

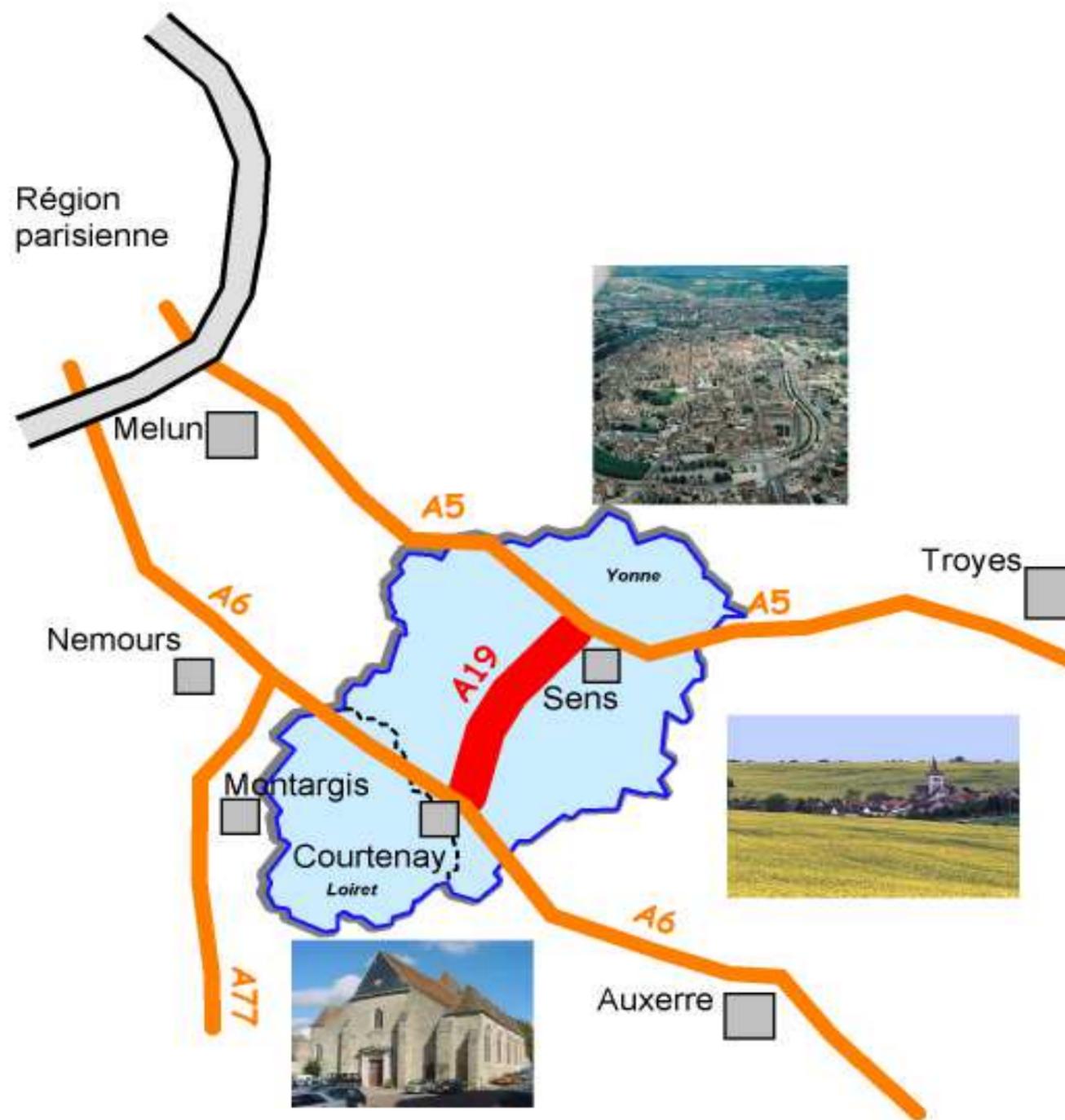
Autoroute A19

Section Sens - Courtenay

DOSSIER
SOCIO-ECONOMIE

Version Décembre 2003
complétée en 2006

Révision Juin 2007



SUIVI DES EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES



Autoroutes
Paris-Rhin-Rhône



SOMMAIRE

1	CADRAGE	1
2	REPARTITION DE L'ESPACE URBAIN	4
3	TRAFICS	5
3.1	Les trafics effectivement observés	5
3.2	Constat	5
3.2.1	Analyse de l'origine des trafics de l'A19	5
3.3	Rapprochement entre prévisions de trafics et réalisations	9
3.3.1	Rappel des prévisions de trafic d'A19 (Evaluation LOTI).....	9
3.3.2	Comparaison des prévisions et des réalisations	10
3.3.3	Explication des écarts entre prévisions et réalisations	10
4	SECURITE	12
4.1	Rappel des estimations du dossier DUP	12
4.2	Bilan a posteriori	12
4.2.1	Etat des accidents dans le corridor RN60/A19 et de leur évolution	12
4.2.2	Analyse en terme de risque d'accidentologie	12
4.2.3	Explications.....	13
4.3	Comparaison du bilan a posteriori et de l'évaluation prévisionnelle	13
4.3.1	Ecart entre les prévisions et les réalisations.....	13
4.3.2	Explications des écarts	14
5	TEMPS DE PARCOURS	14
5.1	Les gains de temps apportés par A19	14
5.1.1	Méthodologie	14
5.1.2	Résultats.....	15
5.2	Rapprochement entre prévisions et réalisations	16
5.2.1	Rappel des prévisions du dossier DUP (Evaluation LOTI)	16
5.2.2	Comparaison des prévisions et des réalisations	16
6	DEMOGRAPHIE – LOGEMENT - MARCHE FONCIER	17
6.1	Démographie	17
6.1.1	Population communale	17
6.1.2	Population des agglomérations.....	20
6.1.3	Conclusion sur l'analyse de la population	20
6.1.4	Branchements de basse tension.....	20
6.2	Logements	24
6.2.1	Zone d'étude du Loiret.....	24
6.2.2	Zone d'étude de l'Yonne	24
6.3	Marché foncier	25
6.3.1	Avant ouverture	25
6.3.2	Après ouverture	25
7	EMPLOI – DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL - CHOMAGE	27
7.1	Emplois	27
7.1.1	Évolution du nombre d'emplois.....	27
7.1.2	Emploi engendré par l'autoroute	28
7.2	Évolution du nombre d'établissements du secteur privé	28
7.3	Zones d'activités	30
7.4	Chômage	31
8	AGRICULTURE	33
8.1	Observations	33
8.2	Surface agricole utilisée	33
8.3	Exploitants agricoles	36
8.4	Salariés agricoles	37
9	RESIDENCES SECONDAIRES – TOURISME – FOIRES ET MANIFESTATIONS	38
9.1	Résidences secondaires	38
9.2	Tourisme	40
9.2.1	Patrimoine touristique	40
9.2.2	Offre touristique	42
9.2.3	Occupation des hôtels et des campings.....	42

9.3	Salons et manifestations.....	45
10	ANALYSE DES COUTS.....	46
10.1	Les coûts de construction	46
10.1.1	La notion de coût de construction au fil des étapes du projet.....	46
10.1.2	Le coût final de construction de l'autoroute A19.....	46
10.1.3	Rapprochement avec le coût de la DUP et avec le coût d'APS.....	47
10.2	Les coûts d'entretien et d'exploitation	47
10.2.1	Les coûts constatés.....	47
10.2.2	Comparaison avec les prévisions du dossier DUP.....	47
11	RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE.....	48
11.1	Principes généraux et définition.....	48
11.2	Le bilan prévisionnel du dossier DUP.....	48
11.3	Le bilan socio-économique <i>a posteriori</i>.....	48
11.3.1	Méthodologie.....	48
11.3.2	Résultats.....	49
11.4	Rapprochement des prévisions et des réalisations	49
12	RENTABILITE FINANCIERE.....	50
12.1	Le bilan prévisionnel du dossier DUP.....	50
12.2	Bilan <i>a posteriori</i> des coûts et des recettes	50
12.2.1	Les coûts observés.....	50
12.2.2	Les recettes observées.....	50
12.2.3	Bilan coûts / recettes.....	52
13	ANNEXES	54
13.1	Sécurité routière	54
13.2	Scénario de projection des trafics.....	55
13.3	Résultats du bilan	56
13.4	Enquête auprès des maires.....	57
13.5	Note sur l'agriculture.....	61
13.6	Établissements ouverts entre 1999 et 2000	62

1 CADRAGE

Contexte

Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 et de son décret d'application du 13 juillet 1984, les grands projets d'infrastructures doivent faire l'objet d'une « évaluation » de leurs effets sur le plan économique et social et, après réalisation, d'un « **bilan de leurs résultats économiques et sociaux** ». L'autoroute A19 entre Sens et Courtenay fait partie de ces grands projets d'infrastructures.

Le présent document s'inscrit dans le cadre de la procédure « bilan » de cette infrastructure.

Périmètre d'étude

Il se compose de 120 communes : 92 dans le département de l'Yonne et 28 dans le département du Loiret.

L'autoroute A19

L'autoroute A19 assure une jonction entre l'autoroute A5 au nord-est et l'autoroute A6 au sud-ouest. Elle est située dans le département de l'Yonne et assure un désenclavement de la région. Elle permet, en outre, une liaison rapide vers Paris et la région Ile-de-France.

Elle a été construite en **deux phases** :

- un premier tronçon de 4,5 kilomètres, reliant l'agglomération de Sens à l'autoroute A5, ouvert à la circulation en 1993 ;
- un second tronçon d'environ 25 kilomètres, reliant la RN6 et l'autoroute A6, inauguré en octobre 1997. **Le présent dossier porte sur ce deuxième tronçon.**

Cette autoroute se caractérise par :

- des chaussées à 2x2 voies non « élargissables » (avec deux chaussées de 7 mètres de largeur),
- deux nœuds autoroutiers :
 - avec A5, côté sénonais, à La Chapelle-sur-Oreuse,
 - avec A6, à hauteur de Courtenay
- trois diffuseurs :
 - à Saint-Denis-lès-Sens via la RN 6
 - près de Villeneuve-la-Dondagre via la RN 60
 - à Savigny sur Clairis via la RN 60
- une aire d'arrêt et de repos
- une aire de service

Périmètre d'étude



Méthode

La méthode employée s'appuie essentiellement sur une **analyse comparative de données statistiques avant et après la mise en service de l'infrastructure.**

Les indicateurs retenus pour cette étude sont les suivants :

- le trafic,
- la démographie, le logement, le marché foncier,
- l'emploi, le développement industriel et commercial,
- l'agriculture,
- les résidences secondaires,
- les conditions de circulation,
- le tourisme.

Pour compléter l'analyse statistique, **une enquête sous forme d'un questionnaire** a été adressée à soixante maires le 19 avril 2002. Quatre grands thèmes ont été retenus :

- Habitat – logements,
- Activité – emplois,
- Agriculture – foncier,
- Tourisme – loisirs.

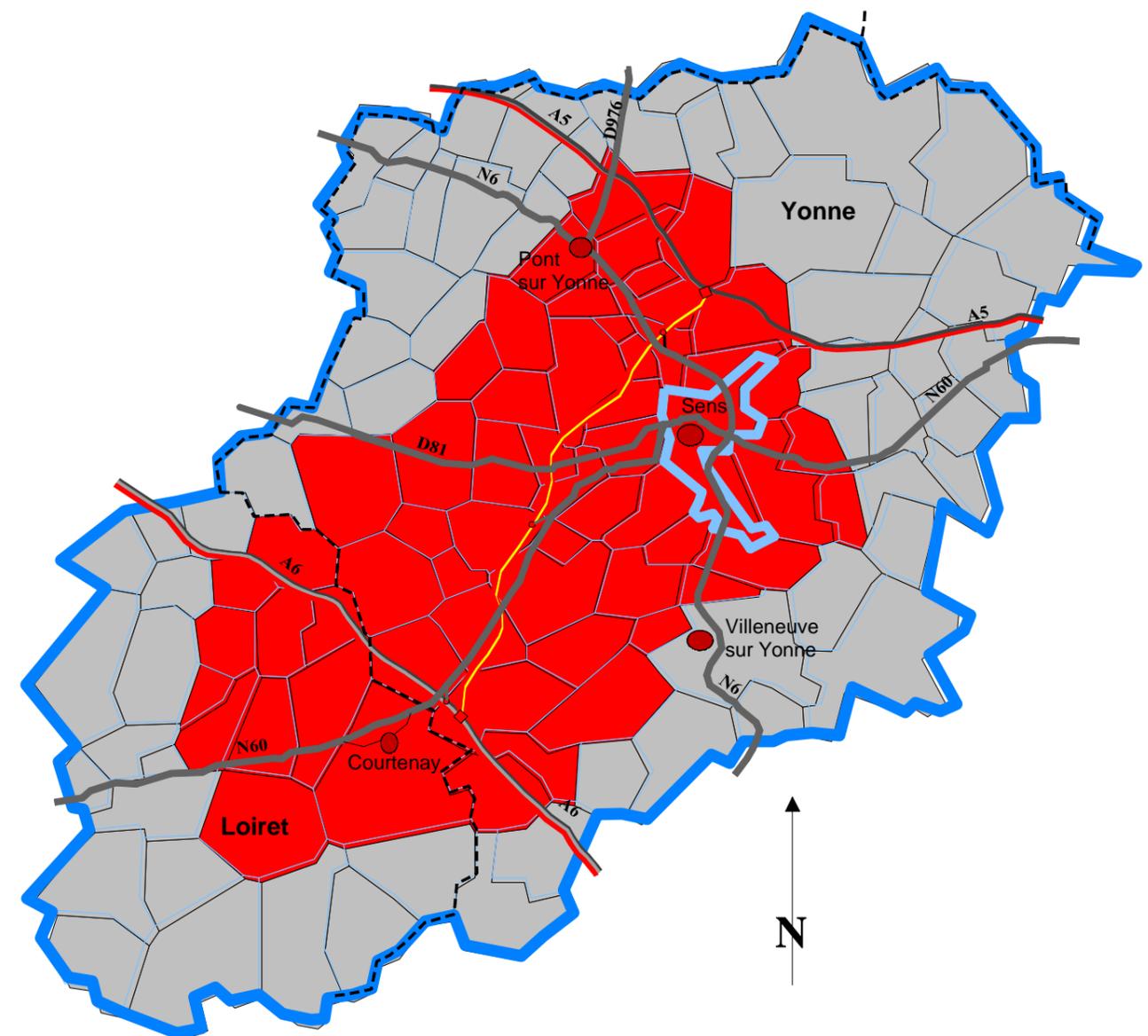
Quarante et une communes, soit environ 70 % de celles interrogées, ont répondu. Par département, l'analyse du taux de réponse est la suivante :

Loiret
8 réponses / 11 maires interrogés

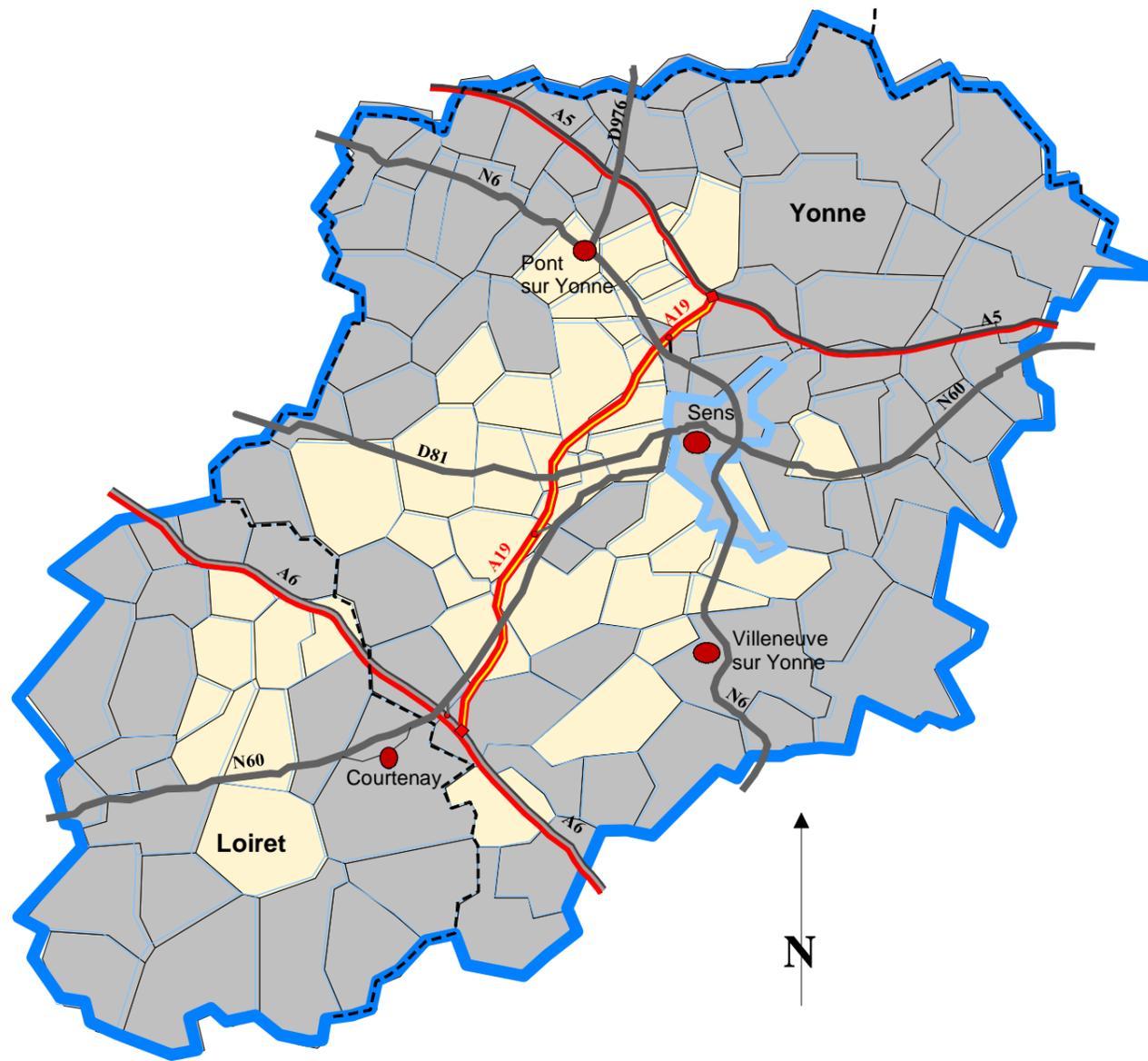
Yonne
33 réponses / 49 maires interrogés

Le taux de réponse est très satisfaisant. Toutefois, de nombreux maires ont répondu sans complément d'information, considérant que l'autoroute n'a pas eu d'influence sur le développement de leur commune.

COMMUNES ENQUÊTÉES

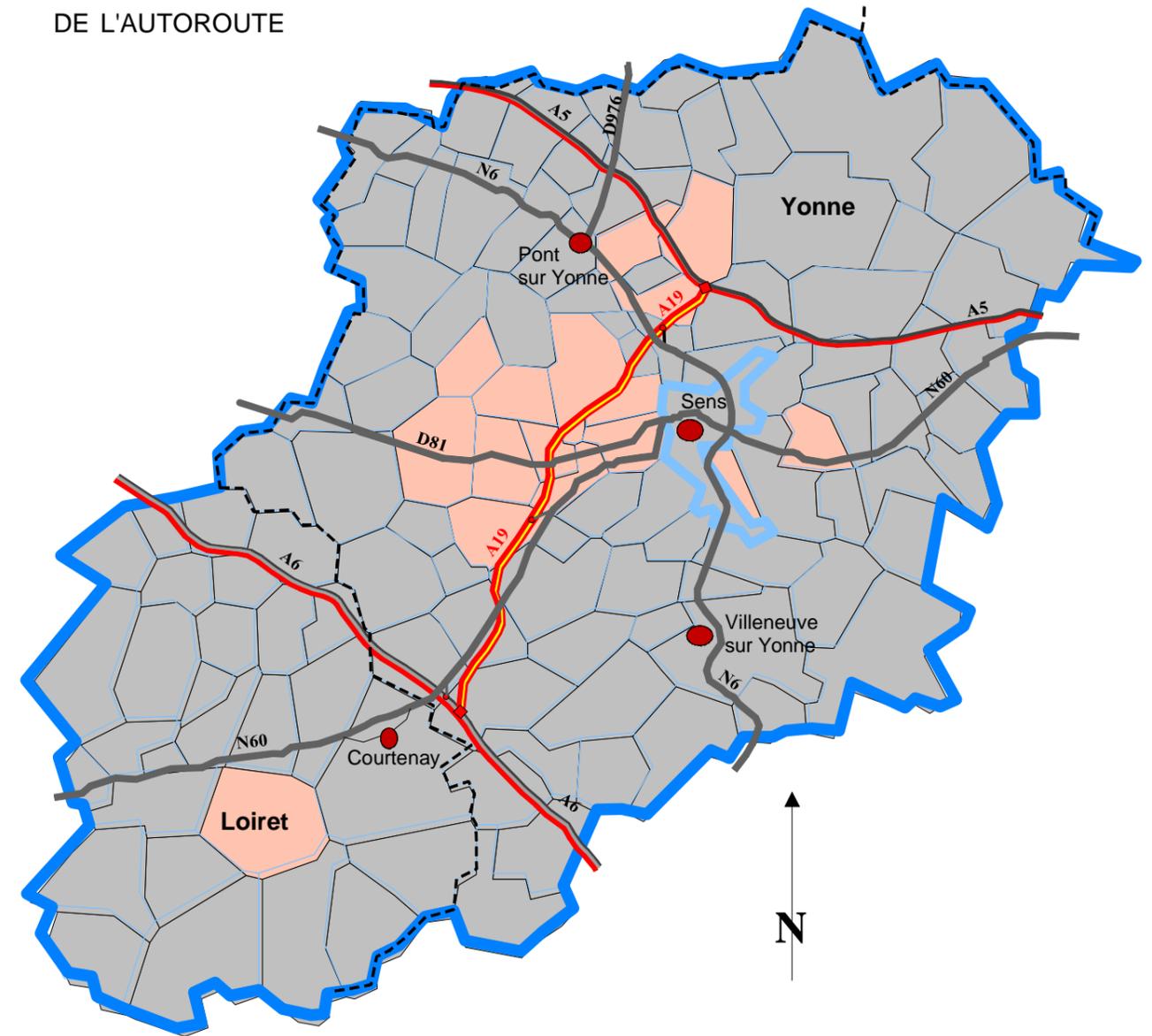


COMMUNES AYANT
RETOURNÉES LE QUESTIONNAIRE



Les communes ayant répondu au questionnaire sont en jaune.

COMMUNES AYANT
UNE OPINION FAVORABLE
DE L'AUTOROUTE



Les communes favorables à l'autoroute sont en rose.

Globalement, les autres communes estiment que l'autoroute a peu d'impact compte tenu de l'éloignement des échangeurs.

2 REPARTITION DE L'ESPACE URBAIN

Selon le concept de l'INSEE, le territoire de la France métropolitaine¹ est scindé en deux grands espaces : l'espace à dominante urbaine et l'espace à dominante rurale. L'espace à dominante urbaine est constitué d'un pôle urbain et de sa couronne périurbaine, ainsi que de communes multipolarisées². Le pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois sur son territoire. En 1990, ils sont au nombre de 361 en France. Paris est bien sûr le plus important avec 9 319 000 d'habitants. Lyon (1 262 000 d'habitants) et Marseille - Aix (1 231 000 d'habitants) occupent loin derrière la deuxième et la troisième place.

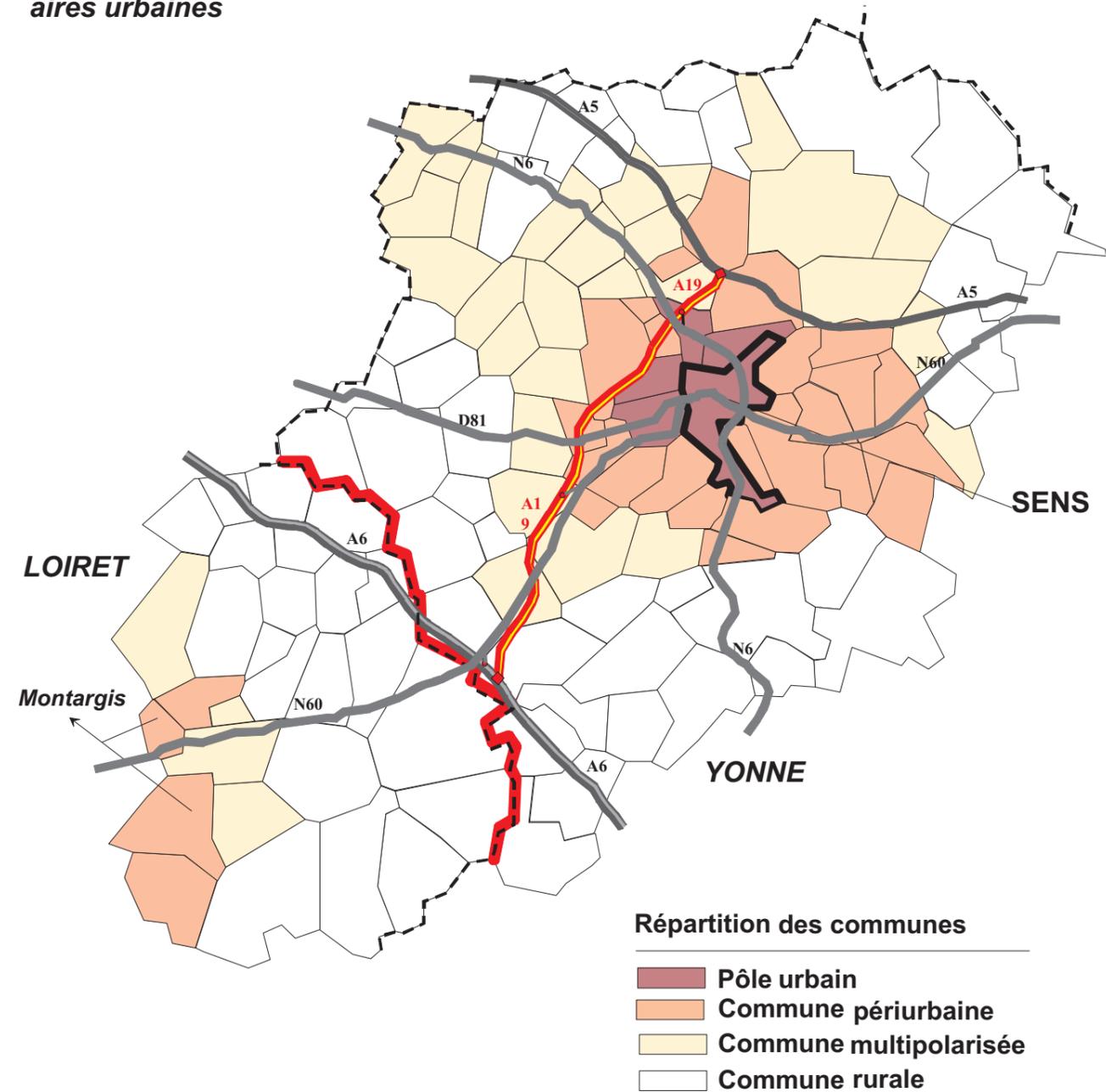
Le périmètre d'étude est sous influence de **deux pôles urbains** :

- Celui de **Sens**, dans l'Yonne, entièrement situé dans la zone d'étude, se classe au 135^{ème} rang, devant Bergerac et Lannion ;
- Celui de **Montargis** situé en dehors de la zone d'étude, se classe au 117^{ème} rang, devant Alençon et Cambrai.

Une couronne périurbaine a été déterminée pour chaque pôle urbain. Les communes de cette couronne sont soumises à une forte influence du pôle. Elles envoient travailler au moins 40 % de leur population active résidente ayant un emploi vers le pôle ou vers les autres communes de la couronne. Sur la France métropolitaine, 7 900 communes font ainsi partie de cette périphérie. Elles donnent une mesure de l'extension géographique du phénomène urbain plus large que la notion traditionnelle d'unité urbaine.

La carte ci-contre montre la situation précise de la zone d'étude au regard des critères évoqués ci-dessus.

Répartition des aires urbaines



¹ Définition au titre du recensement de 1990

² Il s'agit de communes qui subissent l'influence de plusieurs pôles

3 TRAFICS

On aborde ici deux aspects :

- La présentation des trafics effectivement observés sur l'autoroute A19 Sens - Courtenay ;
- Le résultat du rapprochement entre ces trafics et les niveaux de trafics qui avaient été prévus dans le dossier DUP (Evaluation LOTI).

3.1 Les trafics effectivement observés

On présente ci-après successivement :

- Le constat des trafics effectivement observés sur les deux sections de l'autoroute A19 et sur la RN60 ;
- Une analyse de l'origine des trafics relevés en 2000 sur l'A19.

3.2 Constat

Les trafics observés depuis la mise en service de l'A19 (novembre 1997) sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : A19 Sens-Courtenay et RN60 : trafics observés depuis la mise en service d'A19 - TMJA

Axe	Section	1998	1999	2000
A19	RN6 - Villeneuve	6 100	6 900	7 140
	Villeneuve – A6	5 810	6 510	6 740
RN60	Subligny	4 742	4 733	4 541

Sources : APRR (A19) et DDE89 / CDES (RN60)

3.2.1 Analyse de l'origine des trafics de l'A19

La configuration physique de l'autoroute A19 n'a pas permis de réaliser d'enquêtes de circulation (pour des raisons de sécurité des usagers comme des enquêteurs). L'analyse de l'origine des trafics de l'A19 a donc été conduite par exploitation de séries chronologiques de trafics sur les infrastructures routières et autoroutières de l'aire d'influence de la nouvelle section autoroutière :

- La RN60, à l'est comme à l'ouest de l'autoroute A6 ;
- L'antenne de Sens de l'A19 ;
- Les deux sections de l'autoroute A5 attenantes à l'A19 (Marolles-sur-Seine / bifurcation A19, au nord-ouest, et bifurcation A19 / Vulaines, au sud-est) ;
- L'A6 nord composée des différentes sections de l'autoroute A6 depuis son extrémité nord (barrière de péage de Fleury) jusqu'à sa jonction avec l'autoroute A31 à hauteur de Beaune.

3.2.1.1 Evolution des trafics de la RN 60

On dispose de données de trafic pour la période 1993-2000 en deux points de la RN60 :

- A Subligny, sur la section de la RN60 qui est doublée par la nouvelle section de l'A19 (Subligny est à hauteur de la section Villeuve – Sens de l'autoroute) ;
- A Thorailles, au sud-ouest de l'autoroute A6 : la section correspondante de la RN60 n'est donc pas doublée par A19.

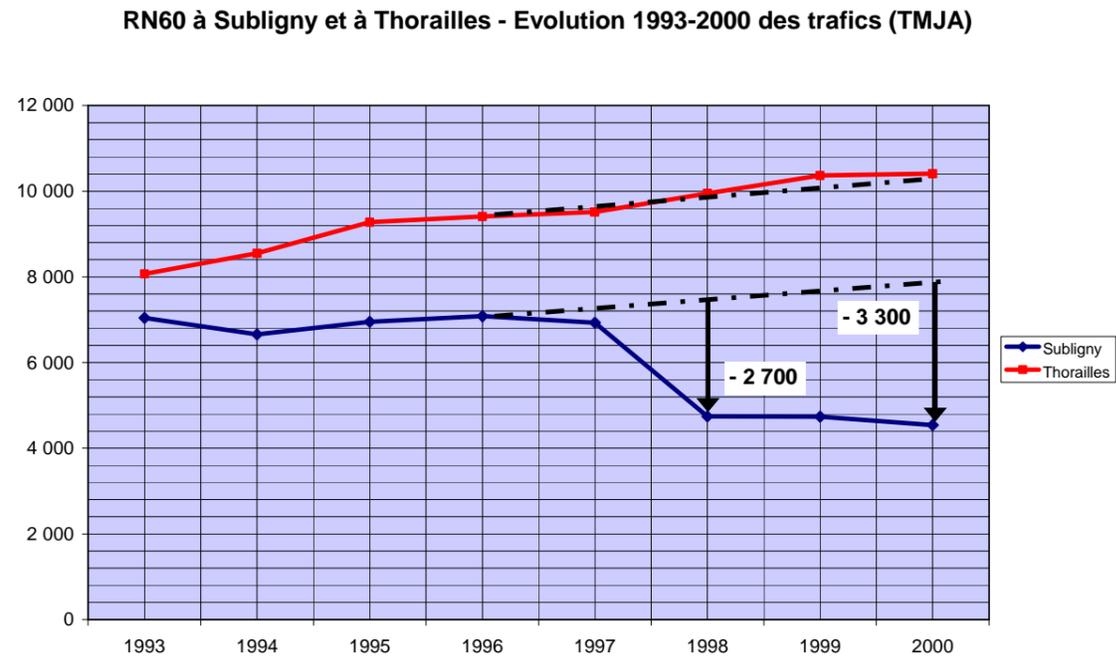
Tableau 2 : RN60 – Trafics observés sur la période 1993-2000 – TMJA

PR	Stations	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
36+280	Subligny	7 041	6 658	6 949	7 079	6 931	4 742	4 733	4 541
16+50	Thorailles	8 068	8 550	9 274	9 408	9 515	9 951	10 363	10 408

Sources : DDE45 et DDE89 (CDES)

Des enquêtes de circulation ont été conduites sur la section de la RN60 parallèle à A19 Sens-Courtenay avant (1997) et après (2003) la mise en service de la nouvelle section autoroutière. A l'occasion de ces enquêtes origine/destination, des comptages manuels ont été effectués.

Ces comptages ont montré une baisse importante du trafic des poids lourds (PL) sur cette section de la RN60 : la baisse a concerné non seulement le nombre absolu des PL (passé de 1 500 PL/jour à environ 750 PL/jour) mais également la proportion des poids lourds dans le trafic (22 % à 16 %). Cette évolution montre que, parmi les véhicules qui circulaient précédemment sur la RN60 et qui se sont reportés sur l'A19, les poids lourds (ensembles articulés, camions, autocars) se sont relativement plus reportés que les véhicules légers (voitures, etc.).



L'examen des courbes ci-dessus suggère d'abord que la mise en service de l'A19 n'a pas eu d'impact, ou tout au plus un impact marginal, sur les trafics de la section de la RN60 située à l'ouest de l'autoroute A6 (l'ouverture de la nouvelle section, offrant de meilleures conditions de circulation, aurait pu attirer un trafic supplémentaire dans le corridor). On peut donc considérer que le profil de la croissance du trafic de la RN60 à Thorailles (figuré par le trait pointillé du haut) aurait aussi été celui du trafic de la RN60 à Subligny si la nouvelle section autoroutière n'avait pas été mise en service. En appliquant cette croissance au trafic relevé en 1996 à Subligny, on en conclut qu'en 2000 le trafic de la RN60 à Subligny a été inférieur de 3 300 véhicules/jour à ce qu'il aurait été sans A19 ; et qu'en 2000, donc, 3 300 véhicules se reportaient quotidiennement (TMJA) de la RN60 vers A19.

Le graphique suggérant que ce report n'était que de 2 700 véh/jour en 1998, on assiste à un phénomène qui a connu une montée en charge. Il s'agit d'un constat usuel, reflétant une modification progressive du comportement des usagers.

3.2.1.2 Evolution des trafics des autoroutes A19 et A5

Le tableau ci-dessous montre les évolutions des trafics sur les autoroutes A19 et A5.

Tableau 3 : Autoroutes A19 et A5 – Trafics entre 1995 et 2000 - TMJA

Axe	Section	1995	1996	1997	1998	1999	2000
A5	Bif.A19/A5 - Marolles/Seine	8 000	9 030	9 580	11 690	12 670	13 020
A5	Bif.A19/A5 - Vulaines	7 630	8 320	8880	9 960	10 820	11 010
A19	Bif. A5/A19 - St Denis-lès-Sens		4960	5370	8 470	9 280	9 550
A19	St Denis-lès-Sens - Villeneuve				6 100	6 900	7 140
A19	Villeneuve – Bif.A19/A6				5 810	6 510	6 740

Sources : APRR (A19 et A5)

Le graphique ci-après représente les trafics observés et mentionnés dans le tableau précédent.

