*), confirme de nouveau l'intensité des efforts engagés par la collectivité départementale en Vendée. Notre département offre en effet un ratio de 98 490 € investis par km de voirie contre une moyenne hexagonale établie à 86 544 €/km. La Vendée se positionne, pour cet indicateur, au 32<sup>ème</sup> rang de départements français.

### **1 33 – Bilan global des investissements routiers en Vendée : Département, Région, État et ASF**

L'analyse du budget départemental consacré à l'investissement routier en Vendée a mis en lumière un effort de plus en plus appuyé de la part de la collectivité et ce, particulièrement depuis la fin des années 90. Outre ces actions du Conseil Général de la Vendée, il est aussi nécessaire de rappeler que l'investissement routier en Vendée a été également soutenu par d'autres contributions. Elles sont au nombre de trois :

- **la Région** dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER) et dans celui des Schémas Régionaux d'Investissement Routier (SRIR).
- **l'État** dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER) pour les routes nationales.
- **ASF pour le financement des autoroutes** ; soit un apport quasi exclusif de l'État puisque ce dernier et l'établissement public Autoroutes de France détenaient, jusqu'à un passé proche, 99% d'ASF.

Les tableaux qui suivent récapitulent les investissements routiers réalisés en Vendée depuis 1990 par ces 3 autres acteurs.

**Tableau 5 – Contribution de l'État et de la Région aux investissements routiers en Vendée dans le cadre des Contrats de Plan État-Région\*** (en millions d'euros courants)

<b>XI<sup>ème</sup> plan 1994-1999</b>		
<b>Itinéraires</b>	<b>État</b>	<b>Région</b>
RN 160 – La Roche-sur-Yon / Les Sables	21 M€	21 M€
RN 137 – Aménagements qualitatifs de sécurité	1,75 M€	1,75 M€
RN 160 – Contournement Nord de La Roche/Yon	10 M€	10 M€
<b>XII<sup>ème</sup> plan 2000-2006</b>		
RN 160 – Mise à 2x2 voies La Roche / Les Sables	19 M€	19 M€
RN 160 – Mise à 2x2 voies Mortagne / Cholet	4,1 M€	4,1 M€
RN 160 – Aménagements qualitatifs de sécurité	1,4 M€	1,4 M€
RN 137 – Aménagements qualitatifs de sécurité	0,6 M€	0,6 M€
<b>TOTAL</b>	<b>57,85 M€</b>	<b>57,85 M€</b>

\* D'après nos sources (DRE et CR), l'apport de l'État sur la période 1990-1993 (X<sup>ème</sup> plan) est quasi nul en Vendée.

<sup>6</sup> - On entend par voirie départementale l'ensemble du réseau dont le Conseil Général a la responsabilité (hors routes nationales – ces dernières étant toutefois passées sous la compétence du département en 2006 -, hors voirie communale et hors autoroutes). Sur la période considérée, 1994-2004, la longueur de la voirie départementale en Vendée est quasi stable autour de 4 200 km.

**Tableau 6 – Contribution de la Région aux investissements routiers en Vendée dans le cadre des Schémas Régionaux d'Investissement Routier** (en millions d'euros courants – source CR)

Itinéraires	Période 1990-1996	Période 1997-2001	Période 2002-2006
Nantes – Côte Vendéenne (Challans – La Garnache)	<i>nd</i>	3,9 M€	2,8 M€
Route du littoral (La Tranche – L'Aiguillon)	<i>nd</i>	3,4 M€	1,5 M€
La Roche – Niort (tronçon 2x2 voies vers Bournezeau)	<i>nd</i>	4,6 M€	3,2 M€
Rocade du Bocage (Fontenay – Cholet)	<i>nd</i>	7,9 M€	5,4 M€
Accès autoroutes et voies express	<i>nd</i>	1,2 M€	2,8 M€
Autres	<i>nd</i>	0,8 M€	1,8 M€
<b>TOTAL</b>	<b>8,4 M€</b>	<b>21,8 M€</b>	<b>17,5 M€</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL entre 1990 et 2006</b>	<b>47,7 M€</b>		

**Tableau 7 – Investissements autoroutiers (A83 et A87) réalisés en Vendée**  
(en millions d'€ valeur 01/2002 – Source : ASF)

Réseau autoroutier	
<b>A 83</b> (valeur janvier 2002 TTC)	464,1 M€
<b>A 87</b> (valeur septembre 1997 TTC)	322,7 M€
<b>TOTAL</b>	<b>786,8 M€</b>

Au regard de ces contributions et de celle du Conseil Général de la Vendée, il peut être dressé le bilan global suivant sur la période 1990-2005 :

**Tableau 8 – Bilan global des investissements routiers réalisés en Vendée entre 1990 et 2005**

(en millions d'euros courants – sauf ASF valeur 01/2002 ou 09/1997)

Période 1990 - 2005/2006	Total
<b>Conseil Général</b>	602,1 M€
<b>Région</b> (CPER et SRIR)	105,55 M€
<b>État</b> (CPER)	57,85 M€
<b>ASF</b> (État)	786,9 M€
<b>TOTAL</b>	<b>1 552,4 M€</b>

**Sur une quinzaine d'année, ce sont donc plus de 1 500 M€ qui ont été investis sur les routes en Vendée.** La construction des 2 autoroutes (hors contournement sud de la Roche-sur-Yon) correspond à 50,7% du total. Le solde concerne les dépenses effectuées par le Département à hauteur de 38,8% du total, celles soutenues par la Région pour 6,8% et enfin, les contributions de l'État dans le cadre des CPER pour 3,7%.

Dans un proche avenir, les contributions directes de l'État sont amenées à disparaître en raison de la dévolution de la gestion des routes nationales aux départements (dévolution totale en Vendée). Celles de la Région prendront par ailleurs une autre forme puisqu'elles

seront désormais opérées dans le cadre des nouveaux Schémas de Transport et de Déplacement.

Les dépenses d'investissement du département poursuivent, pour leur part, la tendance entrevue depuis quelques années. Le budget primitif 2006 accorde en effet une enveloppe supérieure à 60 M€ pour les investissements à réaliser sur le réseau routier départemental.

Soulignons enfin que le contournement autoroutier au sud de la Roche-sur-Yon, qui finalisera le parcours de l'A87 en la reliant à l'ouest à la RN160 mise à 2x2 voies depuis 2003 en direction des Sables-d'Olonne, représentera 131 M€ d'investissement d'ici à 2008.

## **1 4 – Quelques effets directs du désenclavement routier vendéen**

Si les nombreux travaux et études relatifs à la mise en service d'infrastructures de transport rapides nouvelles cherchent particulièrement à mettre en lumière les effets indirects sur les territoires traversés, il convient également de souligner que **la construction puis l'exploitation de telles infrastructures génèrent un certain nombre d'effets que l'on qualifiera de directs et qui, en terme d'emplois notamment, sont souvent loin d'être négligeables.**

### **1 41 – Effets directs des phases de construction des infrastructures routières sur le tissu économique régional**

#### *↳ Retombées économiques de la phase de chantier sur les entreprises locales*

Les travaux de construction de grandes infrastructures constituent une première phase d'effets bénéfiques ressentis par différents secteurs de l'économie locale et régionale dont les filières du BTP et leurs sous-traitants en premier lieu.

**Pour les liaisons autoroutières**, l'impact direct de la phase de construction sur l'économie locale et régionale n'est pas toujours aisé à quantifier dans la mesure où de tels chantiers font appel à des entreprises ou des associations d'entreprises spécialisées, souvent exogènes, dont les capacités et savoir-faire leurs permettent de répondre à ce type d'appel d'offres d'un point de vue technologique, logistique et humain. Les capacités des entreprises du BTP locales vendéennes ne leur ont pas permis en effet de se positionner directement sur ces chantiers. Toutefois, en terme de sous-traitance, ces dernières ont pu être amenées à participer à diverses phases de la construction.

Une estimation de la société ASF<sup>7</sup> considère que sur l'investissement total consacré à la construction d'une autoroute jusqu'à 50% profiteraient directement aux entreprises régionales. Sur ces 50% près de 25% reviendraient au secteur du BTP local (fouilles préventives, déplacement de réseau, travaux d'alimentation en énergie ou de parachèvement du chantier et de ses abords) et plus de 10% aux autres activités (géomètres, bureaux d'études, architectes lors des travaux préparatoires notamment, paysagistes, fournisseurs ou prestataires de services locaux pour le fonctionnement du

---

<sup>7</sup> - Jean-Claude QUYOLLET (Pdt D'ASF), *Les autoroutes au service du développement régional et de l'aménagement du territoire*, Novembre 1996, ASF Direction de la Communication.

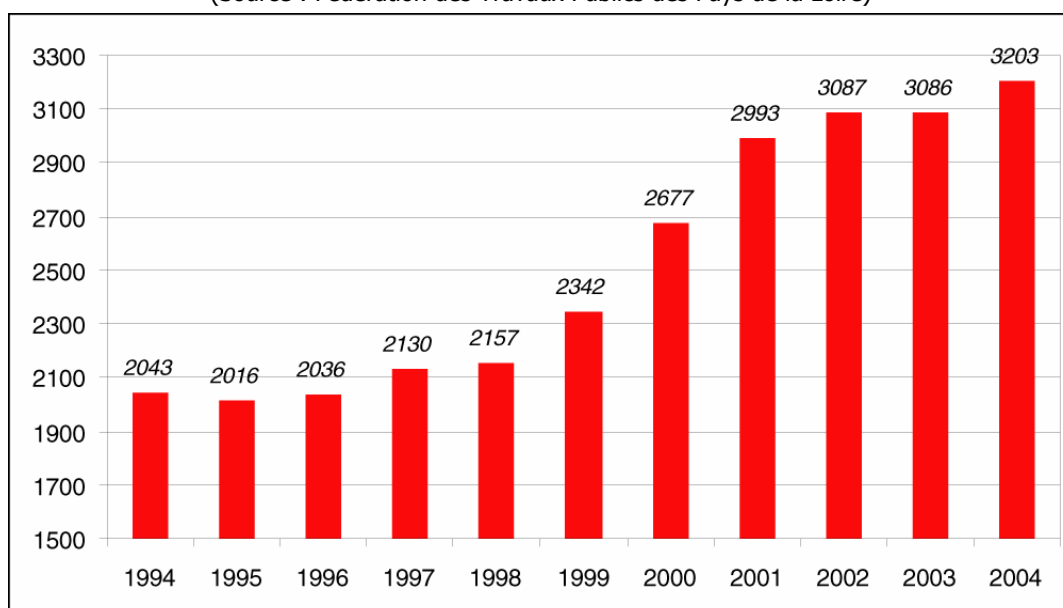
chantier en terme de fourniture de carburant, de lubrifiants, de réparations mécaniques...). Si les retombées économiques de la phase de chantier sur les entreprises locales sont importantes, il faut néanmoins souligner qu'elles demeurent globalement très diffuses et que leur incidence sur la vie de chacune des entreprises locales concernées reste généralement mesurée.

**Pour les 2x2 voies départementales**, le constat est assez proche de celui effectué pour les autoroutes. Les divers entretiens réalisés auprès des représentants des entreprises de TP vendéennes ont permis de mettre à jour que leur contribution aux divers chantiers d'amélioration du réseau routier était loin d'être négligeable même si pour les principaux d'entre-eux (importants tronçons de 2x2 voies), les entreprises locales n'ont pas toujours été en capacité de se positionner faute de moyens adaptés à la conduite de tels chantiers. Cependant, et comme pour le cas des autoroutes, nombre de travaux préalables, d'opérations relatives au déplacement des réseaux, au parachèvement des travaux ainsi que la participation proprement dites à diverses réalisations ont largement contribué au développement du secteur des TP vendéen.

Par ailleurs, l'accompagnement de l'arrivée de ces infrastructures rapides, autoroutières ou équivalentes, par la construction de nombreuses zones d'activités économiques, positionnées aux abords des nœuds que constituent les échangeurs, ont et participent toujours aujourd'hui à alimenter une part non négligeable de l'activité du secteur des TP en Vendée.

A titre d'illustration, et même s'il n'est pas possible de distinguer clairement le poids des travaux relevant du développement du réseau routier des autres activités des TP en Vendée (travaux pour la créations de zones économiques, de zones résidentielles, réseaux...), il est intéressant de constater que le nombre d'emplois dans ce secteur d'activité a très vigoureusement augmenté de 56,8% (de 2 043 à 3 203 emplois) entre 1994 et 2004 en Vendée quand, dans le même temps, il « ne » progressait que de 16,5% en Région (de 11 829 à 13 783 emplois).

**Graphique 3 – Évolution des emplois dans le secteur des TP en Vendée de 1994 à 2004**  
(Source : Fédération des Travaux Publics des Pays de la Loire)



### ↳ Retombées économiques pour le commerce local

L'apport économique lié à la phase de construction d'une grande infrastructure de transport ne se limite pas à ces seuls transferts entre les « majors » des travaux publics, auxquels ont été attribués les marchés, et leurs sous-traitants, fournisseurs ou prestataires locaux. La construction d'une autoroute mobilise en effet pendant plusieurs mois, voire des années, un contingent important de travailleurs appartenant aux grandes entreprises (10 emplois directs sont mobilisés par km durant la phase de travaux) et dont l'origine géographique est extérieure au territoire concerné. Cette main d'œuvre s'installe, parfois avec famille, à proximité du chantier et apporte ainsi un supplément de consommation au sein du système économique local. La part des salaires dépensée sur place dans l'hôtellerie, la restauration et le commerce local s'élèverait ainsi, selon toujours la même estimation d'ASF, à environ 10% de l'investissement total consenti pour la réalisation de l'infrastructure.

En définitive, même si l'essentiel du chantier autoroutier est confié à des entreprises spécialisées extérieures au département, les effets induits localement restent importants. **Durant la phase de construction d'une autoroute, aux 10 emplois directs nécessaires par km s'ajouterait ainsi la création de 10 emplois induits dans le tissu économique local ou régional.**

Enfin, outre ces effets, pour partie temporaires puisque liés à la phase de construction, il convient également de noter que la réalisation d'une infrastructure routière rapide laisse également quelques empreintes plus durables. Elles concernent essentiellement la valeur du foncier situé à proximité des échangeurs. Bien souvent en effet, sa localisation privilégiée proche du nœud routier lui permet de se renchérir qu'il s'agisse de terrains destinés à l'activité ou à l'habitat résidentiel.

### **1 42 – Effets directs de l'exploitation de l'infrastructure**

Après la phase de construction et la mise en exploitation, le lien autoroutier se présente alors comme une véritable entreprise de services qui génère à la fois des emplois et de la richesse.

Pour le cas spécifique des 2 autoroutes vendéennes exploitées par le même concessionnaire, ASF, se sont ainsi 131 emplois directs d'exploitation qui ont été créés sur les 150 km d'autoroutes traversant la Vendée. En haute saison, de juin à septembre, ce nombre augmente sensiblement, pour faire face à un trafic plus dense, et s'établit alors à 182 personnes. Si l'on répartit sur l'ensemble de l'année l'ensemble de ces emplois, l'on peut alors considérer que la société concessionnaire a créé environ 1 emploi permanent par km d'autoroute. A ces emplois, il est également nécessaire d'ajouter les effectifs administratifs de la direction régionale d'ASF située à Niort dont une quinzaine relèvent de la gestion administrative et fonctionnelle du réseau vendéen.

A coté des emplois initiés directement par le concessionnaire de l'infrastructure, le lien autoroutier crée également un certain nombre d'emplois liés à la sécurité (peloton autoroutier) et aux services assurés dans les aires de repos. Pour la Vendée, ce chiffre est évalué à 122 personnes en saison basse et à 161 emplois en saison haute.

**Au total, et sans prendre en considération l'ensemble des sous-traitants plus ponctuels de la société concessionnaire, les emplois créés par les autoroutes vendéennes s'établissent à un ratio de 2 emplois au km ; soit près de 300 emplois (ratio conforme à ce qui est généralement observé sur les autoroutes françaises).**

Un dernier élément se doit enfin d'être rappelé quant à la richesse fiscale générée par l'autoroute dans les communes qu'elle traverse. L'organisme concessionnaire, comme toute entreprise, acquitte en effet une taxe professionnelle, et parfois foncière, aux communes concernées. Pour 2005, la société d'autoroutes ASF a versé, à l'échelle de la Vendée, environ 1,8 M€ au titre de la taxe professionnelle, soit près de 1% de la taxe professionnelle totale perçue par les communes et les EPCI vendéens. La contribution fiscale d'ASF est donc loin d'être négligeable, et ce particulièrement à l'échelle d'un certain nombre de communes petites ou moyennes traversées par l'autoroute.

## **1 5 – Approche multimodale du réseau de transport : la Vendée dans les schémas de transport français et européens**

A l'issue de ces premières réflexions, il nous est apparu intéressant de s'arrêter sur les autres modes concourant à l'offre de transport en Vendée, sur les problématiques qu'ils soulèvent et sur leur évolution sur les dernières années. Nous évoquerons ainsi brièvement le fer, la mer et l'air en ce qui concerne les modes de transport de passagers et de marchandises et, par ailleurs, le développement du réseau à haut débit pour l'échange de données immatérielles.

Cet examen, établi au regard de l'état des différents modes de transport, permettra aussi de replacer la Vendée dans un contexte plus vaste, celui de son inscription dans les schémas de transports multimodaux national et européen.

### **1 51 – Le réseau ferroviaire en Vendée**

En Vendée, comme en France, la route s'affirme depuis plusieurs décennies comme le mode de déplacement dominant et focalise la majorité des investissements consacrés aux transports par l'ensemble des acteurs du développement et de l'aménagement des territoires.



**Réseau routier**

- Autoroute
- Route nationale 2 x 2 voies
- Autre route nationale
- Route secondaire 2 x 2 voies

**Réseau ferroviaire**

- Ligne grande vitesse
- Double voie
- Voie unique
- Non ouvert au trafic voyageur
- Gare desservie par le TGV
- Autre gare

**Chantier de transport combiné**

- En service
- Hors service

- Port Autonome
- Autre port de commerce
- Voie navigable (marchandises)
- Aéroport international
- Aéroport en projet
- Aérodrome ayant un trafic commercial
- Liaison maritime permanente
- Zone urbanisée



Toutefois, le dossier du fer tient toujours une place importante dans les réflexions locales relatives aux schémas de transport et de déplacement, et ce particulièrement depuis la fin des années 90 date à laquelle l'organisation des transports ferroviaires régionaux de passagers est devenue la compétence des Conseil Régionaux (depuis 1997 pour celui des Pays de la Loire). Concernant le transport de fret, le fer perd régulièrement, depuis maintenant une 30<sup>aine</sup> années, des parts de marché et son développement se trouve confronté, dans la majorité des cas, à la concurrence de l'offre routière qui allie davantage de souplesse, de flexibilité et de fiabilité. Le rôle du fer, en tant que maillon d'un réseau de transport de fret multimodal, n'est pas pour autant absent des réflexions ; la tendance constatée sur les dernières décennies constitue toutefois un frein très net à son éventuel re-développement.

Eu égard à ces quelques éléments, les problématiques rencontrées par le transport ferroviaire en Vendée, sur les dernières années, se sont ainsi essentiellement cristallisées autour du transport de passagers et autour de l'état général du réseau<sup>8</sup>, qu'il s'agisse des dessertes de niveau régional ou de quelques liaisons « grandes lignes ».

**L'essentiel du réseau ferré de la Vendée est formé de 3 lignes dont aucune n'était encore électrifiée en 2005 :**

- une ligne principale à 2x2 voies qui dessert la Roche-sur-Yon et Luçon depuis Nantes sur le parcours grandes lignes SNCF Quimper/ Nantes / Bordeaux.
- une ligne à voie unique Nantes / Challans / St Gilles-Croix-de-Vie.
- enfin, une ligne à voie unique Les Sables-d'Olonne / La Roche-sur-Yon / Chantonnay / Bressuire.

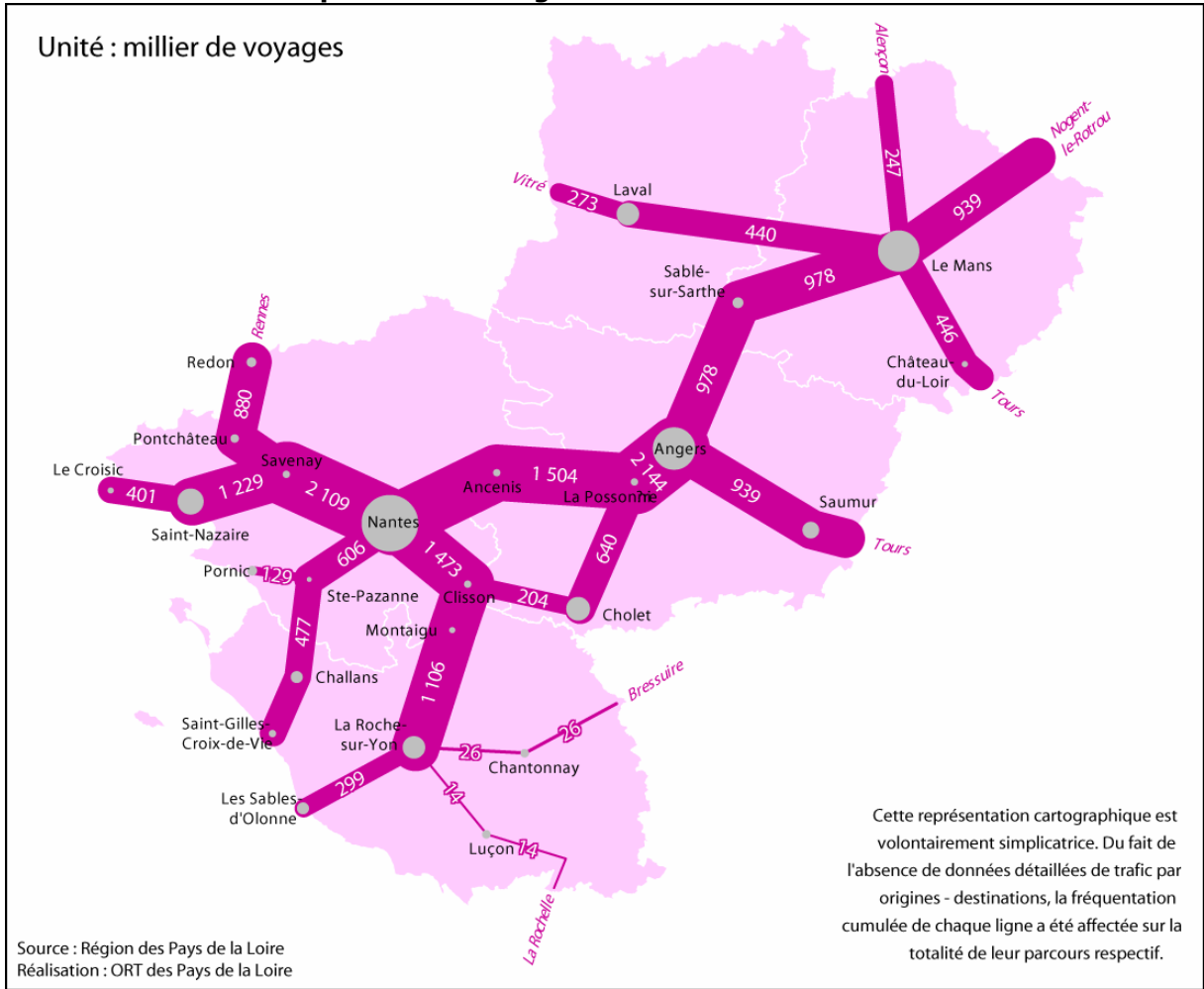
**L'offre de transport de passagers** est assurée d'une part, par trois ou quatre départs journaliers de trains Corail desservant La Roche et Luçon sur le parcours Quimper/Nantes/Bordeaux et d'autre part, par les navettes TER. Ces dernières sont au nombre d'une quinzaine par jour (dans chaque sens) entre La Roche-sur-Yon et Nantes, d'une douzaine entre Les Sables et La Roche-sur-Yon, d'une demi-douzaine entre St Gilles-Croix-de-Vie et Nantes et enfin, d'une navette entre Luçon et La Roche et d'une autre entre La Roche et Bressuire (une certain nombre d'autres liaison quotidiennes étant assurées par le réseau autocar de la Région).

Le trafic ferroviaire de passagers en Vendée se concentre ainsi essentiellement sur les dessertes ferroviaires assurées par les Trains Express Régionaux. En 2005, on dénombrait ainsi 1 106 000 passagers TER sur le parcours La Roche-sur-Yon / Nantes, près de 480 000 sur l'axe St Gilles-Croix-de-Vie / Challans / Nantes et enfin, environ 300 000 sur l'axe les Sables-d'Olonne / La Roche-sur-Yon. Le trafic des autres lignes TER vers Luçon (14 000 passagers) ou encore Chantonnay (26 000) restent pour leur part très peu importants.

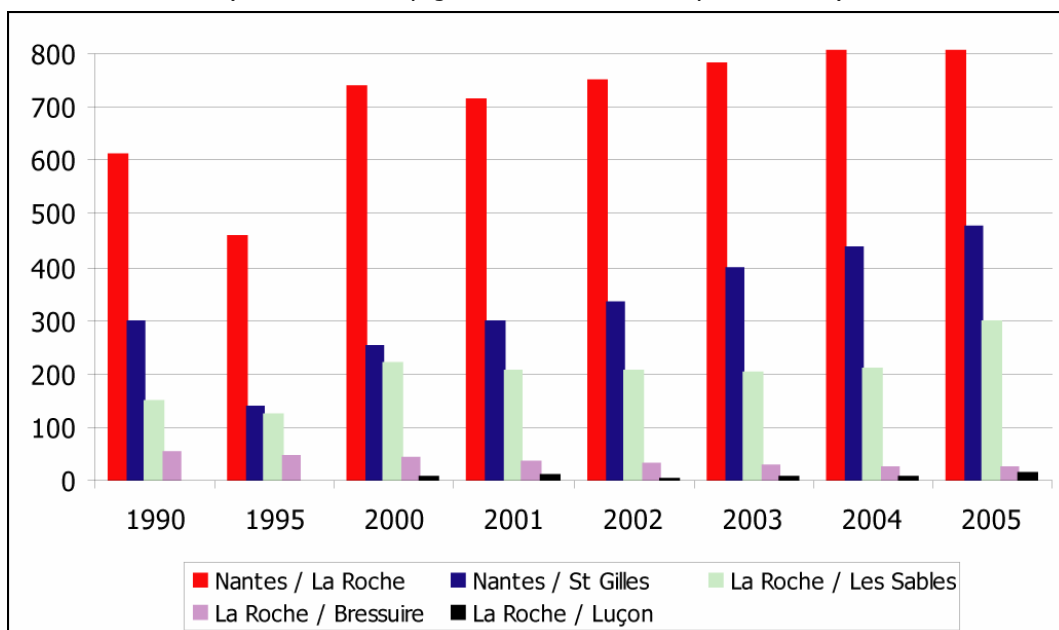
---

<sup>8</sup> - Un rapport d'audit réalisé en septembre 2005 par l'école polytechnique de Lausanne, à la demande du Ministère des Transports, constate globalement un vieillissement et une vétusté du réseau ferré français faute d'investissements consentis sur les dernières années. Le rapport avertit que si rien n'est fait, 60% du réseau français actuel, long de près de 30 000 km, ne serait plus exploité à l'horizon de 2025. Suite à cet audit, le Ministère des Transports a présenté, en Mai 2006, un plan de rajeunissement du réseau ferré.

### Carte 9 – Fréquentation des lignes ferroviaires du réseau TER en 2005



### Graphique 4 – Fréquentation des lignes ferroviaires TER en Vendée de 1990 à 2003 (en milliers de voyageurs – Source : ORT Pays de la Loire)



**Concernant le fret ferroviaire**, le trafic recensé en Vendée (données SITRAM) n'excédait guère, en 2001, les 114 000 tonnes flux entrants, sortants et internes confondus, soit moins de 3% du trafic régional dominé à 60% par la Loire-Atlantique (pôle Nantais et Port Autonome de Nantes-St Nazaire). Nous citerons toutefois quelques activités recensées : PRB à la Mothe-Achard (2 convois d'une 10<sup>aine</sup> de wagons par semaine), site ferroviaire de la CAVAC à Fougeré, gaz liquéfié (Butagaz) et industrie de l'ameublement (meubles en kits en provenance de l'Europe de l'Est) à l'Herbergement/Les Brouzils ou encore, quelques réceptions ponctuelles en gare de La Roche-sur-Yon.

**En terme d'accessibilité et de desserte du territoire par voie ferrée, le principal dossier** ayant rassemblé les différents acteurs vendéens ces dernières années, nous l'avons précédemment suggéré, fut essentiellement celui **de la modernisation des lignes existantes et de l'électrification de la liaison Nantes / La Roche / Les Sables-d'Olonne**. Les enjeux de cette électrification étaient en effet multiples.

Au niveau des trains grandes lignes, l'accès au littoral vendéen se trouvait au centre des réflexions. Celui-ci (via Les Sables-d'Olonne) n'était pas en effet accessible en liaison directe et notamment depuis la Région parisienne. Une expérience de TGV tracté par une motrice thermique depuis Nantes a été réalisée en 2003 avant d'être arrêtée en 2004 pour des contraintes de coût et de matériel. Le dossier de l'électrification de cette liaison (76 kilomètres à 2x2 voies entre Nantes et La Roche et 36 km à voie unique entre La Roche et Les Sables-d'Olonne) a néanmoins débouché sur une issue favorable en début d'année 2006. Le coût de l'opération s'élèvera à 105 M€ dont 35M€ à la charge de la Région, 27,8 M€ pour l'État, 20,4 M€ pour le Conseil Général de la Vendée, 8,8 M€ pour celui de Loire Atlantique, 7,2 M€ pour RFF, 2,9 M€ pour la Communauté de communes du Pays yonnais et enfin 2,9 M€ pour celle des Olonnes. L'électrification complète de la ligne devrait être effective en 2009 et permettra ainsi l'accès direct au littoral vendéen par les trains grandes lignes (TGV particulièrement).

Au niveau des liaisons régionales, l'enjeu de cette électrification n'était pas non plus négligeable. Outre la modernisation proprement dite de la ligne (électrification, modification signalisation, suppression de passages à niveau), ces travaux pourraient permettre à terme un redéploiement du parc des motrices thermiques en direction de lignes (ou de futures) lignes secondaires. En témoigne notamment le projet, actuellement à l'étude à la Région, de ré-activation de la liaison de transport de passagers par fer entre Fontenay-le-Comte et Niort.

Un dernier dossier convient enfin d'être évoqué : celui de la ligne train Corail Quimper / Nantes / Bordeaux. A l'été 2005, la SNCF a en effet évoqué l'éventualité de la fermeture de plusieurs liaisons de trains Corail dont la rentabilité était jugée insuffisante. La mobilisation des Présidents des Régions concernées (Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine) pour le maintien de ce service public dans un souci d'irrigation et d'aménagement du territoire fera toutefois, dès l'automne 2005, reculer la SNCF. Si le dossier semble aujourd'hui refermé (ou tout au moins en suspend), l'état du réseau ferré, tel qu'il a été récemment décrit dans l'audit commandé par le Ministère des Transports, pourrait toutefois constituer un obstacle à la pérennité de ces liaisons moins fréquentées et présentées comme moins

rentables. L'accessibilité par train de l'ensemble de la région de Luçon, principale gare vendéenne concernée par le projet de cette fermeture annoncée, reste ainsi toujours posée.

## **1 52 – Infrastructures portuaires et aériennes**

**La problématique du transport maritime et aérien en Vendée**, qui globalement s'inscrit dans l'objectif d'un ancrage aux espaces européens et mondiaux, **relève aujourd'hui plus d'une problématique d'accessibilité routière (voire ferroviaire) aux principaux pôles opérant sur ces modes de transport**, qu'ils soient régionaux, nationaux ou européens, que de questions relevant des infrastructures maritimes et aériennes elles-mêmes. La Vendée ne dispose pas, en effet, d'outil portuaire ou aéroportuaire de dimension nationale ou internationale.

Son unique port de commerce, situé aux Sables-d'Olonne, demeure un outil très local dont les trafics, constitués essentiellement de vracs, répondent aux besoins de la filière agricole ainsi qu'à ceux du BTP. Son trafic s'élevait à 832 000 tonnes en 2005 dont 445 000 t. de sables et 40 000 t. d'engrais aux entrées et 224 000 t. de céréales aux sorties. Eu égard à sa situation et à ses capacités nautiques, le port de commerce des Sables-d'Olonne reste un petit port de cabotage dont l'avant-pays marin se limite à l'espace européen. Cet outil permet néanmoins de répondre ponctuellement quelques besoins plus précis émanant de l'industrie locale comme en témoigne une diversification des trafics depuis quelques années en direction des ciments pour l'entreprise PRB située à La Mothe-Achard ou encore, d'un petit trafics de bois.

En terme d'infrastructure aéroportuaire, seul l'aérodrome des Ajoncs, situé sur la commune de la Roche-sur-Yon, assure quelques vols d'affaires. Son activité demeure néanmoins extrêmement réduite.

L'ouverture de notre département aux horizons internationaux relève ainsi aujourd'hui des politiques de renforcement de l'attractivité de notre Région dans un contexte de compétitivité européenne et mondiale par une meilleure accessibilité, tout en constituant un maillage équilibré du territoire permettant de proposer un « service » efficace et adapté aux besoins des entreprises ligériennes et des usagers. Ces enjeux sont aussi ceux de la création de réseaux multimodaux polarisés par quelques plateformes logistiques aux ambitions européennes.

**Le récent désenclavement autoroutier de la Vendée contribue à assurer et à renforcer cette accessibilité du territoire vendéen en direction ou depuis les principaux ports de commerce opérant sur les liaisons transocéaniques.** Qu'il s'agisse du port de Nantes/St Nazaire (via l'A83), du port du Havre ou encore des ports du Northern Range (Rotterdam, Anvers, Hambourg – via l'A87 puis le prolongement du réseau autoroutier en direction de la Normandie, de la Région parisienne et du Nord de l'Europe), la Vendée est désormais reliée par des axes rapides aux principales portes européennes du commerce maritime mondial.

Concernant l'accès aux services aéroportuaires, la même réflexion peut être faite pour les aéroports parisiens (via A87 et ses prolongements) ou, plus localement, pour l'aéroport international de Nantes-Atlantique (via A83) situé au sud de l'agglomération nantaise à environ 50 minutes de la Préfecture vendéenne.

Toutefois, le dossier de la construction du futur aéroport international de Notre-Dame-des-Landes à l'horizon 2012 / 2015, afin de faire face à l'augmentation du trafic et à la saturation des capacités de l'aéroport de Nantes-Atlantique<sup>9</sup>, soulève un certain nombre de questions relatives aux accès terrestres qui l'accompagneront. Les acteurs vendéens sont particulièrement sensibles et actifs sur ce dossier dans la mesure où le transfert de l'activité aéroportuaire au nord de Nantes les éloigne, de fait, de cet outil. Aujourd'hui, les réflexions se concentrent ainsi autour de la construction **d'un nouveau franchissement de la Loire à l'ouest de Nantes** qui permettrait, via une infrastructure routière de grande capacité (également à créer et faisant partie intégrante de l'axe des estuaires), de faciliter les échanges entre le nord et le sud de la Loire sans transiter par l'agglomération nantaise et le pont de Cheviré. **Les implications de ce projet dépassent en définitive le simple dossier aéroportuaire, puisqu'elles rassemblent tous les ingrédients de la création d'un lien routier, demandé de longue date au sud de la Loire, autorisant des liaisons plus directes en direction du nord de l'estuaire de la Loire, de la Bretagne et plus globalement du nord-ouest français.**

### **1 53 – Désenclavement numérique de la Vendée**

En 2003, la situation de la Vendée face au déploiement des réseaux à haut débit était similaire à celle de nombreux territoires faiblement urbanisés : seulement neuf villes bénéficiaient d'accès à des services haut débit de type ADSL et de nombreux ménages et entreprises ne pouvaient en bénéficier alors qu'ils en exprimaient le besoin.

Un plan en faveur du développement des accès Internet haut débit a ainsi été mis en œuvre à partir de juin 2003 suite à son approbation par l'Assemblée départementale. Ce dernier poursuivait, dans des délais rapides (2 ans), les objectifs suivants : disposer d'offres de services haut débit sur la totalité du territoire départemental, disposer d'offres adaptées aux besoins des ménages et du monde économique et enfin, introduire la concurrence, par la diversité des opérateurs et des technologies, afin de faire baisser les coûts et enrichir la gamme de services proposés.

Véritable enjeu d'aménagement du territoire, le désenclavement numérique de la Vendée n'a pas consisté dans la réalisation d'infrastructures mais dans un achat de service auprès des entreprises sollicitées (puis retenues) par le biais d'un marché public de services. Le département a ainsi acheté une mise à disposition et le maintien en condition d'exploitation technique et commerciale d'offre d'accès haut débit sur son territoire.

---

<sup>9</sup> - Le trafic de passagers de l'aéroport international de Nantes-Atlantique est passé de 1,04 million de passagers en 1990 à 2,07 millions en 2005. Dans le même temps, le trafic fret passait de 2,2 millions de tonnes à 8,6 Mt.

En mars 2004, les marchés ont été attribués à 3 opérateurs pour un montant de 13,2 M€ (10,4 M€ à la charge du département, 1,6 M€ pour la Région des Pays de la Loire dans le cadre de la Stratégie Régionale de Développement de la Société de l'Information et 1,6 M€ de concours financier européen dans le cadre du Feder).

Alors qu'en avril 2004, seuls 25% du territoire départemental étaient desservis en ADSL (0% en Wimax), à la fin 2005 la couverture du territoire était complète pour ces deux technologies.

Menée conjointement à l'amélioration du réseau routier et de l'offre foncière destinée à l'accueil des entreprises (voir ci-après), l'action visant au désenclavement numérique s'est inscrite pleinement dans l'objectif global de la politique du Conseil Général de renforcement de l'attractivité et de l'image du département dans un contexte de concurrence entre les territoires pour attirer entreprises et emplois nouveaux.

## **2 – Politiques d'accompagnement et de valorisation du désenclavement routier de la Vendée : le développement des zones d'activités économiques**

**Comme nous l'avons précisé en introduction de ce travail, les infrastructures routières rapides ne sauraient constituer une condition suffisante au développement économique.** Si elle semble néanmoins aujourd'hui nécessaire à l'insertion d'un territoire dans les flux d'échanges de l'économie moderne, la présence de telles infrastructures ne peut toutefois préjuger de la vitalité intrinsèque d'un tissu économique ou encore des stratégies des acteurs socio-économiques locaux.

L'infrastructure rapide est cependant porteuse d'une nouvelle organisation territoriale, en terme de flux, de mobilité et d'accessibilité, par l'ouverture et la connexion qu'elle offre sur l'ensemble du réseau régional et national. Elle apporte une modification du maillage territorial avec ces nouveaux avantages mais aussi avec la possibilité de déstabilisation des équilibres existants.

Ces transformations de l'organisation territoriale peuvent être déterminées par les seules lois du marché, ou aussi être préparées par les acteurs locaux qui, par des actions volontaristes, tenteront de faire fructifier l'arrivée de la nouvelle infrastructure tout en essayant de limiter les déséquilibres territoriaux qu'elle est susceptible de générer. Se définissent ainsi un certain nombre de stratégies territoriales et de politique d'accompagnement et de valorisation des infrastructures qui visent à mettre en place de nouveaux équipements considérés comme de nécessaires vecteurs de développement.

En Vendée, la première de ces politiques d'accompagnement (du réseau autoroutier particulièrement) est contenue dans le projet même de désenclavement initié à la fin des années 80 sur les voies départementales. La modernisation profonde du réseau routier vendéen, s'appuyant particulièrement sur la définition de 6 grands axes de désenclavement, traduit en effet la volonté d'une meilleure irrigation de l'ensemble du territoire en direction notamment des 2 axes majeurs d'importance nationale que sont les autoroutes A83 et A87. Le choix de l'implantation des échangeurs autoroutiers s'est appuyé à la fois sur

l'organisation du tissu urbain vendéen mais aussi sur quelques axes considérés comme structurants dans la circulation départementale. La politique en matière d'infrastructures routières menée par le département a et consiste à assurer, d'une part de bonnes connections entre le réseau local et les échangeurs autoroutiers et, d'autre part à améliorer et adapter les conditions de circulation sur les principaux axes départementaux pour assurer la fluidité des trafics, en augmentation probable, au-delà du réseau autoroutier.

Nous ne reviendrons pas ici davantage sur les aspects de cette action ; nous l'avons en effet longuement décrite précédemment. Il convenait toutefois de rappeler qu'elle s'inscrit pleinement dans cette volonté de valorisation des infrastructures autoroutières par l'amélioration de l'accessibilité du plus grand nombre des espaces qui composent le territoire vendéen.

La réalisation d'une infrastructure routière rapide (autoroutes ou 2x2 voies), par l'amélioration de l'offre de transport qu'elle génère, est par ailleurs souvent présentée comme un atout pour l'activité économique (accessibilité, fluidité, coûts de transport...). **Les territoires proches des nœuds logistiques que constituent les échangeurs acquièrent alors un nouveau potentiel d'attractivité que les acteurs politiques et économiques cherchent à les valoriser par la création de zones d'activités destinées à accueillir entreprises et emplois nouveaux.**

En Vendée, ces politiques d'accompagnement de l'infrastructure routière par la création de zones d'activités ont été et sont conduites à diverses échelles : communale, intercommunale ou encore sous l'impulsion du Conseil Général. Si l'objectif premier et commun à toutes ces actions volontaristes est de tenter de profiter de la proximité des nouvelles infrastructures de transport rapides pour favoriser le développement économique local, les démarches et projets diffèrent toutefois dans leur conception et leur projection territoriale. Se côtoient ainsi des démarches très locales (qui peuvent cristalliser la concurrence entre les communes pour attirer les entreprises sur leur zone d'activités), des projets de mutualisation et de collaboration pour le développement économique dans le cadre des zones d'activités intercommunales et enfin, la vision d'un aménagement du territoire plus globale, à l'échelle du territoire vendéen, portée par le Département dans le cadre du projet des Vendéopôles.

Dans les lignes qui suivent, l'examen des créations de zones d'activités sur le territoire vendéen, entre la fin des années 80 et les années 2000, nous éclaire assez précisément sur l'impact de la modernisation du réseau routier vendéen au regard de la localisation de ces outils de développement économique. Dans un second temps, le cas particulier des Vendéopôles, véritables vitrines de la politique de désenclavement et de développement économique menée par l'Assemblée départementale, est analysé dans le détail en terme de localisation, d'emplois et d'implantation d'entreprises.

## **2 1 – Évolution des créations et de la localisation des zones d'activités en Vendée entre 1985 et 2000**

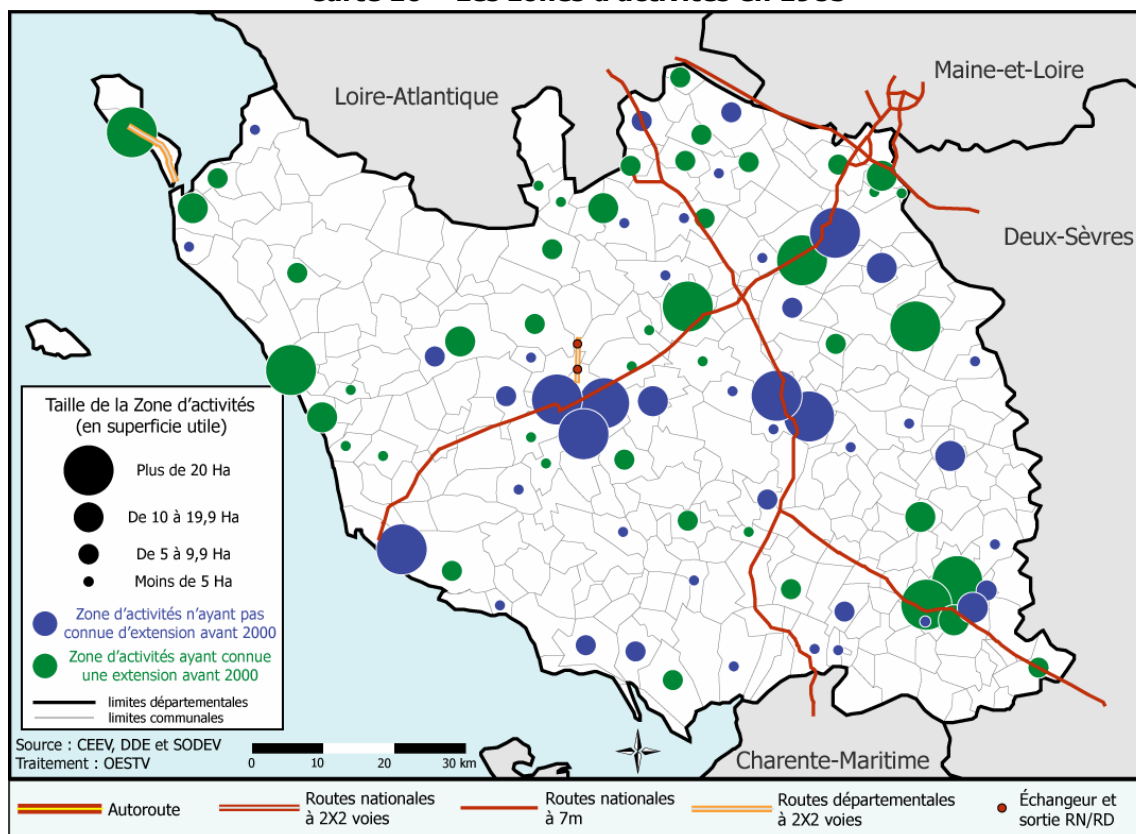
Les premières zones d'activités vendéennes datent des années 60. Parmi ces dernières, les principales étaient établies dans des pôles d'emplois importants dont La Roche-sur-Yon (zone Acti'Sud de 30 ha créée en 1957), Chantonnay (zone de Pierre Brune de 22 ha créée en 1968), à Fontenay-le-comte (zone Le Moulin Fradet de 45 ha créée en 1969) ou encore, aux Essarts (zone La Belle Entrée de 35 ha créée en 1966).

## 2 11 – 1970-1985 : Première phase de développement des zones d'activités en Vendée s'appuyant sur les principaux pôles d'emplois et sur les spécificités locales (cas de l'industrie dans le Haut-Bocage)

Les années 70 puis 80 marquent une première phase de développement du nombre de ces zones d'activités ainsi qu'une plus large diffusion sur le territoire vendéen. Le début de cette période correspond en effet au véritable développement et à l'extension spatiale de l'industrie sur l'ensemble du territoire départemental. Le modèle d'industrialisation vendéen, un temps rattaché au modèle choletais structurellement et géographiquement, s'en détache peu à peu par une diversification de plus en plus prononcée des capacités de production. Si les branches traditionnelles dites « choletaises » continuent de se développer jusque dans les années 80, l'industrie du bois se diffuse à l'ensemble du département à partir des années 70, la mécanique-métallurgie se développe dans le Haut-Bocage mais aussi auprès des principaux pôles urbains du département, l'industrie de la plaisance pose ses premières pierres, l'agroalimentaire se renforce parallèlement à une modernisation de l'agriculture et, partout, se tissent des réseaux de sous-traitance.

Sur les 213 zones d'activités recensées en Vendée en 2000<sup>10</sup>, 19 (soit 8,9% de l'ensemble) ont été créées avant 1975 tandis que 69 (32,4%) furent réalisées entre 1975 et 1985.

**Carte 10 – Les zones d'activités en 1985**



Un premier état des lieux de l'ensemble des zones d'activités présentes sur le territoire vendéen en 1985, figuré par la *Carte 10*, nous amène à constater, tout d'abord, que la

<sup>10</sup> - Source : Comité d'Expansion Économique de la Vendée, Direction Départementale de l'Équipement et SODEV, *Atlas des zones d'activités du département de la Vendée*, 2000.



superficie de ces dernières est logiquement et avant tout déterminée par la taille des communes qui les accueillent ; en d'autres termes par le maillage urbain préexistant. Les principaux pôles économiques du département rassemblent ainsi les plus grandes zones d'activités (14 zones de plus de 20 hectares situées pour leur grande majorité dans les principales communes du département) tandis que globalement les communes moins peuplées bénéficient d'outils de taille plus réduite allant de la zone de superficie moyenne (10/15ha – Aizenay, La Chaigneraie, l'Hermenault, L'Herbergement, Brem-sur-Mer...) à la zone que l'on qualifiera « d'artisanale » pour nombre de petites municipalités.

On soulignera particulièrement que réseau routier existant en 1985 (RN 160 et RN 137/148) exerce une influence non négligeable sur la localisation de ces principales zones d'activités. Ce réseau routier est bien entendu facteur du réseau urbain préexistant, il est une réponse aux besoins d'échanges qui existent de longue date entre quelques pôles principaux du département, mais il fixe également quelques zones importantes dans des communes de taille plus réduite (Les Essarts et Chantonay).

Il est aussi intéressant de souligner que le Haut-Bocage vendéen apparaît, en 1985, comme l'espace possédant la densité de zone d'activités la plus forte avec la présence de nombreuses zones d'une superficie comprise entre 5 et 10 hectares. Cette concentration s'explique par la « culture » industrielle en milieu rural de cette espace et par son poids économique particulièrement élevé dans ce secteur d'activité (le Haut-Bocage rassemblait en 1985, comme aujourd'hui encore, environ 50% des effectifs salariés de l'industrie vendéenne).

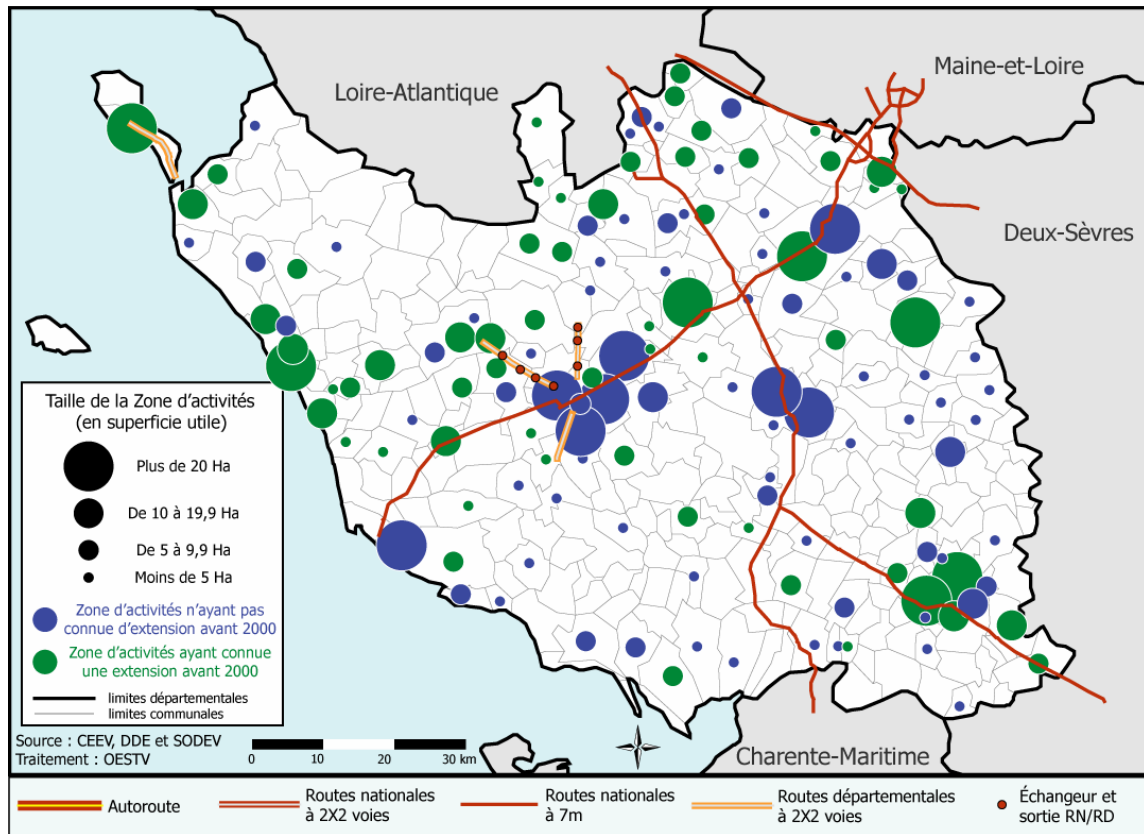
## **2 12 - 1985-2000 : Mouvement global de développement de l'offre foncière destinée à l'accueil des entreprises et attraction du nouveau réseau autoroutier et de voies express sur la localisation des zones d'activités**

Pour la période postérieure au milieu des années 80, divers éléments contribuant à l'évolution des créations de zones d'activités et à leur localisation dans l'espace doivent être pris en considération.

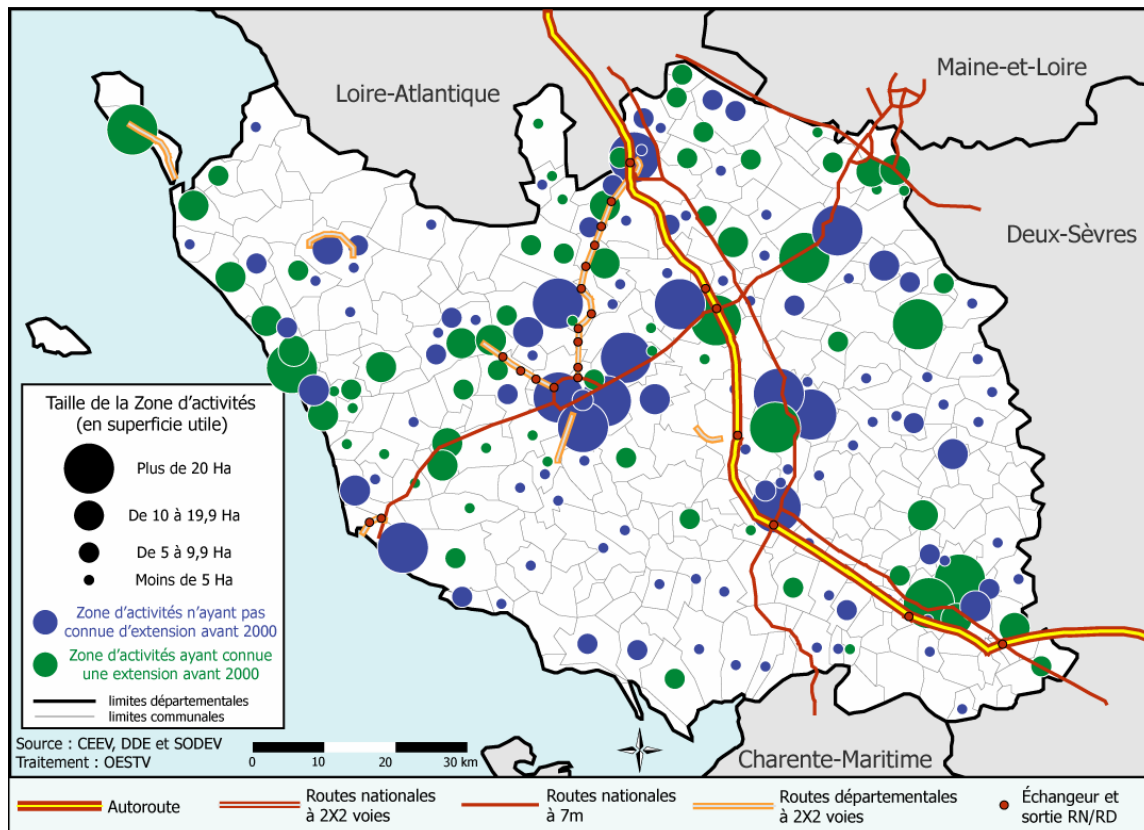
Un premier élément, indépendant de l'évolution du réseau routier, se doit d'être signifié au préalable. Il concerne l'évolution de la politique de développement économique et de gestion de l'espace dans l'ensemble des communes vendéennes. Entre 1985 et 2000, 125 zones ont été créées, soit 58,7% des zones d'activités recensées en 2000 (cf. *Cartes 11, 12 et 13 pages suivantes*). En d'autres termes, la généralisation de l'implantation de ces équipements, pendant cette période, s'explique par le fait qu'ils s'inscrivent désormais, dans toute politique communale, comme de nécessaires vecteurs de développement, quelle que soit la localisation de la commune vis-à-vis des infrastructures de transport rapides qui se développeront à partir de 1990. **Cette diffusion, particulièrement pour le cas de zones d'activités de moins de 5 ha sur la quasi-totalité du territoire, traduit également la nécessité d'une meilleure maîtrise de la planification spatiale des territoires communaux dans la distinction des espaces de vie et résidentiels de ceux dévolus à certaines activités économiques.**

Le deuxième constat est celui de la poursuite de l'extension de l'offre foncière dans les principaux pôles d'emplois du département et, par ailleurs, la densification progressive de cette offre dans le Haut-Bocage.

