

Autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire

Bilan LOTI des effets socio-économiques de l'autoroute



Autoroute A77

Dordives / Cosne-sur-Loire

Bilan LOTI des effets socio-économiques : rapport

Maîtrise d'ouvrage – Conduite d'opération



GROUPE AUTOROUTE PARIS-RHIN-RHONE
DIRECTION DES GRANDS INVESTISSEMENTS
ET DE LA CONSTRUCTION
42, boulevard Eugène Deruelle
F-69432 LYON PART-DIEU CEDEX
www.aprr.fr

Assistance à maîtrise d'ouvrage



A7 CONSEIL
2, rue des Bergers
F-75015 PARIS

Bureau d'étude



EGIS MOBILITE
78, rue de la Villette
F-69425 LYON CEDEX 03
www.egis-mobilite.fr

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|---------------|
| 1- PRESENTATION GENERALE DU BILAN DES EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'AUTOROUTE A77 | 6 |
| 1.1- PROCEDURE ET OBJECTIFS DU BILAN LOTI..... | 7 |
| 1.2- L'AUTOROUTE A77 | 7 |
| 1.2.1 Tracé..... | 7 |
| 1.2.2 Objectifs de l'aménagement..... | 8 |
| 1.2.3 Historique du projet..... | 9 |
| 1.3- PRESENTATION GENERALE DE L'AIRE D'ETUDE | 9 |
| 1.4- METHODOLOGIE GENERALE ET ORGANISATION DU BILAN LOTI..... | 10 |
| 2- LES EFFETS DE L'AUTOROUTE A77 SUR LA CIRCULATION ROUTIERE ET SUR LES TRANSPORTS | 11 |
| 2.1- LES TRAFICS ROUTIERS | 12 |
| 2.1.1 Méthodologie..... | 12 |
| 2.1.2 Les prévisions du dossier DUP | 13 |
| 2.1.3 Les trafics observés | 13 |
| 2.1.3.1 Les trafics de l'autoroute A77 | 13 |
| 2.1.3.2 Les évolutions des trafics d'A77 | 14 |
| 2.1.3.3 Les trafics sur la RN7..... | 15 |
| 2.1.3.4 L'origine des trafics d'A77..... | 15 |
| 2.1.3.5 A77 et les pointes de trafic | 20 |
| 2.1.4 Rapprochement entre prévisions et réalisations | 22 |
| 2.1.4.1 Le constat | 22 |
| 2.1.4.2 Les explications | 22 |
| 2.2- LA SECURITE ROUTIERE | 26 |
| 2.2.1 Méthodologie..... | 26 |
| 2.2.2 A77, RN7 et sécurité routière..... | 26 |
| 2.2.2.1 Analyse de l'évolution de l'accidentologie | 26 |
| 2.2.2.2 Estimation du nombre d'accidents et de victimes évités grâce à A77..... | 28 |
| 2.2.2.3 La sécurité des riverains | 28 |
| 2.2.3 Rappel des prévisions du dossier DUP..... | 28 |
| 2.2.4 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts..... | 29 |
| 2.3- LES TEMPS DE PARCOURS | 30 |
| 2.3.1 Méthodologie..... | 30 |
| 2.3.2 Les prévisions du dossier DUP..... | 30 |
| 2.3.3 Les gains de temps permis par A77..... | 30 |
| 2.3.3.1 Les gains de temps procurés aux usagers de la RN7 | 30 |
| 2.3.3.2 Les gains de temps procurés aux usagers d'A77 | 31 |
| 2.3.4 Rapprochement entre prévisions et réalisations | 32 |

| | |
|--|-----------|
| 2.4- LE RESENTI DES USAGERS-CLIENTS..... | 34 |
| 2.4.1 Méthodologie..... | 34 |
| 2.4.1.1 L'enquête de circulation..... | 34 |
| 2.4.1.2 Les réclamations clients..... | 34 |
| 2.4.2 Ressenti des usagers-clients à travers l'enquête de circulation..... | 34 |
| 2.4.3 Ressenti des usagers-clients à travers les réclamations..... | 35 |
| 2.5- LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS..... | 37 |
| 2.5.1 Méthodologie..... | 37 |
| 2.5.2 Effets observés sur les autres modes de transport..... | 37 |
| 2.5.2.1 Le rail..... | 37 |
| 2.5.2.2 La voie d'eau..... | 37 |
| 2.5.2.3 Le mode aérien..... | 37 |
| 2.5.3 Rappel des prévisions du dossier DUP..... | 38 |
| 2.5.4 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts..... | 38 |
| 3- L'ECONOMIE DE L'OPERATION | 39 |
| 3.1- LES COUTS DE CONSTRUCTION..... | 40 |
| 3.1.1 La notion de coût de construction au fil des étapes du projet..... | 40 |
| 3.1.1.1 Estimation de l'APS..... | 40 |
| 3.1.1.2 Estimation de la DUP..... | 40 |
| 3.1.1.3 Coût d'objectif..... | 40 |
| 3.1.1.4 Coût final de construction..... | 41 |
| 3.1.2 Les prévisions du dossier DUP..... | 41 |
| 3.1.3 Les coûts constatés..... | 41 |
| 3.1.4 Rapprochement entre prévisions et réalisations..... | 41 |
| 3.1.4.1 Les coûts de l'opération à ses différents stades..... | 41 |
| 3.1.4.2 Ecart entre coût final et coût d'objectif..... | 42 |
| 3.1.4.3 Ecart entre coût final et coût du dossier DUP..... | 42 |
| 3.1.4.4 Ecart entre coût d'objectif et coût du dossier DUP..... | 42 |
| 3.2- LES COUTS D'EXPLOITATION..... | 43 |
| 3.2.1 Les prévisions du dossier DUP..... | 43 |
| 3.2.2 Les coûts constatés..... | 43 |
| 3.2.3 Comparaison entre coût prévu et coût constaté..... | 43 |
| 3.3- LA RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE POUR LA COLLECTIVITE..... | 44 |
| 3.3.1 Principes généraux et définitions..... | 44 |
| 3.3.2 Bilan socio-économique prévisionnel..... | 44 |
| 3.3.3 Bilan socio-économique a posteriori..... | 44 |
| 3.3.3.1 Modalités de calcul a posteriori..... | 44 |
| 3.3.3.2 Résultats et comparaison avec le bilan prévisionnel..... | 45 |
| 3.3.3.3 Résultats détaillés..... | 46 |
| 3.4- LA RENTABILITE FINANCIERE POUR LE CONCESSIONNAIRE..... | 47 |
| 3.4.1 Les prévisions du dossier DUP..... | 47 |
| 3.4.2 Bilan a posteriori des coûts et des recettes..... | 47 |
| 3.4.2.1 Les coûts observés..... | 47 |
| 3.4.2.2 Les recettes observées..... | 47 |
| 3.4.2.3 Bilans coûts / recettes..... | 49 |

| | |
|---|-----------|
| 4- LES EFFETS SUR LES TERRITOIRES ET L'ECONOMIE LOCALE | 50 |
| 4.1- LES ACTIVITES ECONOMIQUES | 51 |
| 4.1.1 L'agriculture | 51 |
| 4.1.1.1 Méthodologie | 51 |
| 4.1.1.2 Présentation de l'activité agricole | 51 |
| 4.1.1.3 Effets d'A77 sur l'activité agricole | 53 |
| 4.1.1.4 Rappel des prévisions du dossier DUP | 54 |
| 4.1.1.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts | 55 |
| 4.1.2 Les zones d'activités | 56 |
| 4.1.2.1 Méthodologie | 56 |
| 4.1.2.2 Présentation générale du tissu de zones d'activités | 56 |
| 4.1.2.3 Effets sur les zones d'activités | 61 |
| 4.1.2.4 Rappel des prévisions du dossier DUP | 63 |
| 4.1.2.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts | 63 |
| 4.1.3 Le commerce | 64 |
| 4.1.3.1 Méthodologie | 64 |
| 4.1.3.2 Effets d'A77 sur les commerces | 64 |
| 4.1.3.3 Rappel des prévisions du dossier DUP | 70 |
| 4.1.3.4 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts | 70 |
| 4.1.4 Le tourisme et les activités de loisirs | 71 |
| 4.1.4.1 Méthodologie | 71 |
| 4.1.4.2 Présentation de l'activité touristique et des activités de loisirs | 72 |
| 4.1.4.3 Effets sur le tourisme et les activités de loisirs | 78 |
| 4.1.4.4 Rappel des prévisions du dossier DUP | 81 |
| 4.1.4.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts | 82 |
| 4.1.5 Les autres entreprises | 82 |
| 4.1.5.1 Méthodologie | 82 |
| 4.1.5.2 Effets sur l'organisation et l'activité des entreprises | 83 |
| 4.1.5.3 L'impact du chantier A77 sur les entreprises locales du secteur de la construction | 84 |
| 4.1.5.4 L'impact du chantier A77 sur le tissu local en matière d'hébergement et de restauration | 85 |
| 4.1.5.5 Rappel des prévisions du dossier DUP | 86 |
| 4.1.6 L'emploi | 86 |
| 4.1.6.1 Méthodologie | 86 |
| 4.1.6.2 Présentation de l'emploi et effets sur l'emploi | 86 |
| 4.1.6.3 Le cas particulier de l'impact du chantier A77 sur l'emploi local | 90 |
| 4.1.6.4 Le cas particulier de l'impact de l'exploitation de l'autoroute sur l'emploi local | 90 |
| 4.1.6.5 Effets sur l'emploi - synthèse | 90 |
| 4.1.6.6 Rappel des prévisions du dossier DUP | 90 |
| 4.2- L'IMMOBILIER ET LE FONCIER | 91 |
| 4.2.1 Méthodologie | 91 |
| 4.2.2 Effets d'A77 sur l'immobilier | 91 |
| 4.2.3 Rappel des prévisions du dossier DUP | 94 |
| 4.3- LES FINANCES PUBLIQUES | 95 |
| 4.3.1 Méthodologie et définitions | 95 |
| 4.3.2 Effets sur les finances des collectivités | 95 |
| 4.3.2.1 La taxe professionnelle | 95 |
| 4.3.2.2 La taxe foncière sur les propriétés bâties | 95 |
| 4.3.2.3 La taxe foncière sur les propriétés non bâties | 95 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 4.3.3 | Effets sur les finances de l'Etat (taxes spécifiques) | 96 |
| 4.3.4 | Rappel des prévisions du dossier DUP | 96 |
| 4.3.5 | Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts | 96 |
| 4.4- | L'ORGANISATION DE L'ESPACE | 97 |
| 4.4.1 | Méthodologie | 97 |
| 4.4.2 | Présentation générale du tissu démographique et de l'urbanisation | 97 |
| 4.4.2.1 | Répartition de la population | 97 |
| 4.4.2.2 | Constructions de logements | 99 |
| 4.4.3 | Effets d'A77 sur l'organisation de l'espace | 102 |
| 4.4.3.1 | Population et urbanisation | 102 |
| 4.4.3.2 | Structuration de la localisation des entreprises | 102 |
| 4.4.3.3 | Accessibilité du territoire et mobilités | 102 |
| 4.4.3.4 | L'autoroute A77, outil de promotion | 102 |
| 4.4.3.5 | Relations inter-territoriales et projets de développement | 102 |
| 4.4.4 | Rappel des prévisions du dossier DUP | 103 |
| 4.4.5 | Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts | 103 |
| 4.5- | LA QUALITE DE VIE DES RIVERAINS | 104 |
| 4.5.1 | Méthodologie | 104 |
| 4.5.2 | Effets sur la qualité de vie des riverains | 104 |
| 4.5.3 | Rappel des prévisions du dossier DUP | 107 |
| 4.5.4 | Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts | 107 |
| 5- | ANNEXES..... | 108 |
| 5.1- | LISTE DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE PREALABLE A LA DUP | 109 |
| 5.2- | LISTE DES ACTEURS « INSTITUTIONNELS » AVEC LESQUELS UN ENTRETIEN A ETE CONDUIT | 110 |
| 5.3- | LISTE DES ENTREPRISES (OU ASSIMILEES) AVEC LESQUELLES UN ENTRETIEN A ETE CONDUIT | 110 |
| 5.4- | GUIDE D'ENTRETIEN GENERAL POUR LES ACTEURS « INSTITUTIONNELS » | 111 |
| 5.5- | QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX MAIRES DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE PREALABLE A LA DUP | 112 |

Table des sigles

A : Autoroute

APRR : Autoroutes Paris Rhin Rhône

APS : Avant-Projet Sommaire

BIEN : Base d'Informations Economiques Notariales

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CDT : Comité Départemental du Tourisme

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire

CINP : Chambre des Notaires d'Ile-de-France

DDCCRF : Direction Départementale de la Concurrence de la Consommation et de la Répression des Fraudes

DDE : Direction Départementale de l'Equipement

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

F : Francs

Ha : Hectares (1 hectare = 10 000 m²)

HT : Hors Taxes

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

KF : Kilos Francs (abréviation normalisée pour « millier de francs »)

KM : Kilomètres

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

PERVAL : Base de données développée par la société Perval, filiale du Conseil Supérieur du Notariat

PK : Point Kilométrique

PME : Petites et Moyennes Entreprises

PMI : Petites et Moyennes Industries

PR : Point Routier

RGA : Recensement Général de l'Agriculture

RD : Route Départementale

RGP : Recensement Général de Population

RN : Route Nationale

SAEM : Société Anonyme d'Economie Mixte

SAPRR : Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

SAU : Surface Agricole Utilisée

SITADEL : Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les Locaux

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

STH : Surface Toujours en Herbe

TAT : Taxe d'Aménagement du Territoire

TGV : Train à Grande Vitesse

TP : Taxe Professionnelle

TTC : Toutes Taxes Comprises

UNEDIC : Union Nationale Interprofessionnelle pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce

VNF : Voies Navigables de France

ZA : Zone d'Activités

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZI : Zone Industrielle

Compte tenu du recoupement des périodes d'établissement du présent dossier et de transfert de gestion des routes nationales aux Conseils Généraux, la numérotation « RN » des axes routiers de l'aire d'influence de l'autoroute A77 a été maintenue (RN7, ...).

1- Présentation générale du bilan des effets socio-économiques de l'autoroute A77

1.1 – PROCEDURE ET OBJECTIFS DU BILAN LOTI

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 prévoit, dans son article 14, que les grands projets d'infrastructures font l'objet, après réalisation, d'un bilan de leurs résultats économiques et sociaux (bilan « LOTI »).

L'autoroute A77 Dordives – Cosne-sur-Loire a été mise en service le 17 novembre 1999 pour la section Dordives – Briare et le 19 juin 2000 pour la section Briare – Cosne-sur-Loire.

