

# *Bilan ex post A19 / Artenay - Courtenay*

## Synthèse



## Historique des versions des documents

Version	Date	Commentaire
1.0	21/10/14	Version provisoire
2.0	04/11/14	Prise en compte des remarques de la Maîtrise d'Ouvrage du 30 octobre 2014
VF	16/02/15	Prise en compte des remarques de la Maîtrise d'Ouvrage du 11/12/14, du 08/01/15 et de la validation de l'analyse financière du 13/02/15
VDef	04/05/16	Prise en compte des observations de la DGITM sur l'étude de trafic

### Affaire suivie par :

Frédéric GAUTIER – Cerema / Direction territoriale Ouest

Département Infrastructures Mobilité Environnement et Risques – Groupe Infrastructures Transport

frederic.gautier@cerema.fr – Tél : 02.40.12.83.66

### Rédacteurs :

Frédéric GAUTIER – Cerema / Direction territoriale Ouest

Département Infrastructures Mobilité Environnement et Risques – Groupe Infrastructures Transport

frederic.gautier@cerema.fr – Tél : 02.40.12.83.66

### Validation :

Date	Nom du valideur	Commentaire
23/10/14	M. Delsaut	
16/02/15	F.Gautier	VF150216
02/06/16	P. Ingles	

### Mots-clés :

A19 ; Arcour ; Bilan LOTI ; Synthèse

## Sommaire

<b>1. Introduction</b>	<b>4</b>
<b>2. Eléments de contexte</b>	<b>5</b>
2.1. Les objectifs du projet	5
2.2. Les caractéristiques du projet	5
2.3. Un projet attendu	6
<b>3. Les conditions de circulation</b>	<b>6</b>
3.1. Trafic	7
3.2. Temps de parcours	10
3.3. Sécurité	10
<b>4. L'économie du projet</b>	<b>11</b>
4.1. Les coûts	11
4.2. Equipement de l'infrastructure	12
4.3. La rentabilité socio-économique pour la collectivité	12
4.4. La rentabilité financière pour la société concessionnaire	13
<b>5. Effets sur les territoires et l'économie locale</b>	<b>14</b>
5.1. Aménagement du territoire	14
5.2. Cadre de vie	15
5.3. Agriculture	15
5.4. Développement démographique et logement	15
5.5. Développement économique	16
5.6. Tourisme	22
5.7. Retombées sur les commerces	23
<b>6. Conclusion</b>	<b>24</b>

# 1 Introduction

L'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (Loti) impose la réalisation d'un bilan *a posteriori* pour les grands projets d'infrastructures. Il s'agit de confronter les prévisions à partir desquelles les choix antérieurs ont été opérés et les réalités concrètes dans lesquelles ils se sont inscrits.

Mise en service le 16 juin 2009, l'autoroute A19 Artenay - Courtenay relève de ce cadre réglementaire et doit faire l'objet d'un bilan socio-économique appelé bilan *ex post* ou bilan LOTI. Il est prévu que celui-ci soit effectué au moins 3 ans et au plus 5 ans après la mise en service des infrastructures concernées.

L'utilité du projet est évaluée par comparaison avec la « situation de référence », situation la plus probable dans le cas où le projet n'aurait pas été réalisé. Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - prononcée par décret le 21 août 1998 – constitue le document de référence permettant de décrire les objectifs et effets attendus, et indirectement les gains comparativement à la situation de référence. Le bilan *ex post* a alors vocation à statuer sur la conformité des prévisions et – le cas échéant - si des écarts sont observés, fournir des éléments explicatifs.

Le présent bilan *ex post* traite a minima conformément au guide méthodologique d'élaboration des bilans *ex post* pour les projets routiers (Setra – déc.2011) les thèmes suivants

- coûts de construction, coûts d'entretiens et d'exploitation et d'éventuelles réparations
- trafics
- sécurité routière
- conditions de circulation (temps de parcours et qualité de service)
- rentabilité socio-économique
- rentabilité financière

Ces thèmes constituent un rapport à part entière ou figurent au sein du rapport dénommé « Contributions de l'infrastructure au développement du territoire » traitant des conséquences de la mise en service du projet sur le tissu socio-économique. Figure également un volet « Entretiens avec les acteurs socio-économiques » s'appuyant sur les 22 entretiens réalisés. Ceux-ci ont permis d'enrichir l'analyse en recueillant le ressenti des acteurs locaux vis-à-vis du projet et son impact sur le territoire.

Il apparaît dès à présent important de souligner une des particularités relatives à ce bilan. En effet, la crise économique survenue en 2008 a eu des effets qui ne pouvaient être envisagés au stade de l'enquête publique. A titre d'exemple, les indicateurs nationaux de trafics affichent en 2008 une nette baisse de l'intensité kilométrique laissant augurer une situation de référence et des indicateurs trop optimistes par rapport à ceux qui peuvent être observés *a posteriori*.

## 2 Eléments de contexte

### 2.1 Les objectifs du projet

Le dossier DUP prévoyait pour la liaison A19 entre Artenay et Courtenay une triple fonctionnalité :

- sur le plan européen, elle participe à la réalisation d'une liaison autoroutière continue Troyes – Sens – Orléans – Tours (A5-A19-A10) ; Cette liaison a vocation, selon le dossier DUP, à recevoir un trafic de transit international jusque-là contraint, soit à traverser l'Île-de-France, soit à utiliser un réseau à caractéristiques non autoroutières.
- sur le plan national, le maillon Artenay – Courtenay, devait compléter, avec la RN 154 (Rouen-Dreux-Chartres) qui devait être aménagée à 2x2 voies, le grand contournement Sud de la Région Île-de-France pour un certain nombre de grandes liaisons nationales traversières.
- Sur le plan régional, l'autoroute A19 devait offrir une alternative à la RN 60 Courtenay – Montargis - Châteauneuf-sur-Loire – Orléans. Les conditions de circulation sur cet itinéraire étaient jugées relativement médiocres du fait de la conjugaison de 3 phénomènes : l'hétérogénéité des caractéristiques géométriques le taux de poids lourds important (de 20 à 25 % suivant les sections), un trafic relativement dense (8 500 à 15 000 véhicules/jour en 1994 hors agglomération d'Orléans)

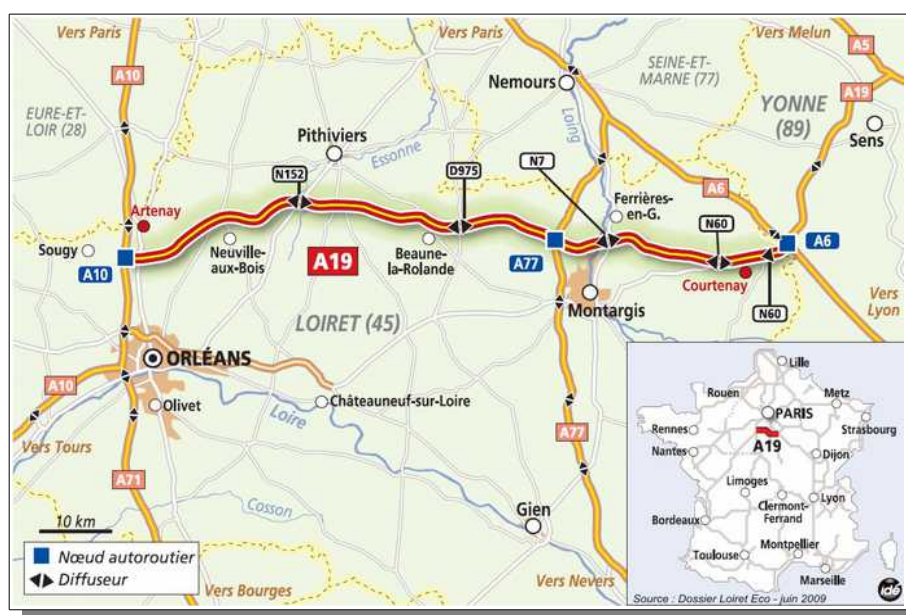
L'autoroute A19 entre Artenay et Courtenay devait donc remplir ce triple rôle et a été inscrite au schéma directeur routier national (SDRN) approuvé par décret du 1er avril 1992.

### 2.2 Les caractéristiques du projet

Le projet d'autoroute A19 Artenay - Courtenay reliant les autoroutes A10 d'une part et A6 d'autre part, telle que présentée dans le dossier DUP a une longueur de 100 km dont 99 km situés dans le département du Loiret. Ses caractéristiques se réfèrent à la catégorie L120 de l'ICTAAL<sup>1</sup>.

Le projet soumis à enquête comporte :

- un franchissement en viaduc de la vallée du Loing d'une longueur d'environ 1 km,
- l'intégration de la déviation (contournement) de Courtenay,
- des échangeurs avec les autoroutes A10 à Chevilly (bifurcation autoroutière), A77 à Gondreville (nœud autoroutier) et A6 à Savigny-sur-Clairis (système d'échanges A6/A19/ex-RN60).
- des diffuseurs sont également prévus avec la RD 2152 (ex-RN152) au Sud de Pithiviers (diffuseur de Mareau-aux-Bois), avec la RD975 (diffuseur de Juranville), avec la RD 2007 (ex-RN7) (diffuseur de Fontenay-sur-Loing), avec la RD 2060 (ex-RN60) à l'Ouest de Courtenay,
- le système de péage qui sera défini par le concessionnaire devra maintenir la gratuité pour les usagers circulant sur la section comprise entre Courtenay Est et Courtenay Ouest (contournement). »



<sup>1</sup> Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison du ministère des Transports



### 2.3 Un projet attendu

Longtemps attendue, la mise en service de l'autoroute suscite une satisfaction quasi-unanime des acteurs rencontrés, même si le niveau de trafic observé est jugé faible.