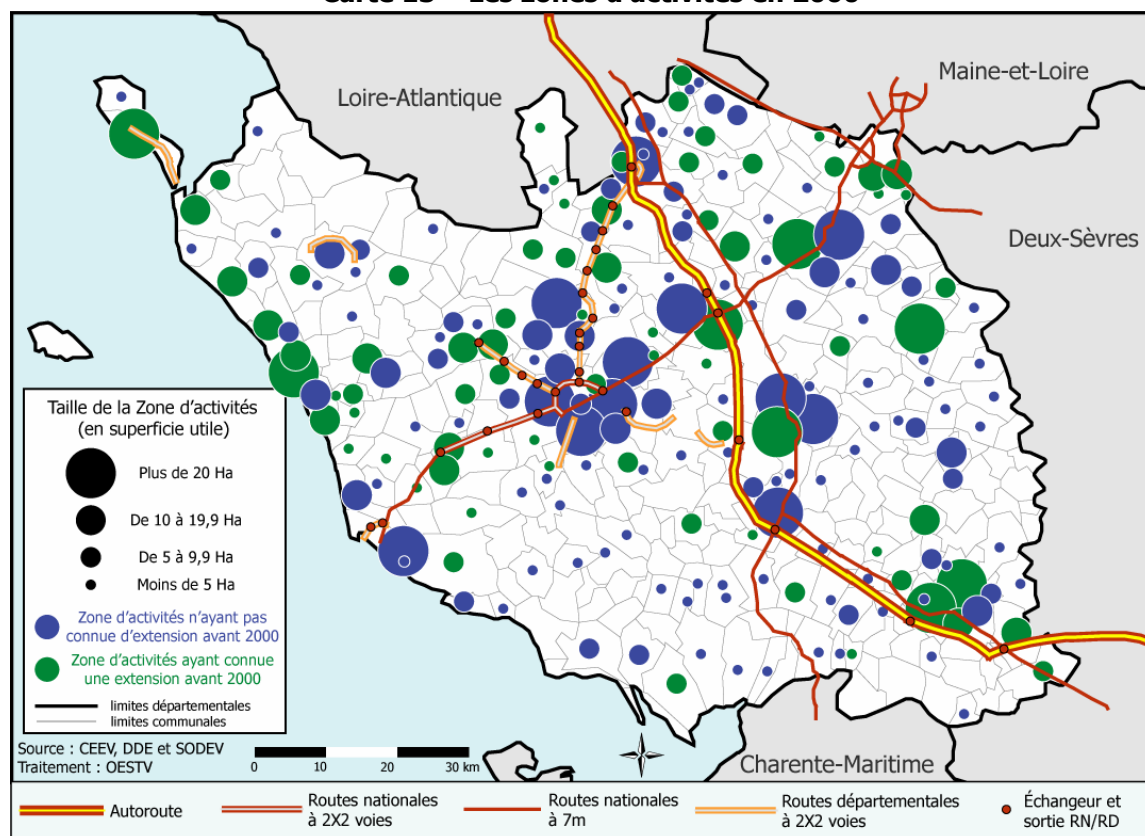
**Carte 11 – Les zones d'activités en 1990**



**Carte 12 – Les zones d'activités en 1995**



Carte 13 – Les zones d’activités en 2000



Le troisième élément qui ressort de l’observation de l’évolution de la localisation des zones d’activités entre 1990 et 2000 est enfin **l’apparition d’axes de développement le long des nouvelles infrastructures routières rapides.**

- **Dès 1990**, un axe La Roche-sur-Yon / Aizenay apparaît. Sa mise à 2X2 voies dès 1989 a permis d’initier le développement de structures d’accueil des entreprises à proximité. On constatera néanmoins que cet axe semble se prolonger jusqu’à St Gilles-Croix-de-Vie bien que l’infrastructure entre Aizenay et le pôle gillocrucien n’ait pas été significativement améliorée.

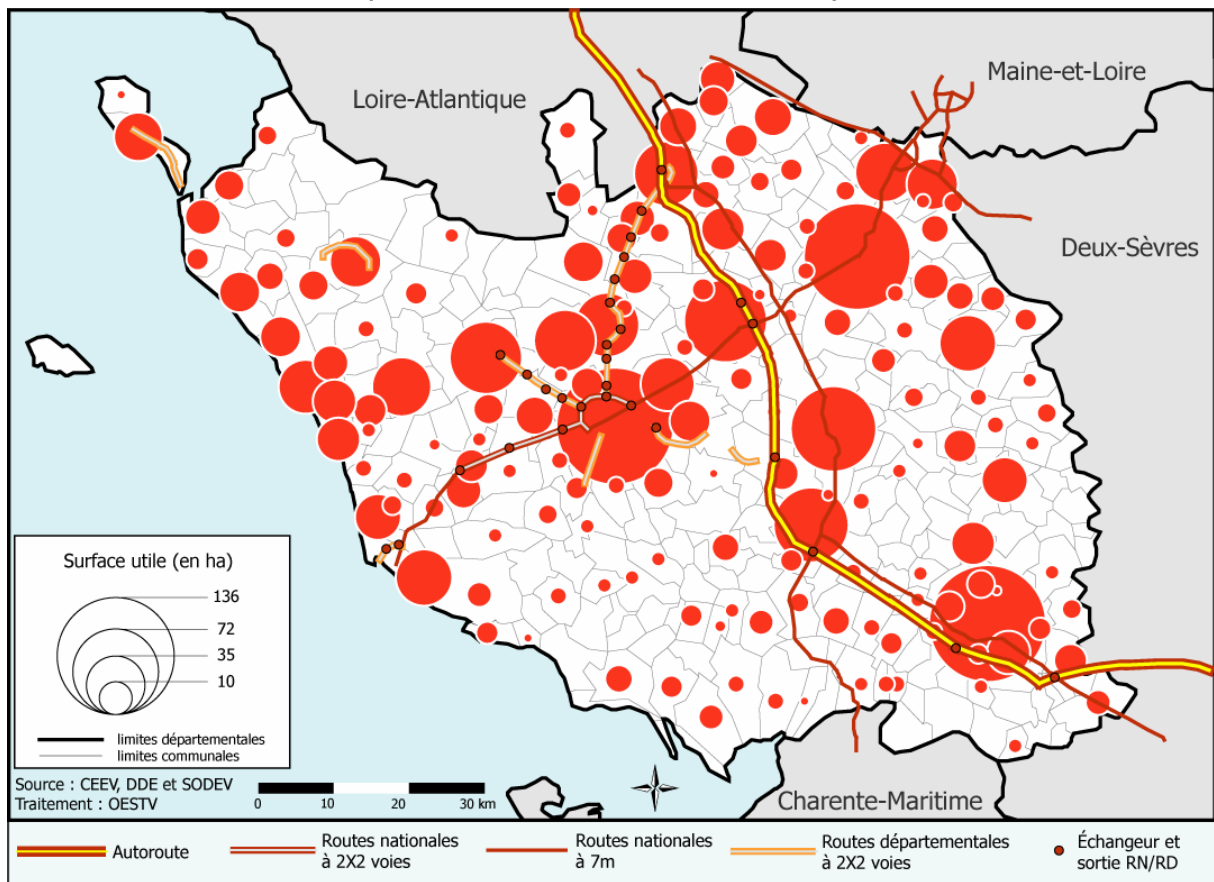
- **Entre 1990 et 1995, le développement plus conséquent du réseau routier vendéen** (l’A83 arrive en Vendée, la liaison la Roche-sur-Yon / Montaigu (échangeur de Boufféré) est mis à 2x2 voies...) confirme l’attractivité de ces nouvelles infrastructures. L’offre foncière se développe ainsi rapidement autour des échangeurs de la départementale 763 (La Roche/Montaigu). Plus globalement, on note par ailleurs une nette densification de l’offre foncière dans le pôle yonnais et dans l’ensemble de sa périphérie Nord. A l’inverse, il est intéressant de souligner que la 2X2 voies reliant La Roche-sur-Yon à Aubigny n’a, pour sa part, pas fixé de zones d’activités (autres qu’artisanales) sur la couronne sud de la Préfecture départementale.

Cette période 1990-1995 marque également **l’apparition de la première génération de Vendéopôles**. Ces grandes zones d’activités, produits de la politique départementale de développement économique, sont établies à proximité immédiate des nœuds logistiques autoroutiers et du réseau à 2x2 voies départemental. Sur l’A83 plusieurs Vendéopôles sont

mis en service à partir de 1992 : Vendée-Sud Loire à Boufféré (1992), Parc La Mongie aux Essarts (1992) et Parc Atlantique à Ste Hermine (1992). Sur la départementale 763, récemment mise à 2x2 voies, un autre Vendéopôle est implanté sur la commune de Belleville-sur-Vie en 1995 (Actipôle 85).

**- Après 1995, l'ensemble des tendances décrites ci-dessus se prolongent :** l'offre foncière se densifie près des axes routiers principaux, la politique des Vendéopôles continue de se développer...

**Carte 14 – Surfaces utiles totales des zones d'activités par commune en 2000**  
(surfaces utiles commercialisées ou non)



Entre 1985 et 2000, force est de constater que la création des zones d'activités a été largement orientée par les nouvelles infrastructures de transport. On notera cependant que le développement de l'offre foncière s'est également étoffé ponctuellement autour et dans certains pôles d'emplois importants (Les Herbiers et Saint-Gilles-Croix-de-Vie particulièrement) dont les dessertes routières n'avaient pas été significativement améliorée en 2000.

Malgré le manque d'informations précises sur les créations de zones d'activités depuis 2000, il est cependant possible d'affirmer que la croissance de l'offre foncière à destination des entreprises se poursuit pour les axes et zones précédemment évoquées ainsi qu'à proximité des axes nouveaux (A87 particulièrement).

A titre d'illustration, il existe aujourd'hui un développement quasi continu des zones d'activités de part et d'autre de la D763 de la Roche-sur-Yon à Belleville-sur-Vie. Par ailleurs la plupart des échangeurs autoroutiers ont vu se fixer d'importantes structures d'accueil des entreprises émanant des diverses collectivités locales (cf. notamment la création des Vendéopôles de seconde génération implantées après 2000 aux Herbiers, à Bournezeau et à Fontenay-le-Comte).

La récente mise en service de l'A87, entre Cholet et Les Herbiers en 2003 puis en direction de La Roche-sur-Yon en 2005 ainsi que son prolongement vers Les Sables-d'Olonne via la mise à 2x2 voies de la RN 160, renforce aujourd'hui l'attractivité de plusieurs pôles qui étoffent parallèlement leur outils de développement économique. On citera notamment le cas des Herbiers qui connaît aujourd'hui un développement considérable de ses surfaces d'accueil à proximité de l'échangeur autoroutier, celui des Essarts qui, à la croisée des 2 autoroutes vendéennes, s'affirme aujourd'hui comme un nœud logistique majeur à l'échelle de notre territoire, celui de la Roche-sur-Yon qui, en anticipation du futur contournement sud de son agglomération par l'A87, développe une politique de valorisation des espaces proches des futurs diffuseurs ou encore, celui de la Mothe-Achard qui s'est progressivement affirmé comme un nouveau pôle d'emploi de taille moyenne sur l'axe La Roche-sur-Yon / Les Sables-d'Olonne.

## **2 2 – Zoom sur les Vendéopôles : le cas d'une politique départementale d'accompagnement du désenclavement routier**

Le Conseil Général de la Vendée a mis en place, à partir de 1992, une politique volontariste en matières de créations d'infrastructures destinées à l'accueil et au développement des entreprises par la réalisation de parcs d'activités économiques, connus sous le nom de **Vendéopôles**.

Implantés aux abords des axes autoroutiers et routiers majeurs du département, ces parcs d'activités s'affichent comme de véritables vitrines du développement économique en Vendée de par la qualité de leur aménagement paysager ou encore, au travers du respect de certains critères de qualité dans l'aménagement de la voirie, la signalétique, le haut-débit ou la présence d'espaces d'accueil d'entreprises (restaurant, crèche) renforçant l'attractivité de ces pôles et répondant aux attentes que les entreprises peuvent formuler en terme d'image.

### **Cette politique volontariste s'articule par ailleurs autour de deux objectifs principaux.**

Le premier est d'offrir des outils de qualité répondant aux besoins des entreprises locales (implantation, extension, relocalisation) mais aussi des outils attractifs pouvant contribuer à attirer des entreprises extérieures au département.

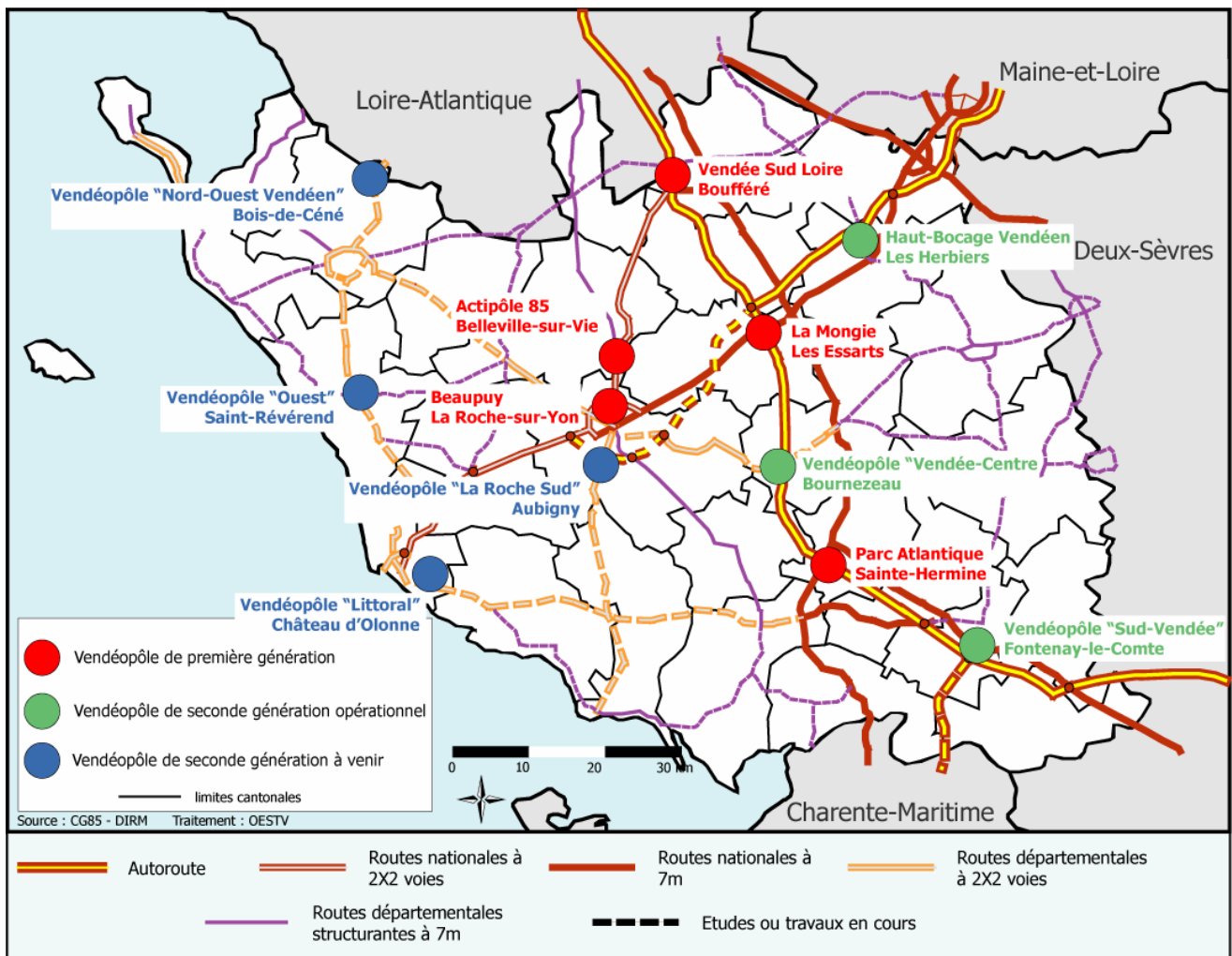
Le second s'inscrit dans la volonté de participer à un développement économique équilibré du département : les Vendéopôles opérationnels ou en projet se distribuent en effet sur l'ensemble du territoire.

**La première génération de parcs**, lancée en 1992-1993, comprenait **5 Vendéopôles** : le parc Vendée Sud Loire à Boufféré, le parc la Mongie aux Essarts, le parc Vendée Atlantique à Sainte-Hermine, le parc de Beaupuy à la Roche-sur-Yon et le parc Actipôle 85 au Poiré-sur-Vie.

**Sept Vendéopôles de seconde génération**, répondant aux mêmes critères que ceux de la génération précédente, ont été programmés à partir de 2002 et trois sont d'ores et déjà opérationnels : le parc Vendée-Centre à Bournezeau, le parc Sud Vendée à Fontenay-le-Comte et le parc Haut-Bocage Vendéen aux Herbiers.

Les quatre Vendéopôles de seconde génération en projet sont : le parc « Nord-Ouest Vendéen » à Bois-de-Céné, le parc « Ouest » à Saint-Révérend, le parc « Littoral » au Château-d'Olonne et enfin le parc « la Roche Sud » à Aubigny.

**Carte 15 - Vendéopôles en 2004 et projets**





**Tableau 9 – Bilan 2005 de la commercialisation des Vendéopôles  
Surfaces et Emplois**

	DATE CRÉATION	SURFACE EN M <sup>2</sup>					NOMBRE D'EMPLOIS				
		Totale	Cessible	Commercialisée		Sous option (réservation)	Répartition des emplois			En perspective	
				En m <sup>2</sup>	Taux en %		Vendéens	Externes	Total		
VENDÉOPOLE DE 1 <sup>ÈRE</sup> GÉNÉRATION	<b>VENDÉE SUD LOIRE</b>	1992	463 467	376 135	331 982	88%	/	366	256	622	238
	<b>BEAUPUY</b>	1996	428 069	280 634	261 405	93%	15238	953	397	1 350	216
	<b>ACTIPOLE 85</b>	1995 (EST)	240 000	210 000	178 110	85%	7300	489	77	566	182
		2005 (OUEST)	320 000	260 000	10 000	4%	/	4	/	4	2
	<b>LES ESSARTS</b>	1992	601 709	417 178	330 014	79%	5900	452	497	949	104
	<b>PARC ATLANTIQUE</b>	1992 (tranche 1)	970 106	599 339	399 322	67%	/	480	141	621	314
tranche 2 (en cours)		1 266 536		20 010	/	/	/	/	/	/	
VENDÉOPOLE DE 2 <sup>ÈME</sup> GÉNÉRATION	<b>HAUT BOCAGE</b>	2003	432 941	357 881	236 818	66%	/	12	130	142	85
	<b>VENDÉOPOLE "VENDÉE CENTRE"</b>	2004	487 958	216 614	99 081	46%	7244	33	18	51	92
	<b>VENDÉOPOLE "SUD VENDÉE"</b>	2002	180 931	112 871	19 734	17%	/	17	44	61	104
<b>TOTAL VENDÉOPOLES GÉNÉRATION 1&amp;2</b>	/	5 391 717	2 830 652	1 886 476	67%	35 682	2 806	1 560	4 366	1 337	

Source : Conseil Général de la Vendée – juillet 2005

**Tableau 10 – Bilan 2005 de la commercialisation des Vendéopôles - Entreprises**

	DATE CRÉATION	NOMBRE D'ENTREPRISES IMPLANTÉES			NOMBRE D'ENTREPRISES EN VOIE D'IMPLANTATION			NOMBRE DE BATIMENTS		
		Vendéennes	Externes	TOTAL	Vendéennes	Externes	TOTAL	A ce jour	En perspective	
VENDEOPOLE DE 1 <sup>ÈRE</sup> GÉNÉRATION	VENDÉE SUD LOIRE	1992	12	6	18	/	1	1	18	1
	BEAUPUY	1996	28	17	45	1	2	3	31	3
	ACTIPOLE 85	1995 (EST)	9	3	12	1	/	1	14	1
		2005 (OUEST)	1	/	1	/	/	/	1	/
	LES ESSARTS	1992	8	3	11	2	3	5	11	5
	PARC ATLANTIQUE	1992 (tranche 1)	27	8	35	1 (déménagement)	/	1	35	1
tranche 2 (en cours)		/	/	/	/	/	/	2 (stations épuration)	/	
VENDEOPOLE DE 2 <sup>ÈME</sup> GÉNÉRATION	HAUT BOCAGE	2003	1	1	2	1	/	1	2	1
	VENDEOPOLE "VENDÉE CENTRE"	2004	5	2	7	1	/	1	6	1
	VENDEOPOLE "SUD VENDÉE"	2002	1	1	2	/	2	2	2	3
<b>TOTAL VENDEOPOLES GÉNÉRATION 1 &amp; 2</b>	/	92	41	133	7	8	15	122	16	

Source : Conseil Général de la Vendée – juillet 2005

## **2 21 – Taux de commercialisation des Vendéopôles en juillet 2005**

**Les Vendéopôles de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> génération représentent 2,8 Km<sup>2</sup> de surface cessible dont 67% a été commercialisée en juillet 2005.**

Le taux d'occupation s'établit au-dessus des 70% pour les seuls Vendéopôles de 1<sup>ère</sup> génération ; certains dépassant même les 85% (93% pour Beauپuy, 88% pour Vendée Sud Loire). On soulignera toutefois que ces taux de remplissage doivent être aussi estimés au regard de la surface cessible totale. Cette remarque est particulièrement valable pour le Vendéopôle Parc Atlantique à St Hermine qui, malgré le plus faible taux de remplissage (67%) des parcs de première génération, n'en demeure pas moins celui dont la surface commercialisée (399 322 m<sup>2</sup>) est la plus importante.



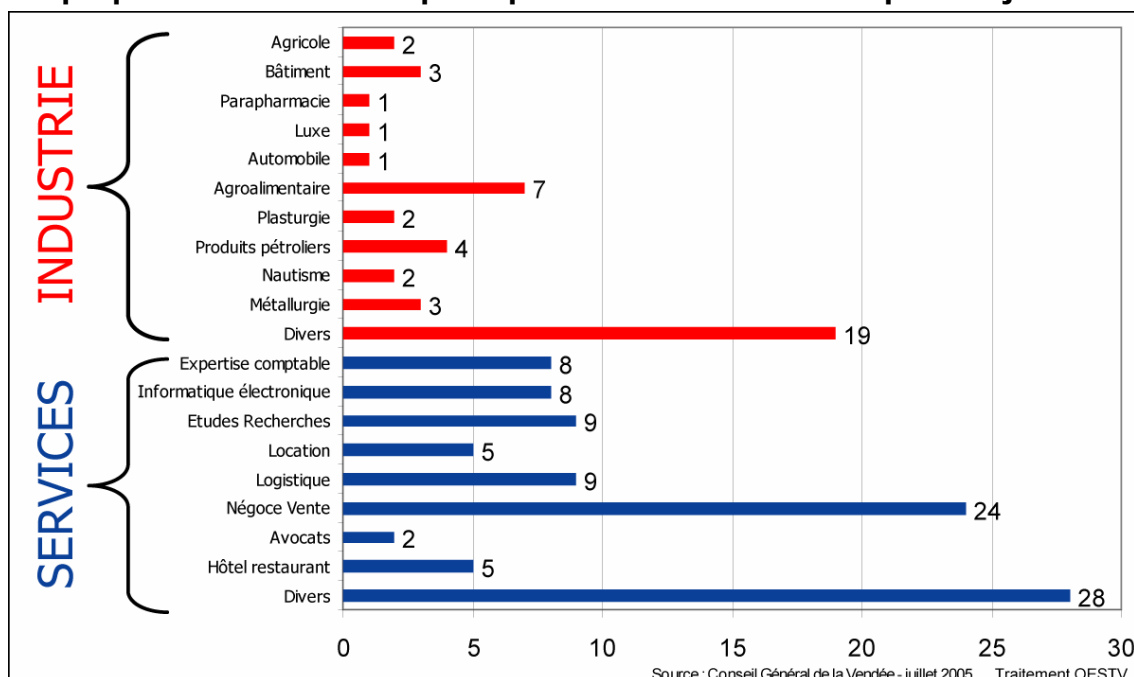
**Pour les 3 parcs de 2<sup>de</sup> génération réalisés depuis 2002, on notera des différences plus nettes quant au rythme de commercialisation.** Si les parcs du Haut Bocage Vendéen aux Herbiers et Vendée Centre à Bournezeau affichent des taux de remplissage élevés eu égard à leur date de création (respectivement 2003 et 2004), il n'en est pas de même pour le Vendéopôle Sud Vendée établi à Fontenay-le-Comte en 2002. Ce dernier apparaît en effet en net retrait vis-à-vis des 2 autres parcs puisqu'il affiche un taux de remplissage relativement bas (17%) pour une surface cessible environ 2,5 fois inférieure. Cet exemple démontre notamment que les difficultés économiques et le déficit d'attraction d'un territoire ne sont pas nécessairement comblés avec l'arrivée d'une autoroute. **On le voit ici, l'effet « infrastructure de transport rapide » n'est pas univoque et demeure avant tout lié aux dynamiques intrinsèques des territoires concernés qu'il peut alors accompagner voire accélérer mais, sans doute, plus difficilement inverser.**

## **2 22 – Vendéopôles : emplois et entreprises en juillet 2005**

**L'ensemble des Vendéopôles regroupe, en juillet 2005, 4 366 emplois dont 1 560 provenant d'entreprises d'origine non vendéenne (soit 35,8%) et 133 entreprises implantées (dont 30,1% sont externes à la Vendée).** De plus, 1 337 emplois supplémentaires sont en perspectives pour 15 entreprises en voie d'implantation. Le Vendéopôle de Beaupuy à La Roche-sur-Yon est celui qui comporte aujourd'hui le plus de salariés (1 350) et le plus d'entreprises (45).

### **✓ Profils des entreprises implantées dans les Vendéopôles**

**Graphique 5 – Nombre d'entreprises par secteur dans les Vendéopôles en juin 2005**



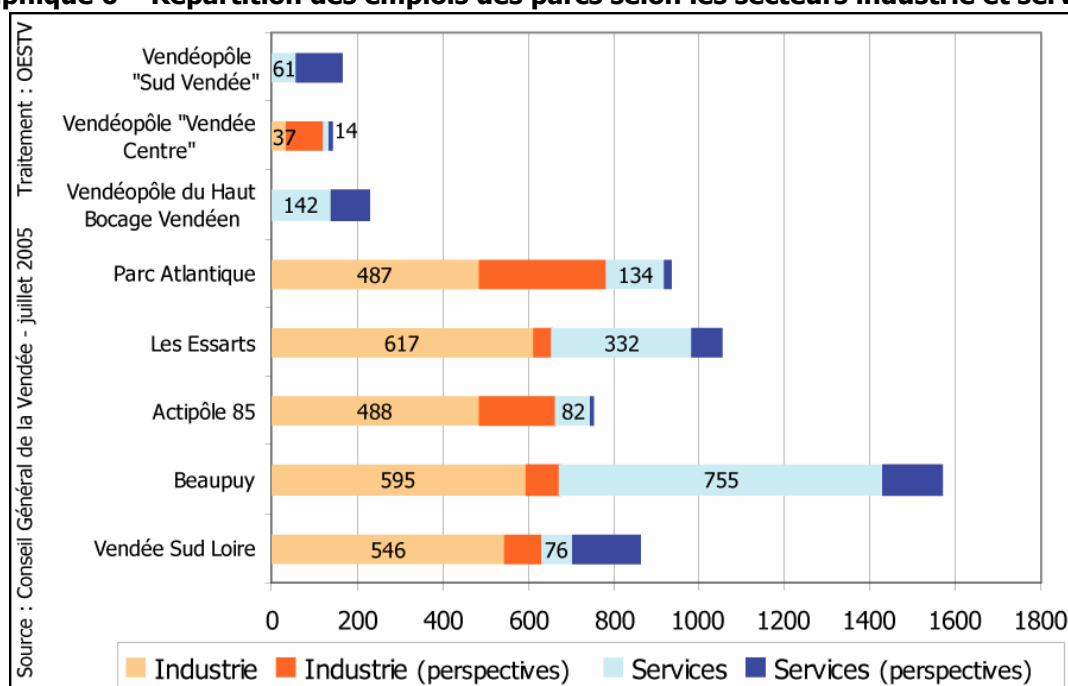
Sur les 143 entreprises implantées et en cours d'implantation, 45 sont rattachées au secteur de l'industrie (31%) et 98 au secteur des services (69%).

A l'appui du *Graphique 5 (page précédente)*, il apparaît, parmi les activités identifiées, que les implantations du secteur négoce-vente sont les plus nombreuses (24 entreprises au total dont 10 pour le Parc de Beaupuy). Plus globalement, le secteur des services aux entreprises rassemble l'essentiel des implantations (conseil, avocats, études, expertise comptable, informatique, location...). On notera également le cas de l'activité logistique représentée par 9 entreprises dont 4 établies sur le seul parc des Essarts situé au croisement des deux autoroutes vendéennes.

### ✓ Les emplois recensés dans les Vendéopôles

Bien que l'industrie soit moins représentée que le secteur des services en nombre d'implantations, elle reste cependant le plus grand pourvoyeur d'emplois. **Le secteur industriel rassemble en effet les 2/3 des emplois recensés dans les parcs d'activités en juillet 2005** (2 770 contre 1 596 pour le secteur des services). Cette tendance semble devoir perdurer au regard des perspectives d'implantations : 763 emplois dans l'industrie et 574 dans les services.

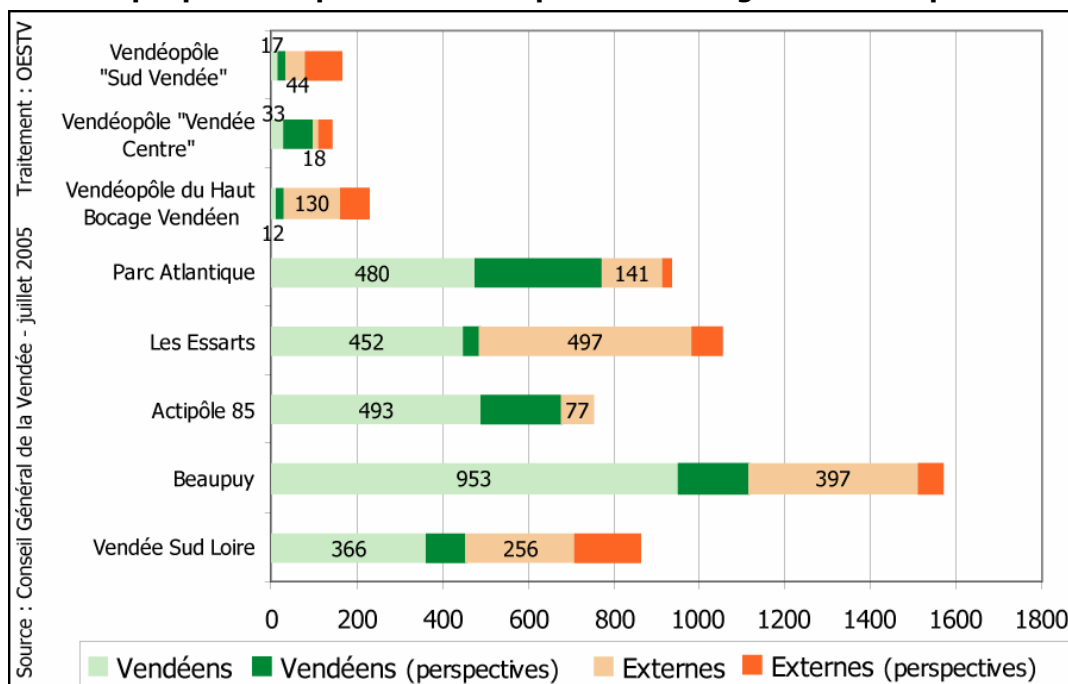
**Graphique 6 – Répartition des emplois des parcs selon les secteurs industrie et services**



**La distribution des emplois (et des perspectives d'emplois) selon les parcs d'activités permet de souligner enfin que les 5 outils de la 1<sup>ère</sup> génération regroupent la très grande majorité des emplois recensés en 2005 : 94,2% de l'ensemble des emplois des Vendéopôles (98,7% des effectifs de l'industrie et 86,2% des services). En terme d'emplois projetés, de nouveau les 5 parcs les plus anciens offrent les meilleures perspectives.**

Pour compléter cet examen de ces outils de développement économique, il est enfin intéressant de s'arrêter sur la répartition des emplois recensés selon leur origine : emplois dits « vendéens<sup>11</sup> » (générés par des entreprises vendéennes) et les emplois dits « externes » (générés par des entreprises extérieures au département venues s'implanter dans les Vendéopôles).

**Graphique 7 – Répartition des emplois selon l'origine de l'entreprise**



**Les Vendéopôles, qui s'étaient donnés, entre autres, comme objectif d'attirer les entreprises extérieures à la Vendée, ont rempli à l'évidence ce contrat puisque ces dernières rassemblent plus de 35% des emplois recensés en juillet 2005 mais aussi 35% des recrutements à venir.** Parmi les entreprises extérieures les plus importantes venues s'implanter en Vendée, on citera notamment les cas des Ateliers Louis Vuitton (485 emplois aux Essarts, de Ponroy Santé (200 emplois à Boufféré), de System U (130 emplois aux Herbiers) ou encore, de Leaderprice (120 emplois prévus pour 2006 à Boufféré).

Plusieurs parcs d'activités affichent un pourcentage plus important d'emplois externes que d'emplois vendéens. C'est le cas notamment du Vendéopôle des Essarts (497 emplois externes soit 52,4% du total des emplois), du parc Sud Vendée (44 emplois soit 72,1%) et surtout, de celui du Haut Bocage (130 emplois soit 91,5%). De plus, ce sont ces 3 mêmes Vendéopôles pour lesquels les perspectives de recrutement émanant d'entreprises « extérieures » sont les plus importantes

<sup>11</sup> - Les données dont nous disposons ne nous permettent pas de distinguer, pour le cas des entreprises d'origine vendéenne, les implantations relevant d'une création d'entreprise de celles relevant d'une extension ou encore d'une relocalisation dans un Vendéopôle. Il nous est donc impossible de mesurer les effets de ces parcs d'activités en terme de création d'emplois par les entreprises vendéennes. Pour les entreprises venant de l'extérieur du département, les emplois recensés peuvent, par contre, être considérés en tant que créations.

Concernant enfin les emplois d'origine vendéenne, on soulignera particulièrement quelques implantations importantes réalisées par plusieurs grands groupes locaux : Cougneau (360 emplois à La Roche-sur-Yon), Chantiers Bénéteau (330 emplois à Belleville-sur-Vie), Groupe Arrivé (200 emplois à Ste Hermine) ou encore, Microcar (150 emplois à Boufféré).

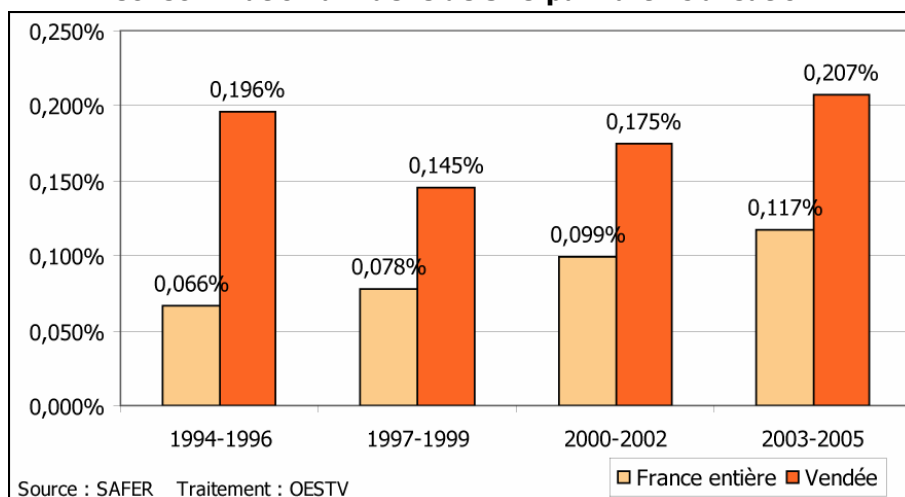
## **Encadré n°1**

### **Désenclavement routier, politiques de valorisation des infrastructures et consommation de l'espace**

En prolongement de cette première partie, il nous est apparu intéressant de s'arrêter quelque peu sur l'impact du désenclavement routier et des politiques de valorisation des nouvelles infrastructures au regard de la consommation de l'espace\*. Cette problématique est en effet aujourd'hui au centre des réflexions relatives au développement durable des territoires.

On constate que sur les dix dernières années, la consommation annuelle de SAU par l'artificialisation se fait de plus en plus forte à l'échelle du territoire national ; elle a en effet quasiment doublé (la consommation annuelle sur la période 1994-1996 était de 0,066% de SAU alors que sur la période 2003-2005, elle est de 0,117%).

**Consommation annuelle de SAU par l'artificialisation**



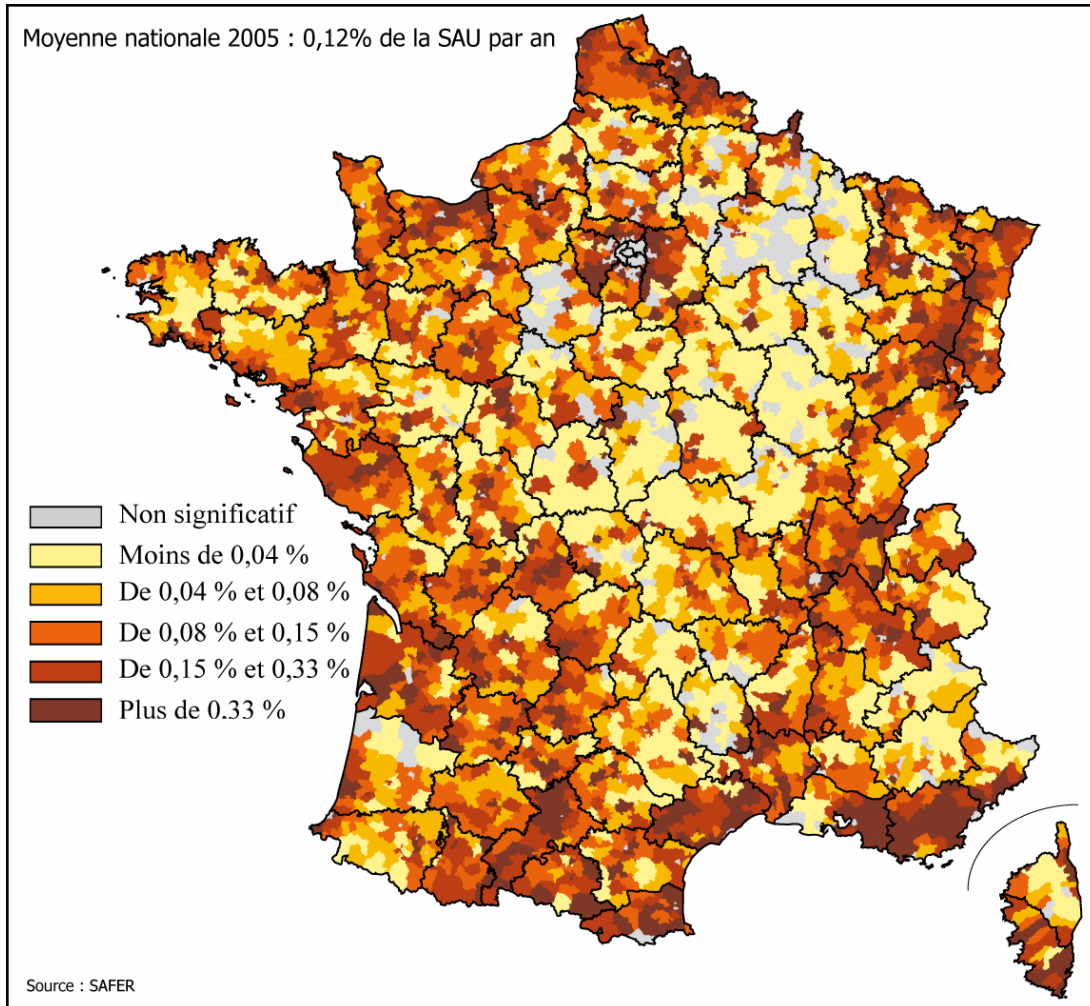
**Pour la Vendée, on observe une consommation de SAU nettement supérieure à la moyenne française ; consommation quasi deux fois plus forte sur les dix dernières années.**

A la lecture de la carte établie à l'échelle française (page suivante), il apparaît globalement que la consommation de SAU se réalise essentiellement dans les départements littoraux (forte attractivité de ces espaces) ainsi que dans les départements à fortes densités.

\* - Soulignons que la consommation de l'espace ne relève bien sûr pas uniquement de la mise en œuvre de nouvelles infrastructures de transport ou du développement des zones d'activités mais aussi de tous ce qui touche à l'urbanisation en général (logements, bâtiments professionnels...).

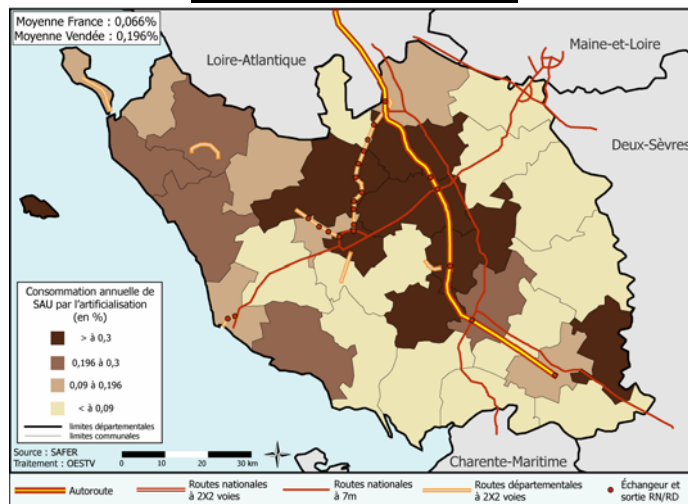
La consommation de l'espace est ici appréciée à l'aide de l'indice de consommation annuelle de la Surface Agricole Utile (SAU) par l'artificialisation fournie par la Safer. Cet indice représente les surfaces agricoles déclarées, suite à une vente, comme susceptibles de changer d'usage sous 5 ans.

**Consommation annuelle cantonale de SAU par l'artificialisation  
(hors carrières) pour la période 2003-2005**

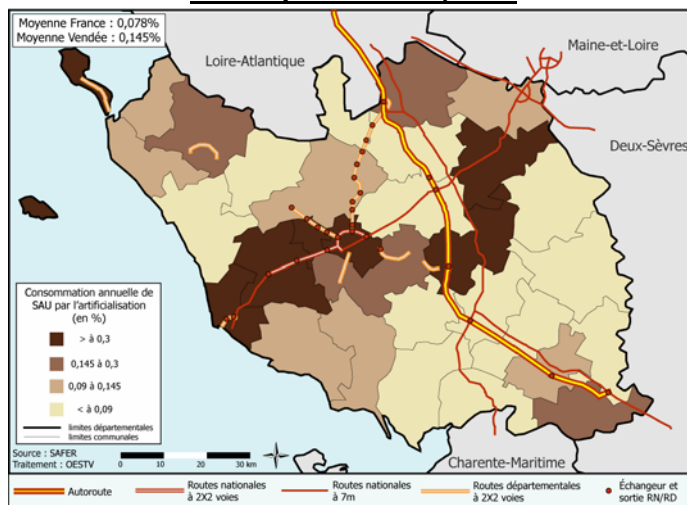


***✓ Consommation de l'espace et étapes du désenclavement routier en Vendée***

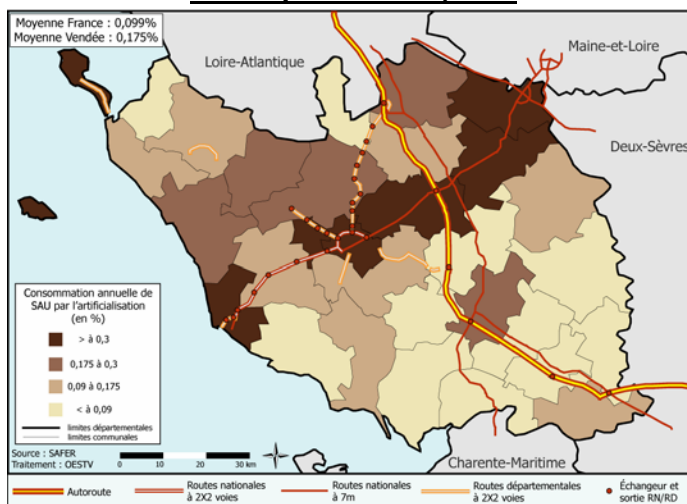
**Consommation annuelle de SAU par l'artificialisation (en%)  
Pour la période 1994/1996**



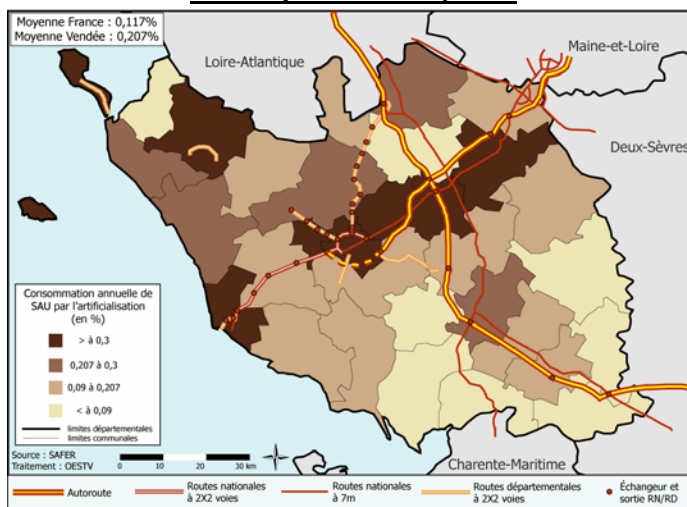
### Pour la période 1997/1999



### Pour la période 2000/2002



### Pour la période 2003/2005



Au-delà d'une forte pression foncière exercée dans les 2 îles vendéennes mais aussi dans le canton des Sables-d'Olonne sur les périodes observées (fort pouvoir d'attraction de ces espaces : population, résidences secondaires...), l'examen des 4 cartes fait par ailleurs apparaître globalement une forte corrélation entre consommation de la SAU et mise en œuvre du désenclavement routier.

- **Pour la période 1994-1996**, les cantons les plus concernés par une consommation importante de SAU sont essentiellement situés au nord et à l'est de la Roche-sur-Yon. Ils sont pour la plupart traversés par l'A83, dont l'ouverture coïncide avec cette période, ou par la RD 763 portée à 2x2 voies entre La Roche-sur-Yon et Montaigu en 1991. Les nombreux projets de valorisation ayant accompagné la mise en service de ces deux axes ont indéniablement contribué à une accélération de la consommation de l'espace dans ces cantons. Il convient cependant également de souligner l'impact sans doute non négligeable du phénomène de périurbanisation pour certains de ces cantons.

Pour les cantons du sud-est du département traversés par l'A83, les indices de consommation de SAU sont globalement moins élevés eu égard notamment, nous l'avons vu précédemment, à un développement plus modéré de l'offre foncière destinée à l'accueil des entreprises.

- **Pour la période 1997-1999**, le fort indice constaté pour le canton de la Mothe-Achard coïncide également avec l'ouverture du tronçon à 2X2 voies de la RN160 (mars 1999) depuis la Roche-sur-Yon.

- **Pour les périodes 2000-2002 et 2003-2005**, enfin, l'ensemble des cantons allant de la Roche-sur-Yon à Mortagne-sur-Sèvre, et concernés par le tracé de l'A87 (à l'exception de celui de St Fulgent), enregistre les indices les plus élevés de consommation de SAU (en anticipation de l'arrivée de l'infrastructure ou parallèlement à sa réalisation).

S'il semble logique que le développement économique d'un territoire s'accompagne nécessairement d'une emprise sur les terres agricoles, il convient néanmoins de s'interroger, d'une part sur les conséquences sur l'activité agricole elle-même (cette problématique est régulièrement soulignée par les représentants du monde agricole) et, d'autre part sur la commercialisation effective des surfaces développées pour l'accueil des entreprises.

A l'appui d'un certain nombre de documents publiés par le Conseil Général de la Vendée, il nous a été possible d'analyser finement l'état de la commercialisation des Vendéopôles. Nous l'avons souligné, et pour la majorité des parcs opérationnels, cette politique a rempli ses objectifs et particulièrement en terme de commercialisation.

Pour les autres projets de valorisation des nouveaux axes routiers développés aux échelles communales et intercommunales nous ne disposons pas de données actualisées sur les taux de commercialisation (il n'existe pas en effet de base réalisée à l'échelle du département sur l'ensemble des zones d'activités ; un tel recensement n'était cependant pas envisageable dans le cadre de ce travail). Cela constitue à l'évidence une limite à notre analyse. En effet, et compte tenu du très fort développement des zones d'activités sur quelques espaces conjointement à la mise en œuvre du désenclavement routier, on peut logiquement suggérer que certaines n'ont sans doute pas rencontré le succès escompté.

Une analyse exhaustive des taux de commercialisation de l'ensemble des zones d'activités permettrait d'apprécier plus justement les degrés de réussite (et donc la pertinence de ces projets et de la consommation d'espace consécutive) en fonction de leur date de mise en service, des acteurs impliqués dans leur création (communaux, intercommunaux...) ou encore du territoire auquel elles appartiennent.



## **PARTIE II – ANALYSE DU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA VENDÉE**

### **LOCALISATION DES HOMMES ET DES ACTIVITÉS**

Après avoir présenté les grandes étapes du désenclavement vendéen au regard de la politique routière menée par le département et à travers les stratégies de valorisation de ce nouveau réseau routier mises en œuvre par les différentes collectivités territoriales, il est à présent utile d'observer globalement l'évolution de la localisation des hommes et des activités sur le territoire vendéen sur les 15 dernières années. Cette seconde partie cherche ainsi à évaluer les potentiels effets indirects des nouvelles infrastructures de transport rapides sur la géographie de notre département.

Comme précisé en introduction de ce travail, cette analyse utilise une méthodologie comparative entre « un avant » et « un après » en s'appuyant sur l'observation de phénomènes socio-économiques qui se déroulent au voisinage (ou non) des infrastructures de transport entre une situation antérieure et une situation postérieure à l'arrivée de l'infrastructure.

Les principaux indicateurs qui ont été retenus pour cette observation sont de 2 types :

- **Démographie et urbanisation** : examen de l'évolution de la localisation des hommes sur le territoire départemental.
- **Socio-économiques** : observation de l'évolution de la mobilité (analyse des migrations domicile-travail), des flux et de la localisation des emplois et des activités sur le territoire.

La présente démarche consiste ainsi dans celle d'une analyse territoriale dont l'objectif est de mettre à jour, globalement, les phénomènes passés et en cours participant à l'organisation de notre département. La question posée n'est pas nécessairement (ou uniquement) celle de l'identification des effets indirects des infrastructures de transport rapides (effets souvent difficiles à identifier comme relevant du seul facteur « infrastructures de transport ») mais plutôt celle de savoir si les territoires desservis par de nouveaux moyens de circulation sont en mesure de déclencher des dynamiques de développement et dans quelles conditions, de savoir si ces territoires se distinguent dans leurs transformations des espaces plus enclavés.

**Une telle observation nécessite bien évidemment une connaissance préalable de l'espace étudié. En effet, notre département, comme tout espace géographique, est multiple.**

On distingue généralement quatre entités spatiales distinctes en Vendée : le littoral et son espace rétro-littoral, le centre vendéen organisé autour de La Roche-sur-Yon, le quart Nord-Est du département cœur de l'industrie vendéenne et enfin, un grand Sud-Est articulé autour du marais poitevin et de la plaine vendéenne au sud et des espaces limitrophes du département des Deux-Sèvres à l'est. Chacun de ces territoires se caractérise par ses propres atouts et difficultés, par son propre maillage urbain (degré de polarisation), par un potentiel d'attractivité plus ou moins fort sur les populations et les activités (et ce pour des

raisons qui peuvent être diverses), par un terreau d'activités plus ou moins fertile, par la préexistence de motifs d'échanges plus ou moins soutenus... ; la combinaison de ces diverses caractéristiques conduisant chacun des territoires à épouser des dynamiques de développement spécifiques, ou tout au moins différenciées, eu égard à leur potentiel.

Dans l'objectif qui est le notre, à savoir l'observation de l'évolution d'une batterie d'indicateurs socio-économiques parallèlement à la mise en service d'infrastructures routières rapides, il conviendra ainsi d'avoir clairement identifié ces caractéristiques et ces dynamiques, antérieures à l'amélioration du réseau routier vendéen, afin d'être en mesure de mettre en relief d'éventuelles dynamiques d'amplification et/ou d'accélération des tendances préexistantes. Cette description générale des diverses composantes territoriales de notre département et de leurs spécificités sera ainsi rappelée et intégrée, sur le temps long dans la mesure du possible, aussi bien dans l'analyse de l'évolution des indicateurs démographiques et d'urbanisation qu'au cours de celle s'attachant, dans un second temps, à l'observation de l'évolution des emplois et des activités en Vendée.

## 1 – Dynamiques démographiques et urbanisation en Vendée

La Vendée demeure un département rural eu égard à la répartition de sa population. En effet, en 1999, seuls 51% des vendéens<sup>12</sup> vivent dans une unité urbaine ou une agglomération alors qu'à l'échelle nationale cette moyenne s'établit à 75% des français. En 1982, la proportion d'urbains et de ruraux était sensiblement la même. **Toutefois en 30 ans, la population vendéenne a nettement augmenté** (de +20 000 à +30 000 habitants entre chaque recensement depuis 1968, soit de 421 000 hab. en 1968 à 539 664 hab. en 1999) **et a été, par ailleurs, redistribuée pour partie sur le territoire départemental.** Les cantons littoraux, les pôles majeurs et leurs périphéries résidentielles (plus ou moins éloignées) ont, d'une façon générale, gagné de la population tandis que l'Est et surtout le Sud-Est vendéens en perdaient. Ces tendances observées sur le temps long se confirment aujourd'hui et semblent, par ailleurs, être nettement accélérées : la Vendée est globalement de plus en plus attractive toutefois les migrations résidentielles ne se répartissent pas sur l'ensemble du territoire.

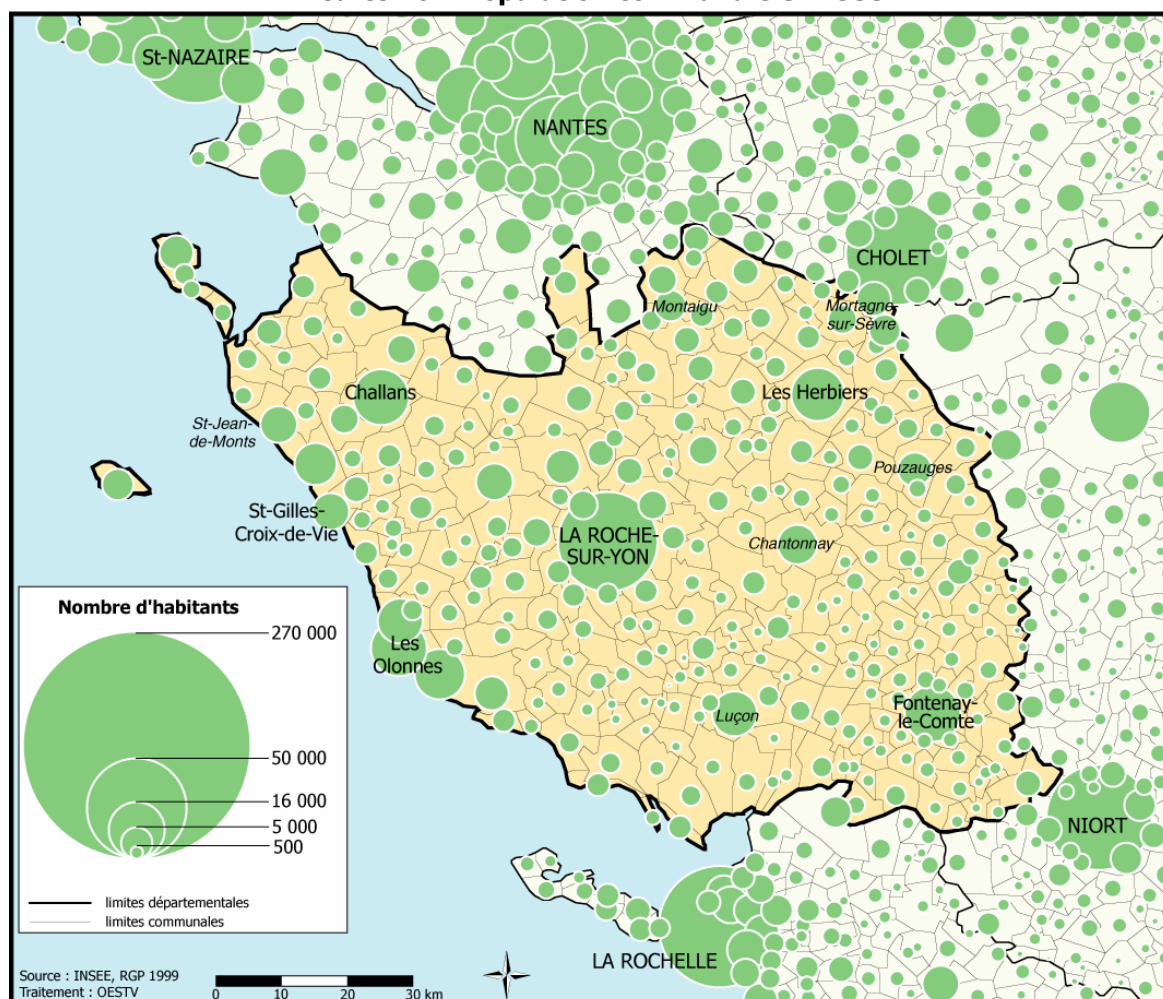
Malgré ces mouvements de population modifiant sensiblement la répartition des hommes sur le territoire vendéen depuis un quart de siècle, la polarisation urbaine demeure encore mesurée ; La Roche-sur-Yon, la commune la plus peuplée, ne compte que près de 50 000 habitants pour une population départementale établie à 539 664 habitants en 1999. La structure urbaine est par ailleurs essentiellement composée de 5 pôles de premier rang (Les Olonnes, Les Herbiers, Challans, Fontenay-le-Comte et le bipôle St Gilles-Croix-de-Vie/St Hilaire-Riez<sup>13</sup>) rassemblant chacun une population comprise entre 13 700 et 38 500 habitants et qui, compte tenu de la distance à la Préfecture du département, se développent de façon autonome en dehors d'une influence trop marquée du pôle majeur. Enfin, la trame urbaine est complétée par quelques pôles de second rang (Montaigu/St Georges-de-

<sup>12</sup> - Données issues du recensement général de la population

<sup>13</sup> - Voir Annexe 1 – Les communes et cantons de Vendée

Montaigu, Luçon, Chantonay, Pouzauges, Mortagne-sur-Sèvres et St Jean-de-Monts) qui correspondent aux principaux pôles d'emplois de l'espace rural.