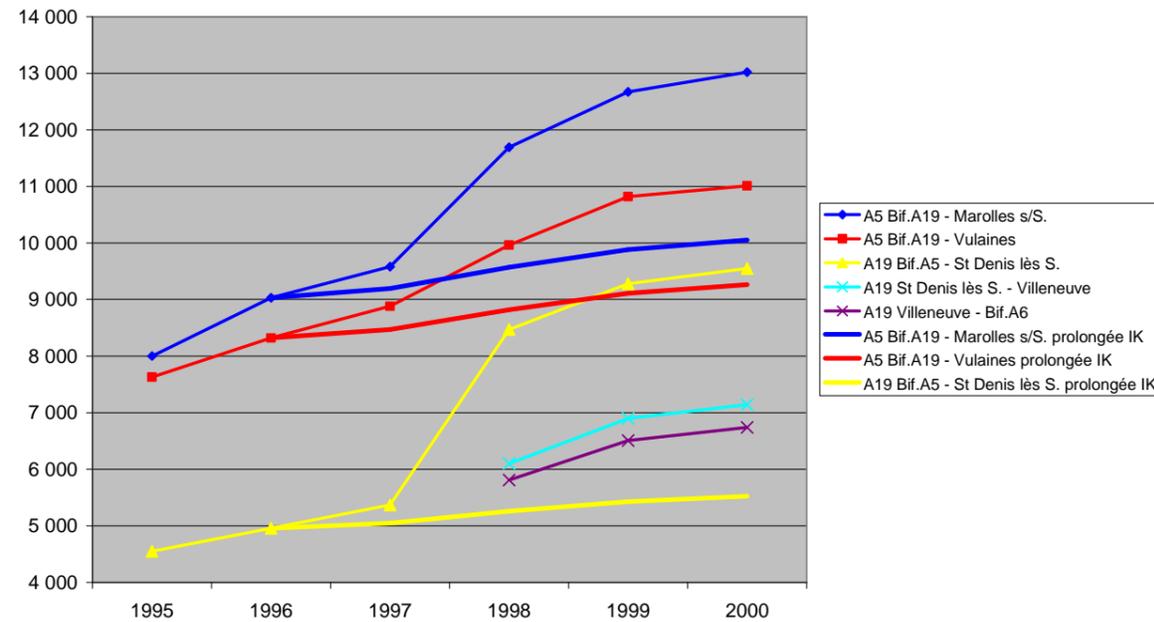
Mais il représente également le trafic qui aurait probablement été observé en 1997, 1998, 1999 et 2000 si la nouvelle section d'A19 n'avait pas été ouverte, pour les trois sections autoroutières qui étaient en service avant A19 Sens – Courtenay :

- A19 antenne de Sens (désignée par le terme "A19 Bifurcation A5 – Saint-Denis-lès – Sens) ;
- les deux sections d'A5 encadrant la bifurcation entre A5 et A19.

Pour estimer ces trafics "sans A19 Sens-Courtenay", on a appliqué aux trafics (TMJA) relevés en 1996 sur les trois sections concernées les croissances annuelles observées en moyenne sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé de la société APRR³.

³ Techniquement, on a appliqué la série des croissances de l'intensité-kilométrique dite "à réseau stable", c'est-à-dire qui neutralise pour l'essentiel l'effet des mises en services de nouveaux tronçons autoroutiers.

Evolution des trafics sur A19 et A5 (TMJA)



L'examen de ces graphiques suggère qu'en 2000, par rapport à une situation "sans A19 Sens-Courtenay" :

- Le trafic de l'antenne d'A19 entre A5 et Sens est plus élevé de 4 000 véh/j ;
- Le trafic d'A5 en direction de la région parisienne est plus élevé de 3 000 véh/j ;
- Le trafic d'A5 en direction de Troyes est plus élevé de 1 750 véh/j.

Ces écarts semblent pouvoir refléter deux phénomènes :

- une réorganisation d'itinéraire d'automobilistes circulant sur A6 et venant ou se rendant plutôt dans la moitié est de Paris et de sa région :
 - avant l'ouverture d'A19 Sens-Courtenay, ces automobilistes empruntaient l'autoroute A6 de bout-en-bout ;
 - avec la mise en service de ce nouveau barreau, assurant une continuité autoroutière avec A5, les automobilistes modifient leur itinéraire et adoptent un trajet "en baïonnette" : A6 au sud de Courtenay + A19 (Courtenay – Sens - Bifurcation A5) + A5 au nord de Sens.

- une réorganisation d'itinéraire d'automobilistes circulant sur la RN60 et sur A5 au sud de Sens (direction de Troyes) :
 - avant l'ouverture d'A19 Sens-Courtenay, ces automobilistes contournaient l'agglomération de Sens par la déviation sud de la ville puis rentraient (ou sortaient) sur A5 au diffuseur de Vulaines ;
 - avec la mise en service de ce nouveau barreau, la fraction de ces automobilistes qui se reporte sur A19 bénéficie alors de la continuité autoroutière A19+A5 par le nord de l'agglomération et constitue ainsi des usagers supplémentaires pour la section Bif. A19 / Vulaines de l'autoroute A5.

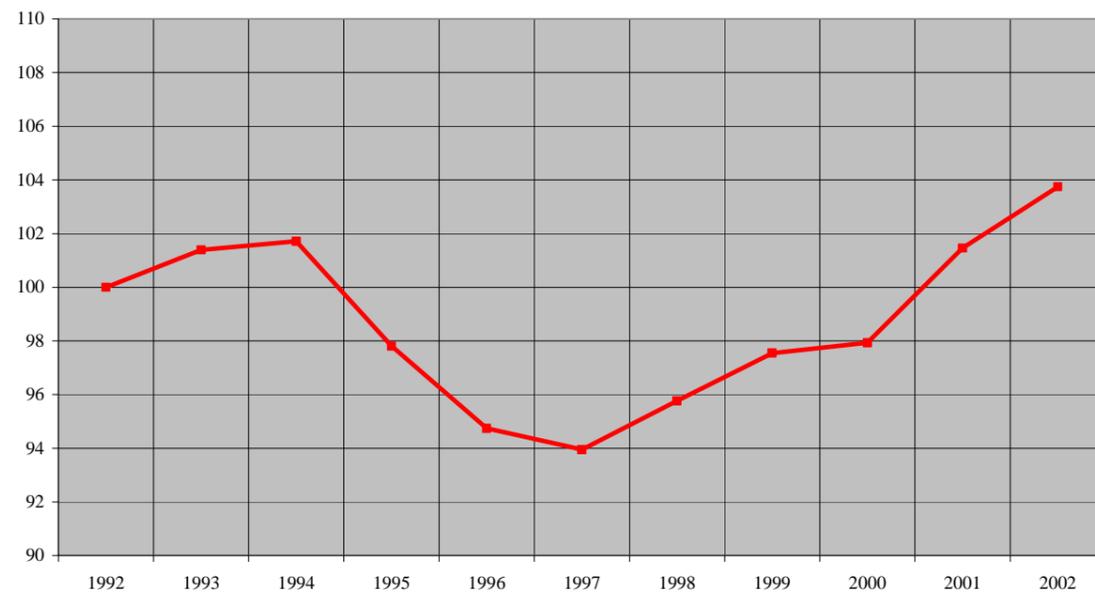
Pour confirmer ces analyses, il convient d'étudier les évolutions relatives des trafics des différentes sections de l'autoroute A6 qui encadrent au nord et au sud la bifurcation A19/A6 à hauteur de Courtenay. Cet examen est conduit dans la section ci-dessous.

3.2.1.3 Evolution des trafics de l'autoroute A6

La fenêtre pour une analyse comparée de ces trafics est restreinte, car les trafics des sections de l'autoroute A6 nord (i.e. entre la région parisienne et Beaune) ont été fortement perturbés, et dans des proportions variables selon leur situation le long de l'axe, au moins par les deux séries d'événements suivants :

- Les mises en services successives des deux grandes sections de l'autoroute A5 : Melun / Sens (novembre 1993) et Sens / Troyes (novembre 1994) ;
- Celles des deux sections de l'autoroute A77 : Dordives / Briare (novembre 1999) et Briare / Cosne-sur-Loire (juin 2000).

A6 nord : évolution de l'intensité-kilométrique moyenne - 100 en 1992



Les deux événements mentionnés plus haut sont perceptibles sur le graphe ci-dessus qui visualise le trafic moyen d'A6 nord (intensité kilométrique) sur la décennie 1992 – 2002. On y relève en effet les ruptures de tendances suivantes :

- une forte baisse des trafics à partir de 1994, accentuée en 1995 et 1996 (effet A5, sensible sur toutes les sections d'A6 nord) ;
- un tassement des trafics en 2000 (effet A77, circonscrit aux sections d'A6 nord localisées au sud de la bifurcation A6/A77 qui est située entre les diffuseurs de Nemours et Courtenay).

Dès lors, un rapprochement fin, tenant compte des perturbations évoquées ci-dessus, a été conduit entre les trafics des différentes sections d'A6 nord. Ce rapprochement met en évidence deux phénomènes :

- par rapport aux sections situées au sud de la bifurcation A6/A19 (créée fin 1997 avec la mise en service d'A19 Sens-Courtenay), les sections situées au nord connaissent en 2000 un déficit de trafic de 2 600 véhicules/jour (TMJA) ;
- par rapport aux sections situées au sud du diffuseur d'Auxerre-nord, les sections comprises entre Auxerre-nord et la bifurcation A6/A19 connaissent un surcroît de trafic de l'ordre de 500 véhicules/jour.

Ces écarts dans les croissances des trafics reflètent clairement deux phénomènes :

- la confirmation du phénomène de "baïonnette" A6+A19+A5 / A6 pressenti précédemment (voir la section ci-dessus) ; les données de trafic d'A6 nord permettent également de mieux préciser l'ampleur de ce phénomène : en effet, l'analyse conduite plus haut sur les séries chronologiques de trafic d'A5 comportait un certain niveau d'imprécision puisque l'on partait de l'hypothèse implicite que les trafics de cette autoroute évoluaient exactement comme la moyenne des trafics du réseau concédé à APRR, ce qui est statistiquement improbable ; les analyses plus fines conduites sur A6 permettant de conclure que le phénomène de baïonnette concerne en fait 2 600 véhicules/jour (TMJA), on en déduit que ce ne sont pas 3 000 véh/jour supplémentaires qu'a générés A19 Sens - Courtenay sur A5 Sens / Marolles-sur-Seine, mais bien 2 600 véh/jour ; on en dérive mécaniquement que ce ne sont également pas 1 750 véh/jour supplémentaires qu'a générés A19 Sens - Courtenay sur A5 Sens / Vulaines, mais en fait 1 350 véh/jour⁴ ; on vérifie alors que ces deux valeurs deviennent cohérentes avec le surcroît de trafic qu'a générés A19 Sens - Courtenay sur A19 antenne de Sens (+ 4 000 véh/jour), puisque l'on a alors $2\ 600 + 1\ 350 = 3\ 950 \approx 4\ 000$.
- La mise en évidence d'un phénomène assez logique : certains des automobilistes qui se rendaient précédemment d'Auxerre à Sens par la RN6 (via Joigny etc.) ont basculé vers un itinéraire autoroutier (A6 + A19) à partir du moment où la mise en service de la section Sens – Courtenay d'A19 a permis d'assurer une continuité autoroutière entre les deux agglomérations voisines ; ce phénomène n'a naturellement concerné que les usagers qui présentaient le plus fort consentement à payer et qui ont arbitré entre le coût du péage (et un linéaire un peu plus élevé) et la pénibilité de cette section de la RN6 (traversées de bourgs, etc.).

3.2.1.4 Synthèse sur l'origine des trafics de l'autoroute A19 Sens - Courtenay

Le regroupement des conclusions établies ci-dessus permet d'établir l'estimation suivante de la composition des trafics de l'autoroute A19 Sens – Courtenay en 2000, soit trois ans après sa mise en service.

Cette analyse est développée pour la section nord-est de cette autoroute (Villeneuve – Saint-Denis-lès-Sens) puisque cette section est directement parallèle à la section de la RN60 pour laquelle on dispose de données précises de trafics (Subligny). Néanmoins, elle s'applique globalement à la seconde section (A6 – Villeneuve), car les deux sections présentent des niveaux de trafics similaires (7 140 véh./jour pour la première pour 6 740 pour la seconde, soit un écart inférieur à 6%).

⁴ Cette valeur est déterminée comme suit : $1\ 350 = 1\ 750 - (3\ 000 - 2\ 600)$.

Les 7 140 véhicules/jour relevés en 2000 (TMJA) sur la section Villeneuve – Saint-Denis-lès-Sens sont constitués, dans les proportions suivantes, de quatre familles de trafics :

- 1 350 véh./jour correspondent à des usagers qui, sans A19, auraient circulé sur la RN60 et auraient contourné l'agglomération de Sens par sa déviation sud pour regagner A5 au diffuseur de Vulaines ; ces usagers empruntent aujourd'hui A19 puis, dans sa continuité, A5 en direction de Troyes (ou trajet inverse) ;
- 1 950 véh./jour correspondent aux autres usagers reportés de la RN60 ; ceux-ci rentrent ou sortent d'A19 au diffuseur de Saint-Denis-lès-Sens ; la destination ou l'origine de leur déplacement est probablement l'agglomération de Sens ;
- 2 600 véh./jour sont des trafics qui, sans A19, auraient circulé seulement sur l'autoroute A6 ; avec la mise en service de ce nouveau barreau, assurant une continuité autoroutière avec A5, ces automobilistes ont modifié leur itinéraire et adopté un trajet "en baïonnette" : A6 au sud de Courtenay + A19 (Courtenay – Sens - Bifurcation A5) + A5 au nord de Sens ; ces trafics sont probablement émis ou reçus par la moitié est de Paris et de sa région (les trafics de l'ouest continuant normalement d'avoir intérêt à emprunter l'autoroute A6) ;
- 500 véh./jour correspondent à certains des automobilistes qui, sans A19, se seraient rendus d'Auxerre à Sens (ou sens inverse) par la RN6 : ils ont basculé vers un itinéraire autoroutier (A6 + A19) à partir du moment où la mise en service de la section Sens – Courtenay d'A19 a permis d'assurer une continuité autoroutière entre les deux agglomérations voisines.

Cette analyse permet ainsi d'expliquer 90% de l'origine des trafics de l'autoroute A19 Sens-Courtenay.

Le solde (soit 740 véh./jour en 2000) correspond soit aux incertitudes sur les estimations des volumes des trafics des quatre familles de trafics assez clairement identifiées, soit à d'autres trafics (éventuellement plus locaux). Il est possible qu'une fraction de ces 10% de trafic ici non expliqué corresponde à du trafic induit par A19⁵ ; il est cependant peu probable que l'induction en constitue une partie significative, car ce phénomène est essentiellement observé pour des liaisons routières nouvelles apportant une amélioration sensible des conditions de circulation dans un corridor.

⁵ Trafic induit : déplacements qui ne seraient pas réalisés, du moins pas en véhicule automobile, si A19 n'avait pas été réalisée.

3.3 Rapprochement entre prévisions de trafics et réalisations

3.3.1 Rappel des prévisions de trafic d'A19 (Evaluation LOTI)

Le dossier DUP fournit des prévisions de trafic à l'horizon 2000 sur les autoroutes A19 et A5, pour deux hypothèses de croissance générale des trafics routiers.

Les volumes de circulation prévus, exprimés en trafics moyens journaliers annuels (TMJA), deux sens confondus, sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Autoroute A19 - Prévisions de trafics du dossier DUP selon le scénario de croissance générale des trafics routiers – TMJA de l'année 2000

Axe	Section	Hypothèse basse	Hypothèse haute
A19	A6 – Villeneuve	17 200	18 800
	Villeneuve – RN6	15 900	17 400
	RN6 – Bif.A5/A19	18 200	19 900
A5	Forges - Marolles s/Seine	23 700	25 900
	Marolles s/Seine - Bif.A5/A19	22 600	24 800
	Bif.A5/A19 – Vulaines	10 400	11 400
RN60	A6 – Villeneuve	3 800	4 100

Source : Dossier DUP, carte de la p.149 (Evaluation LOTI).

Selon le dossier DUP (p.149) "il est (...) probable que l'hypothèse haute est plus pertinente que l'hypothèse basse".

Les caractéristiques de ces hypothèses sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 5 : Dossier DUP de l'autoroute A19 (ex-A160) – Prévisions de trafics – Taux de croissance générale des trafics selon l'hypothèse – Taux linéaires base 1987

Hypothèse	Période 1987-2000	Période 2000-2010
Hypothèse basse	+ 3% l'an	+ 2% l'an
Hypothèse haute	+ 5% l'an	+ 4% l'an

Source : Dossier DUP, p.149 (Evaluation LOTI).

3.3.2 Comparaison des prévisions et des réalisations

Le tableau ci-après compare les réalisations à l'année 2000 des prévisions du dossier DUP pour ce même horizon.

Tableau 6 : Autoroute A19 – Comparaison des trafics observés avec les prévisions de trafics du dossier DUP – TMJA de l'année 2000

Axe	Section	Prévisions de trafics		Trafics observés
		Hypothèse basse	Hypothèse haute	
A19	A6 – Villeneuve	17 200	18 800	6 740
	Villeneuve – RN6	15 900	17 400	7 140
	RN6 – Bif.A5/A19	18 200	19 900	9 550
A5	Forges – Marolles-s/Seine	23 700	25 900	14 414
	Marolles-s/Seine - Bif.A5/A19	22 600	24 800	13 020
	Bif.A5/A19 – Vulaines	10 400	11 400	11 010
RN60	A6 – Villeneuve	3 800	4 100	4 540

Source : Dossier DUP et données de trafic DDE 89 et APRR.

Ce tableau montre que les prévisions de trafics de l'autoroute A19 ont été largement surestimées, quelle que soit l'hypothèse retenue pour la croissance générale des trafics (haute ou basse). C'est également le cas d'ailleurs pour les trafics d'A5.

En revanche, le trafic résiduel constaté sur la RN 60 n'est pas très différent de la prévision : il est plus élevé que la prévision de seulement 10 % par rapport à la prévision en hypothèse haute et de 20% en hypothèse basse.

En première analyse, il semble donc que les écarts sur les prévisions portent peu sur les reports internes au corridor (depuis la RN60 vers l'autoroute) mais sur les autres sources du trafic d'A19 envisagées dans les études ayant alimenté le dossier DUP. Les analyses conduites ci-après cherchent à expliquer ces écarts.

3.3.3 Explication des écarts entre prévisions et réalisations

3.3.3.1 Sources d'informations utilisées pour l'analyse des prévisions

Le dossier DUP ne donnant pas d'autres indications en matière de trafics que celles indiquées ci-dessus, on se référera au dossier d'études d'avant projet sommaire (APS) produit en 1991⁶.

Ce dossier d'APS propose des prévisions de trafic à l'horizon 1993 (pour un scénario unique). On vérifie aisément que les prévisions de trafic à l'horizon 2000 affichées dans le dossier DUP se dérivent directement des valeurs APS par application des deux scénarios de croissance des trafics mentionnés dans le dossier DUP (voir ci-dessus).

3.3.3.2 Analyse des prévisions

L'examen des documents d'APS met en particulier en évidence les aspects suivants :

- Contrairement à la pratique en la matière, l'étude de trafic de l'APS n'a pas été conduite à l'aide d'un modèle de trafic (au sens de l'outil informatique) ; elle a fait l'objet de raisonnements par grandes familles de flux de trafics, auxquelles ont été appliqués des taux d'affectation sur A19 établis par le prévisionniste soit de manière normative, soit par référence à des comparaisons des intérêts relatifs de différents itinéraires alternatifs (dont l'un empruntant A19) ;
- L'évaluation des volumes de trafics des grandes familles de flux a généralement reposé sur les résultats d'enquêtes de circulation origine/destination conduites en 1983, soit dix ans avant l'horizon supposé de mise en service dans l'APS et soit 17 ans avant l'horizon 2000 ;
- Une synthèse de la composition envisagée des trafics 1993 d'A19 Sens – Courtenay est donnée ; les trafics globaux prévus en 1993 pour A19, d'environ 15 000 véhicules/jour dont 30 % de poids lourds, devaient se ventiler comme suit :
 - 5 370 véh/j de report depuis A6 (au nord de la bifurcation A5/A19) vers A19+A5 (effet baïonnette mentionné précédemment) ;
 - 450 véh/j de report depuis A26 vers A19+A5 ;
 - 500 véh/j de report de longue distance entre l'est et l'ouest de la France (A4, etc.) ;
 - 680 véh/j de report d'autres itinéraires comprenant des barreaux autoroutiers ;
 - 4 800 véh/j de report depuis la RN6 entre Auxerre et Sens ;
 - 3 000 véh/j de report depuis la RN60 entre Sens et Courtenay ;
- A l'exception du barreau de la RN60 parallèle à A19 Sens – Courtenay (trafic avant report d'environ 7 000 véh/j en 1993), l'étude de trafic n'indique pas les niveaux de trafics attendus en 1993 sur le réseau de l'aire d'influence d'A19 en l'absence de cette dernière.

⁶ Pièce n°1 (Mémoire justificatif) et pièce K (Etude de trafic et bilan économique généralisé) du dossier "Autoroute A160 Sens –Orléans – Section Sens – Courtenay – Avant-projet sommaire – B. Pièces non contractuelles", Direction des Routes / CETE de l'Est, avril 1991.

3.3.3.3 Examen du cas de la RN60

Le tableau ci-dessous présente la projection en 2000 les deux situations affichées dans l'étude de trafic de l'APS pour la RN60 (avec et sans A19 Sens - Courtenay), sous les deux scénarios de croissance retenus dans l'APS (basse et haute). On compare ensuite ces valeurs à celles observées en 1993 et 2000 (sans A19) et à celle estimée pour 2000, sur la base des trafics 1996 et de ceux des sections de la RN60 situées plus à l'ouest (Loiret), en l'absence d'A19.

Tableau 7 : RN60 – Comparaison des trafics observés avec les prévisions - TMJA

	Prévisions			Trafics observés	
	1993	2000 Hyp. basse	2000 Hyp. haute	1993	2000
En l'absence d'A19 (1)	7 000	8 245	8 885	7 040	7 830 *
Avec A19 en service (2)	4 000	4 710	5 075		4 540
Ecart (2)-(1)	- 3 000	- 3 535	- 3 810		- 3 290

Sources : D'après le dossier d'APS et les données de trafic de la DDE 89. * Estimation

Si pour 2000 le scénario haut (pourtant considéré dans le dossier DUP comme le plus plausible) conduit manifestement à des surestimations des trafics, le scénario bas conduit à des prévisions de trafics proches des trafics et des reports réellement observés (écart d'au plus 5 % sur les trafics de la RN60 et écart d'à peine 7 % sur les volumes de trafics reportés vers A19).

Ceci montre que, pour le corridor de la RN60, l'étude de trafic a prévu très correctement les niveaux globaux de trafics d'une part et le comportement des usagers face à une alternative à péage (taux d'affectation sur l'autoroute concédée) d'autre part.

Nota : Les enquêtes origine destination réalisées sur la RN60 respectivement avant et après l'ouverture d'A19 permettent de dire que globalement, parmi les usagers de la RN60, ce sont ceux qui effectuaient des déplacements longue distance qui se sont bien reportés sur l'autoroute. Les déplacements à courte distance circulent encore pour l'essentiel sur la RN60.

3.3.3.4 Examen du cas de la RN6

Les informations disponibles dans l'étude de trafic d'APS sont sensiblement plus fragmentaires, puisque l'on dispose d'une estimation des reports vers A19.

Tableau 8 : Reports de la RN6 vers A19 – Comparaison des trafics effectivement reportés avec les prévisions – TMJA de l'année 2000

Prévisions ^(a)		Reports Estimés ^(b)
Hypothèse basse	Hypothèse haute	
5 655	6 090	500

(a) Projections à partir des prévisions 1993 (b) Estimation du bilan

Sources : D'après dossier APS et estimation dans le cadre du bilan

Dans le cas d'espèce, l'écart important (rapport de 1 à 10) entre réalisation (estimée) et prévisions s'explique manifestement par une erreur d'appréciation sur le comportement des usagers en position de choix entre la RN6, gratuite et sensiblement plus courte en linéaire, et la combinaison A6 + A19.

3.3.3.5 Examen des reports A6 vers A19+A5

Le tableau ci-dessous rapproche les prévisions des réalisations relatives à l'ampleur du phénomène de délestage d'A6 (au nord de Courtenay) au bénéfice d'A5 via A19.

Tableau 9 : Reports d'A6 vers A19+A5 – Comparaison des trafics effectivement reportés avec les prévisions – TMJA de l'année 2000

Prévisions ^(a)		Reports Estimés ^(b)
Hypothèse basse	Hypothèse haute	
6 325	6 815	2 600

(a) Projections à partir des prévisions 1993 (b) Estimation du bilan

Sources : D'après dossier APS et estimation dans le cadre du bilan

Là encore, l'écart important (rapport de 1 à près de 2,5) entre réalisation (estimée) et prévisions s'explique manifestement par une erreur d'appréciation sur le comportement des usagers en position de choix entre les deux alternatives autoroutières. Cette dernière peut avoir potentiellement trois explications (éventuellement cumulées) :

- Les poids relatifs des émetteurs/récepteurs de trafics du sud et de l'ouest parisien d'une part et ceux de l'est d'autre part peuvent être différents de ceux qui avaient été anticipés dans les études d'APS ayant alimenté le dossier DUP ;
- Les volumes de trafic et donc la qualité des conditions de circulation sur les autoroutes A6 et A5 en entrée de grande et petite couronnes parisiennes, mais également sur des axes de distribution des trafics dans l'agglomération parisienne au sens large comme l'autoroute A86, la Francilienne, etc., diffèrent éventuellement aussi des prévisions des études d'APS ;
- La signalisation qu'il a été possible de mettre en œuvre ne permet éventuellement pas d'informer aussi bien les automobilistes sur le meilleur itinéraire à emprunter en fonction de sa destination que cela avait pu être imaginé dans les études d'APS.

4 SECURITE

4.1 Rappel des estimations du dossier DUP

En matière d'impact du projet sur la sécurité routière, l'évaluation du dossier DUP est générale, puisqu'elle retient (p.148) que "à l'ouverture de l'autoroute, la fluidité sera plus importante sur la RN60 et de ce fait le nombre d'accidents devrait baisser dans ce secteur géographique. Les autoroutes assurent, dans un cas général et à niveau de trafic égal, une sécurité quatre fois meilleure que les routes nationales."

Le dossier ne fait mention d'aucune valeur chiffrée pour les gains de sécurité.

4.2 Bilan a posteriori

Conformément aux pratiques en matière d'analyse de sécurité routière, les statistiques d'accidentologie sont ici exploitées sur des périodes de cinq années consécutives. De sorte à ne pas biaiser les analyses, l'année de mise en service de l'autoroute A19 (1997) a été neutralisée.

4.2.1 Etat des accidents dans le corridor RN60/A19 et de leur évolution

Le tableau ci-dessous indique le nombre d'accidents et de victimes recensées avant puis après mise en service d'A19, sur la RN60 d'une part et dans le corridor (A19+RN60) d'autre part.

Tableau 10 : Bilan 1992-2002 de l'accidentologie routière dans le corridor RN60 / A19

Période →	P1 : 1992-1996	P2 : 1998-2002			Variation P2 / P1		
	Axe routier →	RN60 (a)	RN60 (a)	A19	Corridor	RN60 (a)	Corridor
Acc. corporels		49	39	19	58	- 10 (-20%)	+ 9
Tués		16	9	1	10	- 7 (-44%)	- 6
Blessés graves		31	21	1	22	- 10 (-32%)	- 9
Blessés légers		47	38	20	58	- 9 (-19%)	+ 11

(a) RN60 du PR 28+50 au PR 50 + 345 (de Paron en limite du Loiret)

Sources : DDE89 – Cellule Sécurité Transport et Exploitation de la Route

L'interprétation brute de ce tableau est la suivante :

- Après la mise en service d'A19, le nombre des accidents corporels (ayant fait au moins une victime) et celui des victimes ont baissé sur la RN60 ;
- Après cette mise en service, le nombre des victimes graves (tués et blessés graves) a diminué dans le corridor, tandis que le nombre des accidents corporels et celui des blessés légers a augmenté.

Cette analyse est biaisée par le fait que sur la RN60 les trafics ont baissé d'un tiers suite à la mise en service d'A19 et que le trafic du corridor a, lui, fortement augmenté (+90%).

4.2.2 Analyse en terme de risque d'accidentologie

Pour neutraliser dans l'analyse l'effet de l'évolution des trafics, et conformément aux pratiques usuelles en la matière, on raisonne ci-dessous sur des taux rapportés à l'intensité des trafics (exprimés en véhicules x kilomètres). Conventionnellement, ces taux sont calculés pour cent millions de véhicules x kilomètres (10⁸ vk).

Tableau 11 : Bilan 1992-2002 de l'accidentologie routière dans le corridor RN60 / A19 exprimée en taux par cent millions de véhicules x km

Période →	P1 : 1992-1996	P2 : 1998-2002			Variation P2/P1		
	Axe routier →	RN60 (a)	RN60 (a)	A19	Corridor	RN60 (a)	Corridor
Taux d'acc. corporels		17,6	20,8	5,7	11,1	+ 18%	-38%
Taux de tués		5,6	4,8	0,3	1,9	-15%	-67%
Taux de blessés graves		11,1	11,2	0,3	4,2	+ 1%	-63%
Taux de blessés légers		16,7	20,2	6,0	11,1	+ 21%	-35%

(a) RN60 du PR 28+50 au PR 50 + 345 (de Paron en limite du Loiret)

Sources : Calculs d'après les données DDE89 (CSTER).

Sur la RN60, l'indicateur le plus important en matière de sécurité (le taux de tués) s'est amélioré depuis l'ouverture d'A19 : il a baissé de 15%, ce qui signifie que la baisse du nombre de tués a été plus forte que la baisse des trafics. Le second indicateur le plus important (le taux de blessés graves) est quasiment stable : le nombre de blessés graves a donc diminué dans les mêmes proportions que le trafic. En revanche, les deux autres indicateurs de risque (le taux de blessés légers et le taux d'accidents corporels) se sont sensiblement dégradés.

La hiérarchie des évolutions des taux d'accidentologie sur la RN60 s'explique par le fait qu'en moyenne la gravité des accidents corporels a diminué pour les victimes graves (moins de tués et moins de blessés graves par accident) mais pas pour les blessés légers (voir ci-dessous).

Tableau 12 : Evolution du nombre moyen de victimes par accident corporel sur la période 1992-2002 dans le corridor RN60 / A19

Période →	1992-1996	1998-2002		
	RN60 (a)	RN60 (a)	A19	Corridor
Nombre de tués / 100 accidents corporels	32,0	23,0	5,0	17,2
Nb de blessés graves / 100 accidents corporels	63	54	5	38
Nb de blessés légers / 100 accidents corporels	95	97	105	100

(a) RN60 du PR 28+50 au PR 50 + 345 (de Paron en limite du Loiret)

Sources : Calculs d'après les données DDE89 (CSTER).

En revanche, dans le corridor (RN60+A19), tous les indicateurs en matière de sécurité se sont améliorés depuis l'ouverture d'A19. Cela signifie que, globalement, le risque d'y subir un accident de la route, tout comme le risque d'y être soit tué, soit blessé dans un accident, ont tous baissé. Ce sont les deux risques les plus importants en matière de sécurité (celui d'être tué ou d'être gravement blessé) qui ont le plus diminué : ils ont été divisés par trois.

4.2.3 Explications

Ces évolutions favorables ont deux sources d'explication :

- Globalement, en France, les indicateurs de sécurité routière ont connu une amélioration régulière depuis le début des années 1970, tant sur le réseau routier national (voir le tableau ci-après pour la décennie 1992-2002) que sur le réseau autoroutier ; cette amélioration est le résultat des campagnes de prévention, des contrôles renforcés, des aménagements de sécurité, etc. (Cf. le tableau en annexe) ;
- Plus du tiers des trafics de la RN60 se sont reportés sur A19 ; or cette autoroute est considérablement plus sûre que la route nationale, comme l'indique le tableau de comparaison ci-dessous.

Tableau 13 : Evolution des indicateurs de sécurité routière sur l'ensemble du réseau routier national français entre les périodes 1992-1996 et 1998-2002

Indicateur	1992-1996	1998-2002	Evolution
Taux d'accidents corpo. / 10⁸ vk	15,9	11,5	- 28%
Taux de tués / 10⁸ vk	2,6	1,91	- 26%
Taux de blessés ^(a) / 10⁸ vk	25,6	18,0	- 30%

(a) Tous blessés confondus (blessés graves + blessés légers)

Sources : Calculs d'après les données du SETRA (France entière).

Le tableau ci-dessous a été établi à partir des données du Tableau 11.

Tableau 14 : Comparaison des indicateurs de sécurité routière de la RN60 et de l'autoroute A19 sur la période 1998-2002

Indicateur	Taux (1) RN60 (a)	Taux (2) A19	Ratio (1)/(2) Taux RN60 / Taux A19
Taux d'accidents corporels / 10⁸ vk	20,8	5,7	3,7
Taux de tués / 10⁸ vk	4,8	0,3	16,1
Taux de blessés graves / 10⁸ vk	11,2	0,3	37,7
Taux de blessés légers / 10⁸ vk	20,2	6,0	3,4

(a) RN60 du PR 28+50 au PR 50 + 345 (de Paron en limite du Loiret)

Sources : Calculs d'après les données DDE89 (CSTER).

De ce tableau il ressort que :

- La probabilité d'avoir un accident sur A19 est près de quatre fois plus faible que sur la RN60 ;
- Celle d'y être tué dans un accident de la route est 16 fois plus faible que sur la nationale ;
- La probabilité d'y être gravement blessé est 38 fois plus faible que sur la RN ;
- Celle d'y être blessé légèrement est trois à quatre fois plus faible.

4.3 Comparaison du bilan *a posteriori* et de l'évaluation prévisionnelle

4.3.1 Ecart entre les prévisions et les réalisations

Comme l'avait prévu le dossier DUP, la mise en service de l'autoroute A19 a contribué à améliorer la sécurité dans le corridor Courtenay / Sens.

La contribution de l'autoroute à cette amélioration est plus importante que ce qui avait été envisagé dans le dossier DUP : en effet, ce dernier partait manifestement du principe que l'autoroute serait quatre fois plus sûre que la route nationale existante ; or, dans la réalité (sur la période 1998-2002), si la probabilité de subir un accident sur A19 ou d'être blessé légèrement dans un accident a été effectivement quatre fois plus faible que sur la RN60, A19 s'est avérée considérablement plus sûre que la route nationale parallèle pour les risques graves (probabilité d'y être tué dans un accident 16 fois plus faible que sur la nationale, et probabilité d'y être gravement blessé, près de 40 fois plus faible).

4.3.2 Explications des écarts

Le différentiel plus important que prévu constaté entre A19 et la RN60 en ce qui concerne les deux indicateurs centraux que constituent le risque d'être tué dans un accident et celui d'être gravement blessé dans un accident⁷ s'explique par la conjonction de deux facteurs :

- A19 est plus sûre que la moyenne des autoroutes françaises en ce qui concerne le risque d'être tué (voir le premier tableau ci-dessous),
- La RN60 est plus dangereuse que la moyenne des routes nationales françaises et, ce, quel que soit l'indicateur de sécurité considéré (voir le second tableau ci-dessous).

Tableau 15 : Comparaison des indicateurs de sécurité routière d'A19 et de l'ensemble des autoroutes concédées de France sur la période 1998-2002

Indicateur	Taux A19	Taux du réseau concédé français	Taux Réseau concédé Taux A19
Taux d'accidents corpo. / 10 ⁸ vk	5,7	3,5	0,6
Taux de tués / 10 ⁸ vk	0,30	0,47	1,6
Taux de blessés (a) / 10 ⁸ vk	6,3	5,6	0,9

(a) Tous blessés confondus (blessés graves + blessés légers)

Sources : Calculs d'après les données DDE89 (A19) et les données SETRA (France entière).