Il était question de l'A19 depuis 1988-1989 puisque **le projet constituait une alternative à l'aménagement de la RD2060** reliant Orléans à Courtenay via Châteauneuf/Loire et Montargis.

L'A19, en concurrence avec un aménagement de la RD 2060, répondait à un objectif de captage du trafic de transit traversant l'Île-de-France en assurant la continuité avec Courtenay – Troyes (A19). Si la RN 60 et l'A19 étaient complémentaires, il n'était pas possible de développer les deux, conduisant ainsi à la **nécessité d'arbitrer entre un tracé neuf au nord d'Orléans et un aménagement de l'ancienne route nationale** considérée comme une des routes les plus meurtrières du département.

Si certains considéraient qu'un aménagement de la RD2060 en 2x2 voies au statut de route nationale aurait été plus satisfaisant quand d'autres privilégiaient la solution autoroutière, tous s'accordent sur le fait que **la concurrence de l'A19 avec l'aménagement de la RD2060 était un frein à l'avancement**.

Pour le département du Loiret, outre les perspectives de développement économique, l'A19 répondait notamment à un objectif de relier deux axes autoroutiers nord-sud (l'A20 et l'A77) au nord du département. Elle répondait aussi à un objectif de report de trafic de la RD2060 vers l'A19 et de la Francilienne vers l'A19. L'objectif de sécurité sur la RD2060 était bien évidemment associé.

**L'arbitrage entre les deux projets en faveur de l'A19 a été dicté entre autre par le pragmatisme** des délais de financement nécessaires à la réalisation. Dans un cas, 30 ans sont nécessaires, dans l'autre la concession permet de mobiliser les fonds nécessaires beaucoup plus rapidement. L'abandon de la mise à 2x2 voies de la RD2060 a permis de débloquer la situation. 334 maires avaient ainsi voté en faveur de l'A19 et le département voisin de l'Yonne a accueilli le projet avec le même enthousiasme.

## 3 Les conditions de circulation

Cette partie comporte des analyses relatives au trafic, à la sécurité routière, à la qualité de services et aux coûts. Celles-ci participent d'une part à définir la rentabilité socio-économique de l'infrastructure étudiée, d'autre part à établir le lien entre l'infrastructure et ses interactions avec le territoire.

### 3.1 Trafic

#### Trafic moyen journalier annuel 2010 observé et prévu (DUP)



Sur l'autoroute A19, le niveau de trafic se situe de 6 500 à 8 820 véhicules/jour selon les sections soit un écart moyen (en valeur absolue) de 6,5 % avec les trafics prévus *ex ante*.

Le taux de poids lourds devait selon le dossier DUP se situer à hauteur de 30 à 37 % en fonction des sections. Les données observées situent quant à elles ce taux à hauteur de 12 % à 18 %. L'allongement de parcours selon les origines/destinations, les limites de vitesses propres aux poids lourds et le coût du péage dans un contexte économique difficile participent inévitablement à ce constat. Sur ce dernier point, l'impact d'un écart éventuel entre les montants de péage pris en compte au moment des études et actuellement payés sur l'A19 n'a pu être quantifié en raison de l'absence de données précises au stade des prévisions de trafic. Selon les chauffeurs poids lourds enquêtés, une baisse du péage pourrait néanmoins constituer un levier favorable à une meilleure affectation des poids lourds sur l'A19.

Sur la RD2060, le trafic total résiduel devait avoisiner 9 000 à 10 000 véh./jour sur la partie à 2 voies entre A6 et Châteauneuf-sur-Loire. Il devait s'élever à 18 000 véh./j sur la 2x2 voies entre Châteauneuf et la RD2152, et atteindre 42 000 véh./j sur la rocade nord d'Orléans où le trafic de transit est très important. Les niveaux de trafic TV (tous véhicules) observés restent relativement proches de ces prévisions.

A l'exception du trafic observé immédiatement à l'Ouest de l'A77 où le trafic observé est inférieur de 25 % aux prévisions, les écarts entre les trafics observés et ceux attendus sont compris entre 6 % et 15 % avec un trafic relativement plus faible que celui escompté à l'est de Châteauneuf/Loire et plus fort à l'Ouest illustrant les fonctions de trafic local de la RD 2060 en particulier dans les migrations alternantes entre Orléans et le tissu péri-urbain.

Le faible taux de poids lourds observé sur l'A19 implique logiquement un taux de poids lourds plus important que celui prévu sur l'ex-RN60 qui a bénéficié d'aménagements (déviation de Bellegarde, aménagements de sécurité) et offre, outre la gratuité, un niveau de service satisfaisant pour les poids lourds (profil à 2x2 voies entre Châteauneuf et Orléans). L'écart le plus fort se situe entre Châteauneuf-sur-Loire et l'A77, où le taux de poids lourds observé est d'environ 25 % au lieu de 17%.

L'impact de la crise économique sur le trafic a eu un effet défavorable sur le trafic d'une manière générale, mais également sur la fréquentation de l'A19. De même, certains aménagements, tels que ceux relatifs à la RN154 reliant Orléans à Dreux sont considérés comme faisant défaut pour que l'A19 réponde à certains de ses objectifs initiaux. Néanmoins, le niveau de trafic observé est proche de celui prévu avec un écart moyen de 6,5 %. Seule l'affectation des poids lourds sur A19 apparaît inférieure aux prévisions avec un trafic correspondant au tiers de celui attendu.

### 3.1.1 Trafic de transit

Sur le plan national, le maillon Artenay – Courtenay, devait compléter, avec la RN 154 (Rouen-Dreux-Chartres) qui devait être aménagée, le grand contournement Sud de la Région Île-de-France pour un certain nombre de grandes liaisons nationales traversières. Tels que certains acteurs l'ont exprimé, des aménagements routiers font aujourd'hui défaut pour que l'A19 réponde pleinement aux objectifs définis dans la DUP. C'est le cas par exemple de la liaison RN 154 reliant l'A13 à l'A10 par Evreux, Dreux et Chartres. Les analyses de trafic réalisées confortent également ce point de vue. La liaison A19 entre Artenay et Courtenay devait également sur le plan européen, participer à la réalisation d'une liaison autoroutière continue Troyes – Sens – Orléans – Tours (A5-A19-A10). Cette liaison destinée à recevoir un trafic de transit international jusque-là contraint, soit à traverser l'Île-de-France, soit à utiliser un réseau à caractéristiques non autoroutières - bien que non quantifiable - semble capter un trafic de transit moindre que celui escompté.

En effet, il était attendu sur A19 un trafic de transit s'élevant à 3 325 véhicules/jour, or l'analyse menée (malgré l'absence de matrice origine - destination) permet d'estimer à tout juste plus de 1 400 véhicules légers le nombre de véhicules en transit soit environ 43 % du transit attendu.

Il n'a été possible, au vu des données disponibles, d'apprécier la part de transit en provenance de la Francilienne se reportant de la RD 2060 vers l'A19.

Les reports de trafic et l'affectation du trafic de transit sur l'A19, n'ont pu être rigoureusement établis, mais il apparaît néanmoins que le trafic de transit attendu sur A19 se situe conformément aux prévisions de la DUP à hauteur de 78 % du trafic de transit total (circulant sur A19 et RD2060), malgré un niveau de trafic de transit observé plus faible que prévu. Ceci illustre que le trafic de transit s'est reporté conformément depuis la RD2060 vers l'A19. En revanche le trafic de transit capté depuis d'autres itinéraires semble avoir été surestimé. Toutefois les perspectives de l'aménagement de l'ex-RN154 permettent d'espérer une hausse de la part de transit sur l'A19

### 3.1.2 Le trafic sur l'A19

Les acteurs rencontrés sont objectifs quant au volume de trafic atteint (7 500 au lieu de 9 000), mais ils restent confiants quant à une montée en charge progressive sur l'A19.

Si le constat d'un **trafic sur l'A19 inférieur aux espérances est partagé**, la majorité des acteurs exprime une progression actuelle lente (+2 %/an) dans un contexte de tendance à la baisse sur les autres autoroutes. Pour mémoire, la montée en puissance de l'A10 a également été lente à l'époque en matière de trafic, alors que le gain de temps était considérable. Il faut laisser le temps que les habitudes se créent.

En ce qui concerne les poids lourds, le niveau de trafic est nettement inférieur aux prévisions. Certains acteurs rappellent que le taux de PL est de l'ordre de 17-18 % sur autoroutes, alors que pour l'A19 le niveau de trafic se situe bien en dessous. D'autres acteurs décrivent un trafic poids lourds certes inférieur aux attentes mais en hausse.

### 3.1.3 Le trafic sur la RD2060

**Les points de vue relatifs à l'allègement du trafic sur la RD 2060 sont partagés.** Les territoires éloignés de la RD2060 expriment un allègement de trafic, alors que les élus des territoires traversés par la RD2060 témoignent d'un volume de trafic constant.

Dans un cas, l'impact sur le trafic de la RD2060 est considéré comme entièrement positif : il y aurait désormais moins de trafic sur la N60 et « tout volume retiré de la RD 2060 est bon à prendre ». Certains évoquent une baisse de trafic de l'ordre de 25 %, correspondant à un report de trafic vers l'A19 - en dehors des zones d'influences des agglomérations d'Orléans et Montargis.