**Carte 16 – Population communale en 1999**

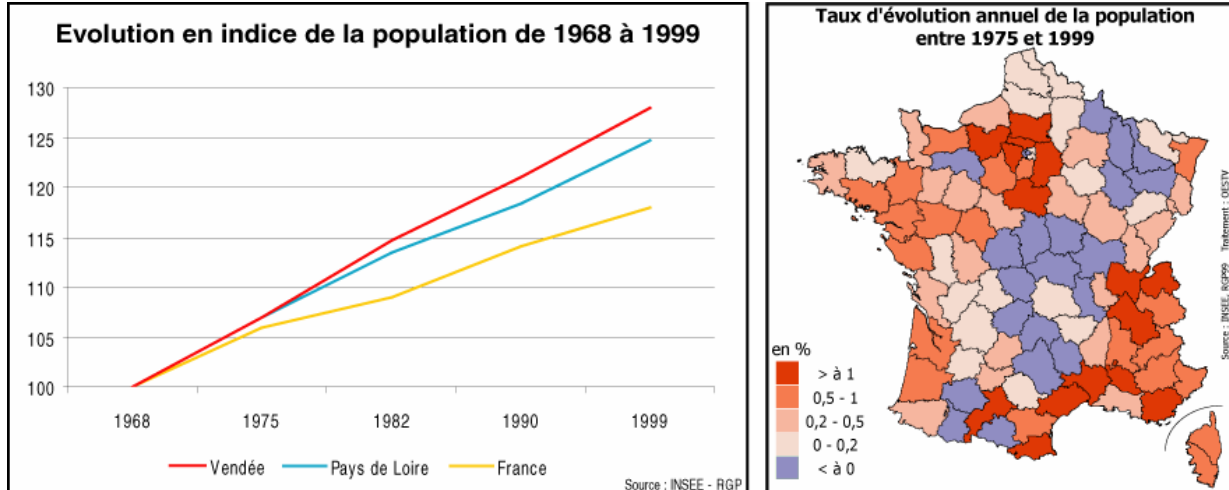


## **1 1 – Évolutions démographiques en Vendée**

### **1 11 – Dynamiques démographiques sur le temps long (1975-1999)**

Depuis 30 ans, notre département bénéficie d'un contexte démographique globalement favorable. Entre 1968 et 1999, le territoire vendéen a en effet gagné près de 120 000 habitants soit une progression de 28 % de sa population (contre 17,7% à l'échelle de l'hexagone). Cette progression a été particulièrement forte lors des périodes intercensitaires 1968-75 et 1975-82 avec des gains de population s'établissant respectivement à 4 200 hab. et à 4 600 hab. l'an, pour ensuite fléchir sensiblement entre 1982 et 1999 et s'établir aux alentours d'un gain de 3 300 hab. à l'année. Ce ralentissement se doit toutefois d'être nuancé dans la mesure où le niveau de la croissance démographique en Vendée (en indice) est, depuis 1975, supérieur à celui observé en Région et en France.

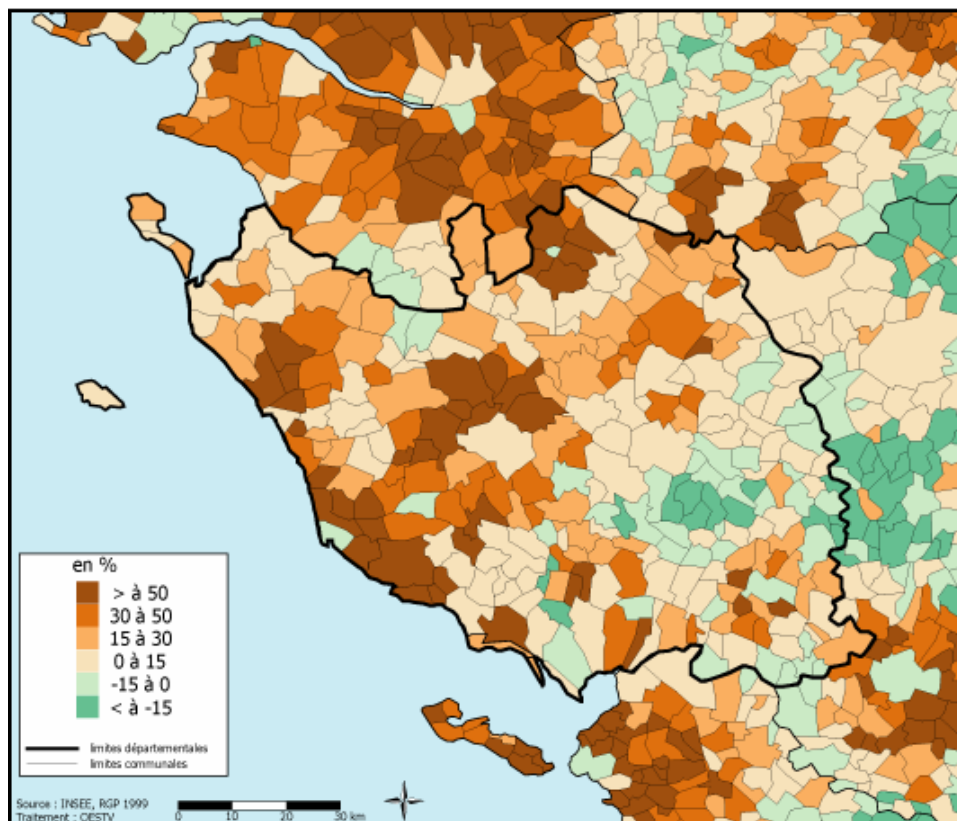
**Graphique 8 – Croissance comparée de la population en Vendée, en Région et en France**



Depuis 1975, et à l'image des espaces limitrophes à la Vendée, les croissances démographiques les plus significatives concernent essentiellement deux types d'espaces :

- les périphéries des principales agglomérations. Ceci illustre le phénomène d'étalement de l'urbanisation autour des principaux pôles d'emplois (Nantes, Niort, La Rochelle ou encore La Roche-sur-Yon) tandis que dans la plupart des cas les villes-centres enregistrent des évolutions mesurées voire déficitaires.
- le littoral qui profite d'un fort pouvoir d'attraction sur les populations, cet attrait participant depuis quelques décennies au renforcement du phénomène de littoralisation du peuplement.

**Carte 17 – Évolution de la population communale entre 1975 et 1999 (en %)**



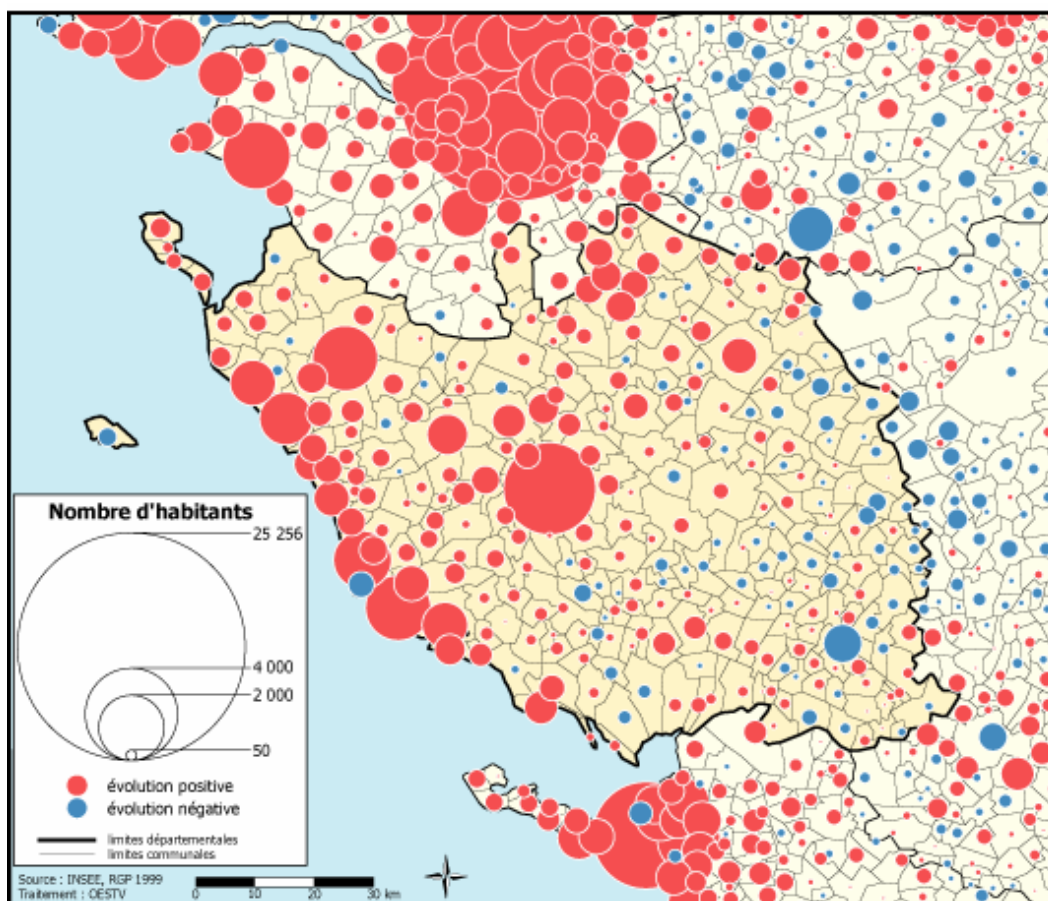
**L'évolution de la population sur la dernière période intercensitaire** prolonge ces quelques constats. Entre 1990 et 1999, la Vendée a gagné 30 308 hab. : 198 communes ont enregistré une croissance pour un gain total de 34 279 hab. tandis que les 84 restantes perdaient près de 4 000 personnes.

Les communes littorales ont, à elles seules, englobé 30,4 % de la croissance démographique de 1990 à 1999 (soit +9 215 hab.). Rapportée à l'ensemble des cantons littoraux, cette part s'élève à près de 50%.

Le Centre vendéen (cantons de La Roche-sur-Yon, du Poiré-sur-Vie, de la Mothe-Achard et des Essarts) rassemble, pour sa part, 30,7 % de la croissance (+9 316 hab.).

Enfin, le Haut-bocage (cantons de Montaigu, de St Fulgent, des Herbiers et de Mortagne-sur-Sèvre), autre espace au dynamisme démographique notable, a quant à lui gagné 4 250 hab., soit 14% du total vendéen.

**Carte 18 – Évolution de la population communale entre 1990 et 1999** (en nombre d'hab.)



A l'inverse, et ce depuis plusieurs décennies, le sud de la Vendée, et plus particulièrement un quart sud-est, connaît une évolution démographique d'ensemble peu favorable. Notons toutefois, au sein de cet espace quelques exceptions : les communes de la couronne de Fontenay-le-Comte, celles proches du pôle de Luçon ou encore quelques communes limitrophes du département de Charente-Maritime situées dans l'aire d'influence de La Rochelle.



**La croissance de la population vendéenne sur les 40 dernières années s'est, par ailleurs, caractérisée par un renversement progressif de ses composantes (solde naturel / solde migratoire).** D'une croissance assurée exclusivement par le solde naturel pendant les années 60, le profil vendéen s'est progressivement inversé pour arriver, pour la période intercensitaire 1990-1999, à une part des migrations assurant les  $\frac{3}{4}$  des gains de population. On soulignera également, que cette inversion des composantes de la croissance démographique vendéenne s'est très nettement accélérée sur cette dernière période intercensitaire.

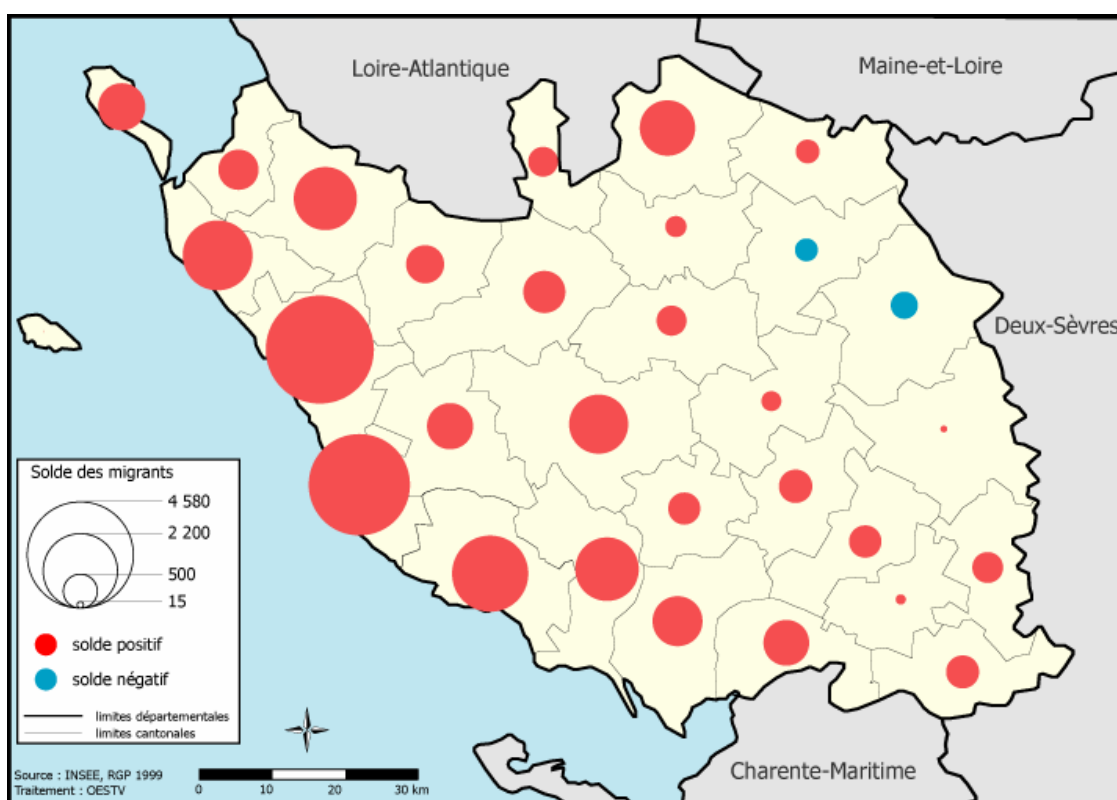
**Tableau 11 – Part du solde migratoire dans les variations de population intercensitaires**

	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Solde migratoire	- 6 586	9 219	15 335	13 363	22 934
% variation totale	0%	31,36%	47,35%	50,75%	75,7%

Source : INSEE - RGP

**L'observation du solde des migrations résidentielles par canton, pour la période 1990-1999, confirme l'attractivité de notre département :** seuls 2 cantons enregistrent un solde négatif mais cependant mesuré (Les Herbiers -187 personnes et Pouzauges -283 personnes). Derrière ce constat global, la carte qui suit fait toutefois apparaître avant tout le poids des espaces côtiers dans ces apports : les cantons littoraux rassemblent en effet les  $\frac{2}{3}$  des personnes venues s'installer dans notre département depuis 1990.

**Carte 19 – Solde des migrations résidentielles par canton entre 1990 et 1999**



A l'issue de ces premiers éléments relatifs à la dynamique démographique de la Vendée, il est utile de s'interroger brièvement sur les effets éventuels du désenclavement vendéen sur la localisation de ces évolutions (effets potentiels à observer uniquement sur la période 90-99 puisqu'elle correspond à celle du début du déploiement de la politique de désenclavement routier dans notre département).

**Le premier constat est, tout d'abord, celui de l'absence de corrélation globale nette et vérifiable entre infrastructures de transport rapides<sup>14</sup> et localisation de la croissance démographique.** En effet, la dynamique constatée sur le littoral, qu'il soit désenclavé ou non, est postérieure au désenclavement et relève avant tout de l'attrait qu'exerce, comme partout en France d'ailleurs, ces territoires. D'autre part, les évolutions constatées autour de la Préfecture départementale répondent également à des dynamiques connues et postérieures relevant essentiellement du phénomène de périurbanisation.

Néanmoins, si la corrélation directe entre nouvelles infrastructures de transport et dynamiques démographiques ne semble pouvoir être avancée, **on peut toutefois suggérer que la nouvelle accessibilité de certains espaces vendéens a pu accélérer ou, dans d'autres cas, maintenir certains flux de population.** Ceci s'observe particulièrement pour le solde des migrations résidentielles.

Ce dernier est en effet relativement élevé (+1 200 personnes entre 1990 et 1999), en comparaison des espaces limitrophes, **pour le canton de Montaigu** qui a profité, dès 1991, de la mise en service de l'autoroute A83 et de la 2x2 voies en direction de La Roche-sur-Yon. On peut ainsi suggérer, d'une part, et compte tenu de l'augmentation du coût du foncier dans la grande couronne nantaise, que la nouvelle accessibilité de l'extrême nord-est de notre département a pu attirer un certain nombre de résidents travaillant dans l'agglomération nantaise et, d'autre part que la situation du canton à 20 minutes de Nantes et de La Roche-sur-Yon a pu également participer à fixer certaines populations vendéennes.

**Pour le Sud-Est vendéen**, même si les évolutions démographiques y sont globalement défavorables, et notamment sur la dernière période intercensitaire, il est cependant possible de suggérer également, et toujours au regard du solde des migrations résidentielles (positives dans l'ensemble des cantons de cet espace), que la mise en service de l'A83 au milieu des années 90 a pu contribuer à maintenir ou favoriser ces quelques apports extérieurs de population dans certains cantons (St Hermine, L'Hermenault et St Hilaire-des-Loges notamment ; ces apports restent cependant mesurés).

**L'observation des tendances démographiques depuis 1999**, caractérisées par une nette accélération du rythme de croissance de la population vendéenne, prolongent ces quelques réflexions, même s'il apparaît avant tout que **la dynamique des territoires** (capacité à proposer des emplois dans le Haut-Bocage ou encore dans le centre vendéen) **et le potentiel d'attraction** (cadre de vie du littoral particulièrement) **constitue des facteurs primant sur l'amélioration de l'accessibilité routière des territoires.**

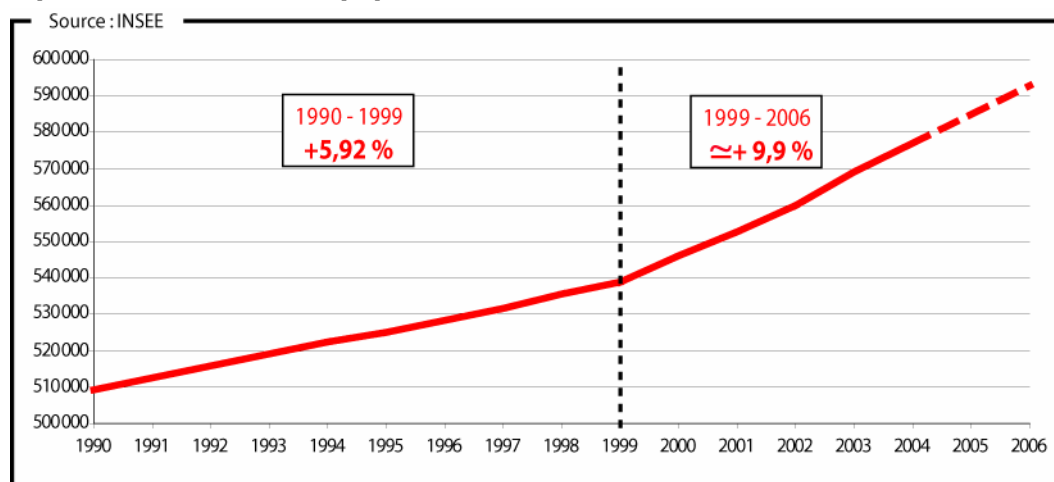
---

<sup>14</sup> - Les principales liaisons routières rapides réalisées entre 1990 et 1999 sont les suivantes : A83 (sauf contournement de Niort), 2x2 voies La Roche-sur-Yon / Montaigu et 2x2 La Roche-sur-Yon / Aizenay).

## **1 12 – Dernières tendances démographiques (1999-2004/2005)**

Après avoir gagné 30 000 habitants entre 1990 et 1999, la Vendée a poursuivi et même accentué sa croissance démographique. La population vendéenne est ainsi passée de 539 089 hab. en 1999 à 576 823 hab. au 1<sup>er</sup> janvier 2004 (estimations INSEE). En prolongeant ces tendances, nous pouvons estimer que la population vendéenne s'établirait, au 1<sup>er</sup> janvier 2006, autour de 590 000 habitants. **Cela signifie que notre département aurait gagné, entre 1999 et fin 2005, plus de 50 000 habitants ; soit une croissance annuelle moyenne de +1,36% (+0,65% en moyenne entre 1990 et 1999) contre +0,62% pour la moyenne française.**

**Graphique 9 – Évolution de la population vendéenne 1990-1999 et estimation 1999-2006**

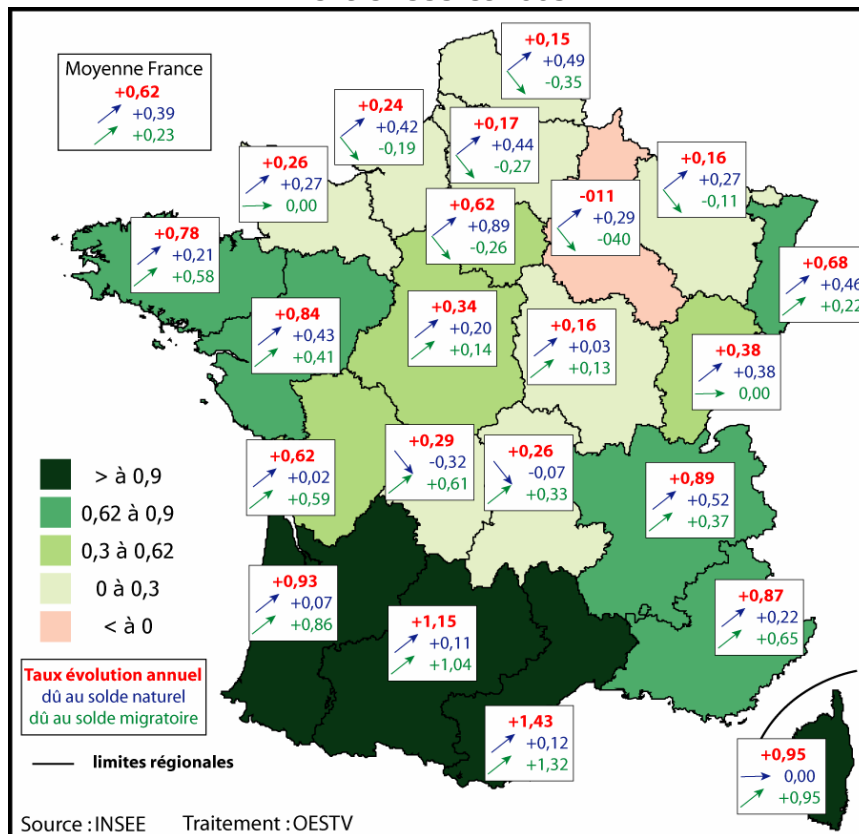


Si les premiers résultats du nouveau recensement confirment un accroissement plus soutenu de la population française en raison d'un excédent des naissances sur les décès jamais atteint depuis 20 ans (excédent naturel ayant d'ailleurs conduit l'INSEE à réviser à la hausse ses estimations de population au 1<sup>er</sup> janvier 2005), **l'augmentation de la population vendéenne repose cependant toujours essentiellement sur les mouvements migratoires.** Représentant 75% de l'accroissement total de la population vendéenne sur la précédente période intercensitaire, ces derniers devraient même voir leur part relative augmenter. On notera cependant que le regain nataliste que connaît notre département depuis le milieu des années 90, combiné à une espérance de vie en hausse, permet au solde naturel de demeurer positif contrairement à ce que laissaient entrevoir les projections de l'INSEE, réalisées à l'issue du recensement de 1999.

**Cette accélération du rythme de la croissance démographique en Vendée convient cependant d'être replacée dans le contexte national.** On constate en effet que les taux d'évolution annuels de la population relevés en Vendée (ou plus globalement dans notre région), entre 1999 et 2005, s'observent, et dans certain cas de façon plus accentuée, dans nombre de régions littorales du Sud et de l'Ouest français. Cela confirme que l'attrait des espaces littoraux joue un rôle de plus en plus prégnant sur les mouvements migratoires observés à l'échelle du territoire national comme le figure la *Carte 20* qui suit.

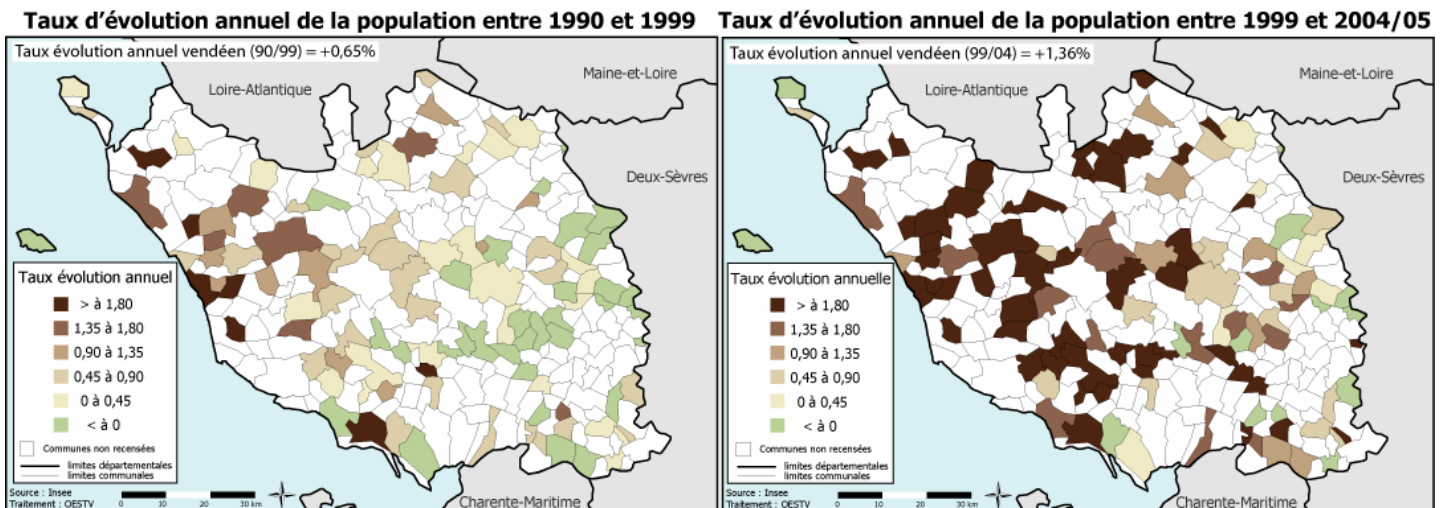


**Carte 20 – Taux d'évolution annuel de la population des régions françaises entre 1999 et 2005**



Entre 1999 et 2005, la région des Pays de la Loire se situe, en terme de croissance annuelle de sa population, au 7<sup>ème</sup> rang des régions françaises avec un taux d'évolution annuel de +0,84%. L'analyse infra-régionale révèle toutefois que seuls les 2 départements littoraux de la Région enregistrent des taux de croissance élevés et supérieurs à la moyenne nationale (données disponibles pour la période 99-04) : +1,36% pour la Vendée et +1,02% pour la Loire-Atlantique contre +0,57% pour la Mayenne, +0,54% pour le Maine-et-Loire et +0,48% pour la Sarthe.

**Carte 21 – Taux d'évolution annuel de la population des communes vendéennes**



A la lecture des deux cartes représentant les taux de variation annuels de la population des 109 communes vendéennes de moins de 10 000 habitants recensées, en 2004 et 2005, pour les périodes 1990-99 et 1999-2004/05, le renforcement de l'accroissement de la population vendéenne s'observe sur la quasi totalité du territoire. Sur ces 109 communes, 12 seulement affichent des taux de variation annuels, pour la période 1999-2004/2005, négatifs. De plus, 97 communes des 109 recensées enregistrent un taux d'évolution annuel, pour la période 1999-2004/2005, supérieur à celui constaté sur la précédente période intercensitaire.

**Les grands traits des dynamiques démographiques de la Vendée relevés sur les périodes antérieures perdurent néanmoins** : le littoral et l'espace rétro littoral continuent de progresser de façon très, voire extrêmement, soutenue, le développement du pôle yonnais participe, pour sa part, à un fort accroissement de la population de nombre de communes de sa périphérie (accroissement qui apparaît nettement plus vigoureux depuis 1999) et enfin, les communes recensées dans le Nord-Est du département accentuent également, d'une façon générale, le rythme de croissance de leur population depuis 1999.

Plus globalement enfin, on peut conclure en soulignant que, malgré la forte attraction des espaces littoraux, la répartition de la population vendéenne en 2005 se distribue encore de façon relativement équilibrée sur l'ensemble du territoire. L'absence d'une grande métropole a en effet toujours contribué à mesurer le phénomène de polarisation de l'espace et permis de maintenir une organisation spatiale multipolarisée.

**Si l'on s'interroge de nouveau sur la relation potentielle entre désenclavement de la Vendée** (qui s'est poursuivi et accéléré depuis 1999 – cf. Partie I) **et localisation de la croissance démographique, encore une fois cette relation n'apparaît de façon univoque** : on retrouve tous les cas d'espaces désenclavés ou non par des infrastructures de transport rapides, en croissance démographique ou au contraire en stagnation voire en recul. **Plus encore, les équilibres et dynamiques anciens perdurent et les nouvelles infrastructures de transports rapides ne semblent pas les avoir modifiés. Cela veut également dire, et pour le cas du Sud-Est vendéen, que l'arrivée de l'autoroute, dès le milieu des années 90, n'a pas constitué un réel facteur d'attraction pour cet espace.**

**Il semble néanmoins** important de souligner, et même si la dynamique d'accélération de la croissance démographique rencontrée en Vendée est commune à nombre de départements littoraux, **que la meilleure accessibilité de notre département** (via les 2 autoroutes particulièrement) **a certainement contribué à soutenir ces tendances.** Cette remarque est d'autant plus vraie que le poids des apports de population extérieure au département, sur la période 1999-2005, est sans doute encore supérieur à celui relevé entre 1990 et 1999 (les migrations résidentielles supporteraient en effet plus de 75% de la croissance démographique globale depuis 1999).

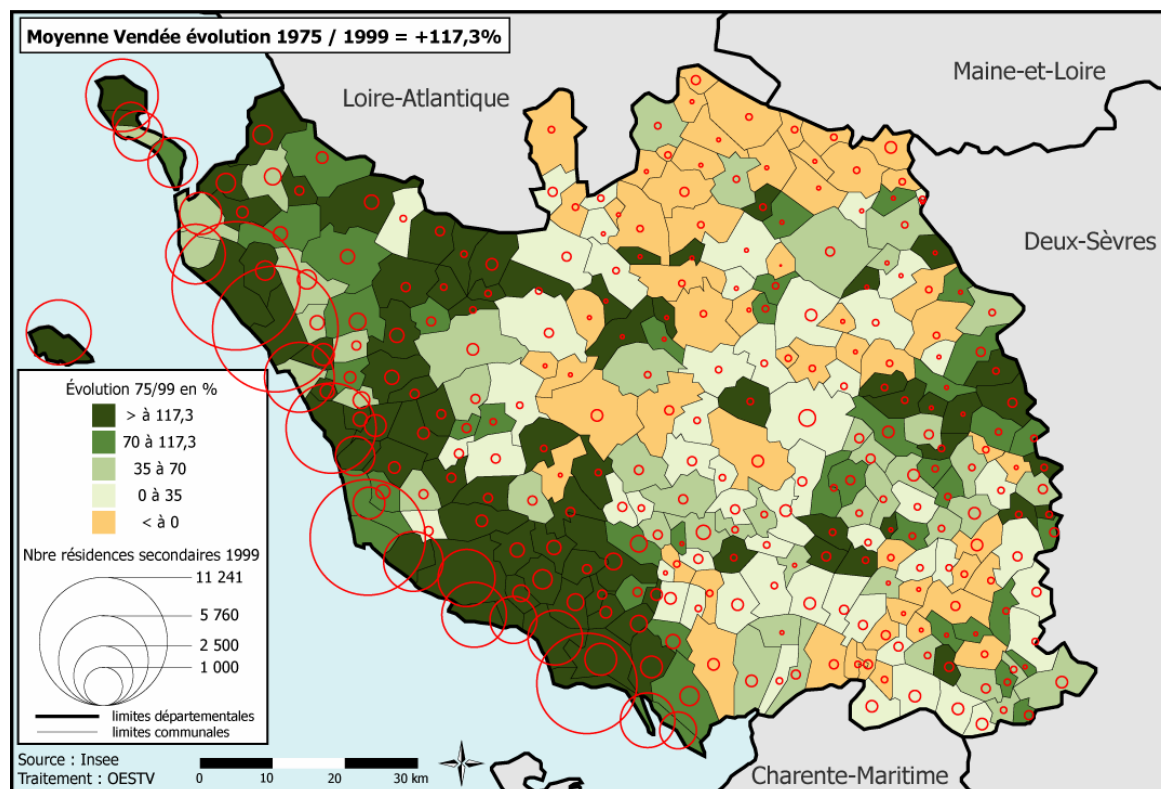
## **1 2 - Urbanisation : évolution de la construction de logements en Vendée**

### **1 21 – Dynamiques du logement en Vendée entre 1975 et 1999 (données INSEE – RGP)**

L'évolution du nombre de logements en Vendée relève, pour une part de la dynamique démographique de notre département décrite précédemment, pour une autre de la hausse sensible et continue du nombre des ménages<sup>15</sup> et, pour une dernière du marché des résidences secondaires essentiellement concentré sur le littoral. La conjonction de ces trois phénomènes a conduit la Vendée à afficher, sur les 20 dernières années, un marché de la construction de logements neufs très dynamique. En 1999, le département comptait 322 826 logements, soit une progression de +18,9% par rapport à 1990 et de +37,4% par rapport à 1982.

La répartition du parc par type d'occupation met tout d'abord en relief **une surreprésentation des résidences secondaires**. Ces dernières correspondent à près d'1/3 du total des logements en 1999 (soit 93 296 logements, contre une moyenne nationale de 9,2%). Entre 1968 et 1999, elles ont crû de 300% (23 900 résidences secondaires en 1968) quand le nombre de résidences principales progressait de 77%. Les gains du parc vendéen de résidences secondaires, par période intercensitaire, ont été les suivants : +19 100 résidences entre 1968 et 1975 (soit une évolution de +80%), +16 200 logements entre 1975 et 1982 (soit +37,5%), + 14 500 logements entre 1982 et 1990 (soit +24,5%) et enfin +19 600 logements entre 1990 et 1999 (soit +27%).

**Carte 22 – Évolution 1975-1999 des résidences secondaires et nombre en 1999**



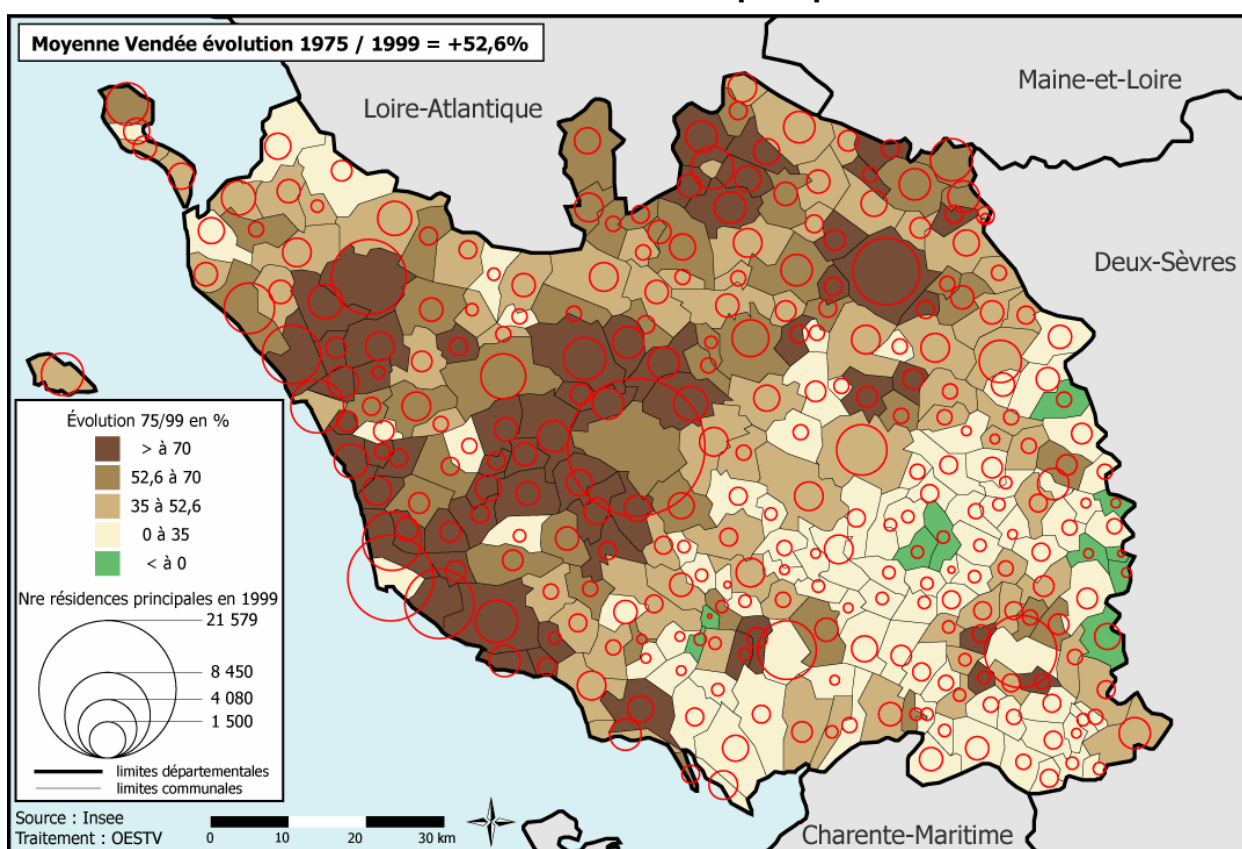
<sup>15</sup> - On comptait 214 754 ménages en Vendée en 1999 contre 183 731 en 1990 et 162 236 en 1982. La taille moyenne des ménages vendéens est passée de plus de 2,9 personnes en 1982 à 2,7 personnes en 1990 puis à 2,45 en 1999. En 1999, 1/4 des ménages est composé d'une personne seule contre 1/5 en 1982.

En 1999, les résidences secondaires se concentrent quasi-exclusivement sur le littoral : les 28 communes riveraines de l'Atlantique rassemblent 84,2% du parc (les cantons littoraux 92,3%) ; plus encore, 5 communes (Brétignolles-sur-Mer 5 761, La Tranche-sur-Mer 7 087, Les Sables-d'Olonne 9 187, Saint-Hilaire-de-Riez 11 017, Saint-Jean-de-Monts 11 332) en concentraient près de 50% du total en 1999.

Outre les effets de l'attrait touristique du littoral, **la bonne tenue du marché de la construction en Vendée s'exprime également dans l'évolution du parc des résidences principales.** Ce dernier a cru de +16,5% entre 1975 et 1982 (+23 241 logements pour s'établir à 164 000 logements en 1975) puis de +12% entre 1982-1990 (+19 726 logement pour un total établi à 183 722 logements) et enfin, de +17% entre 1990 et 1999 (+31 094 logements pour un parc total de 214 816 logements). En comparaison, et pour la dernière période intercensitaire, les taux de croissance enregistrés aux échelles régionale et nationale étaient respectivement de +15,1% et de +10,6%.

La localisation de ces progressions pour la période 1975-1999 (mais aussi pour chacune des périodes intercensitaires incluses) se calque logiquement sur celles relatives à la croissance démographique et à l'évolution du nombre des ménages. Trois zones connaissent ainsi les évolutions les plus soutenues : l'espace littoral et rétro-littoral, le centre du département autour de La Roche-sur-Yon et le Haut-bocage.

**Carte 23 – Évolution du nombre de résidences principales entre 1975 et 1999**

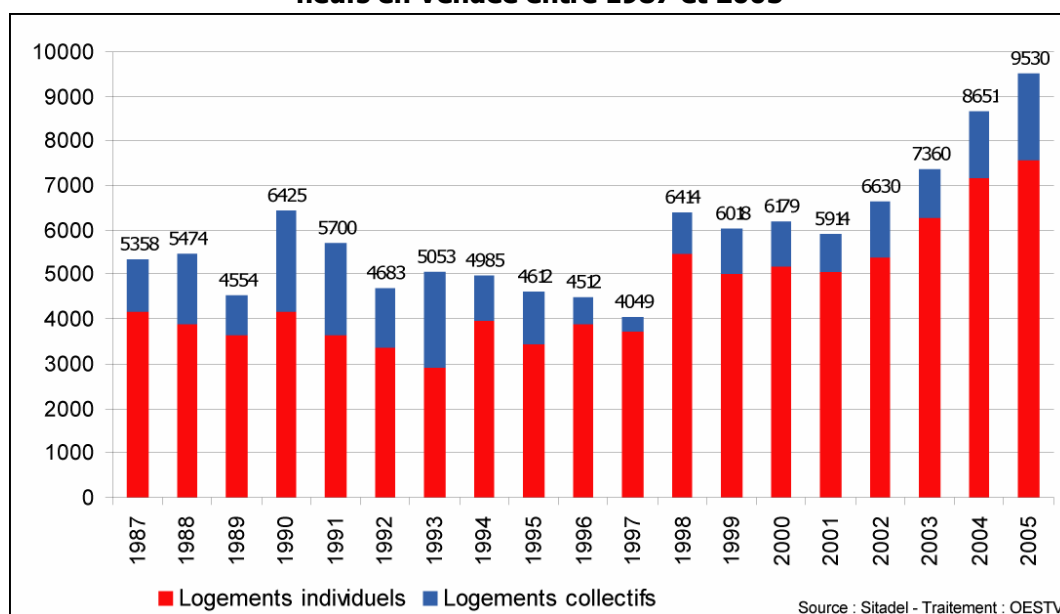


## **1 22 – Analyse des autorisations de permis de construire de logements neufs sur la période concomitante au désenclavement de la Vendée \***

\* Les données traitées ci-après sont issues de la base de données Sitadel de l'Équipement recensant l'ensemble des demandes de permis de construire déposés chaque année pour des constructions de logements neufs. Elles concernent donc l'ensemble du parc de logements vendéens : résidences principales et résidences secondaires (ces dernières représentant 14% de l'ensemble des permis de construire autorisés en 2004).

L'examen du *Graphique 10*, représentant les autorisations de permis de construire pour la période 1987-2005, fait clairement apparaître une nette hausse de ces dernières depuis la fin des années 90 ; hausse qui s'est par la suite accélérée à partir de 2003 : +11% entre 2002 et 2003, +17,5% entre 2003 et 2004 et enfin +10,1% entre 2004 et 2005.

**Graphique 10 – Nombre de permis de construire autorisés pour des logements neufs en Vendée entre 1987 et 2005**



**Ces dernières évolutions sont toutefois à mettre en perspective avec les tendances observées à l'échelle nationale. En effet, depuis quelques années la construction neuve connaît, dans tout l'hexagone, une très vive croissance soutenue, d'une part par la faiblesse des taux d'intérêt, et d'autre part par la hausse très vigoureuse des prix de l'immobilier ancien. Ainsi, depuis 2002, l'évolution des logements autorisés en France comme en Région des Pays de la Loire s'établissent également en très forte hausse : respectivement +3,8% et +10,6% entre 2002 et 2003, +14,9% et +16,8% entre 2003 et 2004 et enfin, +12,4% et +12,1% entre 2004 et 2005.**

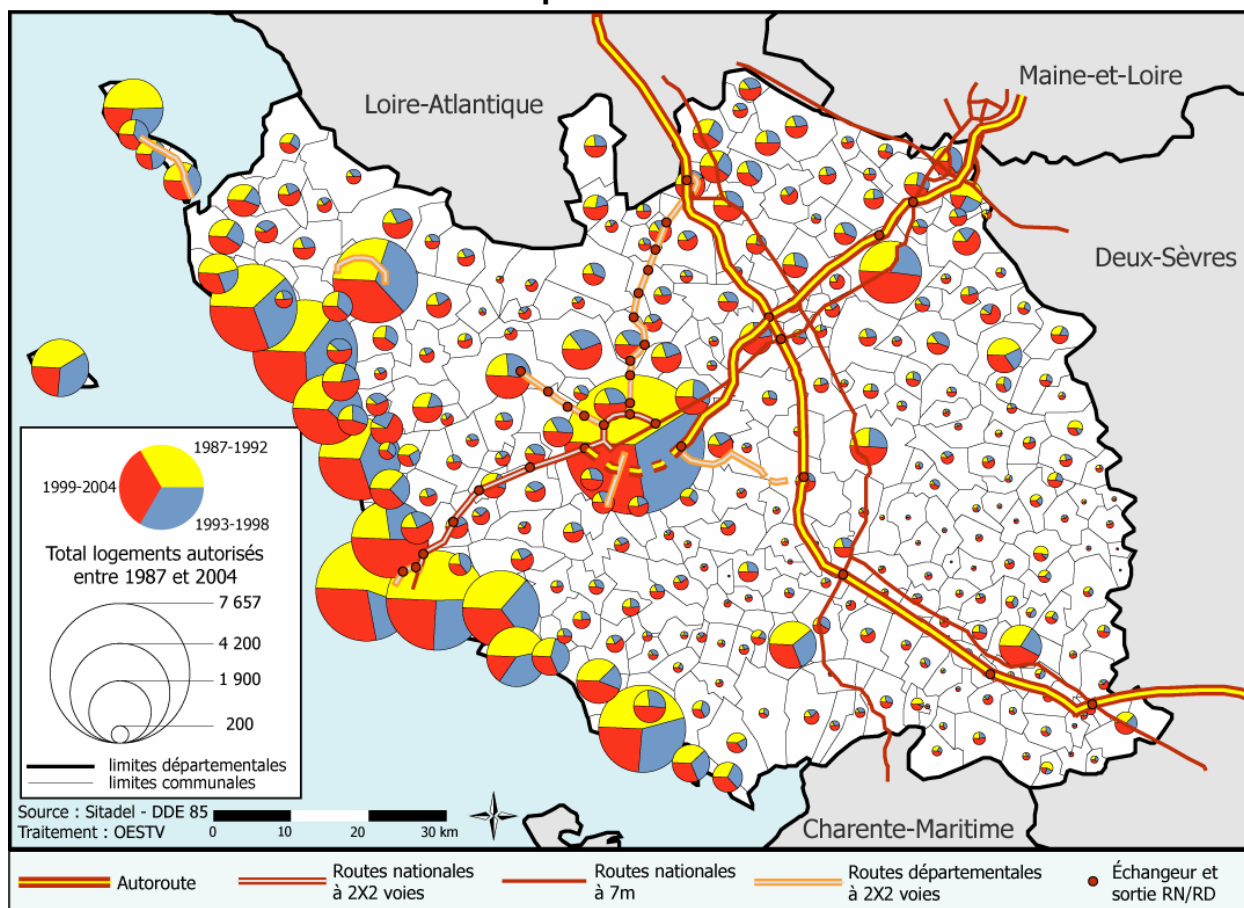
La *Carte 24 (page suivante)*, figurant la localisation des permis de construire autorisés par commune en Vendée sur 3 périodes de 6 années, illustre les tendances de la construction neuve en Vendée de 1987 à 2004.

Le littoral et le Centre vendéen rassemblent logiquement (eu égard au fait touristique et à leur poids démographique) la plus grande part des permis de construire sur la période observée. En terme de rythme de construction, et au-delà du cas de quelques principaux pôles vendéens (La Roche-sur-Yon, Challans, Fontenay, Luçon) et de la plupart des



communes littorales dont les permis autorisés se répartissent plus ou moins équitablement sur les 3 périodes représentées, **la très grande majorité des communes vendéennes affichent une nette accélération des autorisations de logements sur la dernière période 1999-2004** : elle ne font qu'épouser « le boom du logement » observé à l'échelle française.

**Carte 24 – Localisation des permis de construire autorisés en Vendée entre 1987 et 2004 en trois périodes de 6 années**



**Sur la dernière période observée (1999-2004), on constatera que l'accélération du rythme des autorisations de permis de construire concerne aussi bien les espaces désenclavés que ceux toujours moins bien desservis.** Encore une fois, l'impact des nouvelles infrastructures de transport rapides sur la distribution des permis de construire ne peut être clairement mis en relief.

**En d'autres termes, et outre le cas particulier du littoral, la nouvelle mobilité offerte par le récent désenclavement de notre département n'a pas généré d'évolutions notables sur les dynamiques de la construction de logements. Elle permet, tout comme pour les tendances démographiques auxquelles la construction de logement est nécessairement liée, d'accompagner et de prolonger des dynamiques toutefois déjà en marche avant la mise en œuvre de la politique de désenclavement de la Vendée.**

## **2 – Flux, trafics et mobilité en Vendée sur la dernière décennie**

Au cours de la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, la France a connu un accroissement de la mobilité des voyageurs et des marchandises considérable qui s'est effectué principalement par la route. Cet accroissement a été soutenu par la diffusion de l'automobile dans toutes les couches de la population, la modernisation consécutive du réseau routier français, la croissance et l'ouverture des économies ou encore, une évolution structurelle du système de production favorable au transport routier de marchandises (réduction des stocks, flux tendus, externalisation des activités, réduction de la part des produits pondéreux au profit de produits à forte valeur par tonne pour lesquels la réactivité et les gains sur les coûts de triage sont essentiels). Ces évolutions, favorisés par la baisse des coûts de transport, ont profité quasi exclusivement au mode routier.

Sur les dernières 25 années, des études réalisées à l'échelle nationale montrent ainsi que la mobilité des individus a été multipliée par deux. Pour une durée consacrée au déplacement relativement stable dans le temps, le voyageur se déplace aujourd'hui globalement deux fois plus vite et peut donc aller deux fois plus loin. La mobilité augmente les « univers de choix » et ce, pour l'ensemble des motifs de déplacement (professionnels ou de loisir).

Le récent désenclavement de la Vendée a participé à accroître de manière significative la mobilité au sein de notre territoire. Il convient donc, à présent, d'observer quels en sont ses impacts sur les trafics et les flux dans notre département.

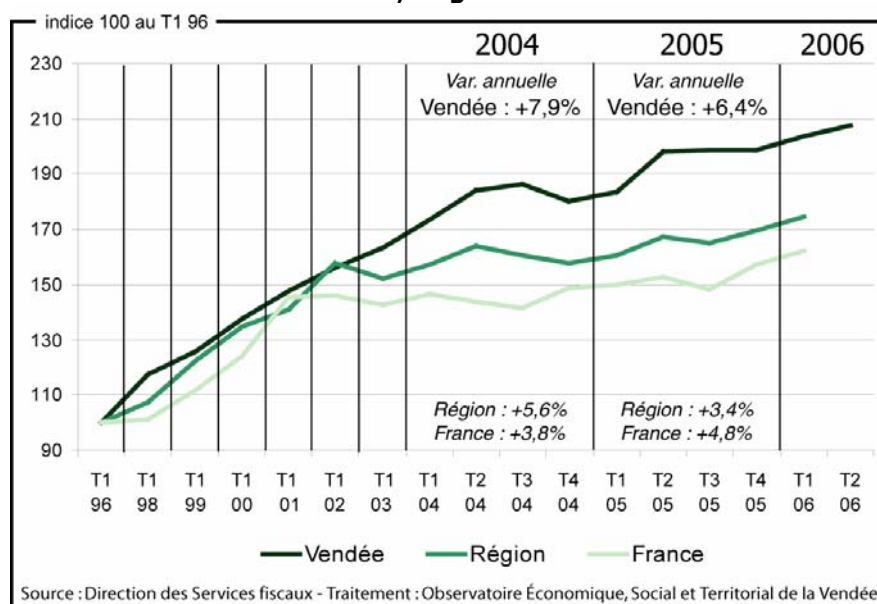
### **2 1 – Flux et trafics routiers en Vendée**

**Entre 1996 et 2005, les flux globaux de marchandises circulant par la route en Vendée (flux internes, entrants et sortants confondus) ont augmenté de 44,3% passant de 29,7 millions de tonnes (Mt) à 42,8 Mt tandis que, pendant la même période, ils progressaient de 39,3% à l'échelle régionale et de 20,7% en France.**

Les dynamiques démographiques observées précédemment pour la Vendée et la région des Pays de la Loire, concourant nécessairement à une hausse des besoins d'échanges et de la consommation et, plus globalement, à une croissance de l'économie de ces territoires, expliquent pour l'essentiel le différentiel observé avec la progression des flux de marchandises enregistrée à l'échelle de l'hexagone.

Depuis quelques décennies, et encore plus aujourd'hui, l'Ouest français s'affiche comme un territoire de croissance. L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises ligériennes et vendéennes comparé à celui observé en France illustre parfaitement cette tendance (*cf. Graphique 11, page suivante*).

**Graphique 11 – Évolution en indice du chiffre d'affaires des entreprises en Vendée, Région et France**



Pour le cas de la Vendée, l'accélération du rythme de la croissance de l'activité des entreprises s'est réalisée conjointement à l'accélération du désenclavement routier (contournement de Niort sur l'A83 en 2001, arrivée de l'A87 en 2003...). On peut ainsi considérer que, derrière la réponse technique qu'apporte l'infrastructure de transport aux besoins exprimés par une économie en croissance, le désenclavement de la Vendée a sans doute contribué à soutenir voire affirmer ces tendances.

L'observation des trafics relevés sur les axes autoroutiers et sur les 2x2 voies départementales entre le début des années 90 et 2005, nous permet de prolonger cette réflexion.

## **2 11 – Examen de l'évolution des trafics routiers sur les principaux axes du département entre 1990 et 2005**

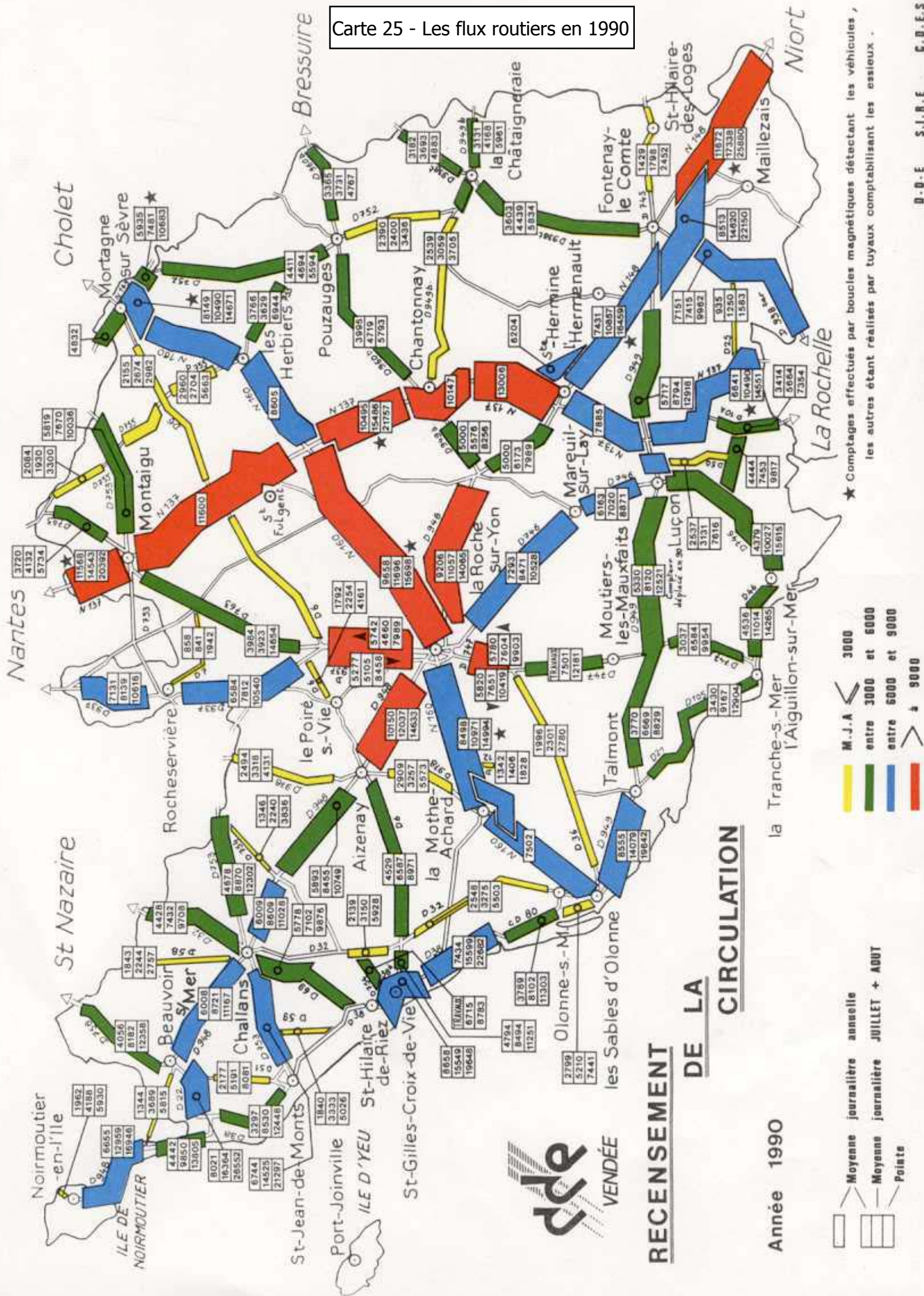
Pour l'analyse des trafics routiers sur le réseau vendéen, nous avons utilisé des données de comptage du trafic établies annuellement par la DDE de la Vendée pour les routes départementales et nationales et fournies par ASF pour les autoroutes.