Tableau 16 : Comparaison des indicateurs de sécurité routière de la RN60 et de l'ensemble des routes nationales de France sur la période 1998-2002

Indicateur	Taux RN60	Taux de l'ensemble des RN françaises	Taux toutes RN Taux RN60
Taux d'accidents corpo. / 10 ⁸ vk	20,8	11,5	0,6
Taux de tués / 10 ⁸ vk	4,78	1,91	0,4
Taux de blessés (a) / 10 ⁸ vk	31,4	18,0	0,6

(a) Tous blessés confondus (blessés graves + blessés légers)

Sources : Calculs d'après les données DDE89 (RN60) et les données SETRA (France entière).

⁷ Ces deux indicateurs sont les plus importants car, en matière de conséquences des accidents de la route, ce sont les tués et les blessés graves qui constituent, et de loin, la plus grande perte économique et sociale pour la collectivité.

5 TEMPS DE PARCOURS

5.1 Les gains de temps apportés par A19

5.1.1 Méthodologie

L'autoroute A19 a procuré des gains de temps à deux familles d'utilisateurs :

- les véhicules qui utilisent la nouvelle autoroute,
- les véhicules qui bénéficient d'un phénomène de décongestion grâce aux reports de trafics vers l'itinéraire alternatif constitué de la baïonnette A19+A5 ; il s'agit donc des véhicules circulant sur A6 en entrée de région parisienne et sur la Francilienne entre A6 et A5,

5.1.1.1 Les véhicules circulant sur A19

On a vu que les véhicules utilisant l'autoroute A19 Sens – Courtenay correspondent à des déplacements dont les origines et les destinations sont très variables.

En l'absence de multiples relevés de terrain spécifiques, on a estimé les temps de parcours entre des couples de villes selon qu'un véhicule emprunte ou non le barreau autoroutier A19. Ces valeurs sont seulement indicatives car elles sont normatives (vitesses légales appliquées aux longueurs des tronçons routiers ou autoroutiers constitutif d'un itinéraire) et qu'elles ne tiennent pas compte des conditions de circulation (densité du trafic, conditions météo, etc.). Elles donnent néanmoins un ordre de grandeur des temps de parcours comparés selon les différents itinéraires alternatifs entre deux points en situation normale, un jour de semaine.

L'exercice a été conduit pour les principales familles de flux identifiées plus haut dans la section consacrée aux trafics ; pour chacune de ces familles on a déterminé et comparé les temps de parcours entre deux villes (ou entre plusieurs couples de villes lorsque cela s'avérait pertinent compte tenu de la configuration locale), à savoir :

- Reports de la RN6 vers A6 + A19 : parcours entre Auxerre et Sens ;
- Reports depuis A6 vers A19 + A5 au nord-ouest de Sens : parcours entre A6 au droit d'Auxerre-nord et plusieurs villes :
- Melun (Seine-et-Marne) ;
- Roissy (aéroport) ;
- Reports depuis la RN60 vers A19 + A5 au sud-est de Sens : entre Montargis et Troyes ;
- Reports depuis la RN60 vers A19 : parcours entre Montargis et plusieurs villes :
- Sens ;
- Saint-Clément (nord de l'agglomération de Sens).

Par ailleurs, le trafic de la RN60 avant ouverture de l'autoroute A19 était d'environ 7 000 véhicules/jour, soit un trafic éloigné du trafic de saturation d'une telle infrastructure (chaussée bidirectionnelle de 7 m). Or, la croissance du trafic de la RN était faible. Dès lors, on peut raisonnablement considérer que, dans les années qui ont suivi la mise en service d'A19, les temps de parcours sur la RN60 entre Courtenay et Sens n'ont pas été affectés par la baisse de trafic ayant résulté de l'ouverture de l'autoroute. Dès lors, on peut considérer que les écarts de temps de parcours en 2006 entre la RN60 et A19 sont similaires à l'écart de temps de parcours entre la RN60 si A19 n'avait pas été en service (situation de référence) et l'autoroute.

5.1.1.2 Les véhicules circulant sur A6 et sur la Francilienne

Pour évaluer les gains de temps des usagers bénéficiant d'une baisse de trafic, résultant de la mise en service d'A19, sur l'axe sur lequel ils circulent, on a utilisé les courbes débit-vitesse du modèle Ariane. Ces courbes ont été appliquées, section par section, dans deux cas de figure : en situation de référence 2000 d'une part et en situation "avec A19" en 2000 ; ces deux situations se distinguent par le niveau de trafic de la section considérée :

- Le niveau de trafic de la situation "avec A19" est celui effectivement observé en 2000⁸ ;
- Celui de la situation de référence 2000 est pris égal à la somme du précédent et du volume de trafic estimé de véhicules reportés vers A19+A5 (depuis A6 entre Courtenay et le nœud A6 / Francilienne, depuis la Francilienne entre A6 et Val Ganisse (nœud Francilienne / A6b), soit 2 600 véhicules/jour en TMJA.

Cette approche constitue nécessairement une approximation, dans la mesure où les trafics reportés depuis A6 vers A5 sont probablement surreprésentés en heures chargées (retour de week-end en période estivale, etc.) ce qui est mal pris en compte par des équations associées à des trafics moyens journaliers annuels. Cependant, on a cherché à réduire au maximum ce biais en paramétrant les fonctions débit-vitesse de sorte à représenter des trafics marqués par des pointes (techniquement, pour ce faire, on a retenu un coefficient $\phi(VL)$ ⁹ de 13).

5.1.2 Résultats

5.1.2.1 Gains de temps procurés aux véhicules circulant sur A19

Le tableau ci-dessous reprend les résultats des comparaisons mentionnées ci-dessus.

On constate qu'en 2006, pour toutes les relations étudiées sauf une, A19 permet un gain de temps compris entre 5 et 15 minutes, en conditions normales de circulation. Dans tous les cas, l'itinéraire empruntant l'autoroute présente un kilométrage plus important que l'itinéraire alternatif le plus performant.

Cependant, pour la relation Montargis-Centre / Sens-Centre, les performances d'A19 sont moins bonnes que celles de la RN60. Deux raisons expliquent cette situation :

- les modalités d'accès à l'autoroute à hauteur de Courtenay sont défavorables (les véhicules doivent emprunter la bretelle du diffuseur d'A6, puis circuler sur une section d'A6 avant d'emprunter la bretelle du nœud A6/A19) ;
- la longueur parcourue sur l'autoroute est limitée (13 km, la sortie pour Sens étant située au diffuseur de Villeneuve), et elle implique deux arrêts (prise de ticket en entrée et paiement en sortie).

Tableau 17 : Comparaisons des temps et des longueurs de parcours sur les six principales relations desquelles se sont reportés des trafics vers A19 – Situation en 2006

Relation	Via A19	Sans A19	A19 / Sans A19	Itinéraires
Montargis-centre / Sens-centre	0h49 mn 60 km	0h48 mn 55 km	+ 1 mn + 5 km	Via A19 = N60+A19+N60 Sans A19 = N60
Montargis-centre / St-Clément (Sens-nord)	0h46 mn 63 km	0h52 mn 54 km	- 8 mn + 9 km	Via A19 = N60+A19 Sans A19 = N60
Montargis-centre / Troyes-centre	1h23 mn 128 km	1h38 mn 119 km	- 15 mn + 6 km	Via A19 = N60+A19+A5 Sans A19 = N60+A5
Auxerre-centre / Sens-centre	0h52 mn 74 km	0h56 mn 60 km	- 4 mn + 14 km	Via A19 = A6+A19 Sans A19 = RN6
Auxerre-centre / Roissy-aéroport	2h07 mn 209 km	2h15 mn 198 km	- 8 mn + 11 km	Via A19 = A6+A19+A5 Sans A19 = A6
Auxerre-centre / Melun	1h23 mn 140 km	1h27 mn 123 km	- 4 mn + 13 km	Via A19 = A6+A19+A5 Sans A19 = A6+RN6 ^(a)

(a) RN6 via Fontainebleau

Sources : Estimations

⁸ Source : « Autoroutes – Routes Nationales – Recensement de la circulation en 2000 – Région d'Ile-de-France – Grande Couronne », Direction Régionale de l'Équipement, Ile-de-France (SIER).

⁹ $\phi(VL)$ est le rapport entre la valeur du trafic moyen journalier (numérateur) et le trafic de l'heure la plus chargée de la journée moyenne (dénominateur).

5.1.2.2 Gains de temps procurés aux véhicules circulant sur A6 et sur la Francilienne

L'application des courbes débit-vitesse d'Ariane conduit à l'estimation consolidée de gains de temps suivante, pour l'année 2000 :

- 0,86 million d'heures gagnées sur l'année par les VL,
- 0,03 million d'heures gagnées sur l'année par les PL,
- soit un total de 0,89 millions d'heures gagnées sur l'année.

A titre indicatif, une voiture circulant sur A6 puis empruntant la Francilienne¹⁰ gagne en moyenne plus d'une minute et demie grâce aux meilleures conditions de circulation permises (sur A6 et la Francilienne) par les reports de trafics depuis A6 vers A19+A5. Il s'agit bien d'un gain de temps moyen, entre des situations de circulation fluide au cours desquelles le gain est nul ou quasi-nul et des situations saturées (retour de week-end, etc.) durant lesquelles le gain de temps unitaire est nettement plus élevé.

L'importance des gains totaux sur l'année s'explique par le niveau élevé de trafic enregistré sur A6 en entrée de région parisienne et sur la Francilienne (entre A6 et Val Gandise).

5.2 Rapprochement entre prévisions et réalisations

5.2.1 Rappel des prévisions du dossier DUP (Evaluation LOTI)

En matière de gains de temps, le dossier DUP indique les prévisions suivantes (p.148) : "Le gain de temps accordé par [A19], si l'on tient compte d'un temps total moyen de 16 minutes sur toute la section, ne se montre pas négligeable [;] selon les moments de la journée, il avoisinera ou dépassera le quart d'heure."

5.2.2 Comparaison des prévisions et des réalisations

L'évaluation du dossier DUP s'avère exacte pour une relation de type Montargis (ou Orléans) / Troyes, pour laquelle A19 permet en 2006 un gain de temps de 15 mn en condition de circulation normale, soit probablement plus en périodes chargées (heures de pointes de semaine, départs en vacances, etc.).

Il est d'ailleurs probable que le dossier DUP visait ce type de relations dans son évaluation, pour lesquelles A19 apporte tout le bénéfice d'un contournement autoroutier continu (A19+A5) de l'agglomération de Sens.

¹⁰ Par exemple pour se rendre en direction de Roissy.

Pour les principales autres relations concernées, les gains de temps apportés par l'usage d'A19 sont sensiblement plus limités que le gain de temps annoncé dans la DUP : ils sont de l'ordre de la moitié pour des relations comme Montargis – nord de l'agglomération de Sens ou Auxerre (et plus au sud) – Roissy (et A1, etc.) et du quart pour des relations comme Auxerre (ou plus au sud) – Sens ou Melun.

On rappelle que, pour la relation de proximité Montargis (centre) – Sens (centre), l'usage d'A19 n'apporte pas de gain de temps.

6 DEMOGRAPHIE – LOGEMENT - MARCHE FONCIER

6.1 Démographie

6.1.1 Population communale

L'analyse de la population communale dans le périmètre d'étude de l'autoroute A19 (Sens - Courtenay) a été réalisée à partir du recensement général de la population effectué par l'INSEE en 1982, 1990 et 1999.

L'analyse porte sur la population et son évolution entre 1982 et 1990, 1990 et 1999. Les communes sont regroupées par classe de population.

Tableau 18 : Evolution de la situation démographique dans le périmètre d'étude de l'autoroute A19

Désignation	Population 1982	Population 1990	Variation 82/90 en %	Population 1999	Variation 90/99 en %
45 Communes de 1 à 300 habitants	2 018	2 290	13,48	2 860	24,89
45 Communes de 301 à 1 000 habitants	5 325	6 219	16,79	7 165	15,21
45 Communes de 1 001 à 2 000 hab.	2 373	2 700	13,78	2 856	5,78
45 Communes de plus de 2 000 hab.	5 342	5 594	4,72	5 826	4,15
Sous total	15 058	16 803	11,59	18 707	11,33
89 Communes de 1 à 300 habitants	5 603	6 233	11,24	7 194	15,42
89 Communes de 301 à 1000 habitants	19 155	23 049	20,33	26 327	14,23
89 Communes de 1 001 à 2 000 hab.	12 516	14 903	19,07	15 951	7,03
89 Communes de plus de 2 000 hab.	45 145	47 199	4,55	48 097	1,90
Sous total	82 419	91 384	10,87	97 571	6,77
TOTAL	97 477	108 187	10,99	116 278	7,48

Source : RGP, INSEE

6.1.1.1 Analyse de la population dans la zone d'étude

Globalement, la population augmente de 1982 à 1999. Elle passe ainsi de 97 477 habitants en 1982, à 108 187 en 1990, puis à 116 278 en 1999. Les progressions sont alors de 11,0 % de 1982 à 1990 et seulement de 7,5 % de 1990 à 1999.

La population de la zone d'étude du Loiret passe de 15 058 habitants en 1982, à 16 803 en 1990, puis à 18 707 en 1999, soit une augmentation de 11,6 % entre 1982 et 1990 et 11,3 % entre 1990 et 1999.

La population de la zone d'étude de l'Yonne passe de 82 419 habitants en 1982, à 91 384 en 1990, puis à 97 571 en 1999, soit une augmentation de 10,9% entre 1982 et 1990 et 6,8% entre 1990 et 1999. Au-delà de 1990, seules les communes rurales connaissent un développement de la population.

Un fléchissement se fait sentir principalement sur les communes :

- de 1 000 à 2 000 habitants du Loiret (variation de 13,8 % à 5,8 %),
- de plus de 2 000 habitants de l'Yonne (variation de 4,6 % à 1,9 %)

Sur l'ensemble du département du Loiret, la population passe respectivement de 535 669 habitants en 1982, à 80 612 en 1990, et à 618 126 en 1999, soit une croissance de 8,4 % entre 1982 et 1990 et de 6,5 % entre 1990 et 1999, soit 2,3 points supérieur à la progression dans la zone d'étude qui en 1990 représente 3,0 % de la population totale du département en 1999.

Sur l'ensemble du département de l'Yonne, la population passe respectivement de 311 019 habitants en 1982, à 323 096 en 1990 et à 333 221 en 1999, soit une croissance de 3,8 % entre 1982 et 1990 et de 3,1 % entre 1990 et 1999 (+ 6,8 % dans la zone d'étude). La population du périmètre d'étude de l'Yonne représente, en 1999, 29,3 % de la population totale du département.

6.1.1.2 Population par groupement de communes

Les classes de communes sont établies à partir du recensement de 1990.

6.1.1.2.1 Population des communes inférieures à 300 habitants

Dans la zone d'étude, 43 communes ont, en 1990, 300 habitants ou moins (13 dans le Loiret et 30 dans l'Yonne). Dans le périmètre étudié, la population des communes passe de 7 621 à 8 523 habitants entre 1982 et 1990, soit une progression de 11,8 %. En 1999, la population est alors de 10 054 habitants, soit une progression de 18,0 %.

Dans la zone d'étude du Loiret, la progression est de 13,5 % entre 1982 et 1990. Elle passe à 24,9 % entre 1990 et 1999. La population est alors de 2 816 habitants.

Dans la zone d'étude de l'Yonne, la progression est de 11,2 % entre 1982 et 1990. Elle passe à 15,4 % entre 1990 et 1999. La population est alors de 7 194 habitants.

Les communes inférieures à 300 habitants connaissent les progressions les plus fortes entre 1990 et 1999.

6.1.1.2.2 Population des communes de 301 à 1 000 habitants

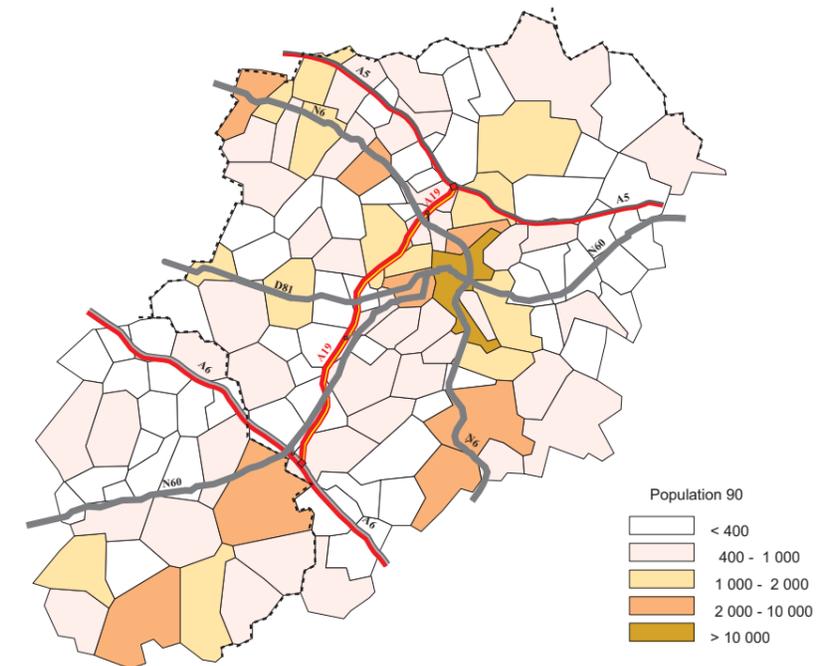
Dans la zone d'étude, en 1990, 55 communes ont entre 301 et 1 000 habitants (11 dans le Loiret et 44 dans l'Yonne). Dans le périmètre étudié, la population des communes passe de 24 480 habitants à 29 268 entre 1982 et 1990, soit une progression de 19,6 %. En 1999, la population est alors de 33 494 habitants, soit une progression de 14,4 %.

Dans la zone d'étude du Loiret, la progression est de 16,8 % entre 1982 et 1990. Elle passe à 15,2 % entre 1990 et 1999. La population est alors de 7 165 habitants.

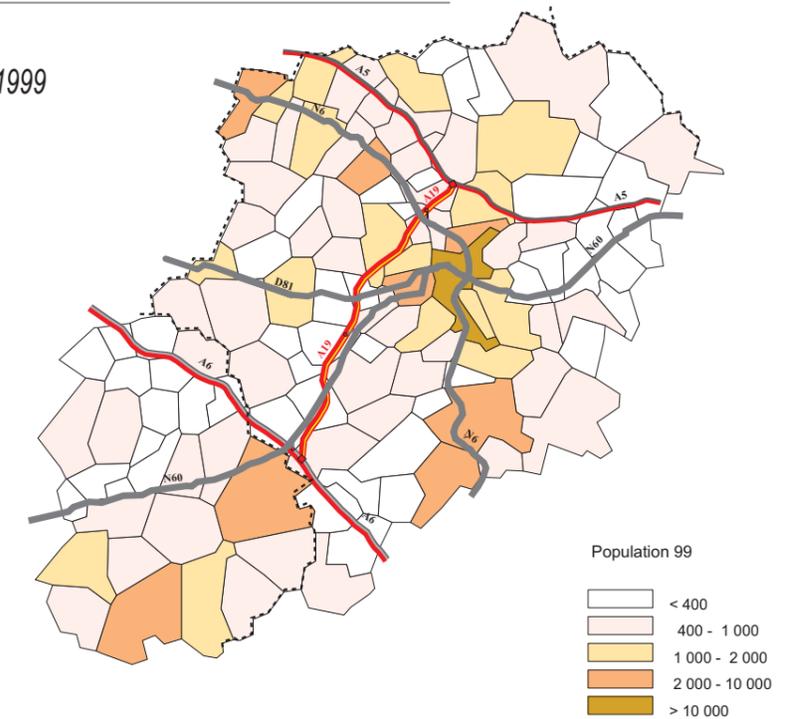
Dans la zone d'étude de l'Yonne, la progression est de 20,3 % entre 1982 et 1990. Elle passe à 14,2 % entre 1990 et 1999. La population est alors de 26 329 habitants.

Ces communes connaissent un ralentissement de l'augmentation de leur population à partir de 1990.

Population 1990



Population 1999



Variation de la population de
1990 à 1999 (en pourcentage)

6.1.1.2.3 Population des communes de 1 001 à 2 000 habitants

Dans la zone d'étude, 13 communes ont, en 1990, de 1 001 à 2 000 habitants, dont Nailly et Saint-Martin-du-Tertre. La population passe de 14 889 habitants en 1982, à 17 603 en 1990, soit une augmentation de 18,2 %. Au recensement de 1999, on dénombre 18 807 habitants, soit une progression de 6,8 %.

Dans la zone d'étude du Loiret, la population progresse de 13,8 % entre 1982 et 1990. Elle passe à 5,8 % entre 1990 et 1999. La population est alors de 2 856 habitants.

Dans la zone d'étude de l'Yonne, la progression est de 19,1 % entre 1982 et 1990. Elle passe à 7,0 % entre 1990 et 1999. La population est alors de 15 951 habitants.

Ces communes connaissent un net ralentissement de l'augmentation de leur population à partir de 1990.

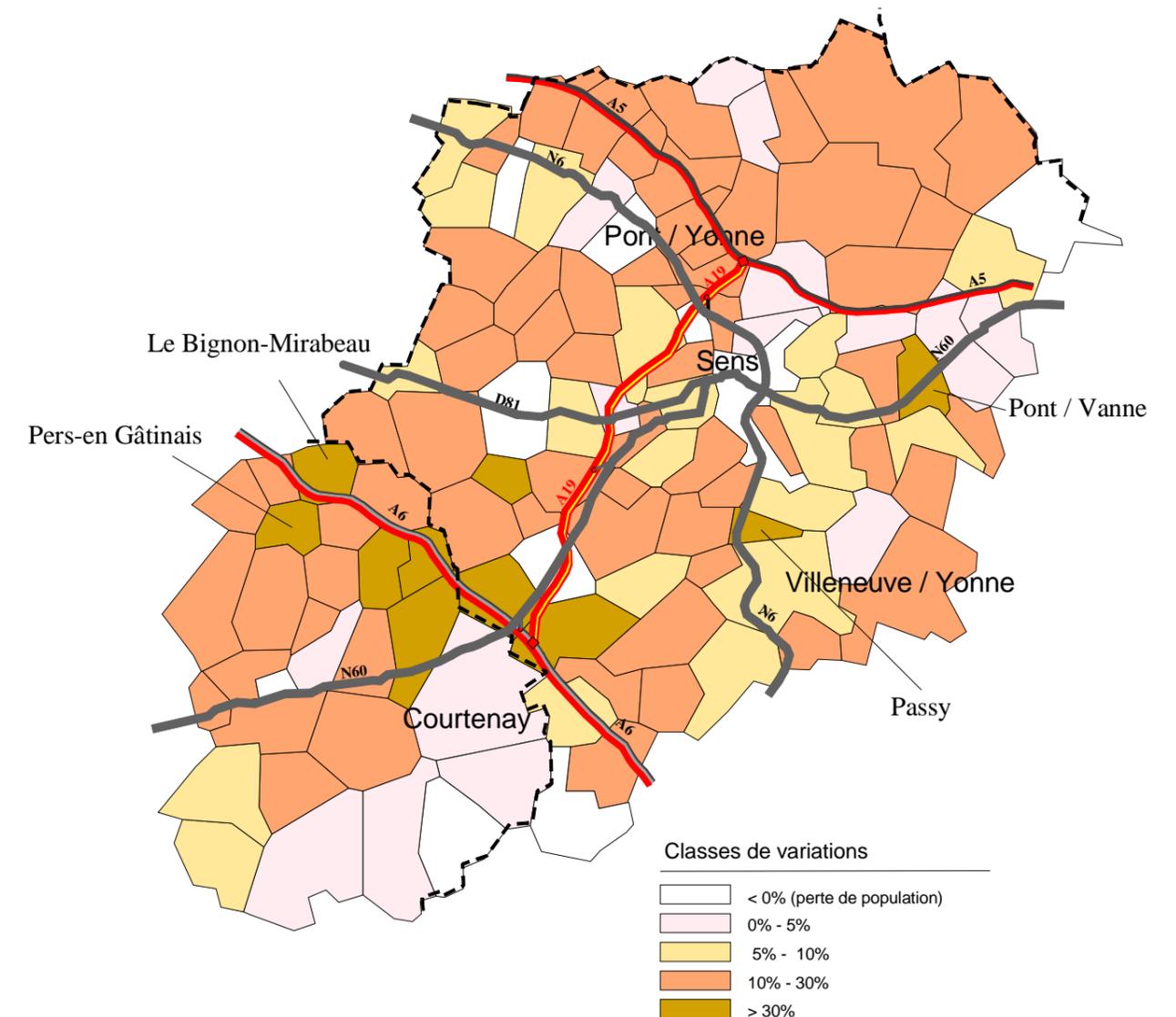
6.1.1.2.4 Population des communes de plus de 2 000 habitants

Sur l'ensemble de la zone d'étude, la population passe de 50 487 habitants en 1982 à 52 793 en 1990, soit une progression de 4,6 %. Au recensement de 1999, on dénombre 53 923 habitants, soit une progression de 2,1 %.

Dans la zone d'étude du Loiret, où l'on ne dénombre que deux communes de plus de 2 000 habitants (Courtenay et Châteaurenard), la population progresse de 4,7 % entre 1982 et 1990. Elle passe à 4,1 % entre 1990 et 1999. La population est alors de 5 826 habitants.

Dans la zone d'étude de l'Yonne la progression est de 4,5 % entre 1982 et 1990. Elle n'est plus que de 1,9 % entre 1990 et 1999. La population est alors de 48 097 habitants.

Ces communes ont une population qui augmente de façon très modérée.



6.1.2 Population des agglomérations

Dans le périmètre d'étude, il existe quatre agglomérations¹¹, une dans le Loiret (Courtenay) et trois dans l'Yonne (Sens, Pont-sur-Yonne et Villeneuve-sur-Yonne).

Tableau 19 : Evolution de la population des agglomérations comprises dans l'aire d'étude

Agglomérations	Population 1982	Population 1990	Variation 1982/1990	Population 1999	Variation 1990/1999
Courtenay	3 119	3 292	5,6 %	3 437	4,4 %
Paron	3 889	4 537	16,7 %	4 845	6,8 %
Saint-Martin-du-Tertre	1 273	1 313	3,1 %	1 445	10,1 %
Sens	26 602	27 082	1,8 %	26 904	- 0,7 %
Saint-Clément	2 869	2 776	- 3,2 %	2 887	4,0 %
Saint-Denis	545	513	- 5,9 %	594	15,8 %
Agglomération de Sens	35 178	36 221	2,9 %	36 675	1,3 %
Pont-sur-Yonne	2 933	3 212	9,5 %	3 134	- 2,4 %
Villeneuve-sur-Yonne	4 980	5 054	1,5 %	5 404	6,9 %
TOTAL agglomérations	46 210	47 779	3,4 %	48 650	1,8 %

Source : RGP, INSEE

La population des agglomérations passe de 46 210 habitants à 48 650 entre 1982 et 1999, soit une progression de 3,4% entre 1982 et 1990 et de 1,8 % entre 1990 et 1999. On constate un ralentissement de la croissance démographique dans les agglomérations.

La population de l'agglomération de Sens se maintient et passe de 36 221 habitants à 36 675 entre 1990 et 1999. La commune de Sens connaît une légère diminution de sa population (- 0,7 %). Les communes limitrophes progressent, c'est notamment le cas des communes de Saint-Denis (+ 15,8 %) Saint-Martin-du-Tertre (+ 10,1 %), Paron (+ 6,8 %) et Saint-Clément (+ 4,0 %).

Pour les autres agglomérations, on constate une forte variation de la population entre 1982 et 1990. A titre d'exemple, la commune de Pont-sur-Yonne voit sa population augmenter de 9,5 % entre 1982 et 1990 et diminuer de 2,4 % entre 1990 et 1999. La commune de Villeneuve-sur-Yonne enregistre une légère augmentation de sa population entre 1982 et 1990 et une plus forte augmentation entre 1990 et

1999 (+ 6,9 %). L'agglomération de Courtenay passe de 3 119 habitants à 3 437 entre 1982 et 1999, soit une progression de la population de 5,6 %.

6.1.3 Conclusion sur l'analyse de la population

L'analyse fait apparaître, en valeur relative, une différence de croissance de la population du milieu urbain au milieu rural. Il semblerait que l'exode rural soit définitivement terminé. Mieux encore, qu'une population jeune s'y établisse de façon durable. En effet, les communes du pôle urbain de Sens voient leur population stagner ou diminuer au profit des communes de la couronne périurbaine et des communes multipolarisées. Les progressions les plus fortes sont enregistrées dans les communes dont la population est inférieure à 300 habitants.

Les cartes de population du recensement de 1990 et 1999 montrent que les communes les plus peuplées se concentrent autour des grandes villes, Courtenay pour le Loiret et Sens, Villeneuve-sur-Yonne et Pont-sur-Yonne pour le département de l'Yonne. Il y a peu de communes qui changent de classe de population.

6.1.4 Branchements de basse tension

L'analyse des branchements de basse tension nous renseigne sur l'évolution de la population en l'absence de données plus récentes. Cependant, ces données sont à analyser avec précaution puisqu'elles ne font pas la distinction entre les mouvements de population à l'intérieur d'une même commune et l'arrivée de population venant d'une autre commune.

Dans le périmètre d'étude de l'autoroute A19, on dénombre 55 892 branchements de basse tension, domestiques et agricoles avant ouverture de l'autoroute¹². Ainsi, on obtient en moyenne 51,7 branchements pour 100 habitants (ramenés à la population de 1990).

La proportion de branchements après l'ouverture de l'autoroute pour la seule année 1998 est de 56,6 branchements pour 100 habitants. L'augmentation représente 0,9 branchement pour 100 habitants.

La répartition diffère d'un département à l'autre. En effet, elle est plus importante dans le Loiret que dans l'Yonne.

¹¹ Définition INSEE - RGP 1990

¹² Moyenne des abonnés Basse Tension de 1995 à 1997

Tableau 20 : Tableau récapitulatif des branchements basse tension par taille de commune, (BT = branchements)

	Désignation	Population 1990	Moyenne BT 94-97 (B)	BT 1998 (A)	Variation Nb BT (A)-(B) / 100 habitants_1990
45	Communes de 1 à 300 habitants	2 290	1 279	1 375	4,2
45	Communes de 301 à 1000 hab.	6 219	3 249	3 435	3,0
45	Communes de 1001 à 2000 hab.	2 700	1 266	1 311	1,7
45	Communes de plus de 2000 hab.	5 594	2 602	2 676	1,3
	<i>SOUS-TOTAL</i>	<i>16 803</i>	<i>8 396</i>	<i>8 797</i>	<i>2,4</i>
89	Communes de 1 à 300 habitants	6 233	4 335	4 410	1,2
89	Communes de 301 à 1000 hab.	23 049	13 610	12 845	1,0
89	Communes de 1001 à 2000 hab.	14 903	30 539	35 849	8,4
89	Communes de plus de 2000 hab.	47 199	21 936	22 321	0,8
	<i>SOUS-TOTAL</i>	<i>91 384</i>	<i>70 420</i>	<i>76 425</i>	<i>4,2</i>
	TOTAL	108 187	83 271	85 222	1,2

a) Zone d'étude du Loiret

Dans la zone d'étude du Loiret, on dénombre en moyenne 50,0 branchements basse tension pour 100 habitants (moyenne de la période avant ouverture de l'autoroute). La proportion passe à 52,4 branchements pour 100 habitants un an après ouverture de l'autoroute. C'est dans les communes de moins de 300 habitants que l'on constate la plus grande augmentation de branchements basse tension (+ 4,2 compteurs pour 100 habitants). Les classes de répartition de la population dans chaque commune laissent apparaître que plus elles sont importantes et plus la variation avant-après diminue, conformément au tableau ci-dessus.