A l'inverse, d'autres soutiennent qu'il n'y a pas eu de soulagement majeur sur la RD2060, l'A19 se limitant à capter une part du trafic de transit, mais une part importante des poids lourds continue de circuler sur l'ancienne RN60. L'intérêt d'un tel aménagement au niveau du trafic poids lourds serait ainsi quasi-nul. Les arguments évoqués portent sur une absence de gain de temps et un coût de transport supplémentaire (péage). Le report de trafic de la RD 2060 vers l'A19 serait estimé à 3 000 à 4 000 véhicules /jour. A l'appui de leurs propos, certains acteurs font remarquer que d'Orléans à Châteauneuf, sont observées chaque soir



aux heures de pointes des remontées de queue sur la RD 2060 aux échangeurs de Chécy, Saint Denis et Châteauneuf sur près d'un kilomètre soulignant la vocation d'infrastructure d'intérêt local.

Le cas particulier de Courtenay : la ville a longtemps été un « point noir » pour les poids lourds. Aujourd'hui, les poids lourds peuvent emprunter gratuitement l'autoroute pour contourner la ville, même si certains poids lourds continuent de traverser le centre-ville dont les rues sont par endroit exigües, ce qui est un réel problème pour la collectivité.

Sur l'agglomération orléanaise, peu d'effets ont été observés suite à la mise en service de l'autoroute A19. On peut néanmoins observer une fluctuation d'année en année au niveau des trafics routiers, sans pour autant observer une baisse importante des trafics de transit qui dépendent du contexte économique national. D'après les chiffres de comptages routiers collectés dans le cadre de l'observatoire des déplacements de l'Agglo, le taux de PL est constant sur l'axe RD 2060 après mise en service de l'A19, oscillant tantôt à la baisse tantôt à la hausse.

### 3.1.4 Les raisons d'un trafic qui évolue timidement

#### **Des prévisions de trafic établies avant l'arrivée de la crise économique**

Les attentes du Loiret vis-à-vis de l'A19 portaient essentiellement sur un soulagement de la RD 2060. Mais les prévisions de trafic ont été réalisées 3 à 5 ans avant l'arrivée de la crise économique (« Dans le contexte actuel, peu de choses tiennent leurs promesses »). La crise a fortement impacté le trafic, si bien que le volume de trafic escompté n'est pas atteint. Ce constat est d'autant plus fort pour les poids lourds que les véhicules légers.

#### **Un prix du péage jugé élevé**

Le discours de certains acteurs relativise le prix du péage jugé par beaucoup comme trop élevé. Ainsi, il est rappelé que la fin de l'adossement a conduit à avoir des autoroutes chères. Par ailleurs, le trafic observé sur les récents tronçons d'autoroute mis en service est décrit comme faible.

La question du péage n'a pas été abordée au stade de l'enquête publique (ou n'a pas retenu l'attention). En outre, les réductions sur le péage sont de plus en plus réduites. *« Auparavant ces réductions pouvaient atteindre 35%. Désormais il faut davantage compter sur des remises de l'ordre de 6 à 7% sur le réseau autoroutier français. »* Le péage de l'A19 n'apparaît pas dissuasif, en particulier à titre professionnel (le péage est compensé par le gain de temps pour certaines professions).

Pour les poids lourds, tous les acteurs admettent que les PL privilégient l'ex-Nationale, car l'autoroute est trop chère.

#### **Des gains de temps faibles en particulier pour les PL**

Le constat de faibles gains de temps procurés par l'A19 est partagé. Certains soulignent en effet l'absence de gain de temps. Rares sont les cas où l'origine et la destination y sont favorables.

L'argument majeur relatif à cette absence de gain de temps défendu par de nombreux acteurs porte sur le niveau de performance offert par la RD2060, qui ne compte aucun feu rouge entre Courtenay et Orléans, malgré des aléas plus fréquents. En conséquence, l'objectif de délestage de la N60 ne peut être considéré comme atteint totalement.

Au niveau du délestage du trafic poids lourds sur la RD2060, l'intérêt d'un tel aménagement est déclaré quasi-nul, puisqu'il n'offre aucun gain de temps et engendre un coût de transport supplémentaire.

#### **Un référencement GPS tardif**

Nombreux ont été les acteurs à évoquer le non-référencement de l'A19 par les outils de navigation routière : Les GPS ont tardé à prendre en compte l'A19 dans les itinéraires proposés aux usagers. En outre, il convient de reconnaître que les usagers ne font que très rarement de mises à jour des cartes GPS; Avec le renouvellement du parc automobile, ce problème est en train de se résoudre petit à petit.

### 3.2 Temps de parcours

Le volet trafic dresse une analyse des temps de parcours. Les principaux enseignements figurent ci-après :

#### Comparaison des gains de temps ex ante et ex post

Comparaison ex ante / ex post		Gains de temps VL (minutes)		écart relatif ((ex post-DUP)/DUP)
Relation	Via	ex ante	ex post	
Orléans - Courtenay	A19	15	26,4	76,1%
A6 - A10	A19	23	27,4	19,2%
Orléans - Montargis	A19 et A10	4	7,3	81,8%
Orléans - Pithiviers	A19 et A10	7	10,5	49,3%

*Malgré les incertitudes portant sur les extrémités considérées dans les temps de parcours figurant dans le dossier DUP, l'A19 offre des gains de temps supérieurs aux prévisions, notamment en raison des hypothèses de vitesses retenues au stade ex ante.*

### 3.3 Sécurité

De l'avis de tous, la réalisation de l'autoroute A19 permis une **réduction du nombre d'accidents**. « Avant, la presse faisait régulièrement des titres sur les accidents ; ce n'est plus le cas maintenant ». Il est également rappelé que les transporteurs avaient peur de la RD 2060. Pour certains, ce constat résulte d'un allègement de trafic grâce à l'A19, pour d'autres cela résulte des aménagements de sécurité réalisés par le Conseil Général en rase campagne (élargissement de chaussée, marquage central neutralisant les dépassements et bandes sonores). Pour d'autres encore, cette amélioration est le fruit de la conjonction de différents facteurs favorables et aussi d'une politique de contrôle-sanction.

Les statistiques d'accidentologie prévues pour l'A19 étaient rappelées page 239 du dossier DUP :

Il était attendu 4,15 accidents corporels pour 100 millions de km parcourus :

- le taux observé sur l'A19 est de 0,55 soit un taux 7 fois moindre. Il est de 3,2 accidents corporels pour 100 millions de km parcourus sur les autoroutes françaises.

Il était attendu 0,56 tués pour 100 millions de km parcourus :

- le taux observé sur l'A19 est de 0,38 tués pour 100 millions de km parcourus.

Il était attendu 6,95 blessés pour 100 millions de km parcourus :

- le taux de blessés observé sur l'A19 est de 0,57 – soit douze fois moins que celui prévu.

*L'analyse des données d'accidents observés sur le réseau étudié, permet d'affirmer que la réalisation de l'autoroute A19 a théoriquement permis d'éviter 30 accidents, de sauver 15 vies et de réduire le nombre de blessés hospitalisés de 67 sur la période 07/2009 – 06/2013.*

L'A19 présente des indicateurs de sécurité routières (taux d'accidents, densité) nettement inférieurs à ceux observés sur autoroutes en France métropolitaine. Elle contribue ainsi à améliorer les conditions de sécurité des déplacements.

En outre, en allégeant le trafic sur l'itinéraire empruntant la RD2060, ainsi que sur une partie du réseau départemental, l'A19 contribue à réduire l'accidentalité de ce réseau. Il convient toutefois de souligner que les actions entreprises par les gestionnaires de ce réseau (aménagement de sécurité, déploiement de radars) concourent également à une amélioration plus soutenue que celle observée à l'échelle nationale.

## 4 L'économie du projet

### 4.1 Les coûts

#### 4.1.1 Coûts de construction

Le coût final de construction constaté de 627,2 M€ HT juin 2003 (845,23 M€ HT – valeur 2010) est supérieur au montant indiqué dans la déclaration d'utilité publique (3 657 MF TTC, valeur mars 1996 – soit 754,90 M€ HT valeur 2010).

Le coût constaté inclut les travaux et dépenses supplémentaires suivants :

- Des modifications de programme :
  - des ouvrages d'art supplémentaires sur échangeurs (8 dans l'avant-projet sommaire, 14 dans l'avant-projet-sommaire modificatif)
  - les travaux d'automatisation des gares,
  - des équipements dynamiques supplémentaires (vidéosurveillance),
  - un bâtiment de gendarmerie supplémentaire.
- Les dépenses non prévues liées à la libération des terrains.

Afin de pouvoir comparer avec le montant de la Déclaration d'Utilité Publique, les coûts suivants ne sont pas pris en compte dans le coût final réel :

- les frais financiers en période de construction,
- les coûts de fonctionnement de la société concessionnaire pendant la phase de construction (coûts initiaux, coûts d'assurance, coûts de la société concessionnaire...).
- Le montant des rechargements progressifs de chaussée,
- les frais de personnel.