Cet examen des trafics a été réalisé essentiellement pour les principaux axes vendéens : les 2 autoroutes A83 et A87 et les routes nationales qui leurs sont parallèles ainsi que 5 des 6 itinéraires de désenclavement identifiés à l'origine de la politique de désenclavement de notre département. Il convient enfin de signaler que les données et évolutions fournies ci-après restent indicatives puisque, sur nombre de tronçons, il a été nécessaire de réaliser une moyenne des différents points de comptage.

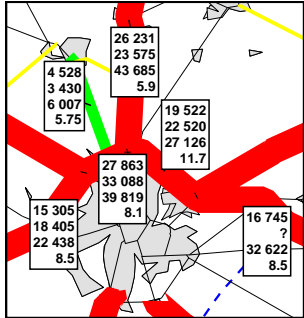
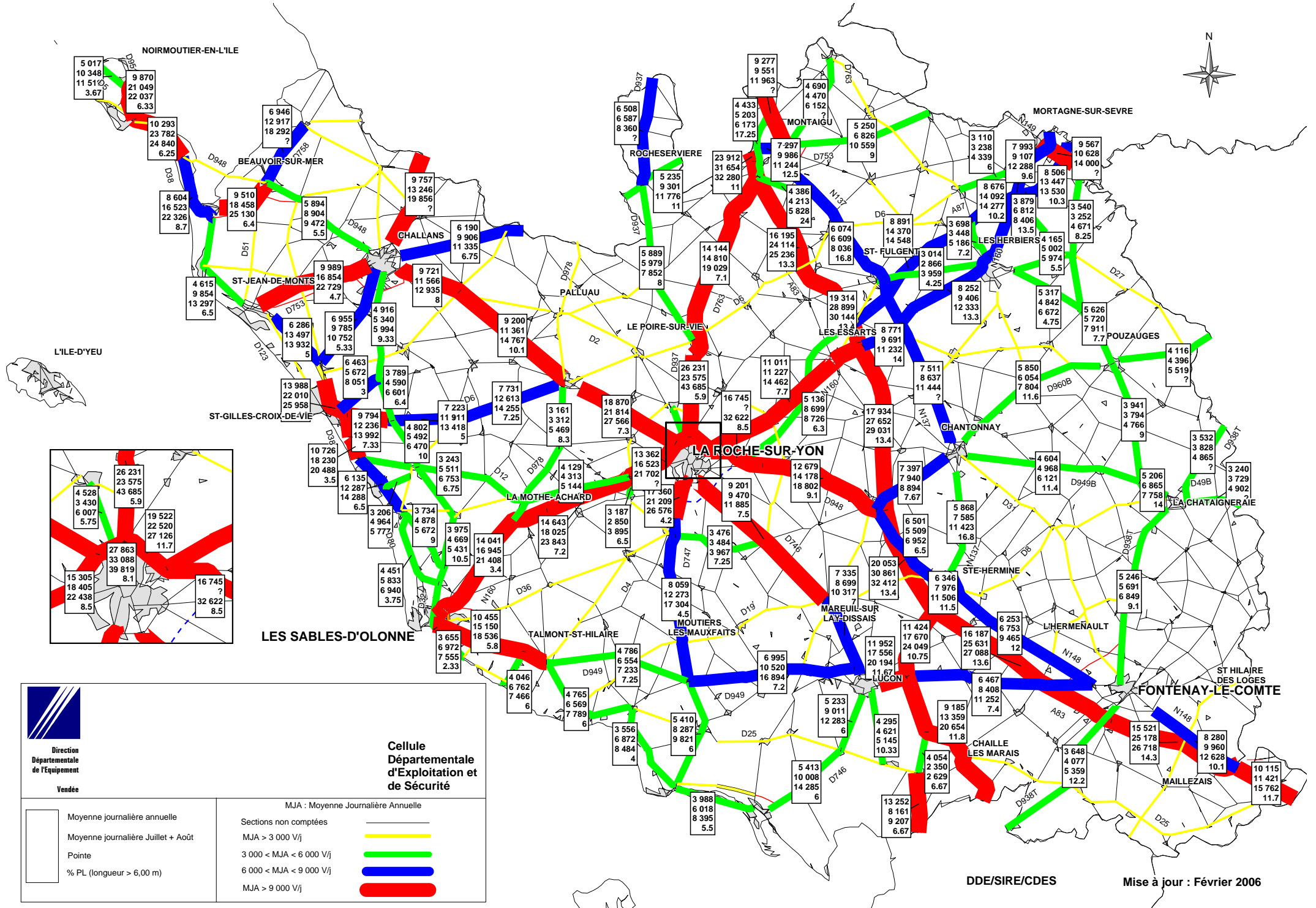
Les *Cartes 25 et 26* (pages suivantes) figurent les trafics routiers relevés en 1990 et en 2005 ; période sur laquelle les évolutions ont été réalisées.



Carte 25 - Les flux routiers en 1990







LES SABLES-D'OLONNE

LA ROCHE-SUR-YON

FONTENAY-LE-COMTE

NOIRMOUTIER-EN-L'ILE

BEAUVOIR-SUR-MER

ROCHESERVIERE

MONTAIGU

MORTAGNE-SUR-SEVRE

GHALLANS

ST-JEAN-DE-MONTS

PALLUAU

LE POIRE-SUR-VIEVIE

ST-FULGEN

LES HERBIERS

POUZAGES

ST-GILLES-CROIX-DE-VIE

LA MOTHE-ACHARD

CHANTONNAY

LA CHAIGNERAIE

TALMONT-ST-HILAIRE

MOUTIERS-LES MAUXFAITS

MAREUIL-SUR-LAY-DISSAIS

STE-HERMINE

L'HERMENAULT

ST HILAIRE DES LOGES

CHAILLE LES MARAIS

MAILLEZAIS

10 115  
11 421  
15 762  
11.7

⇒ **Axe Nord/Sud – A83 et RN137/148**

L'analyse de l'évolution du trafic sur l'axe Nord/Sud, entre 1990 et 2005, a été réalisée sur 3 tronçons : Nord (à l'entrée de la Vendée), Centre (Montaigu - St Hermine), et enfin Sud (Ste Hermine - Sud de Fontenay-le-Comte). Les évolutions globales données dans le tableau correspondent à la somme des trafics autoroutiers et de ceux relevés sur les routes nationales (puisque ces 2 axes correspondent à un même parcours).

**Tableau 12 - Évolution des trafics sur l'axe Nord /Sud (A83 et RN 137/148)**  
(en véhicules/jours – moyenne journalière annuelle - Source : DDE Vendée)

	1990	1995		2001		2005		Évol. 90/05*
	RN	RN	A 83	RN	A83	RN	A83	
<b>Nord</b>	11 500	7 600	15 600	8 500	19 500	9 300	23 900	<b>+189%</b>
<b>Centre</b>	11 300	6 000	9 600	6 700	12 000	6 700	18 400	<b>+122%</b>
<b>Sud-Est</b>	9 500	9 900	7 400	7 400	9 150	8 200	15 800	<b>+153%</b>

\* somme des trafics autoroutiers et des routes nationales

Dès l'arrivée de l'autoroute, le trafic global a augmenté très rapidement sur cet axe Nord/Sud : +100% au Nord entre 1990 et 1995 (trafics en provenance ou à destination de la Loire-Atlantique qui se concentrent particulièrement sur l'autoroute avant d'être distribués sur divers axes et notamment en direction de La Roche-sur-Yon), +38% sur le tronçon Centre (on peut supposer que cette augmentation correspond essentiellement aux trafics de transit via l'A83) et enfin, +80% sur le tronçon Sud (on retrouve pour partie les trafics de transit via l'A83 ; les trafics sur la RN 148 en direction ou en provenance du sud continuant de croître puisque l'autoroute A83 ne sera définitivement ouverte vers Niort qu'en 2001).

Pour les périodes suivantes, on notera un très fort et régulier renforcement des trafics autoroutiers sur l'ensemble des tronçons observés (à noter que les trafics relevés sur le tronçon Sud sont plus mesurés dans la mesure où une partie des trafics en provenance du nord se dirige, à partir de Ste Hermine, vers la Charente-Maritime). Globalement, les évolutions observées entre 1995 et 2005 sont particulièrement élevées eu égard au rôle de transit que tient cet axe pour les échanges le long de la façade Atlantique.

Pour le cas des routes nationales, il est intéressant de souligner, qu'après une baisse sensible des trafics suite à l'ouverture du lien autoroutier (transferts), ces derniers reprennent une tendance à la hausse pour les périodes suivantes ; cet accroissement s'opérant essentiellement pour des flux de proximité.

En 2005, les trafics de poids lourds correspondent à environ 13%/14% des flux recensés sur cet axe Nord/Sud.

Soulignons enfin que les hausses de trafics constatées pendant les périodes estivales sont essentiellement supportées par l'axe autoroutier A83.

⇒ **Axe Est / Ouest – A87 et RN160**

L'analyse de l'évolution du trafic sur l'axe Est/Ouest, entre 1990 et 2005, a été réalisée sur 3 tronçons : Cholet / Les Essarts, Les Essarts / La Roche-sur-Yon et enfin, La Roche-sur-Yon / Les Sables-d'Olonne. De nouveau, les évolutions globales figurées dans le tableau qui suit correspondent à la somme des trafics autoroutiers et de ceux relevés sur les routes nationales.

**Tableau 13 - Évolution des trafics sur l'axe Est / Ouest (A87 et RN 160)**

(en véhicules/jours – moyenne journalière annuelle - Source : DDE Vendée)

	1990	1995	2001	2005		<i>Évol. 90/05*</i>
	RN	RN	RN	RN	A83	
<b>Cholet / Les Essarts</b>	8 600	9 500	11 000	8 000	8 500	<b>+92%</b>
<b>Les Essarts / La Roche</b>	9 600	11 400	13 200	11 000	5 100	<b>+68%</b>
<b>La Roche / Les Sables</b>	8 000	9 500	11 500	14 250	-	<b>+78%</b>

\* somme des trafics autoroutiers et des routes nationales

Avant l'ouverture de l'autoroute A87 (en 2003 jusqu'aux Essarts puis en 2005 jusqu'à La Roche-sur-Yon) et de son prolongement RN160 à 2x2 voies entre La Roche-sur-Yon et les Sables-d'Olonne (en 2003), les trafics augmentent de façon régulière sur les 3 tronçons observés sur cet axe Est/Ouest : respectivement, entre 1990 et 2001, +28%, +37%, 44%.

L'arrivée de l'autoroute et la mise à 2x2 voies de l'axe La Roche-sur-Yon / Les Sables ont contribué à augmenter de façon très significative les flux entre 2001 et 2005 (autoroute et RN confondus) :

✓ +50% entre Cholet et Les Essarts : cette augmentation soutenue s'explique essentiellement par l'interconnexion que permet ce tronçon autoroutier entre A83 et A87 sur l'échangeur des Essarts (2 ans après son ouverture, l'A87 concentre plus 50% des flux sur ce parcours). On supposera ainsi que la hausse des trafics relève pour une majeure partie de flux autoroutiers en transit. Concernant uniquement les flux mesurés sur la RN160, ils restent encore très denses (navettes domicile / travail internes et flux industriels et commerciaux dans le Haut-Bocage) malgré un transfert de 3 000 véhicules/jours vers l'autoroute lors de sa mise en service. En 2005, la part des poids lourds demeure par ailleurs plus importante sur la RN160 (environ 13%) que sur le parcours autoroutier (environ 8%).

✓ +22% entre Les Essarts et La Roche-sur-Yon : si l'autoroute, dès sa première année de mise en service, rassemble près du tiers des trafics mesurés sur ce parcours et supporte l'ensemble de la croissance constatée entre 2001 et 2005, on soulignera cependant que les flux recensés sur la RN 160 restent encore très majoritaires (2 fois plus importants). Ces derniers correspondent en effet essentiellement à des parcours de proximité (dont notamment les navettes domiciles / travail) depuis les communes périphériques de La Roche-sur-Yon pour lesquelles l'autoroute n'est pas utilisée.

✓ +24% entre La Roche-sur-Yon et Les Sables-d'Olonne : l'augmentation constatée depuis 2001 relève à la fois de la hausse du phénomène de périurbanisation (pour les pôles de La Roche-sur-Yon et des Sables-d'Olonne) mais aussi, et particulièrement depuis la mise à 2x2 voies en 2003, de « flux d'opportunité » entre le centre vendéen et la côte vendéenne accessible dans un temps plus réduit. Soulignons enfin que la part des poids lourds sur ce tronçon s'élève à près de 8% des trafics entre La Roche-sur-Yon et La Mothe-Achard en 2005, avant de diminuer de moitié en direction des Sables-d'Olonne.

Plus globalement enfin, et à l'inverse de l'axe Nord/Sud, la hausse des flux mesurés en période estivale en 2005 se répartit toujours entre la RN 160 et le nouvel axe autoroutier (pour la portion Cholet / La Roche-sur-Yon).

#### ⇒ **Axe Montaigu / La Roche-sur-Yon / La Tranche-sur-Mer**

L'analyse de l'évolution du trafic sur l'axe Montaigu / La Roche-sur-Yon / La Tranche, entre 1990 et 2005, a été réalisée sur 4 tronçons : Montaigu / Belleville-sur-Vie, Belleville-sur-Vie / La Roche-sur-Yon, La Roche-sur-Yon / Aubigny et enfin, Aubigny / La Tranche-sur-Mer

**Tableau 14 - Évolution des trafics sur l'axe Montaigu / La Roche-sur-Yon / La Tranche**  
(en véhicules/jours – moyenne journalière annuelle - Source : DDE Vendée)

	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2001</b>	<b>2005</b>	<b>Évol. 90-05</b>
<b>Montaigu / Belleville</b>	4 000	9 600	13 900	14 100	<b>+252%</b>
<b>Belleville / La Roche</b>	11 000	16 700	24 000	26 200	<b>+138 %</b>
<b>La Roche / Aubigny</b>	11 600	15 200	16 500	17 350	<b>+ 50 %</b>
<b>Aubigny / La Tranche</b>	3 900	5 000	6 300	6 750	<b>+73 %</b>

Sur cet axe, les évolutions les plus notables du trafic routier, entre 1990 et 2005, sont de 2 ordres :

✓ des échanges de proximité entre le pôle d'emploi de La Roche-sur-Yon et sa périphérie : axe vers Belleville-sur-vie et axe vers Aubigny. Ces trafics sont essentiellement représentés par les navettes domicile / travail ou domicile / commerce, services et loisirs (la part des poids lourds en 2005 n'y excède pas les 6%) et traduisent le phénomène de périurbanisation.

✓ des relations plus lointaines entre le pays yonnais et le nord du département ou la Loire-Atlantique (via l'A83 au nord). L'axe Montaigu / Belleville-sur-Vie est en effet passé de 4 000 véh./jour en 1990 à une moyenne de 14 100 véh./jour. Cette croissance s'est réalisée, d'une part par transfert d'une partie des flux empruntant précédemment l'ancien axe La Roche / Nantes via Rocheservière (6 750 véh./jour en 1990 puis 5 200 en 1995), et d'autre part, et essentiellement, grâce à la meilleure accessibilité du pays yonnais (mobilité domicile / travail, domicile / commerce et services) parallèlement à son développement économique.

Pour la partie sud de cet itinéraire (Aubigny / La Tranche), les trafics concernent des volumes moins importants (en croissance toutefois sur la période observée) qui diminuent graduellement en fonction de l'éloignement de la préfecture départementale.

⇒ **Axe Bournezeau / La Roche-sur-Yon / Challans**

L'analyse de l'évolution du trafic sur l'axe Bournezeau / La Roche-sur-Yon / Challans, entre 1990 et 2005, a été réalisée sur 3 tronçons : Bournezeau / La Roche-sur-Yon, La Roche-sur-Yon / Aizenay et Aizenay / Challans.

**Tableau 15 - Évolution des trafics sur l'axe Bournezeau / La Roche-sur-Yon / Challans**

(en véhicules/jours – moyenne journalière annuelle - Source : DDE Vendée)

	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2001</b>	<b>2005</b>	<b>Évol. 90-05</b>
<b>Bournezeau / La Roche</b>	9 200	10 600	13 900	12 700	<b>+38%</b>
<b>La Roche / Aizenay</b>	10 100	13 100	16 600	18 870	<b>+87%</b>
<b>Aizenay / Challans</b>	6 000	6 800	7 500	9 400	<b>+ 57 %</b>

De nouveau, l'analyse des trafics mesurés sur cet axe met en relief l'importance des flux de proximité autour de La Roche-sur-Yon (axe vers Aizenay mis à 2x2 voies depuis 1989 et axe vers Bournezeau finalisé à 2x2 voies en 2006). Ces derniers enregistrent une forte progression particulièrement sur l'axe La Roche-sur-Yon / Aizenay.

⇒ **Axe St Gilles / Challans / Loire-Atlantique**

**Tableau 16 - Évolution des trafics sur l'axe St Gilles /Challans / Loire-Atlantique**

(en véhicules/jours – moyenne journalière annuelle - Source : DDE Vendée)

	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2001</b>	<b>2005</b>	<b>Évol. 90-05</b>
<b>Challans / Loire-Atlantique</b>	4 430	5 300	8 500	9 750	<b>+120%</b>
<b>St Gilles / Challans</b>	5 800	7 200	7 200	7 000	<b>+21%</b>

Si les trafics journaliers moyens n'évoluent que modérément entre les pôles de Challans et de St Gilles-Croix-de-Vie (+21%) entre 1990 et 2005, ceux entre Challans et la Loire-Atlantique enregistrent, pour leur part, une croissance très significative de +120%.

La pression foncière exercée dans la grande couronne nantaise peut, comme pour le cas du Nord-Est du département, constituer un facteur explicatif de cette évolution. Cependant, la plus grande part de ces évolutions relève sans doute avant tout de la croissance économique de Challans qui s'affiche comme le 3<sup>ème</sup> pôle vendéen créateur d'emplois entre 1993 et 2005.

⇒ **Axe Fontenay-le-Comte / Luçon / Les Sables-d'Olonne**

**Tableau 17 - Évolution des trafics sur l'axe Fontenay / Luçon / Les Sables**

(en véhicules/jours – moyenne journalière annuelle - Source : DDE Vendée)

	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2001</b>	<b>2005</b>	<b>Évol. 90-05</b>
<b>Fontenay / Luçon</b>	5 700	6 300	6 400	6 450	<b>+13%</b>
<b>Luçon / Les Sables</b>	5 900	7 100	7 200	7 400	<b>+25%</b>

Cet axe, inscrit parmi les 6 itinéraires de désenclavement de la politique départemental, est celui dont les trafics ont le moins augmenté sur les 15 dernières années. Il constitue

néanmoins un axe toujours très emprunté en période estivale pour l'accès au sud du littoral vendéen.

⇒ **Rocade du Bocage**

**Tableau 18 - Évolution des trafics sur la Rocade du bocage**  
(en véhicules/jours – moyenne journalière annuelle - Source : DDE Vendée)

	1990	1995	2001	2005	Évol. 90-05
<b>Pouzauges - Fontenay</b>	3 450	4200	4 700	4 950	<b>+43%</b>

Cet axe, desservant plusieurs pôles d'emploi de l'espace rural, a globalement enregistré, entre 1990 et 2005, des évolutions conformes à celles relevés sur la majorité des axes secondaires du département.

**2 12 – Synthèse de l'examen de l'évolution des trafics routiers sur le réseau vendéen**

Globalement, l'analyse de l'évolution des trafics routiers sur le réseau vendéen, entre 1990 et 2005, identifie 2 phénomènes conjoints au développement économique de notre département :

- **Une très forte croissance des trafics supportés par les infrastructures de transport rapides ouvrant le département sur l'extérieur.** Cette croissance s'explique, premièrement par la fonction de transit mais aussi de support de la majorité des flux touristiques que remplissent ces axes (A83 particulièrement et A87 secondairement), et deuxièmement par la réduction des distances-temps avec les départements limitrophes et leurs principaux pôles (Nantes, Cholet, Angers, Niort).
- **Une croissance plus ou moins soutenue des flux à proximité des principaux pôles d'emplois du département.** Ceci illustre le phénomène de périurbanisation et des navettes domicile/travail consécutives. En effet, l'accroissement de la mobilité suscite une plus grande consommation de l'espace par les ménages qui peuvent alors résider plus loin de leur lieu de travail, dans des logements plus spacieux, hors des grandes agglomérations où généralement le prix du foncier est plus élevé. Ce phénomène est particulièrement perceptible autour du pôle yonnais (qui profite largement du récent désenclavement routier) dans un rayon allant de 5 à 20 kilomètres. Il l'est également autour des autres pôles d'emplois vendéens mais souvent de façon plus mesurée.

Pour compléter cette synthèse, il convient enfin de rappeler que les besoins de mobilité n'augmentent pas uniquement parallèlement à l'amélioration de la qualité du réseau routier, même si la mise en service d'une infrastructure rapide générera spontanément plus de trafics d'opportunité par une réduction significative des distances-temps et par un élargissement des aires de choix.



**L'évolution générale des flux routiers, constatée partout sur le territoire vendéen sur les 15 dernières années comme en France, est en effet également stimulée, plus généralement, par l'évolution de notre économie, de nos modes de vie et de notre société.**

L'augmentation du taux de motorisation des ménages, et particulièrement dans le cas des territoires peu urbanisés, est un premier exemple significatif (généralisation du travail des femmes, couple bi-actif...). En 1990, 17,5% des ménages vendéens ne possédaient pas d'automobile, 50,1% en possédaient 1 et 32,4% en possédaient 2 ou plus. En 1999, alors que le nombre de ménages était passé de 183 731 en 1990 à 214 921, 13,1% des ménages demeuraient sans voiture, 47,9% en possédaient 1 et enfin, 39% en possédaient 2 ou plus.

**Le taux de motorisation des ménages vendéens est ainsi passé de 82,5% en 1990 à 86,9% en 1999.**

Le phénomène de concentration de certains services, commerces ou loisirs dans quelques pôles principaux qui focalisent alors les flux qui leurs sont liés, ou encore, l'accroissement des déplacements pour des motifs récréatifs (mise en place des RTT, développement de l'offre de loisir...) participent, au même titre, à l'augmentation globale des motifs d'échanges que cherchent, en définitive, à accompagner les politiques d'amélioration des infrastructures.

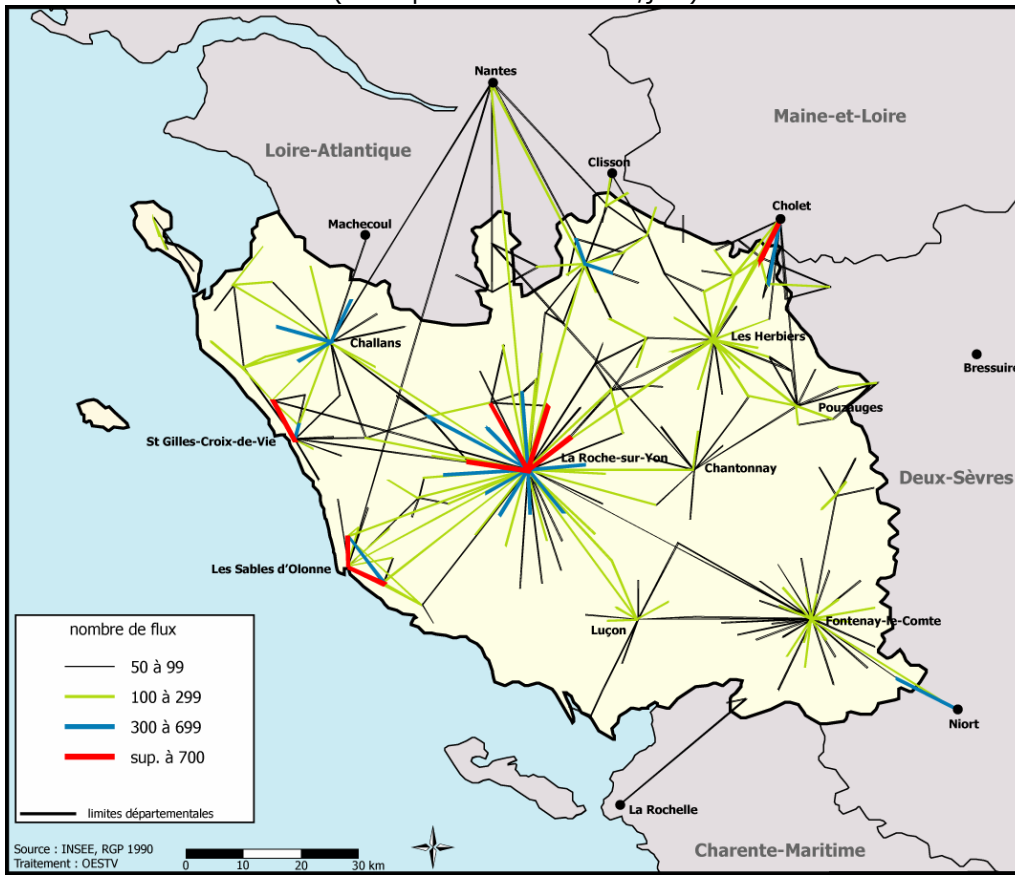
## **2 2 – Évolution des navettes domicile/travail en Vendée entre 1990 et 1999**

Depuis une vingtaine d'années, on observe un accroissement de la mobilité des salariés vendéens. **La part des vendéens résidant et travaillant dans la même commune est en effet de 41,6% en 1999 alors qu'elle s'affichait à 53,0% en 1990 et 61,5% en 1982.** Cette évolution est illustrée par les 2 cartes représentant les navettes domicile / travail pour 1990 et 1999 (page suivante) et confirme les éléments relatifs au phénomène de périurbanisation mis en relief dans l'analyse des trafics routiers.

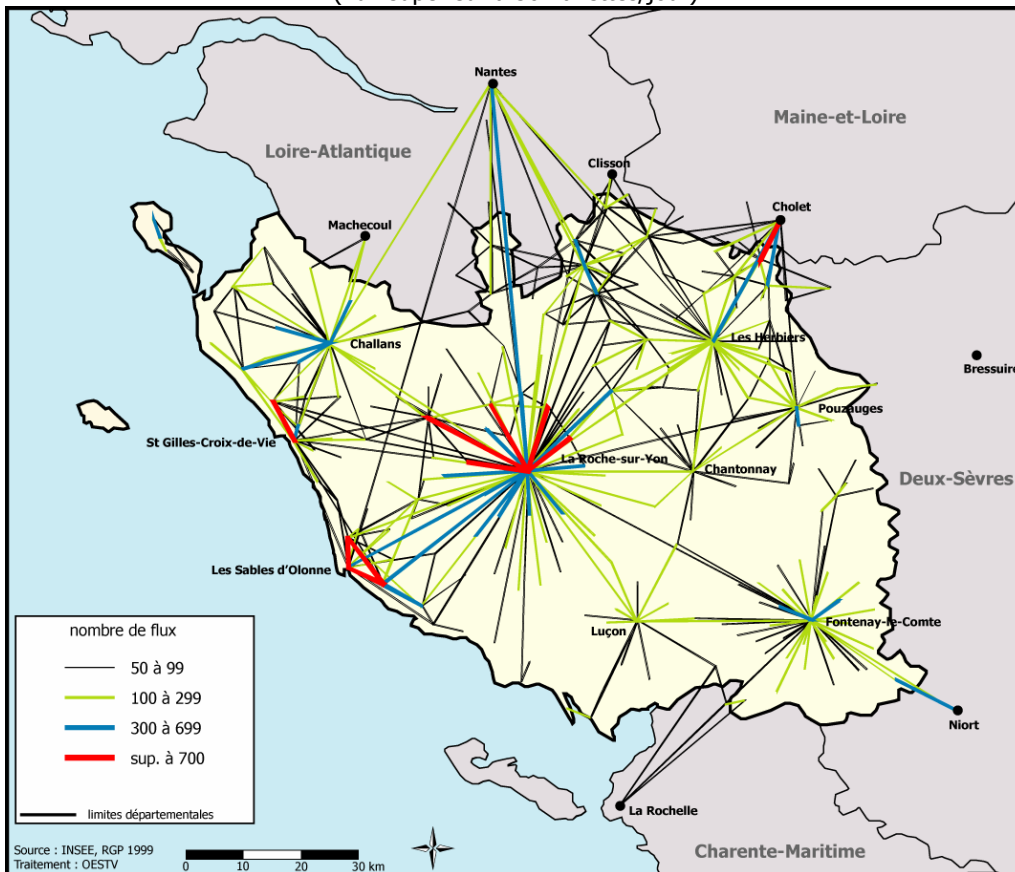
La représentation des navettes domicile-travail en 1990 fait apparaître la trame générale de la polarisation du territoire vendéen. De part sa situation géographique, au cœur du département à la croisée des principaux réseaux de communication, mais aussi au travers de ses composantes économiques et démographiques, **La Roche-sur-Yon tient une place centrale dans la structuration du territoire de la Vendée.** Le pôle yonnais se positionne ainsi au centre d'une première couronne constituée de pôles secondaires (Aizenay, le Poiré-sur-Vie, Les Essarts, Chantonay, la Mothe-Achard) avec lesquels il entretient des relations soutenues. Au-delà de cette première couronne, apparaissent les autres pôles vendéens bénéficiant d'une autonomie dans leur développement (Challans, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, les Sables-d'Olonne, Luçon, Fontenay-le-Comte et Les Herbiers). Ces derniers polarisent eux-mêmes des espaces périphériques plus ou moins vastes selon la masse des emplois qu'ils proposent.

On remarquera enfin l'organisation territoriale multi-polarisée du Haut-Bocage qui s'appuie sur la présence de nombreux pôles d'emplois secondaires comme Mortagne-sur-Sèvre, Montaigu, Boufféré ou encore Cugand et la Bruffière.

**Carte 27 – Navettes domicile-travail en 1990**  
(flux supérieur à 50 navettes/jour)



**Carte 28 – Navettes domicile-travail en 1999**  
(flux supérieur à 50 navettes/jour)



La comparaison des *Cartes 27 et 28* fait apparaître une densification des flux domicile/travail entre 1990 et 1999 ; le nombre de navettes domicile/travail ayant en effet nettement progressé lors de la période intercensitaire. Alors que **88 923 navettes domicile/travail** (toutes personnes travaillant sur la Vendée, habitant en Vendée ou dans un autre département) étaient recensées en 1990, elles s'établissent à **129 407 en 1999** soit **une progression de 45,5%**.

Le pôle yonnais, déjà très attractif en 1990, capte encore plus d'actifs en 1999 et entretient des relations de plus en plus importantes avec les autres pôles vendéens. Plus généralement, l'ensemble de la couronne nord de la Préfecture départementale se densifie. De la même façon, les relations quotidiennes pour des motifs professionnels se densifient et s'étendent dans l'espace pour les pôles de Challans, St Gilles-Croix-de-Vie et des Sables-d'Olonne. L'organisation multipolarisée du Haut Bocage s'affirme par ailleurs davantage en 1999 avec l'apparition d'une multitude de flux de 50 à 99 navettes par jour.

Enfin, il n'est pas inintéressant d'évoquer **la forte attraction des pôles économiques limitrophes et principalement celle de Nantes et de Cholet** voire, dans une moindre mesure, Niort et la Rochelle. On note, en effet, l'apparition en 1999 de nombreuses navettes entre Cholet et la Vendée en plus de celles existantes en 1990. Pour Nantes, les flux déjà existant en 1990 sont fortement renforcés, surtout avec La Roche-sur-Yon (les navettes entre La Roche-sur-Yon et Nantes ont quasiment doublé, on en compte 480 en 1999 contre 272 en 1990).

**De façon générale, tous les pôles d'emplois vendéens ont renforcé leur attraction entre 1990 et 1999.**

**Tableau 19 – Les 10 flux domicile/travail majeurs en Vendée**

<b>Liaisons</b>	<b>Flux 1990</b>	<b>Flux 1999</b>
Les Sables-d'Olonne / Château-d'Olonne	<b>1 908</b>	<b>1 854</b>
Les Sables-d'Olonne / Olonne-sur-Mer	<b>1 689</b>	<b>1 755</b>
La Roche-sur-Yon / Le Poiré-sur-Vie	<b>1 012</b>	<b>1 293</b>
La Roche-sur-Yon / Mouilleron-le-Captif	<b>1 047</b>	<b>1 127</b>
Mortagne-sur-Sèvre / Cholet	<b>834</b>	<b>1 023</b>
La Roche-sur-Yon / La Ferrière	<b>823</b>	<b>998</b>
Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Saint-Hilaire-de-Riez	<b>940</b>	<b>990</b>
La Roche-sur-Yon / Venansault	<b>791</b>	<b>988</b>
La Roche-sur-Yon / Dompierre-sur-Yon	<b>807</b>	<b>934</b>
La Roche-sur-Yon / Aizenay	<b>615</b>	<b>933</b>
<b>TOTAL</b>	<b>11 110</b>	<b>12 680</b>

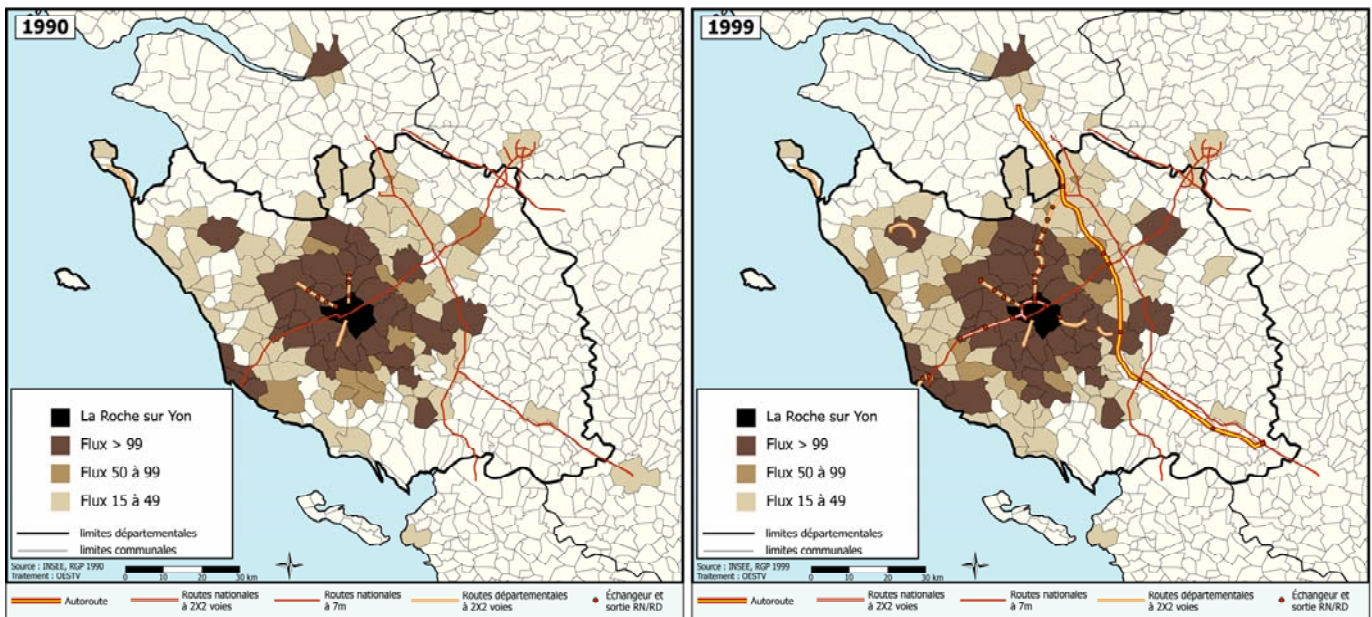
Source : Insee    Traitement : OESTV

Les dix principaux flux vendéens concernent 12 680 navettes en 1999 contre 11 110 en 1990, soit une augmentation de 1 570 flux. Seuls les déplacements quotidiens sur la liaison Sables-d'Olonne / Château-d'Olonne ont reculé entre 1990 et 1999.

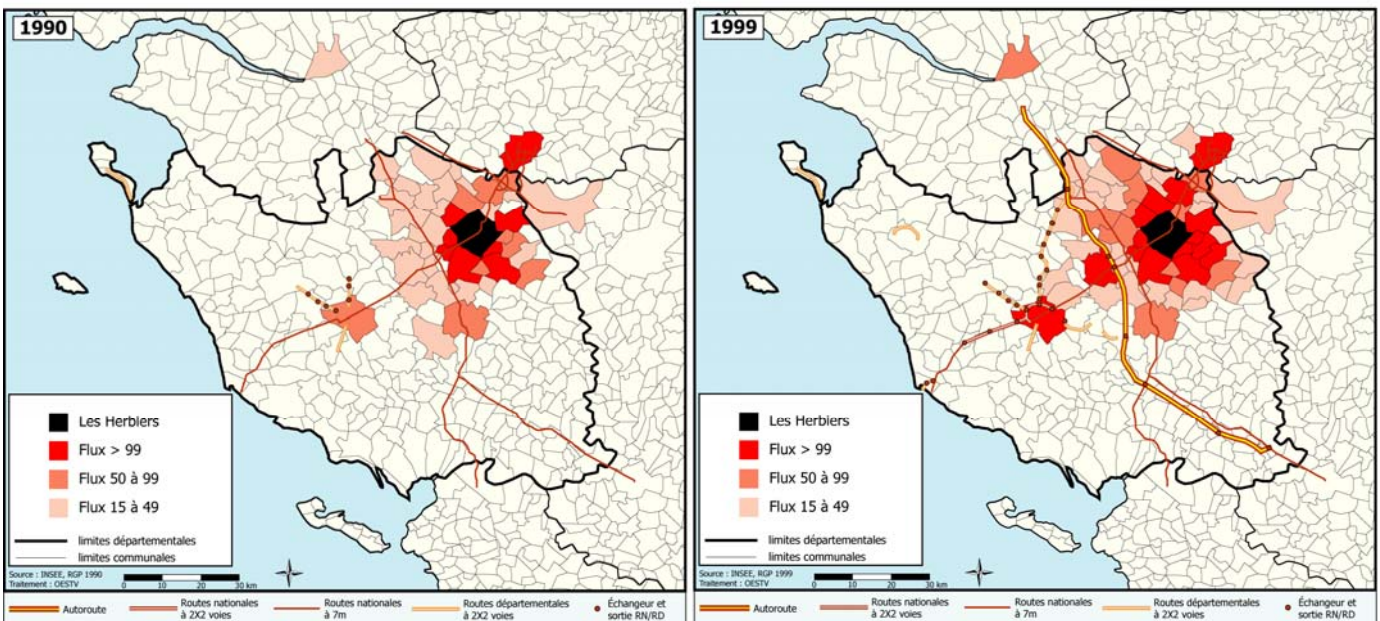
**✓ Examen de l'évolution des aires d'influence des 5 principaux pôles vendéens en 1990 et 1999**

L'examen de l'évolution des aires d'influence des 5 principaux pôles vendéens, entre 1990 et 1999, permet de s'interroger sur les impacts éventuels d'un accroissement de la mobilité pendant la période de mise en œuvre des premières améliorations significatives du réseau routier vendéen. **Une commune est comprise dans l'aire d'influence d'un pôle au regard des navettes domicile/travail qui se réalisent en direction de ce pôle.** Le seuil minimum de 15 navettes quotidiennes a été ici retenu.

**Carte 29 – Aire d'influence de La Roche-sur-Yon en 1990 et 1999**

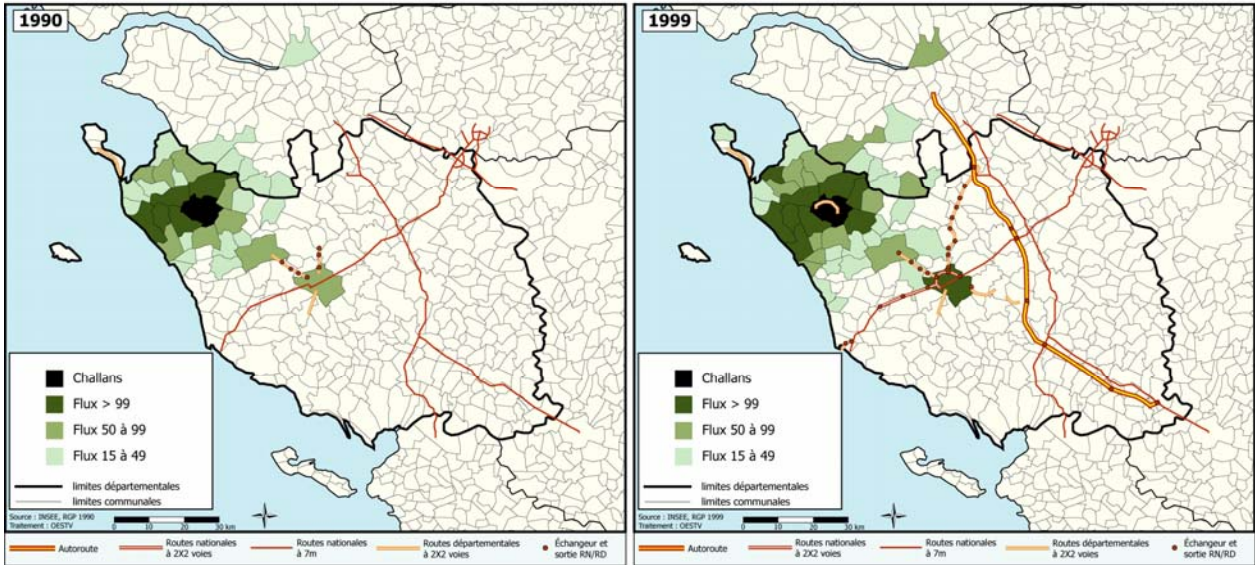


**Carte 30 – Aire d'influence des Herbiers en 1990 et 1999**

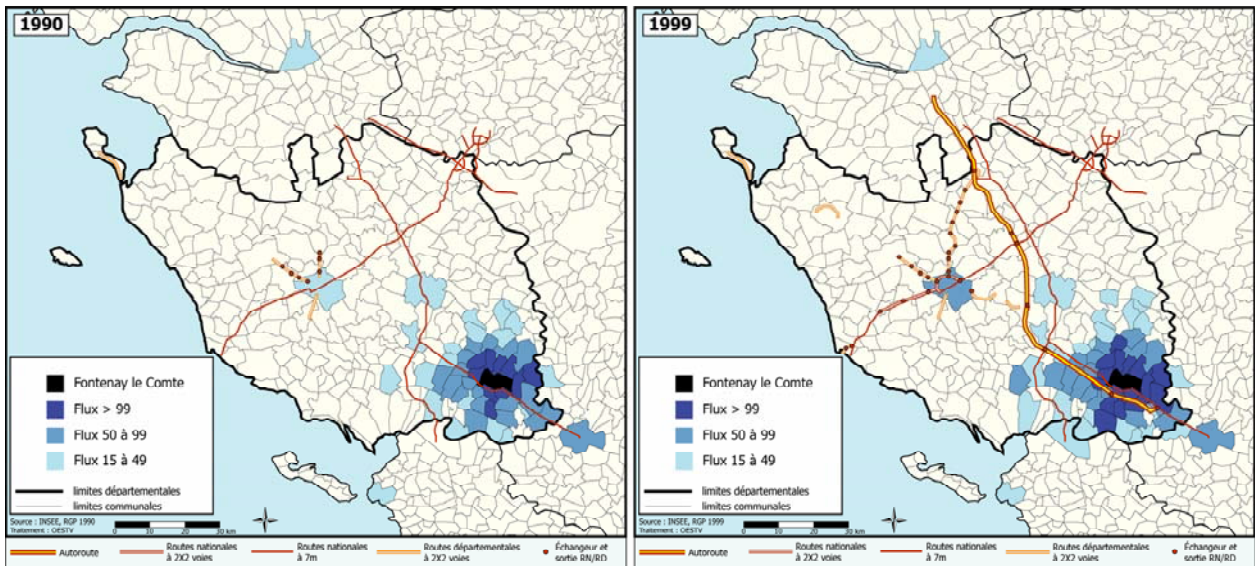




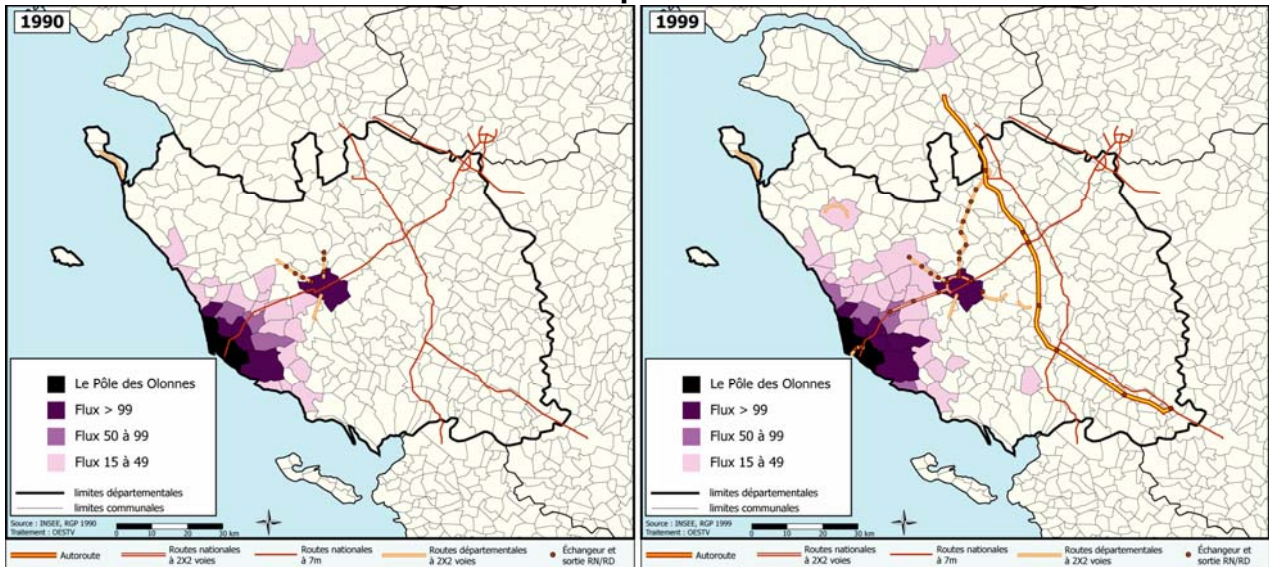
**Carte 31 – Aire d'influence de Challans en 1990 et 1999**



**Carte 32 – Aire d'influence de Fontenay-le-Comte en 1990 et 1999**



**Carte 33 – Aire d'influence du pôle des Olonnes en 1990 et 1999**



Globalement, les 5 pôles étudiés ont profité d'un élargissement de leur zone d'influence respective entre 1990 et 1999 de façon toutefois plus ou moins marquée selon les cas.

**Les pôles d'emplois de La Roche-sur-Yon et des Herbiers sont ceux pour lesquels l'accroissement de la zone d'influence a été le plus significatif.** Tous deux ont enregistré une augmentation d'environ 20 communes dans leur aire d'influence (21 communes pour La Roche-sur-Yon et 18 communes pour Les Herbiers) contre une dizaine pour les trois autres pôles observés (11 pour Challans, 10 pour Fontenay-le-Comte et 10 pour les Olonnes).

**Au regard des améliorations du réseau routier vendéen réalisées en 1999 (principalement A83 et mise à 2x2 voies de l'axe La Roche-sur-Yon / Montaigu), la corrélation entre accroissement de la mobilité et évolution de l'influence des pôles d'emplois n'est pas particulièrement mise en relief à l'exception peut être du cas du pôle yonnais.** L'élargissement de l'aire d'influence du pôle des Herbiers, et secondairement de celle de Challans (11 nouvelles communes et 9 passant de 15 à 49 navettes à plus de 50 navettes), s'est en effet réalisé sans qu'ils ne profitent d'une meilleure desserte routière.

A l'inverse, la mise en service de l'A83 jusqu'à Fontenay-le-Comte, en 1994, n'a pas entraîné une extension notable de l'aire d'influence du pôle fontenaisien sur des communes situées notamment à proximité des diffuseurs de ce nouvel axe (autour de St Hermine particulièrement).

**En d'autres termes, comme nous l'avons déjà suggéré à plusieurs reprises, la capacité d'un pôle à élargir son espace d'influence dépend avant tout de son potentiel et de son dynamisme ; l'accroissement de son accessibilité par la mise en service d'infrastructures routières modernes ne contribuant en définitive qu'à conforter ce potentiel, et non à le générer.**

### **3 – Dynamiques de localisation des emplois et des activités sur le territoire vendéen sur la dernière décennie**

#### **3 1 - Dynamiques de l'emploi salarié<sup>16</sup> en Vendée depuis 1993**

Entre 1993 et 2005, **la Vendée a connu une croissance considérable du nombre des emplois salariés (+44,2%)**. Alors que l'emploi salarié représentait 110 747 postes en 1993, on en dénombre 159 654 en 2005, soit un gain de plus de 48 907 emplois. Cette forte croissance s'établit nettement au-dessus de celle enregistrée en France ou encore en Région sur la même période (respectivement +19,3% et +31,6%).

Les gains d'emplois en Vendée les plus importants concernent essentiellement les principaux pôles économiques du département. Les Herbiers, La Roche-sur-Yon et Challans, avec

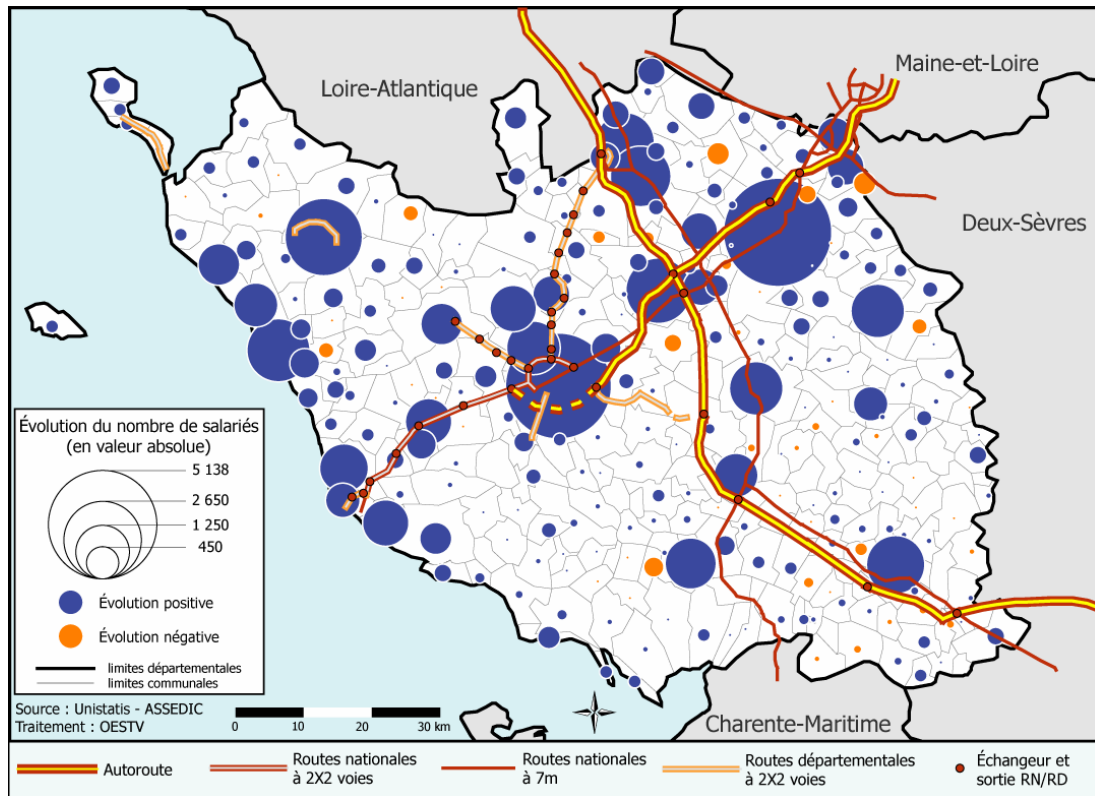
---

<sup>16</sup> - Les statistiques utilisées (**sources actualisées pour 2005 – données provisoires**) sont produites par l'Assédic – Unistatis. En conséquence, ne sont considérés que les emplois relevant globalement du secteur privé. Ces derniers s'élèvent à 159 654 au 31/12/2005 soit environ un peu plus des ¾ de l'emploi salarié vendéen total.

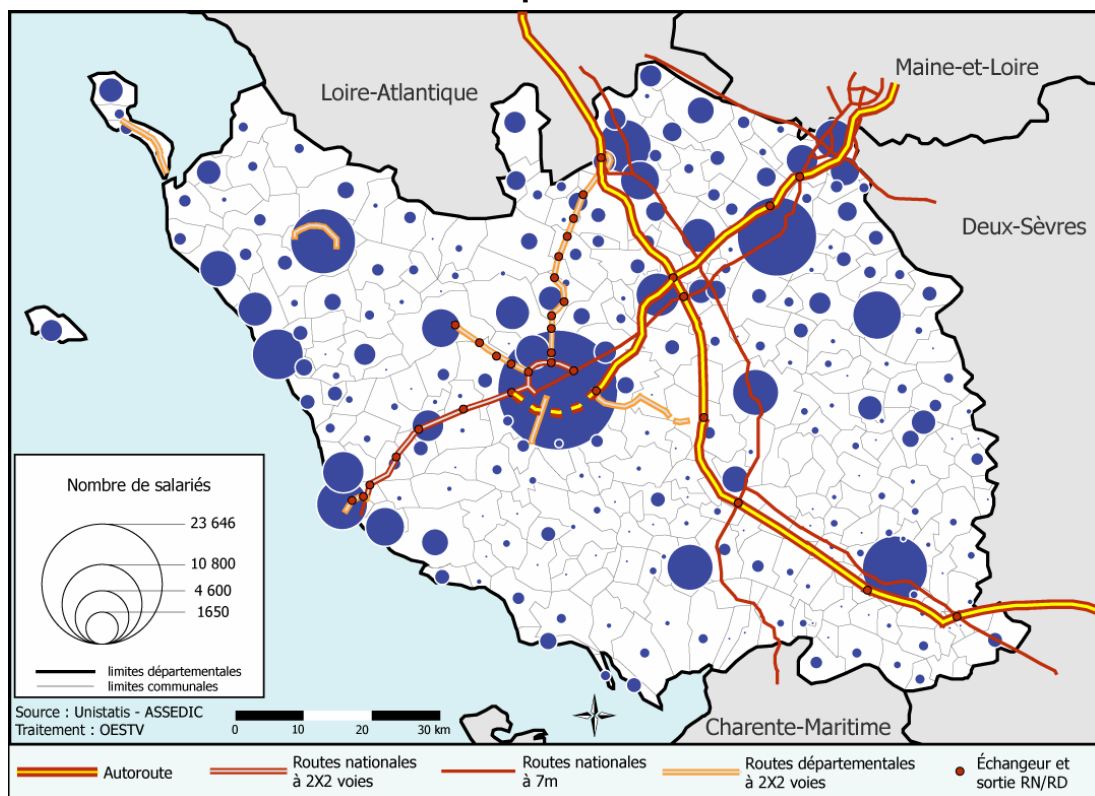


respectivement 5 138, 4 960 et 2 648 emplois supplémentaires, rassemblent 26% de l'ensemble des gains constatés sur la période. Les 14 communes ayant enregistré une hausse de leurs effectifs salariés supérieure à 1 000 emplois en réunissent 57%.

**Carte 34 – Création d'emploi salarié (tous secteurs) en Vendée entre 1993 et 2005**



**Carte 35 – Localisation de l'emploi salarié total en Vendée en 2005**



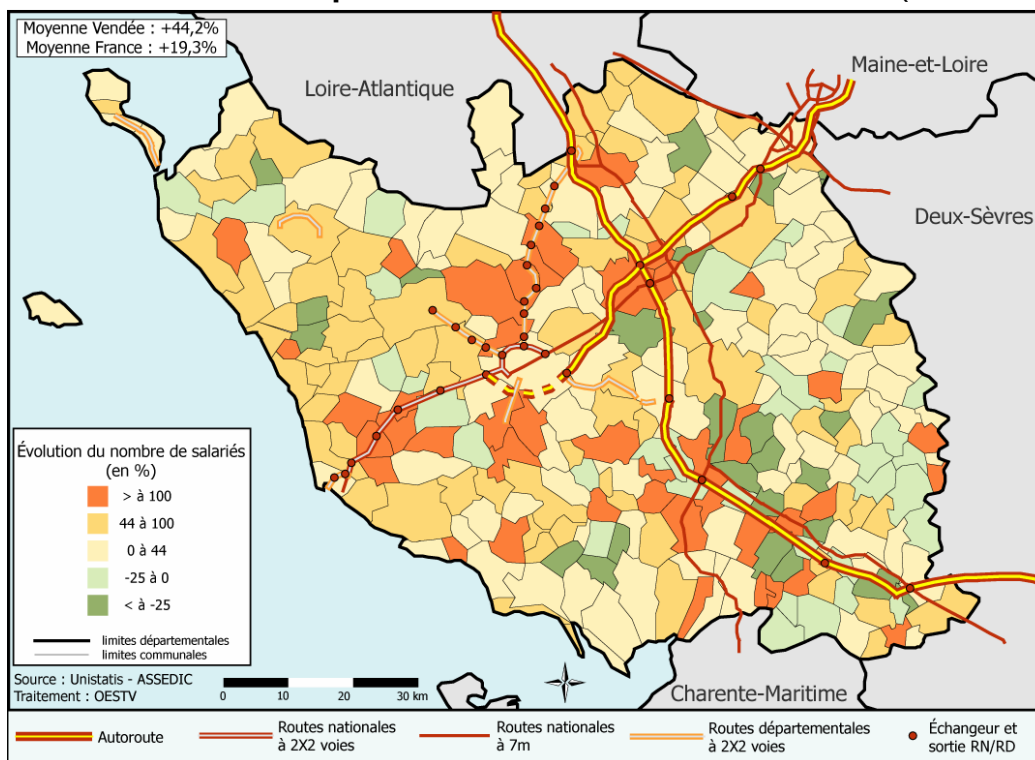


Le maillage urbain de la Vendée, qui structure les grands axes d'échanges du département (Est/Ouest et Nord/Sud), se distingue assez clairement sur les cartes figurant la localisation de l'emploi salarié en 2005 et ses gains sur la dernière décennie. Logiquement, les créations d'emplois se concentrent ainsi dans les principales villes vendéennes et le long des principaux axes routiers (particulièrement les axes anciens RN 160 et RN137/148) sur la période 1993-2005.