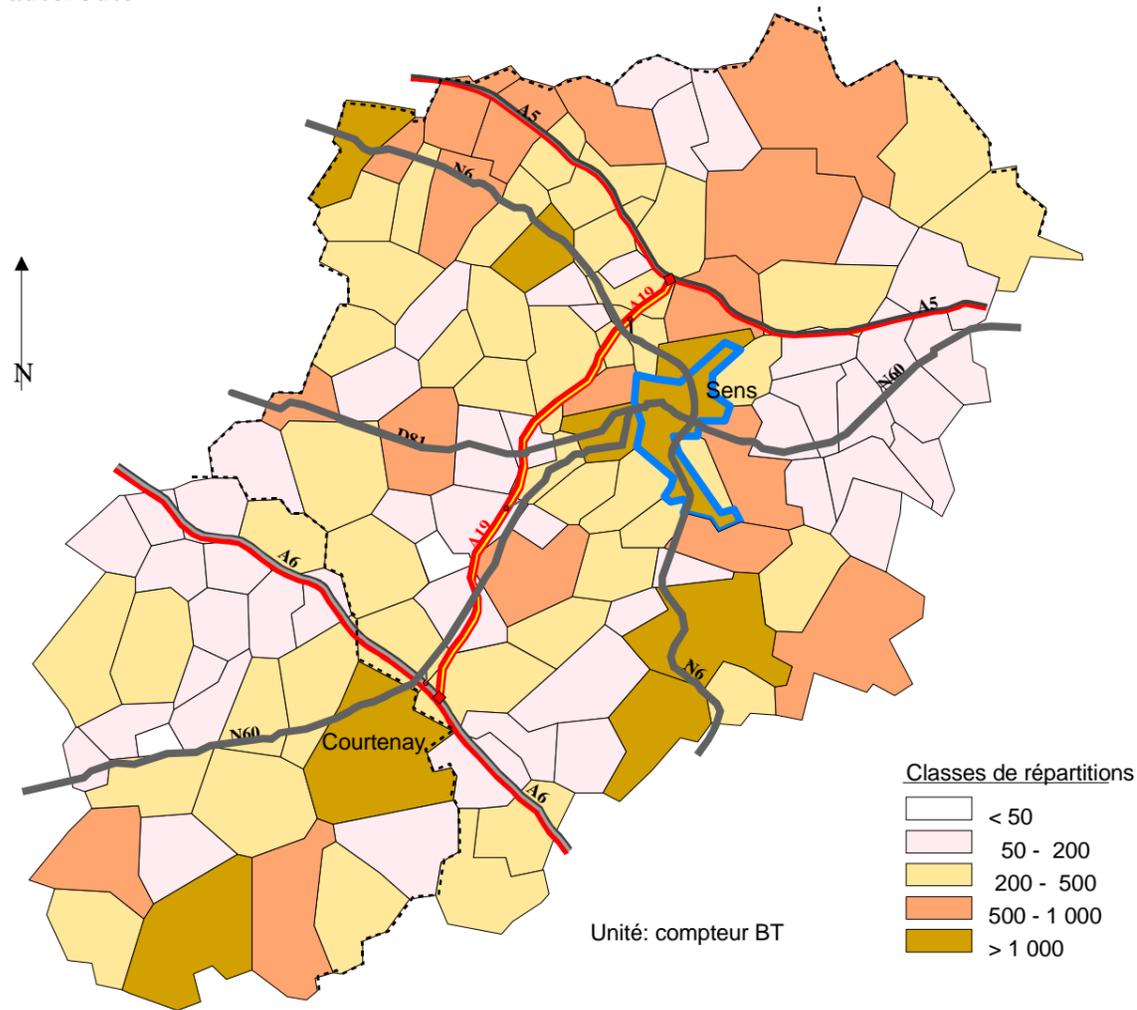
L'agglomération de Courtenay comptabilise 1 563 branchements (moyenne avant ouverture de l'autoroute) pour 3 292 habitants. On constate une augmentation de 1,8 branchements pour 100 habitants entre la période avant et après ouverture de l'autoroute.

b) Zone d'étude de l'Yonne

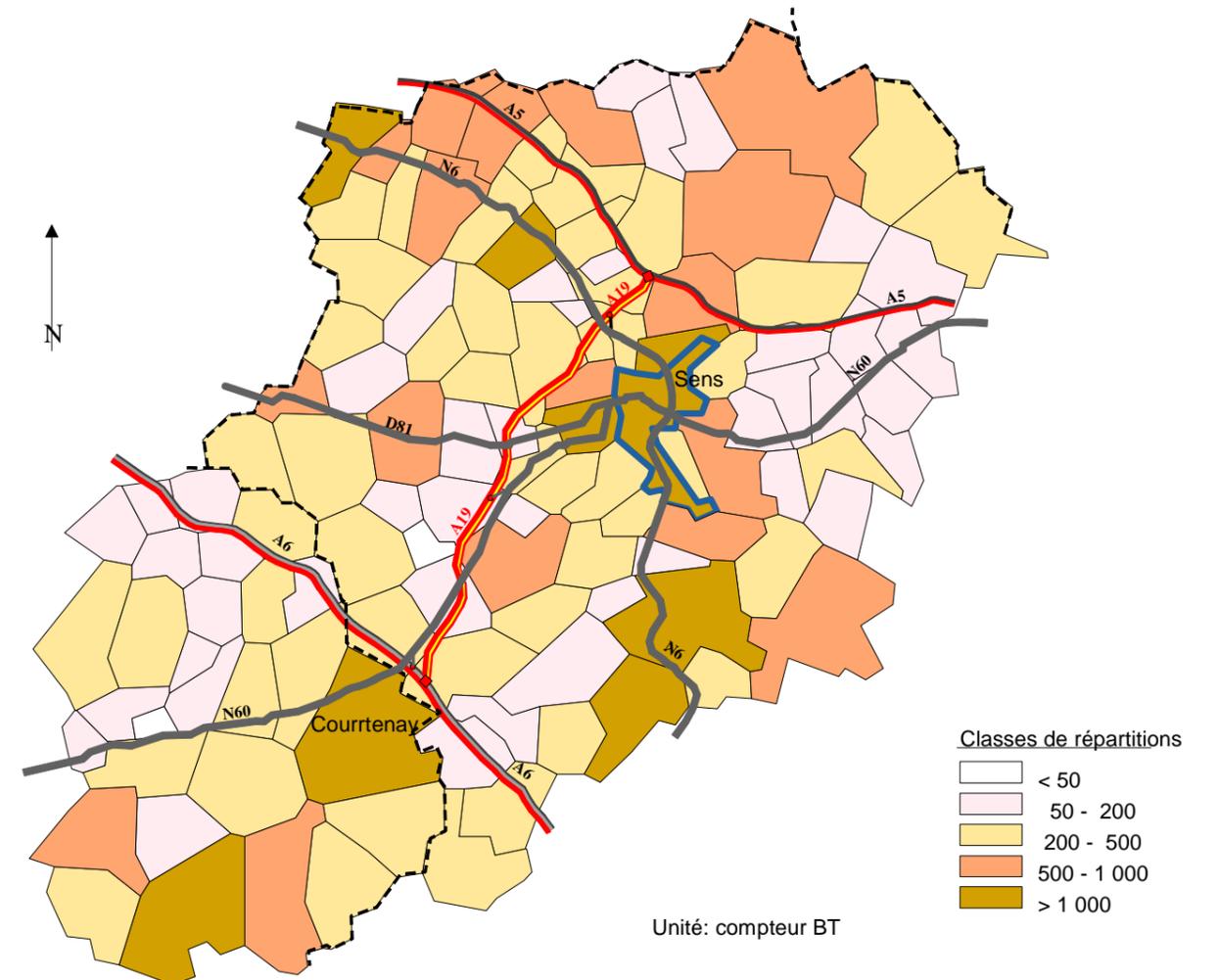
Dans la zone d'étude de l'Yonne, on dénombre en moyenne 51,7 branchements pour 100 habitants avant ouverture de l'autoroute. La proportion passe à 52,6 branchements pour 100 habitants un an après ouverture de l'autoroute. Les communes de moins de 300 habitants enregistrent la plus forte augmentation des branchements basse tension (+ 1,2 compteurs pour 100 habitants). Tout comme les communes du département du Loiret, plus elles sont importantes et plus la variation avant après diminue. La proportion est en moyenne de 70,8 branchements pour 100 habitants pour les communes de moins de 300 habitants après ouverture de l'autoroute, elle passe à 47,3 pour les communes de plus de 2 000 habitants.

L'agglomération de Sens comptabilise 44,5 branchements pour 100 habitants avant ouverture de l'autoroute. Cette valeur passe à 45,3 après ouverture de l'autoroute. Villeneuve-sur-Yonne connaît des valeurs légèrement plus élevées (avant : 54,7 ; après : 55,7).

Moyenne avant ouverture
 de l'autoroute



Après ouverture
 de l'autoroute (année 1998)



Sur la carte ci-dessus, on observe peu de variation entre les situations « avant et après » ouverture de l'autoroute A19. La situation « après » ne compte qu'une année d'observation (1998)¹³. Cependant, les communes ayant le plus de compteurs demeurent les communes les plus peuplées.

¹³ Seule l'année de 1998, fournie par les services d'EDF, était compatible avec la présente étude en raison de changement de programme de recueil de données.

La carte située ci-contre souligne des variations de population de grandes amplitudes. Elles sont enregistrées plus particulièrement sur les communes dont la population est inférieure à 300 habitants en 1990¹⁴.

Les communes concernées sont les suivantes (voir le tableau).

Communes	Population 1990	Variation [1]	Communes	Population 1990	Variation [1]
COURTEMAUX	215	4	PASSY	223	6,2
CUY	566	4,1	SAINT-HILAIRE-LES-ANDRESIS	558	6,6
LA SELLE-EN-HERMOY	515	4,6	BAZOCHE-SUR-LE-BETZ	518	6,8
SAINT-LOUP-DE-GONNOIS	83	4,8	ERVAUVILLE	299	6,9
CHEVRY-SOUS-LE-BIGNON	171	5,1	SAVIGNY SUR CLAIRIS	236	7,4
THORAILLES	85	5,9	FOUCHEROLLES	90	9,3

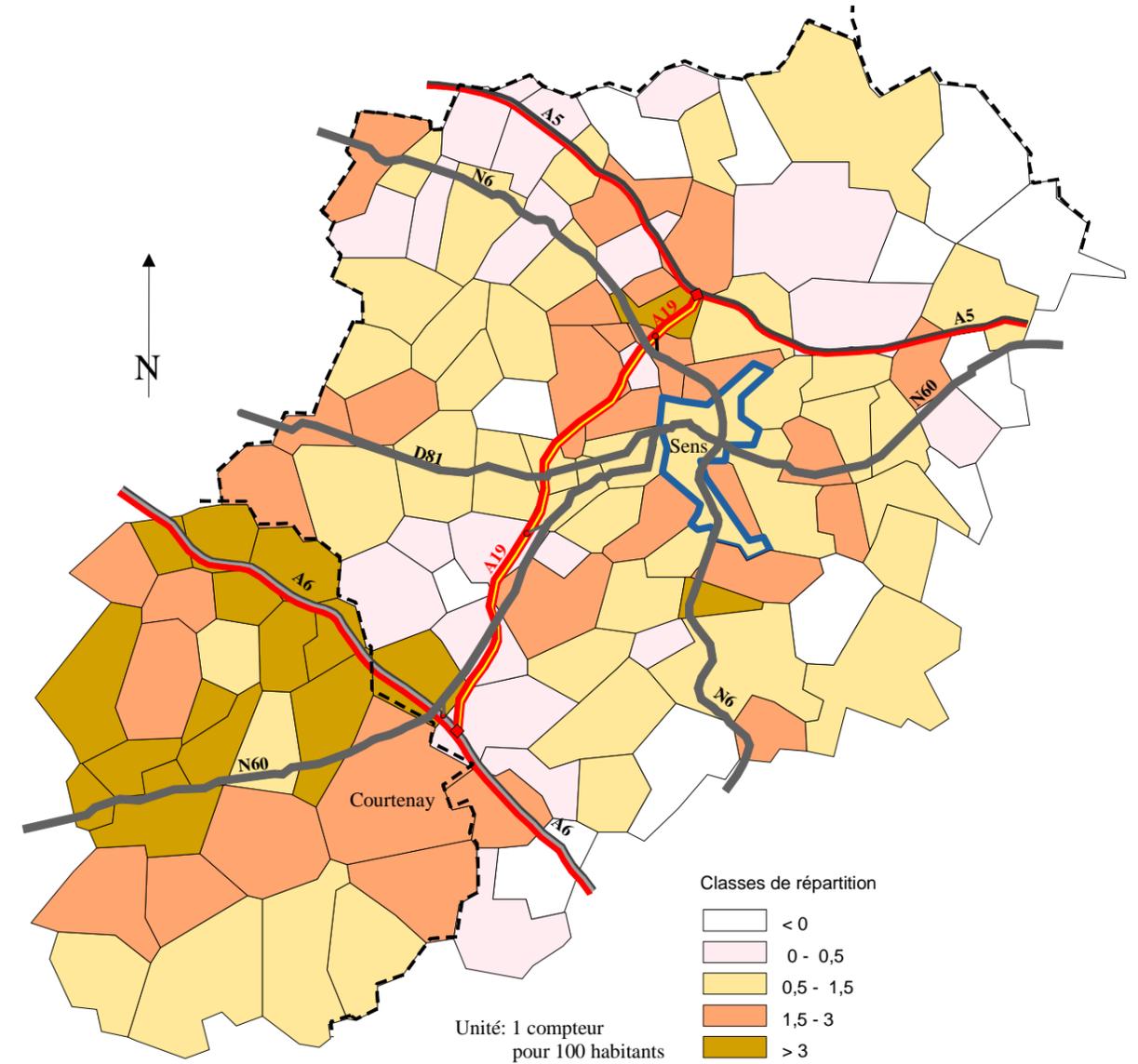
[1] Variation du nombre de compteurs (différence des moyennes avant/après pour 100 habitants)

Conclusion

S'il existe une relation entre le nombre de compteurs basse tension et la population¹⁵, alors on remarque une stagnation du nombre de compteurs dans la partie d'étude située dans le Loiret, en bordure de l'autoroute A6 et de la RN 60.

L'exception est faite pour deux communes de l'Yonne : Cuy située au nord de Sens (augmentation de 4,1 % pour une population initiale de 566 habitants) et Savigny-sur-Clairis entre A6 et A19 (augmentation de 7,4 % avec une population initiale de 236 habitants).

Variation du nombre de compteurs
 "Différence avant-après pour 100 habitants"



¹⁴ Exception faite pour la commune de Saint-Hilaire-lès-Andressis

¹⁵ Variation du nombre de compteurs BT avant / après pour 100 habitants.

6.2 Logements

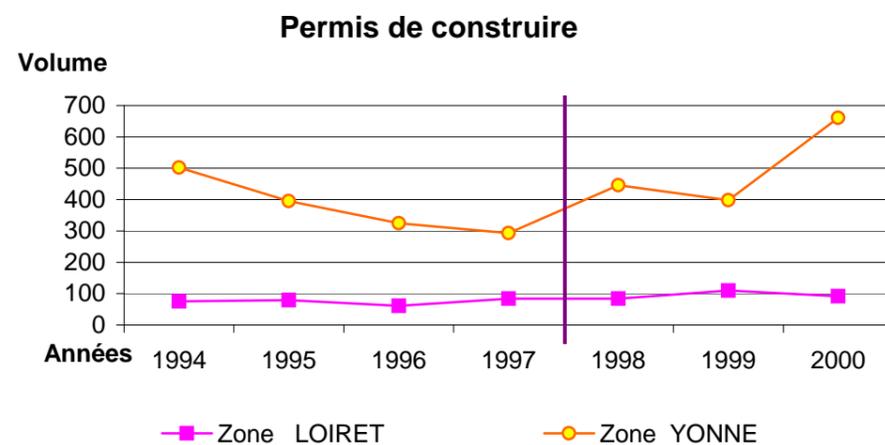
La présente analyse repose sur l'exploitation des bases de données SITADEL (logements autorisés du quatrième trimestre). Les années 1994 à 1997 représentent la période avant ouverture de l'autoroute et les années 1998 à 2000 la période après ouverture.

Tableau 21 : Nombre de permis de construire (PC) (PCM = nombre moyen de permis de construire)

Aire d'étude	1994	1995	1996	1997	PCM 1994/1997	1998	1999	2000	PCM 1998/2000
Zone Loiret	75	79	61	84	74,7	84	110	92	95,3
Zone Yonne	502	395	325	293	378,6	446	398	661	501,7
TOTAL zone d'étude	577	474	386	377	453,5	530	508	753	597,0

Les périodes « avant » et « après » font ressortir un accroissement des permis de construire de 31,6 %. La progression la plus importante est constatée sur l'aire d'étude du département de l'Yonne (32,5 % contre 27,7 % pour la zone du Loiret).

Graphique d'évolution



6.2.1 Zone d'étude du Loiret

Sur le graphique "d'évolution du nombre de permis de construire", on observe que le nombre d'autorisations augmente entre 1994 et 1997 avec une légère diminution en 1996. Sur la période 1998-1999, on remarque une augmentation des permis de construire, suivie d'une diminution de 1999 à 2000. Se sont les villes de Courtenay et de Douchy qui favorisent cette reprise, en passant de 5 à 20 permis pour Courtenay et de 2 à 33 pour Douchy. Sur la période 1991 à 1995, en valeur absolue, l'agglomération de Courtenay est loin devant avec 60 permis, et la ville de Douchy est deuxième notamment grâce à l'année 1994 où le nombre de permis a fortement augmenté, passant de 2 à 33. Ce phénomène s'explique peut-être par la création d'un lotissement communal.

Pour cette zone, le nombre d'autorisations pour 1 000 habitants est en moyenne de 3,7 sur les années 1991 à 1994. Courtenay est au-dessus de la moyenne avec 3,9. Les taux les plus hauts sont détenus par Douchy (9,7), Foucherolles (11,1) et Pers-en-Gâtinais (12).

6.2.2 Zone d'étude de l'Yonne

De 1991 à 1994, on comptabilise 1 937 constructions autorisées, soit en moyenne 484 autorisations par an, avec en moyenne 5,3 permis pour 1 000 habitants.

Le graphique du nombre de permis de construire fait ressortir une certaine irrégularité. Cependant, s'il ne se dégage pas de tendance de hausse ou de baisse, le nombre d'autorisations par an est toujours proche de la moyenne. Les écarts à la moyenne entre le plus grand nombre et le plus petit sont respectivement de 70 et 69.

Sens et Paron sont les communes qui ont le plus grand nombre de permis accordés avec, en moyenne sur la période 1991/1994, 184 autorisations par an pour Sens et 58 pour Paron.

Si on considère les taux de permis de construire pour 1 000 habitants, Sens a un taux de 6,8 % (supérieur à la moyenne) et Paron de 12,7 %. Les communes qui ont les taux les plus élevés sont Égriselles-le-Bocage (22,5 %) et Joug (15,6 %). L'agglomération de Sens délivre 1 100 permis de construire entre 1991 et 1994, soit 57 % des permis de la zone Yonne, avec en moyenne 7,6 permis pour 1 000 habitants.

Globalement, pour 1 000 habitants, les taux de permis sont élevés dans les communes situées autour de Sens et ils sont bas dans les autres communes.

6.3 Marché foncier

Cette partie de l'étude demeure la plus délicate à traiter. On ne dispose pas de suffisamment d'éléments fiables et le questionnaire des maires ne renseigne que partiellement sur les mouvements effectués sur leur commune avant et après ouverture de l'autoroute.

En effet, le prix moyen de la terre agricole s'est établi l'année 1997 à 19 600 F l'hectare, soit une hausse en francs constants de 1,8 % par rapport à 1996. Cette reprise rompt pour la première fois avec la baisse continue enregistrée depuis 1978. Le prix des terres en 1997 correspond en valeur réelle à 36 % du prix de 1974. Le retournement de tendance est d'autant plus remarquable que la dépression du marché s'était accélérée entre 1991 et 1993 à la suite de la réforme de la PAC¹⁶.

Cette évolution masque néanmoins de fortes disparités selon les régions et les types d'exploitations. Tandis que la Bretagne, les Pays-de-la-Loire, le Limousin, l'Auvergne (hors Haute-Loire), le Languedoc-Roussillon (hors Pyrénées Orientales et Hérault) et l'Alsace enregistrent les plus fortes hausses de prix, les prix stagnent ou diminuent en Picardie, Ile-de-France, Centre, Bourgogne, Franche-Comté ou Poitou-Charentes.

Il faut noter que les deux régions de la présente étude, le Centre et la Bourgogne, se situent en dehors des grands courants de forte hausse de la terre agricole.

6.3.1 Avant ouverture

Pour le département du Loiret, l'étude a porté sur la région agricole du Gâtinais-Pauvre. Pour l'Yonne, elle s'est concentrée sur la région agricole du Sénonais-Gâtinais. Pour faciliter l'analyse par période de trois ans, seule l'année centrale est prise en compte.

Le Gâtinais-Pauvre dans le Loiret

Dans cette région agricole, le prix moyen des biens libres non bâtis est toujours supérieur à celui des biens loués. L'évolution du prix moyen en francs courants des biens loués se fait de manière irrégulière, mais la tendance est à la baisse, la diminution du prix moyen est de 12,0 %. Le calcul du prix moyen des biens loués en francs constants accentue cette tendance, la diminution en valeur est de 26,8 %.

Le prix moyen des biens libres non bâtis en francs courants évolue de façon irrégulière jusqu'en 1993, puis il augmente de 1993 à 1995. En francs courants, le prix moyen progresse de 13,4 % entre 1988 et 1995 passant de 21 700 F à 24 600 F par hectare. Mais, en francs constants, le prix moyen des biens libres non bâtis diminue de 5,7 % sur la même période.

Le Sénonais-Gâtinais dans l'Yonne

Excepté l'année 1994, les biens libres ont un prix moyen supérieur à celui des biens loués. Le prix moyen des biens loués non bâtis en francs courants progresse entre 1988 et 1992 de 5,5 %. Puis entre 1992 et 1995, il diminue de 4,8 % sur l'ensemble de la période, il diminue de 0,5 % en francs courants.

En francs courants, entre 1988 et 1995, le prix moyen des biens loués non bâtis diminue de 16,2 %. Le prix moyen des biens libres non bâtis, en francs courants, connaît une évolution en trois phases :

- il progresse de 8,6 % entre 1988 et 1991,
- il diminue de 14,0 % entre 1991 et 1994,
- il progresse de 7,1 % en 1995.

En francs courants sur la période le prix moyen est stable à 21 000 F par hectare. Mais en francs constants entre 1988 et 1995, le prix moyen des biens libres non bâtis diminue de 16,7 %.

L'analyse du marché foncier nous montre que sur l'ensemble du périmètre d'étude, la valeur foncière est en diminution sur la période comprise entre 1988 et 1995.

6.3.2 Après ouverture

L'embellie des marchés fonciers agricoles peut se lire dans le volume des transactions enregistrées. En 1997, dans son ensemble, le marché a donné lieu à 99 600 transactions (1,5 % de plus qu'en 1996) pour une valeur de 14,4 milliards de francs (1,7 % de plus qu'en 1996). En revanche, le volume total des surfaces échangées (449 000 hectares) a fléchi de 0,9 % et représente seulement 1,5 % de la surface agricole utile en 1997.

En 1997, les acquisitions des agriculteurs exploitants poursuivent leur progression entamée en 1995. Les achats de terres des fermiers en place notamment, avec 31 % des surfaces échangées, ont augmenté par rapport à 1996 de 5 % en nombre et en valeur. Dans un contexte de baisse des taux d'intérêts, l'amélioration de la trésorerie de bon nombre d'agriculteurs les pousse à sécuriser leur outil de travail en investissant dans les terres qu'ils louaient auparavant.

En 1997, moins de six ans de revenu brut sont nécessaires à un agriculteur pour acquérir un hectare de terres et prairie, contre le double en 1980. Les mesures d'accompagnement des départs en préretraite agricole mises en place en 1992 permettent notamment à de nombreux fermiers de devenir propriétaires dans le cadre de contrats de location-vente de terres d'agriculteurs ayant cessé leur activité.

¹⁶ Source : Le marché des terres agricoles en 1997, par Olivier Morlet.

Néanmoins, la diminution du nombre des exploitations se poursuit. Il a baissé de 25 % au cours des six dernières années. Mais cette érosion est un peu moins forte que celle du nombre d'acquéreurs de terres. Des exploitations de moins en moins nombreuses acquièrent le même nombre de biens. Cette " course à l'agrandissement " entraîne une relative tension qui pèse sur la hausse sur les prix.

Mais, dans les zones situées à la périphérie des agglomérations, les perspectives de plus-values foncières liées à une urbanisation potentielle sont toujours plus fortes que celles offertes par le revenu des exploitations agricoles.

Au niveau national, 11 % des terres échangées perdent leur usage agricole, ce qui représente 55 000 hectares, soit une hausse de 1,3 % du volume des transactions et de 7,6 % en valeur. Et le prix moyen des maisons à la campagne a progressé de 6,2 % pour se fixer à 76 000 euros, les prix les plus élevés s'observant en Île-de-France et dans les départements limitrophes comme l'Yonne et l'Oise, ainsi que dans la vallée du Rhône et sur le littoral méditerranéen.

En ce qui concerne l'ensemble des marchés fonciers urbains, très hétéroclite, il est possible de distinguer un segment relativement homogène et abondant, celui des terrains destinés à la construction de maisons individuelles¹⁷.

L'échantillon d'observations traité dans chaque enquête est assez fourni pour permettre de fixer, région par région (mais pas par département) l'ordre de grandeur de la valeur moyenne des terrains, et donc d'établir une hiérarchie régionale.

La comparaison de l'évolution des prix moyens régionaux à huit ans d'intervalle révèle une assez grande stabilité. La hiérarchie des valeurs moyennes reste à peu près identique, avec les cinq mêmes régions au-dessus de la moyenne nationale¹⁸, à quelques anomalies de détail près pouvant toujours s'expliquer par les aléas de l'échantillonnage. Par ailleurs, cette hiérarchie correspond assez bien à la hiérarchie des niveaux de richesse régionale.

Le prix au mètre carré apparaît alors comme le simple quotient de la valeur du lot par sa surface, sans qu'il soit possible de lui trouver une explication.

Au vu de ce constat, il semble donc que les transactions foncières sont plus liées à l'économie générale de marché qu'au simple fait de l'ouverture de l'autoroute A19.

¹⁷ A partir de 1984, ce marché a fait l'objet d'un programme de suivi statistique par le ministère de l'Équipement (DAEI) à travers des enquêtes par sondage

¹⁸ Île-de-France, Côte d'Azur, Alsace, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon

7 EMPLOI – DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL - CHOMAGE

7.1 Emplois

7.1.1 Évolution du nombre d'emplois

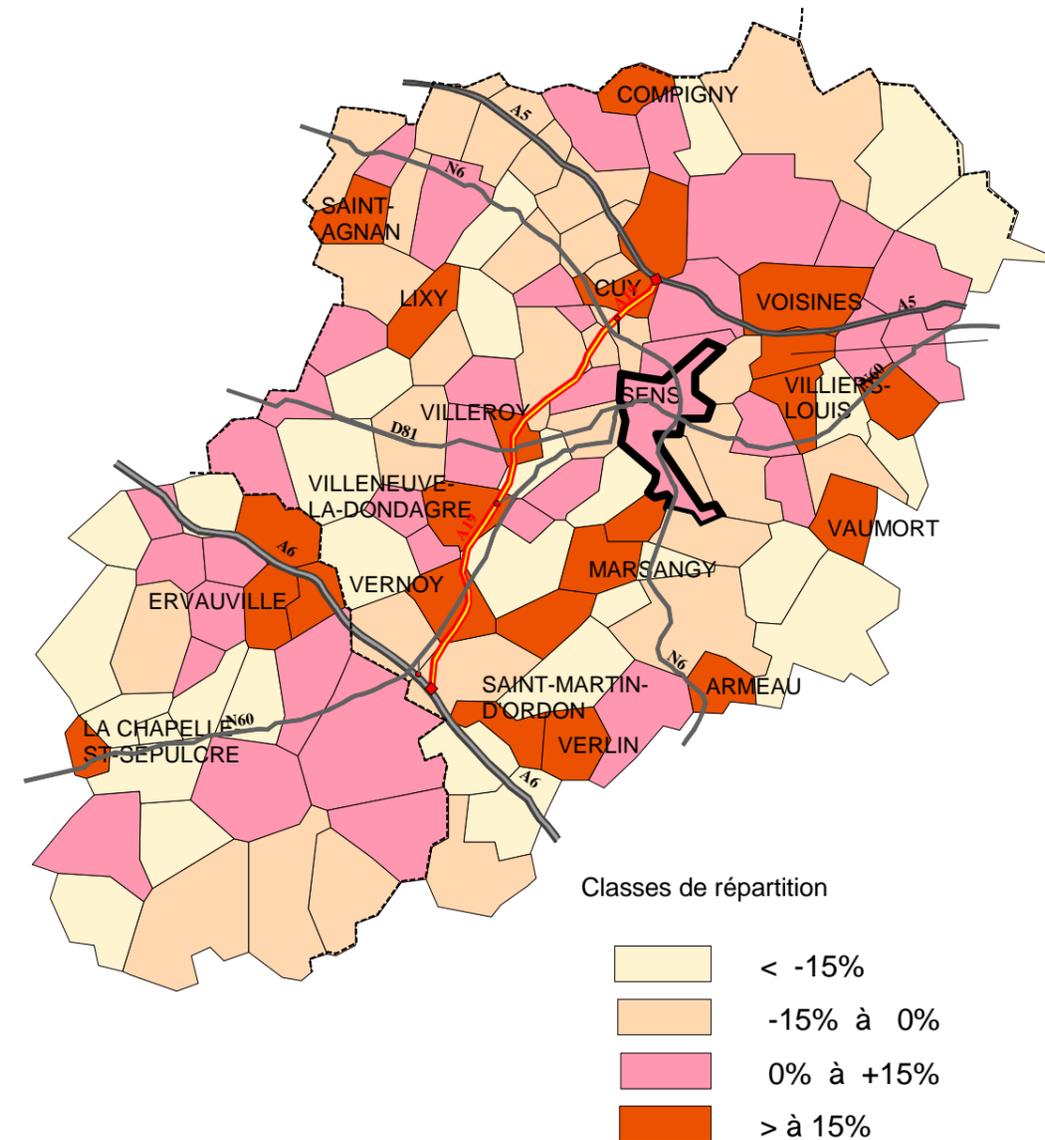
Le nombre de salariés passe de 22 904 avant ouverture de l'autoroute à 23 746 après ouverture de l'autoroute¹⁹, soit une augmentation de 3,7 %. Dans les salariés ASSEDIC sont comptabilisés tous les salariés couverts par le champ d'application du régime conventionnel d'assurance chômage : la totalité des salariés dans les activités industrielles et commerciales, les services privés, les professions libérales et les salariés de certains établissements et administrations semi-publics. En sont exclus : le secteur primaire et la totalité du service public administratif (État, collectivités, SNCF, EDF-GDF, ...).

Si l'évolution est positive dans les deux départements, elle ne se fait pas avec la même intensité :

- Loiret** : dans la zone d'étude, le nombre de salariés ASSEDIC passe de 2 269 à 2 273 entre les deux périodes considérées, soit une augmentation de 0,2 %.
 Les communes de moins de 300 habitants sont les plus affectées avec, en moyenne, une diminution de 13,6 % (de 103 à 89).
 Dans les communes comprises entre 1 100 et 2 000 habitants l'augmentation n'est plus que de 1,8 % (de 202 à 206).
 Les communes de plus de 2 000 habitants connaissent la plus forte progression de leur nombre de salariés avec +2,4 % (de 1 089 à 1 115). L'augmentation constatée est essentiellement dû à la commune de Courtenay qui voit son nombre de salariés passer de 632 à 665, soit une augmentation de 5,4%. La commune de Châteaurenard, quant-à-elle, connaît une diminution de son effectif salarial de 1,5% (de 457 à 450).
- Yonne** : dans la zone d'étude, le nombre de salariés ASSEDIC passe de 20 635 à 21 473 entre les deux périodes considérées, soit une augmentation 4,1 %. En 1997, les salariés de l'Yonne représentent plus de 90 % de l'ensemble des salariés du périmètre d'étude de l'autoroute A19.
 Contrairement aux communes du Loiret, se sont les communes de moins de 300 habitants qui connaissent une forte augmentation des effectifs salariés avec 19,4% (220 à 263 salariés).
 Les communes de plus de 2 000 habitants résistent bien puisqu'elles progressent de 6,4% (10 961 à 11 663). Ce résultat se fait ressentir essentiellement au niveau de la commune de Paron où l'effectif salarial passe de 684 à 708 salariés.

Le développement de l'emploi salarial ne semble pas toujours s'effectuer en milieu urbain, ni à proximité de l'autoroute. La communauté de communes du Sénonais²⁰ reste en dehors de l'évolution de l'emploi salarial bien que des communes comme Sens et Saint-Martin-du-Tertre se situent dans la fourchette (0 % à 15 %). On demeure surpris de l'augmentation de l'emploi salarial dans certaines communes comme en témoigne la carte ci-dessous. Les communes les plus significatives sont reprises par le tableau de la page ci-après.

Variation de l'emploi salarié



¹⁹ Ne disposant pas de données suffisantes, on considère l'année 1997 comme année de référence pour la situation après ouverture de l'autoroute A19.

²⁰ Au nombre de 8 communes : Saint-Clément, Courtois, Saint-Martin-du-Tertre, Paron, Gron, Rosoy, Malay-le-Grand, Maillot.

Dép.	Commune	Population 1990	Emploi salarié "avant"	Emploi salarié "après"
Loiret	BAZOCHES-SUR-LE-BETZ	518	4	5
	CHUELLES	775	184	209
	ERVAUVILLE	299	12	16
	FOUCHEROLLES	90	1	14
	LA CHAPELLE-SAINT-SEPULCRE	225	11	18
Yonne	ARMEAU	455	12	24
	CHAMPIGNY	1 782	324	364
	CHAPELLE-SUR-OREUSE	319	32	39
	CHAUMOT	464	44	51
	CHEROY	1 326	211	234
	CUY	566	27	37
	ETIGNY	612	271	328
	FONTAINE-LA-GAILLARDE	481	3	7
	JOUY	384	905	991
	LIXY	298	12	39
	MARSANGY	538	10	24
	SAINT-AGNAN	727	27	44
	SAINT-MARTIN-D'ORDON	252	4	10
	SAINT-MARTIN-DU-TERTRE	1313	46	53
	SENS	27 082	8 285	9 041
	SOUCY	1 316	109	121
	VALLERY	384	19	22
	VAUMORT	225	1	7
	VERLIN	284	10	18
	VILLEBLEVIN	1340	51	59
	VILLENEUVE-LA-DONDAGRE	170	10	13
VILLEROY	242	34	48	
VILLIERS-LOUIS	311	10	16	

7.1.2 Emploi engendré par l'autoroute²¹

7.1.2.1 Les travaux de construction

La construction de l'autoroute A19 entre la RN6 et A6 s'est déroulée sur les années 1994, 1995, 1996 et 1997, pour une durée d'environ 39 mois. Le nombre de personnes qui ont travaillé sur le chantier s'élève à environ 740 personnes/mois sur la base de 220 jours ouvrés/an. Durant l'année 1996, le chantier a employé 250 personnes en moyenne.

Par ailleurs, quatre entreprises de travaux publics ou connexes se sont installées à proximité du chantier :

À Vernoy	Demathieu et Bard,
À Saint-Denis-lès-Sens	Dumez-G.T.M.
À Sens	R.C.M.
À Châteaurenard	Arbex.

7.1.2.2 L'exploitation de l'autoroute

L'entretien et l'exploitation de l'autoroute mobilisent 46 personnes répartis selon trois fonctions :

- les services d'exploitation d'APRR : 14 personnes travaillant à l'administration, à l'entretien et aux péages ;
- les services de distribution de carburant et de restauration : 24 personnes ;
- les services de gendarmerie : 8 personnes.

7.2 Évolution du nombre d'établissements du secteur privé

Pour mesurer l'évolution du nombre d'établissements du secteur privé, on utilise les données des établissements affiliés aux ASSEDIC. Les années 1994-1996 illustrent la période « avant ouverture de l'autoroute » et l'année 1997 la période « après ouverture de l'autoroute ». Entre ces deux périodes, le nombre d'entreprises du secteur privé passe de 2 335 à 2 314 dans la zone d'étude, soit une diminution de 0,9 %, légèrement supérieure à celles enregistrées pour les départements du Loiret et de l'Yonne. En effet, dans le département du Loiret le nombre d'entreprises passe de 13 747 en 1994 à 13 738 en 1997, soit une diminution de 0,1 %. Dans le département de l'Yonne, le nombre d'entreprises passe de 7 272 en 1994 à 7 254 en 1997, soit une diminution de 0,2 %.

²¹ Source : APRR, décembre 2003

Variation des établissements

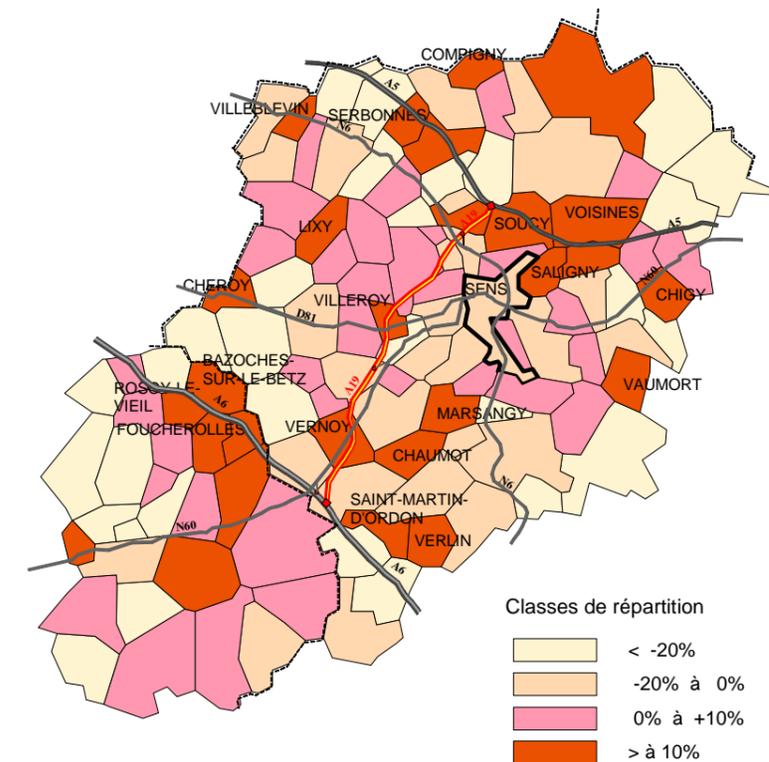
Le Loiret : sur les 28 communes de la zone d'étude, on dénombre 339 établissements « avant ouverture de l'autoroute » et 336 établissements « après ouverture de l'autoroute », soit une légère diminution de 0,7 %. Si on observe les variations du nombre d'entreprises affiliées à l'ASSEDIC en fonction de la population de la commune, on remarque que se sont les communes de 1 000 à 2 000 habitants qui connaissent la plus forte progression passant ainsi de 31 à 33 établissements, soit une augmentation de 5,6 %.

Les établissements des communes de plus de 2 000 habitants passent de 189 à 192 établissements, soit une augmentation de 1,6 %. La diminution du nombre d'établissements se fait principalement dans les communes de moins de 1 000 habitants. Sur les 111 établissements que comptent ces communes, on dénombre 7 établissements en moins après ouverture de l'autoroute.