*Les écarts observés entre coût réel observé (845,23M€2010 HT) et coût prévisionnel (754,90 M€2010 HT) font apparaître un dépassement du budget prévisionnel de l'ordre de 12 %, en raison des motifs présentés ci-avant.*

#### 4.1.2 Entretien et exploitation

Le dossier DUP recourait aux ratios suivants pour définir le nombre d'emplois permanent liés à l'entretien et l'exploitation de l'A19 :

En ce qui concerne l'exploitation de la voie, une autoroute concédée requiert un certain nombre de personnes, selon la répartition suivante :

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| - concessionnaire : 1,1 emploi /km | - restauration : 0,8 emploi /km    |
| - gendarmerie : 0,5 emploi/km      | - station-service : 0,6 emploi /km |

Au total, l'A19 devait permettre la création de 3 emplois/km, soit environ 300 emplois permanents

A ce jour, selon Arcour, 87 postes permanents ont été créés pour l'exploitation de l'A19. Ils peuvent être décomposés comme suit :

- Personnel affecté à l'exploitation de l'A19 : 41 soit 0,4/km
- Personnel de l'Aire de services du Loiret : 35 soit 0,35/km
- Personnel de gendarmerie : 12 soit 0,1/km ; Le redéploiement des effectifs dans un contexte de diminution ainsi que la redéfinition des périmètres a eu pour effet de limiter le nombre de poste créés à 12.

*Le nombre d'emplois créés représente finalement à peine le tiers du nombre d'emplois attendus.*

## 4.2 Equipement de l'infrastructure

Les caractéristiques de l'autoroute A19 sont conformes à celles présentées dans le dossier préalable à la déclaration d'enquête publique.

La liaison autoroutière A19 présente un profil type à 2x2 voies (avec bandes d'arrêt d'urgence) séparées par une glissière centrale en béton.

Pour l'agrément de l'usager, les 101 km d'autoroutes disposent :

- d'une aire de services unilatérale et bidirectionnelle située à mi-distance des extrémités de la liaison Artenay – Courtenay. L'aire de service du Loiret accueille un restaurant et une station-service ainsi qu'une gendarmerie. Elle intègre en outre une structure de promotion du département. Certains acteurs rappellent qu'un hôtel avait un temps été évoqué, mais le trafic serait sans doute insuffisant pour le justifier pour l'instant. Selon ces mêmes acteurs, les équipements à venir se feront avec le besoin.
- De 3 couples d'aires de repos

La majorité des acteurs locaux salue un « bel ouvrage », dont la prise en compte environnementale est remarquée (passages à faune, panneaux solaires assurant la production d'énergie pour l'aire du Loiret, et traitement des effluents par lagunage).

Le niveau d'équipement de l'A19 donne satisfaction. Un centre d'exploitation situé à Fontenay-sur-Loing permet d'assurer l'entretien et les interventions nécessaires au bon fonctionnement de l'A19.

Le confort ressort selon les acteurs comme un trait de caractère indéniable de l'A19. Les caractéristiques de l'infrastructure, le niveau d'équipement, le niveau de trafic et l'homogénéité participent en effet à dégager une impression de sécurité et de confort.



Production photovoltaïque de l'aire du Loiret – © Crédits photos : Cerema Dter Ouest

## 4.3 La rentabilité socio-économique pour la collectivité

*Le bilan socio-économique établit un bilan des avantages monétarisés dont la collectivité au sens large (usagers, collectivités, Etat, concessionnaire) tire profit. En cela elle diffère de la rentabilité financière qui intéresse, au premier rang, le concessionnaire.*

Le présent bilan socio-économique est confronté à quelques difficultés méthodologiques : contraintes intrinsèques du logiciel Ariane 05, coût de construction de la DUP différent de celui utilisé pour le calcul des indicateurs socio-économiques, durée des travaux d'un an peu réaliste au stade des prévisions, système de péage non décrit au stade *ex ante* dans le calcul des indicateurs, crise économique impactant le trafic et indirectement la rentabilité. Ces différents éléments amènent à corriger la situation *ex ante* présentée dans la DUP ainsi que la situation *ex post* observée pour pouvoir les comparer.

Les résultats obtenus montrent que les situations prévue et observée à hypothèses constantes (système de péage, durée de travaux identiques en *ex ante* et en *ex post*) sont relativement proches.

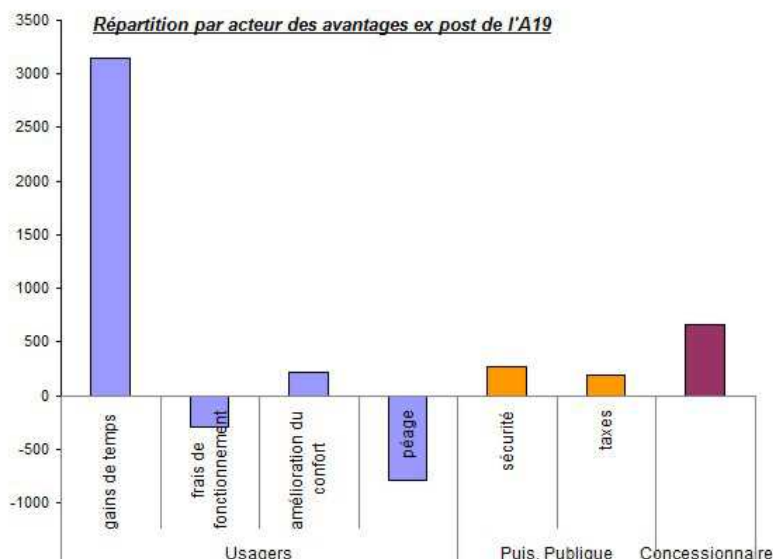
Les indicateurs socio-économiques obtenus en situation *ex post* donnent un bénéfice actualisé en 1995 à l'horizon 2010 de 1 813,28 MF94 HT, un taux de rentabilité interne de 15,69% et un taux de rentabilité immédiate de 10,04%. Ce dernier est supérieur au taux d'actualisation de 8 % défini par le commissariat général au plan témoignant de l'intérêt de l'opération pour la collectivité dès 2010, malgré l'impact de la crise économique survenue fin 2008.

### Comparaison des indicateurs de rentabilité socio-économique

Tableau de comparaison	ex ante (1)	ex post (2)	Ecart ((2)-(1))/(1)
	Coût figurant dans la DUP indicateurs calculés avec une durée de 1 an	Coût réel ; indicateurs calculés avec une durée d'1 an pour comparer aux valeurs ex ante	
Système de péage	fermé	fermé	
Année	2010	2010	
Coût construction(MF94)	2 914 (Travaux : 1 an)	3 263 (Travaux : 1 an)	12,0 %
Avantage global (année N) (MF94)	385	287	-25 %
Avantage net (année N) (MF94)	333	235	-29 %
Avantages globaux actualisés en 1995 (MF94)	3 115	3 399	9 %
Avantages nets actualisés en 1995 (MF94)	2 891	3 176	10 %
Bénéfice actualisé en 1995 (MF 94)	1 802	1 813	1 %
Rentabilité interne	17,5%	15,7%	-10 %
Rentabilité immédiate	10,0%	5,9%	-41 %

Pour un coût de travaux supérieur de 12 % au coût figurant dans la DUP, les écarts observés au niveau des indicateurs de rentabilité socio-économique montrent une relative pertinence des prévisions, malgré une conjoncture économique particulière impactant directement les trafics. Il convient à cet égard de souligner l'importance des gains de temps dans le calcul de la somme actualisée des bénéfices (Cf graphe ci-contre). Ceux-ci étant supérieurs aux prévisions, ils participent à la compensation d'un coût de travaux légèrement plus élevé à niveau de trafic quasiment égal.

La rentabilité immédiate s'écarte toutefois davantage des prévisions avec un écart de -41 % à l'horizon 2010 que le bénéfice actualisé et la rentabilité interne, respectivement de 1 % et -10 %. Dans le cas présent, le taux de rentabilité immédiate correspond au taux calculé pour 2010. *A posteriori*, le taux de rentabilité immédiate de 5,9 %, inférieur au taux d'actualisation fixé par le Commissariat Général du Plan de 8 %, montre que la mise en service apparaît prématurée. En effet, pour une mise en service à l'année 2011, le taux de rentabilité immédiate calculé par Ariane 05 est de 10,6 %. Cet indicateur montre donc que la crise économique pénalise la rentabilité socio-économique du projet en différant l'année de mise en service optimale.



Le taux de rentabilité interne de 15,7 % observé *ex post* reste largement supérieur au taux d'actualisation témoignant de l'intérêt pour la collectivité de la réalisation de l'autoroute A19.

#### 4.4 La rentabilité financière pour la société concessionnaire

Cette analyse a pour objectif de définir le mieux possible la situation financière de la société Arcour au cours des 65 années de sa concession.

L'excédent brut d'exploitation (EBE) correspond à la différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation annuelles du concessionnaire. Il permet de juger de la rentabilité financière intrinsèque de l'opération (rentabilité du projet A19 Artenay – Courtenay).

L'excédent brut d'exploitation (EBE) s'élève à 8 258 M€ courants. En tenant compte d'un taux d'intérêt réel



de 6%/an, comme il est recommandé par le guide d'élaboration des bilans *ex post*, la somme actualisée à l'année 2013 de l'excédent brut d'exploitation est positive et représente 1 544 M€ 2013. Actualisée à 6 %/an à l'année 2005, elle s'élève ainsi à 969 M€ 2005. Les recettes assureront vraisemblablement la totalité du remboursement des emprunts contractés pour la construction de l'A19 et de leurs intérêts. Elles couvrent la totalité du coût de financement initial de l'opération qui est de 795,6 M€ 2013. Le projet considéré isolément apparaît alors rentable pour la société concessionnaire.