Avant la mise en service de l'autoroute, la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (ci-après « APRR ») a fait procéder à l'établissement de l'état-zéro (nommé également « point-zéro ») du contexte socio-économique de la zone d'influence de l'autoroute.

Par ailleurs APRR participe au pilotage et au financement d'un Observatoire économique de la Nièvre pour évaluer les effets économiques de l'autoroute A77, sections non concédées (sous maîtrise d'ouvrage DDE – Direction Départementale de l'Équipement) et sections concédées confondues.

L'objet du présent rapport est de présenter les résultats du bilan LOTI de l'autoroute A77 Dordives – Cosne-sur-Loire-Centre.

1.2– L'AUTOROUTE A77

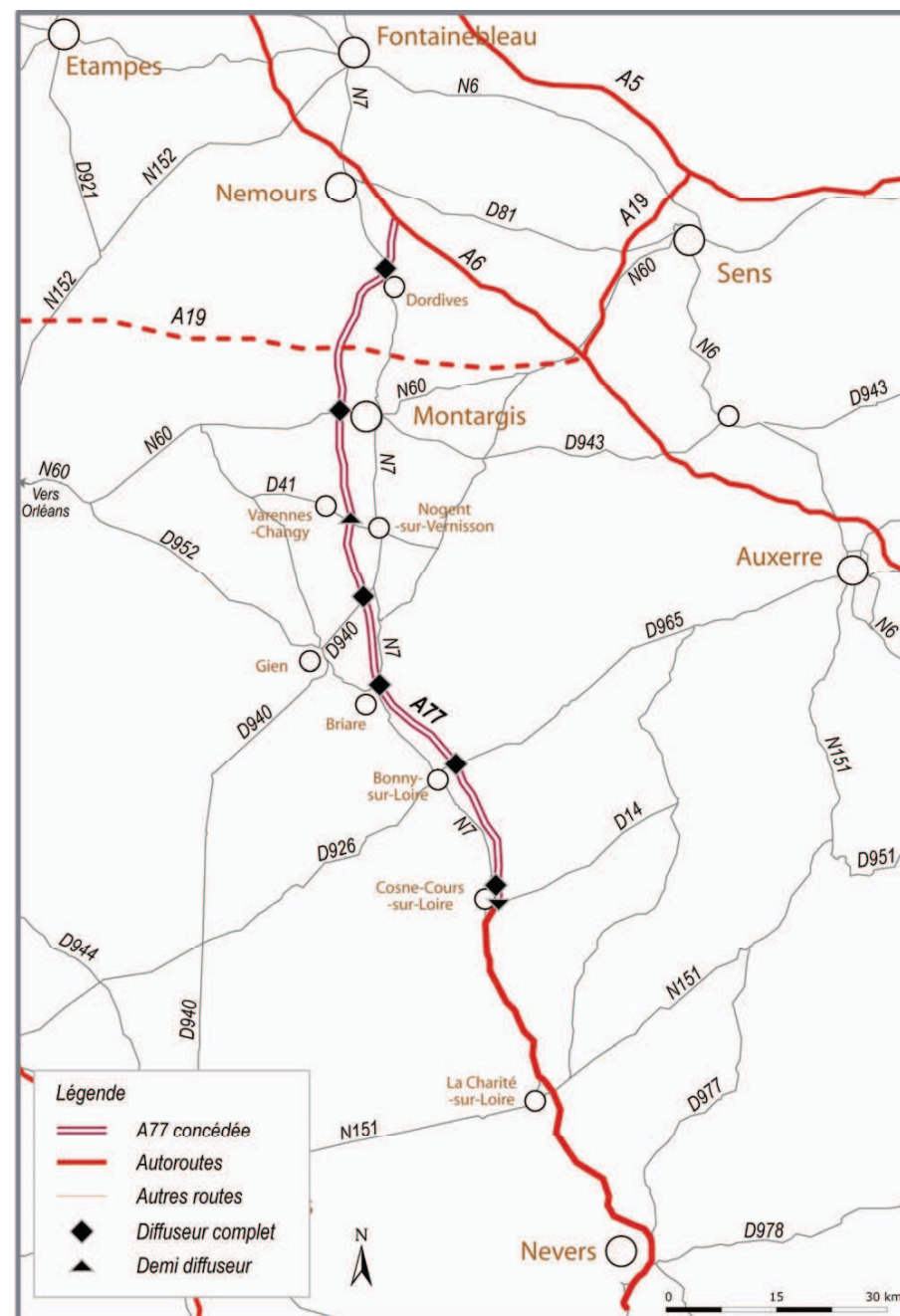
1.2.1 Tracé

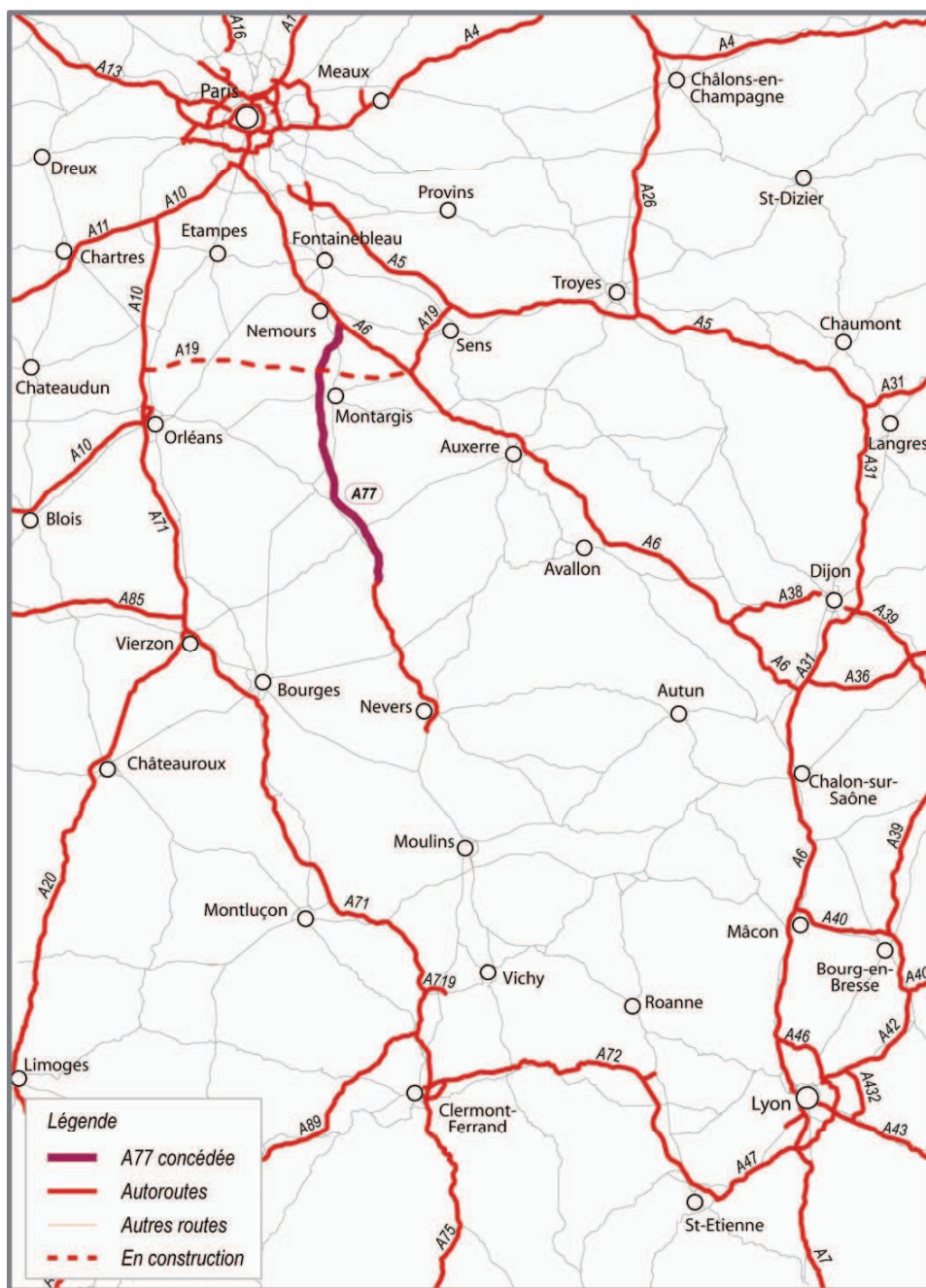
Le tracé de l'autoroute A77 débute au hameau de Rosiers en Seine-et-Marne et se termine aujourd'hui au sud de Nevers dans la Nièvre.

Le tronçon Dordives – Cosne-sur-Loire-Centre s'étend sur trois régions administratives (Ile-de-France, Centre et Bourgogne) et sur trois départements : sa longueur est de 95,5 km, dont 3,9 km en Seine-et-Marne, 74,3 km dans le Loiret et 17,3 km dans la Nièvre.

A son extrémité nord, l'autoroute A77 se raccorde à l'autoroute A6. Six diffuseurs et deux demi-diffuseurs permettent de relier l'autoroute au réseau routier existant. L'autoroute A77 se poursuit ensuite jusqu'à Nevers où elle est prolongée par la RN7. La section non concédée, entre Cosne-sur-Loire et Nevers, ne fait pas l'objet de la présente étude, ni la bretelle A6 – Dordives.

L'autoroute A77, dénommée « Autoroute de l'Arbre », est la première expérience d'aménagement global d'une autoroute autour d'un thème. L'automobiliste suit, tout au long de l'itinéraire, un fil vert, dont l'élément central est l'aire du Jardin des Arbres.





1.2.2 Objectifs de l'aménagement

Le Schéma Directeur Routier National, approuvé par le décret du 1^{er} avril 1992, prévoyait le prolongement de la bretelle autoroutière de Dordives par la construction d'une autoroute entre Dordives et Cosne-sur-Loire.

Cette autoroute était alors désignée sous le nom d'A67. Cette dénomination a été ultérieurement révisée pour devenir « A77 » (1995).

L'autoroute Dordives – Cosne-sur-Loire était considérée comme « un maillon important du réseau routier et autoroutier national en renforçant un axe historique entre Paris et le sud de la France par Nevers et vers Lyon ». Elle constituait « un axe de circulation important vers le centre et le sud de la France, relié au réseau vers l'Europe du nord, la région parisienne et les axes transversaux de l'Atlantique vers l'Europe centrale par les autoroutes A6 vers le nord et A160 [désormais A19] vers l'ouest et l'est ».

Le dossier d'enquête publique exposait comme suit les fonctionnalités de la nouvelle autoroute :
« L'itinéraire Dordives – Cosne-sur-Loire s'inscrit dans un schéma très structuré de voies existantes ou nouvelles. Son aménagement présente un intérêt :

International ou national

Il permettra la revalorisation de l'axe nord-sud entre Paris et Nevers vers Lyon ou le Massif Central. Compte tenu de la continuité des aménagements de la RN7 prévus au sud de Cosne-sur-Loire, cet axe sera rendu attractif pour l'acheminement d'un trafic de tourisme existant ou à venir, ainsi que pour la desserte de divers pôles d'activités jusqu'au sud de Nevers. L'ensemble de l'aménagement devrait par ailleurs décharger partiellement l'autoroute A6.

Régional

En assurant diverses relations interdépartementales :

- nord-sud : Loiret-Nièvre,
- radiales : Yonne-Loiret-Nièvre, Orléans-Nevers, Auxerre-Nevers.

Liaison avec et entre les pôles de moyenne importance que constituent Montargis, Gien et Cosne-sur-Loire, cet aménagement permettra un développement économique et touristique du Gâtinais, de la Puisaye et du Nivernais. Le rapprochement de Paris (1h à 1h30) renforcera les possibilités d'accès à un tourisme de fin de semaine et d'affaires ainsi qu'au développement d'activités économiques décentralisées.

Local enfin, en apportant une amélioration de la circulation locale, et une amélioration des conditions de vie dans les agglomérations et zones bâties le long de la Nationale 7 (réduction de certaines nuisances phoniques, augmentation de la sécurité des riverains, facilité d'accès, limitation de l'effet-coupe ...). »

1.2.3 Historique du projet

Dans le cadre des **études préliminaires**, plusieurs décisions antérieures relatives à l'autoroute A77 méritent d'être présentées :

- décret du Premier Ministre du 19 août 1986 approuvant la convention de concession passée entre l'Etat et APRR,
- inscription au CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) du 13 avril 1987,
- approbation de la bande des 1 000 mètres entre Dordives et Boismorand le 15 novembre 1988,
- approbation de la bande des 1 000 m entre Boismorand et Cosne-sur-Loire le 18 décembre 1990,
- A67 renommée A77 par la circulaire ministérielle du 31 juillet 1995.

L'**Avant-projet sommaire** a connu l'historique suivant :

- dossier d'Avant-projet Sommaire produit en octobre 1991,
- choix de la bande des 300 mètres par arrêté du 1^{er} avril 1992,
- dossier d'Avant-projet Sommaire approuvé par Décision ministérielle le 28 avril 1992.

Ensuite a été conduite l'**enquête préalable à la déclaration d'utilité publique** :

- enquête du 15 juin au 31 juillet 1992,
- rapport de la Commission d'Enquête le 18 septembre 1992,
- procès verbal de clôture de l'Instruction Mixte le 2 juillet 1993,
- Déclaration d'Utilité Publique par décret du 31 décembre 1993 publiée au journal officiel du 7 janvier 1994.

Le tronçon Dordives / Cosne-sur-Loire-Nord d'une longueur de 93,8 km a été concédé à la société APRR par décrets en date du 29 septembre 1994 et du 4 janvier 1996. La section Cosne-sur-Loire-Nord / Cosne-sur-Loire-Centre, d'une longueur de 1,7 km, a été intégrée à la concession d'APRR par l'avenant n°8 approuvé par décret du 29 décembre 1997.