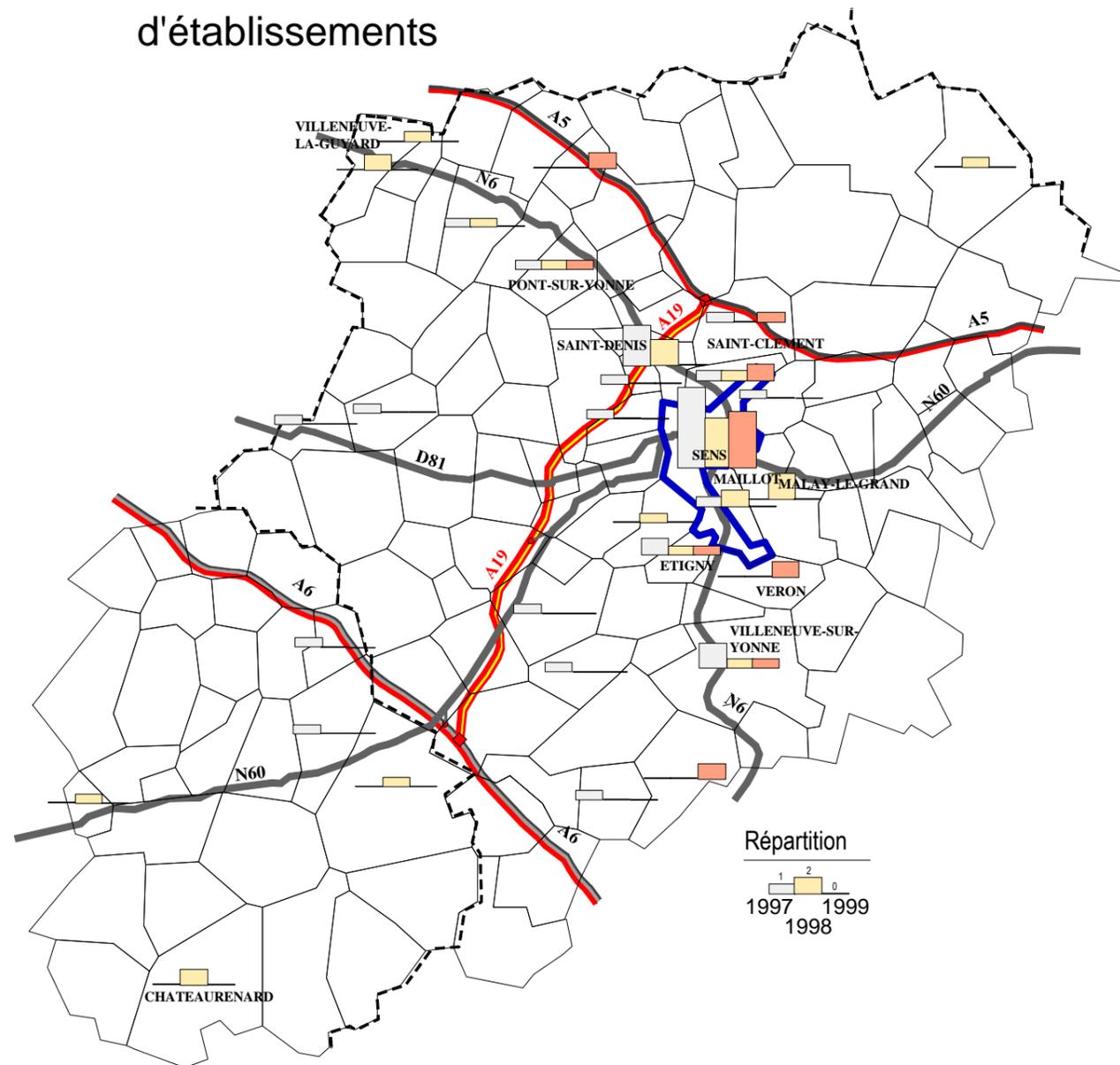
L'Yonne : dans le périmètre d'étude, le nombre d'établissements du secteur privé passe de 1 997 à 1 978 sur la période avant-après ouverture de l'autoroute, soit une diminution de 0,9 %. On dénombre 1 établissement en plus dans les communes de moins de 300 habitants et 6 établissements dans les communes comprises entre 1 000 et 2 000 habitants.

Les communes comprises entre 300 et 1 000 habitants voient la disparition de 14 établissements (de 346 à 332), soit une diminution de 4 %. Même constatation pour les communes de plus de 2 000 habitants où 11 établissements disparaissent (de 1 167 à 1 155)

Au niveau de l'agglomération de Sens, on constate une légère diminution du nombre d'établissements (de 1 059 à 1 051) ; la progression joue plus particulièrement sur les communes de Saint-Clément (de 67 à 72, soit 7,5 % d'augmentation) et de Saint-Marin-du-Tertre avec 1 établissement supplémentaire. La ville de Sens perd 9 établissements (904 à 895).



Ouvertures d'établissements



En regard du fichier des établissements²² de 1997 à 1999, on dénombre 82 établissements créés sur l'ensemble de la zone d'étude. On a respectivement 35 établissements en 1997, 28 en 1998 et 19 en 1999.

Il semblerait que l'ouverture de l'autoroute ait dynamisé l'économie, plus particulièrement autour de l'agglomération de Sens. En effet, la commune de Sens totalise 23 créations (10 en 1997, 6 en 1998 et 7 en 1999).

²² Fichier ASTRE au 31 décembre 2001

Le tableau ci-dessous présente un échantillon des établissements installés sur le périmètre d'étude en 1997. Ils couvrent des domaines multiples ; cependant, les établissements prestataires de services, au nombre de trois, dominent cette liste.

Tableau 22 : Type d'établissements ouverts en 1997 sur la commune de Sens

Groupe	Type d'établissement	Date d'ouverture
Artisan	Plâtrier	24-déc-1997
Détaillant	Habillement	1-janv-1997
Détaillant	Équipement du foyer	16-juin-1997
Entrepreneur	Entreprise générale de bâtiment	1-mars-1997
Fabricant	Boulangerie pâtisserie	17-janv-1997
Fabricant	Machines textiles	19-juin-1997
Grossiste	Matériel hydraulique et pneumatique	1-nov-1997
Prestataire de services	Conseil affaires et gestion	7-janv-1997
Prestataire de services	Administrateur d'entreprise	29-avr-1997
Prestataire de services	Vente d'articles photographiques	16-juin-1997

La liste complète des établissements ouverts de 1997 à 1999 figure en annexe pour les communes de plus 1 000 habitants

7.3 Zones d'activités²³

Informations recueillies auprès des Chambres de Commerces et d'Industries

Zone Eurologistic Paris Sud Yonne à Savigny-sur-Clairis :

Profitant du maillage autoroutier entre A6 et A19, la communauté de communes du Gâtinais a entrepris la création d'une zone à vocation logistique de 30 hectares (60 hectares à terme). Actuellement, cette zone accueille un centre routier, un restaurant, une station service spéciale poids lourds et une plate forme logistique équipée de deux bâtiments, l'un de 33 800 m² et l'autre de 70 000 m². Une deuxième ZAC devrait accueillir huit bâtiments allant de 15 000 à 32 000 m². Cette zone comprendra donc 10 bâtiments et 280 000 m² de surface couverte pour un nombre d'emploi estimé à environ 1 200 (1 emploi créé pour 250 m²).

L'atout de cette zone est d'être située directement sur le nœud autoroutier, à 110 km de Paris et de proposer des loyers inférieurs de 30 % aux loyers moyens pratiqués en Ile-de-France.

²³ Les informations concernant les zones d'activités ont été recueillies auprès de la CCI de Sens

Parc d'activité « Aire de Villeroy » à Villeneuve la Dondagre :

Il s'agit d'une zone d'activité de 50 hectares située à proximité de l'échangeur de Villeneuve-la-Dondagre. L'entreprise Senoble souhaite y développer son activité. Pour cela, il est prévu la construction d'un bâtiment de 10 000 à 15 000 m². Il ne s'agit pas d'une création d'entreprise mais d'une délocalisation. L'entreprise souhaite profiter pleinement de la proximité d'A19.

Zone d'activité de Gron :

A ce jour, cette zone ne dispose plus de terrain commercialisable. Une extension de 15 hectares est prévue d'ici deux ans. La déviation sud de Sens qui traverse cette zone serait à l'origine de la dynamique observée ces dernières années. Cependant, les mises en service des autoroutes A5 et A19 ont contribué à pérenniser les entreprises présentes sur le site.

Zone d'activité « Les Vauguilletes 1 et 2 » à Sens :

A ce jour, cette zone ne dispose plus de terrain commercialisable. Une extension de 27 hectares est prévue. Cette zone d'activité est située en emprise directe avec la déviation sud de Sens. Par conséquent, il est difficile de connaître la part de responsabilité dans le développement ou l'implantation d'entreprises liée à la présence de l'autoroute A19.

Informations issues de l'enquête réalisée auprès des maires

*Chuelles*²⁴ : La commune envisage de créer une zone d'activité en 2003, par suite de demandes d'installation de petites unités artisanales.

Fouchères : En raison de l'ouverture de l'autoroute, le conseil municipal envisage de créer une Zone d'Aménagement Concerté de 30,74 ha. dite « Aire de Villeroy ». Elle devrait s'étendre sur les communes de Subigny, Fouchers et Villeneuve-la-Dondagre.

Maillot : Création d'une zone d'activité communale de 2,80 ha. non liée à l'ouverture de l'autoroute. L'établissement principal est « L.M.J. SA Le soleil vert » commerce de détail de bricolage à succursales multiples. Depuis 1998, l'établissement s'est agrandi créant ainsi vingt nouveaux emplois.

Paron : En raison de l'ouverture de l'autoroute, la commune envisage la création d'une zone d'activité en 2005.

Saint-Martin-du-Tertre : Création d'une zone d'activité communale de 3 ha. non liée à l'ouverture de l'autoroute.

Villeroy : Création, en 2002, d'une zone d'activité artisanale de 6 ha. liée à l'ouverture de l'autoroute. Trois établissements sont en cours d'installation :

- PMH – mécanique de précision (délocalisation de Sens),
- France BAC 2000 - entreprise de planchers techniques, faux plafonds, cloisons aluminium (tractations en cours et délocalisation de Collemers dans l'Yonne)
- ACS – Advanced Clamping System – bureau d'études pour montage et usinage hydraulique (tractations en cours et délocalisation de Collemers dans l'Yonne),

A19 a entraîné la création d'emplois directs et indirects du fait de sa construction. Les effets de l'infrastructure sur l'implantation ou le développement des entreprises sont plus difficiles à mesurer. Toutefois, après la mise en service de l'autoroute, 82 établissements ont été créés dans la zone d'étude, plus particulièrement dans les zones urbaines et dans celles situées à proximité des échangeurs.

7.4 Chômage

Les données proviennent des deux recensements effectués par INSEE²⁵ durant les années 1990 et 1999. Sont considérées comme chômeurs les personnes qui se sont déclarées elles-mêmes au chômage à la date du recensement. La qualité de "chômeur" au sens du recensement est donc indépendante du fait d'être inscrit ou pas à l'ANPE.

Les périodes 1990 et 1999 représentent respectivement l'état « avant » et « après » ouverture de l'autoroute.

Sur le périmètre d'étude, le nombre de chômeurs est passé de 4 746 à 6 724, soit une augmentation de 1 978 chômeurs. Si l'on rapporte ce nombre à un pourcentage par rapport à la population, cette augmentation est alors de 1,8 %. On constate que l'augmentation est similaire sur les communes du Loiret et de l'Yonne, avec des valeurs respectives de 1,9 % et 1,8 %. Comparativement, le taux de chômage a augmenté de 2,5 % en France entre 1990 et 1999.

²⁴ Commune du Loiret

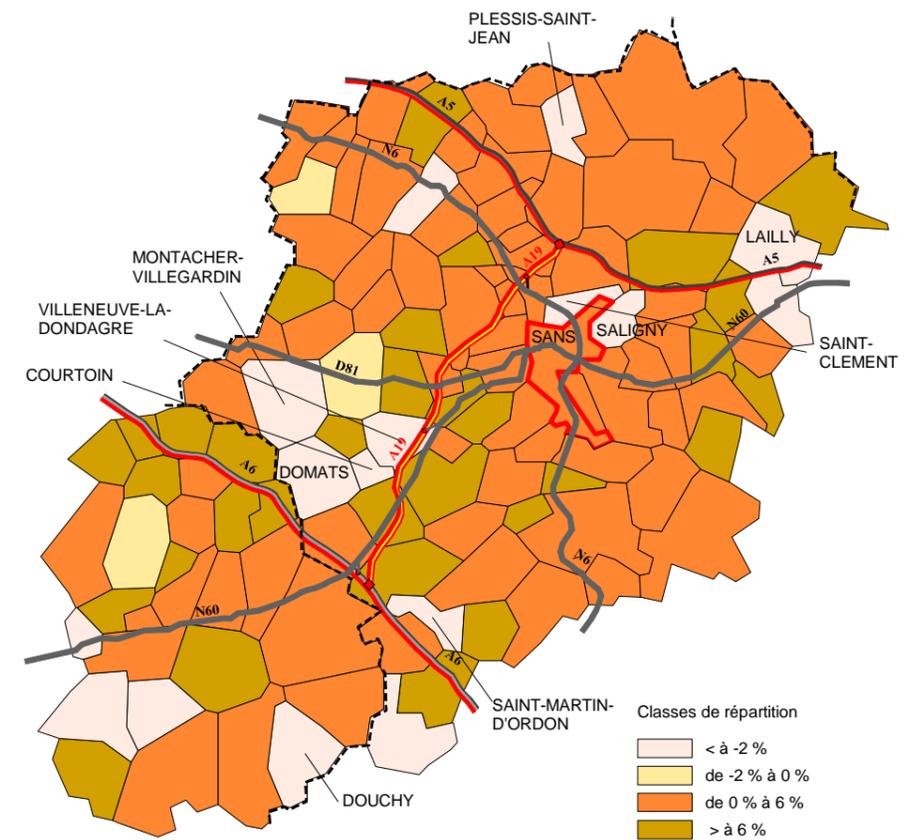
²⁵ R.G.P. (Recensement Général de la Population)

Classe des communes	Population 1990	Chômeurs en 1990	Chômeurs en 1999	Variation de 1990 à 1999	% de chômeurs / population
Communes de 1 à 300 habitants	2 290	69	167	98	4,3
Communes de 301 à 1000 habitants	6 219	233	323	90	1,4
Communes de 1001 à 2000 habitants	2 700	136	144	8	0,3
Communes de plus de 2000 habitants	5 594	202	328	126	2,3
Sous total - Loiret	16 803	640	962	322	1,9
Communes de 1 à 300 habitants	6 233	198	346	148	2,4
Communes de 301 à 1000 habitants	23 049	888	1 324	436	1,9
Communes de 1001 à 2000 habitants	14 903	563	778	215	1,4
Communes de plus de 2000 habitants	47 199	2 457	3 314	857	1,8
Sous total - Yonne	91 384	4 106	5 762	1 656	1,8
TOTAL zone d'étude	108 187	4 746	6 724	1 978	1,8

Source : données INSEE RGP-1999

- La situation dans la zone Loiret** : de 1990 à 1999, le nombre de chômeurs augmente de 322 personnes. Les communes de moins de 300 habitants semblent les plus touchées avec une augmentation de 98 unités, soit une augmentation de 4,3 %. Les communes de plus de 2 000 habitants enregistrent une augmentation de 126 chômeurs, soit une augmentation de 2,3 %. Les communes de 301 à 1 000 habitants et celles de 1 001 à 2 000 habitants semblent moins touchées par le chômage : elles connaissent respectivement une augmentation de leur nombre de chômeurs de 1,4 % et 0,3 %.
- La situation dans la zone de l'Yonne** : le nombre de chômeurs augmente de 1 656 unités. Les communes de moins de 300 habitants semblent les plus touchées avec une augmentation de 148 chômeurs, soit une augmentation de 2,4 %. Les communes de 1 001 à 2 000 habitants semblent moins touchées avec une progression de 1,4 % de la population au chômage. Les autres groupes sont proches de la valeur de 1,8 % constatée sur la zone d'étude.

Pourcentage d'augmentation des chômeurs de 90 à 99, par rapport à la population



Certaines communes ont une diminution du nombre de chômeurs, par exemple :

- Saint-Clément (2 776 habitants) : diminution de 48 personnes, soit 1,7 % de la population.
- Douchy (982 habitants) : diminution de 27 personnes, soit 2,7 % de la population.

A l'inverse, l'augmentation la plus importante du nombre de chômeurs concerne la commune de Foucherolles (90 habitants) qui connaît une hausse de 13 unités, soit une augmentation de 14,4 %.

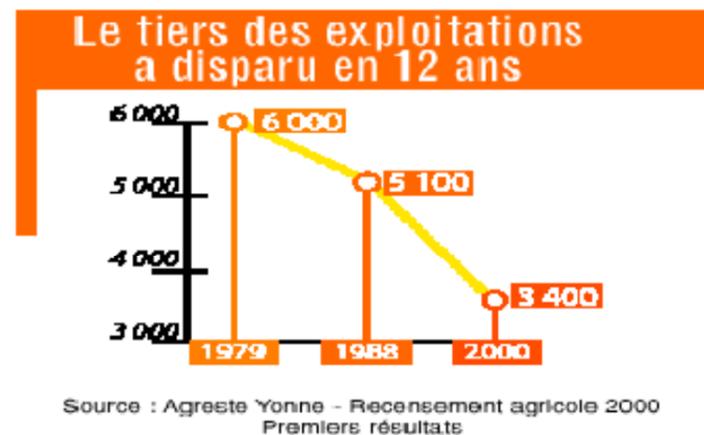
Il semblerait que l'autoroute n'ait pas joué un rôle déterminant sur la baisse du nombre de chômeurs.

8 AGRICULTURE

Les données du secteur agricole, par commune, sont tirées des résultats du **recensement agricole 2000**²⁶ qui est une enquête réalisée auprès de l'ensemble des exploitations agricoles françaises et du précédent recensement agricole qui a lieu en 1988. En douze ans, on assiste à une profonde mutation du monde agricole. Pour en donner une image avant d'entreprendre l'analyse sur la zone d'étude, on présentera deux généralités s'appliquant à l'ensemble du département de l'Yonne et qui porte sur les exploitations agricoles, la surface agricole utilisée et les salariés agricoles permanents.

8.1 Observations

Le recensement agricole²⁷ révèle un phénomène sans précédent concernant les exploitants agricoles et la surface agricole utilisée (SAU). En un demi-siècle, le nombre des exploitations dans l'Yonne a été divisé par trois. Cette baisse a tendance à s'accroître. En effet, dans les années 1960, le taux de diminution annuel était de l'ordre de - 2 %, il est désormais de l'ordre de - 3 % en 2001. Il a même atteint les - 6 % au milieu des années 1990 avec la mise en place de la première réforme de la PAC (Politique Agricole Commune). Ainsi, depuis dix ans, l'Yonne perd pratiquement trois exploitations par semaine. Le cadre social de cette réforme, notamment les mesures incitatives de départ à la retraite et préretraite, ont accentué cette évolution.



Les salariés agricoles permanents : On assiste à une embauche de salariés dans les secteurs maraîchers et horticoles où la mécanisation est difficile, même parfois impossible (travail sous serre ou maraîchage). A contrario, on assiste à une véritable diminution de la main d'œuvre dans les systèmes céréaliers très mécanisés. En moyenne, une seule personne travaille 100 hectares avec comme extrême 310 hectares.

Autre élément marquant de cette dynamique sociale : une femme d'exploitant sur deux travaille désormais à l'extérieur de la ferme.

Dans ce contexte, y a-t-il un impact réel et concret sur le monde agricole suite à l'ouverture de l'autoroute ?

Dans la suite de l'étude, on essaiera de dégager au mieux les effets en comparant les deux recensements de 1988 et 2000 selon trois critères : la surface agricole utilisée, le nombre d'exploitants et le nombre de salariés agricoles.

8.2 Surface agricole utilisée

On utilisera des valeurs moyennes pour les communes présentant des données chiffrées contrairement aux autres communes où les données sont manquantes du fait du secret statistique.

²⁶ C'est le Service central des enquêtes et études statistiques (Scees) du ministère de l'agriculture et de la pêche qui a organisé le recensement agricole 2000.

²⁷ En annexe sont insérées les définitions des termes utilisés dans la suite de l'étude : secret statistique, exploitation agricole recensée, superficie agricole utilisée (SAU), exploitation agricole professionnelle, chef d'exploitation, salariés permanents.

Variation de la S.A.U. de 1988 à 2000

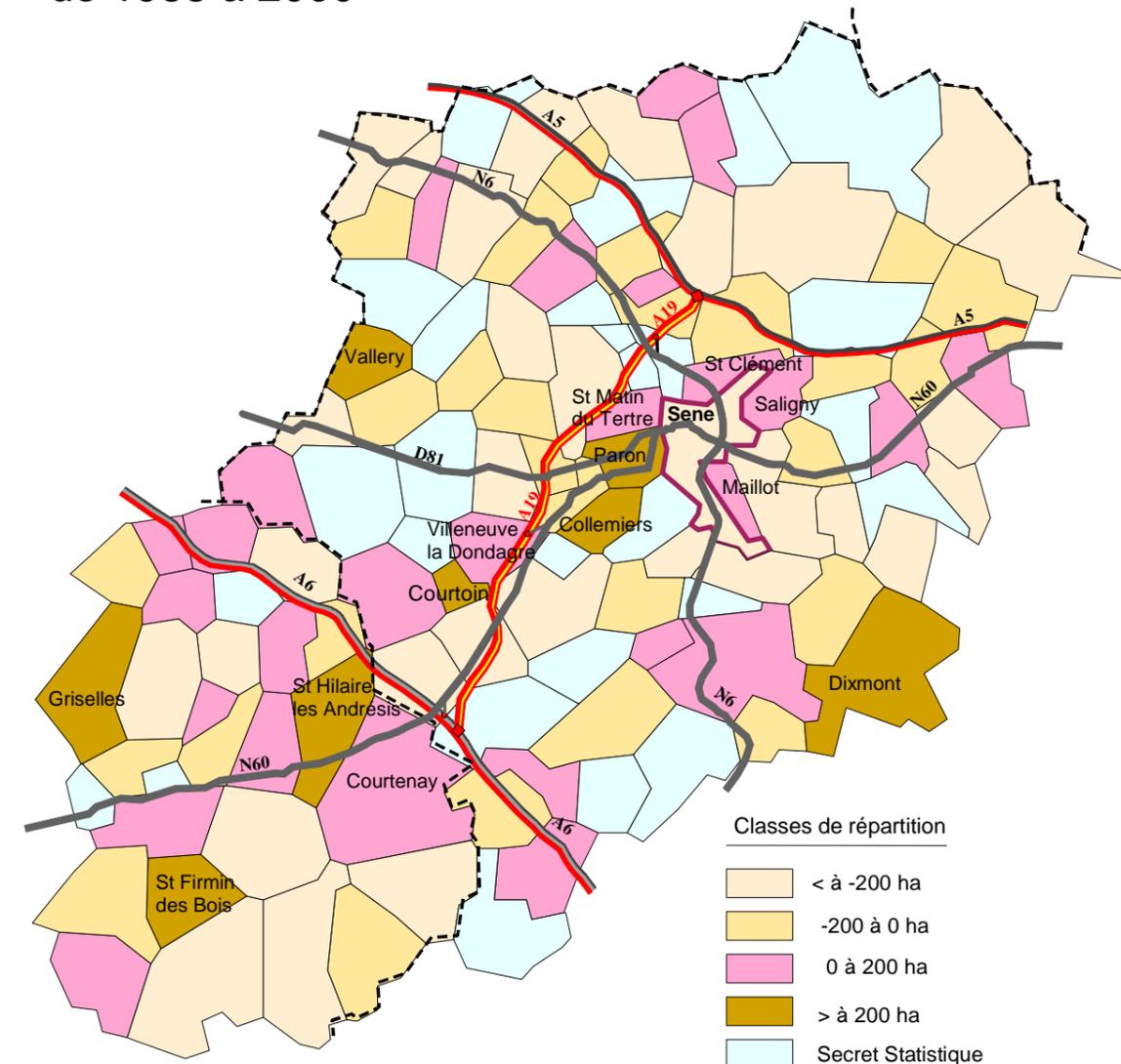
Désignation	Moyenne SAU 1988 (en ha)	Moyenne SAU 2000 (en ha)	Différence 2000-1988 (en ha)	Nombre de communes concernées
Loiret				
Communes de 1 à 300 habitants	600,8	690,9	90,1	10/13
Communes de 301 à 1000 habitants	1 554,2	1 540,4	-13,8	11/11
Communes de 1001 à 2000 habitants	2 058,0	1 566,0	-492,0	2/2
Communes de plus de 2000 habitants	3 166,0	2 905,0	-261,0	2/2
Moyenne Loiret	1 844,8	1 675,6	-169,2	25/28
Yonne				
Communes de 1 à 300 habitants	1 758,3	2 387,9	629,6	28/30
Communes de 301 à 1000 habitants	2 172,6	2 164,4	-8,2	41/44
Communes de 1001 à 2000 habitants	2 287,8	2 149,8	-138,0	11/11
Communes de plus de 2000 habitants	2 030,9	2 022,9	-8,0	7/7
Moyenne Yonne	2 062,4	2 181,3	118,9	87/92
Moyenne zone d'étude	1 953,6	1 928,4	-25,2	112/120

Source : Recensement agricole 2000

Sur l'ensemble du périmètre d'étude, on constate une diminution de la SAU. Les communes les plus touchées sont celles dont la population est comprise entre 1 001 à 2 000 habitants²⁸.

En moyenne par commune, dans la partie du Loiret, il y a diminution de 492 hectares de SAU et dans l'Yonne une diminution de 128 hectares.

A l'opposé, on assiste à un phénomène d'augmentation de la SAU dans les communes de moins de 300 habitants. Cette tendance est plus marquée dans la zone d'étude du département de l'Yonne que dans celle du département du Loiret.



La représentation cartographique ci-dessus attire l'attention sur les faits suivants :

L'augmentation ou la diminution de la SAU semble indépendante de la réalisation de l'autoroute A19. Il semble, en particulier, qu'il n'y a pas de lien entre l'éloignement d'une commune (par rapport à l'autoroute) et l'augmentation ou la diminution de la SAU. Toutefois, autour de Sens, on constate une augmentation de la SAU sur les communes de Paron, Collemière (supérieur à 200 ha), Maillot, Saligny, Saint-Clément, Saint-Martin-du-Tertre.

²⁸ Classement des communes en fonction du recensement de 1988 (population sans double compte)

Par ailleurs, autour de l'échangeur, deux communes présentent une augmentation de la SAU : Villeneuve-la-Dondagre (+ 100 ha) et Courtoin (+ 220 ha).

Enfin, sur le secteur d'étude du Loiret, plusieurs communes ont augmenté leur SAU. Il s'agit des communes de Saint-Hilaire-les-Andréisis (+ 269 ha), Saint-Firmin-des-Bois (+ 263 ha) et Griselles (+ 253 ha).

D'autre part, parmi les communes ayant répondu au questionnaire, le remembrement a porté sur les surfaces mentionnées dans le tableau ci-dessous.

COMMUNE	Recensement	Surface
BRANNAY	non	
CHAPELLE-SUR-OREUSE	oui ²⁹	250 ha
CHUELLES	non	
CUY	oui	600 ha
FOUCHERES	oui	726 ha
GISY-LES-NOBLES	non	
MAILLOT	non	
MALAY-LE-PETIT	non	
NAILLY	oui	800 ha
PARON	non	
SAINT-MARTIN-DU-TERTRE	oui	200 ha
SAINT-VALERIEN	non	
SUBLIGNY	oui	28,4 ha
VILLEBOUGIS	non	
VILLENEUVE-LA-DONDAGRE	oui	704 ha
VILLEROY	oui	470 ha

Au regard de ce tableau, il ne semble pas y avoir de corrélation entre un remembrement et l'augmentation de la SAU communale. Exception faite pour les communes de Saint-Martin-du-Tertre et Villeneuve-la-Dondagre.

²⁹ En 1980, 1 000 ha ont fait l'objet d'un remembrement.

8.3 Exploitants agricoles

Comme précédemment, on utilise des valeurs moyennes pour les communes présentant des données chiffrées contrairement aux autres communes où les données sont manquantes du fait du secret statistique.

Désignation	Moyenne des exploitants 1988	Moyenne des exploitants 2000	Différence 2000-1988	Nombre de communes concernées
Loiret				
Communes de 1 à 300 habitants	8,1	6,0	- 2,1	8/13
Communes de 301 à 1000 habitants	21,6	13,0	- 8,6	11/11
Communes de 1001 à 2000 habitants	17,5	12,0	- 5,5	2/2
Communes de plus de 2000 habitants	38,5	25,5	- 13,0	2/2
Moyenne Loiret	21,4	14,1	- 7,3	23/28
Yonne				
Communes de 1 à 300 habitants	9,6	5,6	- 4,0	22/30
Communes de 301 à 1000 habitants	12,2	7,7	- 4,5	26/44
Communes de 1001 à 2000 habitants	10,9	6,7	- 4,2	9/11
Communes de plus de 2000 habitants	12,6	11,3	- 1,3	4/7
Moyenne Yonne	11,3	7,8	- 3,5	61/122
Moyenne zone d'étude	16,4	11,0	- 5,4	84/150

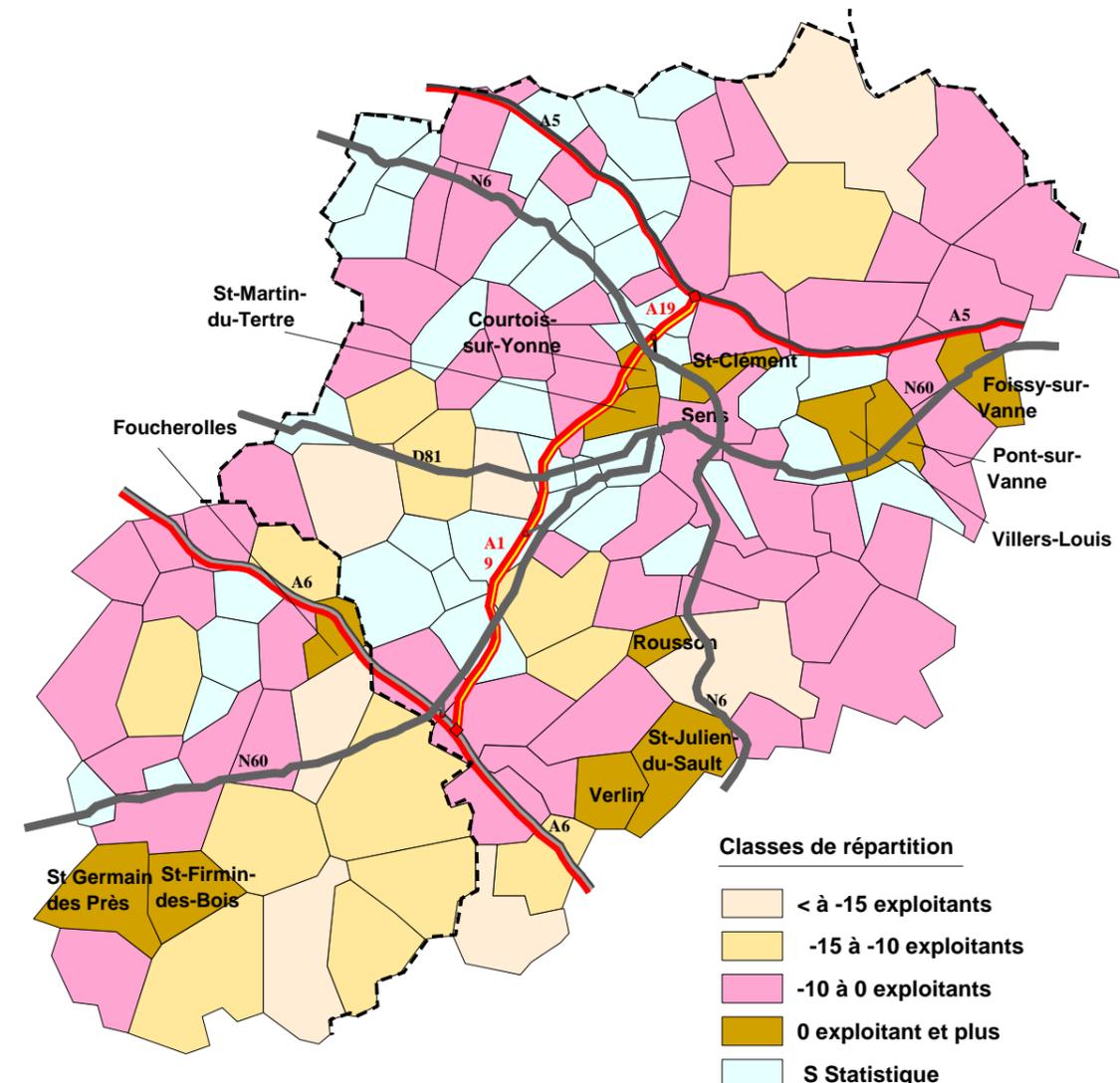
Source : Recensement agricole 2000

Le nombre d'exploitants agricoles diminue dans toutes les communes de la zone d'étude sans distinction du type d'exploitation. En effet, il n'est pas possible de faire la distinction entre une exploitation d'élevage, de cultures céréalières ou maraîchères.

Dans la zone d'étude du Loiret, les communes les plus touchées semblent être les communes de plus de 2 000 habitants (diminution de 13 exploitants en moyenne). Concernant les communes de 300 à 1 000 habitants la diminution est en moyenne de 8,6 exploitants.

Dans la zone d'étude de l'Yonne, la diminution du nombre d'exploitants est moins importante au regard des valeurs analysées. Les communes de plus de 2 000 habitants sont les moins touchées (diminution de 1,3 exploitants en moyenne).

Variation du nombre d'exploitants de 1988 à 2000



Au regard de la carte ci-dessus, le nombre de chef d'exploitation agricole diminue dans l'ensemble de l'aire d'étude. Rares sont les communes qui conservent un nombre identique d'exploitants entre les deux recensements.

Ces communes sont dispersées et situées en dehors du tracé de l'autoroute A19.

Cependant, certaines communes voient une augmentation du nombre d'exploitants : c'est le cas des communes de Saint-Germain-des-Près (de 3 à 13 exploitants), Rousson (de 3 à 4 exploitants), Foissy-sur-Vanne (de 8 à 10 exploitants) et de Villers-Louis (de 10 à 11 exploitants).