## 5 Effets sur les territoires et l'économie locale

### 5.1 Aménagement du territoire

L'A19 a souvent été qualifiée de « **maillon manquant** » entre l'Ouest et l'Est du département. Sa réalisation aurait selon les acteurs interrogés permis de faciliter le transit sur les liaisons est-ouest, qui auparavant été contraint de recourir à la RD2060.

#### 5.1.1 Rapprochement des pôles urbains du Loiret

Les réseaux autoroutier et ferroviaire étaient structurés en radiales autour de Paris et sa première couronne. Le département du Loiret apparaît ainsi coupé en un secteur ouest (Orléans) et un secteur Est (Montargis). A l'époque, seule la RN60, dont le trafic était considéré comme particulièrement chargé, reliait les deux principaux pôles du département. De même, les autres secteurs du département souffraient d'une desserte routière est-ouest insuffisante. En cela l'A19 devait comme l'indiquait le dossier DUP, désenclaver la partie nord du département et offrir une alternative à la RN 60.

Le rapprochement de Montargis et Pithiviers d'une part et d'Orléans d'autre part a parfois été évoqué sans qu'un consensus ne s'en dégage.

Héritage du passé, la liaison Montargis – Orléans était qualifiée de « gros point noir du Loiret ». Certains acteurs signalent une modification des rapports entre les deux villes sans toutefois que le lien avec la réalisation de l'A19 n'apparaisse comme le facteur déterminant. A l'inverse, d'autres écartent cette probabilité jugeant le péage beaucoup trop cher pour avoir un effet sur le rapprochement des agglomérations de Montargis et Orléans, surtout si on considère que la RD2060 offre un bon niveau de performance (aménagement à 2x2 voies d'Orléans à Châteauneuf).

L'ensemble des acteurs s'accordent sur le fait que la population locale emprunte peu l'A19, sauf pour rejoindre l'autoroute A6 ou A77, et ponctuellement lors de migrations saisonnières sur de longs trajets.

L'intérêt de l'A19, selon les propos recueillis, concernerait avant tout les gens qui traversent le Loiret (résidents des départements de l'Est et de l'Ouest, départements voisins, étrangers et professionnels de la route comme les commerciaux) ou auraient emprunté la francilienne.

A l'appui de leurs propos, ces acteurs soulignent que pour aller à Montargis, personne ne prend l'A19, sauf au départ du secteur nord-orléanais. L'utilisation de l'A19 dépend donc surtout du lieu de destination final. Ainsi pour aller à Montargis, l'A19 n'est pas utilisée, car elle n'offre pas de gain de temps. En revanche la question se pose pour aller à Courtenay.

Aujourd'hui cet objectif de désenclavement du Nord-Loiret et de rapprochement des pôles urbains est rempli, car des secteurs considérés auparavant comme enclavés bénéficient désormais d'un accès au réseau autoroutier et indirectement à une accessibilité renforcée à certains services. L' A19 participe ainsi à renforcer les relations est-ouest pouvant faire défaut sur le plan autoroutier.

#### 5.1.2 Désenclavement du Nord Loiret

Dans le secteur Nord du Loiret, le désenclavement ressort comme un effet évident de la mise en service de l'A19.

L'A19 marque ainsi le désenclavement d'un territoire qui est désormais relié au réseau autoroutier (A6 et A10) bénéficiant aujourd'hui de facilités accrues pour rejoindre Orléans, Tours.

Dans le Pithiverais, l'A19 est présentée comme une nécessité : « Désormais Pithiviers n'est plus perdu dans

le Loiret ».

## 5.2 Cadre de vie

Il n'y a pas eu d'effets notables sur le cadre de vie. Tantôt, l'allègement du trafic poids lourds sur la RD2060 en particulier dans la traversée de Montargis et des villes voisines, tantôt un effet bénéfique aux facilités de déplacements offert aux habitants sont évoqués.

Seule la ville de Courtenay semble avoir connu une dégradation de son cadre de vie. L'objectif louable en termes d'aménagement au départ aurait finalement produit l'effet inverse. La baisse du trafic VL susceptible de s'arrêter et ainsi contribuer à l'économie locale, et le trafic important de poids lourds traversant le centre-ville de Courtenay, participent à la dégradation de l'appareil commercial et son cadre de vie.

## 5.3 Agriculture

**Le remembrement a permis de recueillir de façon quasi-unanime l'adhésion des agriculteurs concernés par le tracé de l'A19**

Le dossier DUP (p.208) faisait état d'une réduction prévisible de la surface agricole utilisée. En effet, il était attendu une réduction de l'ordre de 450 ha de terres agricoles sur les 900 ha correspondant à l'emprise de l'autoroute en section courante, ses échangeurs et ses aires annexes.

1 450 ha d'emprise ont été nécessaires à la construction de l'A19 (3 100 parcelles, 1 700 propriétés). 10 Commissions d'aménagement Foncier ont été constituées sur un périmètre global de 40 000 ha dont 24 500 ha de périmètre perturbé.

Le rôle proactif sur l'aménagement foncier, endossé par le Conseil Général du Loiret, de médiateur et de maîtrise d'ouvrage dans les opérations foncières a ainsi été particulièrement souligné permettant notamment de tempérer la forte sensibilité du milieu agricole. Il est à cet égard intéressant de signaler comme l'ont d'ailleurs exprimé de nombreux acteurs que l'aménagement foncier n'aurait sans doute pas eu lieu sans l'A19, de surcroît sans sa prise en charge par le Conseil Général et Arcour. Enfin le remembrement permettant de réduire le morcellement des surfaces exploitées a facilité le travail des exploitants.

Par ailleurs, l'agriculture était présentée dans le dossier DUP comme une caractéristique forte du Loiret. Elle était dominée par la production de produits céréaliers qui occupaient, selon le recensement général agricole de 1988, 65 % de la surface agricole utile (SAU) et concernaient 77 % des exploitants. La réforme de la politique agricole commune (PAC) a eu un impact fort entraînant une mise en jachère de 12 % de la SAU du Loiret contre 6 % au niveau national. La part des céréales est alors tombée à 44 % de la SAU ; Enfin, l'évolution du paysage agricole français s'inscrit dans une tendance à la réduction du nombre d'exploitations et à l'augmentation des SAU moyennes par exploitation.

Dans un contexte fort de restructuration liée à la politique agricole, il apparaît délicat de définir au-delà des surfaces de terres agricoles consommées pour la réalisation de l'infrastructure ce qui, d'une part s'inscrit dans la tendance générale, et d'autre part ce qui résulte directement de l'aménagement autoroutier.

## 5.4 Développement démographique et logement

La situation actuelle :

Un Loirétain sur deux vit dans une agglomération (Orléans (à 83%) ou Montargis(à 17%)) et les trois quarts des Loirétains habitent l'aire urbaine d'Orléans ou Montargis.

Population des Unités urbaines <sup>2</sup>	1975	1982	1990	1999	2007	Évolution 2007 / 1999
Orléans	209 243	220 478	243 153	263 292	268 468	+2 %
Montargis	50 418	52 216	52 804	53 590	55 081	+3 %
Gien	17 047	18 870	19 765	16 351	16 557	0 %
Pithiviers	11 267	10 964	11 389	11 476	11 175	-3 %
Sully-sur-Loire	8 090	9 404	9 778	10 056	11 929	+19 %
Beaugency	7 410	8 171	8 022	8 321	8 942	+7 %

Sources : DUP définition INSEE de 1990 pour les valeurs 1975-1982 et 1990 – INSEE -RGP pour les données 1999 et 2007

Le tableau ci-avant montre un dynamisme démographique nuancé selon les secteurs géographiques. En effet, les unités urbaines d'Orléans et Montargis s'illustrent par un dynamisme démographique, alors que l'unité urbaine de Pithiviers s'est rétractée.

Les gains de populations observés se situent le long des axes routiers et du Val de Loire. C'est le cas par exemple, le long de l'A10 (doublée par la RD2020), de l'A19 et de l'A77 (doublée par la RD 2007).

Au cours des entretiens réalisés, il a parfois été évoqué, la transformation de résidences secondaires en résidences principales. Les cas évoqués s'appuyaient sur un coût à supporter jugé élevé en particulier en période de crise, si bien que les propriétaires vendaient leur résidence secondaire ou vendaient leur résidence principale pour venir habiter leur résidence secondaire. Ce dernier cas était notamment présenté comme plus fréquent auprès d'une population de jeunes retraités majoritairement franciliens.

	taux de croissance annuel (en%)		
	1990-1999	1999-2006	2006-2011
Aire d'étude A19	0,702	0,617	0,439
France (métropole)	0,368	0,689	0,538
Région centre	0,321	0,458	0,294
Communes <300m DUP	0,812	1,132	1,015

Cet effet relève davantage de la crise et du desserrement du bassin parisien que de tout autre paramètre notamment la réalisation de l'A19. En effet, parmi les facteurs d'attractivité cités, on notera le prix du foncier attractif, les dessertes ferroviaires de Ferrières-Fontenay, la gare RER de Malesherbes ou les possibilités de co-voiturage favorables aux mouvements pendulaires vers la région parisienne. A titre d'exemple, sur l'agglomération de Montargis : ce sont 3 000 à 4 000 pendulaires chaque jour qui se rendent vers Paris.

Enfin dans certains cas, la création d'emplois – que l'A19 a pu favoriser à travers l'arrivée d'entreprises – semble également avoir une incidence. En effet, l'entreprise ICT, implantée sur le parc d'activités Arboria à Pannes a recruté en majorité localement. Ainsi 120 terrains en lotissement pavillonnaire ont été vendus ce qui correspond à une hausse de 10 % de l'offre qui s'est traduit par un développement démographique.