**Plus globalement, la partition du département en 2 espaces situés de part et d'autre d'une ligne allant des Olonnes à Pouzauges apparaît aussi clairement.** Au nord de cette ligne se situent les territoires les plus dynamiques (littoral et Haut-Bocage multipolarisés et pays Yon et Vie). Au sud, les dynamiques sont plus mesurées et quasi exclusivement concentrées sur quelques pôles (Fontenay-le-Comte, Luçon, Ste Hermine et La Chataîgneraie).

**Au-delà de cette photographie générale, l'influence du désenclavement routier sur les créations d'emplois peut être mise en avant pour quelques cas dont les croissances observées sont conséquentes en volume mais aussi en valeur relative (nettement supérieure à la moyenne vendéenne) sur la période considérée.**

**Carte 36 – Évolution de l'emploi salarié en Vendée entre 1993 et 2005 (en valeur relative)**



- En premier lieu, on identifiera la couronne Nord et Nord/Ouest de La Roche-sur-Yon : **Mouilleron-le-Captif** (évolution de +162% pour 1 253 emplois supplémentaires), **Le Poiré-sur-Vie** (+109% soit 974 emplois), **Belleville-sur-vie** (+130% pour 623 emplois) ou encore **Aizenay** (+45,5% pour 806 emplois). La forte croissance des effectifs salariés semblent en effet relever, en partie et particulièrement les communes situées au nord de la

préfecture, de l'impact de la 2x2 voies La Roche / Montaigu sur l'offre foncière destinée à l'implantation d'entreprises. On constate en effet un développement quasi continu des zones d'activités, de part et d'autre de cet axe, entre La Roche-sur-Yon et Belleville-sur-Vie.

Au sud de La Roche-sur-Yon, si les croissances sont également vigoureuses en valeurs relatives, elles concernent cependant des volumes d'emplois nouveaux beaucoup plus mesurés (+138% à Aubigny pour 166 emplois supplémentaires, ou encore +589% à la Boissière-des-Landes pour 112 emplois).

**- En second lieu, apparaissent également un certain nombre d'autres pôles, plus isolés, ayant profité de la proximité des nouvelles infrastructures routières rapides pour développer de manière très soutenue leurs effectifs salariés depuis 1993.**

Les cas **des Essarts** (+162,2% de croissance entre 1993 et 2005) et de **St Georges-de-Montaigu (+200,6%)** avec respectivement +1 908 et +1 715 emplois (4<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> places des communes vendéennes en terme de gain d'emplois), ou encore celui de **La Mothe-Achard** (+120% soit +995 emplois) **et de quelques communes environnantes** (particulièrement La Chapelle-Achard +2 621% pour 367 emplois), illustrent cette situation. Les Essarts, au croisement des 2 autoroutes A83 et A87, et la Mothe Achard, située à mi-chemin entre La Roche-sur-Yon et Les Sables-d'Olonne sur la 2X2 voies RN160, ont sans aucun doute profité de cette rente géographique pour développer significativement leurs activités. Le cas de St Georges-de-Montaigu est, quant à lui, plus difficile à apprécier dans la mesure où, au-delà de sa proximité de l'échangeur de Boufféré, il profite également de l'essor d'une entreprise historique de taille importante établie sur le territoire communal : Sodebo (environ 1300 emplois en 2004) et sa filiale Pâtisserie Salée Vendéenne (près de 1 000 emplois en 2004).

**On notera cependant pour l'ensemble de ces communes, la réflexion pouvant d'ailleurs être appliquée au cas des Herbiers (parmi les principaux pôles d'emplois vendéens, il est celui qui a connu la plus forte progression de ses effectifs salariés entre 1993 et 2005 : +91% pour 5 138 emplois supplémentaires), que la progression de l'emploi se réalise, dans tous les cas, de façon relativement régulière entre 1993 et 2005. La mise en service d'une nouvelle infrastructure routière rapide ne s'accompagne pas d'un réel saut quantitatif.**

Il est enfin intéressant d'exposer, **à proximité de l'échangeur de Ste Hermine sur l'A83**, les cas bien sûr de la commune de Ste Hermine (+166% pour 847 emplois supplémentaires à mettre en relation particulièrement avec le Vendéopôle Parc Atlantique qui a créé 621 emplois depuis 1992) mais aussi, et secondairement, celui de Ste Gemme-la-Plaine (+172% pour 200 emplois). L'effet de proximité de l'infrastructure n'est toutefois pas univoque dans la mesure où nombre de communes limitrophes à ces deux dernières perdent de l'emploi salarié sur la période considérée.

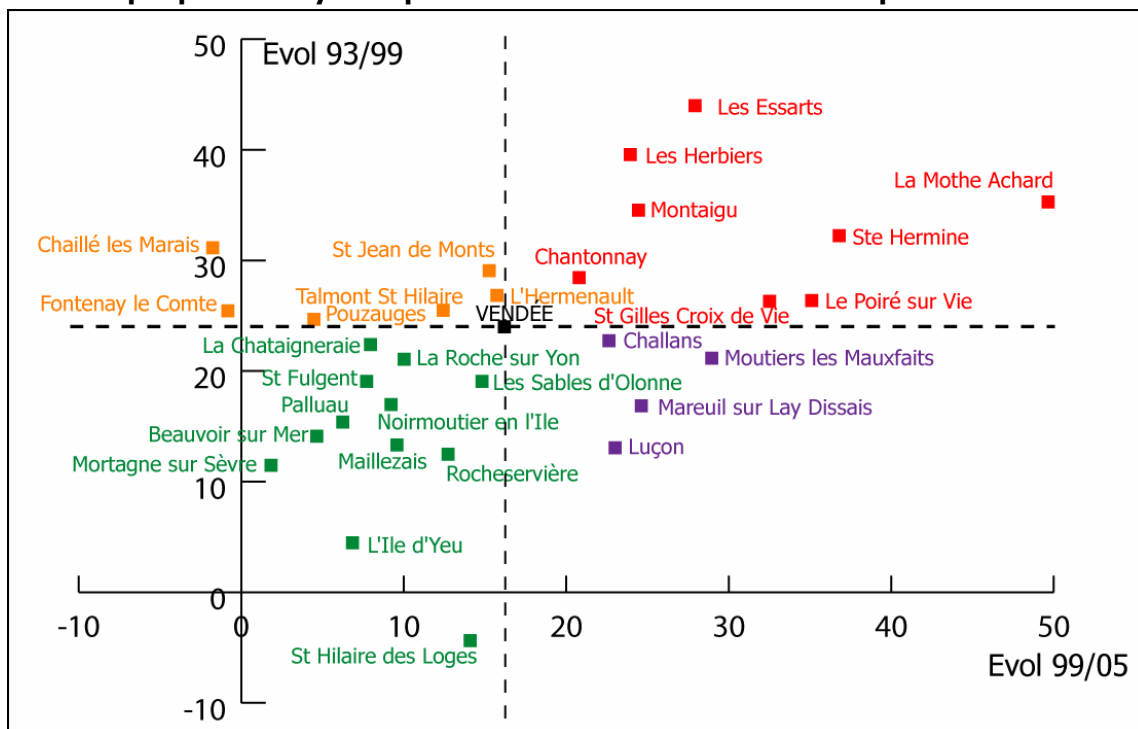
Pour compléter ce premier regard sur la répartition des évolutions de l'emploi salarié, nous noterons enfin que **plusieurs pôles d'emploi principaux ont su renforcer très significativement leur activité malgré des dessertes routières proposant des conditions d'accessibilité plus difficiles : Challans, 3<sup>ème</sup> commune vendéenne en**

**terme de création d'emplois** (2 648 emplois supplémentaires soit +56% entre 1993 et 2005), **St Gilles-Croix-de-Vie, pôle d'emploi majeur du littoral, (5<sup>ème</sup> commune vendéenne en créations d'emplois, (+1 782 salariés supplémentaires soit +71%),** ou encore **Pouzauges** (+1 245 emplois soit +45%).

**✓ Dynamique cantonale<sup>17</sup> de l'évolution de l'emploi sur les périodes 1993-1999 et 2000-2005**

La comparaison de l'évolution relative de l'emploi salarié entre 1993/1999 et 1999/2005 prolonge l'analyse en permettant de mettre en évidence plus finement les dynamiques d'emplois observées dans les 30 cantons vendéens, et ce parallèlement à l'avancement du désenclavement routier de notre département.

**Graphique 12 – Dynamique cantonale de l'évolution de l'emploi en Vendée**



Au regard des résultats figurés dans le *Graphique 12*, les cantons peuvent être classés en quatre catégories :

- Les cantons dont le poids économique ne cesse de s'accroître depuis 12 ans avec des évolutions très fortes et continues de l'emploi salarié (supérieures à la moyenne vendéenne sur les 2 périodes).
- Les cantons ayant bénéficié d'une progression de l'emploi supérieure à la moyenne vendéenne entre 1999 et 2005 (moyenne établie à +16,2%), après avoir enregistré une évolution inférieure à cette moyenne vendéenne sur la période 1993/1999.
- Les cantons ayant bénéficié d'une progression de l'emploi supérieure à la moyenne vendéenne (+24,0%) entre 1993 et 1999 mais inférieure entre 1999 et 2005.
- Les cantons caractérisés par une évolution de l'emploi inférieure à la moyenne départementale aussi bien sur la période 1993/1999 que sur la période 1999/2005.

<sup>17</sup> - Voir Annexe 1 – Les communes et cantons de Vendée

**Les cantons les plus dynamiques sont principalement ceux pour lesquels un certain nombre de communes, dont l'emploi salarié a connu des évolutions très vives, ont été identifiées précédemment. Se distinguent ainsi les cantons de La Mothe-Achard (+102,5% entre 1993 et 2005 soit un gain de 1 707 emplois salariés), des Essarts (+84,2%, soit 3 147 emplois), de Ste Hermine (+80,9% soit 788 emplois) ou encore des Herbiers (+73,0% soit 5 280 emplois). Ces cantons ont connu des croissances largement supérieures aux moyennes vendéennes sur les deux périodes.**

Même si ces évolutions sont régulières sur les 12 dernières années (à l'exception du cas du canton de Ste Hermine pour lequel la croissance de l'emploi s'appuie sur l'implantation du vendéopôle Parc Atlantique en 1992), on peut néanmoins considérer que l'arrivée d'infrastructures rapides a participé à soutenir et à prolonger ces dynamiques.

**A l'inverse, les cantons les plus en difficulté se localisent essentiellement dans un quart sud-est du département : St Hilaire-des-Loges, Chaillé-les-Marais mais aussi Fontenay-le-Comte.** Ces trois cantons sont les seuls à afficher un recul de l'emploi salarié au cours d'une des deux périodes.

Le canton de St Hilaire-des-Loges, après avoir enregistré une baisse de l'emploi salarié de 4,4% entre 1993 et 1999, affiche cependant un rebond entre 1999 et 2005 à +14,1% (soit une évolution assez proche de la moyenne vendéenne sur la même période : +16,2%).

La dynamique observée pour les cantons de Chaillé-les-Marais et de Fontenay-le-Comte apparaît par contre plus préoccupante. En effet, après avoir observé une croissance de l'emploi salarié (respectivement +31,2% et +25,4% entre 1993 et 1999) supérieure à la moyenne vendéenne (+24,0%) entre 1993 et 1999, ces deux territoires connaissent une baisse de leur nombre d'emploi salarié sur les 6 dernières années (respectivement -1,8% et -0,8%). **On soulignera ainsi, à nouveau, que la mise en service (définitive en juin 2001 pour l'A83 sur le contournement nord de Niort) d'une autoroute ne constitue en rien un gage de développement ; le cas du canton de Fontenay-le-Comte en témoigne.**

La répartition de l'ensemble des autres cantons, selon les 4 profils figurés par le *Graphique 12*, exprime les potentialités et le dynamisme de chacun de ces territoires sans que ressorte une quelconque corrélation entre désenclavement et évolution de l'emploi salarié sur les deux périodes (tous les types sont représentés).

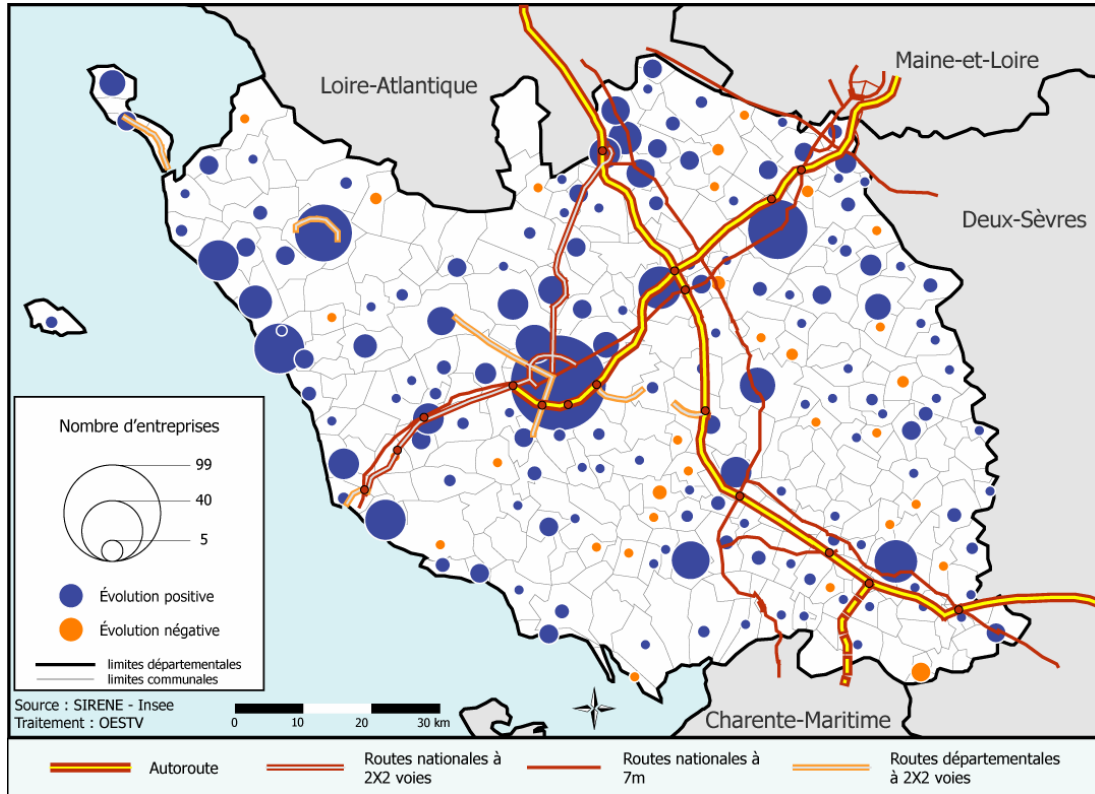
### **3 2 – Évolution du nombre d'établissements de plus de 10 salariés entre 1995 et 2005**

L'examen de la croissance du nombre d'établissements<sup>18</sup>, entre 1995 et 2005, prolonge et confirme l'évolution de l'emploi en Vendée observée depuis 1993.

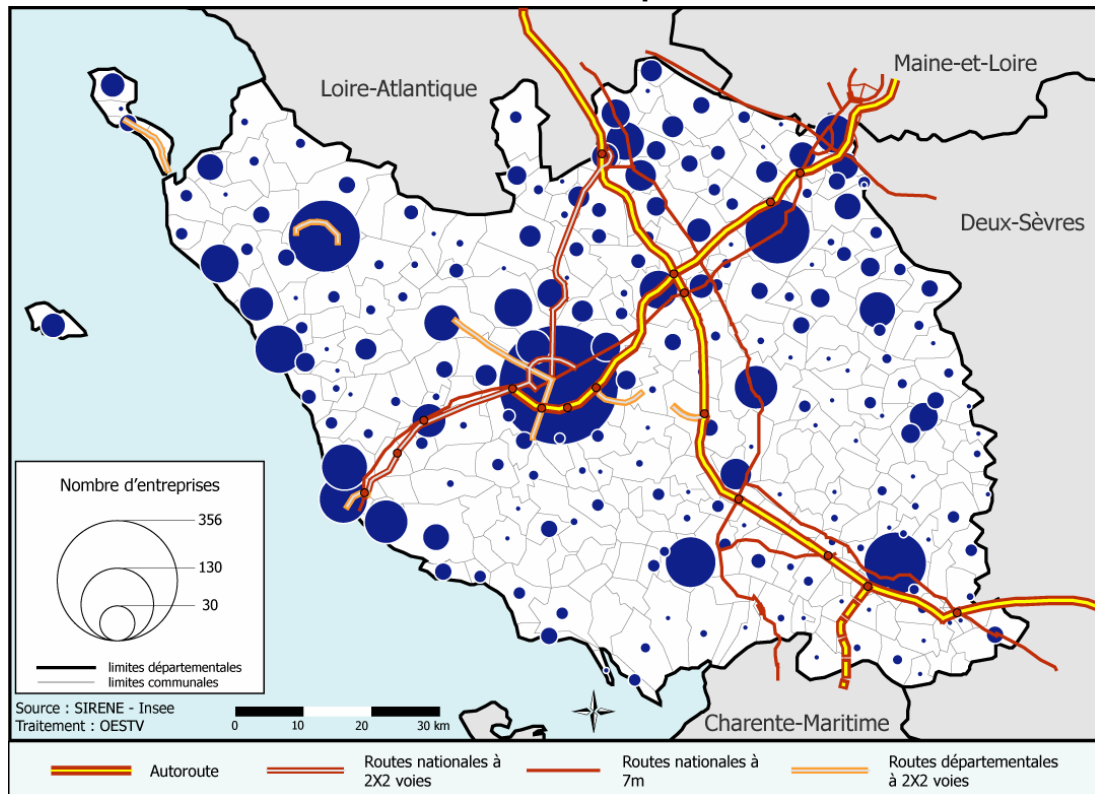
---

<sup>18</sup> - Le nombre d'établissements est établi en comptant le nombre de numéro Siret de la base SIRENE de l'Insee. Il convient de souligner par ailleurs que, d'une part seuls les établissements de plus de 10 salariés (établissements générant un minimum d'emplois) ont été retenus et que, d'autre part les établissements publics (administrations, collectivités territoriales, santé et social ...), qui ne représentent pas les mêmes logiques de développement que le secteur privé, ont été exclus de l'analyse. En outre, 10% des établissements recensés dans la base SIRENE, n'étant pas renseignés sur leur nombre d'effectifs, sont donc exclus de fait de l'analyse.

**Carte 37 – Solde du nombre d'établissements entre 1995 et 2005 (en VA)**



**Carte 38 – Nombre d'établissements de plus de 10 salariés en 2005**



Logiquement, les évolutions du nombre d'entreprises de plus de 10 salariés, recensées entre 1995 et 2005, se localisent de la même façon que les évolutions observées précédemment pour l'emploi salarié.

**Les principaux pôles économiques du département enregistrent les plus forts gains entre 1995 et 2005.** Se distinguent à nouveau La Roche-sur-Yon, Les Herbiers, Challans ou encore St Gilles-Croix-Vie avec respectivement 99, 39, 37 et 28 établissements supplémentaires entre 1995 et 2005.

De la même façon, les pôles secondaires identifiés, eu égard aux fortes progressions des effectifs salariés, se distinguent également en terme de gains d'établissements : **pôles secondaires de la couronne nord de La Roche-sur-Yon** (Aizenay, Le Poiré-sur-Vie, Mouilleron-le-Captif, Belleville-sur-Vie, La Ferrière), **La Mothe-Achard, Montaigu, St Georges de Montaigu, Les Essarts...**

**On notera enfin que les croissances relatives du nombre d'établissements de plus de 10 salariés les plus vigoureuses, entre 1995 et 2005, soulignent l'impact de la politique des Vendéopôles :**

- **Boufféré** : +157,0% soit 11 établissements supplémentaires. Le Vendéopôle « Vendée Sud Loire » héberge 11 établissements de plus de 10 salariés depuis sa création en 1992.
- **Les Essarts** : +146,7%, soit +22 établissements. Le Vendéopôle « La Mongie » implanté aux Essarts héberge 9 établissements de +10 salariés depuis son ouverture en 1992.
- **Mouilleron-le-Captif** : +141,7% soit +17 établissements. L'extension de la zone d'activité Beaupuy en direction de Mouilleron-le-Captif le long de RD937 à 2X2 voies (création de Beaupuy 3 en 1998 avec 5 établissements de +10 salariés) a contribué à cette évolution.
- **Belleville-sur-Vie** : +91% soit +10 établissements. Le Vendéopôle Actipole 85 (Est) rassemble 8 établissements de +10 salariés depuis sa création.

### **3 3 - Dynamique de l'activité par secteur d'activité\***

\* Les éléments développés ci-dessous pour les secteurs de l'industrie, du commerce et des services n'ont pas vocation à renouveler une analyse fine des évolutions de l'emploi ou des entreprises au regard du désenclavement. Les constats et évolutions présentés dans l'examen d'ensemble des dynamiques de l'activité en Vendée sur la dernière décennie (3 1 et 3 2) peuvent en effet être globalement déclinés pour chacun des secteurs d'activités (localisation des croissances, dynamique des territoires...).

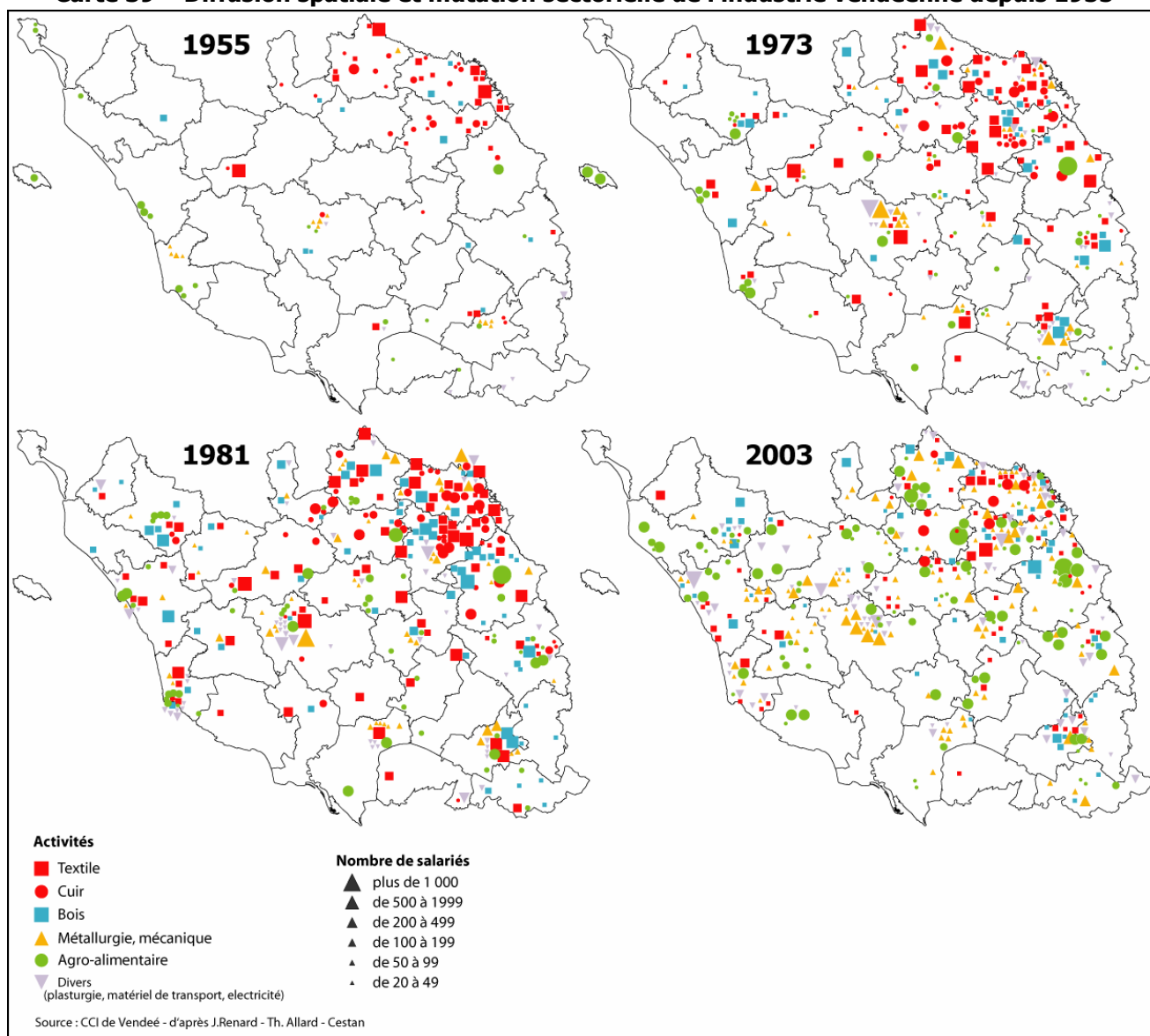
Chacun des points qui suit complète néanmoins notre analyse, de façon toutefois brève, en essayant d'éclairer davantage les spécificités territoriales dans la localisation et le renouvellement des activités (notamment dans les cas de l'industrie et des services), d'apporter des éléments de réflexion globaux sur des dynamiques non spécifiques à la Vendée (cas du commerce notamment) ou enfin, de zoomer sur quelques activités spécifiques susceptibles d'être impactées plus directement par le désenclavement routier (tourisme et transport).

### **3 31 – Une industrie vendéenne toujours très représentée dans le Haut- Bocage**

Le développement de l'industrie vendéenne a véritablement débuté à partir des années 1950 et s'est appuyé sur la forte croissance économique de la période des « Trente glorieuses ».

**A l'orée des années 50, le paysage industriel vendéen était constitué essentiellement** des conserveries établies sur le littoral depuis le XIXe siècle, de quelques industries agroalimentaires liées à l'élevage notamment à La Roche-sur-Yon et à Pouzauges (Fleury Michon y est installé depuis les années 1930) et surtout, **des industries du textile et de la chaussure, nées par diffusion du fait choletais, établies dans les cantons du nord-est du département** (Mortagne-sur-Sèvre, Montaigu et Les Herbiers).

**Carte 39 – Diffusion spatiale et mutation sectorielle de l'industrie vendéenne depuis 1955**



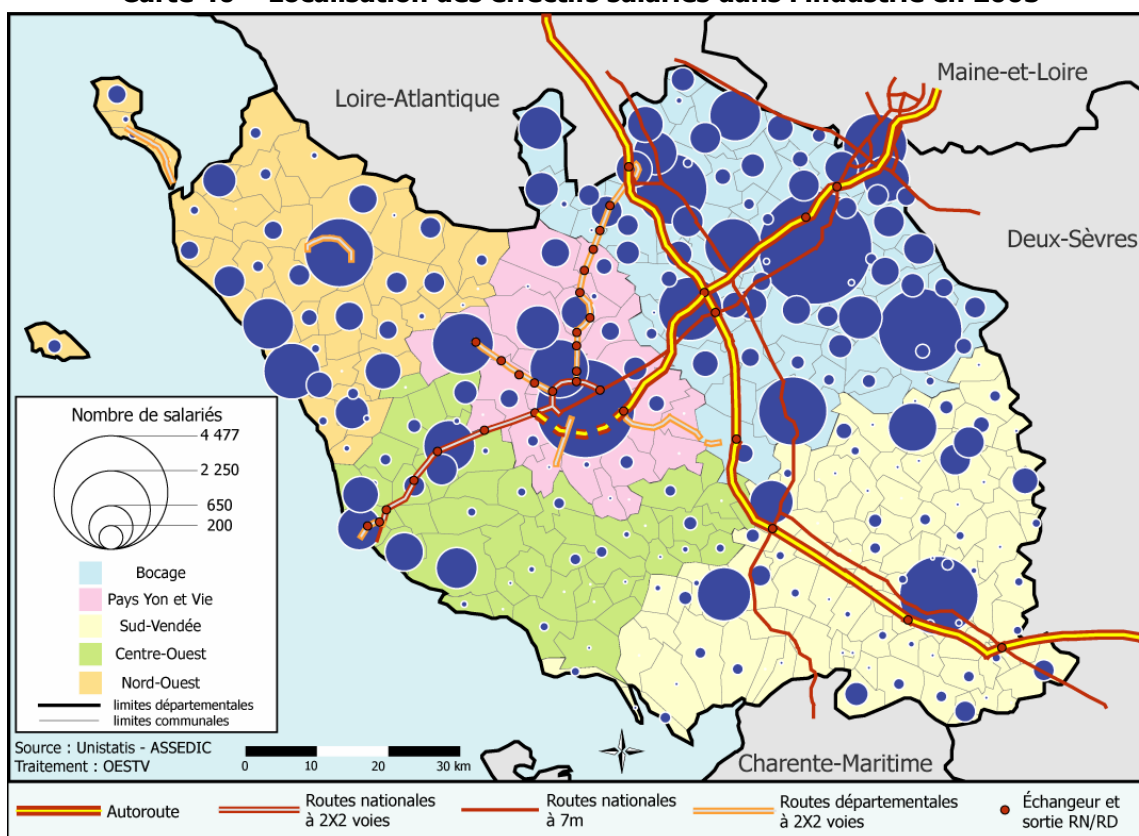
**Les décennies 60 et 70 marquent véritablement le développement et l'extension spatiale de l'industrie sur l'ensemble du territoire.** Le modèle d'industrialisation vendéen, un temps rattaché au modèle choletais, s'en détache peu à peu par une diversification de plus en plus prononcée des capacités de production.



**Les décennies 80 et 90 correspondent enfin à une seconde étape du développement industriel vendéen.** Alors que la diffusion spatiale du fait industriel est réalisée, c'est davantage la structure de ses diverses composantes qui se transforme dans un contexte général toujours marqué par la croissance de l'emploi (recul des industries traditionnelles mais fort développement de l'agro-alimentaire et de la métallurgie).

Si l'industrie s'est au fil du temps diffusée vers l'ouest et le sud du territoire vendéen, le nord-est du département concentre cependant toujours une part substantielle des effectifs salariés du secteur. **En 2005, le quart nord-est du département concentre près de 50% des emplois industriels sur un total de 56 731 emplois en Vendée.**

**Carte 40 – Localisation des effectifs salariés dans l'industrie en 2005**

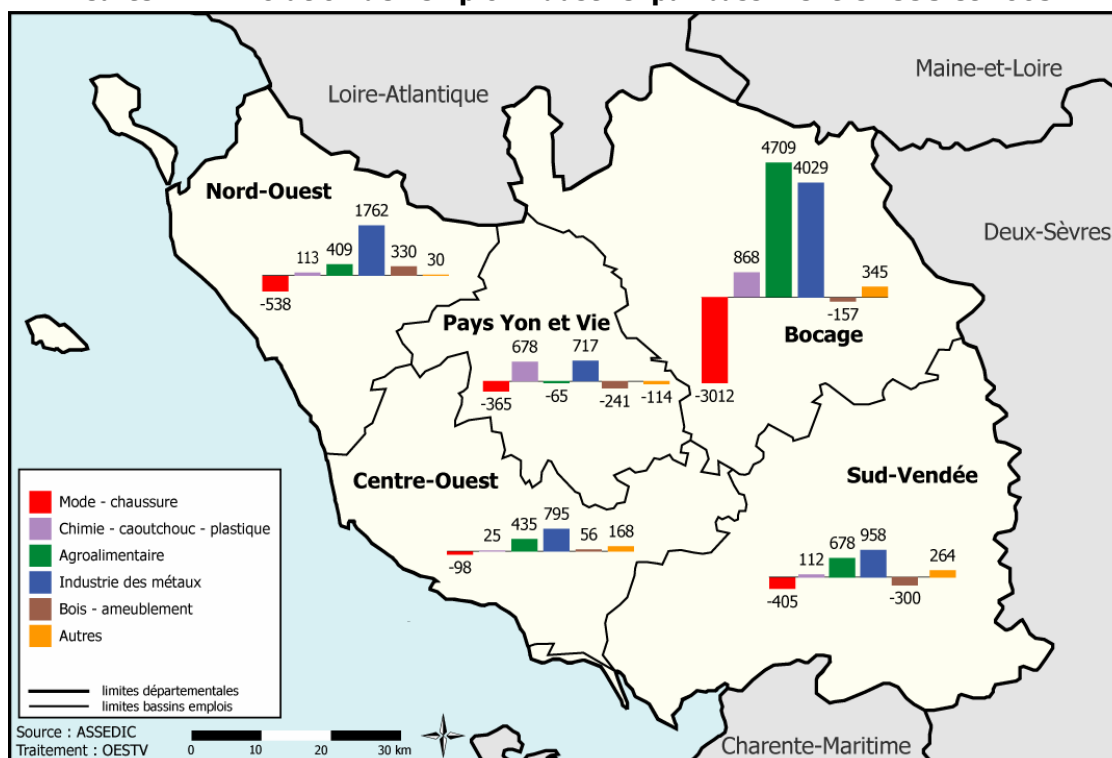


**Tableau 20 – Part de chaque bassin dans les effectifs salariés totaux par secteur industriel en 2005**

(Source : Unistatis - Assedic)

	Haut Bocage	Pays Yon et Vie	Sud-Vendée	Nord-Ouest	Centre-Ouest
<b>Mode - chaussure</b>	65,1%	5,2%	9,0%	11,8%	8,9%
<b>Chimie - caoutchouc - plastique</b>	38,5%	44,3%	7,1%	7,6%	2,5%
<b>Agroalimentaire</b>	59,2%	6,0%	14,3%	12,8%	7,8%
<b>Industrie des métaux</b>	40,8%	20,3%	15,3%	15,7%	7,9%
<b>Bois - Ameublement</b>	59,5%	4,4%	8,2%	22,8%	5,3%
<b>Autres</b>	35,4%	15,1%	25,5%	10,0%	14,1%
<b>TOTAL industrie</b>	<b>49,2%</b>	<b>14,6%</b>	<b>14,1%</b>	<b>14,3%</b>	<b>7,8%</b>

**Carte 41 – Évolution de l’emploi industriel par bassin entre 1993 et 2005**



**Tableau 21 – Évolution de l’emploi salarié dans l’industrie par bassin entre 1993 et 2005 et part des gains réalisés dans l’industrie dans l’évolution globale de l’emploi salarié observé dans chaque zone entre 1993 et 2005**

(Source : Unistatis - Assedic)

	Évolution du n <sup>bre</sup> d’emplois salariés dans l’industrie	Part des gains dans l’industrie sur les gains d’emploi salariés totaux de la zone
<b>Bocage</b>	+ 6 782	36,4%
<b>Nord-Ouest</b>	+ 2 106	23,5%
<b>Centre-Ouest</b>	+ 1 381	24,5%
<b>Sud Vendée</b>	+ 1 307	23,6%
<b>Pays Yon et Vie</b>	+ 610	6,1%

Ce bref regard sur l’évolution de l’industrie vendéenne permet de mettre à nouveau en lumière, et particulièrement à travers le cas du Nord-Est vendéen, le poids des spécificités des territoires dans leurs potentiels et dynamiques de développement. **Depuis maintenant plus de 50 ans, le Haut-Bocage demeure le cœur du fait industriel vendéen et se caractérise par ses puissantes capacités à renouveler mais aussi à élargir son tissu industriel dans un secteur d’activités pourtant en déclin depuis 1975 à l’échelle nationale.** Son organisation multipolarisée, fondée sur le modèle des industries à la campagne et sur un tissu très dense alliant grandes entreprises, sous-traitants ainsi qu’un puissant secteur des transports, lui a permis pendant plusieurs décennies de se développer de manière soutenue dans des conditions d’accessibilité pourtant peu aisées. En définitive, même si la mobilité semble répondre aux nécessités des échanges dans une économie moderne, elle n’apparaît toutefois pas déterminante dans les dynamiques de l’industrie du Nord-Est vendéen.

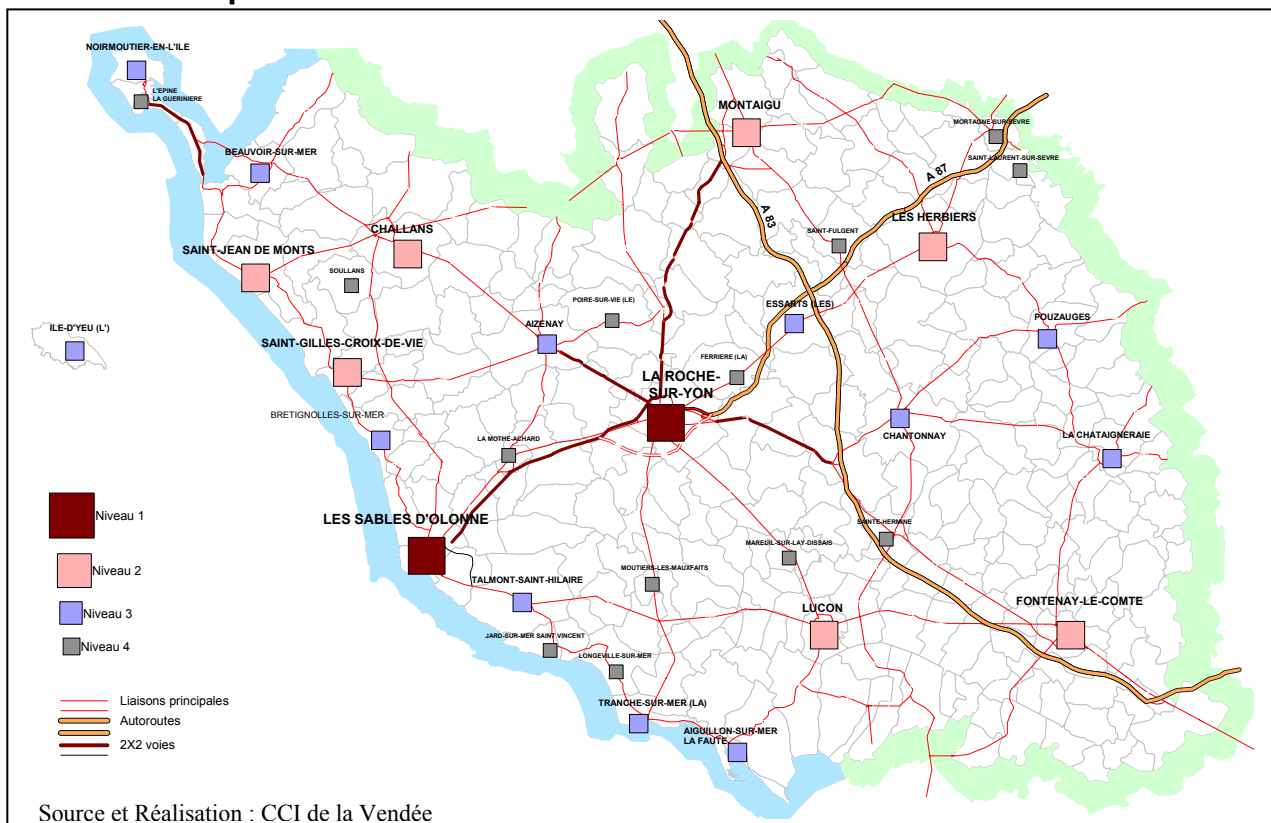
### 3 32 – Le paysage commercial\* de la Vendée

#### Encadré n°2

\* Cette contribution a été réalisée par la CCI de la Vendée dans le cadre d'une collaboration à ce travail. D'après l'étude « Le paysage commercial de la Vendée en 2005, évolution du commerce vendéen entre 1993 et 2005 », Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vendée, 2005 (cf. Annexes 2 et 3 pour complément)

Le département de la Vendée est constitué de 34 pôles commerciaux, soit 34 communes ou unités urbaines qui possèdent une structure commerciale dense et diversifiée. Ces pôles représentent 12,5 % des communes et unités urbaines de la Vendée et détiennent 71 % des commerces et services aux particuliers du département en 2005.

#### Les 34 pôles commerciaux de la Vendée en 2005 et infrastructures routières



#### ✓ Une répartition géographique équilibrée des 34 pôles commerciaux de la Vendée

Autour de La Roche-sur-Yon, pôle commercial majeur situé au cœur du territoire départemental, apparaît une première auréole constituée de pôles relais qui se situent dans un rayon de 8 à 30 kilomètres. A une distance de 30 à 60 km de la Préfecture départementale, apparaît une seconde auréole constituée de pôles mieux équipés que la première. Ces pôles dont l'appareil commercial est particulièrement bien développé gravitent à distance respectable (pas moins de 30 km) du chef-lieu du département, et se situent aux 4 points cardinaux de l'espace vendéen. Nous observons également une concentration des pôles de niveau supérieur le long du littoral atlantique qui s'explique par l'importance du phénomène touristique.

La répartition géographique de l'appareil commercial ne se fait pas uniquement au profit des deux villes moyennes que sont La Roche-sur-Yon et les Sables-d'Olonne, mais aussi au profit de nombreuses petites villes et gros bourgs qui structurent et organisent leur territoire.

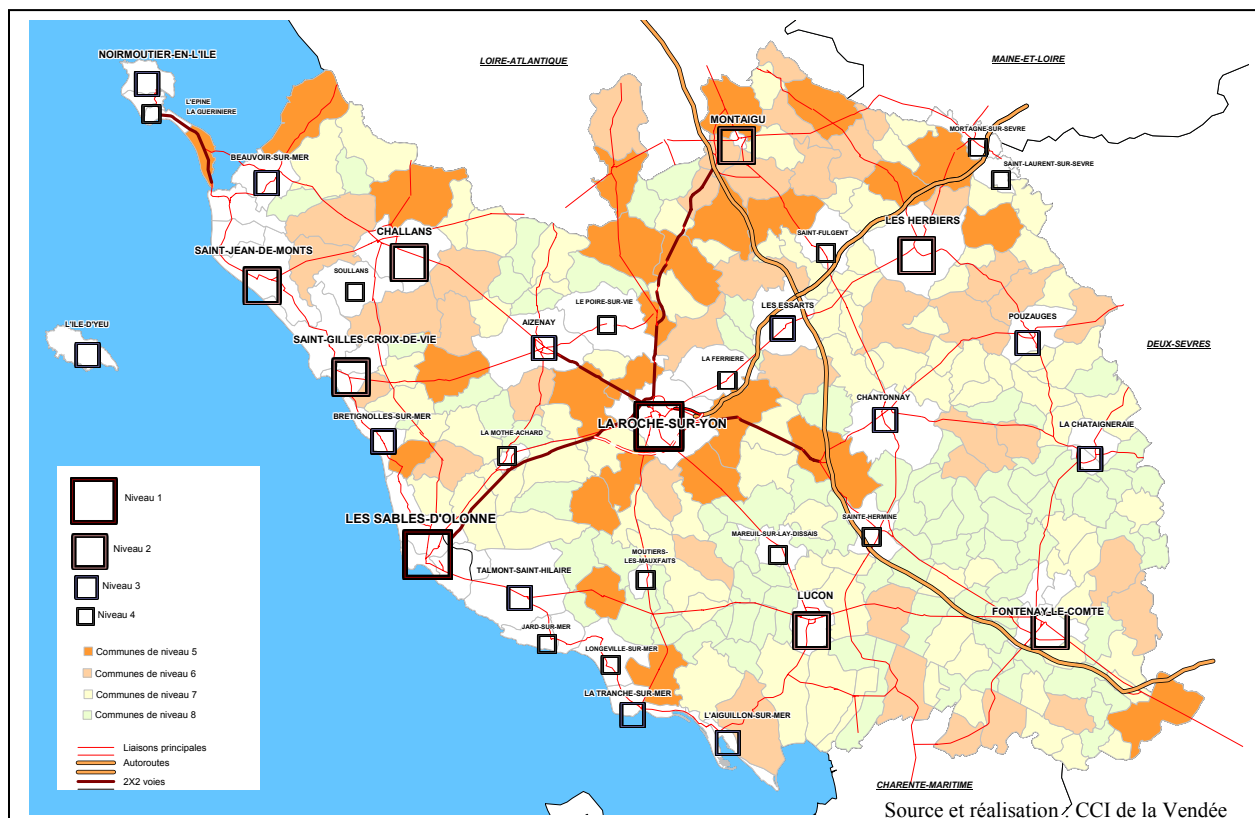
La présence et la répartition géographique équilibrée des 34 pôles commerciaux sur l'ensemble de la Vendée permettent d'assurer une bonne desserte commerciale des communes rurales situées dans les niveaux inférieurs de la hiérarchie. Nous pouvons véritablement parler ici de spécificité vendéenne.

On notera que les 34 pôles commerciaux vendéens **sont situés le long des axes et nœuds routiers majeurs de la Vendée**. A l'image de l'axe La Roche-sur-Yon / Cholet (RN 160) où se succèdent plusieurs pôles commerciaux : La Ferrière, Les Essarts, Les Herbiers, et Mortagne-sur-Sèvre.

A l'opposé, la plupart des communes classées dans les niveaux inférieurs de la hiérarchie (*communes de niveau 5 à 8 : leur équipement commercial est réduit tant du point de vue du nombre que de la diversité*) sont plutôt situées à l'écart des axes routiers principaux du département.

**Le développement des infrastructures routières favorise une mobilité plus grande des consommateurs qui peuvent se déplacer plus facilement et plus rapidement. Ils fréquentent ainsi une multiplicité de sites marchands, ce qui entraîne un accroissement de la concurrence commerciale, notamment pour les commerces associés à la notion de « plaisir » (équipement de la personne, équipement de la maison, loisirs...) où la diversité des produits et l'aspect « promenade » sont recherchés.**

### Classement des communes et unités urbaines de la Vendée dans la hiérarchie en 2005 et infrastructures routières





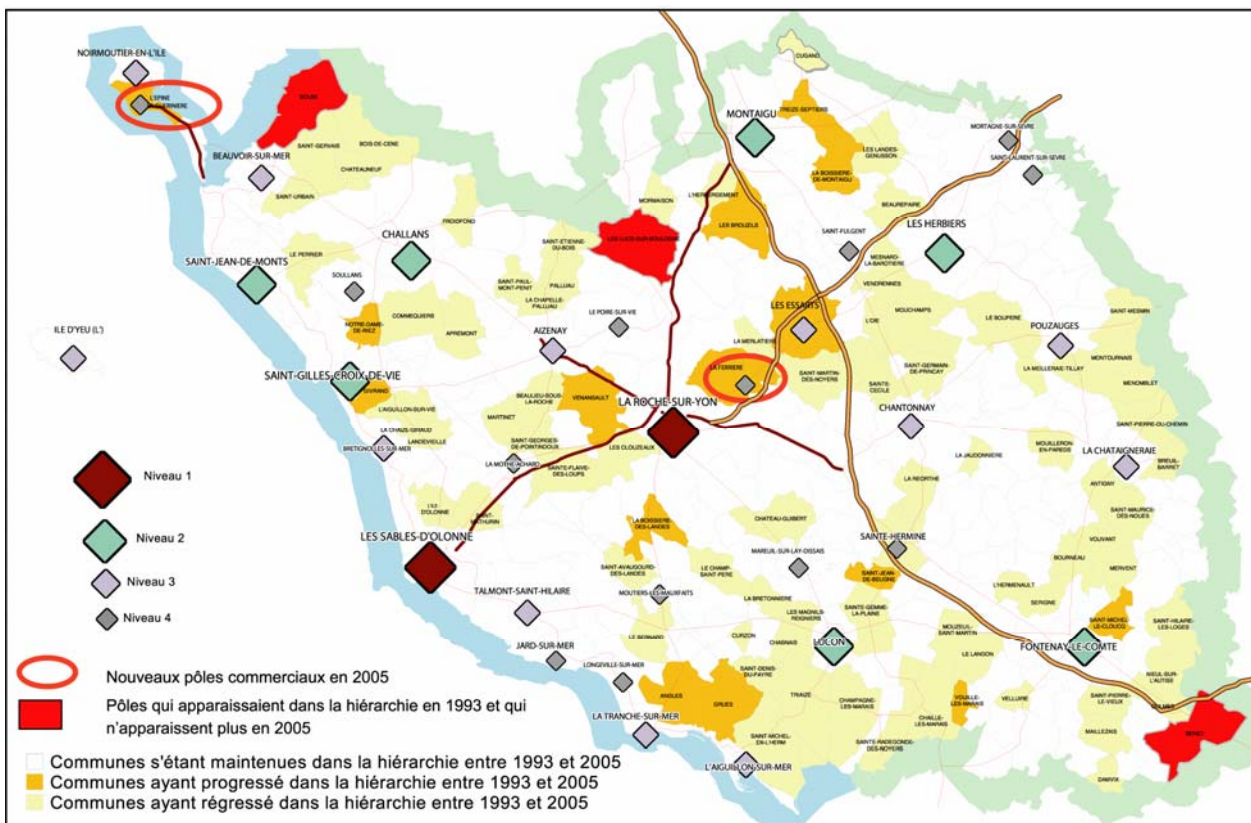
**L'éloignement par rapport aux axes routiers permet aussi à certaines communes de conserver une autonomie commerciale.** Nous citons les exemples des communes de la Châtaigneraie et de Pouzauges qui se situent à l'écart des principaux axes de circulation et à une distance relativement éloignée des principales villes concurrentes que sont Fontenay-le-Comte / Chantonnay pour la première et Les Herbiers / Chantonnay pour la seconde (moyenne de 20 km). Cet éloignement leur permet d'occuper une position centrale et d'exercer une réelle attraction sur une quinzaine de kilomètres environ.

### ✓ Évolution du paysage commercial entre 1993 et 2005

Très peu de changements sont intervenus dans la hiérarchie des pôles commerciaux de la Vendée depuis 1993. On est passé de 35 pôles en 1993 à 34 en 2005 : 2 sont apparus (l'unité urbaine l'Épine-la-Guérièrnière et la Ferrière) et 3 ne le sont plus en 2005 (Bouin, Les Lucs-sur-Boulogne et Benet).

Toutefois, on notera qu'en 2005 les communes classées dans les niveaux 7 et 8 représentent 63 % des communes du département, contre 53 % en 1993. Cette évolution traduit une perte de diversité commerciale dans ces communes, ce qui ne signifie pas pour autant « désert commercial ». Les communes rurales de Vendée restent bien desservies commercialement et disposent encore d'une offre commerciale de proximité : présence de commerces et services aux particuliers fréquents (garage, boulangerie, salon de coiffure, café, restaurant), mais quasi absence de commerces et services aux particuliers rares (maroquinerie, habillement, chaussures, magasin de fruits et légumes, ...). Seules 17 communes vendéennes sont dépourvues de commerces et services aux particuliers.

### Évolution des communes et pôles commerciaux dans la hiérarchie entre 1993 et 2005 et infrastructures routières



### **✓ Les principaux facteurs explicatifs se rapportant au développement des 34 pôles commerciaux de Vendée**

Les pôles commerciaux correspondent :

- aux principales villes vendéennes qui concentrent population et équipements (écoles, services de santé, équipements culturels,...) ;
- aux communes les plus équipées commercialement : « l'activité commerciale attire l'activité commerciale » ;
- aux communes centres d'emplois qui bénéficient de la mobilité croissante des consommateurs notamment à travers les déplacements domicile-travail ;
- aux communes situées le long des axes et nœuds routiers majeurs de la Vendée.

**Si le développement des infrastructures routières peut contribuer au développement commercial d'une zone, elle ne constitue qu'un facteur explicatif parmi d'autres.**

### **✓ Déviations et commerces des centres-bourgs**

La CCI a réalisé plusieurs études relatives aux effets *a posteriori* de déviations de centres-bourgs vendéens. Les principales conclusions émanant de ces analyses font apparaître un certain nombre de constantes qu'il convient cependant de nuancer pour tenir compte des spécificités locales.

- une déviation d'agglomération marque une rupture avec des habitudes car la route déviée et l'agglomération cohabitent depuis longtemps.
- une diminution de l'activité de certains commerces va souvent de pair avec une diminution du trafic riverain (consécutive à une déviation), mais ce postulat ne saurait être systématique.

D'une façon générale, la petite hôtellerie (y compris cafés et restaurants) et les stations services sont plus exposées aux effets négatifs d'une déviation. Toutefois, il apparaît que le préjudice ou l'absence de préjudice est conditionné par la localisation de l'entreprise par rapport à l'axe à dévier, l'âge du dirigeant, sa capacité à innover, à diversifier son activité, à tirer profit d'éventuelles actions menées par la municipalité (ex : plans de circulation, aménagement d'espaces,...).

Inversement, d'autres catégories de commerces, notamment alimentaires, peuvent, mais à un niveau moindre, souffrir de la diminution de la clientèle de passage.

- La période « critique » se situe essentiellement dans les quelques mois, voire l'année qui suit la mise en service de la déviation. Au-delà de cette période d'adaptation, la plupart des commerçants touchés reconnaissent avoir récupéré au moins en partie, le manque à gagner qui en était résulté. Des fermetures peuvent avoir été constatées, surtout lorsqu'il s'agissait de commerçants âgés. Dans ce cas, la déviation n'a fait qu'accélérer une évolution logique. Dans certains cas, ces fermetures doivent être attribuées à des carences dans la gestion du commerce. La déviation a, dès lors, eu pour effet de précipiter cette issue.
- Au-delà de la période « critique », la diminution du trafic de transit, la quasi disparition des poids lourds redonne bien souvent au centre-bourg une nouvelle image plus chaleureuse, plus accueillante. Le stationnement et la circulation y sont plus faciles. Le centre-bourg est redécouvert par les habitants et une dynamique commerciale peut être relancée.

**✓ Dans un contexte de développement des mobilités motorisées, les infrastructures routières ont joué un rôle décisif dans les choix de localisation du commerce\***

\* D'après l'étude « Commerce et mobilité. L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains » - Isabelle van de Walle, Léonor Rivoire- Cahier de recherche n°216 - CREDOC - Novembre 2005

L'explosion de la mobilité des ménages est essentiellement due, à la démocratisation de l'automobile. La construction d'infrastructures routières lourdes a suivi, avec des itinéraires de contournement, des autoroutes et des rocades. La motorisation a favorisé l'éparpillement des fonctions urbaines et le desserrement de l'habitat et des activités, mais dans un processus de circularité, l'étalement urbain et le développement des infrastructures ont eux-mêmes accéléré la motorisation et la mobilité. L'organisation spatiale des villes a été bouleversée : la ville dense du piéton s'est métamorphosée en ville étalée de la voiture.

**Cet étalement a affecté la géographie du commerce, marquée par un mouvement du centre des villes vers leurs périphéries.** La mobilité croissante des ménages a favorisé le redéploiement spatial des activités commerciales, en induisant des changements dans les choix d'implantation. **La tendance générale a été au retrait du tissu résidentiel et à l'éloignement des centralités traditionnelles, au profit des espaces périphériques, à proximité des grands axes routiers. C'est en partie pour s'adapter aux nouveaux modes de vie des consommateurs que l'offre commerciale s'est déplacée en bordure des centres urbains.**

En s'implantant dans les zones périphériques, à proximité des grands axes routiers, les activités commerciales se sont rapprochées des nouveaux espaces résidentiels situés aux franges de la ville dense, tout en anticipant sur l'explosion du périurbain. Mais elles ont également, du fait de l'éparpillement des fonctions urbaines et de la déconnexion des lieux de résidence et des lieux de travail, saisi l'opportunité offerte par les trajets quotidiens liés aux déplacements domicile-travail. De fait, les zones commerciales de périphérie ont pu jouer le rôle de filtres en captant les populations de migrants pendulaires en transit sur leurs trajets entre le centre et la périphérie ou entre les espaces périphériques.

Une des conséquences majeures de la généralisation des déplacements motorisés accompagnée de la construction d'infrastructures routières, réside dans une nouvelle appréhension de la proximité. A la proximité pédestre traditionnelle s'est substituée une proximité « motorisée » qui peut s'étendre sur plusieurs kilomètres : « *la proximité ne s'exprime plus en terme spatial, mais en terme temporel* ».

**Désormais, le temps passé à faire ses courses constitue le principal paramètre de l'usage de la ville par les consommateurs, davantage que la distance effectivement parcourue. Nombre de points de vente géographiquement éloignés peuvent être considérés comme des offres de proximité que les nouvelles conditions de mobilité ont rapprochées.**

Par suite, tous les équipements commerciaux d'une zone urbaine se retrouvent à proximité relative, à l'exception de ceux situés dans des espaces où la circulation et le stationnement sont difficiles. Grâce à l'usage de la voiture, un centre commercial de périphérie peut devenir plus accessible qu'un commerce de centre-ville. **Toute la hiérarchie commerciale traditionnelle, fondée sur la proximité et l'éloignement géographique, devient caduque. De fait, la plus grande mobilité des consommateurs a non seulement autorisé le déplacement du potentiel commercial de la ville centre vers la périphérie, mais elle s'est également révélée, via la démocratisation de l'automobile, défavorable aux espaces commerciaux centraux.** Conjugée à un étalement résidentiel qui a éloigné le domicile des consommateurs des espaces centraux au profit de la périphérie, l'hypermobilité a détourné les ménages des commerces de proximité.