8.4 Salariés agricoles

Désignation	Moyenne des Salariés agricoles 1988	Moyenne des Salariés agricoles 2000	Différence 2000-1988	Nombre de communes concernées
Loiret				
Communes de 1 à 300 habitants	1,3	0,7	-0,6	6/13
Communes de 301 à 1000 habitants	8,8	16,0	7,2	8/11
Communes de 1001 à 2000 habitants	2,0	4,0	2,0	2/2
Communes de plus de 2000 habitants	8,5	7,0	-1,5	2/2
Moyenne Loiret	5,1	6,9	1,8	18/28
Yonne				
Communes de 1 à 300 habitants	5,2	9,3	4,1	17/30
Communes de 301 à 1000 habitants	4,9	2,6	-2,3	22/44
Communes de 1001 à 2000 habitants	3,4	1,8	-1,6	5/11
Communes de plus de 2000 habitants	6,0	8,3	2,3	5/7
Moyenne Yonne	4,9	5,5	0,6	49/122
Moyenne zone d'étude	5,0	6,2	1,2	67/150

Source : Recensement agricole 2000

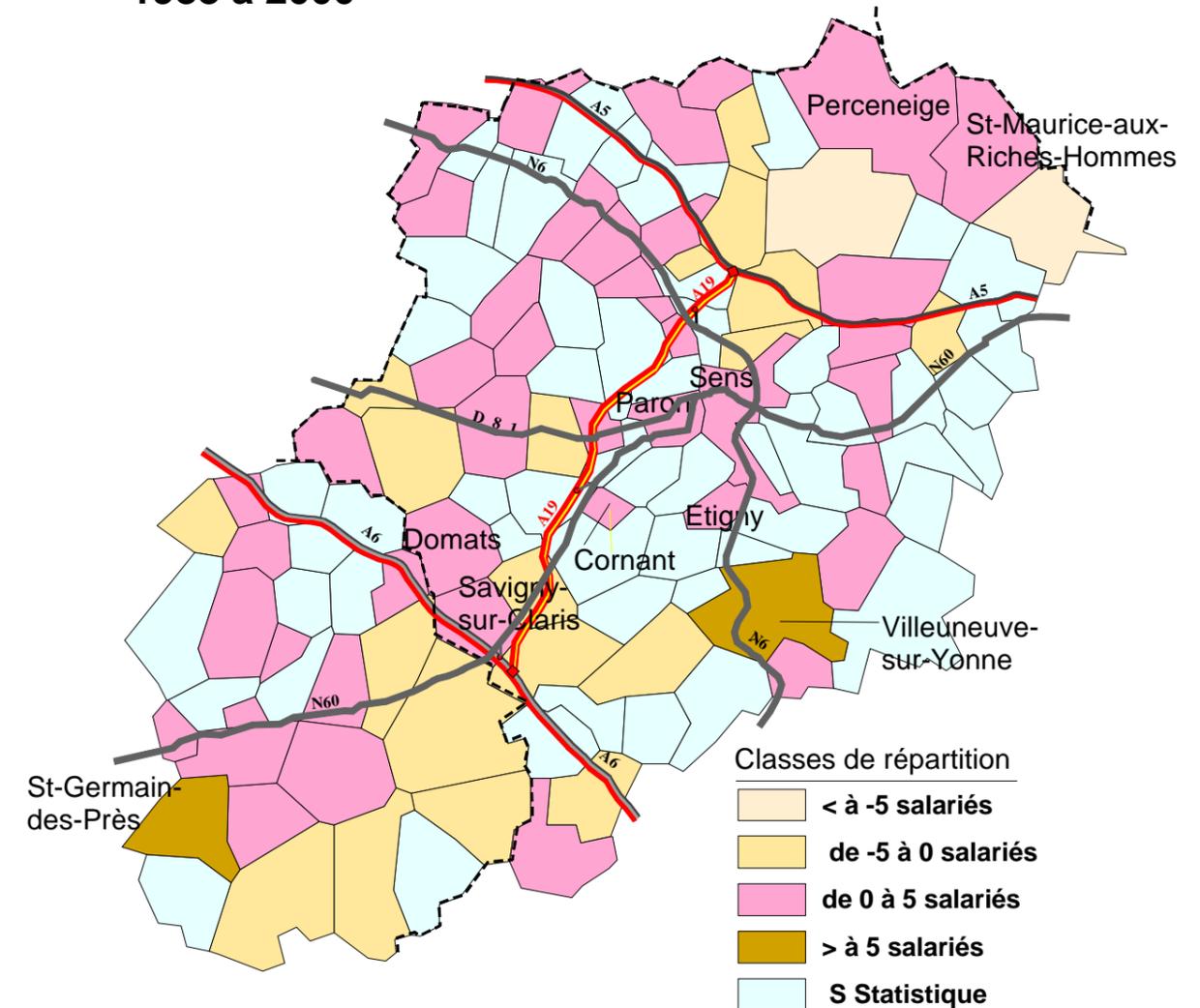
Comme précédemment, on utilise des valeurs moyennes pour les communes présentant des données chiffrées contrairement aux autres communes où les données sont manquantes du fait du secret statistique.

Le nombre de salariés agricoles présente une légère augmentation de 1988 à 2000. Cela provient d'une augmentation des besoins des grandes cultures maraîchères demandant de plus en plus de personnel car la mécanisation ne satisfait pas à ce type de culture.

Dans la zone d'étude du Loiret, les communes les plus «expansives» se situent au niveau des communes de 301 à 1 000 habitants (augmentation de 7,2 salariés agricoles entre les deux recensements) et des communes de 1 000 à 2 000 habitants (augmentation de 2 salariés agricoles).

Dans la zone d'étude de l'Yonne, les communes de moins de 300 habitants augmentent de 4,1 salariés agricoles et les communes de plus de 2 000 habitants augmentent de 2,3 salariés agricoles.

Variation du nombre de salariés agricoles de 1988 à 2000



La baisse du nombre d'exploitants agricoles constatée après l'ouverture de l'autoroute A19 ne peut être affectée à cette dernière.

En effet, elle s'inscrit dans le contexte national, où le nombre d'exploitations a baissé de 4,4% par an entre 1988 et 1997.

9 RESIDENCES SECONDAIRES – TOURISME – FOIRES ET MANIFESTATIONS

9.1 Résidences secondaires

Sur le périmètre d'étude de l'autoroute A19, les données portant sur les résidences secondaires sont fournies par les deux recensements de 1990 et 1999³⁰ effectués par l'INSEE.

Sur la zone d'étude, on constate une diminution du nombre des résidences secondaires de l'ordre de 16,4 % (12 507 résidences secondaires en 1990 pour 10 450 en 1999) malgré une augmentation substantielle du nombre des résidences principales de 13,3 %. Le nombre des logements vacants, quant à lui, ne semble pas avoir d'influence sur le nombre des résidences secondaires : il demeure constant entre les deux recensements (4 017 en 1990 pour 4 027 en 1999).

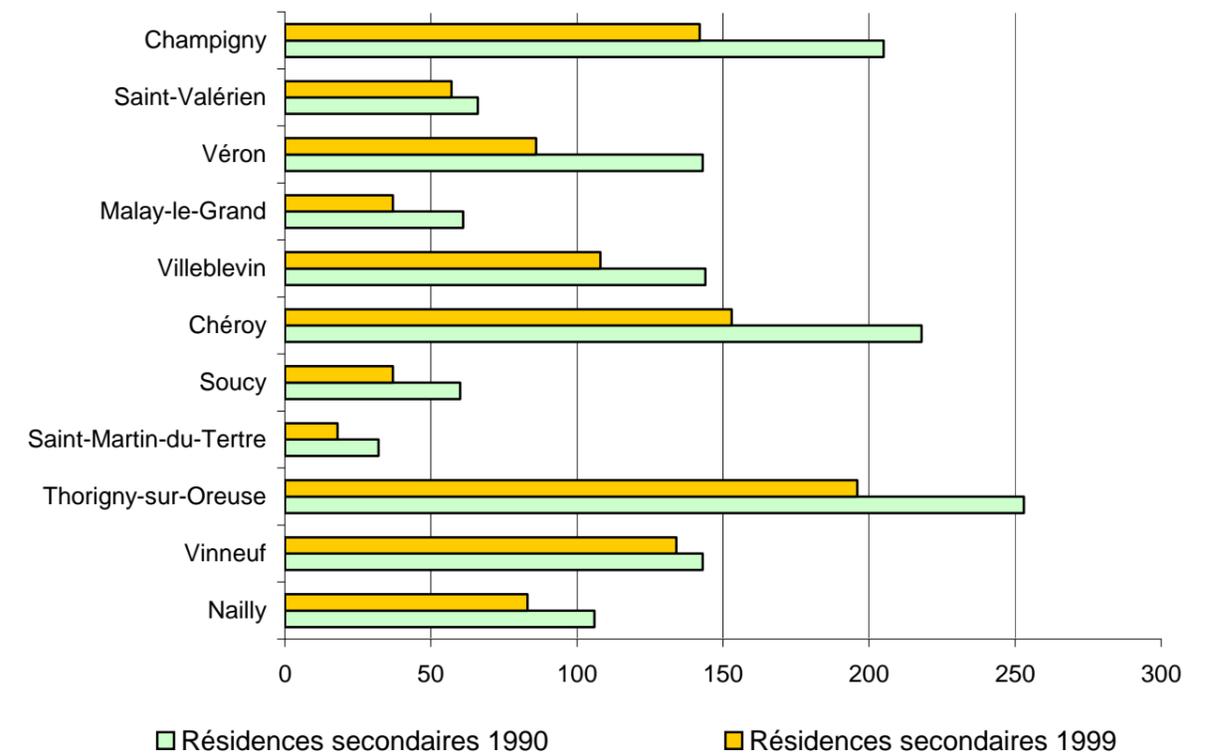
Dans le département de l'Yonne pour les communes de moins de 300 habitants, le parc des résidences secondaires représente 71,9 % en 1990. Il passe à 52,2 % en 1999, soit une diminution de 16,1 %.

Dans les communes de 1 001 à 2 000 habitants situées dans le département de l'Yonne, le nombre de résidences secondaires diminue de 1 431 à 1 051, soit une baisse de 26,6 %.

Il s'agit des communes suivantes : Nailly (- 21,7 %), Vinneuf (- 6,3 %), Thorigny-sur-Oreuse (- 22,5 %), Saint-Martin-du-Tertre (- 43,8 %), Soucy (- 38,3 %), Chéroy (- 29,8 %), Villeblevin (- 25 %), Malay-le-Grand (- 39,3 %), Véron (- 39,9 %), Saint-Valérien (-13,6 %), Champigny (- 30,7 %).

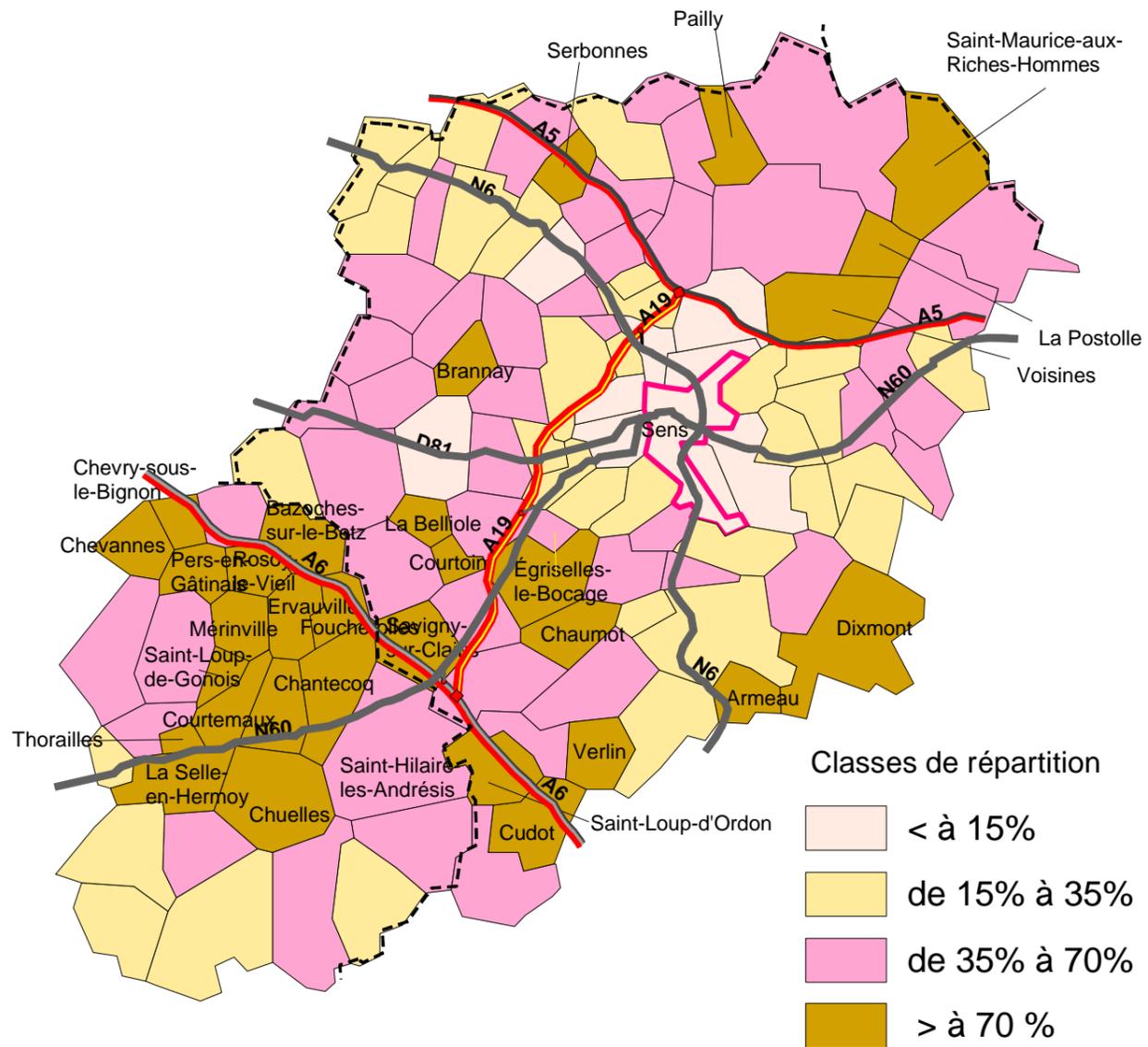
Le graphique ci-dessous souligne la diminution du nombre des résidences secondaires pour les communes de 1001 à 2000 habitants situées dans le département de l'Yonne. La valeur absolue demeure faible pour les communes suivantes : Soucy, Malay-le-Grand et Saint-Martin-du-Tertre.

D'autres communes comptent un nombre important de résidences secondaires. Il s'agit des communes suivantes : Champigny, Chéroy et Thorigny-sur-Oreuse

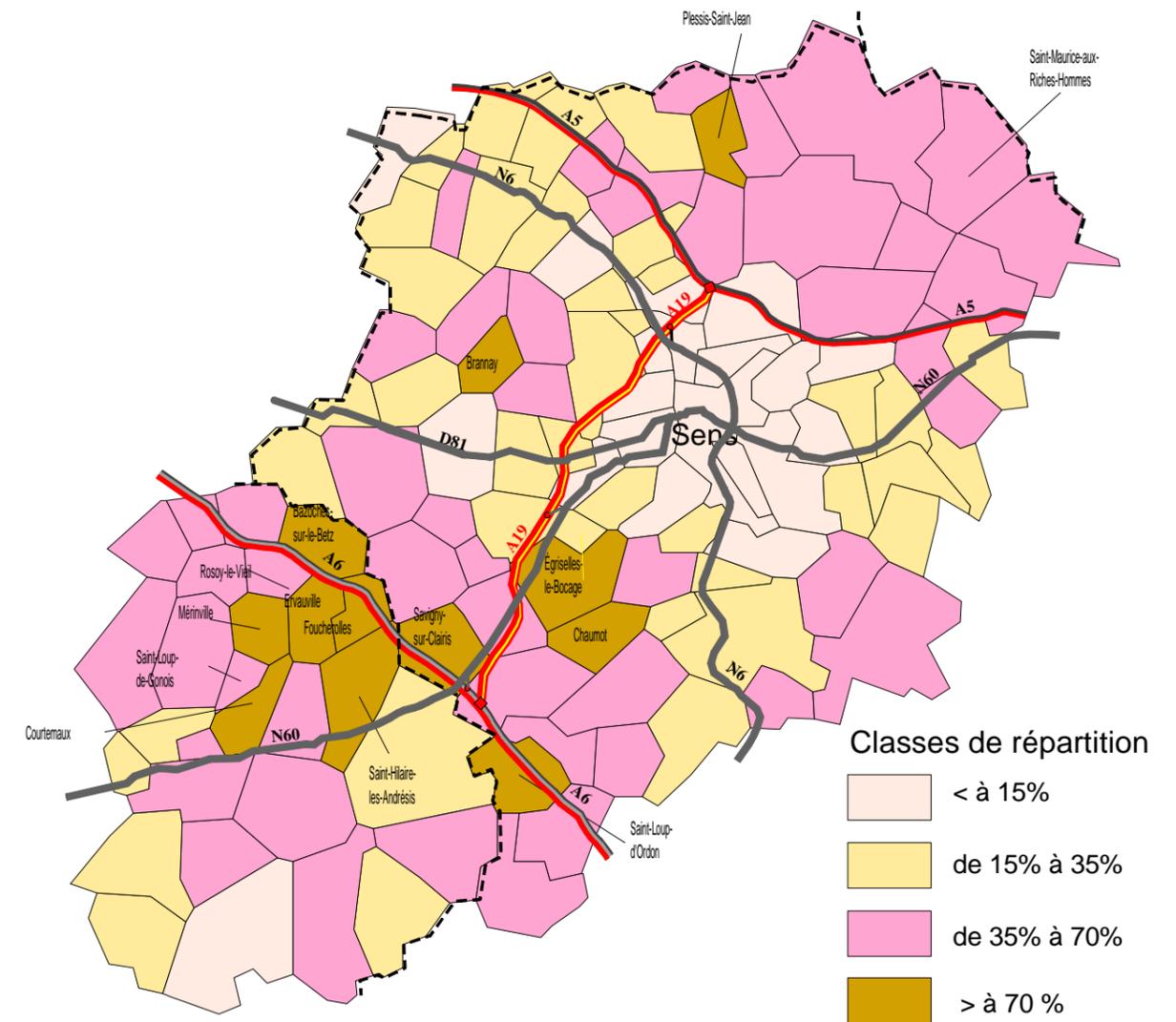


³⁰ Dans un premier temps l'analyse portait sur des données fournies par les services fiscaux. Dans un objectif d'information cohérente nous utilisons les données de l'INSEE.

Pourcentage de résidences secondaires / aux résidences principales en 1990



Pourcentage de résidences secondaires / aux résidences principales en 1999



Au regard des deux cartes ci-dessus, on remarque une nette diminution de la proportion des résidences secondaires par rapport aux résidences principales entre 1990 et 1999. **L'ouverture de l'autoroute A19 n'est pas un vecteur porteur de l'augmentation du nombre de résidences secondaires.** Ce constat est partagé par la plupart des maires interrogés. C'est notamment le cas des communes de Brannay, La Chapelle-sur-Oreuse, Gisy-les-Nobles, Saint-Martin-du-Terre, Subigny, Villebougis et Villeneuve-la-Donnagre. Concernant la commune de Chuelles dans le Loiret, on constate une hausse des résidences secondaires en raison d'une situation géographique particulière à proximité des autoroutes A6 et A19.

9.2 Tourisme

9.2.1 Patrimoine touristique

Sens

Carrefour stratégique de première importance, la ville de Sens oit sa grandeur à son histoire et à la richesse de son patrimoine. La mise en valeur de son patrimoine est le résultat des efforts conjugués de toute une municipalité et des élus locaux au service d'une région située au nord-ouest de la région Bourgogne. Les autoroutes A5 au nord, A6 au sud et A19 ont contribué largement au désenclavement des grands courants de circulation.



La cathédrale saint Etienne, première cathédrale gothique de France

Les musées



Les remparts et la poterne Garnier des prés.

La maison d'Abraham



Le marché couvert

Le théâtre



Au cœur de la vieille ville de Sens, on rencontre la cathédrale Saint-Etienne et le palais des Archevêques, témoins de l'antique métropole Sénonaise :

La Cathédrale Saint-Étienne construite début du XII^{ème} siècle est un des monuments majeurs de l'histoire architecturale. On y trouve en effet toutes les étapes de l'art Gothique depuis les voûtes sexpartites de la nef et les premiers arcs-boutants, jusqu'aux roses flamboyantes des transepts.

Le Trésor de la Cathédrale est l'un des deux plus riches de France. Parmi ses pièces maîtresses, il faut citer la Sainte Chasse en ivoire, les tapisseries du Couronnement de la Vierge et de l'Adoration des mages. Les tissus et vêtements liturgiques forment une des collections les plus importantes d'Europe : on trouve notamment les vêtements sacerdotaux que porta Thomas Becket lors de son exil à Sens.

Le Palais Synodal abrite, depuis 1985, les collections des Musées de Sens (faste du mariage de Saint-Louis en 1234 à Sens). La visite du musée commence par celle des salles consacrées à la Préhistoire. On y relate la grandeur que fut *Agedincum*, la capitale des Sénon, qui devint à l'époque gallo-romaine une des métropoles de l'Empire, ayant sous sa juridiction les cités de Chartres, d'Auxerre, de Meaux, de Paris, d'Orléans et de Troyes (on y découvre une vaste salle souterraine abritant les ruines d'une construction romaine mise à jour pendant les travaux).

Autres curiosités

Le parc du Moulin quartier de Tan à Sens : ce parc paysager de dix hectares, situé aux confins de la ville et de la campagne, préfigure la ceinture verte qui, à terme, entourera Sens. La proximité de l'eau confère au parc une petite note caractéristique de fraîcheur et de vie.

Il s'intègre dans une succession de zones à vocations très différentes : arboretum, enclos animaliers, roseraie paysagère, sous-bois avec sa flore particulière (fougeraie, ...), allée des senteurs, plaine de jeux.

Cette conception permet de capter non seulement le promeneur contemplatif, mais également l'amateur à la recherche de références (arboretum, roseraie, ...), ou l'utilisateur d'un service (jeux, pique-nique, parcours sportif).

La partie paysagère, au sens strict, occupe plus de sept hectares ouverts au public, le reste étant inaccessible aux visiteurs puisqu'il est réservé aux activités de productions horticoles de la ville de Sens et aux bâtiments.

Pont-sur-Yonne

Eglise du XVI^{ème} siècle avec, au trumeau, une statue de la Vierge à l'enfant.

Peu de reste des anciens remparts, on y voit cependant une tour près de la rivière.

Vallery

A une heure de Paris, sur les terres des Condé, le château construit au XVI^{ème} siècle en témoigne. Celui-ci s'élève dans le parc sur la pente dominant l'agglomération, près des ruines d'un château féodal.

Villeneuve-sur-Yonne

Fondée en 1163 par le roi Louis VII sous le nom de « *Villa Nova Regia* ».

La ville a conservé une grande partie de son enceinte médiévale. On remarque particulièrement les deux portes fortifiées des XIII^{ème} et XIV^{ème} siècles ainsi que la grosse tour dite « de Louis le Gros »



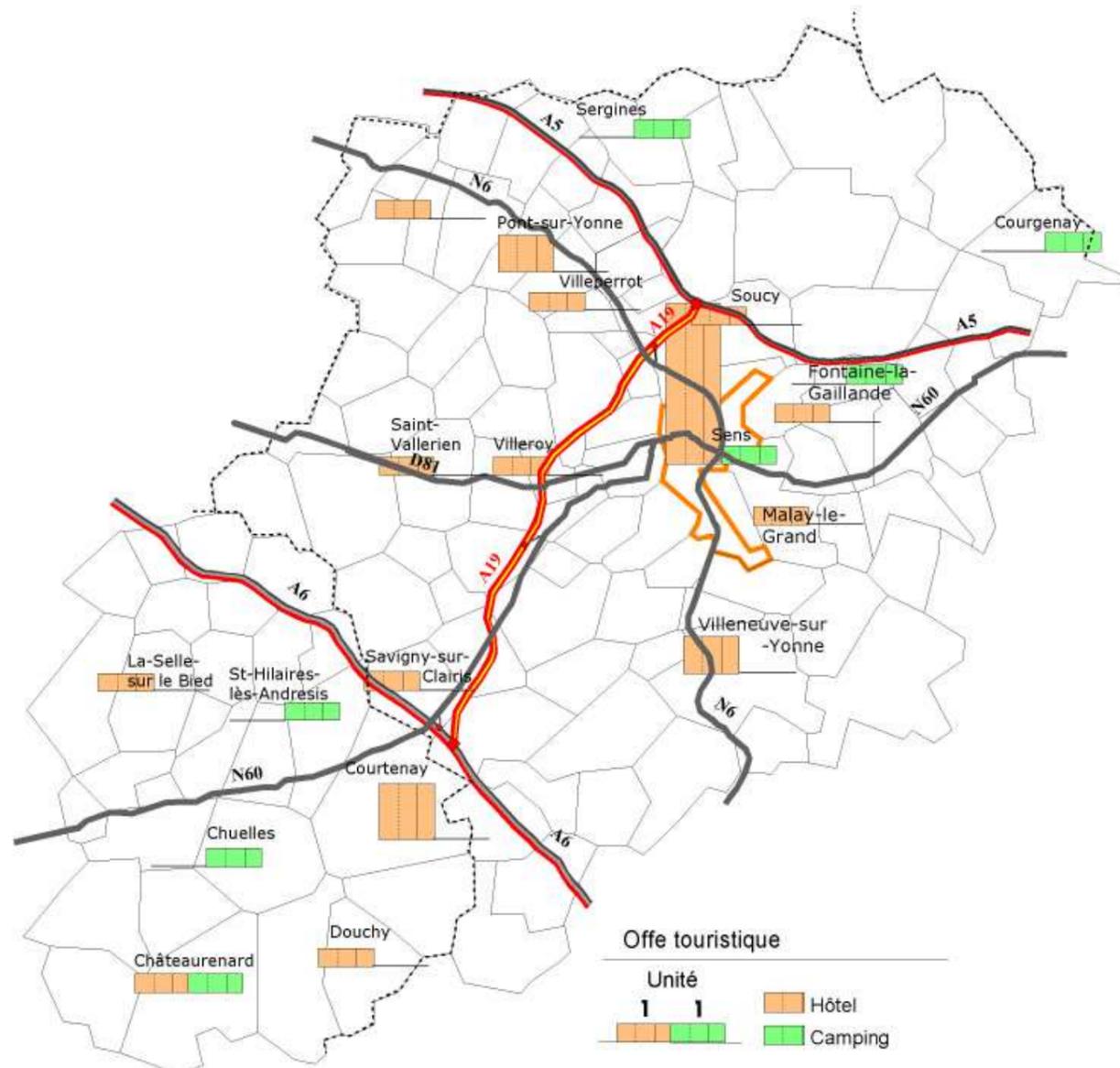
Château-Renard

La ville doit son nom au Comte de Sens, nommé Renard, qui y fit bâtir un château féodal en 961. Celui-ci fut détruit en 1110 par le roi Louis VI le Gros, puis rebâti en 1232, et démantelé en 1623 par Louis XIII. Actuellement, il en reste d'imposants vestiges.

Château-Renard garde encore quelques maisons anciennes dont la plus belle, à colombages et sculptures, remonte au 15^{ème} siècle. La vallée de l'Ouanne demeure un environnement agréable avec sa rivière très poissonneuse (l'Ouanne) et ses promenades à flanc de coteau. On y découvre, dans la campagne environnante, les canaux et la navigation de plaisance et de nombreux monuments dont le Château de la Motte.

9.2.2 Offre touristique

Localisation des hôtels et campings en 1998



Source : INSEE inventaire communal

On observe une grande complémentarité entre l'hôtellerie traditionnelle et l'hôtellerie de plein air. Les communes situées sur les grands axes routiers ont développé de préférence l'hôtellerie traditionnelle.

9.2.3 Occupation des hôtels et des campings

Région Centre

Hôtels homologués et campings ont enregistré une fréquentation plus importante qu'en 1998³¹. Dans l'hôtellerie, la tendance positive se poursuit. Les campings, qui connaissaient une activité ralentie depuis quelques années, renouent avec des taux d'évolution positifs grâce aux campeurs résidant à l'étranger. Les Néerlandais constituent toujours la principale composante de la clientèle étrangère dans les campings, alors que les touristes en provenance du Royaume-Uni sont plus nombreux dans les hôtels.

Hôtels

Le bilan 1999 de l'activité hôtelière régionale est globalement positif, avec un accroissement de près de 9 % des nuitées dans les hôtels classés de 1 à 4 étoiles. Environ 3 925 500 touristes sont descendus dans les hôtels classés de la région. Ils y ont passé près de 6 088 000 nuitées. Dans tous les départements du Centre, les taux d'évolution en terme de nuitées dans les hôtels, classés de 1 à 4 étoiles, sont positifs. Sur le plan national, après les bons résultats de l'année 1998, le volume des nuitées a faiblement augmenté dans ces catégories.

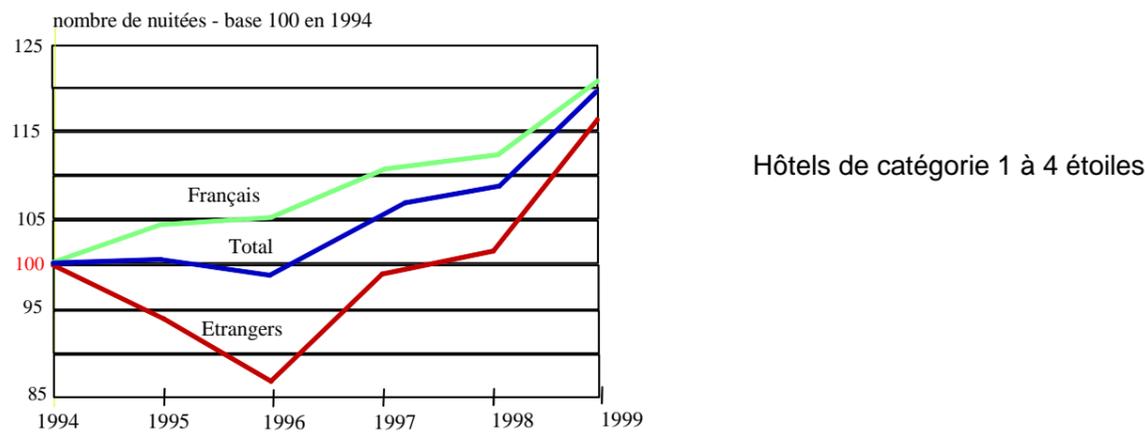
La moitié des chambres d'hôtel proposées dans la région sont classées deux étoiles. Cette catégorie concentre plus de 48 % des nuitées en 1999. Les établissements classés 3 ou 4 étoiles représentent 23 % de la capacité hôtelière et accueillent près du quart de la clientèle.

Soit parce qu'ils ne sont que de passage dans la région, soit parce qu'ils la visitent en « itinérant », les touristes ne s'installent pas longtemps dans le même hôtel : 1,6 jour en moyenne. La catégorie de classement a peu d'incidence sur cette durée. Contrairement à ce que l'on observe dans les campings, la durée de séjour est identique pour la clientèle française et étrangère.

Globalement, au niveau national, l'hôtel constitue un mode d'hébergement où l'on reste peu de temps (1,9 jour en moyenne).

³¹ Indicateurs de l'Économie du Centre - n° 29 - juin 2000

Evolution des nuitées dans l'hôtellerie



Source : INSEE – Direction du Tourisme - CRTL, enquête de fréquentation de 1999

Dans les hôtels de la région Centre, plus d'une nuitée sur quatre correspond à l'accueil d'un résident étranger. Le Royaume-Uni demeure le premier marché étranger pour l'hôtellerie régionale. En matière d'activité hôtelière, le Loiret est beaucoup moins tourné vers l'extérieur que l'Indre et la Loire. En effet, plus de 79 % de la fréquentation y est imputable aux Français.

Tableau 23 : Taux d'occupation des hôtels selon la catégorie en 1999 – En %

	Pas d'étoile	1 étoile et 2 étoiles	3 étoiles et 4 étoiles	Total
Loiret	62,7	58,65	58,4	57,7
Région centre	60,8	52,9	55,8	55,1
France entière	60,2	46,5	63,4	58,2

Source : INSEE - Direction du Tourisme - CRTL

Dans le Loiret, en terme de capacité hôtelière, on constate un taux d'occupation global tiré vers le haut par les hôtels de chaîne sans étoile (hôtels économiques ou non). Ces derniers se sont développés autour des villes, près des grands axes routiers. Ils constituent plus de 31 % des hôtels homologués sans étoile. Un autre facteur d'influence sur l'utilisation de la capacité hôtelière est la situation en zone rurale ou urbaine. Plus de 61 % des chambres ont été occupées dans les hôtels situés en zone urbaine, alors que ce pourcentage n'atteint pas 45 % en zone rurale.

Campings

De mai à septembre 1999, l'hôtellerie de plein air a accueilli 589 200 touristes en région Centre. Avec un volume de près de 1 634 800 nuitées, soit une hausse de 1,9 % par rapport à 1998, la saison 1999rompt avec la tendance négative des deux dernières années.

La fréquentation reste toutefois très en deçà du niveau des années antérieures à 1995. Les 30 700 nuitées supplémentaires enregistrées ne doivent rien aux touristes français qui limitent leurs séjours sur les campings de la région : il leur a été vendu 19 800 nuitées de moins qu'en 1998 tandis que 50 500 nuitées supplémentaires ont été comptabilisées pour les résidents étrangers. Conséquence de la désaffection de nos compatriotes et de la présence accrue des étrangers, ces derniers assurent plus de la moitié de l'activité des mois de juin à juillet.

Dans la région Centre, l'hôtellerie de plein air retient difficilement les touristes. La région est souvent considérée comme un lieu de passage. Les arrêts sur les campings durent en moyenne 2,8 jours dans la région contre 5,6 jours sur l'ensemble de l'Hexagone. En 1999, les touristes sont restés en moyenne quatre jours sur le même terrain durant le mois d'août. Nos concitoyens étrangers qui apprécient les charmes de l'arrière-saison sont certes moins nombreux en août, mais ils se fixent presque aussi longtemps sur un même terrain. Les durées de séjour de la clientèle étrangère sont beaucoup plus courtes et relativement plus homogènes au cours de la période. Cette durée descend en-dessous de deux jours en septembre, période à laquelle les touristes en provenance de l'étranger écourtent leur séjour.

En région Centre, les nuitées des touristes étrangers représentent un peu plus de 37 % du volume total. Globalement très présente dans les campings de la région, la clientèle étrangère n'est pas représentée de façon uniforme dans les six départements.

Le tourisme de plein air de la région se caractérise par la forte prépondérance des campeurs originaires des Pays-Bas. Sur l'ensemble de la saison, ils regroupent 48 % des nuitées étrangères. Cette proportion dépasse 56 % dans les départements du Loir-et-Cher et de l'Indre. Viennent ensuite les Britanniques (19,3 %) et les Allemands (14,1 %).

La hausse de fréquentation étrangère enregistrée au cours de la saison 1999 est due principalement à la présence accrue des campeurs du Benelux et du Royaume-Uni. Il leur a été vendu respectivement 27 600 et 15 149 nuitées supplémentaires. Les Allemands et les Belges ont également affirmé leur présence, mais dans de moindres proportions.

Tableau 24 : Taux d'occupation des campings selon la catégorie en 1999 – En %

	1 étoile	2 étoiles	3 et 4 étoiles	Total
Loiret	18,8	25,2	25,6	24,6
Région centre	14,8	20,2	26,8	22,8
France entière	25,4	29,7	35,8	32,7

Source : INSEE - Direction du Tourisme - CRTL

Région Bourgogne

En 1999, pour la deuxième année consécutive, les touristes ont été moins nombreux à séjourner dans les hôtels de Bourgogne avec un peu moins de 3 millions d'arrivées. Toutefois, on constate un léger allongement de la durée moyenne de séjour. Par ailleurs, le taux d'occupation s'est maintenu à son niveau de 1998.