En définitive, aucune évolution démographique ne semble résulter directement de la mise en service de l'autoroute A19. Il reste délicat de définir dans quelle mesure l'A19 a pu contribuer à faire évoluer localement la démographie.

## 5.5 Développement économique

Le développement économique répond à la mobilisation successive et parfois concomitante d'un certain nombre d'acteurs :

- En premier lieu, s'exprime la volonté des acteurs locaux, qui opèrent des choix en matière de stratégie d'aménagement et de création de zones d'activités. L'A19 a ainsi ouvert des potentialités.
- Puis les aménageurs prennent en charge la réalisation de la zone d'activités. D'autres acteurs assurent alors la promotion et la commercialisation des parcelles.
- Enfin l'offre peut rencontrer la demande. Les établissements selon leurs propres critères font ou non le choix de s'implanter.

On peut donc dissocier le développement économique en deux phases : une phase amont portant sur les aménagements réalisés par les acteurs locaux et une phase aval durant laquelle s'implantent les entreprises.

2 Unité urbaine : La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2000 habitants.

Dans le cas présent, le processus décrit ne semble pas être allé à terme, tout du moins, pas au regard de ce qui était attendu. La crise économique a semble-t-il enrayé la demande qui avait motivé la création des parcs d'intérêt départementaux.

### *5.5.1 Les atouts du Loiret*

L'attractivité du Loiret est unanimement considérée comme reposant sur un coût (foncier) inférieur à celui de l'Île-de-France et bénéficiant de la saturation de celle-ci.

Les critères de choix évoqués :

- La proximité de Paris
- Le prix du foncier
- La position stratégique centrale (étoile autoroutière)
- La ressource humaine.

L'activité de l'entreprise FM Logistic localisée sur la commune de Neuville-aux-Bois répond aux mêmes critères, puisqu'elle bénéficie de la proximité des activités parisiennes, d'un axe routier vers l'Espagne, d'une main d'œuvre située dans le bassin orléanais et de services pour ses salariés (Université, hôpital...).

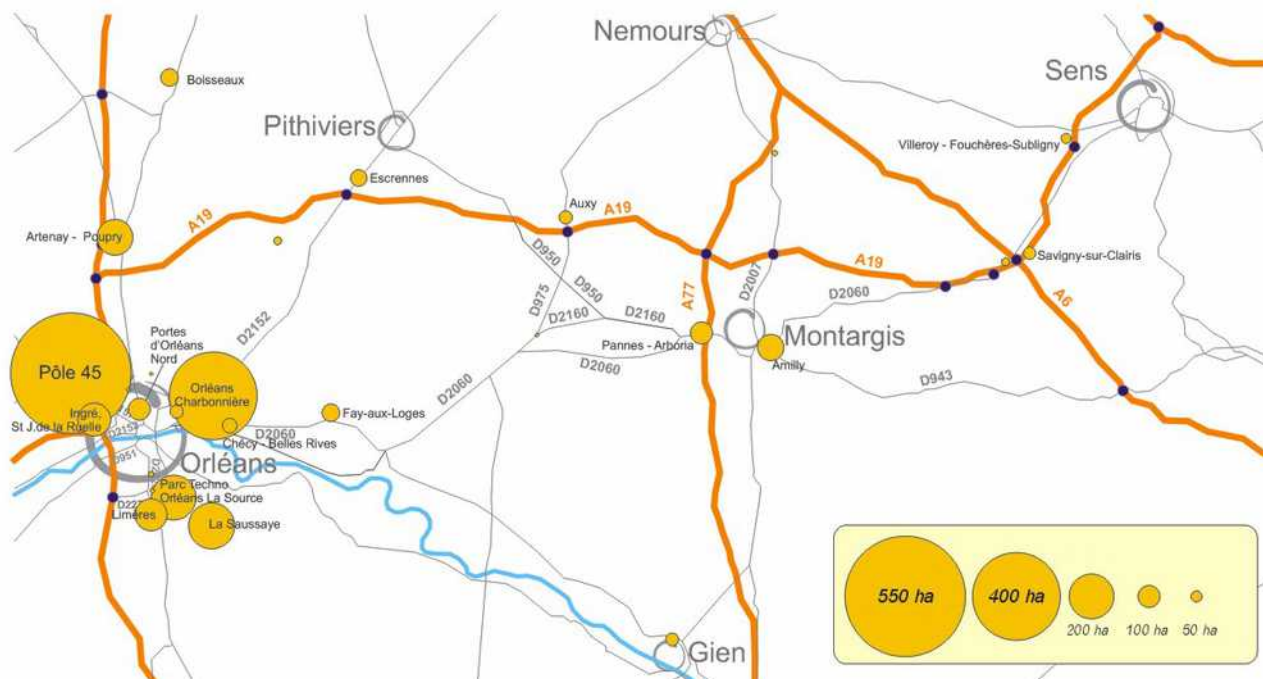
Le département est décrit comme un département où il fait bon vivre, en position centrale et proche de Paris.

### *5.5.2 Les attentes en matière de développement économique*

Les propos recueillis témoignent d'une opération visant par le biais de l'A19, à densifier le Nord Loiret. Le Sud de la Loire est par ailleurs inondable et toute perspective de développement économique y est contrainte.

Considérant qu'une zone d'activité génère en moyenne 1 000 à 2 000 emplois, les acteurs économiques locaux entendaient créer de l'emploi pour dynamiser le secteur du Nord-Loiret. Le développement des zones d'activités situées à proximité de l'A19 répondait à cette logique ainsi qu'à une logique de rapprochement au plus près des autoroutes, des entreprises générant du volume. Tous les échangeurs ont ainsi été pré-positionnés (Artenay, Escrennes, Auxy, Arboria) et des projets de zones d'activités s'y sont trouvés associés avec notamment des perspectives sur la logistique.

## Les principaux parcs d'activités selon les superficies



Les principaux parcs d'activités selon la surface totale ( y compris surface cessible)

L'A19 est jugée par la majorité des acteurs comme ayant un impact positif sur l'attractivité économique du territoire grâce au renforcement de la desserte autoroutière (les industriels ne sortent plus de la route) mais aussi pour les entreprises déjà présentes.

Quatre<sup>3</sup> parcs d'activités d'intérêt départemental ont été créés (Artenay-Poupry, Escrennes, Auxe, Pannes - Arboria) aux abords de l'A19 pour répondre à la demande, mais la création des parcs d'activités a nécessité du temps et la commercialisation des parcelles s'en est trouvée pénalisée notamment par un contexte économique défavorable.

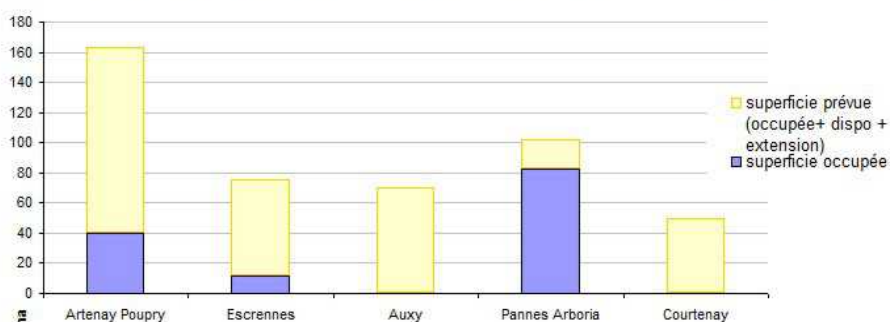
Depuis 2009, la perception a en effet évolué : **les ambitions optimistes ont été abandonnées sous les effets conjugués de la crise et du Grenelle de l'environnement.**

Actuellement, la logique exprimée par le Conseil Général porterait sur une extension des zones d'activités existantes plutôt que la création de nouvelles.

La commercialisation des parcs d'activités ne porte dans les faits que sur trois parcs d'activités bordant l'A19. En effet, la DUP<sup>4</sup> relative à la

ZAC<sup>5</sup> d'Auxe a fait l'objet d'un recours auquel le tribunal administratif a donné raison et la ZAC de Courtenay a été abandonnée. Les zones d'activités d'Arboria (Pannes) et Artenay-Poupry sont les zones aux taux d'occupation les plus élevés ; respectivement 81 % et 25 %. Ces parcs d'activités sont également desservis par des infrastructures autoroutières et routières selon des axes nord-sud (A10 et RD2020 dans un cas et A77 et RD2007 dans l'autre) les reliant ainsi au bassin parisien, mais aussi au bassin de main d'œuvre local.

Superficie des Parcs d'activités d'intérêt départemental situés à proximité de l'A19



3 Lors de l'ouverture de l'A19, un cinquième parc d'activités était également prévu à Courtenay, il a depuis été retiré du Plan local d'urbanisme de la commune.

4 DUP : Déclaration d'utilité publique

5 ZAC : Zone d'Aménagement Concerté



Le constat dressé quant au « facteur de développement de l'économie » que devait constituer l'A19, montre que les effets escomptés ne se sont produits que partiellement. L'A19 a ainsi rendu possible la création de zones d'activités et la valorisation de zones d'activités existantes, mais la crise économique semble avoir freiné les investissements des promoteurs et/ou des entreprises.