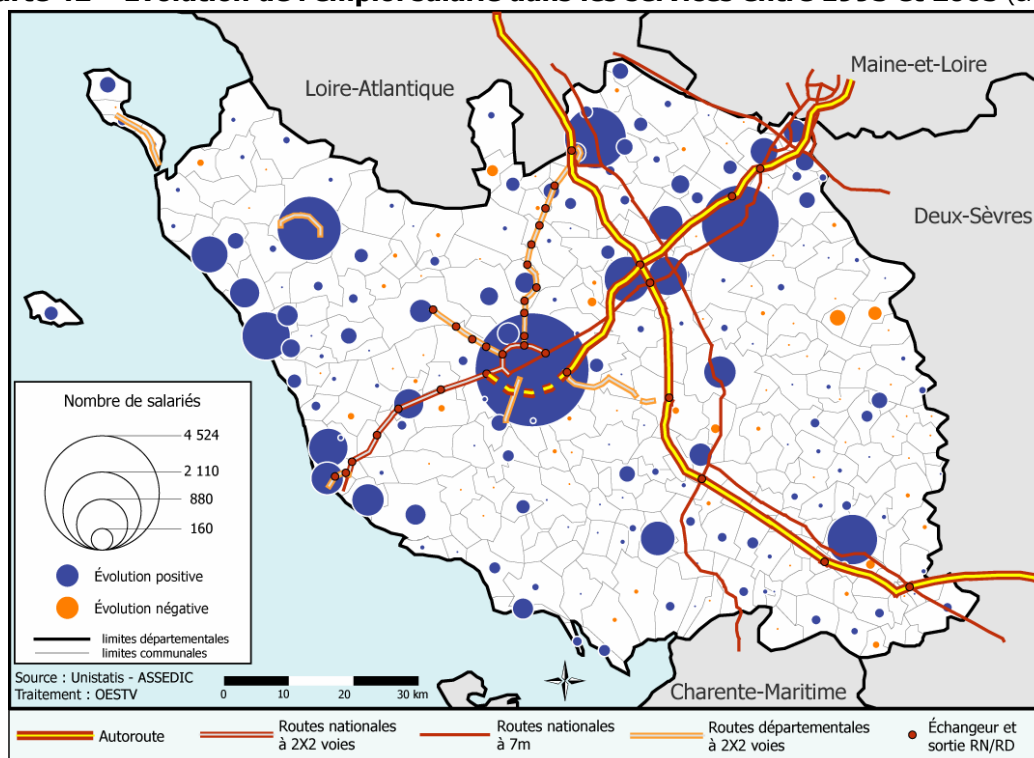


### **3 33 – Une concentration des services dans les pôles majeurs du département**

Entre 1993 et 2005, la Vendée a connu une très vigoureuse croissance du nombre d'emplois dans le secteur des services avec une évolution de +60,5% des effectifs, soit 21 523 emplois supplémentaires. Cette croissance s'établit au-dessus de celle enregistrée en France (+42,2%) ou encore en Région (+54,7%) pendant la même période.

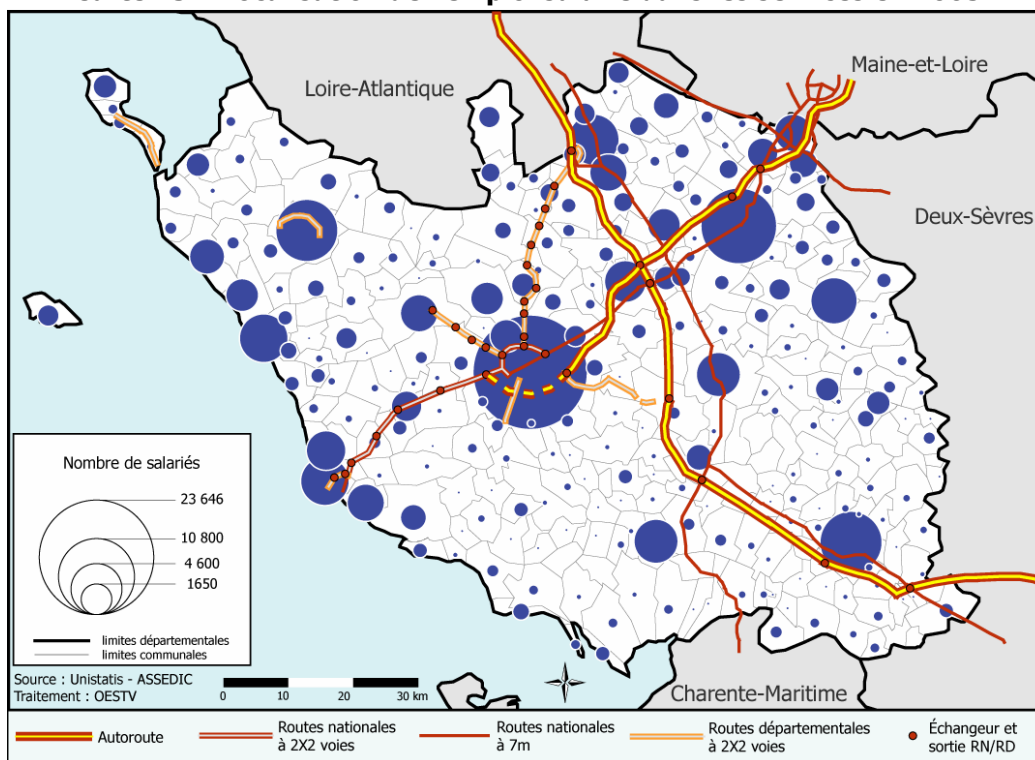
Dans ce contexte d'essor, La Roche-sur-Yon a connu une croissance relative légèrement inférieure à celle enregistrée par le département : +50,0% entre 1993 et 2005 soit un gain de 4 524 emplois dans les services. Néanmoins, le chef lieu vendéen s'affirme, et de très loin, comme **le premier pôle vendéen dans ce secteur (13 588 salariés)**, le deuxième pôle étant Les Herbiers avec 3 829 emplois recensés. **A elle seule, La Roche-sur-Yon concentre près d'un quart des emplois vendéens dans les services, soit 23,8%** (poids qui est d'ailleurs minoré par le fait que les statistiques utilisées exclues la plupart des salariés du secteur public).

**Carte 42 – Évolution de l'emploi salarié dans les services entre 1993 et 2005 (en VA)**



Plus globalement, sur la période considérée, on ne constate pas de nouvelle concentration des emplois du secteur des services dans les principaux pôles du département. Les 10 premiers pôles accueillait cependant déjà 56,8% des effectifs du secteur en 1993 ; ils en rassemblent 57,9% en 2005 (sur la période observée, ils enregistrent 60% des gains d'emplois dans le secteur des services).

**Carte 43 – Localisation de l'emploi salarié dans les services en 2005**



La localisation des emplois dans les services sur le territoire départemental rappelle la partition nord / sud du département, la hiérarchie urbaine ainsi qu'un certain nombre de caractéristiques propres à chacun des territoires (multipolarisation du littoral et du Haut-Bocage, poids du centre yonnais...) précédemment exposées. Ces localisations sont en définitive, et logiquement, **corrélées à la démographie de la Vendée** (activités financières et immobilières, administration, santé et éducation et services aux personnes) mais aussi à **l'activité industrielle** (transport et services aux entreprises).

**La hiérarchie urbaine et les orientations économiques des différents espaces composant le territoire vendéen influent, par ailleurs, sur la distribution des différentes branches du secteur des services.**

**Tableau 22 – Part des différents secteurs composant les services dans 5 pôles majeurs de la Vendée en 2005** (Source : Unistatis - Assedic)

	Transport	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Services aux particuliers	Education, santé, action sociale	Administration
<b>La Roche-sur-Yon</b>	3,3%	12,4%	38,7%	11,6%	20,3%	<b>13,8%</b>
<b>Challans</b>	3,8%	10,9%	56,1%	13,2%	14,2%	1,7%
<b>Les Sables-d'Olonne</b>	4,3%	<b>22,2%</b>	22,9%	<b>29,4%</b>	18,0%	3,2%
<b>Fontenay-le-Comte</b>	<b>13,9%</b>	5,8%	36,1%	11,5%	<b>28,7%</b>	4,0%
<b>Les Herbiers</b>	9,8%	3,2%	<b>62,6%</b>	9,2%	13,0%	2,2%
<b>Vendée</b>	13,8%	9,0%	33,2%	16,4%	21,9%	5,6%
<b>Pays-de-la-Loire</b>	11,0%	9,8%	37,0%	13,4%	22,5%	6,3%
<b>France</b>	9,8%	11,5%	37,8%	15,8%	19,3%	5,8%

- **La Roche-sur-Yon, en tant que préfecture du département, profite d'un poids élevé des salariés de l'administration particulièrement et, secondairement, des fonctions éducation, santé et action sociale.** Sa position centrale dans le département et le bénéfice du désenclavement routier quant à son accessibilité lui permettent néanmoins d'offrir un profil polyvalent. La Roche-sur-Yon se positionne, en effet, comme le premier pôle vendéen dans les services aux entreprises en nombre d'emplois (5 252 salariés ; l'emploi intérimaire y tient une part importante : 2 182 salariés soit 41,5% du total).

- **Fontenay-le-Comte affiche également une forte proportion d'emplois liés à l'éducation/santé et dans une moindre mesure à l'administration :** respectivement 796 et 112 emplois soit 28,7% et 4,0% du total des salariés dans le secteur des services. Le poids relatif des salariés de la branche des transports apparaît, par ailleurs, comme le plus élevé des 5 pôles observés.

- **Concernant les pôles de Challans et des Herbiers, le principal pourvoyeur d'emplois dans le secteur est la branche des services aux entreprises :** respectivement 1 581 et 2 398 emplois, soit 56,1% et 62,6% du total des salariés des services. Ces parts s'établissent nettement au-dessus des moyennes enregistrées aux échelles départementale, régionale ou française (respectivement 33,2%, 37,0% et 37,8%). Cette surreprésentation, notamment aux Herbiers (2/3 des emplois des services), est indéniablement corrélée au poids de l'activité industrielle présente dans ces zones. Pour Les Herbiers particulièrement, sur les 2 398 emplois recensés dans les services aux entreprises, 1 972 relèvent de la branche travail intérimaire, soit plus de 80%.

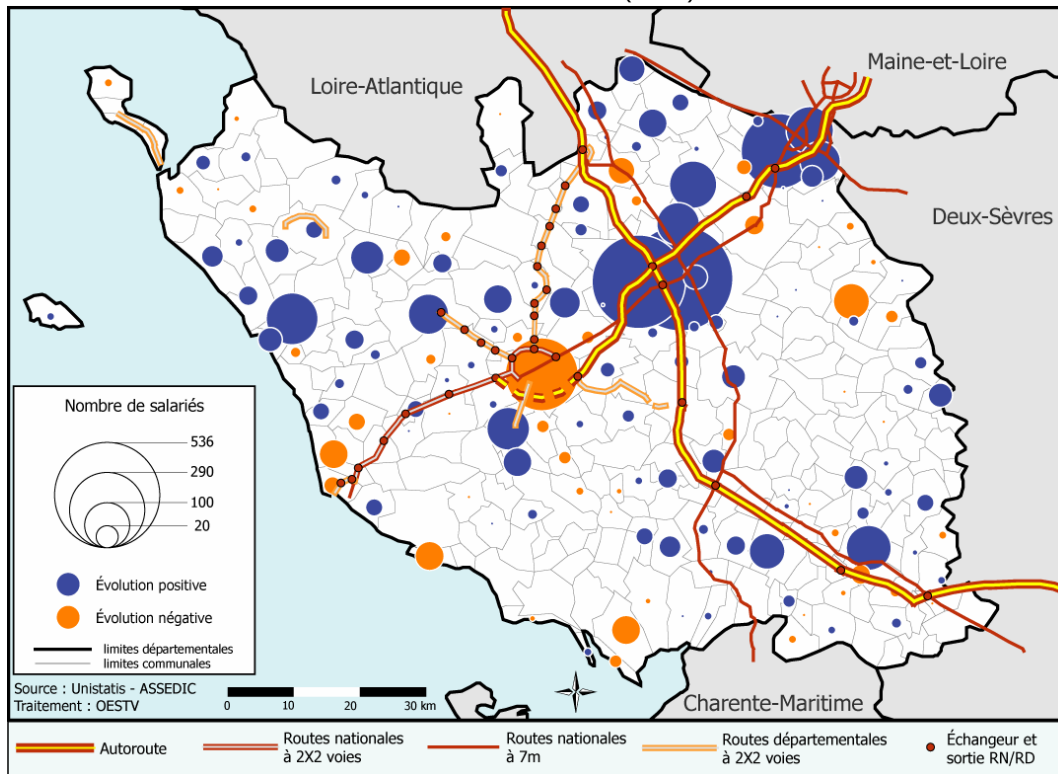
- **Les Sables-d'Olonne se démarquent par le poids que tiennent les services aux particuliers :** 29,4% soit 793 emplois contre 16% à l'échelle du département. L'activité touristique et les activités qu'elle alimente (hôtellerie, restauration ...) ainsi que l'attrait qu'exerce le littoral sur les populations retraitées qui bénéficient d'un certain pouvoir d'achat favorisent bien évidemment le développement de ce type de services.

**Eu égard à la relative concentration des services dans les principaux pôles du département, on soulignera que le désenclavement routier contribue nécessairement à en améliorer l'accès pour une majorité de la population et des entreprises vendéennes.**

Au-delà des principaux pôles du département, émergent ou se renforcent par ailleurs quelques pôles secondaires dans le secteur des services. L'impact du désenclavement y est particulièrement notable puisque la plupart d'entre eux profite d'une situation privilégiée à proximité des diffuseurs qui leur permet de s'affirmer en tant que véritables nœuds logistiques. L'évolution des emplois salariés dans ces quelques communes, entre 1993 et 2005, s'observe ainsi essentiellement dans le domaine des transports et de la logistique.

✓ ***Zoom sur le secteur des transports / logistique***

**Carte 44 – Évolution de l'emploi salarié dans le secteur des transports entre 1993 et 2005 (en VA)**



L'évolution des emplois dans le secteur des transports met en évidence deux pôles majeurs particulièrement dynamiques dans la création d'emplois salariés entre 1993 et 2005 : **un premier pôle, le plus important, au croisement des deux autoroutes (Les Essarts et Ste Florence, respectivement +379% et +670% de croissance entre 1993 et 2005 soit +485 et + 536 emplois) et un second au croisement de l'A87 et de la RN140 à proximité de Mortagne-sur-Sèvre** (essentiellement à **La Verrie** avec une croissance de +67% entre 1993 et 2005 soit +288 emplois).

Ces évolutions traduisent, sur la période observée, une croissance de l'activité de certains grands groupes de transports vendéens (Groupe Mousset à Ste Florence, Transports Girard et plusieurs entreprises de transport moyennes aux Essarts, Transports Lumineau à Mortagne-sur-Sèvre ou encore, Transports Graveleau à La Verrie) qui ont d'une part accompagné le développement de l'industrie vendéenne tout en profitant de l'arrivée d'infrastructures rapides dans le département.

**Au-delà de l'activité de transport, le désenclavement de la Vendée a encouragé le développement d'activités logistiques qui se sont établies à proximité immédiate des échangeurs autoroutiers.** Les 2 implantations les plus symboliques sont celles de la plateforme non alimentaire de System U, créée fin 2004, sur le Vendéopôle du Haut Bocage aux Herbiers (200 emplois prévus à moyen terme) et la plateforme logistique de Leaderprice implantée depuis 2006 sur le Vendéopôles de Boufféré (120 emplois à terme).

On prolongera cette réflexion en soulignant que les transporteurs vendéens eux-mêmes, en réponse aux besoins et à l'évolution des pratiques des entreprises (externalisation de l'organisation des transports), ont également développé ces activités de logistique.

Globalement, il convient de remarquer que **l'activité des transports terrestres s'est particulièrement bien développé aux croisements des principaux axes du département : A87/A83, RN160/RN137 et RN160/RN149.** Des contre-exemples existent cependant : celui de La Roche-sur-Yon montrant qu'un pôle bien desservi peut connaître une évolution défavorable et, à l'inverse, celui de la commune du Fenouiller située à proximité de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (donc moins bien desservie par les infrastructures de transport) qui s'affiche comme la quatrième commune vendéenne en terme de création d'emplois dans le secteur transports terrestres (+130 emplois soit une croissance de +197,0% entre 1993 et 2005).

### **Encadré n°3**

#### **Tourisme vendéen et désenclavement routier**

La Vendée accueille annuellement plus de 2 millions de touristes. Elle est le second département français de destination touristique derrière le Var et, en 2005, près de 37 millions de nuitées y ont été comptabilisées.

Les capacités d'accueil s'élèvent, en 2005, à 722 000 lits répartis pour 32% en lits marchands et 68% de lits non marchands (résidences secondaires).

#### **Capacités d'accueil touristique en Vendée en 2005 et évolution sur 10 ans**

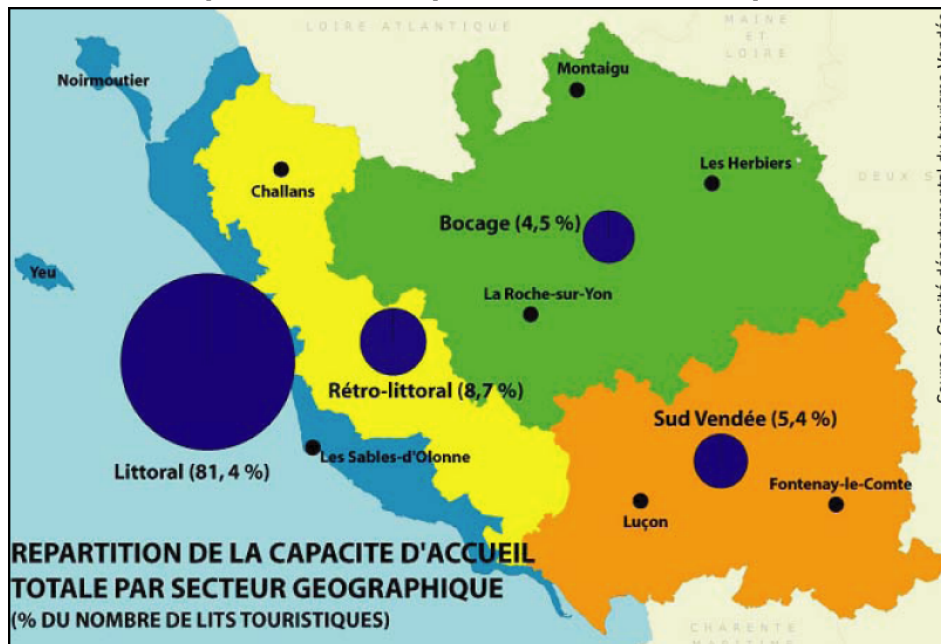
(capacité exprimée en lits - Source : Comité Départemental du Tourisme de la Vendée)

<b>Types d'accueil touristique</b>	<b>2005</b>	<b>Évolution sur 10 ans</b>
<b>Hôtels</b>	9 950	-1%
<b>Campings</b>	171 597	+11%
<b>Chambres d'Hôtes GDF et CL <sup>(1)</sup></b>	1 549	+113%
<b>Gîtes Ruraux GDF</b>	2 391	+8%
<b>Meublés Clévacances</b>	3 923	-8%
<b>Résidences de tourisme</b>	6 967	+88%
<b>Villages de vacances</b>	6 821	+27%
<b>Aires naturelles de camping</b>	708	-3%
<b>Centres de vacances</b>	16 860	-11%
<b>Meublés non labellisés (estimation)</b>	11 388	-18%
<b>TOTAL HÉBERGEMENT MARCHAND</b>	<b>232 154</b>	<b>+8%</b>
<b>Résidences secondaires</b>	490 000	+15%
<b>TOTAL</b>	<b>722 154</b>	<b>+13%</b>

<sup>(1)</sup> - GDF : Gîtes de France, CL : Clévacances

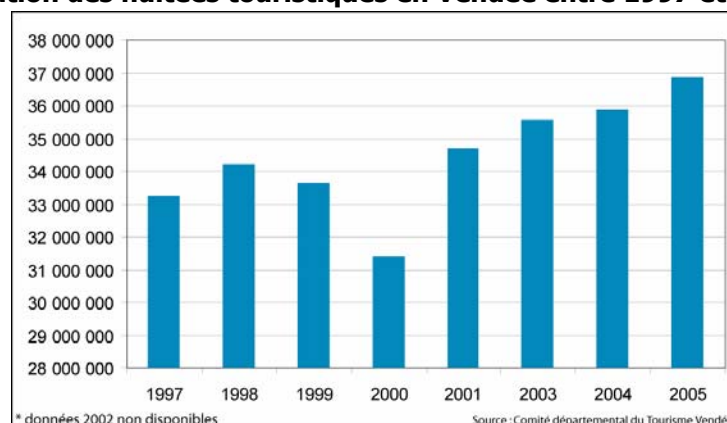
Ces capacités d'accueil sont essentiellement concentrées sur la frange littorale du département (81,4% de l'ensemble des lits touristiques) ainsi que sur l'espace rétro-littoral (8,7%).

### Répartition de la capacité d'accueil touristique



Sur les quinze dernières années, le nombre de nuitées recensées dans le département suit une tendance globalement croissante dont la moyenne s'établirait à environ +1% l'an. Il convient toutefois de souligner que les résultats des saisons touristiques, d'une année sur l'autre, peuvent observer des variations plus importantes (à la hausse ou la baisse) eu égard à un certain nombre de facteurs conjoncturels (météo, évolution du pouvoir d'achat des ménages, multiplication des destinations touristiques potentielles, manifestations de portée internationale - Tour de France, Vendée Globe -, pollution - Erika en 2000,...).

### Évolution des nuitées touristiques en Vendée entre 1997 et 2005\*



Au-delà de ces éléments extérieurs et variables dans le temps, **l'activité touristique vendéenne est cependant avant tout déterminée par l'évolution des capacités d'accueil**. En effet, le nombre de nuitées recensées en Vendée a progressé de 10,9% entre 1997 et 2005 alors que les capacités d'accueil se développaient de 8% pour l'hébergement marchand et de 15% pour l'hébergement non marchand entre 1996 et 2005 (+13% pour le total).

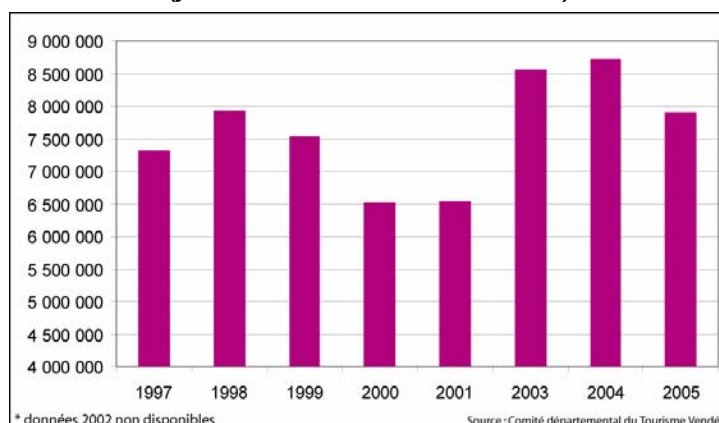


**Ainsi, il semble difficile d'attribuer au désenclavement routier de la Vendée des effets notables sur l'activité touristique** même si, comme nous l'avons signalé dans l'examen des trafics routiers, l'arrivée des 2 autoroutes a cependant permis de soulager grandement les axes traditionnels (RN 160 et RN 137/148), de fluidifier et de sécuriser les trafics estivaux de transit ou à destination de la Vendée.

La progression des nuitées constatée entre 2004 et 2005 (+2,8%, soit une croissance assez soutenue) pourrait toutefois laisser supposer un effet de l'ouverture complète (sauf contournement sud de La Roche-sur-Yon) de l'A87 sur l'accessibilité du territoire vendéen notamment depuis la région parisienne. Cependant nous manquons, d'une part de recul dans le temps pour observer les effets potentiels de l'A87 sur l'activité touristique et, d'autre part, l'impact des 3 départs d'étapes vendéennes du Tour de France 2005 n'est sans doute pas à négliger dans cette évolution constatée.

**L'examen des nuitées effectuées hors période estivale** (de janvier à mai et d'octobre à décembre), pour des séjours généralement de plus courte durée donc susceptibles d'être impactés par les réductions des distances-temps liées à l'amélioration du réseau routier, montre une croissance non négligeable depuis 2003 (encore une fois, soulignons le manque de recul dans le temps vis-à-vis de l'ouverture de l'A87). Après des années 2000 et 2001 décevantes, en raison des effets du naufrage de l'Erika, il est cependant probable que la croissance constatée depuis 2003 est, avant tout, à mettre en perspective avec **la mise en place des 35 heures\*\***. La meilleure accessibilité du territoire vendéen participe néanmoins à faciliter ces nouveaux déplacements.

**Évolution des nuitées hors saison entre 1997 et 2005\***  
(janvier à mai et octobre à décembre)



Pour conclure ce bref regard l'activité touristique, on évoquera enfin l'évolution de la fréquentation du Grand Parc du Puy du Fou, 4<sup>ème</sup> parc à thèmes français en nombre de visiteurs. Depuis l'ouverture de l'A87 (en juin 2003 jusqu'aux Essarts, l'échangeur du Bocage permettant d'accéder directement à la commune des Epesses ayant été ouvert en juin 2005), la fréquentation du parc a évolué significativement. Établie à 726 000 visiteurs en 2002, cette dernière est passée à 760 000 en 2004 puis à 825 000 en 2006 (soit +13,6% en 4 ans). La situation du parc, à proximité des échangeurs des Herbiers et du Bocage, mais aussi l'amélioration du réseau routier infra-départemental facilitant l'accessibilité du parc depuis la côte vendéenne notamment en saison estivale, ont certainement contribué à la hausse constatée de la fréquentation sur les dernières années. Il convient néanmoins de souligner que cette hausse de la fréquentation s'est aussi réalisée conjointement à un fort développement des attractions proposées (4 spectacles supplémentaires depuis 2003).

\*\* - L'application des lois sur l'aménagement et la réduction du temps de travail à toutes les entreprises est effective en janvier 2002.

## 4 – Vers une polarisation de l'activité en Vendée ?

À la vue des diverses analyses relatives à l'évolution de l'emploi et de l'activité en Vendée sur la dernière décennie, force est de constater que la mise en service d'une infrastructure routière n'interagit pas systématiquement de la même manière selon les territoires qu'elle dessert.

### **4 1 – Synthèse des effets du désenclavement sur l'activité économique en Vendée**

Nous pouvons schématiser globalement la corrélation entre infrastructure de transport et développement économique en Vendée de la manière suivante :

⇒ **Les autoroutes A83 et A87 ont probablement renforcé le fort développement économique que connaissait, depuis plusieurs années (voire décennies), le Haut-Bocage vendéen.** Ce triangle nord-ouest formé par les deux autoroutes (auparavant déjà délimité par les routes nationales RN160 et RN137) apparaît comme une zone à fortes croissances aussi bien en terme de créations d'emplois que d'entreprises. **L'A83 et l'A87 ont, également, contribué à l'émergence ou à l'affirmation de nouveaux pôles d'emplois secondaires au sein de cet espace** : Les Essarts, St Georges-de-Montaigu ou encore Boufféré. Ces communes ont su profiter à la fois de leur situation vis-à-vis des autoroutes (nœuds logistiques) mais aussi, pour certaines d'entre elles, de la politique départementale d'implantation des Vendéopoles. Enfin, il convient de noter que le pôle majeur du Haut-Bocage, Les Herbiers, s'affirme progressivement au sein de ce territoire, et particulièrement en terme de services aux entreprises. Toutefois, sa position géographique lui confère un rayonnement relativement limité eu égard à l'attraction exercée par La Roche-sur-Yon à l'ouest, par Cholet à l'est et par la métropole nantaise pour les franges nord-est du département.

⇒ **L'A83 n'a pas permis d'engendrer une nouvelle dynamique de développement dans le Sud et le Sud-Est de la Vendée** (excepté pour la commune de Ste Hermine qui a profité de l'implantation d'un Vendéopole). Les caractéristiques intrinsèques du quart sud-est vendéen relevés sur les dernières décennies (indicateurs démographiques globalement moins favorables, tissu communal fait de nombreuses petites communes rurales, croissance économique plus faible, tissu économique moins dense et plus polarisé,...) restent déterminantes et n'ont pas été infléchies, ne serait-ce que faiblement, par le désenclavement autoroutier. L'enjeu de la réalisation de l'A831 (Fontenay / Rochefort) constitue un espoir très fort pour le Fontenaisien eu égard au rôle qu'il pourrait être amené à tenir en qualité de nœuds multimodal. Reste toutefois, que ces espoirs reposent, sur des décisions exogènes : en l'occurrence, la politique du port autonome de La Rochelle-La Pallice, ses capacités à développer ses trafics conteneurisés dans les années à venir et ses choix d'organisation de la desserte de son arrière-pays via l'éventuelle implantation d'un port sec (une concurrence entre les territoires du Fontenaisien et de l'agglomération niortaise existant d'ailleurs sur ce projet de port sec).

⇒ **La RN160 mise à 2X2 voies entre La Roche-sur-Yon et les Sables-d'Olonne a notamment contribué à l'émergence du pôle de la Mothe-Achard.** Cette commune a su parfaitement mettre à profit sa situation géographique à mi-chemin entre le pôle des Olonnes et le pôle yonnais. Plus globalement, il convient aussi de suggérer, en raison particulièrement de l'attraction qu'exerce ces territoires proches du littoral, que cet axe pourrait s'affirmer comme un futur axe fort de développement (migrations domicile / travail en nette croissance, futur contournement sud de La Roche-sur-Yon...).

⇒ **La départementale 763 à 2X2 voies reliant La Roche-sur-Yon à Montaigu a été l'infrastructure routière du département qui a engendré le développement le plus visible.** Cette 2X2 voies, orientée vers Nantes, connaît un développement quasi continu de zones d'activités sur une vingtaine de kilomètres. Elle apparaît dorénavant comme une véritable « vitrine » pour de nombreuses entreprises.

**La départementale 948 à 2X2 voies reliant La Roche-sur-Yon à Aizenay a également soutenu et sans doute accéléré le développement économique que connaît la commune d'Aizenay** depuis son désenclavement en direction de la Préfecture départementale.

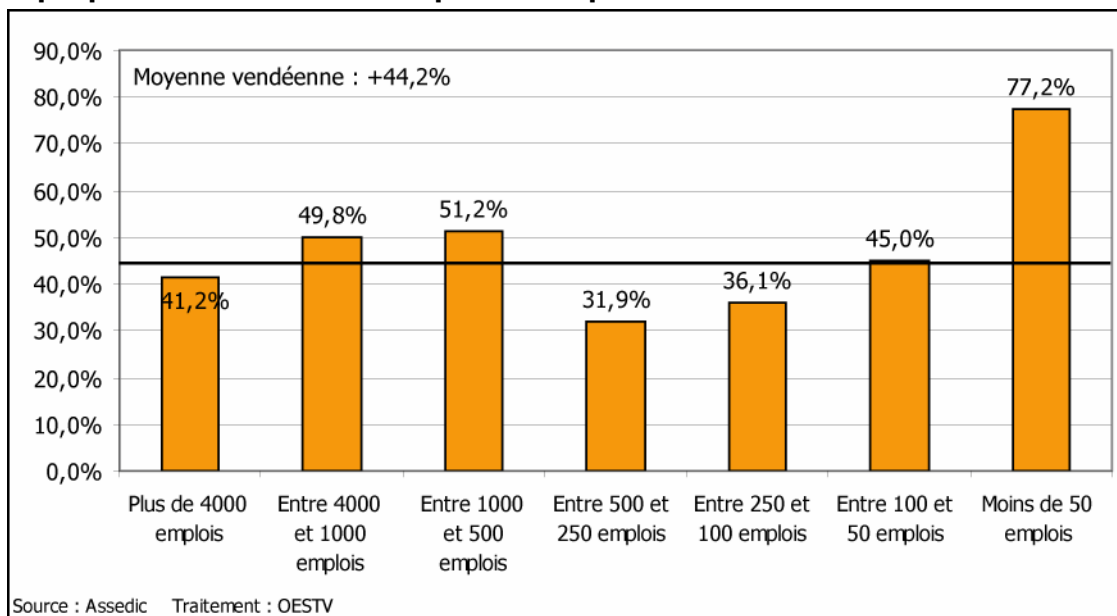
**C'est en définitive l'ensemble d'une large couronne située au nord et au nord/ouest de La Roche-sur-Yon qui s'est développée parallèlement au désenclavement routier et qui, de fait, a permis de renforcer le poids de cet espace au cœur du territoire vendéen.**

#### **4 2 – Le désenclavement routier de la Vendée a-t-il favorisé et/ou accéléré une polarisation de l'espace vendéen ?**

Derrière la mise à jour de ces quelques impacts les plus perceptibles du désenclavement routier sur l'activité économique, il est cependant essentiel de souligner plus globalement que **les principaux pôles d'emploi ont maintenu leur position sans toutefois accroître de façon sensible leur domination.** Si l'on regarde le poids cumulé des quatre premiers pôles d'emplois dans les effectif salariés totaux en Vendée (La Roche-sur-Yon, Les Herbiers, Challans et Fontenay-le-Comte), on constate qu'il est passé de 31,2% en 1993 à 30,5% en 2005. La dynamique de création d'emplois n'a, en définitive, pas profité à ces communes plus qu'ailleurs.

La commune de La Roche-sur-Yon, qui constitue le seul pôle vendéen d'envergure régionale, concentrait 16,9% des emplois salariés recensés en Vendée en 1993 ; son poids a légèrement décliné au cours de la dernière décennie puisqu'il s'établit à 14,8% en 2005.

**Graphique 13 – Évolution de l’emploi salarié par tranche d’effectifs entre 1993 et 2005**



**Ce sont les communes possédant entre 500 et 4 000 emplois ainsi que celles ayant moins de 50 emplois recensés en 1993 qui ont affiché les dynamiques de création d’emploi les plus vigoureuses cours des 12 dernières années.**

Les pôles d’emplois secondaires (500 à 4 000 emplois) ont enregistré une croissance supérieure à la moyenne vendéenne (+44,2% entre 1993 et 2005) : +49,8% pour les communes entre 4 000 et 1 000 emplois (Les Essarts, St Gilles-Croix-de-Vie, St Hilaire-de-Riez ...) et +51,2% pour les communes entre 1 000 et 500 emplois (St Georges-de-Montaigu, Ste Hermine ou encore la couronne nord de La Roche-sur-Yon avec Mouilleron-le-Captif et Le Poiré-sur-Vie). Ces strates « entre 4 000 et 1 000 emplois » et « entre 1 000 et 500 emplois » concernent près de la moitié des gains d’emplois salariés enregistrés en Vendée sur la période observée (23 987 emplois sur 48 907).

Les croissances relatives les plus importantes ont été observées dans les petites communes, celles ne regroupant pas plus de 50 emplois en 1993. Elles ont affiché une croissance de leurs effectifs salariés de +77,2% entre 1993 et 2005, croissance largement supérieure à la moyenne vendéenne (notamment des communes comme la Chapelle-Achard ou la Boissière-des-Landes qui sont passées, respectivement, de 14 et 19 emplois en 1993 à 381 et 131 emplois en 2005). Toutefois, il convient de relativiser cette évolution dans la mesure où cette dynamique concerne un gain de 1 411 emplois entre 1993 et 2005 soit seulement 2,9% des gains d’emplois totaux relevés en Vendée pendant cette période.

A l’inverse, ce sont **les communes situées entre 500 et 100 emplois, dénombrés en 1993, qui ont connu les dynamiques les moins fortes** (8 à 12 points en dessous de la croissance moyenne de l’emploi observée en Vendée entre 1993 et 2005).

**Cette analyse illustre en définitive le maintien d’un modèle de développement relativement équilibré du territoire vendéen. Le poids stagnant des principaux pôles vendéens dans l’emploi salarié total, l’apparition ou**

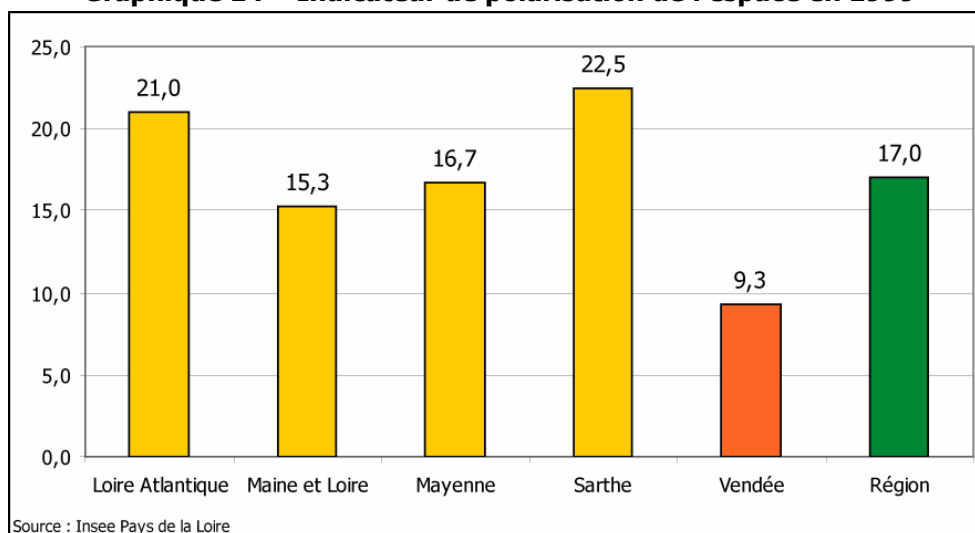
**l'affirmation de nouveaux pôles secondaires ou encore, le dynamisme de nombre de petites communes en témoignent.**

**✓ Analyse de la polarisation de l'espace vendéen**

La répartition géographique relativement équilibrée de l'activité économique sur le territoire vendéen se traduit aussi dans le faible niveau de polarisation de son espace en comparaison notamment de la situation observée dans des autres départements ligériens.

**L'indicateur de polarisation<sup>19</sup> de l'espace établi par l'Insee, s'élève pour l'ensemble de la Vendée à 9,3 en 1999.** Concrètement, cela signifie que 9,3% des actifs vendéens occupés résidant à l'extérieur de l'unité urbaine de La Roche-sur-Yon (principale unité urbaine en Vendée) travaillent dans cette unité urbaine. Cette proportion est la plus faible des départements de la Région dont la moyenne s'élève à 17,0%.

**Graphique 14 – Indicateur de polarisation de l'espace en 1999**



D'une manière générale, l'activité économique tend à se concentrer. L'Insee<sup>20</sup> a ainsi calculé que sur l'ensemble des Pays de la Loire, 70,0% des emplois sont localisés sur seulement 10,0% de l'espace régional en 1999 au lieu de 66,0% en 1975.

Les vendéens sont également de plus en plus nombreux à se rendre dans les pôles urbains pour travailler, sans y résider par ailleurs. Cette évolution est significative du mouvement de concentration des emplois. **Sur l'ensemble du département, la valeur de l'indicateur de polarisation de l'espace (4,0% en 1975) a ainsi plus que doublé en 25 ans (9,3% en 1999).**

<sup>19</sup> - Indicateur de polarisation : part des actifs d'une zone (département, zone d'emploi...) travaillant dans la principale unité urbaine parmi la population active occupée de ce même espace mais vivant à l'extérieur de l'unité urbaine. L'unité urbaine = ville centre + sa banlieue (voir Annexe 4)

<sup>20</sup> - « Habiter en périphérie et travailler au centre » - Insee Pays de la Loire – Référence n°33 – Mars 2001

La progression a été cependant moins sensible en Vendée que dans les autres départements de la Région. Le développement économique ne se concentre donc pas fortement.

**Tableau 23 – Évolution de la polarisation de l'espace** (indicateur de polarisation)

	1975	1982	1990	1999	Evol 75/99	Evol 90/99
Loire Atlantique	7,9	12,5	16,9	21,0	13,1	4,1
Maine et Loire	5,2	8,9	12,0	15,3	10,1	3,3
Mayenne	6,2	9,3	12,7	16,7	10,5	4,0
Sarthe	10,4	15,2	19,1	22,5	12,1	3,4
Vendée	4,0	6,9	8,4	9,3	5,3	0,9
Région	6,8	10,6	13,9	17,0	10,2	3,1

Source : Insee Pays de la Loire

Il est surtout remarquable de noter que la progression de la croissance du mouvement de polarisation de l'espace s'est ralentie en Vendée au cours de la décennie 90 (début du désenclavement routier de la Vendée) par rapport à l'évolution constatée dans les années 80, alors qu'il s'est maintenu voire accéléré dans les autres départements de la Région.

Il est donc bien légitime de penser que l'infrastructure routière ne joue pas ou peu de rôle dans la polarisation de l'espace vendéen.

**Par zone d'emplois, on distingue néanmoins deux types d'évolutions de l'indicateur de polarisation** (voir carte des zones d'emplois page 126 - Partie III) :

- **Les zones de La Roche-sur-Yon et de Vendée-Ouest** (unité urbaine de référence des Olonnes – cf. Annexe 4) où l'évolution de l'indicateur a été ou inférieure ou conforme à la moyenne départementale.
- **Les zones de Vendée Sud** (unité urbaine de référence de Fontenay-le-Comte) **et de Vendée-Est** (unité urbaine de référence des Herbiers) où l'évolution, bien que modeste, a été supérieure à celle enregistrée en moyenne en Vendée.

**Tableau 24 – Évolution de l'indicateur de polarisation par zone d'emploi**

	1975	1982	1990	1999	Évol. 75/99	Évol. 90/99
La Roche-sur-Yon	16,2	26,3	30,8	31,6	+15,4%	+0,8%
Vendée-Est	1,9	3,0	4,9	6,6	+4,7%	+1,7%
Vendée-Sud	6,6	9,2	12,0	14,7	+8,1%	+2,7%
Vendée-Ouest	1,7	2,6	4,2	5,2	+3,5%	+1,0%
Vendée	4,0	6,9	8,4	9,3	+5,3%	+0,9%

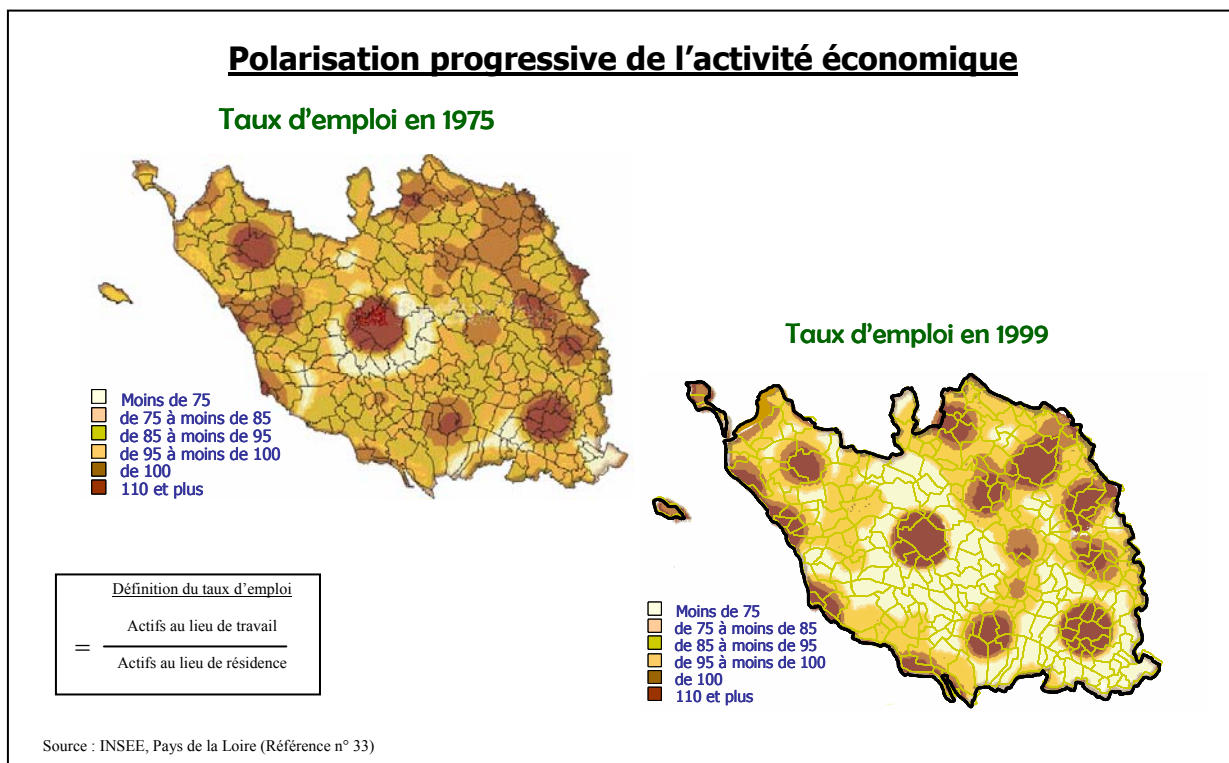
Source : Insee Pays de la Loire



C'est donc dans la zone d'emplois de La Roche-sur-Yon que la polarisation est la plus forte sur depuis 1975, mais c'est dans la zone de Fontenay-le-Comte que le mouvement s'est le plus accru au cours des années 90.

✓ **L'évolution du taux d'emploi en Vendée**

**Carte 45 – Taux d'emploi en 1975 et en 1999**



La comparaison du taux d'emploi (actifs au lieu travail / actifs au lieu de résidences) par commune observée en 1975 et en 1999 est intéressante car elle révèle l'évolution du degré d'autonomie économique des communes et confirme la manière dont se structure le territoire vendéen.

La comparaison des deux cartes montre :

- **Le développement équilibré de la Vendée** dans la mesure où la polarisation de l'activité économique s'est faite au profit de nombreux pôles, répartis sur l'ensemble du département.
- La confirmation des cinq pôles de premier rang avec une diffusion autour de certaines communes contiguës.
- La diminution très nette du taux d'emploi autour de La Roche-sur-Yon, Luçon et Fontenay-le-Comte, ce qui révèle l'attraction économique qu'exercent ces villes.

- **L'émergence de quelques nouveaux pôles** qui ont ou acquis ou conservé une certaine autonomie économique : citons Aizenay et la Mothe-Achard. Citons également Ste Hermine dans le Sud Vendée. En revanche, le pôle de Coëx, qui ressortait nettement en 1975, a décliné et s'est déplacé vers St Gilles Croix de Vie/St Hilaire de Riez.
- **La nouvelle organisation du bocage vendéen.** Cette zone dominée par le modèle des usines à la campagne, n'échappe pas à la concentration, même si le phénomène reste de faible intensité. On voit toutefois nettement apparaître des pôles, Les Herbiers bien sûr, Montaigu, mais aussi Les Essarts, Pouzauges. Le mouvement de concentration est donc multipolaire.

Pour conclure, on peut affirmer que **la Vendée connaît**, au même titre que les autres départements de la Région, **une concentration de son activité économique. Toutefois, cette dynamique de polarisation demeure bien inférieure à la moyenne régionale et s'est même ralentie depuis les années 90, période de commencement du désenclavement vendéen. Ceci laisse donc à penser que le désenclavement routier de la Vendée a finalement peu contribué à la polarisation de son espace et qu'il n'a pas transformé les équilibres de l'organisation du territoire vendéen.**

## **Encadré n°4**

### **Évaluation des effets de la mobilité sur un territoire**

#### **Exemple d'une méthode synthétique de monétarisation de la mobilité**

*La question du potentiel des territoires<sup>21</sup> apparaît en définitive au centre des réflexions relatives aux méthodes de mesure des impacts de la mobilité. L'analyse fine des dynamiques socio-économiques observées sur le temps long en Vendée nous a amené à identifier divers types d'espaces aux évolutions dissemblables eu égard à leurs atouts et faiblesses intrinsèques. Les effets de l'arrivée d'une infrastructure de transport rapide dans un territoire peuvent ainsi apparaître aussi nombreux que le nombre de territoires observés.*

*D'autres méthodes d'évaluation des impacts de la mobilité sur les territoires n'englobent pas l'analyse de l'ensemble de ces dynamiques socio-économiques mais cherchent plus spécifiquement à mesurer et à localiser de façon synthétique les gains potentiels de performance économique qu'est susceptible de générer l'arrivée d'une infrastructure routière rapide sur un territoire.*

*Dans le cas présenté dans cet encadré (**contribution réalisée par la Fédération Nationale des Travaux Publics dans le cadre d'une collaboration à cette étude**), seul le critère « mobilité » est pris en considération pour évaluer ces gains de performance économique à travers les effets de la réduction des distances-temps et l'amélioration consécutive de l'accessibilité potentiel aux emplois dans un temps de parcours donné (moyenne constatée des temps de parcours consacrés aux migrations domicile / travail, soit 40 minutes).*

#### **Infrastructures routières et performances économiques des territoires**

La Fédération des Travaux Publics a mis en place en 2005 une méthodologie pratique d'évaluation des retombées économiques locales des infrastructures routières, et ce à partir des travaux théoriques de Jean Poulit sur les performances économiques des territoires. Cette méthode d'évaluation répond à un réel besoin des acteurs des débats publics qui manquent d'éléments pour défendre un projet sous l'angle économique.

#### **Les performances économiques : qu'est-ce que c'est ?**

On peut définir la pertinence de nouvelles infrastructures routières en évaluant l'amélioration de l'accessibilité aux emplois qu'elles vont permettre. Jean Poulit parle d'accroissement des performances économiques des territoires.

Par exemple, l'autoroute A831 permettrait, en partant de Fontenay-le-Comte (Vendée), de se rendre à Rochefort (Charente-Maritime) en 35 minutes au lieu de 65 minutes actuellement. Les opportunités d'emplois s'en trouvent automatiquement accrues.

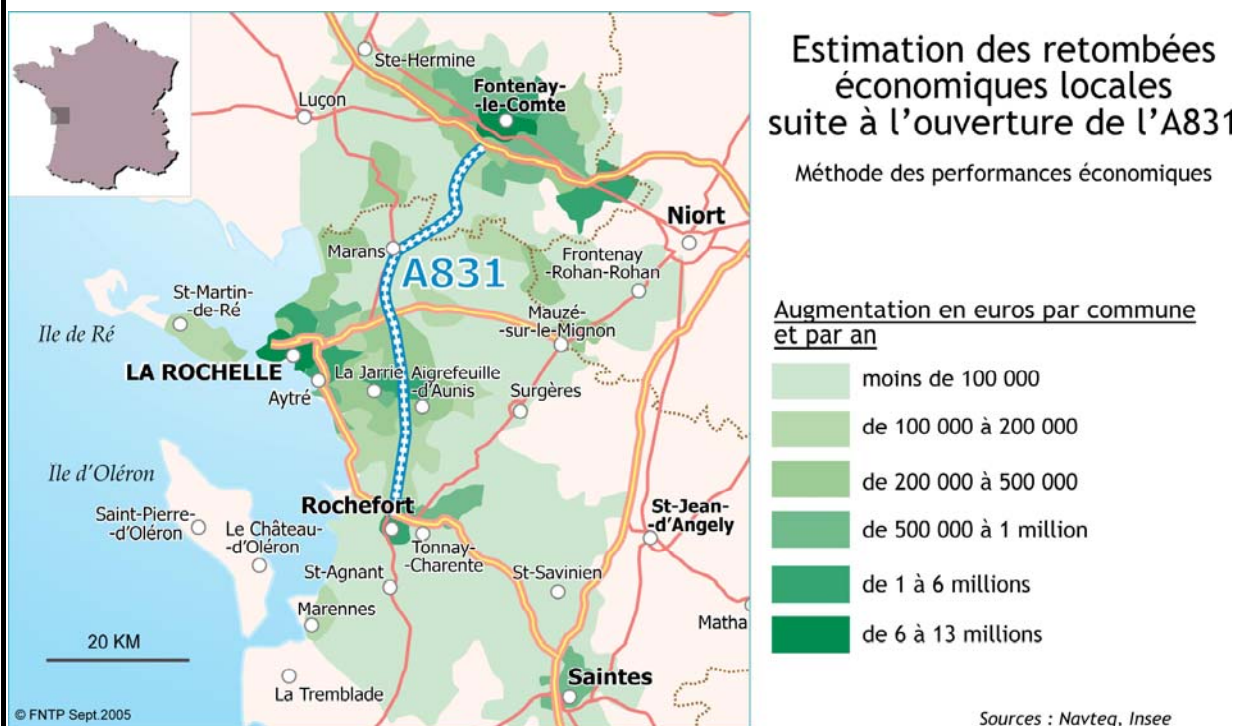
<sup>21</sup> - Comme suggéré en introduction de cette partie, nous entendons par potentiel d'un territoire : ses atouts et difficultés, son organisation spatiale (maillage urbain, degré de polarisation), son attractivité plus ou moins forte sur les populations et les activités, son terreau d'activités plus ou moins fertile et ses capacités à les renouveler, la préexistence de motifs d'échanges plus ou moins soutenus...

### Création d'un pôle cartographique à la FNTF

La FNTF s'est équipée d'une base de données routière et d'un outil de navigation sur ce réseau. Pour chaque commune, l'application de la formule donnée dans l'instruction du 25 mars 2004<sup>22</sup> permet de déterminer le supplément de richesse annuelle induit par l'ouvrage en se référant au nombre d'emplois commodément accessibles (dans les 40 minutes hors trajets terminaux) avant et après réalisation de l'ouvrage à partir du centre de la commune.

### Exemple de l'A831

Le projet A831 est une liaison d'environ 64 kilomètres devant relier l'A83 (à partir de Fontenay-le-Comte) à l'A837 (à Rochefort au sud). La déclaration d'utilité publique est parue au journal officiel le 13 juillet 2005 mais pour l'instant, le projet est au point mort. L'A831 doit permettre de favoriser les échanges locaux entre le Sud Vendée et la Charente-Maritime. Il est donc intéressant de tester le projet sous l'angle des performances économiques des territoires.



L'augmentation totale des performances économiques est d'environ 67 millions d'euros par an. Si l'on regarde les retombées par actif, c'est dans la zone de Fontenay-le-Comte que l'on bénéficierait le plus de l'infrastructure car la petite ville est mise en relation avec la Rochelle (dans les 40 minutes retenues), alors qu'il faut 50 minutes actuellement pour faire ce trajet. La représentation des retombées par commune montre un impact équivalent pour les deux agglomérations urbaines.

<sup>22</sup> - Instruction cadre du ministère de l'Équipement et des Transports en date du 25 mars 2004

## Intérêt de la méthode

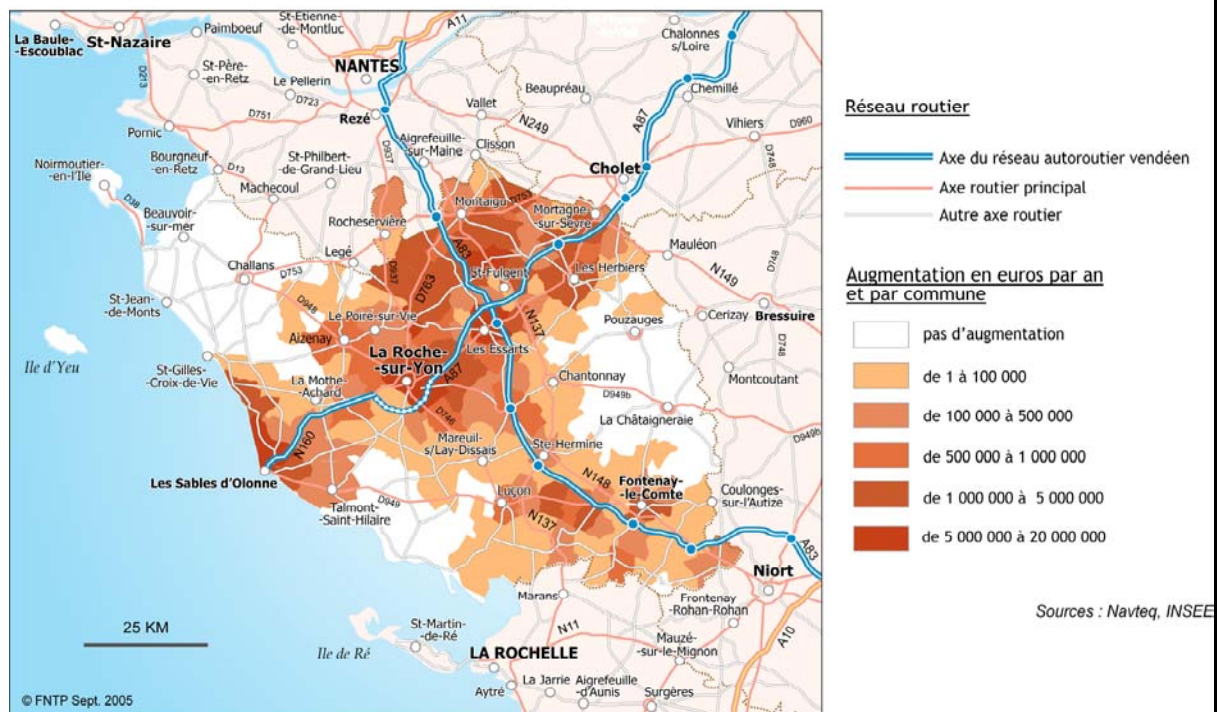
**Cette méthode répond à un réel besoin d'évaluation** car le bilan socio-économique tel qu'il est réalisé par les services du ministère de l'Équipement intègre tellement de critères que le résultat est difficile à interpréter. Il semblerait que les acteurs locaux comme les FRTP, les CCI..., soient souvent dépourvus d'indicateurs chiffrés pour défendre les projets d'infrastructures. Elle permet en outre de **visualiser la répartition dans l'espace des retombées économiques** attendues localement grâce à la cartographie et de hiérarchiser les différents tracés proposés.