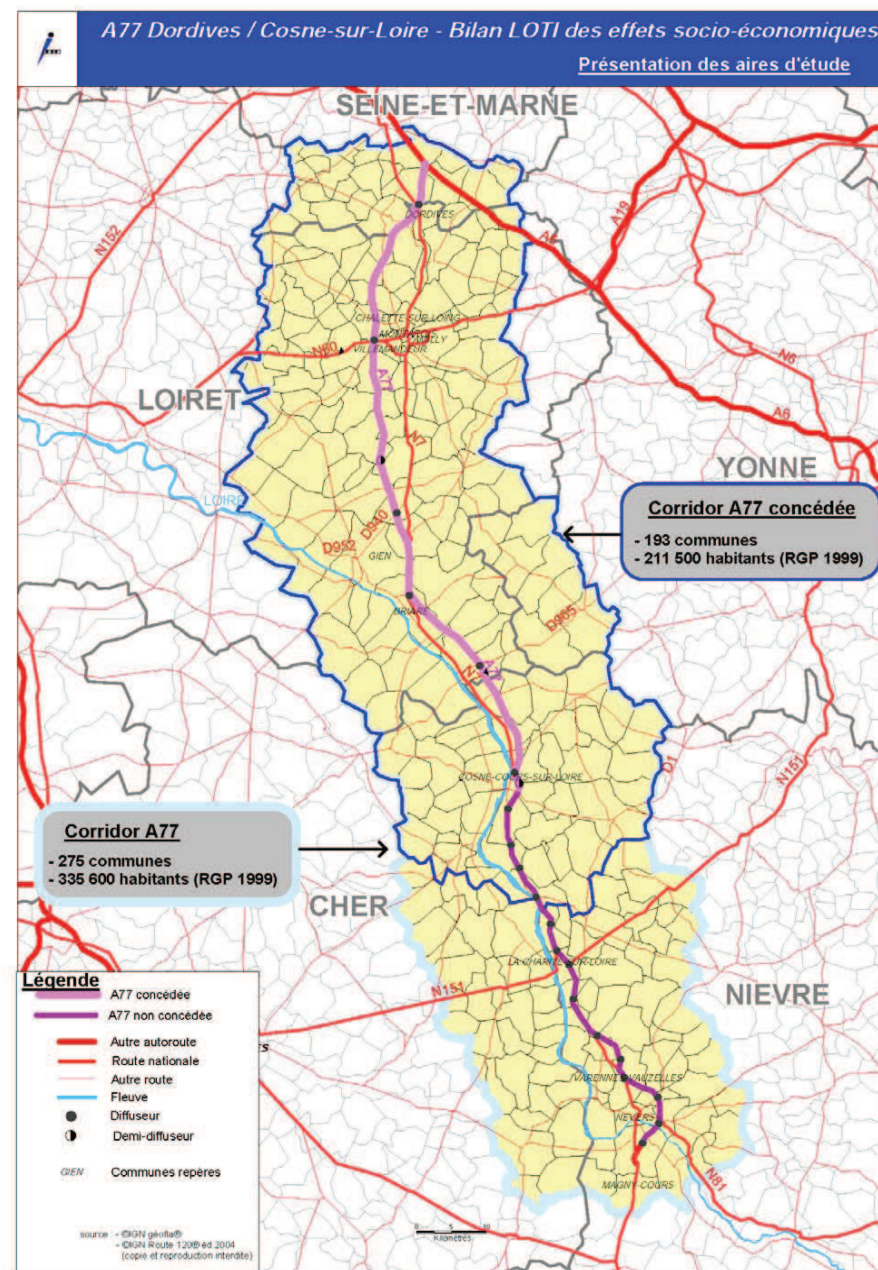
1.3- PRESENTATION GENERALE DE L'AIRE D'ETUDE

Les analyses des effets directs sur les territoires conduites dans le cadre du présent Bilan LOTI ont pris comme base une aire d'étude correspondant au corridor A77 qui comprend :

- dans sa partie nord, le corridor A77 concédée (193 communes),
- dans sa partie sud, le sud du corridor A77 correspondant à une portion de territoire desservi par A77 non concédée, allant jusqu'au sud de Nevers (82 communes).

Ainsi, cette aire d'étude empiète sur les départements de la Seine-et-Marne, de l'Yonne, du Loiret, de la Nièvre et du Cher.

Pour certains thèmes cependant, l'aire d'étude retenue est plus étendue : par exemple, pour évaluer les effets d'A77 en matière de trafics routiers, les analyses ont porté sur un large réseau comprenant en particulier les autoroutes A71 et A6.



1.4– METHODOLOGIE GENERALE ET ORGANISATION DU BILAN LOTI

Les effets socio-économiques de l'autoroute A77 sont exposés dans les chapitres suivants du présent dossier.

Ils sont présentés par thèmes, regroupés en trois familles :

- les effets sur la circulation routière et sur les transports :
 - les trafics routiers
 - la sécurité routière
 - les conditions de circulation (temps de parcours)
 - le ressenti des automobilistes
 - les autres modes de transport
- l'économie de l'opération :
 - les coûts de construction et d'exploitation
 - la rentabilité socio-économique pour la collectivité
 - la rentabilité financière pour le concessionnaire
- les effets sur les territoires et sur l'économie locale :
 - les activités économiques : agriculture, zones d'activités, commerce, tourisme et activités de loisirs, autres entreprises, emploi
 - l'immobilier et le foncier
 - les finances publiques
 - l'organisation de l'espace
 - la qualité de vie des riverains.

Chaque thème est traité selon la même démarche :

- cadrage méthodologique,
- mesure ou estimation des effets d'A77,
- rappel des prévisions indiquées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : « Autoroute A67 Dordives – Cosne-sur-Loire – Instruction mixte à l'échelon central – Notice explicative sommaire - Dossier d'enquête publique – Pièce E : Evaluation économique et sociale », Direction des Routes / Départements de Seine-et-Marne, du Loiret et de la Nièvre. Ce document est désigné ci-après sous le terme simplifié « le dossier DUP »,
- rapprochement entre effets attendus et effets constatés, et explication des éventuels écarts.

Les analyses se sont appuyées sur un dispositif méthodologique qui comprend notamment :

- une série d'entretiens en face-à-face auprès d'un échantillon représentatif de 34 acteurs institutionnels locaux (élus, administrations, organismes consulaires, associations, etc.) qui ont été

les plus directement concernés par le projet et/ou qui disposent d'une bonne connaissance du tissu socio-économique et institutionnel local, dont :

- une vingtaine correspondent à des acteurs qui avaient déjà été rencontrés, en 1998-1999, lors de l'établissement du point-zéro,
- une quinzaine d'entretiens supplémentaires.

Les entretiens ont porté de façon générale sur les points suivants :

- quels sont les facteurs explicatifs de l'évolution de la situation socio-économique de la zone d'étude, avant et après la mise en service d'A77, à travers les différents thèmes présentés ?
- que peut-on imputer de cette évolution à l'autoroute A77 ?
- une enquête postale afin de mettre en évidence la perception des effets d'A77 par les maires des 34 communes concernées par l'enquête préalable à la DUP. Les thèmes suivants ont été abordés : emploi, agriculture, zones d'activités, commerce, tourisme, finances locales, organisation de l'espace, aménagements et démarches de requalification, effets sur les entreprises, urbanisation.
- l'exploitation des résultats de trois vagues d'enquêtes de circulation réalisées en 1997 (RN7), 2001 (RN7 et A77) et 2005 (RN7 et A77).
- la réalisation de relevés de temps de parcours avant mise en service (1997) et après mise en service d'A77 (2006).
- l'exploitation d'une revue de presse locale constituée par APRR sur la période 1999-2004.
- une série d'entretiens auprès d'un échantillon d'entreprises de la zone d'étude, dont la plupart avaient déjà été interrogées lors de l'établissement du point-zéro, en 1998-1999.
- l'analyse de la bibliographie existante : rapports du point-zéro du Bilan LOTI, productions de l'Observatoire Economique de l'autoroute A77, etc.
- l'analyse et l'exploitation de différentes sources de données statistiques (classées ici par ordre alphabétique) : Agences de Développement, APRR, Chambres de Commerce et d'Industrie, Comités Départementaux du Tourisme, Conseils Généraux, Directions Départementales de l'Equipement, Directions Départementales de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes, INSEE, Ministère de l'Agriculture, Ministère de l'Economie et des Finances, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, sources notariales, UNEDIC, etc.
- un reportage photographique le long de la RN7 (Dordives – Cosne-sur-Loire), conduit une première fois en 1998-1999 et une seconde fois en 2005.

APRR et EGIS Mobilité remercient l'ensemble des acteurs institutionnels, économiques, politiques, les entreprises, commerçants, représentants de sites touristiques, les professionnels de l'immobilier pour leur accueil et leur contribution à la réalisation de cette mission. Une mention est signalée pour la collaboration particulière du Musée des Emaux de Briare, qui a bien voulu procéder à une enquête auprès de ses visiteurs pour évaluer leur origine géographique et le rôle joué par A77 dans l'accès au musée.

2- Les effets de l'autoroute A77 sur la circulation routière et sur les transports

2.1 – LES TRAFICS ROUTIERS

2.1.1 Méthodologie

Définitions et sigles :

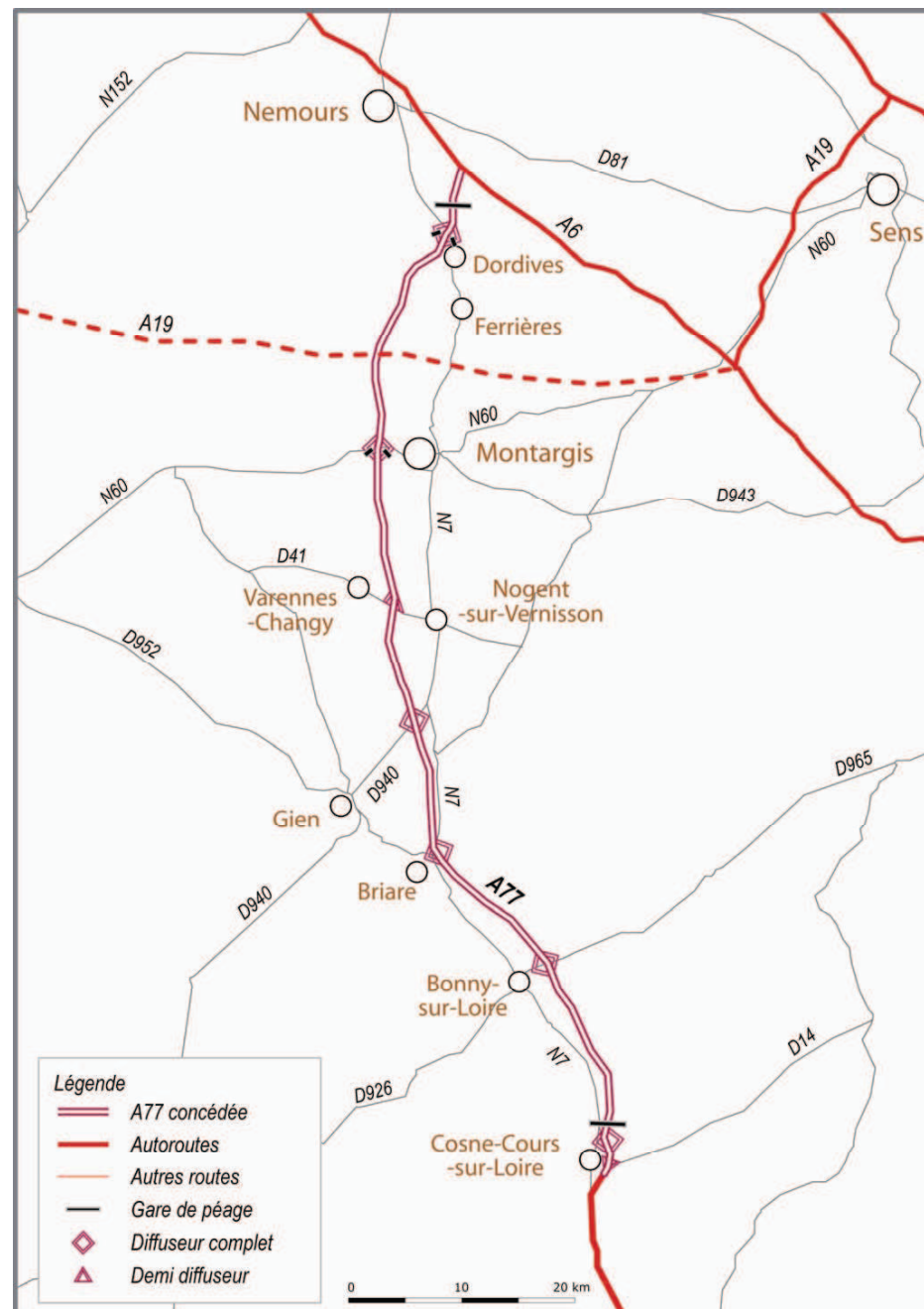
- O/D : origine / destination
- TMJA : trafic moyen journalier annuel (trafic total annuel divisé par 365) ; il peut être « un sens de circulation » ou « deux sens confondus »
- BPV : barrière pleine voie : barrière de péage sur la section courante d'une autoroute, par opposition à une gare sur diffuseur
- CDES : cellule départementale d'exploitation et de sécurité ; relevant des DDE (directions départementales de l'équipement jusqu'à fin 2006, ces services sont désormais passés sous l'autorité des départements)
- RD : route départementale
- RN : route nationale
- Situation de référence : situation qui aurait prévalu si un aménagement donné n'avait pas été réalisé (il s'agit donc, par construction, d'une situation hypothétique que l'on doit reconstituer)

Les analyses portant sur les trafics se sont appuyées sur différentes sources d'informations :

- les statistiques d'APRR relatives aux trafics de son réseau :
 - les trafics d'A77,
 - les trafics de ses autres autoroutes : A6 et A71,
- les statistiques de trafics de la RN7, produites par les CDES des départements du Loiret et de la Nièvre,
- trois études portant sur les flux routiers, conduites par le CETE de Lyon, dans le cadre de l'Observatoire Economique de la Nièvre, en 1997, en 2001 et en 2005.
 - « A77 – Observatoire économique de la Nièvre – Rapport point zéro en 1997 : situation actuelle du transport », CETE de Lyon pour DDE de la Nièvre / Scetauroute, novembre 1997 ;
 - « A77 – Observatoire économique de la Nièvre – Rapport point 1 en 2005 », CETE de Lyon pour DDE de la Nièvre / APRR, février 2002 ;
 - « A77 – Observatoire économique de la Nièvre – Rapport final point 2 2005 », CETE de Lyon pour DDE de la Nièvre / APRR, 4 août 2006.

Dans les deux premiers cas, les données disponibles sont de trois types :

- des données exprimées en TMJA (trafic moyen journalier annuel),
- des données exprimées en trafics moyens journaliers mensuels, pour chacune des mois de l'année,
- des données exprimées en trafic journalier.



Les études réalisées par le CETE de Lyon ont comporté en particulier des enquêtes de circulation (de type origine / destination). Les localisations des enquêtes O/D et leurs jours de réalisation sont les suivants :

- en 1997 : sur la RN7 au niveau de trois postes :
 - un jour ouvrable de mars,
 - un samedi de juin (week-end),
 - un samedi de juillet (été),
 - un samedi d'octobre (week-end),
- en 2001 : sur A77 à la BPV de Myennes et à la même hauteur sur la RN7 (entre Bonny et Cosne) :
 - un jour ouvrable du printemps,
 - un vendredi de juin (week-end),
 - un samedi de juillet (été),
- en 2005 : sur A77 à la BPV de Myennes et à la même hauteur sur la RN7 (entre Bonny et Cosne) :
 - un mardi de juin (jour ouvrable),
 - une fin de journée de vendredi et une matinée de samedi de juin (week-end)
 - un samedi de juillet (été).