### 5.5.3 Les raisons d'un essor laborieux

#### La crise économique réduit l'intérêt des investisseurs:

Selon une majorité d'acteurs, la crise économique constitue la raison principale d'une commercialisation difficile. La crise économique actuelle a pour effet d'inciter les investisseurs à la prudence et à un investissement minimum. Certains privilégient ainsi des bâtiments existants comme Inolation, fabriquant de panneaux isolants, qui s'est installé à Amilly. Le bâtiment a été rénové et les collectivités ont joué un rôle majeur pour satisfaire au mieux les attentes de l'industriel. Les industriels se positionnent aujourd'hui sur les bâtiments existants par prudence (70% des contacts), car plus intéressant financièrement même si des travaux de réhabilitation sont nécessaires.

#### Un déficit d'image forte ?

L'attractivité du Loiret souffrirait, selon certains, d'une absence « d'image forte ». Seuls le Val de Loire, la chasse (Sologne) véhiculent des fragments d'image du Loiret. Sur Montargis, c'est l'absence d'enseignement supérieur qui s'avérerait pénalisante pour l'accueil de catégories socio-professionnelles supérieures.

Enfin, il est admis que l'amorce est toujours difficile et que l'effet d'entraînement facilite ensuite la commercialisation.

#### Des retards dans la création des ZAC

D'autres freins sont également évoqués, mais ils portent davantage sur la création de la ZAC que sur sa commercialisation. Sont ainsi cités des **recours ayant retardé la disponibilité**, la **longueur de certaines procédures**, des complications administratives, des difficultés de coordination entre gestionnaires, des coûts liés aux fouilles archéologiques<sup>6</sup> si bien que la demande existante s'est reportée ailleurs.

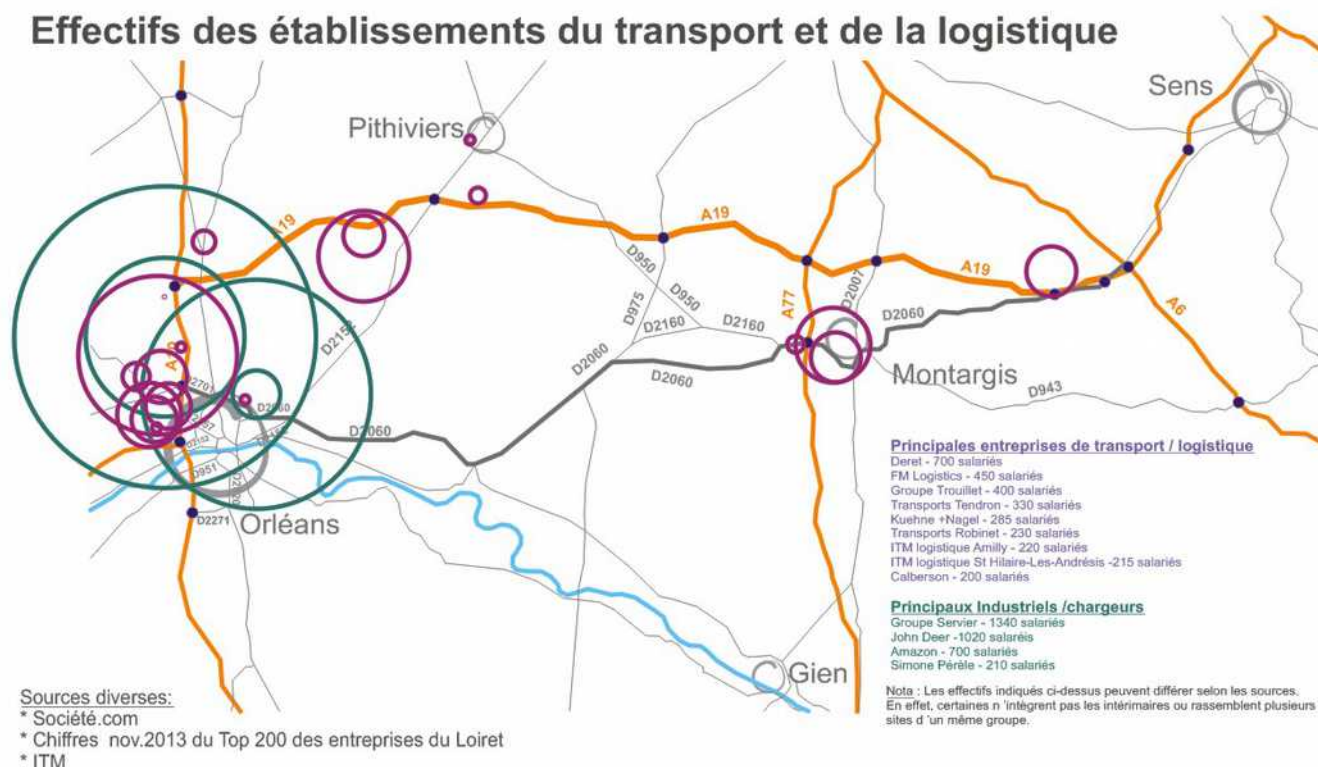
### 5.5.4 La logistique

A l'époque, étaient envisagées de très grandes zones comme à Escrennes, dans le secteur logistique. Les acteurs témoignent aujourd'hui de davantage de réalisme. Aujourd'hui, il est admis que « *le développement dans le secteur de la logistique d'entrepôts de 20 à 30 000 m<sup>2</sup> dans le cadre de la Logistique Valley relevait d'une perspective surréaliste* ».

---

6 Sur la zone d'activité d'Arboria à Montargis, 4 hectares de terrain ont par exemple été gelés pour éviter de doubler le prix de vente des terrains en raison des fouilles archéologiques.

## Effectifs des établissements du transport et de la logistique



Le Loiret attendait beaucoup de la réalisation de l'A19 ; Les principales entreprises du secteur restent toutefois localisées sur les axes routiers ou autoroutiers à proximité d'un bassin de main d'œuvre. L'agglomération d'Orléans concentre ainsi les plus gros effectifs du secteur. Saran comptabilise par exemple 29 % des effectifs du secteur du transport et de la logistique loin devant Ormes au deuxième rang départemental avec près de 9 % des effectifs.

Effectifs du transport	Orléans	Montargis	Pithiviers	Gien	Total
1994	12 452	2 358	1 070	920	16 800
Part (%)	74 %	14 %	6 %	6 %	100 %
2011	13 066	1 791	1 106	571	16 534
Part (%)	79 %	11 %	7 %	3 %	100 %
Evolution	+5 %	-24 %	+3 %	-40 %	-2 %

Source : INSEE

Les chiffres ci-dessus montrent une baisse des effectifs du transport malgré une hausse observée à l'échelle du bassin de vie d'Orléans. Le bassin de vie d'Orléans concentre 79 % des effectifs du département en 2011

4ème plate-forme logistique en France si l'on en croit l'étude « La filière logistique en région Centre » (Avril 2013), le département compte 2 millions de m<sup>2</sup> couverts d'entrepôts logistiques.

## Période 2010-2013



Figure notamment sur cette carte le projet de 24 000 m<sup>2</sup> sur le Parc d'activités Saint Eutrope à Escrennes dont le permis de construire a été autorisé, mais dont le démarrage des travaux était conditionné par la demande logistique. L'autorisation de construire est finalement devenue caduque.

On peut donc considérer que l'A19 renforce l'attractivité du secteur logistique du Nord-Loiret, mais la crise économique dans un secteur jugé particulièrement sensible pénalise la concrétisation des projets.

Finalement seuls les deux terminaux de transbordement de Dourges et Tarnos figurent au projet présenté par le concessionnaire retenu. Un secteur préférentiel d'implantation des plate-formes de transbordement supplémentaires a cependant été défini. Il englobe un secteur allant du nord d'Orléans au Sud de Paris et pourrait offrir des potentialités au site d'Artenay-Poupry. La question de l'embranchement fer offrant la possibilité d'acheminer ou recevoir des marchandises par voie ferrée comme élément de choix dans l'implantation logistique montre d'ailleurs que ce ne serait pas un facteur déterminant.

21/26

### 5.5.5 Une autoroute prometteuse

Les promesses portées par l'A19 non réalisées à ce jour, le seront plus tard. C'est en quelque sorte le message relayé par les acteurs rencontrés. L'A19, qualifié « d'outil d'avenir » est en effet perçu comme un vecteur de communication à l'attention des investisseurs. Ainsi, l'A19 contribue au renforcement de l'accessibilité et offre des perspectives de développement pour le Nord-Loiret qui peut bénéficier de l'enclavement des zones logistiques du bassin parisien et d'un effet de desserrement.

## 5.6 Tourisme

Le tourisme dans le Loiret revêt deux orientations majeures : le tourisme de loisirs, qui pèse pour environ 38 % des nuitées de l'hôtellerie, et le tourisme d'affaire comptant pour 62 % des nuitées de l'hôtellerie. Ce dernier accueille congrès et séminaires essentiellement de septembre à juin.

### La cible du tourisme loirétain :

La clientèle est à 75 % française. Les Parisiens sont parmi les mieux représentés devant la région centre, le nord, la région Rhône-Alpes et la Bretagne. Les étrangers les plus nombreux sont par ordre d'importance décroissant les Hollandais, les Britanniques, les Allemands, les Belges et les Espagnols. L'année dernière a vu une hausse de touristes étrangers et une baisse de la clientèle d'affaire, sans pour autant qu'on puisse affirmer si la réalisation de l'A19 a joué un rôle dans cette évolution.