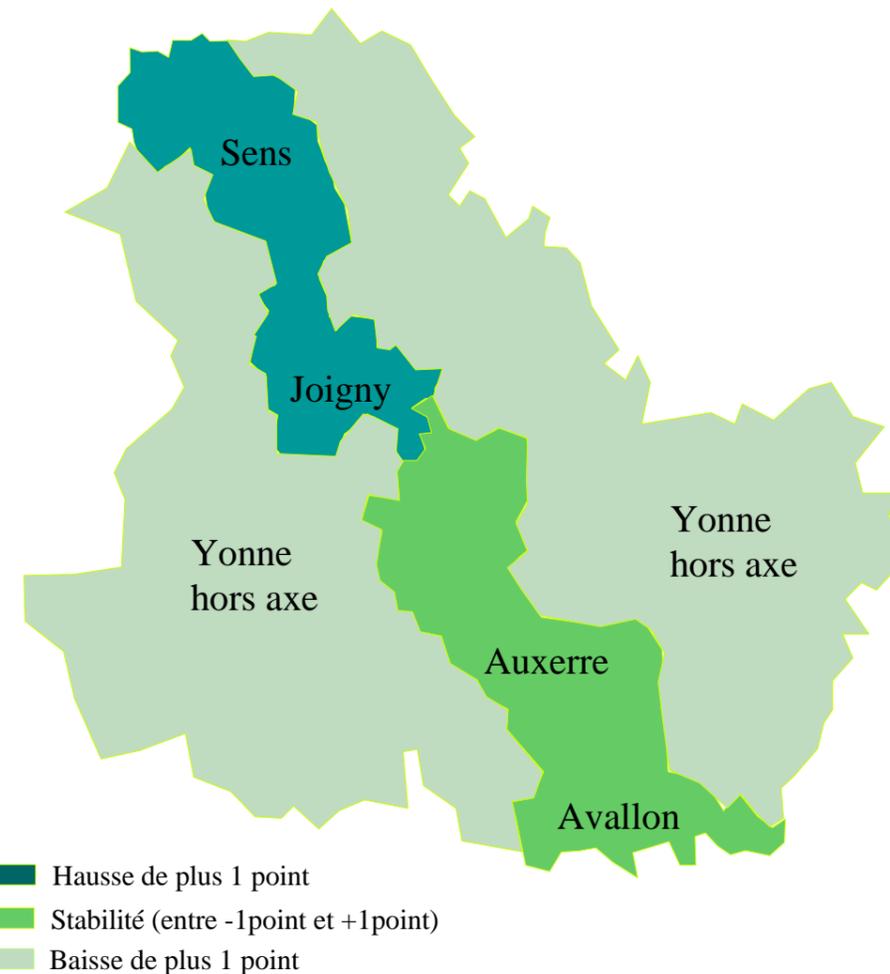
Hôtels

Des départements les plus touristiques de la Bourgogne, l'Yonne avec 15 % des nuitées devance la Nièvre (9% des nuitées) mais se classe après la Côte d'Or (44 % des nuitées) et la Saône-et-Loire (32 % des nuitées).

Comparativement à 1998, la situation s'est détériorée en 1999 en Côte d'Or (- 6,3 %) et en Saône-et-Loire (- 1,6 %) et améliorée dans l'Yonne (+ 1,8 %) et surtout dans la Nièvre (+ 7,3 %). La perte régionale est de 2,4 %.

La clientèle étrangère représente 40 % de l'activité mais est en retrait de 2,8 % par rapport à 1998. Sa part atteint 54% des nuitées (+ 2 %) dans les hôtels 3 et 4 étoiles

Évolution du taux d'occupation



Campings

Dans l'hôtellerie de plein air, les résultats de la saison 1999 sont demeurés aussi faibles que ceux des quatre années précédentes. La fréquentation globale s'est contractée. Avec un peu plus de 565 000 arrivées pour un séjour moyen de 2,41 jours, l'évolution entre 1998 et 1999 est de l'ordre de - 1 %, que ce soit en effectifs ou en nombre de nuitées. La fidélité des touristes étrangers, notamment néerlandais, a compensé en grande partie la défection des campeurs français.

L'activité est restée soutenue dans les campings de confort, très prisés par la clientèle étrangère. Ils ont accueilli 7 campeurs sur 10.

A l'échelon national, on retrouve la même tendance générale, à savoir une progression des nuitées due essentiellement au dynamisme de la clientèle étrangère. Celle-ci participe pour 92 % à l'accroissement des nuitées.

En région Centre, l'amélioration de l'activité est manifeste tout au long de la saison, à l'exception du mois d'août pendant lequel les nuitées vendues ont été moins nombreuses qu'en 1998. Malgré tout, août domine toujours la saison. C'est le mois qui connaît la plus grosse affluence dans les campings : près de 41 % des nuitées de la saison y sont réalisées.

A l'échelon national, le marché néerlandais arrive en tête devant les marchés allemand et britannique, mais avec une répartition plus homogène de la clientèle.

Apport positif sur le tourisme depuis l'ouverture de l'autoroute A19

Les communes ayant émis un avis favorable sur le développement touristique de leur commune après ouverture de l'autoroute sont peu nombreuses :

Dans le Loiret

Depuis l'ouverture de l'autoroute, la commune de Chuelles constate une augmentation des résidences secondaires, l'agrandissement de l'hôtel existant et l'ouverture d'un gîte rural. La commune signale la bonne fréquentation de son camping 3 étoiles par les citadins venant de la région parisienne (Paris est à 120 km par autoroute) et la venue en nombre de touristes en transit (passagers d'est en ouest) faisant étape à Chuelles.

Dans l'Yonne

Depuis l'ouverture de l'autoroute, la commune de Villeroy dispose sur l'aire de repos d'un restaurant autoroutier « Le mirabellier » et d'une station service Shell.

La commune de Saint-Martin-du-Tertre constate une diminution des résidences secondaires. Celles-ci se sont transformées en résidences principales grâce à l'arrivée de nouveaux habitants venant de Sens.

La capacité d'accueil de l'hôtellerie locale a augmenté.

La commune de Brannay dispose d'un hôtel et d'un restaurant. Le site touristique local est le clocher de l'église datant du XIII^{ème} siècle. La commune constate une stabilité des résidences secondaires. Elle signale une augmentation du trafic routier en direction d'Auxerre.

La commune de Nailly signale une stabilité des résidences secondaires. La commune dispose d'un gîte rural et de chambres d'hôtes.

Afin de **mettre en valeur les potentialités touristiques des territoires**, des **panneaux signalétiques** ont été mis en place sur la section courante de l'autoroute. Ils mettent en valeur :

- le plateau du Gâtinais par la promotion du miel,
- la vallée de l'Yonne.

Par ailleurs, le Conseil Général de l'Yonne a mis en place, sur l'aire de repos de l'autoroute, une vitrine de promotion touristique indiquant les principales richesses du département dans le but d'informer les usagers.

9.3 Salons et manifestations

Sens

Toute l'année, différents salons (artisanats, brocantes, chocolats, gastronomies, ...) se succèdent.

L'office de tourisme assure la promotion des spectacles et la vente des billets. Les principales manifestations sont les suivantes :

- La musique, de juin à septembre, festival d'orgue et le reste de l'année programmation au théâtre municipal,
- En septembre tous les trois ans, à la saint Fiacre les horticulteurs et les maraîchers envahissent les rues avec des brouettes couvertes de fleurs pour la décoration de la cathédrale.

Saint-Fargeau – Salon des antiquaires :

En 2003, s'est tenu le 19^{ème} salon des antiquaires. Depuis vingt ans, le salon a su se faire un nom tant par la qualité de ses exposants que par celle de ses visiteurs. Le nombre ne varie quasiment pas d'année en année : ils sont environ 2 000 à franchir les portes des deux salles de sports.

A Cerisiers, on rencontre le « musée de la grange à Janou » où sont exposées dans leur environnement des poupées. Elles datent de 1860 pour les plus anciennes.

10 ANALYSE DES COUTS

10.1 Les coûts de construction

10.1.1 La notion de coût de construction au fil des étapes du projet

L'estimation du coût de l'opération indiquée dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) était de 920 MF TTC aux prix de septembre 1991.

Cette estimation était elle-même la somme de deux estimations établies dans deux dossiers d'études d'avant-projet sommaire (APS) :

- les études d'APS de l'autoroute A5 entre Melun et Sens, opération qui comprenait une antenne de desserte de Sens (section A5-RN6 de la future autoroute A19) et un ouvrage de franchissement de l'Yonne par un viaduc dont la longueur était alors évaluée à environ 300 mètres ; l'estimation du coût de cet ouvrage était de 65 MF TTC aux prix de juillet 1988, soit 70,8 MF TTC aux prix de janvier 1992³² ; les montants de l'APS ont été approuvés par Décision Ministérielle du 5 février 1990 ;
- les études d'APS de l'autoroute A19 entre Sens et Courtenay ; l'estimation du coût de cette opération n'intégrait pas le coût du viaduc de franchissement de l'Yonne, cet ouvrage étant supposé réalisé dans le cadre de l'opération A5 entre Melun et Sens ; l'estimation du coût de cette opération était de 836 MF TTC aux prix de septembre 1991, soit 841,2 MF TTC aux prix de janvier 1992 ; ce montant a été approuvé par les Décisions Ministérielles des 24 décembre 1991 et 17 janvier 1992.

Les conclusions de l'enquête préalable à la DUP ont conduit l'Etat à décider d'augmenter la longueur du viaduc sur l'Yonne, de sorte à en améliorer sensiblement l'intégration dans le paysage. Des études préliminaires d'ouvrage d'art ont alors été engagées sur cette base par la société concessionnaire ; ces études ont évalué le coût de réalisation de l'ouvrage à 124,2 MF TTC aux prix de janvier 1992 ; ce montant a été approuvé par Décision Ministérielle du 18 avril 1995.

Ceci a donc conduit à réviser l'estimation d'APS de l'opération, en la portant à 965,4 MF TTC aux prix de 1995 (TVA à 18,6 %). Ce coût se substitue donc au précédent coût d'APS.

Le dossier de synthèse de l'Avant-Projet Autoroutier (APA) a été approuvé à la mise en service de l'autoroute. Ce dossier comporte une estimation fine et proche du coût définitif de l'opération. Néanmoins, à ce stade, la totalité des marchés n'étaient pas soldés et un certain nombre de dépenses restaient à engager.

³² Hors le coût de l'accès à l'ouvrage depuis le diffuseur de Saint-Denis-lès-Sens que l'on peut estimer à 14 MF aux prix de janvier 1992.

Ultérieurement, une fois que l'ensemble des dépenses effectivement imputables au projet sont soldées, le coût final de la construction de l'autoroute peut être arrêté.

10.1.2 Le coût final de construction de l'autoroute A19

Le coût final de construction de l'autoroute A19 Courtenay – Sens (RN6) s'élève à 942,2 millions de francs TTC, soit l'équivalent de 144,7 millions d'euros TTC, aux prix de janvier 1992 (TVA de 20,6 % à compter d'août 1995). Ce montant intègre les coûts suivants :

- les études et la direction des travaux (maîtrise d'œuvre), pour 13,7 % du total ;
- les acquisitions foncières, pour 6,8 %,
- les travaux, pour 79,5 %.

Le chantier s'est essentiellement déroulé sur les années 1994 à 1997 sur une durée d'environ 39 mois (la mise en service est intervenue en novembre 1997). Plus de 95 % des dépenses ont été effectuées sur la période de cinq ans 1994-1998.

Tableau 25 : A19 Sens-Courtenay : échancier des dépenses de construction

Année	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
%	2 %	8 %	22 %	29 %	28 %	10 %	1 %	100 %

Source : APRR

A compter d'août 1995, le taux de TVA normal a été porté de 18,6 % à 20,6 %. En tenant compte de l'étalement des dépenses, on en déduit que le taux moyen de TVA sur le coût du chantier aura été de 20,1 %.

10.1.3 Rapprochement avec le coût de la DUP et avec le coût d'APS

On rapproche ici les coûts de construction d'A19 Sens-Courtenay établis aux différentes étapes du projet mentionnées en page précédente.

Tableau 26 : Coût de construction d'A19 Sens - Courtenay : prévisions, estimations et réalisation – en millions d'euros TTC (aux prix de janvier 1992)

Source	Montant	Taux de TVA normale
Dossier DUP	141,1	18,6 %
Décision Ministérielle suite à enquête DUP	147,2	18,6 %
Dossier de synthèse APA	138,8	18,6 %, puis 20,6% à compter d'août 1995
Coût final de construction	144,7	18,6 %, puis 20,6% à compter d'août 1995

Sources : APRR

Ce tableau met en évidence que le coût TTC final de construction a été inférieur de 1,7 % au coût issu de l'estimation de l'avant-projet sommaire intégrant un viaduc de 580 mètres de franchissement de l'Yonne.

En réalité l'écart est encore un peu plus important (entre - 2,5 % et - 3,0 %) puisque le coût TTC final de construction tient compte d'une TVA moyenne de l'ordre de 20 % tandis que l'estimation TTC de l'APS avait été établie avec un TVA normale à 18,6 %.

Cette économie résulte d'une stratégie de maîtrise des coûts développée par la société concessionnaire depuis plusieurs années. A cette fin, la société a ajouté au suivi traditionnel des dépenses par nature, un suivi des dépenses par marché. Ce suivi rigoureux lui a permis d'optimiser les coûts de construction de ses opérations : en 2004, sur les 266 kilomètres d'autoroutes mises en service depuis 1997, le total des coûts de construction est globalement ressorti inférieur de 1,6% au cumul des estimations³³.

NB : Le coût final de construction n'est pas comparable au coût indiqué dans le dossier DUP, pour les raisons évoquées plus haut sur l'historique du projet. On constate en effet que la prise en compte de l'augmentation de la longueur du viaduc de franchissement de l'Yonne s'était traduite par une augmentation de 4,3 % de l'estimation du coût du projet (147,2 M€ contre 141,1 M€).

³³ Source : "Document de base", APRR, 2004.

10.2 Les coûts d'entretien et d'exploitation

10.2.1 Les coûts constatés

Ramenées au kilomètre, les charges récurrentes de la société concessionnaire (entretien, courant et périodique, exploitation et gestion) sont les suivantes, en valeur de 2005 et hors TVA, pour une année :

- Charges de personnel : 70 000 euros/km par an
- Charges d'exploitation : 60 000 euros/km par an
- Charges d'entretien régulier : 20 000 euros/km par an
- Impôts et taxes : 70 000 euros/km par an
- Charges d'entretien des renouvellements : 30 000 euros/km par an

Ces valeurs ont été établies comme des moyennes, en rapportant les dépenses au linéaire total du réseau concédé à la société APRR. Etablies sur les données comptables 2002, 2003 et 2004, elles ont été actualisées à l'année 2005.

10.2.2 Comparaison avec les prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP³⁴ ne présentait pas d'estimation de ces coûts.

³⁴ Le dossier d'APS non plus.

11 RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE

11.1 Principes généraux et définition

Selon les textes réglementaires en vigueur, le bilan socio-économique constitue la base de l'évaluation d'un grand projet de transport, même si elle n'est pas exclusive.

"Le bilan socioéconomique d'un projet est, par définition, la balance des avantages et des inconvénients monétaires et monétarisables de ce projet, rapportés à son coût complet. Il convient, pour le déterminer, d'analyser les impacts du projet sur les différentes catégories de bénéficiaires, puis d'en agréger les résultats pour déterminer un certain nombre d'indicateurs normalisés (...)"³⁵

Avantages ou inconvénients monétarisables

Un avantage ou un inconvénient est dit "monétarisable" s'il s'agit d'une grandeur n'ayant pas de valeur marchande mais qu'il existe néanmoins une méthode reconnue pour lui attribuer une valeur monétaire.

Un exemple typique est le temps³⁶, pour lequel on est en mesure d'attribuer une valeur, qu'il s'agisse d'une heure de temps gagnée (c'est alors un avantage) ou perdue (c'est alors un inconvénient ou un coût). Contrairement au début des années 1990 quand le bilan socio-économique de l'A19 a été établi, c'est aujourd'hui le cas également de la tonne de carbone émise dans les airs (gaz à effets de serre), du décibel supplémentaire émis (bruit), etc.

Lors de l'établissement du bilan socio-économique de l'autoroute A19 Sens - Courtenay, les indicateurs normalisés étaient les suivants³⁷ :

- le bénéfice actualisé (au taux d'actualisation économique et social fixé par le Commissariat au Plan, 8% alors) : il est égal à la différence entre les avantages nets actualisés et le coût d'investissement actualisé ; s'il est positif, le projet est rentable pour la collectivité ;
- le taux de rentabilité immédiate : il est égal au rapport des avantages nets de l'année de mise en service par le coût économique d'investissement (somme actualisée, à l'année précédant la mise en service, des coûts d'investissement ; il permet de déterminer la date optimale de mise en service du projet (c'est l'année de mise en service pour laquelle cet

³⁵ Source : "Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport", 25 mars 2004, chapitre V (Ministère en charge de l'Équipement).

³⁶ Cf. l'adage "Le temps, c'est de l'argent".

³⁷ Pour les détails, voir : "Instruction relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne", mars 1986 (Direction des Routes / SETRA), annexée à la circulaire du 14 mars 1986 du Ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports (Bulletin Officiel, fascicule spécial n°86-11 bis).

indicateur est égal au taux d'actualisation du Plan, correspondant au bénéfice actualisé maximal).

Les avantages annuels sont la somme des avantages de chacun des acteurs concernés par l'opération. Ces avantages se calculent à partir des paramètres suivants :

- pour les usagers : la variation des temps de parcours, du confort de conduite, des frais de fonctionnement de leur véhicule, du montant des péages acquittés ;
- pour le concessionnaire : la variation des recettes de péages, des coûts d'entretien et d'exploitation,
- pour l'Etat : la variation des taxes perçues,
- pour la collectivité dans son ensemble : la variation de l'insécurité routière (contrairement aux pratiques actuelles, les effets environnementaux n'étaient alors pas valorisés dans le bilan économique).

11.2 Le bilan prévisionnel du dossier DUP

Le dossier indiquait (p. 152) que le bénéfice actualisé de l'autoroute A19 Sens – Courtenay était "de l'ordre de 840 à 1 900 millions de francs [valeur 1991]". Bien que le dossier ne la précisât pas explicitement, la première valeur devait correspondre à l'hypothèse basse en matière de croissance des trafics et la seconde à l'hypothèse haute³⁸. Le dossier en concluait logiquement que le projet était "une opération économiquement bénéficiaire pour la collectivité nationale." Il était donc souhaitable de le réaliser.

Par ailleurs, le dossier soulignait que son "taux de rentabilité immédiate [était] compris entre 13 % et 22 %" pour une mise en service à l'horizon 1998. Ceci traduisait le fait que l'année optimale d'ouverture au trafic de la nouvelle autoroute était, dans toutes les hypothèses de croissance des trafics, antérieure à 1998 : il convenait donc de la mettre en service au plus tôt.

11.3 Le bilan socio-économique *a posteriori*

11.3.1 Méthodologie

On a établi un bilan socio-économique *a posteriori* du projet en appliquant la même méthode que celle utilisée dans le dossier DUP (voir ci-dessus).

Ainsi, ce bilan a été produit en tenant compte des éléments suivants :

- les coûts effectifs de l'opération (investissement et exploitation), rapportés aux prix de 1985 (voir ci-dessus le détail en section 10.1 pour le coût de construction et en section 10.2

³⁸ Le dossier DUP n'indiquait pas non plus l'année à laquelle ce bénéfice était actualisé.

pour les coûts d'entretien, d'exploitation et de gestion), dont les révisions de prix ont ensuite été conduites au moyen de l'indice TP01 ;

- l'estimation des gains de temps effectivement permis par la mise en service d'A19, en distinguant d'une part les VL des PL et d'autre part les véhicules circulant sur A19 de ceux continuant de circuler sur A6 et la Francilienne (voir ci-dessus le détail en section 5.1.2).
- une estimation de la variation du bonus de confort, circonscrite aux seuls VL se reportant depuis le réseau routier national vers A19 (on ne prend donc en compte ni les PL, ni les VL se reportant d'A6 vers A19+A5) ;
- une estimation de la variation des coûts d'exploitation des véhicules associés à la consommation de carburant ; les calculs de consommations ont été menés avec les vitesses par tronçon établies dans le cadre des estimations des gains de temps ; les équations moyennes de consommations unitaires retenues sont les suivantes (en litres par kilomètre, en fonction de la vitesse), sous l'hypothèse d'un relief approximativement plat :
 - VL : $c = 0,1425 - 2,337 \cdot 10^{-3} \cdot \text{Vitesse} + 1,615 \cdot 10^{-5} \cdot \text{Vitesse}^2$
 - PL : $c = 0,883 - 2,169 \cdot 10^{-2} \cdot \text{Vitesse} + 2,62 \cdot 10^{-4} \cdot \text{Vitesse}^2 - 9,89 \cdot 10^{-7} \cdot \text{Vitesse}^3$
- l'estimation de la variation du terme « usure / entretien des véhicules » directement proportionnel aux kilomètres parcourus, avec et sans A19 en service ;
- l'estimation des gains de sécurité procurés par la mise en service de l'opération (voir ci-dessus le détail en section 4.2 .

Pour les coûts et avantages liés à la circulation automobile, les grandeurs (variations entre référence et projet) sont établies pour l'année 2000, pour laquelle la montée en charge du trafic est achevée et pour laquelle des analyses détaillées ont été conduites au titre du présent bilan. Pour les autres années de la période d'analyse, les grandeurs sont dérivées soit par extrapolation, selon un profil identique à la croissance des trafics. Cette hypothèse simplificatrice constitue une approche prudente, dans la mesure où la majorité des avantages apportés par un projet autoroutiers croissent généralement plus rapidement que les trafics (effets de la congestion croissante, etc.). A compter de l'horizon 2025, les avantages sont réputés constants.

Pour ainsi "indexer" la croissance dans le temps des avantages apportés par le projet, on retient ainsi les trafics réellement constatés durant les premières années d'exploitation de l'infrastructure (soit jusqu'en 2005) puis prolongés par des perspectives actualisées en matière de croissance, etc. ; on raisonne sur la base de l'intensité kilométrique des trafics sur la totalité du projet (voir le profil de cette croissance en annexe au présent document, en section 13.2). Pour l'année 1997, on tient compte de la date de mise en service en cours d'année, de sorte à travailler sur des données exprimées en véritable moyenne annuelle.

11.3.2 Résultats

Les indicateurs de rentabilité économique résultant de ce bilan sont les suivants :

- Le bénéfice actualisé (à 8%) à l'année précédant la mise en service ressort à + 527 MF aux prix de 1985,
- Le taux de rentabilité immédiate est de 7,7 %.

A titre indicatif ³⁹, le taux de rentabilité interne de l'opération est de 12 %.

Il s'avère donc que, selon les critères de l'analyse économique, l'opération était rentable pour la collectivité.

Nota : Le détail du bilan (séquences annuelles des coûts et avantages, par nature) est présenté en annexe au présent rapport (voir la section 13.3).

11.4 Rapprochement des prévisions et des réalisations

Le fait que le bénéfice actualisé socio-économique *a posteriori* soit positif (527 millions de francs de 1985) confirme la conclusion du dossier DUP selon laquelle l'opération A19 Sens - Courtenay était rentable pour la collectivité et qu'il était souhaitable de la réaliser.

Par ailleurs, le bilan *a posteriori* indique que la mise en service de l'autoroute est intervenue l'année qui en maximise le bénéfice pour la collectivité. En effet, le taux de rentabilité immédiate de l'opération (7,7 %) est égal au taux d'actualisation en vigueur lors de la production des dossiers DUP (8 %).

Sur un plan qualitatif, les prévisions du dossier DUP relative au bilan socio-économique de l'opération s'avèrent donc exactes. Toutefois, les valeurs des indicateurs de la rentabilité socio-économique de l'autoroute A19 restent inférieures à celles des indicateurs prévisionnels :

- le bénéfice actualisé établi *a posteriori* ressort à environ 530 MF₁₉₈₅ contre une fourchette de 840 à 1 900 MF₁₉₉₁, soit de 750 à 1700 MF₁₉₈₅ dans le dossier DUP ;
- le taux de rentabilité immédiate est de 8 % pour une prévision de 13 à 22 %.

Les explications de ces écarts entre prévisions et réalisations, qui ne remettent cependant pas en cause la rentabilité de l'opération, sont les suivantes :

- Les trafics d'A19 sont largement inférieurs aux trafics envisagés dans le dossier DUP ;
- Les gains de temps des usagers de l'autoroute A19 sont inférieurs à ceux qui avaient été estimés dans le dossier DUP.

³⁹ Car la circulaire ministérielle de 1986 ne prévoyait pas le calcul de cet indicateur.

12 RENTABILITE FINANCIERE

12.1 Le bilan prévisionnel du dossier DUP

Le dossier DUP prévoyait (p. 153) :

"L'investissement sera essentiellement financé sur emprunts. Le concessionnaire ne bénéficiera d'aucune subvention ni d'avance remboursable.

Le résultat financier de la concession est conditionné par sa durée, le niveau de trafic et son évolution, les taux d'intérêt (bonifiés) et les modalités de remboursement (différés) des emprunts, les possibilités d'autofinancement, de placement, la dérive des prix, les coûts d'entretien courant et les grosses réparations.

Les recettes nouvelles permettront de couvrir des dépenses d'exploitation, mais ne permettront pas le remboursement de la totalité des emprunts levés pour la construction.

Toutefois, la société des Autoroutes paris-Rhin-Rhône, concessionnaire désigné, dégagera des excédents d'exploitation sur plusieurs autres tronçons qu'elle gère déjà aujourd'hui.

Ainsi, la réalisation de l'autoroute [A19] est compatible non seulement avec la vocation, mais aussi avec l'équilibre à terme de cette société concessionnaire."

12.2 Bilan *a posteriori* des coûts et des recettes

Les analyses et calculs sont conduits ici en euros constants de l'année 2005, dans la mesure où l'on peut considérer que les évolutions tarifaires annuelles sont proches de l'inflation générale.

12.2.1 Les coûts observés

12.2.1.1 Dépenses d'investissement

Avant 2001, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ne relevaient pas du régime commun de la TVA. A ce titre, elles ne récupéraient pas la TVA sur le montant des travaux. Dès lors, dans le présent calcul financier, on retient le montant TTC du coût de la construction ;

Ce coût s'est élevé à 144,7 millions d'euros valeur janvier 1992 avec un étalement des dépenses dans le temps indiqué précédemment dans le tableau suivant (soit 186,0 millions d'euros TTC valeur 2005⁴⁰).

⁴⁰ Le montant de 144,7 Meuros janvier 1992 a été reventilé en séquence annuelle de dépenses exprimées en euros courants par le biais de l'indice TPO1 (dans la mesure où ce montant avait été établi, en sens inverse, selon cette procédure) ; puis ces montants ont été ramenés en euros de 2005 par le biais de l'indice de prix du PIB (source : INSEE, Comptes Nationaux, série 1.103).

Tableau 27 : A19 Sens-Courtenay : échéancier des dépenses de construction

Année	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
%	2%	8%	22%	29%	28%	10%	1%	100%

Source : APRR

Usuellement, on intègre dans les dépenses d'investissement les coûts des grosses réparations (entretien périodique lourd, comme le renouvellement de la surface de la chaussée, etc.). On retient une fréquence de onze années en ces opérations (2008, 2019, 2030), dont le coût unitaire kilométrique est évalué par APRR à 30 000 euros 2005 hors taxes récupérables, soit 8,8 Meuros pour l'ensemble du barreau Sens –Courtenay.

12.2.1.2 Dépenses courantes d'exploitation, d'entretien et de gestion

On a vu précédemment (rentabilité socio-économique) que le montant unitaire kilométrique des charges annuelles d'entretien et d'exploitation était évalué par APRR à 220 000 euros 2005 hors taxes récupérables. Pour le barreau Sens – Courtenay, le montant total annuel s'élève ainsi à 5,9 Meuros.

12.2.2 Les recettes observées

12.2.2.1 Nature des recettes prises en compte

Les recettes retenues ici relèvent de deux catégories :

- les recettes de péages, qui constituent l'essentiel des recettes ;
- les revenus annexes : il s'agit des redevances versées par les sous-concessionnaires implantés sur les aires, le revenu des locations de fibres optiques, ... ; sur la totalité du réseau APRR, au début des années 2000, ces revenus représentaient en moyenne 3,5 % des recettes totales.

12.2.2.2 Modalités de détermination des recettes de péage

Pour APRR, les recettes de péage générées par la mise en service d'A19 Sens - Courtenay sont différentes des recettes de péage correspondant aux stricts trajets effectués sur cette autoroute par les véhicules qui y circulent. En effet :

- une part des trafics d'A19 correspond à des véhicules se reportant de l'autoroute A6 vers un itinéraire A19+A5 : pour ces trafics, l'impact sur la recette d'APRR est la différence entre la recette qu'auraient généré ces véhicules en restant sur A6 et la recette qu'ils générèrent effectivement en empruntant A19 puis A5;
- les trafics d'A19 qui, en l'absence d'A19, auraient circulé sur la RN6 entre Auxerre et Sens acquittent non seulement un péage correspondant à l'usage d'A19 mais également un péage pour l'usage d'A6 entre Auxerre et la bifurcation A6/A19 ; etc.

Il convient donc de traiter individuellement chacune des "familles" de trafics qui composent la clientèle d'A19. On a donc d'abord établi une estimation (aux tarifs de 2005) de la recette nette de l'année 2000, à partir de la reconstitution de la composition des trafics circulation sur A19, telle qu'elle a été exposée précédemment dans le chapitre relatif aux trafics (on a vu que cette reconstitution portait sur environ 90% des trafics (exprimés en intensité kilométrique) du barreau autoroutier).

La part expliquée (90%) des 7 140 véhicules/jour relevés en 2000 (TMJA) sur la section Villeneuve – Saint-Denis-lès-Sens sont constitués, dans les proportions suivantes, de quatre familles de trafics :

- les usagers qui, sans A19, auraient circulé sur la RN60 et auraient contourné l'agglomération de Sens par sa déviation sud pour regagner A5 au diffuseur de Vulaines et qui empruntent aujourd'hui A19 puis, dans sa continuité, A5 en direction de Troyes (1 350 véh./jour) : ces véhicules génèrent une recette additionnelle que l'on détermine par solde entre la recette d'un véhicule circulant entre Courtenay et Torvilliers (Troyes) et la recette d'un véhicule circulant seulement entre Vulaines et Troyes ; soit par exemple pour une voiture (classe tarifaire 1) une recette nette de péage de $5,40 - 1,90 = 3,50$ euros, aux tarifs en vigueur fin 2005 / début 2006 ;
- les autres usagers reportés de la RN60, dont on suppose qu'ils circulent sur A19 entre Courtenay et Saint-Denis-lès-Sens (1 950 véh./jour) ; par exemple pour une voiture, ces véhicules génèrent une recette égale à 1,70 euros, aux tarifs en vigueur fin 2005 / début 2006 ;
- les usagers qui, sans A19, auraient circulé seulement sur l'autoroute A6 et qui, avec A19, adoptent un trajet "en baïonnette" de type A6 au sud de Courtenay + A19 + A5 au nord de Sens (2 600 véh./jour) ; ces véhicules génèrent une recette additionnelle que l'on détermine par solde entre la recette d'un véhicule circulant entre Auxerre-nord et la barrière des Eprunes (sur A5) et la recette d'un véhicule circulant entre Auxerre-nord et la barrière de Fleurie (sur A6) ; soit par exemple pour une voiture (classe tarifaire 1) une recette nette de péage de $9,20 - 7,80 = 1,40$ euros, aux tarifs en vigueur fin 2005 / début 2006 ; on note que ces véhicules génèrent une recette additionnelle inférieure à celles générées par les véhicules des deux familles précédentes ;
- les automobilistes qui, sans A19, se seraient rendus d'Auxerre à Sens par la RN6 et qui ont basculé vers un itinéraire autoroutier A6 + A19 (500 véh./jour) : par exemple pour une voiture, ces véhicules génèrent une recette égale à 4,70 euros, aux tarifs en vigueur fin 2005 / début 2006 ; ce sont ces véhicules qui génèrent la recette unitaire additionnelle la plus élevée pour APRR.

On cumule ensuite ces différents impacts (après déduction des remises dont bénéficient les abonnés, majoritairement des poids lourds). Puis, supposant que la structure de ces recettes de ces 6 400 véh./j est représentative des recettes de l'ensemble des trafics d'A19 Sens-Courtenay, on redresse ces recettes à l'ensemble des trafics des deux sous-sections (Courtenay-Villeneuve et Villeneuve-Sens)

par un coefficient multiplicateur de 1,083 ($= 6\,933 / 6\,400$, où 6 933 représente l'intensité-kilométrique journalière d'A19). Au total, on évalue qu'en 2000 A19 Sens – Courtenay a généré sur l'année un surplus net de recettes de 6,2 millions d'euros HT pour la société APRR ; cette évaluation s'entend aux tarifs moyens de 2005, pour la grille tarifaire en vigueur en 2005 et en tenant compte des règles fiscales de 2005.

Or, l'année 2001 a été marquée par deux modifications qui doivent être prises en compte dans la présente analyse ; ainsi, à compter du 1^{er} janvier 2001 :

- contrairement à la pratique qui prévalait précédemment et pour s'aligner sur les pratiques européennes, les sociétés concessionnaires d'autoroutes françaises se sont vues appliquer le régime commun en matière de TVA ; cela s'est traduit, pour le péage, par la distinction entre un tarif hors taxes (HT) et un tarif toutes taxes comprises (TTC), distinction qui n'existait pas auparavant (alors, les professionnels ne pouvaient pas récupérer de TVA sur les montants de péages qu'ils acquittaient)⁴¹ ;
- en règle générale, les tarifs autoroutiers distinguent cinq classes de véhicules : les classes 1, 2 et 5 correspondent à des véhicules considérés comme des véhicules légers, tandis que les classes 3 et 4 correspondent à des poids lourds ; au 1^{er} janvier 2001, la définition de ces cinq classes tarifaires a été révisée : pour l'essentiel, une fraction des véhicules qui relevaient précédemment de la classe 3 a été affectée à la classe 2 (le niveau tarifaire de la classe 2 est inférieur à celui de la classe 3).

La prise en compte de ces deux modifications conduit à corriger le montant de la recette nette de 2000 qui, aux conditions fiscales en vigueur en 2000 et pour la grille tarifaire de 2000, ressortait alors à 7,0 millions d'euros.

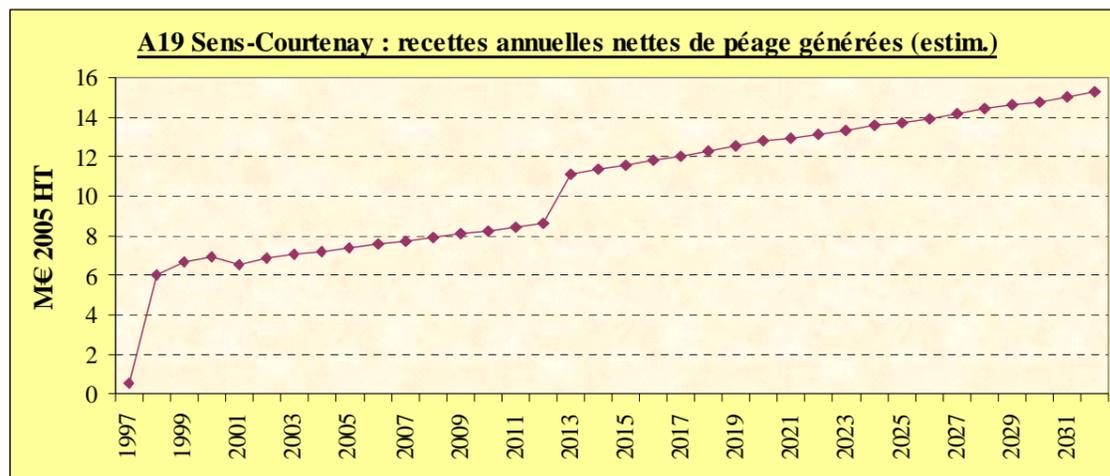
De ce montant annuel 2000, on dérive ensuite la séquence des montants annuels de recettes nets hors taxes de la manière suivante:

- pour les années antérieures à 2000 : on tient compte de la croissance annuelle des trafics effectivement observée (intensité kilométrique moyenne annuelle sur A19) ; pour l'année 1998, on prend en compte une exploitation sur seulement 212 jours (mise en service de l'autoroute début juin) ;
- pour les années postérieures à 2000 :
 - dans tous les cas, on applique un coefficient de correction pour tenir compte des deux évolutions mentionnées précédemment ;
 - pour les années 2001 à 2005, on tient compte de la croissance annuelle des trafics effectivement observée (intensité kilométrique moyenne annuelle sur A19) ;

⁴¹ Schématiquement, pour les voitures le tarif TTC 2001 des péages est identique au tarif de 2000 (modulo l'augmentation tarifaire annuelle proche de l'inflation) tandis que pour les poids lourds (professionnels) c'est le tarif HT 2001 qui est identique au tarif de 2000 : la mesure fiscale n'a alors pas été perceptible par les usagers, puisque les PL peuvent récupérer la TVA.