2.1.2 Les prévisions du dossier DUP

En matière de trafics, les évaluations du dossier DUP étaient les suivantes (p.235).

« (...) en l'an 2000, l'autoroute A77 supportera un trafic de l'ordre de 9 500 à 14 500 véhicules par jour selon les tronçons soit :

- 14 500 entre Dordives et Montargis
- 13 500 entre Montargis et la RD940
- 9 500 au-delà jusqu'à Briare
- 11 500 entre Briare et Cosne-sur-Loire.

Au même horizon, la RN7 drainera un trafic résiduel que l'on peut estimer à environ :

- 15 000 véhicules par jour entre Dordives et Montargis
- 9 à 10 000 véhicules par jour entre Montargis et la RD940
- de l'ordre de 4 000 véhicules par jour jusqu'à Briare
- de 6 000 à 8 000 véhicules par jour jusqu'à Cosne-sur-Loire.

La mise en service de l'autoroute se traduira par un accroissement sensible du trafic que l'on peut globalement estimer sur l'axe à plus de 40% par rapport au trafic de 1988. (...)

Les évaluations précédentes sont portées de 11 500 à 18 000 véhicules par jour selon les tronçons (...) en l'an 2010. Ces évaluations constituent une hypothèse basse. Avec un taux de progression de trafic plus important (4 à 5% par an) le trafic atteindra 14 500 à 22 500 véhicules par jour selon les tronçons en 2010. »

L'examen de l'étude de trafic de l'APS conduit à corriger et préciser les éléments ci-dessus.

Ainsi, les prévisions de trafics en 2000 et 2010, pour le scénario bas et pour le scénario haut, sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Prévisions de trafic de l'autoroute A77 (scénario IV), en TMJA

| Section Autoroute A77 | Scénario bas | | Scénario haut | |
|--------------------------------|--------------|--------|---------------|--------|
| | 2000 | 2010 | 2000 | 2010 |
| Dordives – Montargis | 14 400 | 17 600 | 17 100 | 22 500 |
| Montargis – RD940 | 13 400 | 16 400 | 15 900 | 21 000 |
| RD940 – RD47 | 9 300 | 11 400 | 10 900 | 14 400 |
| RD47 – RD965 | 11 100 | 13 500 | 13 000 | 17 000 |
| RD965 – Cosne-sur-Loire | 11 500 | 14 000 | 13 500 | 17 600 |

Source : Autoroute A67 Liaison Rosiers – Cosne-sur-Loire – Avant Projet Sommaire – Dossier de synthèse – Pièce K – Etude de trafic et bilan économique généralisé, octobre 1991

Les trafics résiduels de la RN7 sont en réalité indiqués pour l'année 2010. La formulation adoptée dans l'APS est la suivante :

- « environ 15 000 véhicules/jour 2 sens entre Dordives et Montargis
- de 9 000 à 10 000 véhicules/jour 2 sens entre Montargis et la RD940
- de l'ordre de 4 000 véhicules/jour 2 sens jusqu'à Briare
- moins de 6 000 véhicules/jour 2 sens de Briare à Bonny
- près de 8 000 véhicules/jour jusqu'à Cosne. »

On constate que cette formulation, qui vise à présenter sous forme de fourchettes des données relatives à deux scénarios de croissance générale des trafics (hypothèse basse et hypothèse haute), n'est pas très précise. Aussi, dans la suite du présent chapitre, et pour les besoins des analyses, on sera conduit à interpréter ces données.

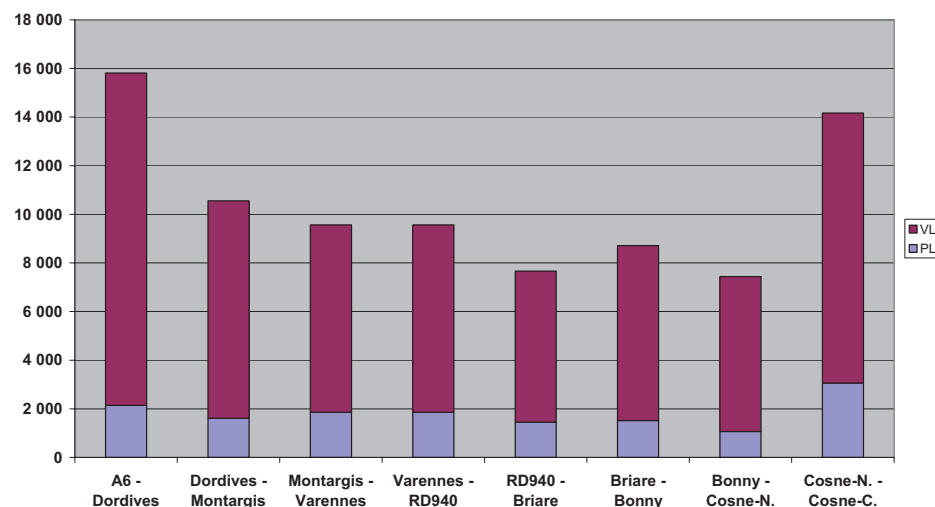
En terme de fonctionnalité, le dossier DUP prévoyait que (p.235) "l'aménagement autoroutier entre Dordives et Cosne-sur-Loire permettra à l'axe de retrouver une vocation d'itinéraire direct entre Paris et Lyon et constituera un itinéraire "bis" d'allègement de l'A6 lors des grands départs de week-ends et de vacances. Pour le tronçon Dordives – Cosne-sur-Loire, la RN7 perdra une part importante de trafic de transit au profit de l'autoroute, elle assurera ainsi une meilleure fonction de desserte des agglomérations qu'elle traverse."

2.1.3 Les trafics observés

2.1.3.1 Les trafics de l'autoroute A77

Les trafics observés cinq ans après la mise en service d'A77 sont représentés sur le diagramme ci-dessous, section par section, du nord au sud (étant entendu que la section A6-Dordives de l'autoroute A77 ne relève pas, formellement, du présent bilan LOTI).

A77 : trafics 2005 par section (TMJA)



Au total, ces trafics correspondent à une intensité kilométrique de près 9 500 véhicules/jour et de près de 9 150 quand on exclut la section bif. A6/A77 – Dordives (ex-bretelle de Dordives). Cette valeur est à rapprocher de l'intensité kilométrique moyenne sur l'ensemble du réseau concédé à APRR qui était de 24 000 véhicules/jour en 2005.

En fait, en 2005, les trafics d'A77 varient entre 7 500 et 10 500 véhicules par jour (TMJA), si l'on excepte les sections extrêmes (A6-Dordives qui était déjà en service avant 1999, et qui constituait une petite antenne d'A6, et Cosne-Nord – Cosne-Centre qui est libre de péage et constitue une courte section du contournement de Cosne-sur-Loire, qui était également en service).

On note que les trafics sont décroissants du nord (A6) au sud jusqu'à la section RD940 - Briare, puis qu'ils sont de nouveau croissants¹ au sud de celle-ci. Ceci s'explique par la conjonction de deux facteurs :

- la présence des pôles générateurs de trafics que constituent les bourgs de Gien et de Briare aux deux extrémités de cette section,
- la présence de deux axes routiers départementaux sécants qui supportent des niveaux de trafics relativement élevés, dont une partie non négligeable correspond à des trafics à longue distance.

¹ La baisse de trafic relevée sur la section Bonny – Cosne correspond à une fuite localisée de trafic : une fraction des véhicules "contournent" par la RN7 la barrière pleine voie de Myennes pour éviter d'acquitter le péage.

La proportion des poids lourds (PL) sur A77 est indiquée ci-dessous, section par section.

Taux de poids lourds sur A77 en 2005, selon la section

| Section | %PL |
|---------------------------|-----|
| A6 – Dordives | 14% |
| Dordives – Montargis | 15% |
| Montargis – Varennes | 19% |
| Varennes - RD940 | 19% |
| RD940 – Briare | 19% |
| Briare – Bonny | 17% |
| Bonny - Cosne-Nord | 14% |
| Cosne-Nord – Cosne-Centre | 22% |

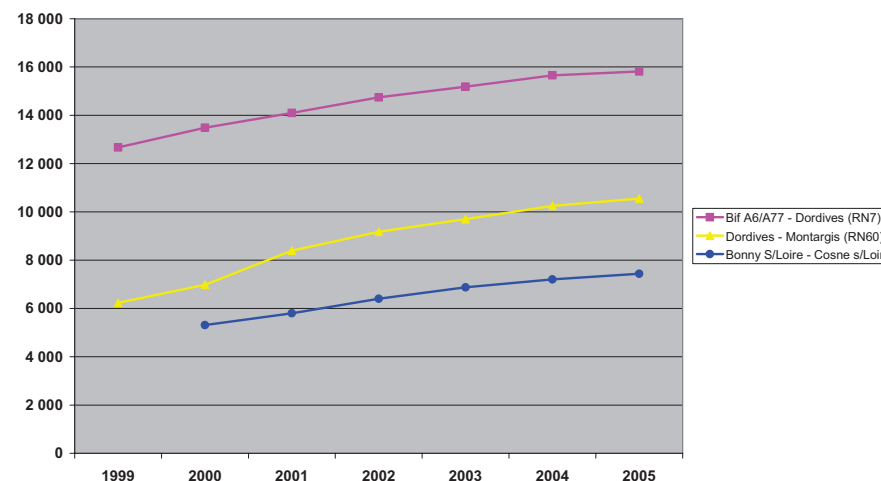
Source : d'après APRR (Exploitation)

En moyenne sur l'ensemble de l'autoroute A77, le taux de poids lourds ressortait à 17%². Ce taux est un peu en retrait par rapport au taux moyen de 19% observé en 2005 sur l'ensemble du réseau concédé à APRR³.

2.1.3.2 Les évolutions des trafics d'A77

L'évolution dans le temps des trafics des sections dont les trafics sont connus avec le plus de précision est représentée sur le graphique ci-dessous.

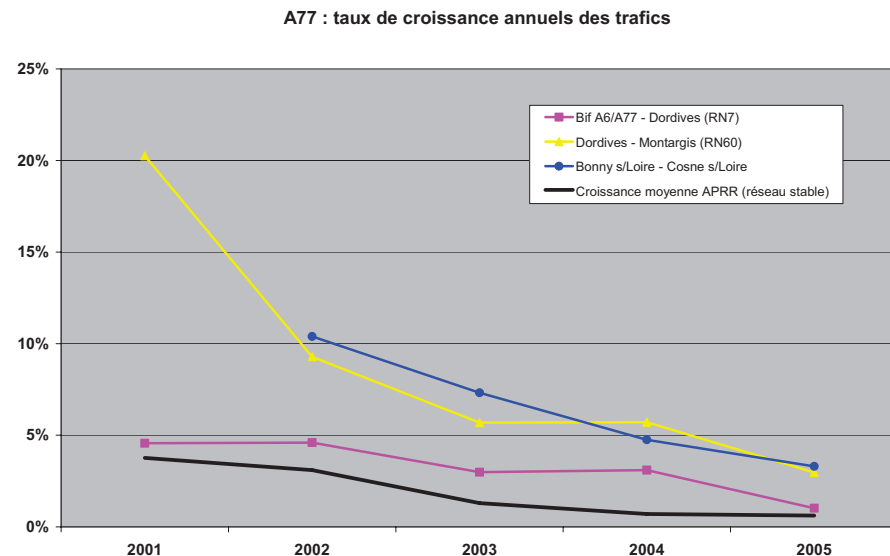
A77 : évolutions des trafics de 1999 à 2005 (TMJA)



² Le taux est identique selon que l'on considère ou pas, dans les calculs, la bretelle de Dordives.

³ Réseau APRR hors AREA.

On constate sur le graphique suivant que les taux de croissance annuels des trafics enregistrés sur A77 entre 1999 et 2005 sont toujours supérieurs à la croissance moyenne des trafics de l'ensemble du réseau concédé à APRR⁴.



Cependant, le rythme de la croissance des trafics d'A77 diminue avec les années et il se rapproche tendanciellement du taux moyen enregistré sur le réseau APRR. Cette évolution dans le temps du taux de croissance des trafics sur A77 traduit le phénomène de montée en charge que l'on observe classiquement sur les nouvelles autoroutes en service : les reports vers la nouvelle infrastructure sont progressifs, particulièrement pour la fraction des trafics se reportant depuis des itinéraires éloignés.

2.1.3.3 Les trafics sur la RN7

L'évolution dans le temps des trafics des sections de la RN7 situées dans le Loiret est représentée sur le graphique suivant⁵.

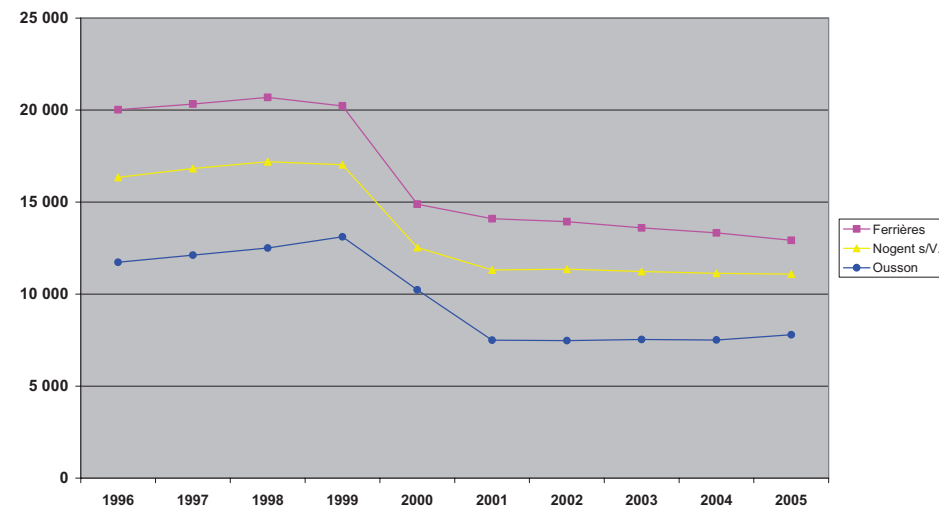
La localisation des postes de comptages est la suivante :

- Ferrières : entre Dordives et Montargis,
- Nogent-sur-Vernisson : entre Montargis et la RD940 (qui dessert Gien),
- Ousson-sur-Loire : immédiatement au sud de Briare.

⁴ Pour l'ensemble du réseau concédé à APRR (hors AREA), on retient comme indicateur moyen le taux de croissance de l'intensité kilométrique à réseau dit "stable".

⁵ Pour la Nièvre, on ne dispose pas de données pour une section de la RN7 doublée par A77. Une station de comptage automatique est implantée sur la RN7 à hauteur de La Charité-sur-Loire, mais cet emplacement est situé au sud de l'extrémité méridionale de l'autoroute concédée.