### Le tourisme d'agrément

Le tourisme d'agrément est davantage tourné vers le Val de Loire (Unesco) et concerne moins le secteur de l'A19. La Vallée du Loing, Montargis, le Château de Chamerolles offrent cependant des potentialités. De même, de grandes manifestations telles que « Les fêtes de Loire » pourraient attirer un public plus éloigné grâce à une meilleure accessibilité. La bourse de véhicules anciens qui se tient chaque année début avril à Courtenay et rassemble environ 10 000 personnes (collectionneurs, exposants, chalands..) pourrait également toucher un public plus éloigné.

### Un taux d'occupation probablement plus élevé pendant les travaux de construction de l'A19

Le taux d'occupation moyen serait de 54 %. Pendant les travaux, il est possible que ce taux d'occupation ait été supérieur en particulier au niveau des meublés, mais aucune donnée chiffrée permet de l'affirmer.

### Tourisme d'affaire

Le tourisme d'affaires génère une part importante de l'activité touristique. Concentrée majoritairement sur l'agglomération orléanaise, l'offre de tourisme d'affaire bénéficie d'une relative proximité de la région parisienne, à des coûts souvent inférieurs. Ainsi le département accueille de nombreux séminaires et congrès.

Depuis la mise en service de l'A19, l'établissement des Terrasses de Montargis a ouvert ses portes et propose, outre ses 60 chambres, 5 salles de séminaire. La desserte autoroutière renforcée par l'autoroute A19 en complément de l'A77 semble constituer un vecteur de communication favorable à l'accessibilité à l'établissement.

De 2009 à 2013, la zone d'étude enregistre une baisse du nombre d'établissements de -5% qui se traduit par une baisse de la capacité de -4%. On dénombre la fermeture de 12 établissements dont 2 concernés par la bande des 300m (-24 chambres à Savigny-sur-Clairis et -8 chambres à Courtenay). Dans le même temps, le Loiret voit l'ouverture de 5 établissements dont deux à Châteauneuf-sur Loire. Il apparaît alors difficile d'y déceler un quelconque effet de la mise en service de l'autoroute A19.



L'aire du Loiret assure la promotion du département pour les usagers empruntant l'A19 -  
Crédits Photo CEREMA / Dter Ouest

Sur le plan du tourisme, conformément aux attentes, les acteurs évoquent une absence d'effets notables de la mise en service de l'A19. Concrètement, seule la création de l'hôtel « Les terrasses de Montargis » implanté sur la zone d'activité Arboria pourrait être considérée comme résultant de la mise en service de l'autoroute A19. Il jouit de la desserte de l'A77 et désormais de l'A19. En plus de capter la clientèle de trafic nord-sud, il est rapporté que celui-ci accueille de nombreux séminaires notamment en raison d'un coût moins élevé qu'en région parisienne.



### **Des difficultés à fixer le touriste en transit potentiellement accentuées**

L'A19 constitue un levier d'action certain pour tenter de fixer l'utilisateur en transit. Ainsi, l'aire du Loiret assure la promotion du patrimoine touristique du département.

Cependant, ainsi que le relevait La république du Centre dans son édition du 15 juillet 2010 (n°178), « Les touristes considèrent Orléans comme une étape, plutôt qu'un lieu de séjour. »

Certains acteurs s'interrogent quant à une éventuelle accélération du trafic de transit lié à l'A19, ce qui a pour conséquence d'accroître les difficultés à fixer le touriste sur Orléans et ses environs. D'autres soulignent d'ailleurs que l'A19 est plutôt utilisée pour les grands trajets (loisirs, vacances).

Malgré la présence de quelques hôtels, certains déplorent l'absence d'hôtel visible depuis l'A19 pour inciter à halte.

L'A19 a eu des effets limités sur le développement du tourisme. S'il a pu dynamiser le tourisme d'affaires (Orléans et Pannes), il a également pu accélérer la traversée du département et accroître les difficultés à « fixer » l'utilisateur en transit.

## **5.7 Retombées sur les commerces**

L'A19 a eu des effets positifs sur l'activité commerciale en particulier la restauration au moment de la réalisation des travaux de construction.

L'examen de l'évolution de l'appareil commercial après mise en service est quant à lui moins marqué. En effet, l'appareil commercial du Loiret se situe pour l'essentiel dans les zones urbanisées – à savoir l'agglomération orléanaise, l'agglomération montargoise et dans une moindre mesure Gien et Pithiviers.

Le contexte national commercial a particulièrement évolué au cours de ces dernières années. Après l'avènement des hypermarchés et le développement du commerce péri-urbain en périphérie des grandes villes, l'essor du e-commerce malmène un peu plus encore le commerce traditionnel. Les retombées de la mise en service de l'A19, se réduisent ainsi aux commerces de proximités (boulangerie, café, restaurants,...) et des services (banques, assurances...).

Concrètement l'appareil commercial développé le long de l'A19 se résume essentiellement à l'aire de service du Loiret situé à mi-distance de l'A6 et de l'A10. En effet, aucune nouvelle enseigne ne s'est implantée à proximité d'un échangeur de l'A19.

L'arrivée d'un établissement de restauration rapide à emporter sur le parc d'activité d'Artenay-Poupry a pu trouver un intérêt supplémentaire grâce à la réalisation de l'A19, mais son implantation semble davantage liée au trafic de passage circulant sur l'A10 et la RD2020.

Les rares commerces existants situés dans un périmètre proche de l'A19 et de ses échangeurs ne semblent pas bénéficier de retombées spécifiques liées au trafic circulant sur l'autoroute A19. On peut toutefois souligner que les travaux de construction de l'autoroute ont eu des retombées sur le tissu local, en particulier les établissements de l'hôtellerie et de la restauration. Quant aux commerces de l'ex-RN60, le report de trafic vers l'autoroute ne semble pas avoir eu de lourdes retombées sur ces quelques établissements.



## 6 Conclusion

Déclaré d'utilité publique en août 1998, le projet d'autoroute A19 long de 101 km - pour l'essentiel situé dans le Loiret - s'est traduit concrètement huit ans plus tard par le démarrage des travaux de construction.

Au terme de 3 ans de travaux, l'Autoroute A19 était mise en service en juin 2009. Onze années séparent donc la situation *ex ante* de la mise en service. Au cours de cette période, le territoire a connu des évolutions locales, économiques, sociétales pouvant interférer avec les effets attendus de la mise en service de l'A19. C'est le cas notamment de la crise économique survenue au cours de l'année 2008 qui participe indéniablement à l'évolution économique, jouant entre autre sur les mobilités des actifs ou le transport de marchandises. Les effets attendus de la mise en service de l'A19, s'en trouvent alors modifiés.

L'Autoroute A19 présente des caractéristiques conformes au projet présenté à l'enquête publique.

Le coût de construction réel observé (845,23M€2010 HT) reste relativement proche de l'enveloppe prévisionnelle (754,90 M€2010 HT) avec un écart de +12 %.

Parmi les objectifs énoncés *ex ante*, il en est certains auxquels la réalisation de l'A19 répond nécessairement, par exemple : « qu'elle offre une alternative à la liaison Orléans – Montargis, renforçant ainsi les liens privilégiés entre ces deux agglomérations. ».

La comparaison des situations *ex ante* et *ex post* montre une relative exactitude des prévisions de trafic sur l'A19 (écarts inférieurs à 10%),

Concernant le trafic sur l'A19, les objectifs sont atteints avec toutefois des nuances sur la nature des trafics. Il était en effet attendu davantage de poids lourds et davantage de transit. Par ailleurs, l'A19 devait soulager l'ex-RN60 reliant Orléans à Montargis, l'objectif est atteint, mais le niveau de trafic notamment celui des poids lourds reste élevé sur cette voie, qui a bénéficié d'aménagements importants.

Enfin les indicateurs de sécurité observés après mise en service de l'A19 montrent des gains supérieurs à ceux attendus.

Les gains de temps apparaissent également supérieurs aux attentes, mais les aménagements réalisés sur l'itinéraire concurrent constitué en partie de l'ex-RN60 pénalisent l'attractivité de l'A19.

Quant à la rentabilité socio-économique, les indicateurs obtenus en situation *ex post* donnent un bénéfice actualisé en 1995 à l'horizon 2010 de 1 810 MF94 HT, un taux de rentabilité interne de 15,7% et un taux de rentabilité immédiate de 5,9%. Ce dernier est inférieur au taux d'actualisation de 8 % défini par le commissariat général au plan. Ce même taux calculé pour 2011 est de 10,6 %. Il est supérieur au taux d'actualisation montrant ainsi l'intérêt de l'opération pour la collectivité à compter de 2011, témoignant ainsi de l'impact de la crise économique survenue fin 2008 sur l'année optimale de mise en service.

L'analyse financière établie à partir de l'excédent brut d'exploitation montre que l'équilibre financier est assuré et permet au concessionnaire de couvrir le coût de financement initial de l'opération.

En revanche, les effets attendus de la contribution de l'infrastructure au développement du territoire restent modérés. Certes le désenclavement du Nord Loiret et le rééquilibrage du département sont confirmés, mais le développement économique en particulier a été confronté à un contexte économique national défavorable, mettant à mal les attentes formulées au stade de l'enquête publique. Toutefois l'ensemble des acteurs s'accorde à penser que la réalisation de l'A19 constitue un « outil d'avenir et d'aménagement à long terme du territoire » pour le Loiret.



Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures  
Impacts sur la santé - Mobilités et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Direction territoriale Ouest : MAN – 9 rue René Viviani – BP 46223 - 44262 Nantes Cedex 2 – Tél : +33 (0)2 40 12 83 01

Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30 - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)