- pour les années 2006 à 2032 (fin de la concession) l'année 1998, on retient les projections de trafic sur A19 adoptées dans le bilan économique (voir ci-dessus le chapitre précédent) ;
- en 2013 (année supposée de la mise en service de la section Courtenay - Artenay de l'autoroute A19), on ajoute les recettes additionnelles générées pour APRR par l'accroissement de trafic induit par la continuité autoroutière ainsi offerte aux usagers ; pour évaluer ces recettes additionnelles, on suppose que la moitié des nouveaux usagers circuleront entre Courtenay et Saint-Denis-lès-Sens et que l'autre moitié circuleront entre Courtenay et Troyes ; pour les années suivantes, on suppose que les croissances de ces trafics additionnels (VL d'une part et PL d'autre part) sont identiques à celles des autres trafics d'A19.

Au total, le profil des recettes nettes de péage (hors taxes récupérables) générées par A19 Sens - Courtenay est représenté sur le graphe ci-dessous.



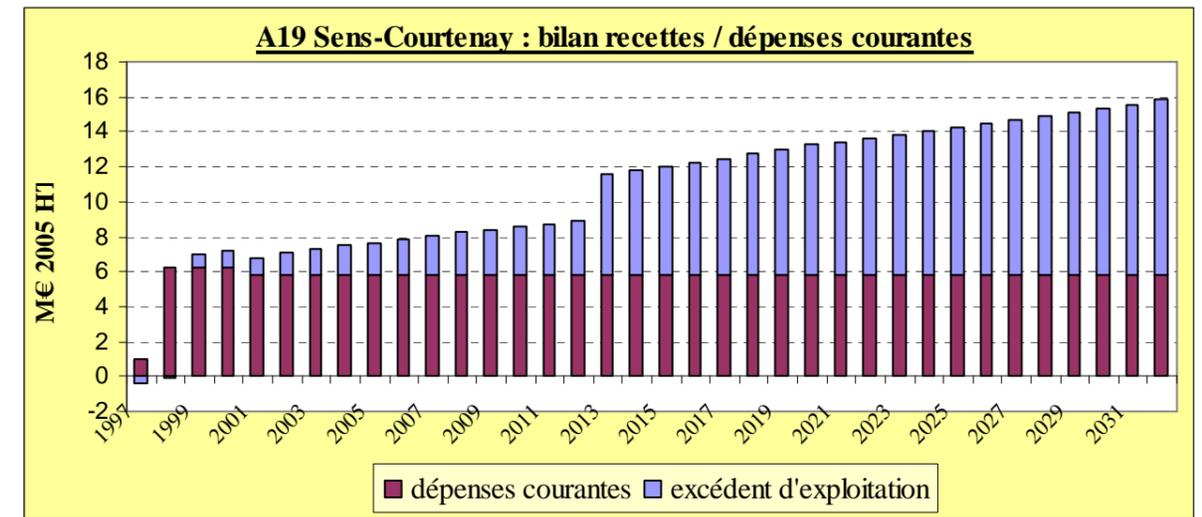
NB : La baisse de recette hors taxes récupérables en 2001 s'explique essentiellement par le fait que l'instauration de la TVA sur les péages n'a pas été répercutée sur les tarifs appliqués aux VL, mais aussi par la modification de la définition des classes tarifaires.

12.2.3 Bilan coûts / recettes

12.2.3.1 Exploitation courante

Comme le montre le graphique ci-dessous, les recettes annuelles nettes d'exploitation (hors taxes récupérables) générées pour APRR par l'autoroute A19 Sens – Courtenay (péage et recettes annexes) sont supérieures aux dépenses annuelles d'exploitation (*idem*). En 2002 par exemple, soit cinq ans après la mise en service, le taux de couverture aura été de 122 % (c'est-à-dire que cette année-là les recettes ont été supérieures de 22 % aux dépenses).

Ce résultat est conforme aux prévisions du dossier DUP.



12.2.3.2 Investissement et exploitation courante

L'excédent brut d'exploitation cumulé jusqu'en 2032 (date de fin de concession d'APRR) généré par A19 Sens-Courtenay atteindra 180 millions d'euros₂₀₀₅.

Le coût d'investissement du projet (coût de construction initial et coûts de renouvellement périodiques), hors frais de financement (frais financiers liés aux emprunts, etc.) aura représenté une charge totale pour la société concessionnaire de plus de 200 millions d'euros (186 M€ pour l'investissement et 26 M€ pour le renouvellement).

L'excédent d'exploitation est donc nettement inférieur au coût d'investissement. Le déficit serait encore plus important si l'on tenait compte des coûts de financement. Le projet considéré isolément n'est donc pas rentable pour la société concessionnaire⁴².

Cependant, comme l'ont montré depuis les modalités de sa privatisation, l'équilibre financier global de la société APRR n'a pas été remis en cause par la concession d'A19 Sens – Courtenay.

⁴² Ce résultat serait inchangé si l'on faisait l'hypothèse qu'APRR avait récupéré la TVA sur ses dépenses d'investissement.

Le principe de l'adossement (voir l'encadré) a donc permis de faire prendre en charge par la société concessionnaire APRR la construction et l'exploitation de cette nouvelle section autoroutière, sans versement de subvention publique et tout en maintenant son équilibre financier.

Ces résultats sont conformes à ce qui a été énoncé dans le dossier DUP.

Adossement

Pour chaque nouvelle autoroute, ou section d'autoroute, l'Etat choisissait le concessionnaire de gré à gré selon une logique géographique, à savoir l'attribution des concessions d'une même zone à un unique concessionnaire, et une logique financière caractérisée par la pratique dite de "l'adossement".

Celle-ci consistait à faire financer les nouvelles sections d'autoroutes, moins rentables, par les péages prélevés sur les sections plus anciennes, plus rentables et parfois déjà amorties, de ce concessionnaire.

Formellement, au lieu d'attribuer une nouvelle concession pour chaque nouvelle autoroute ou section d'autoroute, l'Etat modifiait par avenant la liste des sections d'autoroutes comprises dans une unique concession globale attribuée à chaque société autoroutière. Au besoin, la durée de cette concession globale était allongée pour faciliter le financement de la nouvelle section.

Cette politique a permis de construire assez rapidement un réseau important d'autoroutes de bonne qualité sans aucune dépense pour le budget de l'Etat.

Source : "La réforme de la politique autoroutière" (rapport annuel 2002 de la Cour des Comptes, p.321 et suivantes).

13 ANNEXES

13.1 Sécurité routière

Statistiques France entière sur la circulation routière et sur les accidents de la route – Routes nationales

Année	Circulation en 10 ⁸ véhicules x kilomètres	Accidents corporels	Tués ^(a)	Blessés ^(b)
1992	786,946	14 070	2 237	22 834
1993	798,081	13 538	2 243	21 755
1994	817,565	12 974	2 086	20 600
1995	828,931	12 469	2 026	20 215
1996	843,451	11 895	1 919	18 992
Somme sur 5 ans	4 074,974	64 946	10 511	104 396
1998	468,656	2 433	337	4146
1999	494,460	2 257	374	3757
2000	520,060	2 091	310	3723
2001	539,450	2 161	293	3621
2002	540,780	2 220	290	3508
Somme sur 5 ans	4 557,951	52 571	8 714	82 218
Evolution	+ 12 %	- 19 %	- 17 %	- 21 %

Idem - Autoroutes concédées

Année	Circulation en 10 ⁸ véhicules x kilomètres	Accidents corporels	Tués ^(a)	Blessés ^(b)
1998	595,152	2 426	341	4 131
1999	634,800	2 395	293	3 868
2000	655,438	2 264	318	3 610
2001	686,876	2 274	283	3 558
2002	722,548	2 241	328	3 433
Somme sur 5 ans	3 294,814	11 600	1 563	18 600

(a) Tués : personnes décédées dans les 6 jours (b) Blessés graves et blessés légers

Source : Ministère des Transports (SETRA)

Bilan des accidents corporels sur autoroutes (analyse nationale)

Le bilan des accidents corporels pour l'année 2001 sur les autoroutes concédées s'élève à 2 274 accidents corporels (+10 par rapport à 2000) dont 242 accidents mortels, 283 tués (-35 par rapport à 2000), 952 blessés graves (+31 par rapport à 2000) et 2 606 blessés légers (-83 par rapport à 2000) pour 68,7 milliards de kilomètres parcourus.

Compte tenu de l'augmentation du trafic (+5,3%) sur les autoroutes concédées, le taux d'accidents corporels diminue de 4,7% (33,1 accidents corporels pour 1 milliard de kilomètres parcourus contre 34,6 en 2000). Pour les tués, le taux est, en 2001, de 4,1 tués pour 1 milliard de kilomètres parcourus contre 4,9 en 2000.

Depuis 1980, les résultats s'inscrivent dans des fuseaux d'amélioration générale au rythme de :

- 4,9% par an pour le taux d'accidents corporels ;
- 5,9% pour le taux d'accidents mortels ;
- 6,3% par an pour le taux de tués.

Ainsi en vingt ans, le risque de se tuer, au kilomètre parcouru, a été divisé par plus de 3, et celui d'avoir un accident corporel a été divisé par plus de 2,5.

13.2 Scénario de projection des trafics

Les valeurs de trafic retenues dans le calcul de rentabilité financière sont indiquées dans le tableau de la page suivante (soit jusqu'en 2032, année de la fin de la concession d'APRR).

Pour le calcul de rentabilité socio-économique, conformément aux prescriptions de la circulaire ministérielle alors en vigueur, on retient le principe qu'à compter de 2025 les trafics sont constants (les calculs de rentabilité étant ensuite conduits sur une période infinie). Pour le calcul socio-économique, on neutralise à compter de 2013 l'impact sur les trafics de la section Sens – Courtenay de l'A19 de la mise en service de la section Artenay – Courtenay (en effet, contrairement au calcul financier, les avantages socio-économiques correspondant à ce surcroît de trafic sur A19 Sens-Courtenay sont imputables à la future section Courtenay - Artenay d'A19 et non pas à l'opération Sens - Courtenay).

Dans les deux cas, les trafics des années 1997 à 2005 sont des trafics observés, tandis que les trafics postérieurs à 2005 sont des projections.

Trafics de l'autoroute A19, section Sens – Courtenay (intensité kilométrique journalière)

Année	VL	PL	VL+PL	%PL
1997 *	2 857	854	3 712	23,0%
1998	4 639	1 309	5 948	22,0%
1999	5 120	1 571	6 691	23,5%
2000	5 243	1 691	6 934	24,4%
2001	5 738	1 539	7 277	21,1%
2002	6 130	1 575	7 705	20,4%
2003	6 315	1 567	7 882	19,9%
2004	6 513	1 567	8 080	19,4%
2005	6 710	1 564	8 274	18,9%
2006	6 878	1 587	8 465	18,8%
2007	7 050	1 611	8 661	18,6%
2008	7 226	1 635	8 861	18,5%
2009	7 407	1 660	9 067	18,3%
2010	7 592	1 685	9 277	18,2%
2011	7 744	1 710	9 454	18,1%
2012	7 898	1 736	9 634	18,0%
2013	9 926	2 092	12 018	17,4%
2014	10 125	2 123	12 248	17,3%
2015	10 327	2 155	12 483	17,3%
2016	10 534	2 187	12 721	17,2%

Année	VL	PL	VL+PL	%PL
2017	10 745	2 220	12 965	17,1%
2018	10 960	2 253	13 213	17,1%
2019	11 179	2 287	13 466	17,0%
2020	11 402	2 322	13 724	16,9%
2021	11 573	2 356	13 930	16,9%
2022	11 747	2 392	14 139	16,9%
2023	11 923	2 428	14 351	16,9%
2024	12 102	2 464	14 566	16,9%
2025	12 284	2 501	14 785	16,9%
2026	12 468	2 539	15 006	16,9%
2027	12 655	2 577	15 231	16,9%
2028	12 845	2 615	15 460	16,9%
2029	13 037	2 655	15 692	16,9%
2030	13 233	2 694	15 927	16,9%
2031	13 431	2 735	16 166	16,9%
2032	13 633	2 776	16 409	16,9%

* 55 jours

13.3 Résultats du bilan

Le tableau ci-dessous présente les séquences des coûts et avantages du bilan économique de l'opération A19 Sens - Courtenay.

Une valeur négative correspond à un coût pour la collectivité, une valeur positive à un avantage (dans tous les cas, il s'agit de la variation entre la situation de référence et la situation "avec A19 Sens - Courtenay").

Tableau 28 : Coûts et avantages socio-économiques annuels associés à l'opération A19 Sens - Courtenay – en millions de francs de 1985

Année	Invest.	Exploit.	Entr. périod.	Temps	Sécurité	CEV	Confort	Avantages nets
1993	-14							-14
1994	-57							-57
1995	-156							-156
1996	-204							-204
1997	-196	-4		8	0	0	1	-192
1998	-70	-28	-3	85	2	-5	8	-12
1999	-7	-28	-3	96	2	-6	9	62
2000		-28	-3	99	2	-6	9	73
2001		-28	-3	104	2	-6	10	78
2002		-28	-3	110	2	-7	10	85
2003		-28	-3	113	2	-7	10	87
2004		-28	-3	116	3	-7	11	91
2005		-28	-3	118	3	-7	11	93
2006		-28	-3	121	3	-7	11	96
2007		-28	-3	124	3	-8	11	99
2008		-28	-3	127	3	-8	12	103
2009		-28	-3	130	3	-8	12	105
2010		-28	-3	133	3	-8	12	108
2011		-28	-3	135	3	-8	12	111
2012		-28	-3	138	3	-8	13	114
2013		-28	-3	140	3	-9	13	117
2014		-28	-3	143	3	-9	13	119
2015		-28	-3	146	3	-9	13	122
2016		-28	-3	149	3	-9	14	126
2017		-28	-3	151	3	-9	14	128

2018		-28	-3	154	3	-9	14	131
2019		-28	-3	157	3	-10	14	134
2020		-28	-3	161	4	-10	15	138
2021		-28	-3	163	4	-10	15	140
2022		-28	-3	165	4	-10	15	143
2023		-28	-3	168	4	-10	15	145
2024		-28	-3	171	4	-10	16	148
2025		-28	-3	173	4	-10	16	151
... ^(a)		-28	-3	173	4	-10	16	151
2285		-28	-3	173	4	-10	16	151

(a) Conformément à la règle appliquée dans le progiciel ARIANE, à compter d'une année dite "horizon" (ici 2025), les coûts et avantages annuels sont réputés constants.

6. Combien de lots représentent-ils?

□□□□□□□□□□□□

1. Oui,

2. non

7. dont nombre de lots communaux

□□□□□□□□□□□□

8. La commercialisation est-elle facile?

1. Oui

2. Non

9. Ont-ils permis l'arrivée de familles extérieures à la commune?

1. Oui

2. Non

10. D'une manière générale, où travaillent les actifs de ces nouvelles familles?

Nom de commune

11. Leurs créations sont-ils en rapport avec l'ouverture de l'autoroute A19?

1. Oui

2. Non

12. une augmentation des logements?

1. Oui

2. non

13. une augmentation de la rénovation de l'habitat ancien?

1. Oui

2. non

14. aucune influence?

1. Oui

2. non

15. une perte de vitalité ?

16. Remarques éventuelles que vous auriez à formuler sur le thème Habitat / Logement

2-Activité / Emplois:

Mettre une croix dans la case correspondante

17. Depuis 1998, y a-t-il eu création d'au moins une zone d'activité, artisanale ou commerciale, sur votre commune? Si oui, indiquez la surface en hectares.

□□□□□□□□□□□□□□□□

18. Dans le cas de zones multiples pouvez-vous joindre un plan de situation des zones d'activités nouvelles

1. Oui plan ci-joint

2. non

La réponse est obligatoire.

19. S'il y a création d'une zone d'activité, citer le nom des entreprises nouvellement implantées et le nombre d'emplois créés?

Principales entreprises

20. est-elle communale?

1. Oui

21. est-elle privée?

1. Oui

22. La création est-elle liée à l'ouverture d'A19?

1. Oui

2. Non

23. Envisagez-vous la création d'une zone d'activité?

1. Oui
 2. non

24. A quelle date?

□□□□□□□□□□

La réponse doit être supérieure à 2002.

25. En raison de l'ouverture de l'autoroute, y a-t-il eu fermeture de petits commerces (exemples: station service, restaurant de routier, autres...)

1. Oui
 2. Non

26. Si oui, précisez le type de commerce:

liste des commerces

27. Remarques éventuelles sur le thème Activité / emploi

3 - Agriculture / Foncier

Mettre une croix dans la case correspondante

28. Y a-t-il eu un remembrement de votre commune en raison des travaux de construction de A19?

1. Oui
 2. non

29. Si oui 'surface remembrée', estimation en ha.

□□□□□□□□□□

La question n'est pertinente que si Remembrement = {Oui}

30. Sont-elles plus importantes entre 1993 et 1997?

1. Oui
 2. non

31. Sont-elles plus importantes entre 1998 et 2001?

1. Oui
 2. non

32. Les prix des TERRES AGRICOLES?

1. Hausse
 2. baisse
 3. stabilité

33. Sur les prix des TERRAINS à BÂTIR?

1. Hausse
 2. baisse
 3. stabilité

34. Variation des terres agricoles

□□□□□□□□□□

fourchette de prix à l'ha (F ou Euros)

35. Variation des terrains à bâtir

□□□□□□□□□□

fourchette du prix à l'are (F ou Euros)

36. des prix des FERMES et EXPLOITATION AGRICOLE

1. Hausse
 2. baisse
 3. stabilité

37. des prix des MAISONS d'HABITATION

1. Hausse
 2. baisse
 3. stabilité

38. Remarques éventuelles sur le thème Agriculture / Foncier

4 - Tourisme / Loisirs

Mettre une croix dans la case correspondante

39. Depuis 1998, avez-vous constaté une variation du nombre de résidences secondaires sur votre commune?

1. Hausse
 2. baisse
 3. stabilité

40. Y a-t-il eu mutation des résidences secondaires en résidences principales?

1. Cochez 1 si mutation

41. Y a-t-il eu mutation des résidences principales en résidences secondaires?

1. Oui si mutation

Cochez si mutation

42. Nombre d'hôtels?

43. Nombre de restaurants?

44. Nombre de gîtes ruraux?

45. Nombre de chambres d'hôtes?

Nombre

46. aux hôtels?

1. Fermeture
 2. ouverture
 3. agrandissement

47. aux restaurants?

1. Fermeture
 2. ouverture
 3. agrandissement

48. aux gîtes ruraux?

1. Fermeture
 2. ouverture
 3. agrandissement

49. aux chambres d'hôtes?

1. Fermeture
 2. ouverture
 3. agrandissement

50. Votre commune dispose-t-elle d'un site touristique particulier (exemple monument, plan d'eau, musée...)

1. Oui
 2. non

51. Si 'oui, les indiquer ?

52. Remarques éventuelles sur le thème Tourisme / Loisirs

5 - En dehors de ces quatre thèmes, la mise en service de l'autoroute A19 a-t-elle eu un impact particulier sur votre commune?

53. Impact particulier sur votre commune?

1. Oui

2. non

54. Si oui, lequel ?

13.5 Note sur l'agriculture

Définition du fichier utilisé :

Secret statistique

Le recensement agricole 2000 est une enquête statistique obligatoire couverte par les dispositions de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et de la loi du 7 juin 1951 modifiée sur le secret statistique.

Aucun renseignement personnalisé **ne pourra être divulgué** pas plus qu'il ne pourra être utilisé à des fins de contrôle.

Exploitation agricole recensée

La définition statistique de l'exploitation agricole est donnée par le décret et l'arrêté du 24 janvier 2000 prescrivant le recensement.

Elle se définit comme une unité économique répondant simultanément aux trois conditions suivantes :

- elle produit des **produits agricoles** ;
- elle atteint ou dépasse une **certaine dimension** :
 - . 1 hectare de SAU (superficie agricole utilisée),
 - . sinon, 20 ares de cultures spécialisées,
 - . sinon, présence d'une activité suffisante de production agricole estimée en effectifs d'animaux, en surface de production ou en volume de production ;
- elle est soumise à une **gestion courante indépendante**.

Cette définition permet de prendre en compte une agriculture qui, pour être moins productive que celle des grandes exploitations professionnelles, n'en est pas pour autant insignifiante d'un point de vue socio-économique.

Le champ couvert par le recensement est différent de celui des cotisants à la Mutualité sociale agricole (MSA) et ne coïncide pas forcément avec celui du répertoire d'entreprises Sirene.

La superficie agricole utilisée (SAU) comprend les grandes cultures (céréales, cultures industrielles, légumes secs et protéagineux, fourrages...), les superficies toujours en herbe, les légumes frais, les fleurs, les cultures permanentes (vignes, vergers...), les jachères et les jardins et vergers familiaux

Exploitation agricole professionnelle

L'exploitation agricole professionnelle satisfait à deux critères supplémentaires :

- elle atteint une dimension économique d'au moins 8 UDE (12 hectares équivalent-blé, voir ci-après)⁴³.
- elle utilise au minimum l'équivalent du travail d'une personne occupée à trois quarts de temps pendant une année (0,75 UTA)

Le chef d'exploitation, ou premier coexploitant, est la personne physique qui assure la gestion courante et quotidienne de l'exploitation. Il s'agit de la personne qui prend les décisions au jour le jour. Dans le cas d'une forme sociétaire, où plusieurs personnes peuvent remplir cette fonction, on retient, par convention, celle qui assure la plus grande part de responsabilité, les autres personnes étant définis comme des **coexploitants**

Les salariés permanents effectuent un travail régulier tout au long de l'année (chaque semaine, chaque mois...), quel que soit sa durée. Les travailleurs **saisonniers ou occasionnels** travaillent, parfois à temps partiel, pendant une partie seulement de la campagne agricole.

⁴³ Unité de dimension européenne (UDE) ; 1 UDE équivaut à 1 200 écus ou 1,5 hectare équivalent-blé.

13.6 Établissements ouverts entre 1999 et 2000

(Communes de plus de 1 000 habitants)

Nombre	Code	Ville	Nom de d'établissements
1	89074	CHAMPIGNY	LA TOURNELLE
1	89074	CHAMPIGNY	CLINIQUE KER YONNEC
1	89074	CHAMPIGNY	FRANCE MATERIEL TRAVAUX PUBLIC S
3	Somme	CHAMPIGNY	
1	45083	CHATEAURENARD	SA SOC DE MAINTENANCE PETROLIERE
1	45083	CHATEAURENARD	LES TROIS GOURMANDS
1	45083	CHATEAURENARD	SARL PLAISANCE
1	45083	CHATEAURENARD	STE DE DIAGRAPHIES ET DE PERFORATIONS
1	45083	CHATEAURENARD	STE DES TRANSPORTS BROSSARD
1	45083	CHATEAURENARD	ETS DAVID PERE ET FILS SA
1	45083	CHATEAURENARD	SARL RENOARD SUPERMARCHE CASINO
1	45083	CHATEAURENARD	MECA SOUDE SARL
1	45083	CHATEAURENARD	COMEXO
1	45083	CHATEAURENARD	MON DESIR MATERIAUX SA
10	Somme	CHATEAURENARD	
1	89100	CHEROY	SA NICELA
1	89100	CHEROY	FILTEC INDUSTRIE
1	89100	CHEROY	SARL TECFORM
1	89100	CHEROY	J2C
4	Somme	CHEROY	
1	45115	COURTENAY	ECOLOGISTIQUE
1	45115	COURTENAY	OUVRAGES METALLIQUES DUBOIS SARL
1	45115	COURTENAY	SARL CREMONESE
3	Somme	COURTENAY	
1	89239	MALAY LE GRAND	ETS HERAUD
1	89239	MALAY LE GRAND	SENSPLAST
1	89239	MALAY LE GRAND	SA GOMEZ ET COMPAGNIE
1	89239	MALAY LE GRAND	LA CLINIQUE DU POIDS LOURD
1	89239	MALAY LE GRAND	SA MALERTHY
1	89239	MALAY LE GRAND	VALMI SA
1	89239	MALAY LE GRAND	STE ALAIN MILHYROUX
1	89239	MALAY LE GRAND	RC TRANSPORT
1	89239	MALAY LE GRAND	HOTEL DES COLONNES VIRGINIA
1	89239	MALAY LE GRAND	SARL B.C.F
1	89239	MALAY LE GRAND	L'ECLIPSE
11	Somme	MALAY LE GRAND	
1	89274	NAILLY	CARROSSERIE MILACHON JACKY
1	Somme	NAILLY	
1	89287	PARON	SARL BOUTTEYRE ET LEGRAND
1	89287	PARON	AUTOMANU INDUSTRIE
1	89287	PARON	JACQUES ALEXANDRE SA
1	89287	PARON	SERVICES PRODUCTIONS - SEPRO

Nombre	Code	Ville	Nom de d'établissements
1	89287	PARON	SOCIETTE DES TAMBOURS A CABLE
1	89287	PARON	SIP STE SENONAISE D'ISOLATION ET DE PEINTURE
1	89287	PARON	CANO SNED
7	Somme	PARON	
1	89309	PONT SUR YONNE	SONOCO IPD
1	89309	PONT SUR YONNE	SONOCO IPD FRANCE SA
1	89309	PONT SUR YONNE	PAPETERIE DU RHIN SA
1	89309	PONT SUR YONNE	ARTECOM
1	89309	PONT SUR YONNE	SARL GARAGE RISTICK
1	89309	PONT SUR YONNE	LA VERRERIE MEDICALE
1	89309	PONT SUR YONNE	PFY-ROUGET DELHOMME-PHILIPS
1	89309	PONT SUR YONNE	ARTEPACK
8	Somme	PONT SUR YONNE	
1	89387	SENS	F.M.C. EUROPE S.A.
1	89387	SENS	CHAROT SA
1	89387	SENS	YONNELEC
1	89387	SENS	MOULINS DUMEE
1	89387	SENS	WANNITUBE
1	89387	SENS	CRENEAU SAS
1	89387	SENS	WHITE AND BROWN
1	89387	SENS	GRAND GARAGE DE L'YONNE
1	89387	SENS	BERNI SA
1	89387	SENS	SENS DISTRIBUTION
1	89387	SENS	S.A. HLM DE L ARRONDISSEMENT DE SENS
1	89387	SENS	VILLEBENOIT NORD SA
1	89387	SENS	DENCO TECHNOLOGIES SA
1	89387	SENS	SA TRANSPORTS FRIGORIFIQUES GREGOIRE GAILLARD
1	89387	SENS	SENS POIDS LOURDS
1	89387	SENS	SEGAM AUTOMOBILES SA
1	89387	SENS	SA DE VIENNOISERIE FINE
1	89387	SENS	HAPPY HORSE DISTRIBUTION
1	89387	SENS	STE GRAINDORGE
1	89387	SENS	ARGOS FOGEMA SA
1	89387	SENS	GARAGE SENONAI AUTOMOBILES
1	89387	SENS	FIMA 2 SA
1	89387	SENS	SA FOURNITURE GENERALE INDUST
1	89387	SENS	SENS ELECTRO-DIESEL SA
1	89387	SENS	SOCIETE ANDRE GUIRAUD
1	89387	SENS	EVERMAIL
1	89387	SENS	SA TECHNI FROID
1	89387	SENS	IMPRIMERIE COOP. CHEVILLON
1	89387	SENS	BREVETS D'AUTOMATISME ET DE COMBUSTION
1	89387	SENS	LA HALLE AUX AFFAIRES
1	89387	SENS	BOULLEY SA
1	89387	SENS	GENIELEC SARL
1	89387	SENS	ULTRAPEINT
1	89387	SENS	YONNE MECANOGRAPHIE
1	89387	SENS	LECLERC FOURNITURES INDUSTRIELLES

Suivi des effets socio-économiques de l'autoroute A19
CETE de l'Est – Département aménagement transport

Nombre	Code	Ville	Nom de d'établissements
1	89387	SENS	GARAGE LECLERC SARL
1	89387	SENS	SOCIETE VILLEBENOIT
1	89387	SENS	ENT SENONAISE DE NETTOYAGE
1	89387	SENS	ALFRA SA
1	89387	SENS	BOULANGERIE PATISSERIE FOUCAUL
1	89387	SENS	ETS LABOISE
1	89387	SENS	SARL DELSART ET COMPAGNIE
1	89387	SENS	SARL ASPEN
1	89387	SENS	SOCIETE SENONAISE MAINTENANCE MECANIQUE
1	89387	SENS	LE MANOIR DECOR SARL
1	89387	SENS	AIRWIND EUROPE SARL
1	89387	SENS	SA NADALON
1	89387	SENS	SARL DE LA CATHEDRALE
1	89387	SENS	CARROSSERIE PERAULT SA
1	89387	SENS	SARL DUDA
1	89387	SENS	AU PAIN DORE
1	89387	SENS	LES CARS SENONAI
1	89387	SENS	JEAN MONTMARTIN SA
1	89387	SENS	RESTAURANT DU PALAIS ET DE
1	89387	SENS	TOM'S SARL
1	89387	SENS	SA D'EXPLOITATION DES ETS LARCHE
1	89387	SENS	SENS DISTRIBUTION SA
1	89387	SENS	STYL'AUTO CLASS'AUTO
1	89387	SENS	MATISA SA
1	89387	SENS	SOVIC PNEUS
1	89387	SENS	INFODEV S.A.
1	89387	SENS	GENNETIER TECHNIQUES SARL
1	89387	SENS	LE PORC ICAUNAI
1	89387	SENS	ULTRAPEINT DOMATS
1	89387	SENS	KRESTON BOURGOGNE
1	89387	SENS	PIRELLI CABLES ET SYSTEMES
1	89387	SENS	PANNEAUX SANDWICH ISOSTA
1	89387	SENS	ROUTES ET CHANTIERS MODERNES
1	89387	SENS	SENELEC 2000
1	89387	SENS	CARS MOREAU SENS
1	89387	SENS	HOSTELLERIE DE PARIS ET DE LA POSTE
1	89387	SENS	SOC EXPLOITATION CLINIQUE PAUL PICQUET
1	89387	SENS	FONTAINE SA
1	89387	SENS	POITOU
1	89387	SENS	SA GAUTHIER
1	89387	SENS	ENTREPRISE SENONAISE DE PEINTURE
1	89387	SENS	SOCIETE NOUVELLE GENNETIER TECHNIQUES
1	89387	SENS	SARL HARCLES
1	89387	SENS	SARL TIME SQUARE BORDEAUX
1	89387	SENS	ETS JACQUES LEFEVRE & FILS
1	89387	SENS	MOKENA SARL
1	89387	SENS	SA GREENSOL
1	89387	SENS	SARL PACK 89

Nombre	Code	Ville	Nom de d'établissements
1	89387	SENS	LABORATOIRE FRANCK MARTINI
1	89387	SENS	SARL LOULERGUE
1	89387	SENS	ZIEGLER SARL
1	89387	SENS	STE AMEUBLEMENT SENONAI
1	89387	SENS	M G EXPANSION
1	89387	SENS	EURO LOGISTIC TRANSPORTS
1	89387	SENS	CHOQUET SA
1	89387	SENS	SENS TOLERIE
1	89387	SENS	AMBULANCES GREDEL
1	89387	SENS	SA DELASSASSEIGNE
1	89387	SENS	COOPERATIVE AGRICOLE PRODUCTEURS DU SENONAI
1	89387	SENS	SA ALPHA BUREAUTIQUE
1	89387	SENS	CONTA PERE ET FILS
1	89387	SENS	SICA SENOGRAIN
1	89387	SENS	SA YONNE ISOLATION
1	89387	SENS	LES TRANSPORTS DE L'YONNE
1	89387	SENS	TAXI FRET DE L'YONNE
1	89387	SENS	AMBULANCES TAXI LEVALTIER
1	89387	SENS	AGENCE REGIONALE DE PRESSE
1	89387	SENS	M.T.D.F. SENS
1	89387	SENS	Ste COMMERCIALE DE MATERIEL AGRICOLE DU SENONAI
1	89387	SENS	FILDOSPORT
105	Somme	SENS	
1	89399	SOUCY	COZZINI OTM
1	Somme	SOUCY	
1	45279	ST GERMAIN DES PRES	SA FONDERIES LAFOND
1	45279	ST GERMAIN DES PRES	SYSTEMES SA
1	45279	ST GERMAIN DES PRES	SYSTEMES D'AUTOMATION MANUTENTION STOCKAGE
1	45279	ST GERMAIN DES PRES	COMPTOIR INDUSTRIEL ET METALLURGIQUE DU LOIRET
4	Somme	ST GERMAIN DES PRES	
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	SA SINJU
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	L'ACIER POLI DE ST JULIEN SA
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	ENTREPRISE CLERC
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	PINFRE SARL
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	DALYPLASTIC
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	T.R.M.C. TAXI RADIO MINI CAR
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	SIMO SARL
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	ASCA-DEMICO CARROSSIER CONSTRUCTEUR
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	BERNER
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	ETABLISSEMENTS LERESCHE ET CIE
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	SILVAREM INTERNATIONAL
1	89348	ST JULIEN DU SAULT	COOPERATIVE REGIONALE DES PRODUCTEURS DE L'YONNE
12	Somme	ST JULIEN DU SAULT	
1	89354	ST MARTIN DU TERTRE	CENTRE AUTO DU TERTRE
1	89354	ST MARTIN DU TERTRE	ETS RAT LUC
2	Somme	ST MARTIN DU TERTRE	
1	89370	ST VALERIEN	FABER SA

Suivi des effets socio-économiques de l'autoroute A19
 CETE de l'Est – Département aménagement transport

Nombre	Code	Ville	Nom de d'établissements
1	89370	ST VALERIEN	CONSTRUCTIONS METALLIQUES ET MECANIQUES DE ST VALERIEN
1	89370	ST VALERIEN	MATAM FRANCE
1	89370	ST VALERIEN	STE DE CONSTRUCTION REGIONALE
1	89370	ST VALERIEN	ATELIERS SENONAI DE CONFECTION
5	Somme	ST VALERIEN	
1	89414	THORIGNY SUR OREUSE	AEROMECA
1	89414	THORIGNY SUR OREUSE	JASMIN
2	Somme	THORIGNY SUR OREUSE	
1	89442	VERON	SA HU
1	89442	VERON	ARMATOP SARL
1	89442	VERON	TOURSOR SA
1	89442	VERON	STE ICAUNAISE DE RESSORTS A LAMES
1	89442	VERON	DOMINIQUE GODIER DIFFUSION
1	89442	VERON	DAGRIL SA
1	89442	VERON	TRANSPORT MAILLART
1	89442	VERON	LA PUB EN VERT
8	Somme	VERON	
1	89449	VILLEBLEVIN	TRANSPORTS GRUET ANDRE
1	Somme	VILLEBLEVIN	
1	89460	VILLENEUVE LA GUYARD	DISTAR
1	89460	VILLENEUVE LA GUYARD	ETUDES REALISATIONS DE MACHINES AGRICOLES SPECIALES
1	89460	VILLENEUVE LA GUYARD	3 J BAT SA
1	89460	VILLENEUVE LA GUYARD	SA BOURREAU
1	89460	VILLENEUVE LA GUYARD	SOCIETE FACON EXPRESS
5	Somme	VILLENEUVE LA GUYARD	
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	SA STRULIK
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	PLANCHERS COMEY SA
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	MATREX PRODUCTIONS
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	ABA
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	COMEY MECANIQUE SA
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	MANUPAC
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	ATELIERS 89
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	HOGEFICO
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	EUROCHIMIC - SOCHIPHARM
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	SA SENNELIER ROBERT
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	ALPHA IMMOBILIER
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	SA MELCOPLAST
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	STE DE DISTRIBUTION DE PRODUITS ET ACCESSOIRES INDUSTRIELS
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	IMPRIMERIE LEROYER
1	89464	VILLENEUVE SUR YONNE	JET PACK S.A.
15	Somme	VILLENEUVE SUR YONNE	
207	Total		

**CETE
de l'EST**

Centre
d'Etudes
Techniques
de l'Équipement
de l'Est
Département
Aménagement
Transports.
Division
Aménagement - Habitat
1, boulevard Solidarité
Technopôle METZ 2000
BP 85230
F 57076 METZ CEDEX 3
tél. : (33) 03 87 20 43 00
Fax : (33) 03 87 20 46 99