RN7 : évolution des trafics des sections du Loiret (TMJA)



On retrouve ici le fait que les reports de trafics vers A77 ont mis plusieurs années à se concrétiser.

A compter de 2001 (première année pleine d'exploitation d'A77 complète), on fait le constat suivant :

- la croissance des trafics est quasiment nulle à Nogent-sur-Vernisson : l'autoroute A77 absorbe la totalité de la croissance de trafic du corridor ;
- les trafics sont tendanciellement décroissants à Ferrières : ici, non seulement l'autoroute absorbe la totalité de la croissance du corridor, mais elle continue de détourner du trafic depuis la RN7.

Dans les deux cas, ceci se traduit par un taux de capture de l'autoroute qui augmente d'année en année. Mais la différence de constat au nord et au sud de l'agglomération de Montargis laisse penser que le taux de capture des automobilistes circulant entre Montargis et A6 (et la région Parisienne etc.) croît plus rapidement que celui des usagers empruntant A77 de bout-en-bout.

2.1.3.4 L'origine des trafics d'A77

Les trafics d'A77 peuvent être de trois types :

- Des trafics reportés depuis la RN7 parallèle,
- Des trafics reportés depuis d'autres axes, essentiellement les deux axes autoroutiers nord-sud qu'A77 est susceptible de concurrencer (A6 et A71),
- Des trafics induits : il s'agit de véhicules qui ne se seraient pas déplacés en l'absence d'A77 (ou qui se seraient déplacés moins souvent).

a – Les trafics reportés depuis la RN7

Pour connaître les volumes de trafics reportés de la RN7 vers A77, il convient d'évaluer les niveaux de trafics qui auraient circulé sur la RN7 sur la période 2001-2005 en l'absence d'autoroute (trafics dit "de référence").

Cette évaluation est conduite comme suit :

- on retient comme étalon le rythme de croissance des trafics observés sur l'ensemble des routes nationales de France (source : série chronologique des véhicules x kilomètres annuels sur l'ensemble des RN, établi par le SETRA) ;
- on compare à cet étalon le rythme de croissance relevé sur la RN7 pendant les années précédant la mise en service d'A77 ; cette comparaison est menée sur plusieurs sections de la RN7 (celles où sont implantés des postes de comptages automatiques : Ferrières, Nogent et Ousson) ; on constate que le rythme de croissance sur la RN7 présente un différentiel par rapport à la moyenne nationale, variable selon la section considérée ;
- on fait l'hypothèse que, si A77 n'avait pas été mise en service en 1999-2000, les trafics de la RN7 auraient continué de croître, sur le moyen terme (horizon 2004/2005), avec le même différentiel de croissance par rapport à la tendance nationale qu'avant 1999-2000 ; connaissant de source SETRA la croissance effective des trafics en moyenne nationale de 1998 à 2005, on en déduit les trafics de référence sur la RN7 sur cette même période.

Dans le cas d'espèce, l'application de cette méthode montre qu'avant 1999-2000 :

- à Ferrières, la croissance des trafics de la RN7 était plus faible que la croissance moyenne enregistrée sur le réseau routier national (voir le tableau ci-dessous),
- et que sur les sections situées plus au sud, la croissance des trafics était proche (Nogent) ou supérieure (Ousson) à celle du réseau routier national.

Taux de croissance comparés des trafics sur la RN7 et sur la moyenne des RN de France pour deux périodes antérieures à la mise en service d'A77

| Période | 1996 - 1998 |
|-----------------------------------|-------------|
| RN7 à Ferrières | + 3,4% |
| RN7 à Nogent-sur-Vernisson | + 5,2% |
| RN7 à Ousson-sur-Loire | + 6,6% |
| Ensemble des RN de France | + 4,7% |

Source : d'après la CDES 45 pour la RN7 et d'après le SETRA pour l'ensemble des RN

Dans ces conditions, on retient ici les hypothèses suivantes pour les taux de croissance sur la RN7 entre 1998 et 2004/2005 en situation de référence (c'est-à-dire si A77 n'avait pas été réalisée) : à Ferrières, les trafics auraient crû comme environ 0,6 fois la croissance moyenne nationale, à Nogent, environ 1,1 fois et à Ousson, environ 1,4 fois.

Taux de croissance moyen des trafics du réseau routier national de France (année N / N-1)

| Année | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Ensemble des RN de France | + 2,2% | + 0,6% | + 1,8% | + 1,7% | + 1,2% | + 1,0% | + 0,0% |

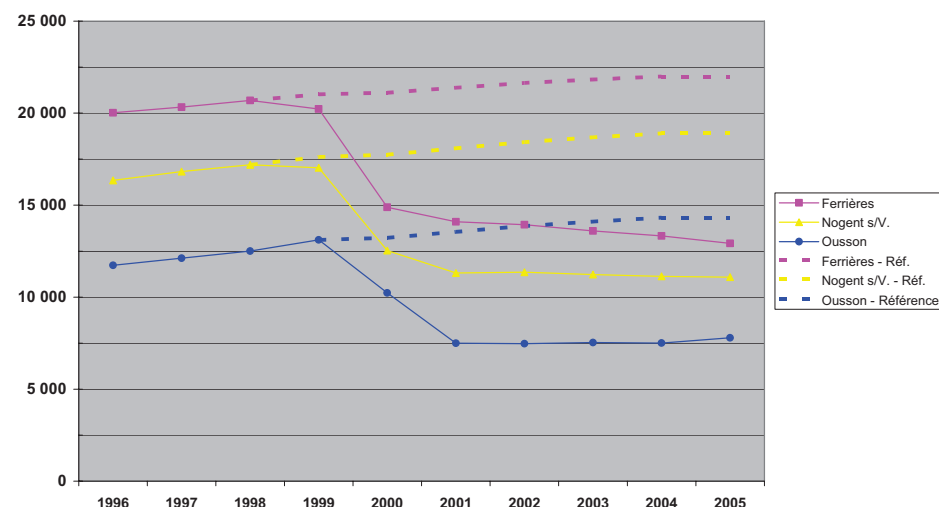
Source : d'après le SETRA.

Compte tenu des croissances des trafics effectivement enregistrées entre 1998 et 2005 sur l'ensemble du réseau routier national (tableau ci-dessus), on en déduit les courbes de trafics de référence de la RN7, figurées en pointillés sur le graphique ci-après. Par solde entre les trafics effectivement observés sur la RN7 et les trafics de référence, on déduit que les reports depuis la RN7 vers l'autoroute A77 sont les suivants en 2004, soit après quatre années pleines d'exploitation de l'ensemble de la nouvelle autoroute :

- 8 500 véhicules par jour entre Dordives et Montargis,
- 7 750 véhicules par jour entre Montargis et le RD940 (Boismorand),
- 6 750 véhicules par jour entre Briare et Bonny-sur-Loire ⁶.

Nota : on a retenu ici l'année 2004 plutôt que l'année 2005 car cette dernière est doublement atypique : elle a été marquée par une croissance très faible des trafics (forte hausse des tarifs des carburants à la pompe résultant de l'envolée des prix internationaux du pétrole) et par les effets de la mise en service, en décembre 2004, du viaduc de Millau sur l'itinéraire alternatif A71+A75.

RN7 : mise en évidence de l'ampleur des reports de trafics vers A77 (TMJA)



Dès lors, compte tenu des niveaux de trafics enregistrés sur les sections correspondantes de l'autoroute A77, on en dérive (voir le tableau ci-dessous) qu'en 2004 les trafics d'A77 qui ne proviennent pas de la RN7 seraient de l'ordre de 1 500 à 1 700 véhicules par jour (TMJA).

On vérifie ensuite que ces estimations sont bien compatibles avec l'évolution des trafics, entre 1998 et 2004, sur la bretelle pré-existante d'A77 entre A6 et Dordives (dite « bretelle de Dordives ») que la section Dordives – Cosne est venue prolonger vers le sud.

⁶ On ne se prononce par ici sur la section Bonny - Cosne dans la mesure où les enquêtes de circulation montrent que des usagers d'A77 sortent de l'autoroute (quand ils circulent dans le sens nord-sud, ou y entrent dans le sens sud-nord) au diffuseur hors péage de Bonny-sur-Loire pour éviter d'acquitter le péage à la BPV de Myennes.

Estimation de l'origine des trafics de l'autoroute A77 en 2004 (TMJA) – valeurs arrondies à la 50^{aine}

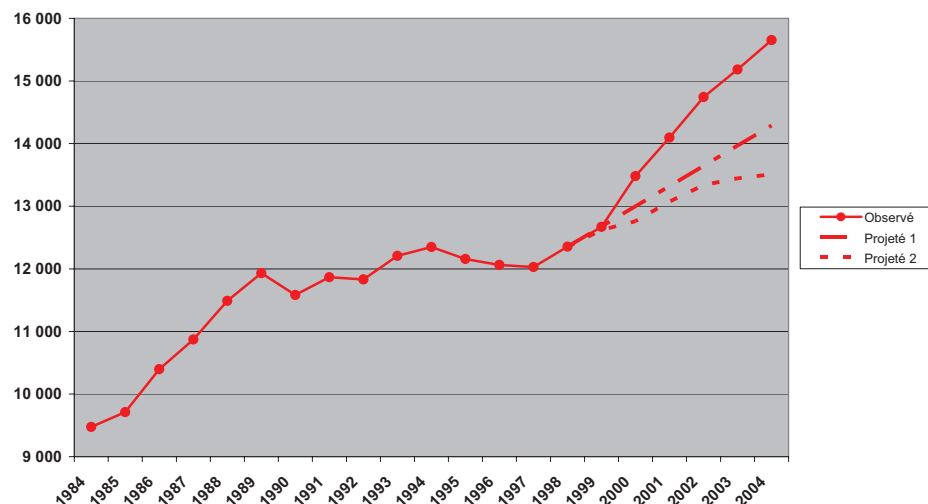
| Section | Trafics d'A77 | Dont reportés de la RN7 | Dont autres |
|----------------------|---------------|-------------------------|-------------|
| Dordives - Montargis | 10 250 | 8 500 | 1 750 |
| Montargis – RD940 | 9 500 | 7 750 | 1 750 |
| Briare - Bonny | 8 250 | 6 750 | 1 500 |

Source : Calculs

Le graphe ci-dessous se rapporte aux trafics de la bretelle de Dordives. Il présente, d'une part, les trafics effectivement observés de 1984 à 2004 et, d'autre part, deux courbes de projections à compter de 1998, qui cherchent à approcher les niveaux de trafic de la bretelle si la section Dordives – Cosne n'avait pas été réalisée: la première prolonge linéairement la croissance du trafic relevée entre 1997 et 1998 ; la seconde retient pour chaque année de 1998 à 2004 un taux de croissance dérivé du taux de croissance moyen observé sur le réseau autoroutier concédé à APRR (par application d'un coefficient multiplicatif de 0,66 correspondant au ratio entre les croissances de trafics 1997-1998 relevés sur la bretelle (+2,7%) et sur l'ensemble du réseau concédé à APRR (+4,1%, à réseau stable) .

En 2004, les écarts entre le trafic observé et les trafics projetés selon les deux méthodes sont respectivement de 1 350 véh/j et de 2 150 véh/j : l'estimation de 1 750 véh/j, établie plus haut, du nombre des véhicules circulant en 2004 sur A77 Dordives – Montargis qui ne sont pas reportés depuis la RN7, se situe exactement au centre de cette fourchette. Ceci conforte cette estimation, qui correspondrait au nombre de véhicules générés, sur la bretelle, par la mise en service d'A77 Dordives – Cosne.

Bretelle de Dordives - Trafics TMJA - 1984 - 2004



b – Les trafics reportés des autoroutes A6 et A71

Pour évaluer les volumes de trafics reportés vers A77 depuis les autoroutes A6 et A71, on utilise deux méthodes :

- la première consiste à analyser les évolutions des séries chronologiques des trafics de sections pertinentes des deux autoroutes "concurrentes" d'A77, pour une période encadrant les années 1999/2000 qui correspondent aux mises en services d'A77 :
 - les sections "Diffuseur de Nemours / Le Puy (bifurcation A77/A6)" et "Le Puy / Diffuseur de Courtenay" sur A6,
 - la section "Saint-Amand Montrond / Forêt de Tronçais" sur A71,
- la seconde consiste à exploiter l'une des questions posées en 2005 aux automobilistes circulant sur A77 et franchissant la BPV de Myennes, dans le cadre de l'enquête O/D menée par le CETE de Lyon (voir section **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**) ; la question était la suivante "Avez-vous hésité à prendre un autre itinéraire ?".

b1 – Analyse des séries chronologiques

b11 – Analyse des séries chronologiques pour A71

On rapproche ici l'évolution dans le temps de la croissance annuelle des trafics relevée sur la section "Saint-Amand Montrond / Forêt de Tronçais" et l'évolution de la croissance moyenne des trafics sur le réseau autoroutier concédé à APRR. Pour cette dernière, on retient l'évolution de l'intensité kilométrique (tous véhicules) à réseau dit "stable".

Le tableau ci-dessous montre clairement que jusqu'en 1999, la croissance des trafics sur cette section d'A71 a été sensiblement plus forte que celle observée en moyenne sur le réseau APRR ; et qu'à partir de 1999, le phénomène s'inverse ; ainsi, au total, les trafics ont crû comme suit :

- entre 1992 et 1999 : +31% sur A71 contre +19% en moyenne du réseau APRR,
- entre 1999 et 2004 : +10% sur A71 contre +11% sur le réseau APRR.