## Test : aurait-on fait une bonne prévision de la géographie du développement vendéen par cette méthode ? Analyse rétrospective des effets du désenclavement autoroutier de la Vendée

Bien sûr, il s'agit d'une évaluation d'un potentiel de développement et bien d'autres facteurs rentrent en ligne de compte. Il nous a semblé intéressant de mesurer les retombées que l'on aurait pu prévoir, dans les années 80, du futur désenclavement de la Vendée par l'A83 d'une part (Nantes – Niort), et l'A87 et la mise à deux fois de la N160 (Cholet – Les Sables) d'autre part.

Ces prévisions sont-elles conformes à la géographie du développement observée en Vendée ces vingt dernières années ? (*ndlr : à comparer avec l'ensemble des analyses effectuées dans cette 2<sup>ème</sup> partie*)

### Estimation des retombées économiques locales du désenclavement routier de la Vendée Méthode des performances économiques



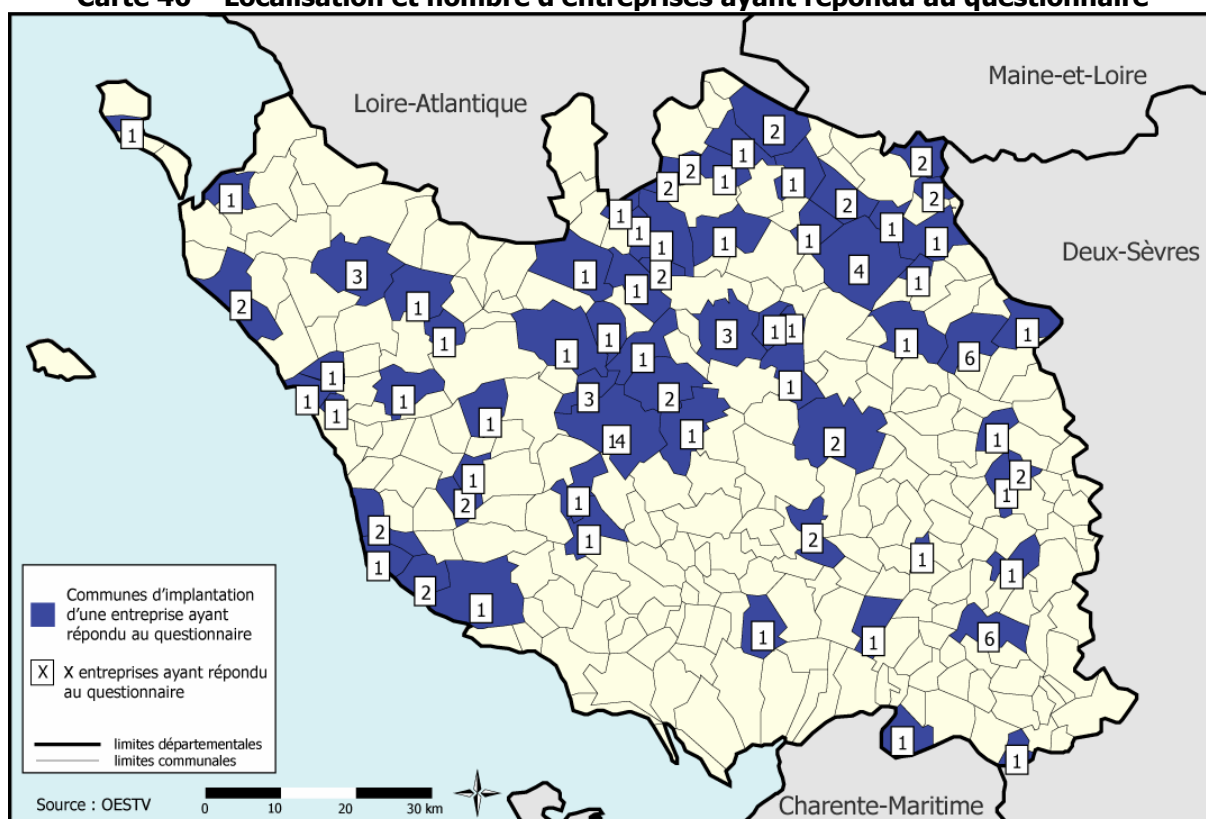


## PARTIE III – APPROCHE QUALITATIVE DES EFFETS DU DÉSENCLAVEMENT ROUTIER VENDÉEN ET DES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT

L'objectif de cette troisième et dernière partie est de permettre de saisir l'utilisation mais aussi la perception et l'appropriation des nouveaux liens de transport et des projets qui les ont accompagnés par les entreprises. Elle apporte une vision qualitative des effets réels et ressentis du récent désenclavement de la Vendée. Elle constitue en ce sens un complément intéressant à l'approche comparative des divers indicateurs quantitatifs (réalisée en Partie II) entre « un avant » et « un après » mise en service de l'infrastructure.

Cette troisième partie est exclusivement basée sur une enquête réalisée par l'Observatoire Économique, Social et Territorial de la Vendée auprès des entrepreneurs vendéens sur le rôle des infrastructures routières dans leur choix d'implantation et sur les effets du désenclavement routier sur l'activité de leurs structures. Un questionnaire (voir Annexe 5) a été envoyé à plus de 400 entreprises vendéennes situées sur l'ensemble du département.

Carte 46 – Localisation et nombre d'entreprises ayant répondu au questionnaire



La sélection des entreprises a été effectuée en fonction du nombre de salariés : toutes les entreprises vendéennes de plus de 50 salariés ont été enquêtées (sauf pour le secteur des

transports de marchandises où la limite a été fixée à plus de 30 salariés). Tous les secteurs d'activités (industries agroalimentaires, autres industries, construction, commerce, transport, services...) étaient donc représentés dans cette enquête.

**Le taux de réponse au questionnaire a été de 26%, soit 114 retours sur 435 envois.**

Soulignons enfin que la réalisation du questionnaire et l'étude des résultats se sont appuyées sur une méthodologie développée dans le cadre d'une thèse de doctorat « *Infrastructures autoroutières, mobilité et dynamiques territoriales* » soutenue en 2003 par Emmanuel Faivre, docteur en géographie de l'Université de Franche-Comté.

## **1 – L'importance du facteur de localisation « Proximité d'une autoroute ou d'une 2x2 voies » pour les entreprises vendéennes**

Les entreprises enquêtées ont été en premier lieu interrogées sur l'importance qu'elles accordent à différents facteurs de localisation. Leurs réponses ont ensuite été analysées au regard de différents critères : profil de l'établissement, localisation géographique, insertion spatiale de l'activité, intensité et organisation des transports. Chacun de ces critères est développé dans les lignes qui suivent après une présentation globale du classement des différents facteurs de localisation par les entreprises.

**La « Proximité d'une autoroute ou d'une 2X2 voies » apparaît comme le facteur de localisation le mieux classé par les entreprises vendéenne (3,22)<sup>23</sup>.**

**Tableau 25 – Classement des facteurs de localisation des entreprises**

<b>Rang</b>	<b>Facteurs de localisation</b>	<b>Moyenne</b>
<b>1</b>	<b>Proximité d'une autoroute ou d'une 2X2 voies</b>	<b>3,22</b>
<b>2</b>	<b>Disponibilité de la main d'oeuvre</b>	<b>3,13</b>
<b>2</b>	<b>Possibilité de stockage, stationnement et extension future</b>	<b>3,13</b>
<b>4</b>	<b>Qualité des locaux</b>	<b>3,03</b>
<b>5</b>	<b>Prix du terrain et des locaux</b>	<b>3,01</b>
6	Taux de la taxe professionnelle	2,92
7	Qualité de l'environnement	2,68
8	Tissu industriel existant	2,62
9	Services aux entreprises	2,57
10	Image du site	2,55
11	Proximité de la clientèle	2,53
12	Proximité des fournisseurs	2,19
13	Proximité d'un centre urbain	2,10
14	Existence d'aides publiques	2,07
15	Desserte ferrée	1,40

<sup>23</sup> - 1 → sans intérêt, 2 → peu important, 3 → important et 4 → très important



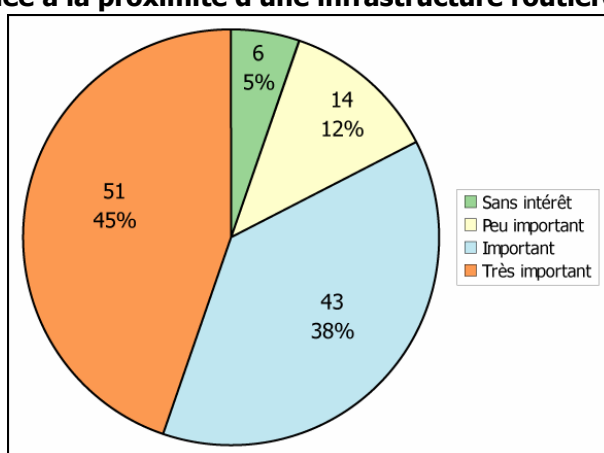
On notera également que la « **Disponibilité de la main d'œuvre** », la « **Possibilité de stockage** », la « **Qualité des locaux** » et le « **Prix du terrain** » apparaissent aussi comme des facteurs déterminants dans les choix d'implantation des entreprises.

A l'inverse, les facteurs de localisation « Desserte ferrée », « Existence d'aides publiques », « Proximité d'un centre urbain » et « Proximité des fournisseurs » apparaissent comme les moins importants aux yeux des dirigeants. Ils sont d'ailleurs souvent noté « sans intérêt » (notamment pour la desserte ferrée).

Avec une moyenne de 3.22, le facteur « proximité d'une autoroute et d'une 2X2 voies » est jugé **globalement important**<sup>24</sup> par 83% des entreprises enquêtées.

Seul 20 établissements estiment ce facteur comme **globalement peu important**<sup>25</sup>.

**Graphique 15 – Répartition des établissements enquêtés selon l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière rapide**



Pour prolonger ces premiers résultats, il est apparu nécessaire de les décliner selon un certain nombre de critères. Ces analyses ont pour objectif de mieux cerner les types et profils d'entreprises en fonction du poids qu'elles accordent au facteur de localisation « Proximité d'une autoroute et d'une 2X2 voies ».

## **1 1 – Facteur « Proximité autoroutes ou 2x2 voies » selon le profil de l'établissement**

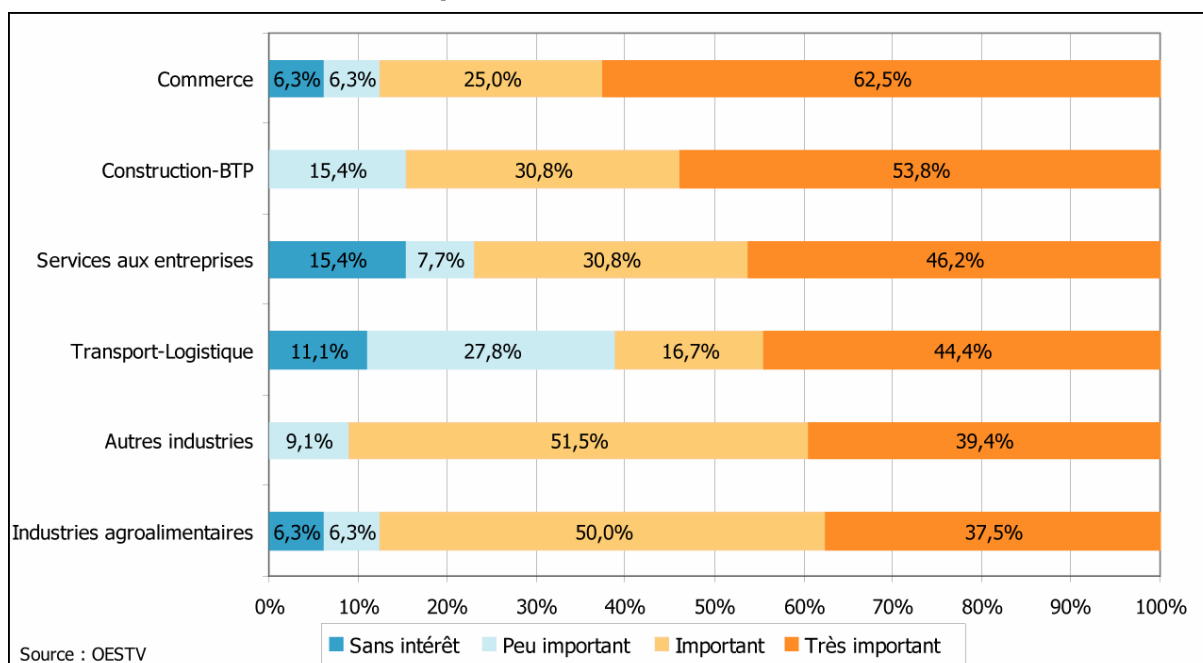
⇒ ***Le secteur d'activité de l'entreprise semble être un facteur discriminant***

Alors que dans le secteur du Commerce les entrepreneurs vendéens ont plébiscité (62,5%) la proximité d'une infrastructure routière comme facteur **très important** de localisation, l'Industrie paraît plus modérée (37,5% et 39,4% pour respectivement l'agroalimentaire et les autres industries). Toutefois, les entreprises industrielles vendéennes jugent ce facteur **important** à plus de 50%. Ainsi, environ 90% des entrepreneurs industriels jugent **globalement important** le facteur proximité d'infrastructures routières pour leur activité.

<sup>24</sup> - Globalement important = important + très important

<sup>25</sup> - Globalement peu important = peu important + sans intérêt

**Graphique 16 – Répartition de l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière rapide selon le secteur d'activité (en %)**



Étonnamment, les entreprises vendéennes jugeant le facteur « Proximité d'une infrastructure routière » globalement peu important sont plus représentées dans le secteur Transport-Logistique (38,9%). Les entreprises vendéennes du secteur Transport-Logistique ont mieux noté les facteurs « Taux de la taxe professionnelle » et « Possibilité de stockage » (respectivement 3,33 et 3,05 en moyenne) comme facteurs de localisation les plus importants.

⇒ *Les établissements sièges considèrent comme plus important le facteur « Proximité d'une infrastructure routière rapide ».*

**Tableau 26 – Nombre d'établissements sièges et non sièges selon l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière (en %)**

		établissement siège		établissement non siège	
<b>Sans intérêt</b>	<b>Globalement peu important</b>	4,5%	<b>15,7%</b>	8,0%	<b>24,0%</b>
<b>Peu important</b>		11,2%		16,0%	
<b>Important</b>	<b>Globalement important</b>	38,2%	<b>84,3%</b>	36,0%	<b>76,0%</b>
<b>Très important</b>		46,1%		40,0%	

Les établissements sièges sont plus sensibles à la proximité des infrastructures routières rapides que les établissements non sièges (près de 85% contre 76%). On peut considérer que les établissements assurant la direction des entreprises ont certainement davantage besoin d'une excellente connexion avec l'extérieur (accessibilité aux pôles de services, relations d'affaires, image de la société...).

Les établissements non sièges ont, pour leur part, davantage plébiscité le critère « disponibilité de la main d'œuvre » en tant que facteur de localisation déterminant.

⇒ **Les entreprises pluri établissements trouvent légèrement plus important le facteur « Proximité d'une infrastructure routière rapide » comparées aux entreprises mono établissements (83,6% contre 80,4%)**

**Tableau 27 – Nombre d'entreprises mono/pluri établissements selon l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière (en %)**

		Mono établissement		Pluri établissements	
Sans intérêt	Globalement peu important	3,9%	19,6%	6,6%	16,4%
Peu important		15,7%		9,8%	
Important	Globalement important	43,1%	80,4%	34,4%	83,6%
Très important		37,3%		49,2%	

On notera surtout qu'une entreprise pluri établissements sur deux considère la proximité d'une autoroute ou d'une 2X2 voies comme un facteur très important (49,2%), cela résulte essentiellement de la nécessité de bénéficier de bonnes connexions entre les différents sites d'une même entreprise.

⇒ **La place dans les réseaux de production (donneur d'ordre ou sous-traitant) pour les entreprises industrielles n'est pas un critère discriminant.**

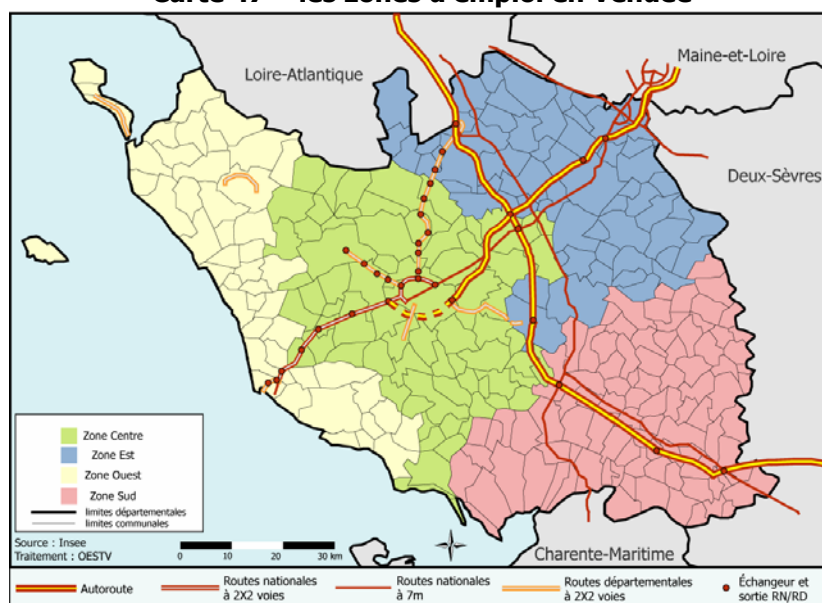
Aussi bien pour les donneurs d'ordre que pour les sous-traitants, le facteur proximité d'une autoroute ou d'une 2X2 voies est jugé globalement important par environ 87% des industriels vendéens interrogés.

⇒ **La taille de l'établissement (effectifs salariés, volume de chiffres d'affaires) n'apparaît pas comme un critère discriminant dans l'appréciation de l'importance du facteur « Proximité d'une autoroute ou d'une 2x2 voies ».**

## **1 2 – Facteur « Proximité des autoroutes ou d'une 2x2 voies » selon la localisation géographique de l'établissement**

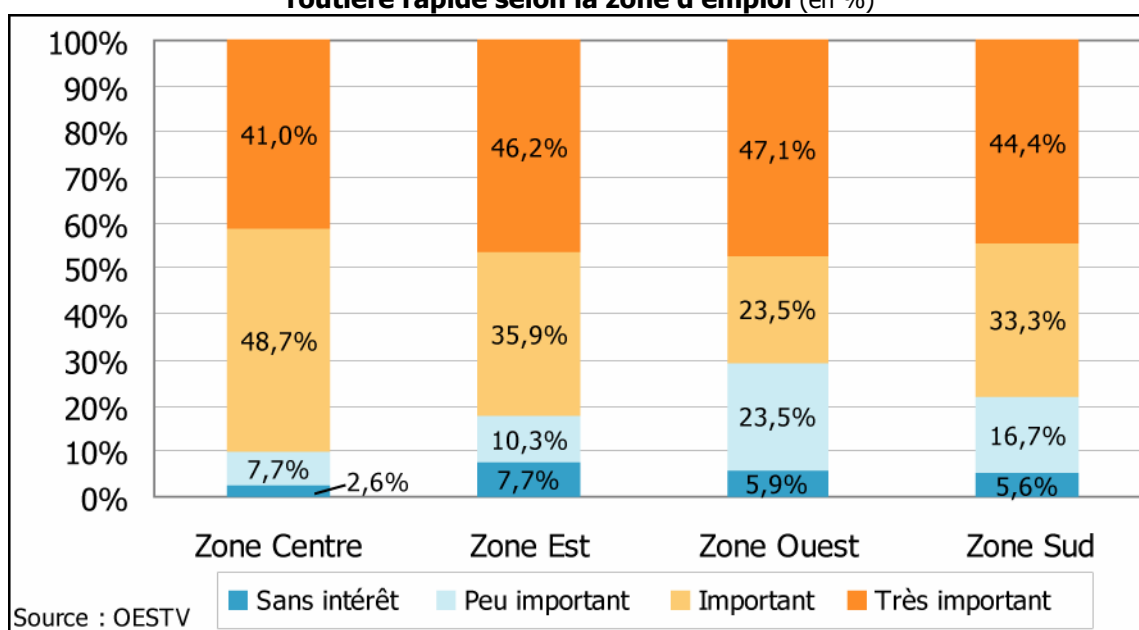
⇒ **La localisation géographique de l'établissement semble être un facteur discriminant.**

**Carte 47 – les zones d'emploi en Vendée**



**Définition zonage** : Une **zone d'emploi** est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent. Le découpage en zones d'emploi est effectué conjointement par l'Insee et les services statistiques du Ministère du Travail. Les déplacements domicile-travail constituent la variable de base pour la détermination de ce zonage. Le découpage respecte nécessairement les limites régionales et le plus souvent les limites cantonales (et donc à fortiori départementales).

**Graphique 17 – Répartition de l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière rapide selon la zone d'emploi (en %)**



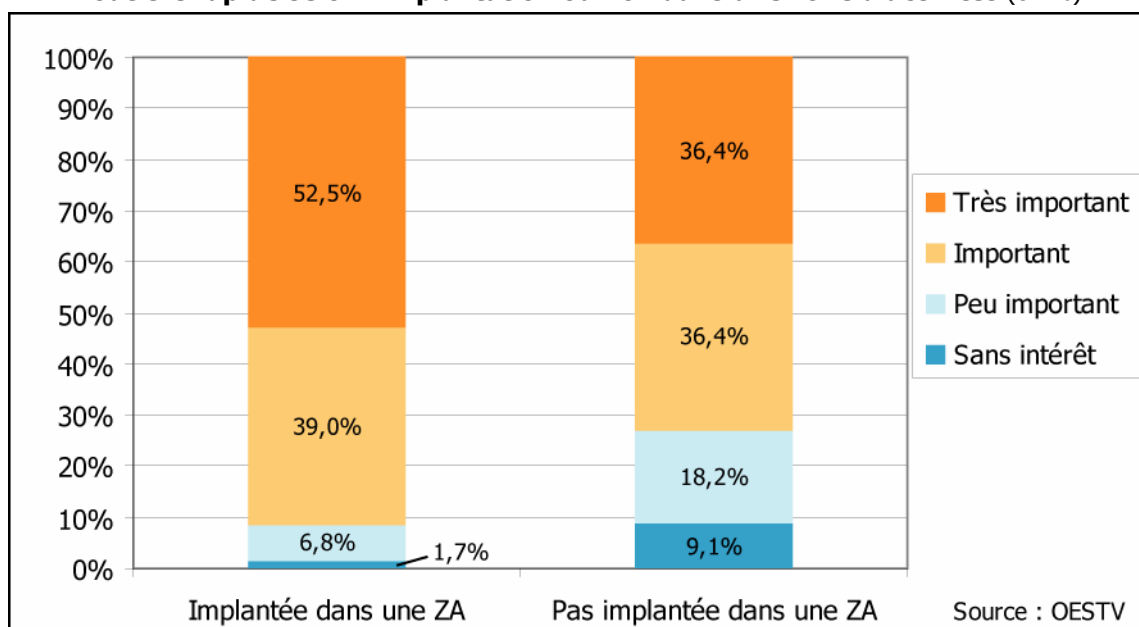
**Les entrepreneurs vendéens implantés dans la Zone Centre attribuent un poids élevé pour le facteur « Proximité d'une autoroute ou d'une 2X2 voies »** : ils sont près de 90% à jugé ce facteur globalement important. Ceci peut s'expliquer par le fait que cette zone est une de celles qui ont le plus profité des effets du désenclavement routiers et qui se trouvent aujourd'hui très bien desservie. **La Zone Est** (82% d'entreprises à juger la proximité d'une infrastructure routière globalement importante dans les choix de localisation) **propose une situation similaire**.

**A l'inverse, dans la zone Ouest qui est celle la moins bien desservie en terme d'infrastructures routières, les entreprises ne sont plus que 70% à jugé ce facteur comme globalement important.** Pour cette zone d'emploi, les facteurs de localisation « Possibilité de stockage, stationnement et extension future », « Prix du terrain et des locaux » et « Qualité des locaux » (respectivement 3.29, 3.18 et 3.18 en moyenne) sont placés devant le facteur proximité d'une infrastructure routière. La pression foncière qui s'exerce sur cet espace littoral et rétro-littoral n'est bien évidemment pas sans rapport avec le poids accordés à ces indicateurs (disponibilité et prix du foncier particulièrement). On peut aussi considérer que la moindre qualité des dessertes routières au sein de cet espace (qui est un fait avec lequel il faut composer) contribue nécessairement à orienter les choix de localisation des dirigeants vers d'autres facteurs qui leurs paraissent plus déterminants.

⇒ **L'implantation ou non dans une zone d'activités est un facteur discriminant**

Les entreprises implantées dans une zone d'activités sont clairement plus concernées par le facteur « Proximité d'une autoroute ou d'une 2x2 voies » comparée à celles non implantées dans une ZA. Elles sont plus de 91% à juger ce facteur comme globalement important contre 73% pour les entreprises non implantées dans une ZA. Elles sont même plus de 50% à le juger comme très important contre 36% pour celles non implantées dans une ZA.

**Graphique 18 – Répartition de l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière rapide selon l'implantation ou non dans une zone d'activités (en %)**



Il n'est pas surprenant de trouver de tels résultats eu égard à l'impact des infrastructures rapides sur la localisation des zones d'activités sur les 15 dernières années (cf. Partie I).

Les entreprises non situées dans une zone d'activité ont jugé plus important le facteur « Disponibilité de la main d'œuvre » (3,15 en moyenne).

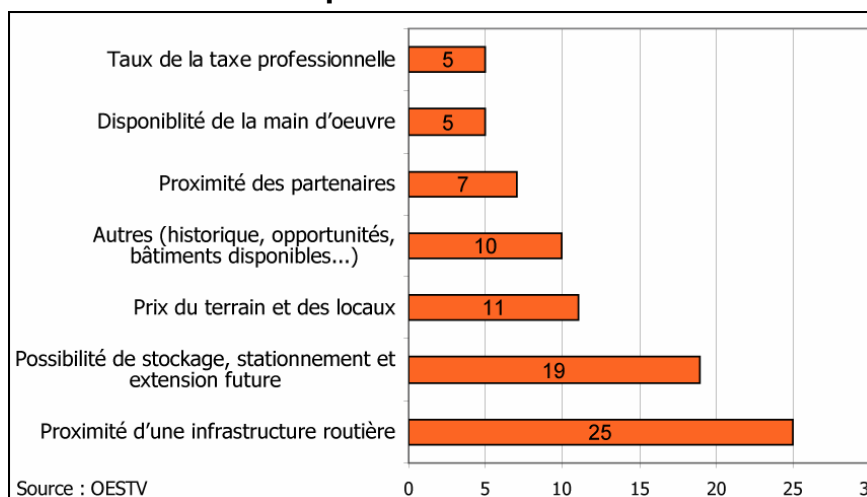
## **Encadré n°5**

### **Les zones d'activités : critères d'implantation des entreprises**

Dans notre échantillon d'entreprises, plus de la moitié (59 établissements sur 114 réponses au questionnaire) sont implantées dans une zone d'activités.

Les établissements implantés dans une zone d'activités ont jugé à 91% le facteur proximité d'une autoroute ou d'une 2X2 voies comme globalement important (contre 73% pour les établissements non implantés dans une ZA). Il reste cependant à déterminer si ce facteur « Proximité d'infrastructures routières rapides » est une raison essentielle à l'implantation des entreprises vendéennes tant il est vrai que ces zones sont généralement situées le long des grands axes vendéens. **Les entreprises implantées dans une ZA ont ainsi été interrogées sur les critères les ayant conduit à s'implanter dans une telle structure d'accueil** (à la question « *Quelle est la raison de votre implantation dans une ZA ?* » les entreprises pouvaient choisir 1 voire 2 critères maximum).

#### **Critères d'implantation dans une ZA**



**Les réponses à cette question confirment que la proximité d'une infrastructure routière est bien la première raison qui pousse les établissements à s'implanter dans une zone d'activités.** Ils sont 25 à penser cela, ce qui représente un peu plus de 42% des entreprises enquêtées et implantées dans une ZA. La possibilité de stockage, stationnement et extension future arrive en 2<sup>ème</sup> position des facteurs invoqués dans les choix de l'implantation dans une ZA (19 établissements). Il n'est pas étonnant de retrouver ces deux critères comme prédominants, les zones d'activités ayant en effet vocation à proposer ces deux critères. On constate ainsi que le fort développement des zones d'activités en Vendée depuis une 15<sup>aine</sup> d'années constitue une réponse adaptée aux besoins exprimés par les entreprises en matière de foncier disponible, d'accessibilité mais aussi de prix du terrain et/ou des locaux.

**En ce qui concerne les entreprises enquêtées non implantées dans une zone d'activité,** elles sont 75% à prétendre que leur localisation ne répond ni à un critère particulier ni à un besoin de localisation spécifique, ce qui représente 41 entreprises.

Pour ces entreprises non implantées dans une zone d'activité mais dont la localisation répond à un critère particulier (14 établissements), on retrouve principalement comme raisons spécifiques : la proximité d'une matière première (gisements d'argile, proximité de l'océan, eau souterraine salée ...) ou encore la proximité d'un centre urbain.

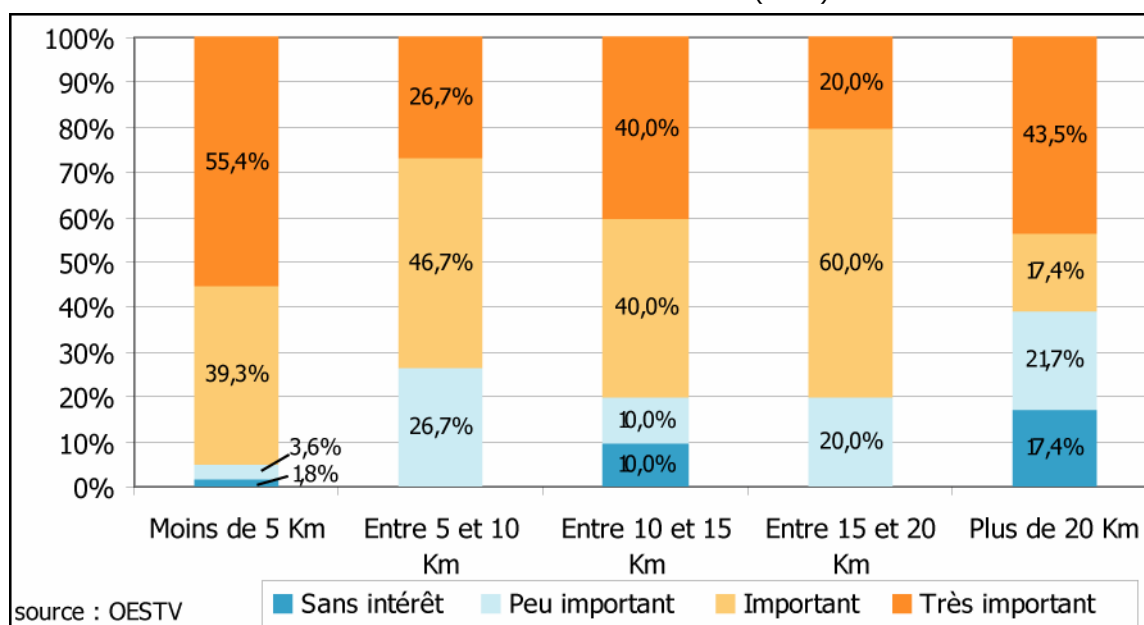


⇒ **La distance à l'infrastructure rapide est un facteur discriminant.**

Même si cela paraît logique, on note que les établissements situés très près d'un échangeur autoroutier ou d'un accès à une 2X2 voies (moins de 5 kilomètres) jugent le facteur proximité de cet équipement globalement important (près de 95% des établissements) alors que ceux situés relativement loin de ces axes (plus de 20 Km) sont « seulement » 60% à juger la proximité de l'infrastructure routière comme globalement importante.

*Remarque : Une question de l'enquête était relative à l'année de création (ou d'extension) de l'établissement. Cependant, cette question a été malheureusement peu renseignée par les enquêtés. Ainsi, il nous a été impossible de savoir si les entreprises de notre échantillon se sont implantées avant ou après la création des axes routiers. Il est donc difficile d'affirmer que les établissements se sont implantés à tel endroit en raison de l'infrastructure de transport.*

**Graphique 19 – Répartition de l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière rapide selon la distance à un échangeur autoroutier ou à un accès à une 2X2 voies (en %)**



A noter tout de même les 27% d'entrepreneurs vendéens qui sont situés entre 5 et 10 kilomètres d'une infrastructure routière et qui jugent ce facteur comme « Peu important ». On notera également que les entreprises situées à une distance supérieure à 20 Km d'un échangeur autoroutier ou d'un accès à une 2X2 voies ont jugés les facteurs « Possibilité de stockage, stationnement et extension future » et « Qualité des locaux » comme facteurs de localisation les plus importants (note de 3 en moyenne pour chacun).

## **Encadré n°6**

### **Distance à l'infrastructure routière rapide**

En comparant les distances entre les établissements et un échangeur autoroutier ou un accès à une 2X2 voies, on notera que ce sont, bien évidemment, les entreprises établies dans des zones d'activités qui sont situées les plus près de ces échangeurs : 64,4% des entreprises implantées dans une ZA se déclarent à moins de 5 kilomètres d'un tel accès. A l'inverse, ils ne sont que 32,7% dès lors qu'ils ne sont pas implantés dans une zone d'activité.

#### **Distance à un échangeur autoroutier ou à un accès à une 2X2 voies (en %)**

	<b>Moins de 5 Km</b>	<b>Entre 5 et 10 Km</b>	<b>Entre 10 et 15 Km</b>	<b>Entre 15 et 20 Km</b>	<b>Plus de 20 Km</b>
<b>Implantées dans une ZA</b>	64,4%	8,5%	8,5%	3,4%	15,3%
<b>Non implantées dans une ZA</b>	32,7%	18,2%	8,1%	14,5%	25,5%

Pour les 64,4% des établissements implantés dans une zone activité et situés à moins de 5 kilomètres d'un accès à une autoroute (ou 2X2 voies), 95% jugent le facteur proximité d'une route comme globalement important.

A l'inverse, les 25,5% des établissements non implantés dans une zone d'activité et situés à plus de 20 kilomètres d'un accès à une autoroute sont 57% à juger le facteur de localisation proximité d'une route comme globalement pas important.

**Néanmoins, pour ces établissements, éloignés de telles infrastructures, ils sont tout de même 54% à juger que cet éloignement à une infrastructure routière constitue une contrainte. 43% des établissements jugeant cet éloignement comme une contrainte estiment que ce facteur est une des raisons qui pourraient les pousser à re-localiser.**

**L'éloignement est encore davantage perçu comme une contrainte pour les établissements implantés dans une zone d'activités et situés à plus de 20 km d'un échangeur ou d'un accès à une 2X2 voies : 85,7% des établissements le jugent comme une contrainte). Un peu plus de la moitié estime que ceci pourrait les pousser à re-localiser.**

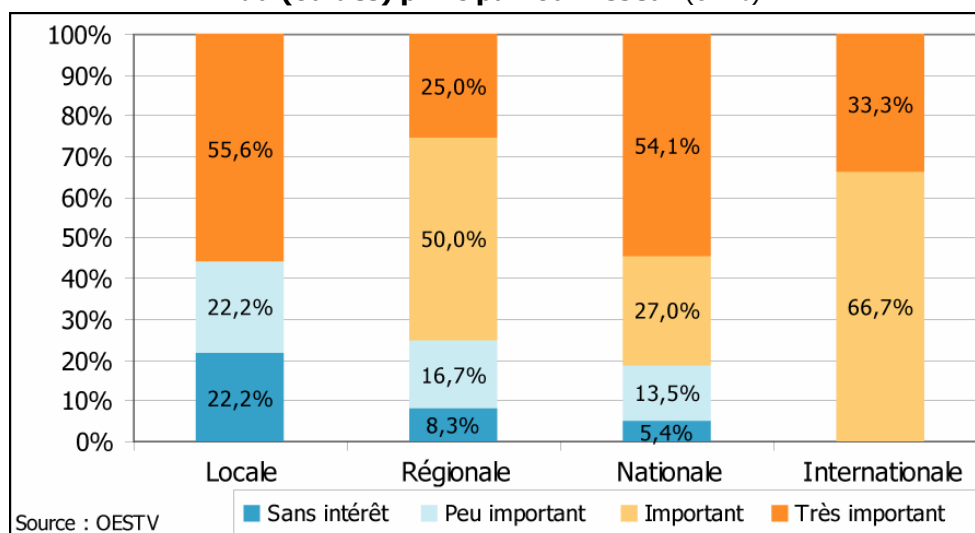
### **1 3 – Facteur « Proximité autoroutes ou 2x2 voies » selon l’inscription spatiale de l’activité de l’établissement**

Le questionnaire s’est également intéressé au lien potentiel entre le facteur « Proximité d’une autoroute ou d’une 2X2 voies » et la localisation du (ou des) principal<sup>26</sup> partenaire de l’entreprise pour chacun des cas suivants : les fournisseurs, les clients et les sous-traitants.

⇒ ***L’éloignement géographique du (ou des) principal fournisseur de l’établissement est un facteur discriminant.***

Plus l’aire géographique du principal fournisseur de l’établissement se trouve loin, plus l’entrepreneur vendéen juge comme important le facteur de localisation « Proximité d’une autoroute ou d’une 2X2 voies ».

**Graphique 20 – Répartition de l’importance attribuée à la proximité d’une infrastructure routière rapide selon l’aire géographique de localisation du (ou des) principal fournisseur (en %)**



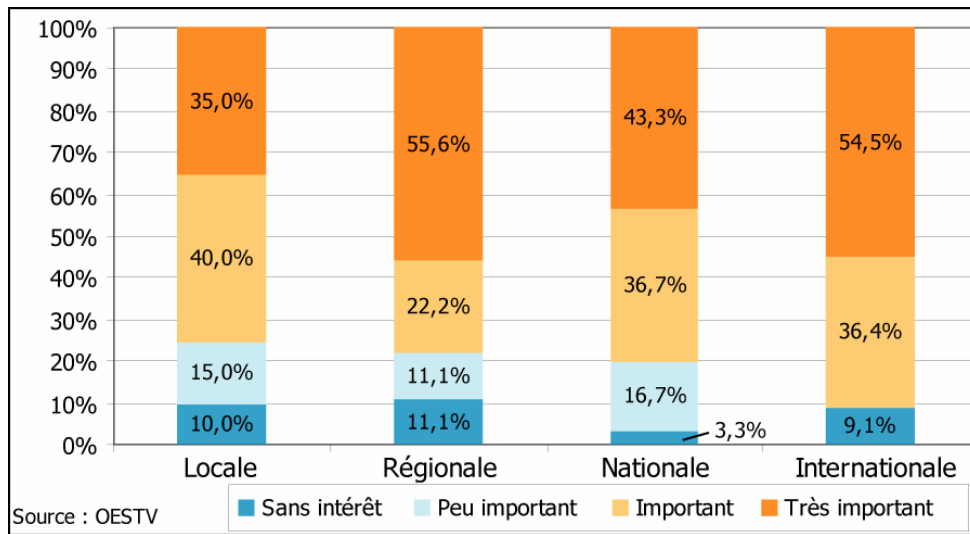
Les entreprises jugent à 55% le facteur « Proximité d’une infrastructure routière rapide » comme globalement important quand leur principal fournisseur est local (en Vendée), alors qu’elles sont 75% quand le principal fournisseur est régional, 81% national et 100% international.

⇒ ***L’éloignement géographique du (ou des) principal client de l’établissement est un facteur légèrement discriminant.***

Même constat que pour les fournisseurs, de façon toutefois moins nette : plus le client principal de l’établissement est dans une aire géographique éloignée, plus l’importance accordée au facteur proximité d’une infrastructure routière est grande.

<sup>26</sup> - Nous avons exclu de l’exploitation des résultats les entreprises possédant plusieurs partenaires principaux à différentes échelles géographiques, la difficulté pour ces entreprises étant de distinguer si l’importance ou non du facteur proximité d’infrastructure routière était liée aux partenaires locaux, régionaux, nationaux ou internationaux.

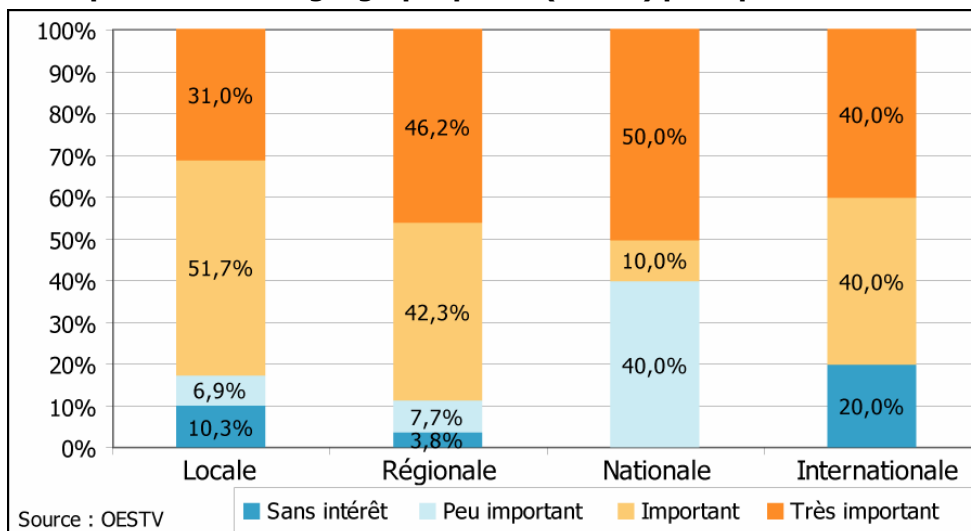
**Graphique 21 – Répartition de l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière rapide selon l'aire géographique de localisation du (ou des) principal client (en %)**



Les entreprises ayant leur principal client en local sont 75% à juger globalement important le facteur infrastructure routière alors qu'elles sont 78% quand le client principal est en régional, 80% en national et 91% en international.

⇒ *La localisation géographique du (ou des) principal sous-traitants de l'établissement n'est pas un facteur discriminant.*

**Graphique 22 – Répartition de l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière rapide selon l'aire géographique du (ou des) principal sous-traitant (en %)**



Globalement, il n'apparaît pas de corrélation entre l'éloignement de l'aire géographique dans laquelle s'inscrivent les principaux sous-traitants et le niveau d'importance accordé au facteur « Proximité d'une autoroute ou d'une 2x2 voies ». En effet, mise à part l'échelle nationale, les entreprises sont entre 80 et 90 % à juger ce facteur comme globalement important. Ce sont les entreprises qui sous-traitent à l'échelle régionale qui sont les plus nombreuses (88,5%) à juger globalement important ce facteur.

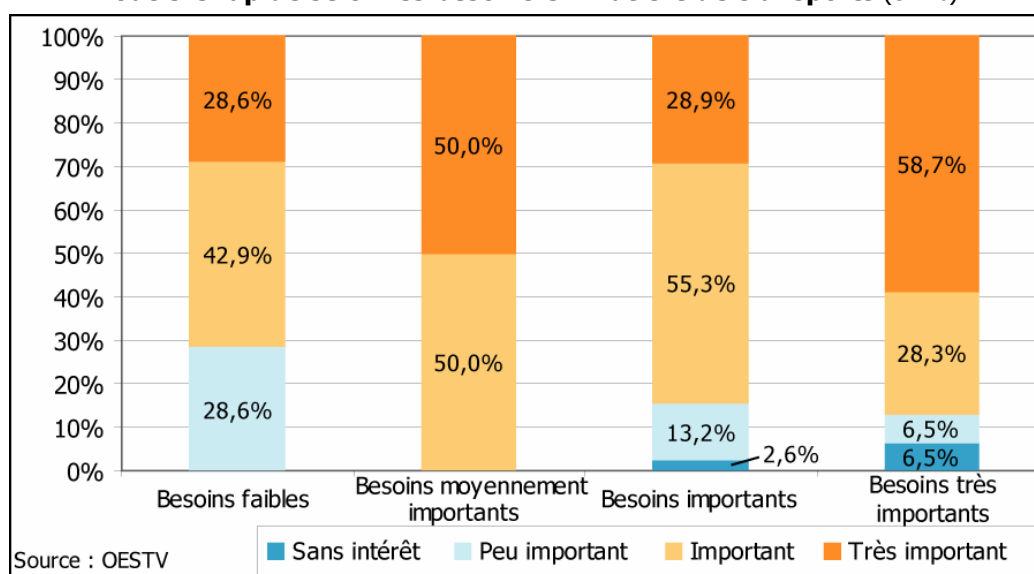
## **1 4 – Facteur « Proximité autoroutes ou 2x2 voies » selon l'intensité et l'organisation\* des transports des établissements**

\* Les entreprises de transports et de logistique n'ont pas pris part à cette partie du questionnaire ciblant essentiellement les besoins et l'intensité des transports des établissements enquêtés.

⇒ **Les besoins en matière de transport sont un facteur légèrement discriminant.**

Exceptés les établissements qui considèrent leurs besoins en matière de transport comme moyennement importants<sup>27</sup>, plus les établissements jugent leurs besoins en matière de transports importants, plus ils estiment également important le facteur proximité d'une infrastructure routière rapide.

**Graphique 23 – Répartition de l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière rapide selon les besoins en matière de transports (en %)**



Logiquement, les entreprises mesurant leurs besoins en matière de transports comme très importants ont jugé également le facteur proximité d'une infrastructure routière à près de 59% comme très important et à 87% comme globalement important.

Les entreprises ayant des besoins faibles en matière de transports ont estimé le facteur « proximité de la clientèle » comme le plus important (3,2 de moyenne).

**Il est à noter, à la vue des réponses apportées au questionnaire, que les entreprises vendéennes utilisent quasi exclusivement le transport routier (plus de 90% de notre échantillon n'utilise aucun autre mode de transport).** Pour les 10% pouvant être amenés à utiliser un autre mode la répartition est la suivante : ferroviaire 3%, maritime 3%, aérien 1% et maritime/aérien 2%.

<sup>27</sup> - Il est difficile de tenir compte des établissements qui jugent comme moyennement important leurs besoins en matière de transport puisqu'ils n'ont été que 6 dans ce cas là soit 6% des réponses aux questionnaires hors entreprises de transport routier de marchandises.

⇒ **La possession d'un parc de poids lourds en propre est un facteur très légèrement discriminant.**

Les établissements possédant leur propre parc de poids lourds jugent légèrement plus important le facteur « proximité d'une infrastructure routière rapide » comparé aux établissements ne possédant pas de parcs (87,5% contre 84%).

De plus, dans le cas des établissements qui externalisent la fonction de transport mais qui en assurent toutefois l'organisation, le critère « Proximité d'une infrastructure routière rapide » est jugé plus important que dans le cas d'entreprises ne gérant pas cette organisation (87,5% contre 81,8%).

⇒ **L'organisation logistique en flux tendus ainsi que l'utilisation d'une plate-forme logistique ne sont pas des facteurs discriminant.**

Les entreprises dont l'activité repose sur une organisation en flux tendus sont légèrement moins nombreuses à juger le facteur « Proximité d'une infrastructure routière rapide » comme globalement important comparé aux celles n'utilisant pas le système de flux tendus (84,6% contre 86,7%). Néanmoins, un établissement avec une organisation en flux tendus sur deux juge ce facteur comme très important (50%).

De même, les entreprises qui utilisent une plate-forme logistique sont moins nombreuses à juger le facteur proximité d'une infrastructure routière comme globalement important comparées aux entreprises n'en utilisant pas (81,6% contre 88,1%). Mais comme pour l'organisation en flux tendus, une entreprise sur deux utilisant une plate-forme logistique estime ce facteur comme très important (47%).

⇒ **Le coût du transport n'est pas un facteur discriminant.**

Le coût de transport est exprimé en pourcentage du prix de vente du produit.

**Tableau 28 – Répartition de l'importance attribuée à la proximité d'une infrastructure routière rapide au regard du coût de transport (en %)**

		coût < 5%		5% ≤ coût < 10%		coût ≥ 10%	
<b>Sans intérêt</b>	<b>Globalement peu important</b>	8,3%	<b>12,5%</b>	0,0%	<b>11,1%</b>	8,3%	<b>25,0%</b>
<b>Peu important</b>		4,2%		11,1%		16,7%	
<b>Important</b>	<b>Globalement important</b>	54,2%	<b>87,5%</b>	33,3%	<b>88,9%</b>	41,7%	<b>75,0%</b>
<b>Très important</b>		33,3%		55,6%		33,3%	

Ce sont les établissements affichant les coûts de transport les plus faibles qui sont les plus nombreux à juger le facteur infrastructure routière comme globalement important. Les établissements qui supportent un coût inférieur à 5% dans le prix de vente de leurs produits, sont 87,5% à considérer ce facteur comme globalement important, 88,9% pour ceux dont les coûts sont compris entre 5% et 10% et enfin, « seulement » 75% pour les établissements supportant des coûts de transport supérieurs à 10% du prix de vente de leurs produits.

## **1 5 – Synthèse de l'analyse du facteur de localisation « Proximité autoroutes ou 2x2 voies »**

Suite à ces analyses, une typologie des établissements selon l'importance qu'ils attribuent à la proximité de l'autoroute ou d'une 2X2 voies dans leurs choix de localisation peut être définie en fonction de leurs caractéristiques structurelles et organisationnelles. Il convient de rappeler que 83% des entreprises ayant répondues au questionnaire jugent globalement important le facteur proximité de l'autoroute ou d'une 2X2 voies dans leurs choix de localisation.

**Tableau 29 – Spécificités des établissements selon leur appréciation de l'importance de la proximité d'une autoroute ou d'une 2X2 voies dans leurs choix de localisation**

<b>Spécificités des établissements</b>	<b>Influence</b>	<b>Observations</b>
<b>Distance à l'infrastructure</b>	<b>++++</b>	<b>Plus les établissements sont établis près d'un échangeur autoroutier (ou d'un accès à une 2X2 voies) meilleure est l'appréciation de la proximité de l'infrastructure rapide.</b>
<b>Localisation des partenaires</b>	<b>++++</b>	<b>Plus l'aire géographique des partenaires d'échanges (fournisseurs et clients) augmente, meilleure est l'appréciation de la proximité de l'autoroute (ou 2X2 voies). Ceci étant légèrement moins vrai en ce qui concerne les sous-traitants.</b>
<b>Localisation géographique</b>	<b>+++</b>	<b>Selon les zones d'emplois, les établissements attribuent plus ou moins d'importance à la proximité de l'autoroute (ou 2X2 voies) dans leur choix de localisation : la zone Centre étant celle qui en accorde le plus (elle est la mieux desservie) au contraire de la zone Ouest (plus enclavée).</b>
<b>L'implantation dans une Zone d'Activités</b>	<b>+++</b>	<b>Les établissements implantés dans une Zone d'Activités sont plus nombreux à déclarer la proximité de l'autoroute (ou 2X2 voies) comme importante.</b>
Secteur d'activités	<b>++</b>	Ce sont essentiellement, et étonnamment, les entreprises du secteur transport/logistique qui attribuent le moins d'importance à la proximité de l'autoroute (ou 2X2 voies) dans leur choix de localisation.
Fonctions de décisions	<b>++</b>	Les établissements sièges sont plus nombreux à déclarer la proximité de l'autoroute (ou 2X2 voies) comme importante.
Intensité des transports	<b>++</b>	Plus les besoins en matière de transports sont importants, meilleurs est l'appréciation de la proximité de l'autoroute (ou 2X2 voies) ; ce facteur n'étant en définitive que très légèrement discriminant.
Taille	<b>+</b>	Pas de réelles différences selon la taille (effectifs salariés, volume de chiffre d'affaires) des établissements.
Place dans les réseaux de production	<b>+</b>	Pas de réelles différences selon la place occupée dans les réseaux de production (donneur d'ordre ou sous-traitant).
Organisation des transports	<b>+</b>	Pas de réelles différences entre les établissements possédant un parc de poids lourds, utilisant une plate forme logistique ou travaillant en flux tendus. De même, le coût de transport n'influence pas l'importance accordée à la proximité de l'autoroute (ou 2X2 voies) dans les choix de localisation.



## 2 – Perception des effets du désenclavement routier sur l'activité des entreprises vendéennes

Au-delà de l'analyse des critères de localisation des entreprises (et du poids estimé de la proximité des infrastructures rapides), **il nous est apparu par ailleurs intéressant d'interroger les dirigeants vendéens plus spécifiquement sur leur perception des effets du désenclavement routier sur leur activité.**

Ce second point permet ainsi de donner un éclairage sur l'impact du désenclavement routier sur l'organisation et la production des entreprises mais aussi de mettre à jour une appréciation de ces effets parfois plus subjective.

### 2.1 – Les effets du désenclavement routier de la Vendée ressentis par les entreprises

Tableau 30 – Les effets des autoroutes et 2X2 voies perçus par les établissements

Rang	Effets du désenclavement sur les établissements	Moyenne
1	<b>Amélioration de l'image de marque de la Région</b>	<b>2,89</b>
2	<b>Gain sur les délais de livraisons</b>	<b>2,86</b>
3	<b>Amélioration des échanges d'affaires</b>	<b>2,81</b>
4	Accroissement de la compétitivité	2,70
5	Amélioration de l'image de marque de l'entreprise	2,65
6	Amélioration de la productivité de l'entreprise	2,59
7	Gain sur les délais d'approvisionnements	2,53
8	Gain sur les prix de revient	2,47
9	Élargissement de la zone d'approvisionnements	2,26
10	Élargissement de la zone de diffusion des produits	2,19

**Les effets touchant la fonction de direction (amélioration de l'image de marque de la Région, des échanges d'affaires et de l'image de l'entreprise) sont les mieux notés.** La première place de « l'amélioration de l'image de marque de la Région » souligne les effets d'images externes à l'entreprise mais néanmoins bénéfiques aux dirigeants vendéens (désenclavement du département, attraction de population active, tourisme...). En ce qui concerne l'importance attribuée à « l'amélioration des échanges d'affaires » (3<sup>ème</sup> rang avec 2,81 de moyenne), les dirigeants vendéens insistent sur la nécessité d'infrastructures routières pour faciliter les échanges entre les différents établissements (locaux ou nationaux) et les centres de décision.

Au 2<sup>ème</sup> rang des effets ressentis par les dirigeants vendéens, on trouve le « gain sur les délais de livraisons » (2,86 en moyenne). C'est toute la fonction logistique des entreprises vendéennes qui semblent touchée par le désenclavement routier puisque le facteur « gain sur les délais d'approvisionnements » a été, lui aussi, relativement bien noté (2,53 en moyenne).

**Finalement, l'autoroute est plutôt perçue comme un outil organisationnel et d'image, plutôt qu'un outil productif puisque « l'amélioration de la productivité » ou encore « les gain sur le prix de revient » sont relativement mal notés.**

## **2 2 - La perception de l'impact des projets futurs d'amélioration du réseau de transport local et régional**

Nous avons enfin interrogé les dirigeants vendéens sur leur perception des effets potentiels d'une amélioration des infrastructures de transport à l'échelle locale et régionale. Les questions concernaient : l'autoroute A831 qui reliera Fontenay-le-Comte à Rochefort, le projet de nouveau franchissement de la Loire à l'Ouest de Nantes et enfin, les effets d'une éventuelle l'amélioration du réseau ferré en Vendée sur leurs choix modaux.

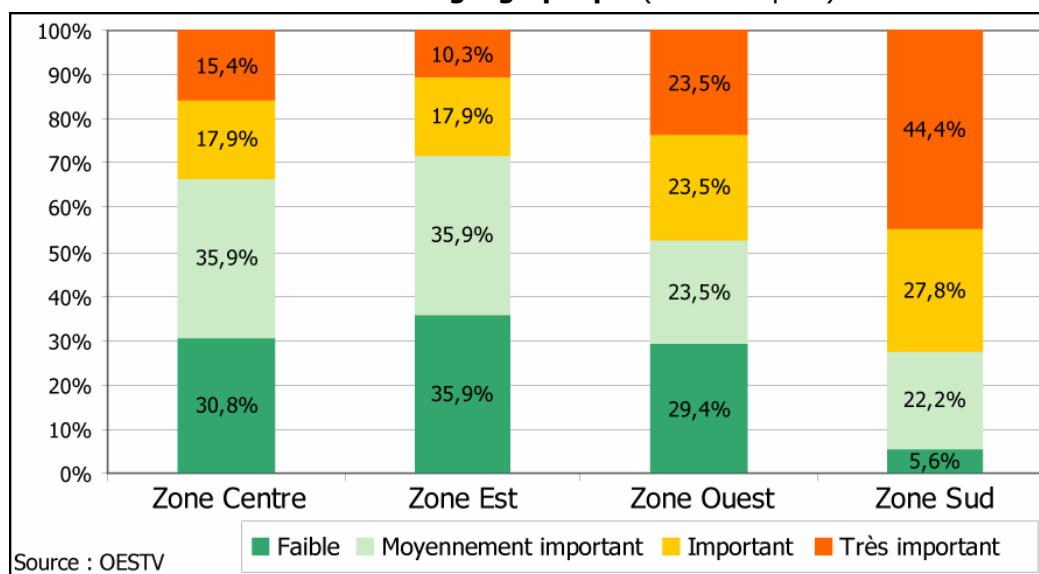
### **2 21 – L'autoroute A831 Fontenay-le-Comte / Rochefort**

La liaison autoroutière A831 Fontenay-le-Comte/Rochefort est présentée comme une opération qui permettra de favoriser les échanges locaux entre le Sud Vendée et la Charente-Maritime, de contribuer à une meilleure desserte de l'agglomération Rochelaise et enfin, d'améliorer la continuité de l'axe Nord-Sud en reliant directement les autoroutes A83 (Nantes – Niort) et A837 (Rochefort – Saintes).