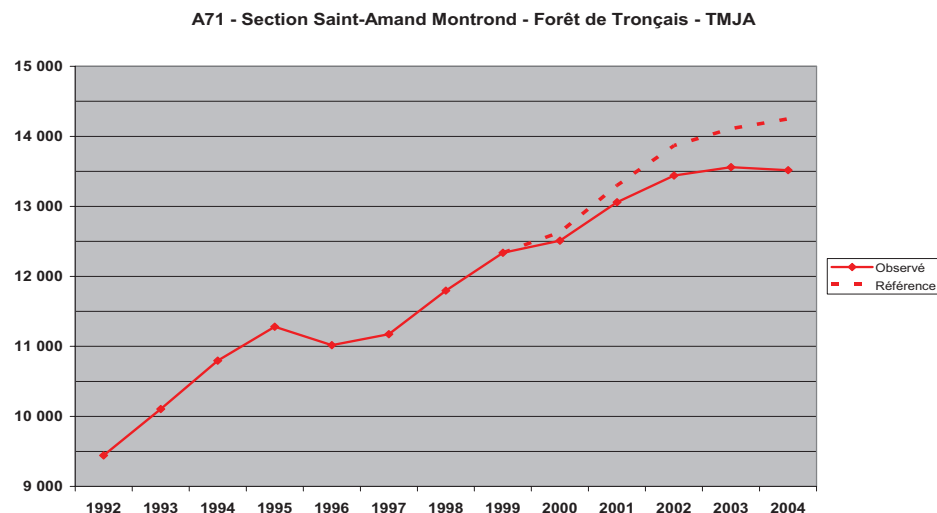
Taux de croissance comparé des trafics sur la RN7 et sur la moyenne des RN de France (année N / N-1)

| Année | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A71 "St-Amand Montrond / Forêt de Tronçais" | +7,0% | +6,8% | +4,5% | -2,3% | +1,4% | +5,6% | +4,6% | +1,4% | +4,4% | +2,9% | +0,9% | -0,3% |
| Ensemble du réseau autoroutier APRR | +5,0% | +3,1% | +1,9% | -1,3% | +1,8% | +4,1% | +3,3% | +1,7% | +3,8% | +3,1% | 1,3% | 0,7% |

Source : d'après APRR (Exploitation)

Comme précédemment pour les analyses relatives aux trafics de la N7, on retient ici l'hypothèse qu'en l'absence d'A77, les trafics d'A71 auraient continué de croître avec le même différentiel (par rapport à la croissance du réseau APRR) que celui qui était observé avant 1999, dans la mesure où les mises en services des nouvelles sections de l'axe A71-A75 ont continué à un rythme similaire à celui de la période précédente.

Dans ces conditions, les trafics de référence sont représentés sur le graphique ci-après (en pointillés).



La comparaison des deux courbes (trafics observés et trafics de référence) montre que le déficit de trafic en 2004 représente environ 750 véhicules par jour (TMJA). Ce déficit de trafic correspondrait aux véhicules qui se sont reportés depuis A71 vers A77.

b12 – Analyse des séries chronologiques pour A6

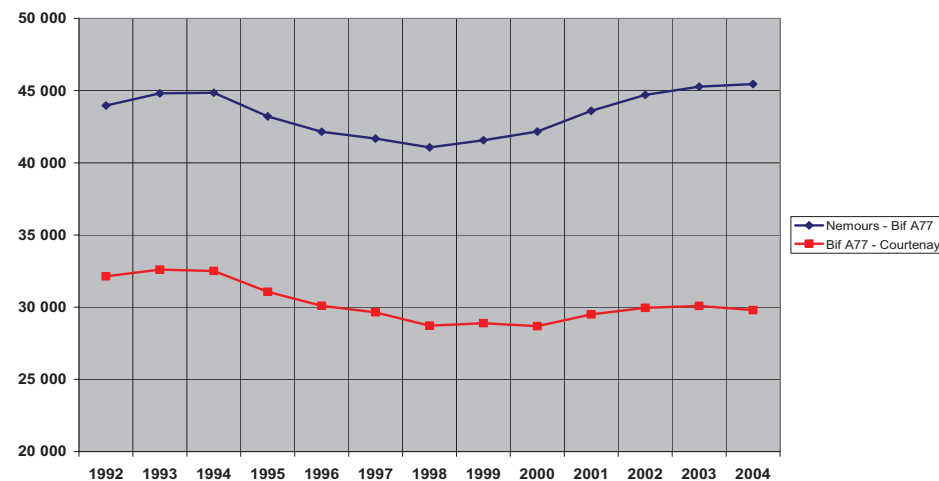
La configuration du noeud A6/A77 autorise seulement les mouvements Paris ↔ Lyon et Paris ↔ A77 (le mouvement Lyon ↔ A77 étant impossible).

Dans ces conditions, on rapproche ici les évolutions dans le temps des croissances annuelles des trafics relevées sur les deux sections d'A6 situées respectivement directement au nord et directement au sud de cette bifurcation.

Le graphique ci-après visualise les deux courbes correspondantes sur la période comprise entre 1992 et 2004. A la lecture du graphique, on fait le double constat suivant :

- jusqu'en 1999, les tendances des deux courbes sont similaires,
- à compter de 1999, la croissance des trafics au sud de la bifurcation est sensiblement plus faible que celle des trafics au nord de la bifurcation.

A6 - Trafics de part et d'autre de Bif. A77 - TMJA



Pour évaluer l'impact d'A77 sur les trafics d'A6 au sud de la bifurcation, on doit prendre en compte le fait qu'à compter de 1999 la section située au nord de la bifurcation supporte des trafics additionnels qui résultent de la mise en service d'A77 :

- les trafics reportés depuis A71, dont le volume en 2004 a été estimé précédemment (section b11),
- les trafics reportés d'autres axes (autres qu'A71 et A6),
- les éventuels trafics induits.

Dès lors, l'approche est la suivante :

- on détermine quel aurait été, pour la section située au nord de la bifurcation A6/A77, le taux de croissance totale des trafics entre 1998 et 2004 si l'on déduit des trafics 2004 les volumes de trafic reportés depuis A71 d'une part (750 véh/jour) et le trafic induit et les trafics reportés d'autres axes d'autre part (1 000 véh/jour⁷) ; le trafic résultant est le trafic qui aurait circulé sur la section "nord" en situation de référence 2004 (absence d'A77) ;
- on applique au trafic 1998 de la section située au sud de la bifurcation A6/A77 la croissance totale ainsi déterminée ; on obtient ainsi le trafic qui aurait circulé sur la section "sud" en situation de référence 2004 ;
- on peut alors considérer que, pour la section "sud" (située directement au sud de la bifurcation A6/A77), l'écart entre ces trafics de référence 2004 et les trafics 2004 effectivement observés (les premiers étant supérieurs aux seconds) représente les volumes de trafics qui se sont reportés vers A77 depuis A6 au sud de la bifurcation A6/A77.

⁷ Ce trafic est obtenu par différence entre le trafic d'A77 de la section Dordives / Montargis qui n'est pas reporté depuis la RN7 (1 750 véh/j – voir plus haut) et le trafic reporté depuis A71 (750 véh/j).

Il est difficile de distinguer, dans les véhicules qui ne sont pas reportés depuis A71, la part des trafics induits.

En effet, techniquement, dans le cas d'espèce, on ne dispose d'aucun moyen pour déterminer par le calcul ce niveau de trafic induit⁸. Cependant, qualitativement, on peut raisonnablement estimer que l'ampleur des trafics induits est relativement faible. Deux raisons militent en ce sens :

- avant l'aménagement d'A77, les niveaux de trafics pouvaient être élevés sur la RN7 à certaines périodes, mais cette route nationale présentait de bonnes caractéristiques (plusieurs sections à trois voire quatre voies, alignements droits, etc.) ; l'induction étant fonction du degré d'amélioration des conditions de circulation, elle se situe très probablement, dans le cas du corridor N7/A77, dans le bas de la fourchette ;
- par ailleurs, l'éventuelle induction ne devrait avoir porté que sur des déplacements émis ou reçus par le corridor de la RN7 (entre Dordives et le sud de la Nièvre), car les trafics de transit (typiquement entre le nord de la France d'une part et le sud) disposaient d'alternatives autoroutières ou quasi-autoroutières de qualité (axes A6/A7 et A71/A75).

Par ailleurs, les différents entretiens conduits avec les acteurs locaux dans le cadre du présent Bilan n'ont pas suggéré un accroissement significatif de la mobilité dans le corridor.

Dans ces conditions, le trafic induit ne saurait représenter plus de 5% du trafic du corridor N7/A77 (hors reports depuis A71 et A6). On retient ici une valeur indicative de 3%, soit un volume de trafic induit d'environ 500 véhicules / jour (TMJA)⁹.

Les tableaux ci-dessous détaillent les valeurs numériques correspondant au déroulement de la méthode décrite ci-dessus, d'abord pour la section "nord", puis pour la section "sud".

A6 - Section Nemours – Bif. A6/A77 : reconstitution des trafics de référence 2004 (TMJA)

| Année | 1998 | 2004 | 2004 / 1998 |
|--|--------|---------|-------------|
| Situation observée | 41 070 | 45 450 | + 10,7% |
| Ajustement 1 (reportés d'A71 vers A77) | | - 750 | |
| Ajustement 2 (autres reportés + induits) | | - 1 000 | |
| Situation de référence reconstituée | 41 070 | 43 700 | + 6,4% |

A6 – Section Bif. A6/A77 - Courtenay : reconstitution des trafics de référence 2004 (TMJA)

| Année | 1998 | 2004 | 2004 / 1998 |
|--------------------------------------|--------|--------|-------------|
| Situation observée | 28 720 | 29 800 | + 3,8% |
| Situation de référence reconstituée | 28 720 | 30 550 | + 6,4% |
| Solde (reportés d'A6 "sud" vers A77) | | - 750 | |

Source : Calculs

⁸ Sauf à conduire une enquête très lourde, et très délicate méthodologiquement, auprès des usagers d'A77.

⁹ Application de 3% à un trafic journalier d'environ 18 000 véhicules/jour.

Nota : La croissance totale des trafics sur A6 entre Nemours et Courtenay ressort ainsi, en situation de référence, à +6,4% entre 1998 et 2004. Elle est sensiblement inférieure à la croissance moyenne des trafics du réseau APRR (à réseau "stable"), qui a été de + 14,6% sur la même période. Cette hiérarchie s'explique par les reports de trafics progressifs depuis l'autoroute A6 vers l'autoroute A5 (elle-même progressivement ouverte au trafic entre 1994 et 1995), particulièrement après la mise en service d'A19 Sens-Courtenay en novembre 1997.

Au final, la méthode conduit à une évaluation des trafics reportés depuis A6 (au sud du nœud A6/A77) vers A77 d'environ 750 véhicules/jour en 2004 (TMJA).

b2 – Exploitation de l'enquête de circulation de 2005

L'enquête de circulation a été menée à la hauteur de la BPV de Myennes, c'est-à-dire à l'extrémité sud de l'autoroute A77 concédée. Elle a été conduite à plusieurs périodes représentatives des conditions d'usage du corridor RN7/A77 : un jour de semaine, un vendredi soir, un jour d'été.

Les réponses "Oui, A71" et "Oui, A6" à la question "Avez-vous hésité à prendre un autre itinéraire ?" à chacune des trois périodes-types sont résumées dans le tableau suivant. On a ensuite procédé à une agrégation des réponses (sommes pondérées sur les 365 jours de l'année) de sorte à produire une réponse représentative du TMJA.

A77 – Enquêtes de circulation à la BPV de Myennes en 2005 : proportion de réponses "Oui, A71" et "Oui, A6" à la question "Avez-vous hésité à prendre un autre itinéraire ?"

| Période | Oui, A71 | Oui, A6 |
|--------------------------------|----------|---------|
| Jour de semaine | 10,2 % | 6,4% |
| Vendredi | 9,1 % | 5,4 % |
| Jour d'été | 10,8 % | 5,0 % |
| Jour moyen annuel (estimation) | 9,5 % | 5,5 % |

Source : Enquête 2005 du CETE de Lyon (estimation pour le JMA)

En première analyse, ces résultats n'apparaissent pas cohérents avec les conclusions résultant de l'exploitation des séries chronologiques de trafics, en effet :

- le tableau ci-dessus indique que le nombre de véhicules reportés depuis A71 serait supérieur de 75% environ au nombre de véhicules reportés depuis A6 ;
- alors qu'à l'inverse les analyses chronologiques concluent que les véhicules reportés depuis A6 seraient du même ordre de grandeur que ceux reportés depuis A71.

Toutefois, cette apparente incohérence s'explique très probablement par les positions relatives d'A6, A77 et A71 :

- compte tenu de la proximité d'A6 et A77, il existe un ensemble de territoires situés au nord de la barrière de péage de Myennes dont l'accès a été fortement facilité par l'ouverture d'A77 (en particulier la Puisaye, qui constitue une destination importante pour les propriétaires de nombreuses résidences secondaires venant d'Ile-de-France, du nord de la France ou de l'Europe du nord),
- ce qui n'est pas le cas, ou quasiment pas, pour les territoires desservis par A77 et A71.

Compte tenu des volumes de trafics finalement relativement limités en jeu, il est tout à fait raisonnable d'envisager que dans la partie nord d'A77 les trafics reportés depuis A6 aient le même poids que ceux reportés depuis A71, mais qu'ils deviennent minoritaires dans sa partie sud, comme l'indique le tableau ci-dessous.

Estimation du nombre de véhicules reportés depuis A6 et A71, au nord et au sud d'A77 (TMJA)

| Localisation | Détail | Reportés depuis A71 | Reportés depuis A6 |
|---------------------------------------|---|---------------------|--------------------|
| Au droit de la BPV de Dordives | Total | 750 | 750 |
| | Dont ayant une destination au nord de Myennes | ε | 300 |
| Au droit de la BPV de Myennes | Total | 750 | 450 |

Source : Interprétation des données disponibles

On vérifie bien qu'au droit de la BPV de Myennes les trafics reportés d'A6 et d'A71 représentent 1 200 véhicules par jour (TMJA), ce qui est compatible avec le trafic de 1 115 véhicules par jour en 2005 qui résulte du calcul $(9,5\% + 5,5\%) \times 7\,440 = 1\,115$ ¹⁰.

2.1.3.5 A77 et les pointes de trafic

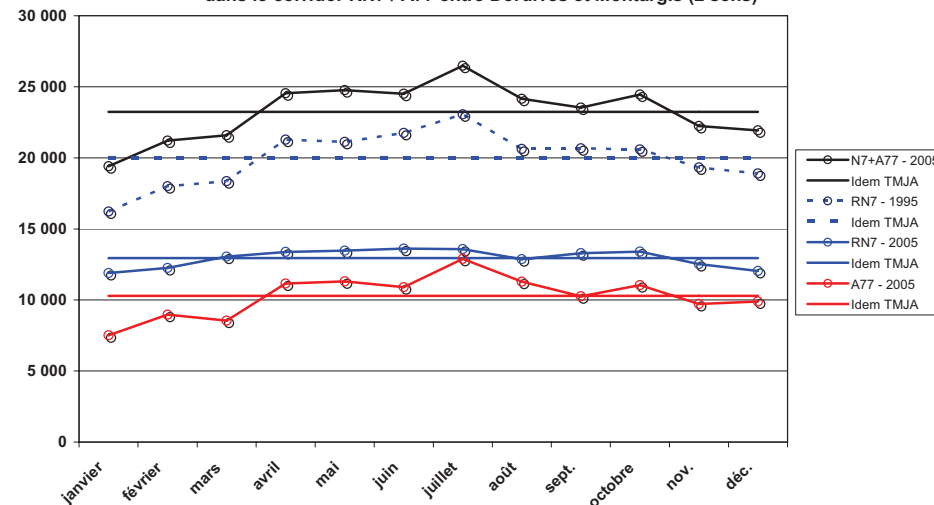
Le graphe ci-après montre clairement que l'autoroute A77 absorbe les pointes de trafics que supportait précédemment la RN7.

En effet, ce graphique représente les niveaux moyens des trafics journaliers, mois par mois, relevés dans le corridor de la RN7 entre Dordives et Montargis, avant (1995) et après (2005) mise en service d'A77.

On constate d'abord sur les deux courbes du haut que, à dix ans d'écart, la distribution de ces trafics moyens journaliers mensuels n'a pas changé : en effet, la forme de la courbe de la RN7 en 1995 se retrouve exactement dans la courbe consolidée RN7+A77 en 2005. De fait, en 1995 le trafic journalier moyen de juillet de la RN7 est supérieur de 15% au trafic moyen journalier annuel ; l'écart est de 14% en 2005 dans le corridor RN7+A77.

En revanche, en 2005, on note que le trafic moyen journalier mensuel varie peu au cours de l'année (la courbe s'éloigne peu de la ligne horizontale représentant le TMJA) ; le trafic moyen journalier de juillet est ainsi supérieur de seulement 5% au TMJA. A l'inverse, la même année, sur A77 les variations saisonnières sont marquées et le trafic moyen journalier de juillet est supérieur de 25% au TMJA.

Profil mensuel des trafics journaliers en 1995 et en 2004 dans le corridor RN7 / A77 entre Dordives et Montargis (2 sens)



Comme le montre le tableau ci-dessous, ce phénomène se retrouve également sur la section Montargis / Briare et, manifestement, également au sud de Briare.

Valeur prise par le ratio « (Trafic moyen journalier mensuel de juillet) / (TMJA) »

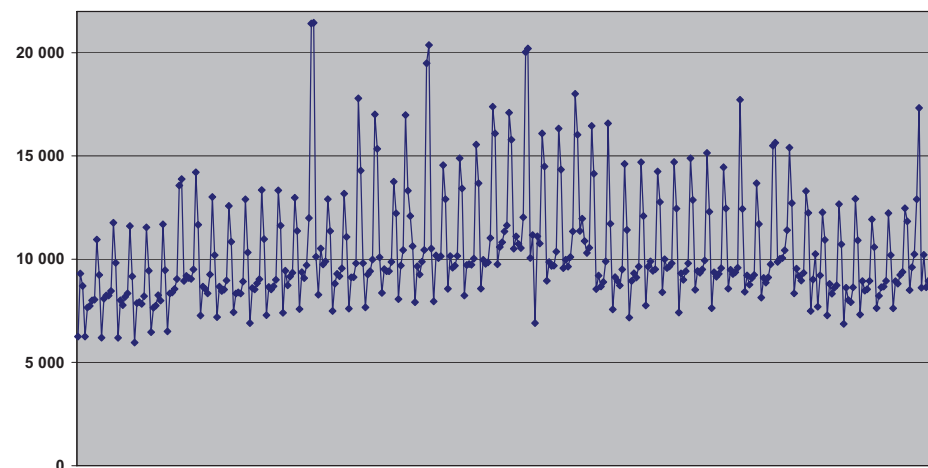
| Localisation | 1995 | 2005 | | |
|-------------------------------|------|------|------|---------|
| | RN7 | RN7 | A77 | RN7+A77 |
| Dordives / Montargis | 1,15 | 1,05 | 1,25 | 1,14 |
| Montargis / Briare | 1,14 | 1,11 | 1,28 | 1,19 |
| Briare / Bonny-s/Loire | 1,27 | nd | 1,30 | nd |

Source : d'après la CDES 45 pour la RN7 et d'après APRR (Exploitation) pour A77

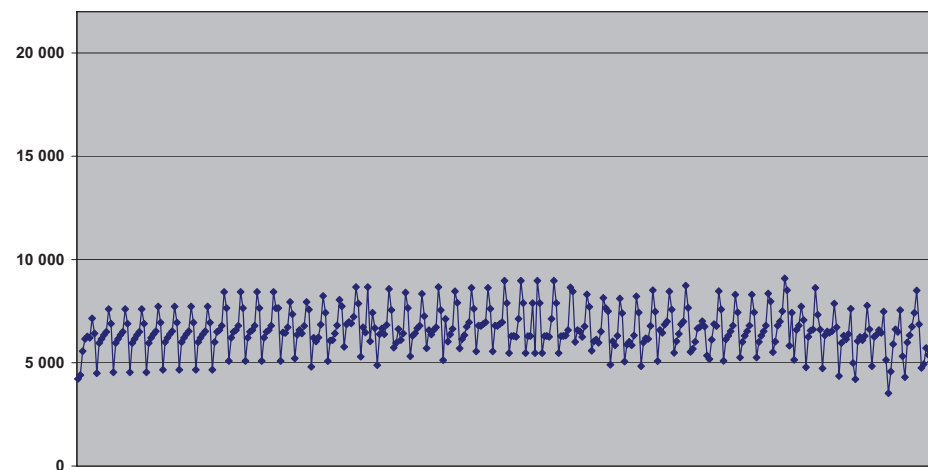
¹⁰ 7 440 est le trafic 2005 de la BPV d'A77 (TMJA) ; 9,5% est la proportion des véhicules enquêtés en 2005 à la BPV de Myennes ayant déclaré avoir hésité à prendre A71 et 5,5% est celle ayant déclaré avoir hésité à prendre A6.

Les analyses ci-dessus menées sur des moyennes mensuelles sont confortées si l'on examine les trafics journaliers des 365 jours de l'année.

RN7 - Ferrières - Trafic journalier en 1998 - Sens Paris -> Nevers
du 1^{er} janvier au 31 décembre

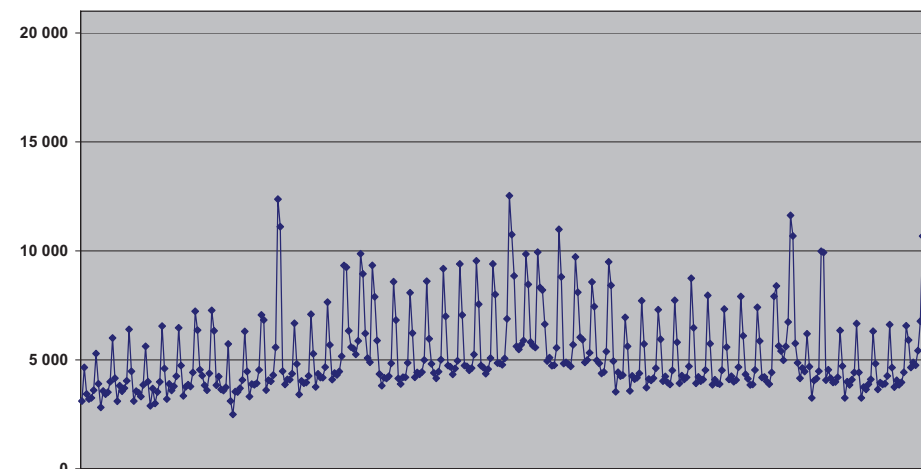


RN7 - Ferrières - Trafics journaliers en 2005 - Sens Paris -> Nevers
du 1^{er} janvier au 31 décembre



Ainsi, le rapprochement des deux courbes ci-dessus montre bien que la mise en service d'A77 a non seulement réduit le niveau général des trafics mais qu'elle a également supprimé les pointes. Et le graphe ci-dessous confirme que les pointes sont désormais observées sur A77.

A77 - Dordives/Montargis - Trafics journaliers en 2005 - Sens Paris -> Nevers
du 1^{er} janvier au 31 décembre



De fait, comme le montre le tableau ci-dessous, près de la moitié (45%) des véhicules circulant sur A77 sont des véhicules en transit (venant ou allant, au nord, d'A6 ou au-delà et allant ou venant, au sud, de Cosne-sur-Loire ou au-delà).

Composition des trafics d'A77 selon leur couple entrée/sortie sur l'autoroute, en 2004

| 2004 | Montargis | Varennnes | Gien | Briare | Bonny | Myennes | Total |
|------------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|------------|-------------|
| A6 | 12% | 3% | 13% | 3% | 2% | 45% | 76% |
| Dordives | 0% | 0% | 2% | 0% | 0% | 0% | 3% |
| Montargis | | 0% | 1% | 0% | 2% | 3% | 5% |
| Varennnes | | | | | | | |
| Gien | | | | 2% | 0% | 1% | 3% |
| Briare | | | | | 6% | 6% | 11% |
| Bonny | | | | | | 2% | 2% |
| Total | 12% | 3% | 15% | 5% | 10% | 55% | 100% |

Clé de lecture du tableau : la valeur de 6% dans la cellule située au croisement de la ligne « Briare » et de la colonne « Bonny » signifie que 6% du nombre total de véhicules ayant circulé sur A77 en 2004 sont entrés sur l'autoroute à Briare et en sont sortis à Bonny (ou inverse).

Source : Estimation d'après l'enquête O/D 2005 du CETE de Lyon et d'après les statistiques APRR (Exploitation)

2.1.4 Rapprochement entre prévisions et réalisations

2.1.4.1 Le constat

Comme cela est indiqué précédemment (section 0), les formulations du dossier DUP en matière de prévision de trafics demandent à être précisées. Le rapport relatif aux trafics du dossier d'études d'avant-projet sommaire, qui a alimenté la rédaction du dossier DUP, fournit ainsi des données prévisionnelles détaillées, qui sont rappelées dans le tableau ci-dessous.

Prévisions APS des trafics de l'autoroute A77 selon l'horizon et selon l'hypothèse de croissance générale des trafics dans le corridor (trafics exprimés en TMJA)

| Horizon | Horizon 2000 | | Horizon 2010 | |
|-------------------------|--------------|------------|--------------|------------|
| Hypothèse de croissance | Hyp. basse | Hyp. haute | Hyp. basse | Hyp. haute |
| Dordives - Montargis | 14 400 | 17 100 | 17 600 | 22 500 |
| Montargis - RD940 | 13 400 | 15 900 | 16 400 | 21 000 |
| RD940 - Briare | 9 300 | 10 900 | 11 400 | 14 400 |
| Briare - Bonny | 11 100 | 13 000 | 13 500 | 17 000 |
| Bonny - Cosne-sur-Loire | 11 500 | 13 500 | 14 000 | 17 600 |

Source : Autoroute A67 Liaison Rosiers – Cosne-sur-Loire – Avant Projet Sommaire – Dossier de synthèse – Pièce K – Etude de trafic et bilan économique généralisé, octobre 1991

Il n'est pas possible de rapprocher les trafics relevés en 2000 sur A77 des prévisions 2000 pour deux raisons :

- la mise en service complète de l'autoroute n'est intervenue qu'en juin 2000
- la montée en charge des trafics a duré plusieurs années, comme cela a été mis en évidence plus haut (section 2.1.3.2).

En revanche, l'année 2005, intermédiaire entre les horizons 2000 et 2010, constitue une année indiquée pour procéder à un rapprochement entre trafics prévisionnels et trafics observés. C'est la dernière année connue (en termes de données de trafics routières et autoroutières) lors de l'établissement du présent bilan LOTI ; et, par ailleurs, l'analyse de l'évolution des trafics de l'autoroute montre que ces derniers ont quasiment atteint leur rythme de croisière (fin du phénomène de montée en charge).

Les trafics prévisionnels à l'horizon 2005 sont déterminés par interpolation linéaire des trafics prévus en 2000 d'une part et en 2010 d'autre part.

Le tableau ci-après met en évidence qu'en 2005, soit cinq ans après la mise en service, les trafics observés sur A77 sont inférieurs d'un tiers aux trafics prévisionnels « bas » et de près de la moitié aux trafics prévisionnels « hauts ».

Autoroute A77 : Rapprochement entre trafics prévus (scénario IV) et trafics observés en 2005 (TMJA)

| Section de l'autoroute | Prévisions de trafics APS | | Trafics observés | Ecart relatif observé/prévu | |
|-------------------------|---------------------------|------------|------------------|-----------------------------|--------------|
| | Hyp. basse | Hyp. haute | | / Hyp. basse | / Hyp. haute |
| Dordives - Montargis | 16 000 | 19 800 | 10 560 | -34% | -47% |
| Montargis - RD940 | 14 900 | 18 450 | 9 570 | -36% | -48% |
| RD940 - Briare | 10 350 | 12 650 | 7 660 | -26% | -39% |
| Briare - Bonny | 12 300 | 15 000 | 8 710 | -29% | -42% |
| Bonny - Cosne-sur-Loire | 12 750 | 15 550 | 7 440 | -42% | -52% |

Source : d'après le rapport « A67 – APS – Pièce K », octobre 1991, pour les prévisions, et d'après APRR (Exploitation), pour les trafics observés

2.1.4.2 Les explications

Classiquement, les recherches d'explication ont porté dans deux directions :

- Le niveau total des trafics dans le corridor RN7 / A77
- Le taux de capture des trafics par la nouvelle autoroute.

a – Analyse du niveau total de trafic dans le corridor RN7/A77

Comme cela a été mis en évidence plus haut en section 0, les dossiers DUP et APS n'indiquent pas de manière précise les niveaux de trafic prévisionnels sur la RN7 en 2000 et 2010. On est donc amené, par croisement des éléments fragmentaires contenus dans ces documents et des données chiffrées fournies dans ces mêmes documents (trafics d'A77 en 2000 et 2010 par section, taux de croissance des trafics dans les deux scénarios d'évolution générale des trafics), à procéder à une estimation des trafics résiduels prévisionnels de la RN7.

Estimation des trafics résiduels prévisionnels de la RN7 en 2005 (scénario IV), en TMJA

| Section de la RN7 | Scénario bas | Scénario haut |
|-------------------------|--------------|---------------|
| Dordives – Montargis | 13 250 | 16 450 |
| Montargis – RD940 | 8 650 | 10 700 |
| RD940 – RD47 | 3 650 | 4 500 |
| RD47 – RD965 | 5 225 | 6 350 |
| RD965 – Cosne-sur-Loire | 7 075 | 8 550 |

Source : d'après les éléments communiqués dans la pièce K du dossier d'APS de l'autoroute A67 (octobre 1991)

On en dérive ensuite, par sommation avec les trafics prévisionnels d'A77, l'estimation des trafics prévisionnels du corridor RN7+A77 en 2000 et en 2010. Par interpolation linéaire, on en déduit une estimation des trafics prévisionnels 2005 du corridor que l'on peut rapprocher des niveaux de trafics effectivement relevés en 2005.