Les dirigeants d'entreprises interrogés sur l'impact de cette infrastructure sur leur activité ont attribué une note de 2,3 en moyenne<sup>28</sup> (soit un impact mesuré comme plutôt « moyennement important »). Ils affichent donc un intérêt relativement mesuré pour cette future autoroute qui n'aurait, selon eux, que peu d'influence sur leur activité.

Cependant, et logiquement, **cette appréciation est très variable selon la localisation géographique des entreprises enquêtées** ; la zone sud étant la plus directement concernée et affichant l'intérêt le plus marqué pour cette future liaison.

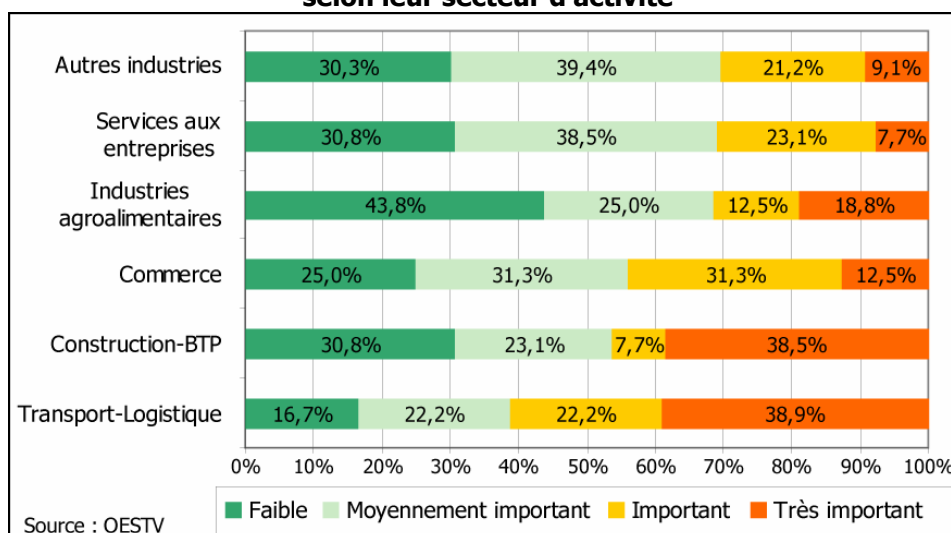
**Graphique 24 – Impact de la future A831 sur l'activité des entreprises vendéennes selon leur localisation géographique (zone d'emplois)**



<sup>28</sup> Pour rappel : 1 → faible, 2 → moyennement important, 3 → important et 4 → très important

**Les réponses recueillies montrent également que le secteur d'activité de l'entreprise influe également sur le sentiment d'impact de cette A831.** Il n'est ici pas étonnant de remarquer que ce sont les entreprises du secteur transport-logistique qui attribuent le plus d'importance à cette prochaine infrastructure.

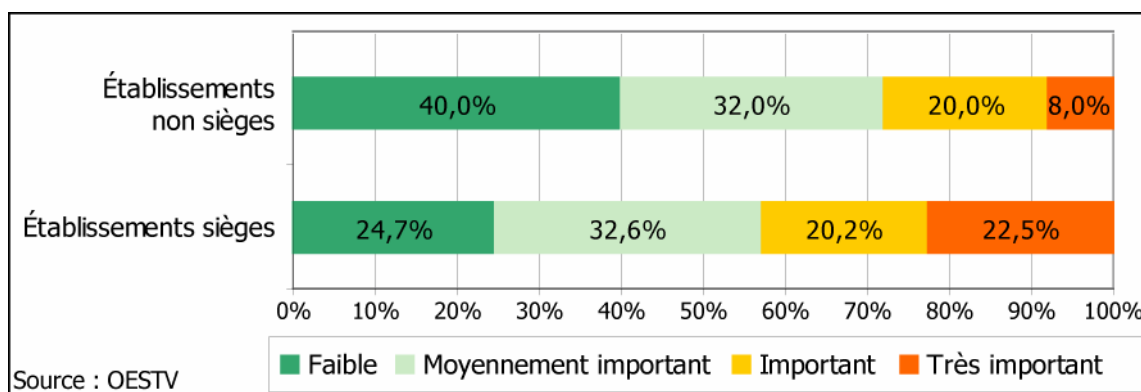
**Graphique 25 – Impact de la future A831 sur l'activité des entreprises vendéennes selon leur secteur d'activité**



Le secteur Transport-Logistique est le seul où plus de la moitié des dirigeants interrogés (61,1%) jugent l'impact de l'A831 globalement important sur leur activité. Ils sont même 38,9% à le juger « très important ». Même si les entreprises de transport étaient les plus nombreuses à considérer « globalement peu important » la proximité des infrastructures de transport rapides en tant que facteur de localisation, les conditions générales d'accessibilité générale que ces infrastructures améliorent recèlent toutefois un fort intérêt pour ces mêmes entreprises (accès potentiel à de nouveaux marchés, meilleur service en terme de délais, de coût de transport ...).

On notera également, que ce sont les établissements sièges qui jugent l'impact de cette prochaine autoroute comme plus important.

**Graphique 26 – Impact de la future A831 sur l'activité des entreprises vendéennes selon le profil de l'établissement**



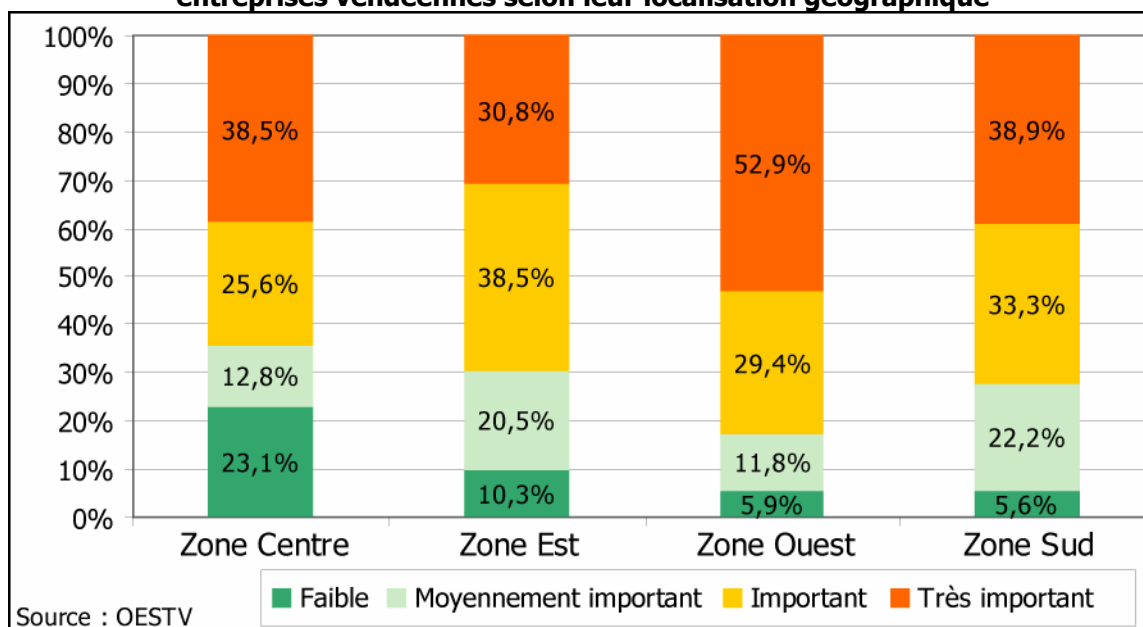
## **2 22 – Le projet du nouveau franchissement de la Loire à l’Ouest de Nantes**

Un nouveau pont franchissant la Loire, entre ceux de Cheviré et de Saint-Nazaire, à hauteur de Donges ou Paimbœuf pourrait voir le jour. Celui-ci permettrait un accès plus aisé au nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes (prévu pour 2012) en proposant un autre passage que celui du pont de Cheviré (80 000 véhicules/jour) et, plus globalement, une amélioration des relations entre les espaces situés au sud de l’estuaire et la Bretagne.

Les dirigeants vendéens enquêtés estiment que cette infrastructure routière aura un impact important sur leur activité puisqu’ils l’ont noté à 2,9 en moyenne.

Géographiquement, **ce sont les entreprises situées dans le bassin d’emploi « Zone Ouest » qui affichent le plus d’intérêt pour ce nouveau franchissement de la Loire.**

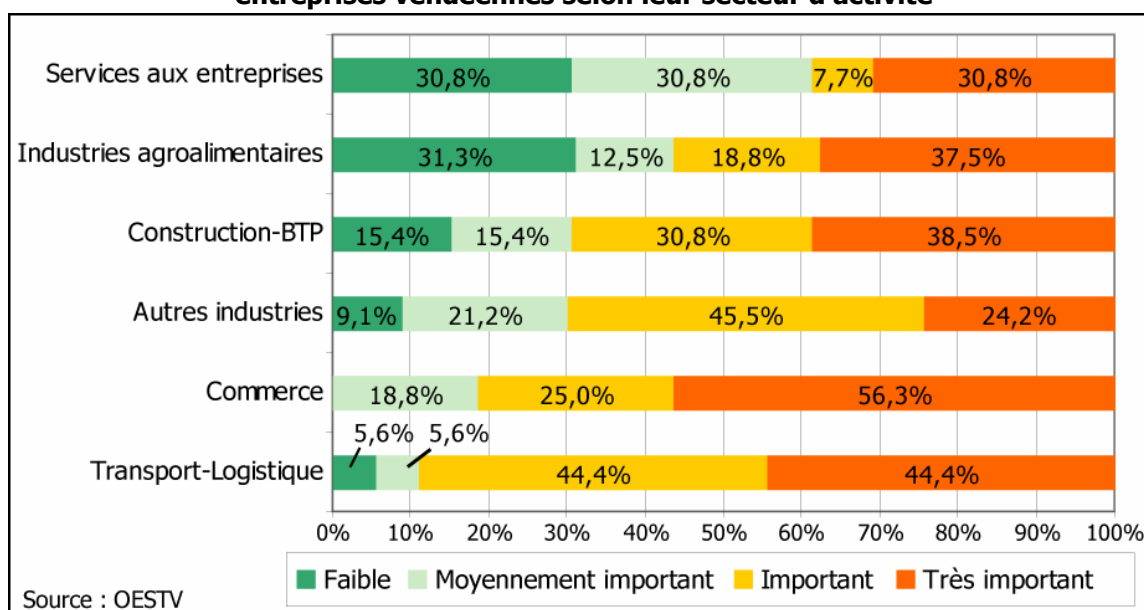
**Graphique 27 – Impact du nouveau franchissement de la Loire sur l’activité des entreprises vendéennes selon leur localisation géographique**



Plus de 50% des dirigeants situés à l’Ouest jugent l’impact sur leur activité très important ce qui est peu surprenant compte tenu des fortes attentes relatives à l’amélioration des relations avec la métropole nantaise et, plus globalement, en direction du nord de l’estuaire de la Loire (ce projet de nouveau franchissement de la Loire serait par ailleurs complémentaire à une future 2X2 voies reliant à Nantes à Challans).

**Le secteur d’activité influence, comme pour le projet de l’A831, la perception du nouveau franchissement de la Loire sur l’activité** avec, toutefois, un intérêt nettement plus marqué pour l’ensemble des secteurs.

**Graphique 28 – Impact du nouveau franchissement de la Loire sur l’activité des entreprises vendéennes selon leur secteur d’activité**



Ce sont les entreprises de Transport-Logistique qui, de nouveau, soulignent les effets potentiels de ce franchissement avec le plus d’intérêt. Les dirigeants de ces entreprises ont estimé un impact globalement important à près de 89%. Ils sont 44,4% à juger cet impact très important pour leur activité. De même, les dirigeants du secteur du commerce sont 56,3% à juger l’impact de cet infrastructure comme très important.

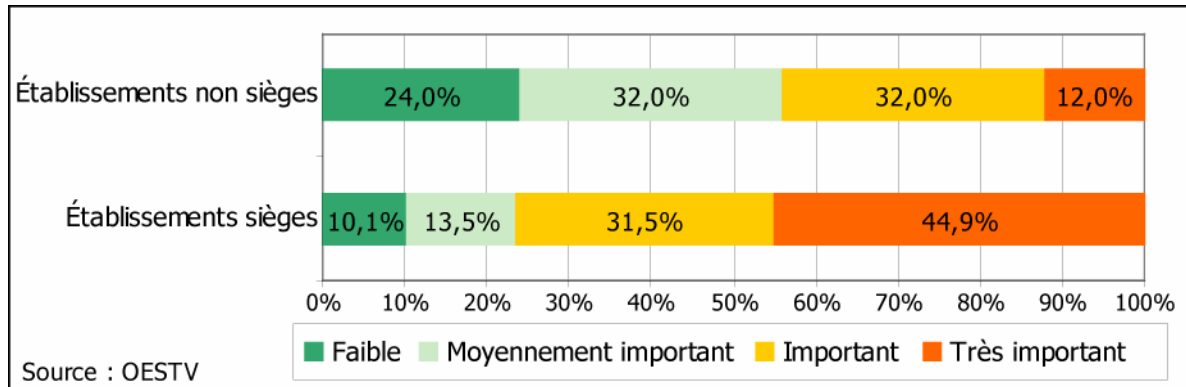
**Plus globalement, on soulignera que les effets escomptés sur l’activité des entreprises vendéennes liés à un nouveau franchissement de la Loire sont nettement plus attendus que ceux escomptés suite à l’ouverture du lien autoroutier entre Fontenay-le-Comte et Rochefort.** Cela illustre évidemment l’orientation et le poids des relations entretenues par les acteurs économiques du département avec la métropole nantaise et le nord de l’estuaire de la Loire (mais aussi la répartition des activités économiques en Vendée essentiellement concentrées au nord d’une ligne allant de Olonnes à Pouzauges).

**Tableau 31 – Nombre d’entreprises selon la perception des effets sur leur activité de l’A831 et d’un nouveau franchissement de la Loire**

		Effets d’un nouveau franchissement de la Loire				Total A831
		Faibles	Moyennement importants	Importants	Très importants	
Impact A831	Faibles	15	7	6	4	<b>32</b>
	Moyennement importants	0	8	18	11	<b>37</b>
	Importants	0	4	9	10	<b>23</b>
	Très importants	0	1	2	19	<b>22</b>
Total nouveau franchissement de la Loire		<b>15</b>	<b>20</b>	<b>35</b>	<b>44</b>	<b>114</b>

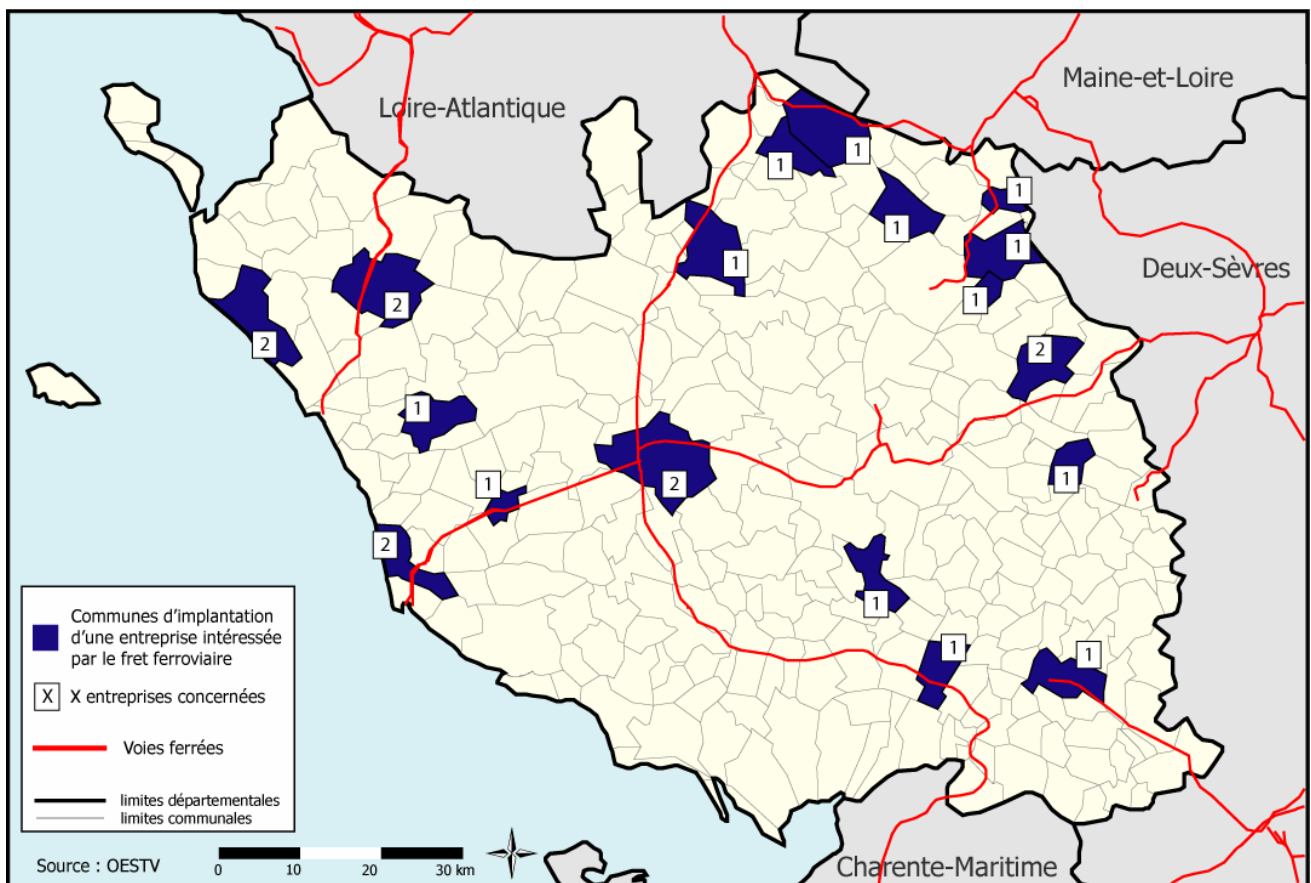
Enfin, et à l'image des réponses recueillies pour la nouvelle autoroute A831, ce sont plutôt les établissements sièges qui considèrent l'impact d'un nouveau franchissement de la Loire sur leur activité de manière importante.

**Graphique 29 – Impact du nouveau franchissement de la Loire sur l'activité des entreprises vendéennes selon le profil de l'établissement**



## 2 23 – L'amélioration des conditions de réalisation du fret ferroviaire en Vendée

**Carte 48 – Localisation et nombre d'entreprises prêtes à reconsidérer leur mode de transport actuel vers le fret ferroviaire (si amélioration des conditions de transport)**



Bien que le fret ferroviaire soit quasiment inexistant en Vendée (voir Partie I, page 39), 20% des dirigeants vendéens se disent prêt à reconsidérer leurs pratiques actuelles de transport en direction du ferroviaire en fonction de l'amélioration du réseau ferré en Vendée. *(la question posée était la suivante : L'amélioration du réseau ferré en Vendée, et plus globalement la promotion du transport ferroviaire de marchandises, pourraient-ils vous amener à reconsidérer vos pratiques actuelles en direction de ce mode de transport ?)*

Même si les entreprises situées à plus de 20 kilomètres d'un échangeur autoroutier ou d'une 2X2 voies semblent plus intéressées pour s'orienter vers ce mode de transport (30%), notons néanmoins que cette décision dépend essentiellement de leur localisation géographique. En effet, ce sont principalement les entreprises situées le long des axes ferroviaires qui se disent intéressées par des transferts éventuels en direction du transport ferroviaire de marchandises.

On notera également que 90% des entreprises disposant d'un parc de poids lourd ne se disent pas prêtes à se réorienter vers le transport ferroviaire même en cas d'amélioration des conditions du service. A l'inverse, les entreprises dépourvues de parc de poids lourd se disent intéressées à plus de 30%.



## CONCLUSION

A la question introductive de ce travail - *La mise en place de grandes infrastructures de transport (autoroutes, 2x2 voies) initie-t-elle de la croissance au sein des territoires qu'elles desservent ?* - , l'ensemble des analyses socio-économiques réalisées dans le cadre de ce travail, entre « un avant » et « un après » (ou concomitamment) mise en service d'une infrastructure routière rapide, nous conduit à formuler deux types de réponses qui s'attachent à 2 échelles d'observation.

**Globalement, tout d'abord, à l'échelle de l'organisation de l'ensemble du territoire vendéen, force est de constater que les effets indirects relevant du désenclavement n'apparaissent pas clairement et demeurent en définitive mesurés.** Ils demeurent mesurés eu égard au fait que le désenclavement routier de la Vendée, qui s'est réalisé entre 1990 et aujourd'hui, n'a pas conduit à des transformations significatives de l'organisation de son territoire. Les équilibres et déséquilibres constatés antérieurement à la mise en œuvre de la politique d'amélioration des dessertes terrestres perdurent. La partition du département en une moitié nord plus attractive et plus dynamique et une moitié sud dont nombres d'indicateurs socio-économiques reflètent des dynamiques de développement plus difficiles subsiste, aussi bien pour les territoires enclavés que désenclavés. **En d'autres termes, les potentiels intrinsèques de chacun des territoires qui composent l'espace vendéen restent les déterminants essentiels de leurs dynamiques de développement.**

**Par ailleurs, l'évolution de la polarisation du territoire vendéen par ses principaux pôles d'emplois, effective depuis 1975 mais nettement plus mesurée que celle observée dans les départements ligériens,** illustre le fait que le développement économique (créations d'emplois et d'entreprises) demeure globalement équilibré et profite à tous les territoires (de façon plus ou moins marquée toutefois eu égard aux potentiels de chacun). En Vendée, les infrastructures routières rapides n'ont ainsi pas participé à concentrer massivement l'activité.

**En outre, les périodes sur lesquelles notre observation s'est appuyée (et particulièrement les 15 dernières années) se caractérisent, en Vendée, par une croissance globale qu'il s'agisse de la démographie et de l'urbanisation ou de la croissance économique (emplois et activités). Cependant, il convient de rappeler que ces tendances sont, dans la majorité des cas, le prolongement de mouvements antérieurs au désenclavement routier.** La croissance démographique que connaît notre département est en effet ancienne (depuis les années 70) et, par effet d'entraînement, stimule nécessairement la croissance économique et les besoins et motifs d'échanges. Par ailleurs, il est intéressant de souligner que l'accélération de la dynamique démographique observée en Vendée, plus récemment (depuis 1999), n'est pas non plus propre à notre territoire. Elle relève en effet davantage d'un mouvement général d'attrait exercé par l'ensemble des territoires littoraux. Le boom de la construction de logements,

constaté sur les dernières années, épouse, de la même façon, des tendances également observées à l'échelle française. Enfin, on soulignera que la croissance économique vendéenne enregistré depuis déjà plusieurs décennies, et toujours très vigoureuse sur les dernières années, s'inscrit également et plus globalement dans une dynamique commune à nombres de territoires de l'Ouest Atlantique français particulièrement.

**En définitive, et à cette première échelle d'analyse, il semble légitime d'avancer que le désenclavement routier a consisté avant tout en une réponse technique adaptée à des besoins exprimés par un territoire attractif et en croissance.**

**Plus localement (à une échelle plus fine), quelques effets du désenclavement sont toutefois à mettre en relief.**

**Le poids et le rôle central de l'agglomération yonnaise s'affirment en effet clairement depuis la mise en œuvre des efforts de désenclavement.** Cet espace est d'ailleurs aujourd'hui celui qui a le plus profité de l'amélioration des infrastructures routières. On serait ainsi tenté de dire que le désenclavement routier a véritablement « recentré la préfecture départementale et sa périphérie au sein du territoire vendéen ». La périphérie yonnaise a vu en effet s'affirmer progressivement, et parallèlement au désenclavement, plusieurs pôles d'emplois secondaires (Aizenay, Mouilleron-le-Captif, Le Poiré-sur-Vie). Son développement reste toutefois concentré au nord et au nord/ouest de la ville centre (axe La Roche-sur-Yon / Aizenay et axe La Roche-sur-Yon / Belleville-sur-Vie / Montaigu).

**Les autoroutes A83 et A87 ont probablement renforcé et consolider le fort développement économique que connaissait, depuis plusieurs années (voire décennies), le Haut-Bocage vendéen et son pôle principal (Les Herbiers).** Ce triangle nord-ouest formé par les deux autoroutes (auparavant déjà délimité par les routes nationales RN160 et RN137) se distingue comme une zone à fortes croissances et à fortes capacités de renouvellement aussi bien en terme d'emplois que de créations d'entreprises.

**Enfin, le désenclavement routier a également permis l'apparition ou l'affirmation d'autres pôles secondaires qui ont bénéficié d'une rente de situation à proximité immédiate des diffuseurs autoroutiers ou des 2x2 voies.** On citera particulièrement le cas des Essarts (4<sup>ème</sup> pôle vendéen pour les créations d'emplois entre 1993 et 2005), véritable nœud logistique à la croisée des 2 autoroutes vendéennes, celui de la Mothe-Achard, située à mi-chemin entre La Roche-sur-Yon et Les Sables-d'Olonne sur la RN 160 portée à 2x2 voies en 2003, ou encore, le cas de plusieurs communes du canton de Montaigu ayant profité, dès 1991, de l'arrivée du lien autoroutier A83 au nord de la Vendée.

En revanche, il convient de rappeler que le **désenclavement du Sud-Est de la Vendée par l'A83 n'a pas permis d'engendrer une nouvelle dynamique de développement pour ce territoire** (excepté pour la commune de Ste Hermine qui a bénéficié de l'implantation d'un Vendéopôle). Le lien entre désenclavement et développement n'est en effet pas univoque et mécanique.

**En effet, et à l'inverse du sud-est vendéen, certains pôles majeurs ont su prolonger, et parfois même intensifier, leur dynamique de développement alors que leurs dessertes terrestres n'ont pas profité des effets de la politique de désenclavement.** Les cas de Challans (3<sup>ème</sup> pôle vendéen en terme de créations d'emplois entre 1993 et 2005) et de St Gilles-Croix-Vie (5<sup>ème</sup> pôle en terme de création d'emplois sur la même période) en sont les principaux exemples ; leurs potentiels intrinsèques, nous l'avons dit, sont plus déterminants que la seule amélioration de la mobilité et de leur accessibilité.

Si à l'échelle de la Vendée, les grands équilibres territoriaux n'ont pas été modifiés sensiblement par l'arrivée d'infrastructures routières rapides, **ces dernières ont toutefois largement concentré les politiques d'accompagnement et de valorisation des nouveaux axes conduites par les divers niveaux de collectivités locales.**

L'infrastructure de transport n'est en effet qu'un levier qui a besoin de trouver les acteurs compétents pour l'actionner. Elle peut alors, dans certaines conditions, devenir le catalyseur de nouveaux projets de territoires.

**L'observation de la création et de la localisation des zones d'activités (projets territoriaux de développement économique) a confirmé le fort pouvoir d'attraction de ces nouveaux liens sur la localisation de l'offre foncière mise à disposition des entreprises depuis 1990.** Qu'ils s'agissent des Vendéopôles, émanant de la politique départementale de développement économique et répartis sur l'ensemble du territoire, ou des outils destinés à l'accueil des entreprises proposés par les collectivités intercommunales ou communales, **la localisation de la majorité de l'offre foncière est aujourd'hui clairement corrélée à la proximité des axes routiers rapides** (mais toujours largement regroupée dans la moitié nord du département).

**Au regard de ces différentes observations, plusieurs éléments plus globaux relatifs au rôle et à l'impact des infrastructures routières rapides peuvent être rappelés.**

En définitive, dans un contexte modal dominé par la route (et qui restera encore sans doute longtemps dominé par ce mode de transport), **les infrastructures autoroutières et à caractéristiques autoroutières sont une condition nécessaire et non suffisante pour assurer le développement d'un territoire.** Elles ne sont qu'un des facteurs pouvant favoriser le développement économique. L'important réside dans le fait d'être relié à un réseau, d'être désenclavé par des voies de bonne qualité et d'avoir accès aux grands centres économiques et de décisions<sup>29</sup>. Les infrastructures de transport rapides interviennent comme un facteur dynamique pour que d'autres investissements puissent être réalisés dans les territoires.

---

<sup>29</sup> - Il n'est pas inintéressant de suggérer que l'échelle des réseaux est sans doute une échelle d'observation aussi pertinente que l'échelle locale (celle du territoire traversé) dans l'objectif de mettre à jour les effets et impacts du désenclavement. Réseaux d'universités, de collectivités, d'entreprises, d'acteurs ; l'infrastructure rapide permettant, en rapprochant les lieux, d'obtenir des ensembles urbains ou des aires de chalandise dotés de masses critiques requises par certains types de projets. C'est un autre angle d'analyse...

Cependant, **les effets ne se produisent pas, nous l'avons vu, mécaniquement. Le développement n'est pas certain. L'autoroute peut être un catalyseur du développement, mais ne peut le faire émerger *ex nihilo*.** Pour tirer profit de l'infrastructure il faut qu'il y ait des potentialités de développement, des projets territoriaux et une forte mobilisation des acteurs économiques et des élus locaux.

**De plus, les effets sont souvent difficiles à mettre en évidence dans une économie développée où le niveau d'équipement est déjà important.**

**Enfin, les effets ne sont pas semblables selon les territoires et les secteurs d'activités** (la troisième partie de notre analyse éclaire pour partie ce dernier point). Pour l'activité touristique (même si nous n'avons pas identifié d'effets notables en raison notamment d'un manque de recul dans le temps face à l'ouverture de l'A87), pour les entreprises de transport, pour le secteur de la distribution, les effets s'avèrent potentiellement plus importants que pour les autres activités.

**Les infrastructures rapides doivent aussi être appréciées au regard des utilités collectives qu'elles permettent.**

Le désenclavement routier de la Vendée répond en effet, et d'abord, à l'intérêt commun en terme **de fluidité et de sécurité<sup>30</sup> des déplacements.**

Par ailleurs, en matière d'aménagement du territoire, le désenclavement d'un territoire s'inscrit également **dans un souci d'équité spatiale. La présence de liaisons autoroutières où équivalentes est devenue un élément déterminant dans l'égalité des chances des territoires.** La meilleure accessibilité d'un territoire désenclavé devient un facteur supplémentaire d'attraction, aujourd'hui essentiel dans la concurrence que peuvent se livrer les territoires pour attirer notamment de la main d'œuvre dans un contexte de vieillissement de la population active.

**Par sa commodité et son fort pouvoir de diffusion, l'infrastructure de transport rapide facilite également la mobilité individuelle et les possibilités résidentielles.** Elle est un moyen de soulagement de la pression foncière urbaine et permet une interpénétration positive des milieux urbain et rural.

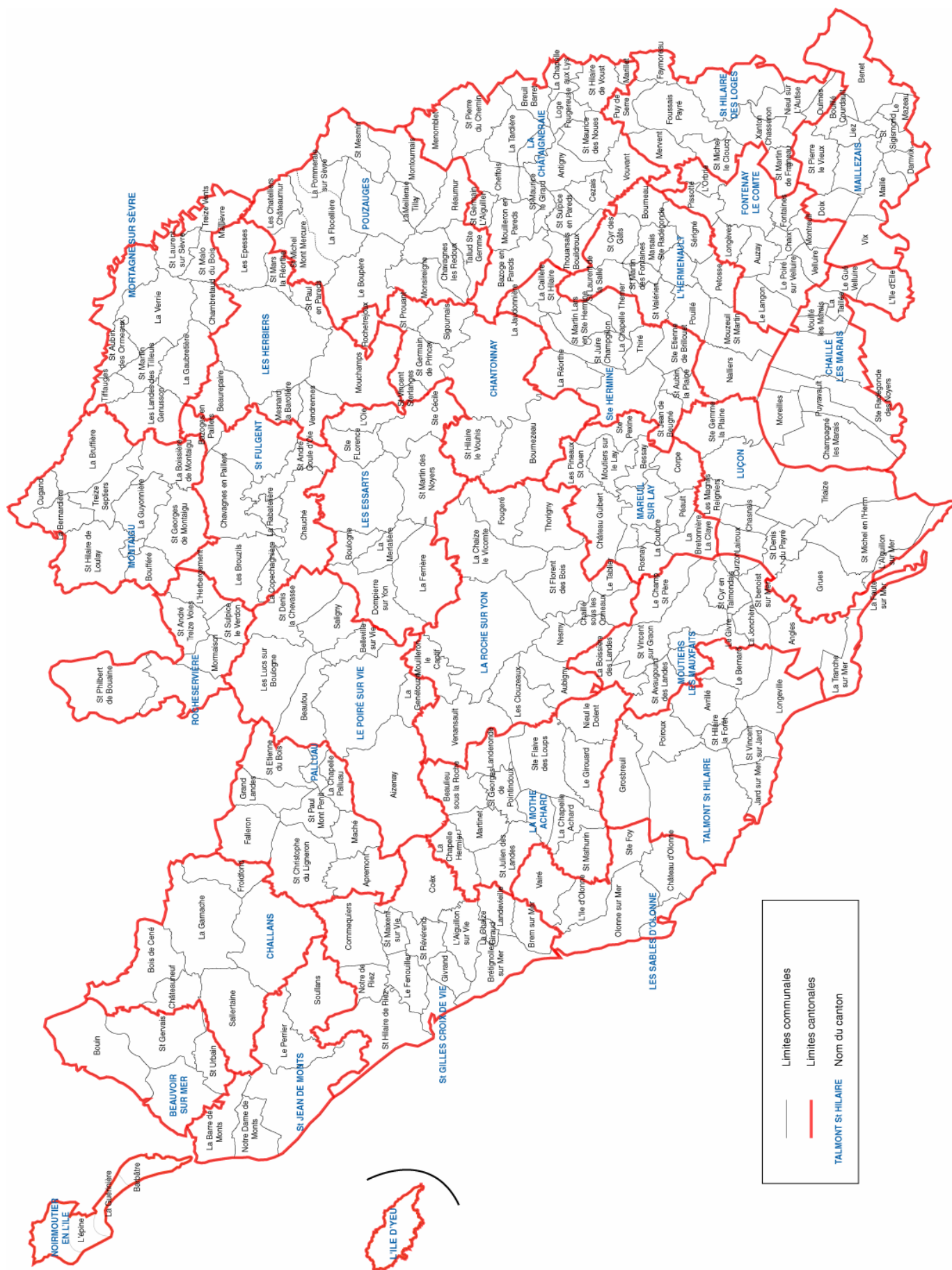
**Par l'accroissement de la mobilité qu'elle provoque, l'infrastructure rapide apparaît enfin comme un facteur d'extension des univers de choix** en élargissant la gamme des activités (travail, commerce, service, loisirs...) dont peuvent profiter, sans pour autant que les temps de parcours s'allongent, les habitants.

---

<sup>30</sup> - Le thème « Sécurité routière » n'entrait pas, par choix, dans le champ de la présente étude. Il convient toutefois de souligner que son poids est, bien évidemment, loin d'être négligeable dans les décisions politiques relatives à l'amélioration des réseaux routiers.

# **Annexes**

# ANNEXE 1 – Les communes et cantons de Vendée



## **ANNEXE 2 – Méthodologie de l'étude sur « le paysage commercial de la Vendée en 2005, évolution du commerce vendéen entre 1993 et 2005 »**

L'étude *Le paysage commercial de la Vendée en 2005, évolution du commerce vendéen entre 1993 et 2005* a 4 objectifs majeurs :

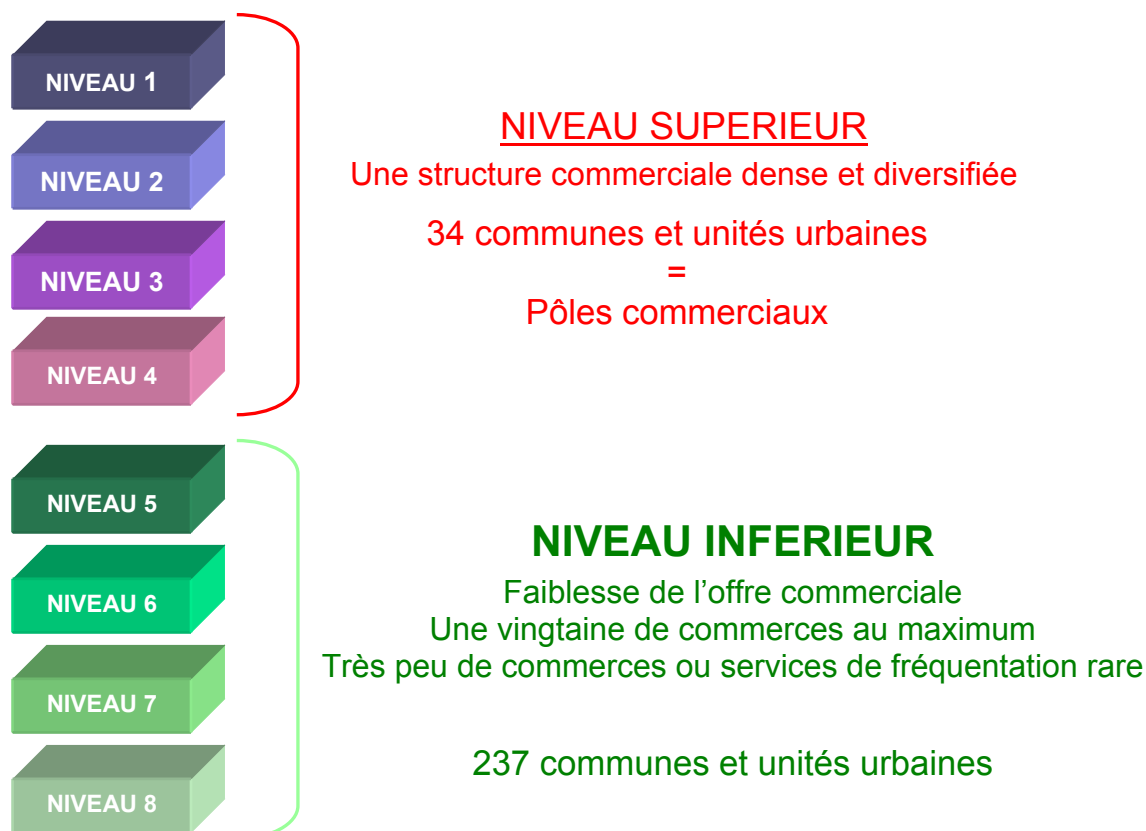
- dégager la hiérarchie des pôles commerciaux de la Vendée en 2005,
- dresser un état des lieux du commerce de proximité,
- établir une comparaison avec l'étude *Les transformations du paysage commercial vendéen depuis 30 ans* réalisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vendée en 1993,
- déterminer les facteurs explicatifs à la structuration du paysage commercial de la Vendée en 2005 et aux évolutions observées depuis 1993.

Les communes et unités urbaines de la Vendée ont été retenues comme champ d'étude, soit 271 entités territoriales.

L'analyse s'appuie sur la détermination d'une hiérarchie des pôles commerciaux vendéens.

Pour déterminer cette hiérarchie, **chaque unité urbaine et commune rurale a été classée en tenant compte de la diversité et du nombre de commerces représentés** (alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison, hygiène, culture, loisirs et sports, services aux particuliers).

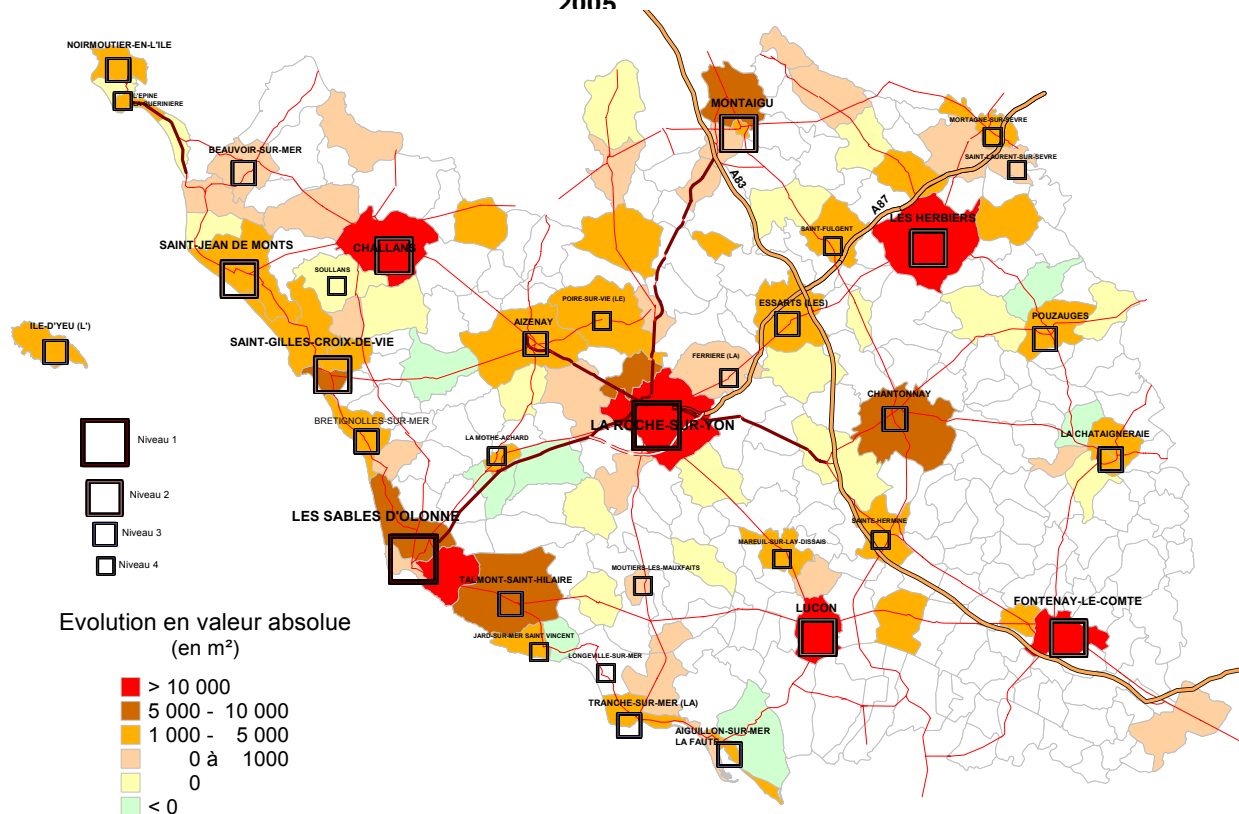
Le traitement de ces données a permis de dégager une hiérarchie commerciale en 8 niveaux :





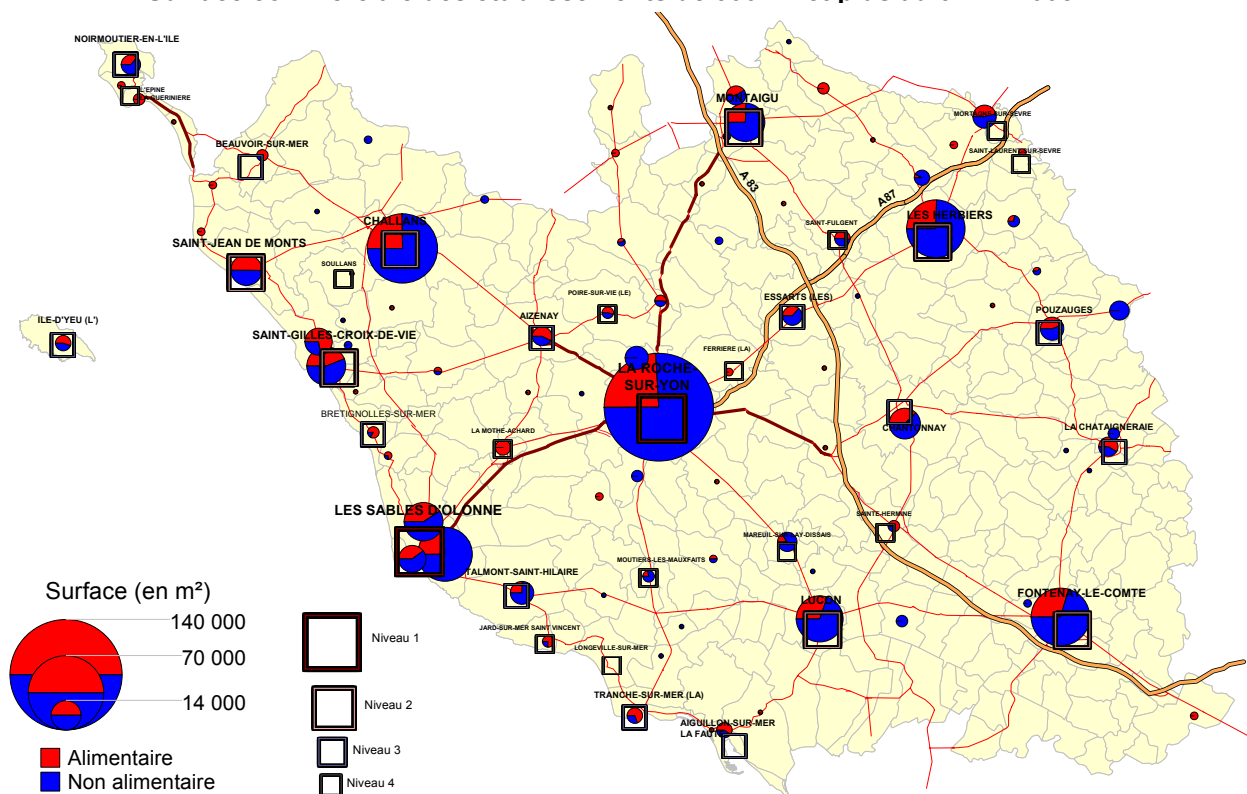
## ANNEXE 3 – La surface commerciale des établissements de 300 m<sup>2</sup> et plus

Evolution de la surface commerciale des établissements de 300 m<sup>2</sup> et plus entre 1995 et 2005



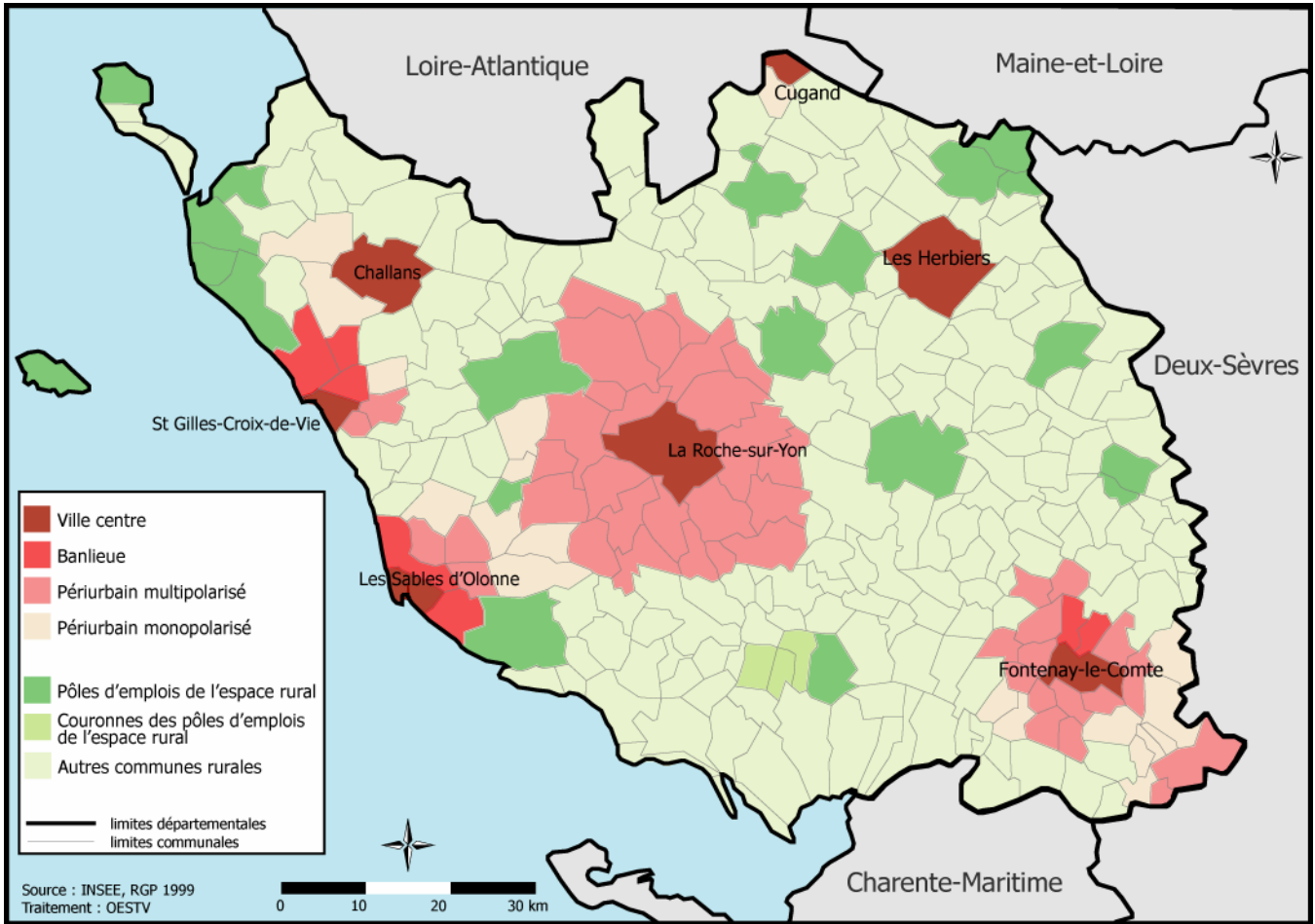
Source : CCI de la Vendée - Réalisation : CCI de la Vendée

### Surface commerciale des établissements de 300 m<sup>2</sup> et plus au 31-12-2005



Source : CCI de la Vendée - Réalisation : CCI de la Vendée

## ANNEXE 4 – Structuration urbaine de la Vendée (en 1999)



## **ANNEXE 5 – Enquête auprès des entreprises vendéennes sur le rôle des infrastructures routières sur leur activité**

### **A – Profil de l'établissement**

1 - Quel est le secteur d'activité de votre entreprise ?

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Industries agroalimentaires | <input type="checkbox"/> Activités financières     |
| <input type="checkbox"/> Autres industries           | <input type="checkbox"/> Activités immobilières    |
| <input type="checkbox"/> Construction / BTP          | <input type="checkbox"/> Service aux entreprises   |
| <input type="checkbox"/> Commerce                    | <input type="checkbox"/> Services aux particuliers |
| <input type="checkbox"/> Transport *                 | <input type="checkbox"/> Autres, précisez : .....  |
- (\* ne pas répondre au point E « Intensité et organisation des transports »)

2 - Nombre de salariés de l'établissement : .....

3 – CA de l'établissement ou du groupe (*en millions d'€ pour 2004*) : .....

4 - Êtes-vous l'établissement siège ?       **OUI**       **NON**

Si **NON**, dans quel département se trouve votre siège ? .....

5 - Êtes-vous une entreprise mono ou pluri établissements ?

Mono     Pluri - Combien d'établissements ?.....

6 – **Si établissement industriel**, quelle est votre place dans les réseaux de production (pour la majorité de votre activité) ?

Donneur d'ordre       Sous-traitant

### **B – Localisation de l'établissement**

7 - Sur quelle commune êtes-vous implantés ? .....

8 - Êtes-vous implantés sur une Zone d'Activité ou sur un Vendéopôle ?     **OUI**     **NON**

Si **OUI**, précisez le nom de la structure d'accueil : .....

.....

Si **OUI**, quelle est la raison de votre implantation dans une ZAE ou un Vendéopôle ?  
(cochez le 1<sup>er</sup> choix en priorité voire un 2<sup>ème</sup> choix si importance équivalente dans la décision)

- La proximité d'une infrastructure routière
- Possibilité de stockage, stationnement et extension future
- La proximité de partenaires
- Taux de la taxe professionnelle
- Prix du terrain et des locaux
- Disponibilité de la main d'œuvre
- Autre, précisez : .....

9 – **Si vous n’êtes pas implantés sur une ZAE ou un Vendéopôle**, votre localisation répond-t-elle à un critère particulier ou à un besoin de localisation spécifique ?

**OUI**       **NON**

**Si OUI** précisez (*vous pouvez reprendre les choix proposés pour la question 8 dans la limite de 2 choix maximum*) : .....

10 – L’implantation actuelle de votre établissement résulte d’une (*précisez en outre l’année*) :

Création .....       Extension .....       Relocalisation .....

## **C – Inscription territoriale de l’établissement**

11 - A quelle distance êtes-vous situés d’un échangeur autoroutier ou d’un accès à une 2X2 voies ?

Moins de 5 Km       Entre 5 et 10 Km       Entre 10 et 15 Km  
 Entre 15 et 20 Km       Plus de 20 Km

12 – Si vous êtes éloignés d’une telle infrastructure routière (plus de 20 km) est-ce une réelle contrainte pour votre activité ?  OUI     NON

Si **OUI**, serait-ce une raison qui pourrait vous pousser à relocaliser ?  OUI     NON

13 - Pouvez-vous noter **l’intérêt des facteurs de localisation** ci-dessous, notes comprises entre 1 et 4 où : **1 → sans intérêt, 2 → peu important, 3 → important et 4 → très important** :

Desserte ferrée : .....  
Disponibilité de la main d’œuvre : .....  
Existence d’aides publiques : .....  
Image du site : .....  
Possibilité de stockage, stationnement et extension future : .....  
Prix du terrain et des locaux : .....  
Proximité d’une autoroute ou d’une 2X2 voies : .....  
Proximité des fournisseurs : .....  
Proximité de la clientèle : .....  
Proximité d’un centre urbain : .....  
Qualité de l’environnement : .....  
Qualité des locaux : .....  
Services aux entreprises : .....  
Taux de la taxe professionnelle : .....  
Tissu industriel existant : .....

14 - **De même**, afin de mesurer **les effets autoroutiers ou des routes à 2x2 voies ressentis par votre entreprise**, pourriez-vous noter, de 1 à 4, les effets ci-dessous :

Accroissement de la compétitivité : .....

Amélioration de l'image de marque de la région : .....

Amélioration de l'image de marque de l'entreprise : .....

Amélioration de la productivité de l'entreprise : .....

Amélioration des échanges d'affaires : .....

Elargissement de la zone d'approvisionnements : .....

Elargissement de la zone de diffusion des produits : .....

Gain sur les délais d'approvisionnements : .....

Gain sur les délais de livraisons : .....

Gain sur les prix de revient : .....

Gain sur le stockage : .....

## **D - Inscription spatiale de l'activité**

15 - Quelle est la localisation du (des) principal partenaire de votre entreprise ?

Fournisseurs :       locale       régionale       nationale       internationale

Sous-traitants :       locale       régionale       nationale       internationale

Clients :               locale       régionale       nationale       internationale

Autres unités de votre groupe (si entreprise pluri établissements) :

locale       régionale       nationale       internationale

## **E - Intensité et organisation des transports \***

16 – Comment mesurez-vous les besoins de votre établissement en matière de transport ?

Très importants       Importants       Moyennement importants       Faibles

17 – A combien s'élèvent les volumes de flux de transport pour votre établissement (*en nombre de camions par an*) :

en entrée : ..... en sortie : .....

18 – En dehors du mode routier, utilisez-vous d'autres modes de transport ?

- Lequel (ou lesquels) ? .....

- Quel poids ce ou ces modes représentent-ils dans votre activité :

% flux entrants .....

% des flux sortants .....

19 - Possédez-vous, en propre, un parc de poids lourds ?

OUI       NON

20 - Si vous externalisez la fonction de transport, assurez-vous toutefois l'organisation de celle-ci ?

OUI       NON

21 – Plus globalement, quelle est la part de vos besoins en transport organisée par votre entreprise ? .....%

22 – Votre activité repose-t-elle sur une organisation logistique en flux tendus ?

OUI     NON

23 - Utilisez-vous une plate-forme logistique pour votre activité ?     OUI     NON

24 – A combien mesurez-vous le niveau du coût de transport pour vos productions (*% dans le prix de vente du produit*) ? ..... %

## **F – Perception de l'impact de futures infrastructures de transport**

25 – Comment mesurez-vous l'impact de la future autoroute A 831 (Fontenay-Rochefort) sur votre activité ?

Très important             Important             Moyennement important             Faible

26 – Comment mesurez-vous l'impact sur votre activité du projet d'un nouveau franchissement de la Loire à l'ouest de Nantes ?

Très important             Important             Moyennement important             Faible

27 – L'amélioration du réseau ferré en Vendée, et plus globalement la promotion du transport ferroviaire de marchandises, pourraient-ils vous amener à reconsidérer vos pratiques actuelles en direction de ce mode de transport ?

OUI             NON

**- Nous restons à votre disposition pour répondre à toutes vos questions au 02 51 24 83 33.**

**- Si une question ne vous semble pas pertinente pour votre activité (le questionnaire a en effet été envoyé aussi bien dans les établissements industriels que de commerce ou de services), nous vous invitons éventuellement à nous faire part de vos remarques sur papier libre en rappelant le ou les numéros des questions correspondantes.**

**- Vous pouvez également nous faire part de l'ensemble de vos commentaires relatifs à ce questionnaire.**

**- Nous vous serions gré, enfin, de bien vouloir nous retourner par courrier ou fax le questionnaire et vos éventuelles remarques avant la fin du mois de novembre 2005.**

**Nous vous remercions par avance de votre collaboration**

**OESTV**  
**6, rue Stéphane Guilleme**  
**Galerie Pompidou**  
**85 000 LA ROCHE-SUR-YON**

**Tél : 02 51 24 83 33    Fax : 02 51 24 12 33**  
**Mail : [ouestv@wanadoo.fr](mailto:ouestv@wanadoo.fr)    Internet : [www.ouestv.fr](http://www.ouestv.fr)**