Corridor N7/A77 : Rapprochement entre trafics prévus et trafics observés en 2005 (trafics TMJA, arrondis à la centaine)

| Section du corridor | Prévisions de trafics APS * | | Trafics observés | Ecart relatif observé/prévu | |
|-------------------------|-----------------------------|------------|------------------|-----------------------------|--------------|
| | Hyp. basse | Hyp. haute | | / Hyp. basse | / Hyp. haute |
| Dordives - Montargis | 29 700 | 36 700 | 23 500 | -21% | -36% |
| Montargis - RD940 | 23 600 | 29 200 | 20 700 | -12% | -29% |
| RD940 - Briare | 14 000 | 17 200 | 11 600 | -17% | -33% |
| Briare - Bonny | 17 500 | 21 400 | 16 500 | -6% | -23% |
| Bonny - Cosne-sur-Loire | 19 800 | 24 100 | | | |

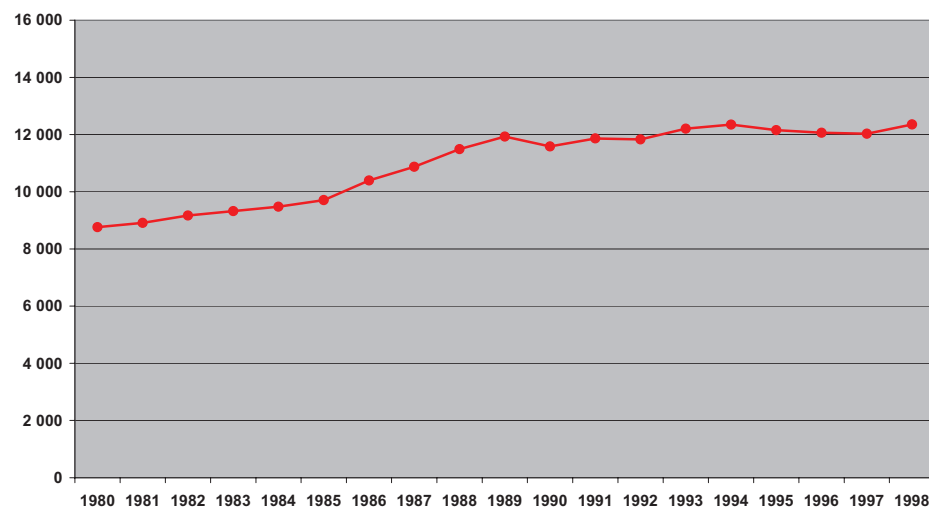
Source : tableaux précédents pour les prévisions, et DDE45 (CDES) et APRR (Exploitation) pour les trafics observés

Ce tableau montre que les trafics effectivement observés dans le corridor RN7+A77 sont très sensiblement en retrait par rapport aux niveaux de trafics prévisionnels, y compris pour les prévisions correspondant au scénario « bas » de la croissance générale des trafics.

Les développements ci-dessous ont pour objet d'apporter des explications à ces écarts.

La seule donnée de trafic pour laquelle on dispose d'une série longue homogène est l'ancienne « bretelle de Dordives » (section A6 / Dordives de l'autoroute A77).

Bretelle de Dordives - Trafics TMJA - 1980 - 1998



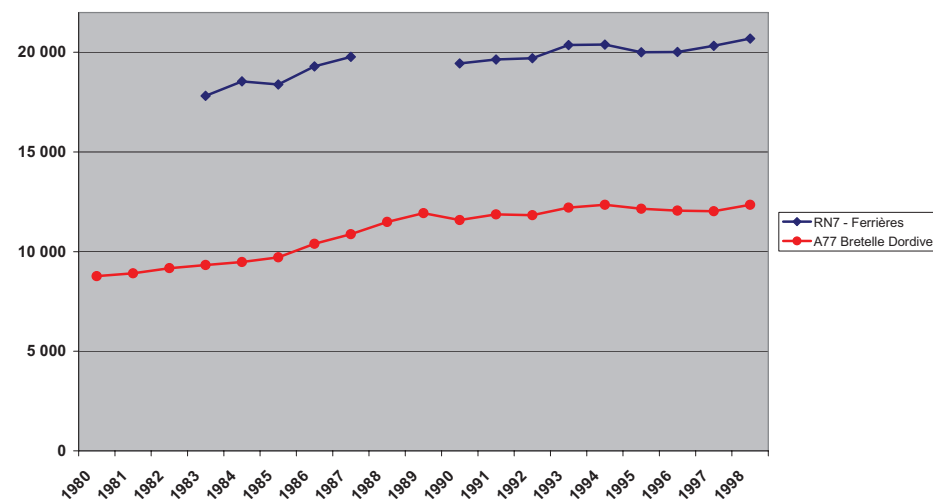
Comme le montre clairement le graphe ci-dessus, les trafics de cette bretelle ont connu trois périodes sur la vingtaine d'années ayant précédé la mise en service de la première section d'A77 (juin 1999) :

- une période de croissance régulière mais faible entre 1980 et 1985 : la croissance linéaire base 1987 a été de +1,7% l'an en moyenne ;

- une période de croissance régulière mais soutenue entre 1985 et 1989 : croissance linéaire base 1987 de +5,1% l'an en moyenne
- une période de quasi-stagnation entre 1989 et 1998 : croissance linéaire base 1987 de +0,4% l'an en moyenne.

On relève des tendances similaires sur la section Dordives / Montargis de la RN7, bien que la série annuelle des trafics ne soit pas homogène (les données de trafics des années 1988 et 1989 ne sont pas disponibles suite à un dysfonctionnement et, en 1990, un compteur automatique de dernière génération (station SIREDO) a été implantée à Ferrières).

Trafics TMJA 1980-1998



Or les prévisions de trafics de l'APS ont été réalisées en 1989. Le rapport d'étude indique que « les évolutions [passées] ne permettent pas de dégager une tendance moyenne de croissance prévisible. » (p.31). On peut supposer que ce constat a été motivé par les évolutions anormales des trafics restitués par les équipements de comptage en 1988 et 1989. Partant de cette analyse, il est indiqué dans le rapport que « les normes préconisées par la circulaire ministérielle relative aux investissements routiers ont été retenues :

- hypothèse basse : 3% linéaire par an base 100 1987 jusqu'en 2000, 2% par an base 100 1987 de 2000 à 2010 ;
- hypothèse haute : 5% linéaire par an base 100 1987 jusqu'en 2000, 4% par an base 100 1987 de 2000 à 2010. » (p.31)

De fait, ces hypothèses correspondent aux hypothèses basse et haute recommandées, dans une note du 8 février 1989 du Directeur des Routes ¹¹, pour les études de trafic des grands projets (auto)routiers.

¹¹ "Modification de l'annexe 1 (trafic) de l'instruction du 14mars 1986 relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase-campagne".

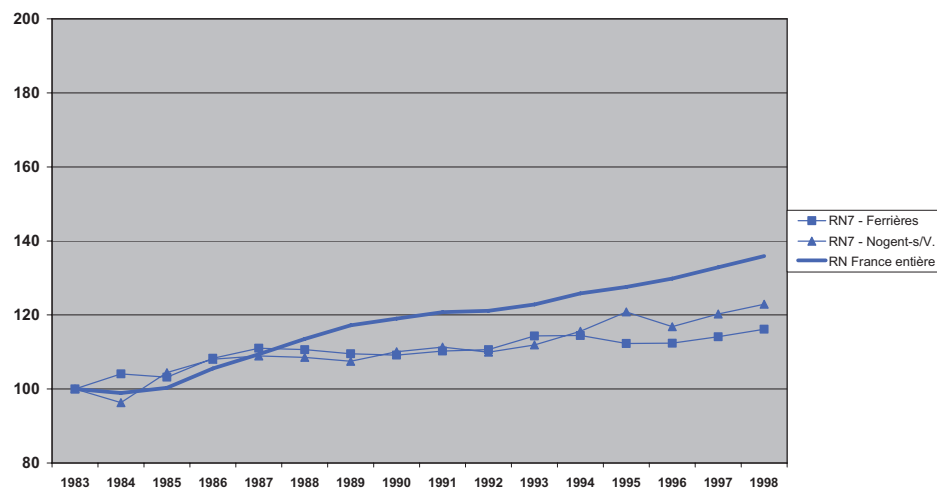
L'examen détaillé du dossier d'APS suggère que l'année 1987 avait été retenue comme année de base pour les prévisions de trafics. Dans ces conditions, les caractéristiques des deux scénarios prévisionnels décrites plus haut appliquées à un trafic 1987 de 19 800 véhicules/jour¹² (TMJA) à Ferrières sur la RN7 conduisent aux niveaux de trafics suivants en 1998, année précédant la mise en service d'A77 : 26 300 véhicules/jour pour la croissance « basse » (soit +33%) et 30 650 véhicules/jour pour la croissance « haute » (soit +55%).

Or, en 1998, le trafic effectivement observé sur la RN7 à Ferrières a été de 20 700 véhicules/jour. Soit 5 600 véhicules/jour de moins que dans l'hypothèse basse de l'APS et 10 000 véhicules/jour de moins que dans l'hypothèse haute.

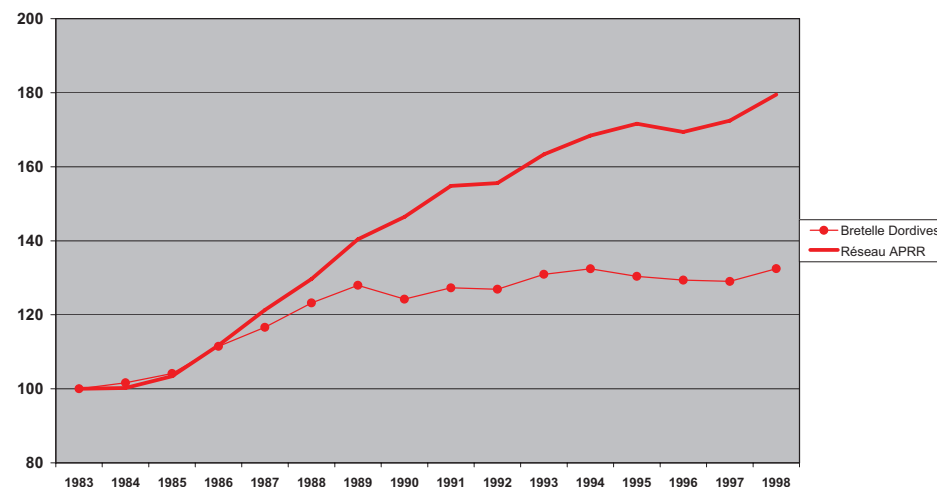
Avec le recul, on peut cependant raisonnablement considérer que la base réelle de trafic de 1987 était plutôt de 18 500 véhicules/jour (et non pas de 19 800 véhicules/jour¹³). Dès lors, la croissance de trafic à Ferrières aura été de +11% entre 1987 et 1998. Sur cette période, la croissance réelle dans le corridor de la RN7 a donc été du tiers de celle qui était anticipée dans les études prévisionnelles de trafics pour le scénario bas et du cinquième pour le scénario haut.

On vérifie sur les deux graphes ci-dessous que cette faible croissance des trafics dans le corridor d'A77 ne correspond pas à une tendance nationale.

Evolution des trafics de la RN7 et de l'ensemble des RN de France
(100 en 1983)



Evolution des trafics de la bretelle de Dordives et du réseau APRR
(100 en 1983)



Le graphe du haut montre que sur les quinze années précédant la mise en service d'A77 (1983–1998) :

- les trafics de la RN7 ont crû de l'ordre de +20%,
- alors qu'en moyenne sur la France, les trafics des routes nationales ont augmenté de près de +40%

Et le graphe du bas montre que sur la même période, les trafics de la bretelle autoroutière de Dordives (appelés à être le « vivier » principal des trafics de la future A77) ont augmenté seulement d'un tiers contre une hausse de +80% en moyenne pour les trafics du réseau autoroutier concédé à APRR.

Cette évolution des trafics du corridor de la future A77 n'est donc pas la conséquence d'un environnement général, mais elle s'explique comme suit :

- le coup de frein de la croissance des trafics autour de 1988 résulte clairement de l'ouverture progressive, mais sur une période courte, des différentes sections de l'autoroute A71 jusqu'à Clermont-Ferrand ;
- le retour par la suite à une croissance faible s'explique manifestement par les ouvertures successives de sections d'A75, autoroute qui prolonge A71 au sud de Clermont-Ferrand.

Autoroute A71 : dates des mises en services

| Section de l'autoroute A71 | Année |
|---------------------------------|-------|
| Orléans / Salbris | 1986 |
| Montmarault / Clermont-Est | 1987 |
| Forêt-de-Tronçais / Montmarault | 1988 |
| Bourges / Forêt-de-Tronçais | 1989 |
| Salbris / Bourges | 1989 |

¹² Les prévisionnistes de l'APS disposaient de cette valeur, issue des cartes de trafic.

¹³ En 1990 un compteur automatique SIREDO a été installé, plus précis et plus fiable. En rétropolant le trafic de 19 450 véhicules/jour à Ferrières en 1990 (sur la base de la croissance des trafics de la bretelle de Dordives) on peut évaluer à 18 500 véhicules/jour le trafic de 1987 à Ferrières.

Autoroute A75 : dates de quelques mises en services

| Section de l'autoroute A75 | Année | Linéaire |
|-------------------------------------|--------------|----------|
| A71 x A75 / Pérignat-lès-Sarliève | 1988 | 5 km |
| Pérignat-lès-Sarliève / Saint-Flour | 1991 | 93 km |
| Loubaresse / Aumont- Aubrac | 1992 à 1993 | 25 km |
| Aumont- Aubrac / Nord de Lodève * | 1994 à 1997 | 90 km |
| Viaduc et contournement de Millau | 20 déc. 2004 | 44 km |

* Hormis la section de 10 km située au sud du contournement de Millau, mise en service en 2002

En effet, comme cela est expliqué plus haut, A71 offre un itinéraire concurrent à A77/RN7. Et les graphes précédents mettent clairement en évidence que des trafics significatifs se sont reportés vers A71 depuis le corridor de la RN7. Le graphe du bas suggère que l'année précédant l'ouverture d'A77 (soit en 1998), entre 4 000 et 4 500 véhicules par jour (MJA) s'étaient reportés vers A71 ¹⁴.

Et il s'avère *a posteriori* que seule une faible fraction de ces trafics qui avaient quitté le corridor de la RN7 y sont revenus avec la mise en service d'A77 : puisque l'on a évalué précédemment qu'en 2004 moins de 1 000 véhicules par jour s'étaient reportés depuis A71 vers A77.

Il apparaît donc que les études prévisionnelles de trafic ont sous-estimé l'attractivité du corridor A71 par rapport à celle du corridor N7/A77.

Le modèle de trafic ARIANE utilisé dans les études prévisionnelles de l'APS est un modèle éprouvé pour les approches de projets (auto)routiers interurbains. L'écart entre prévisions et réalisations s'explique donc certainement par une différence entre les hypothèses retenues dans le modèle prévisionnel et ce qui s'est produit dans la réalité. Dans ce cadre, il est possible que les hypothèses de réseaux du modèle aient été plus favorables à A77 que ce qu'elles sont dans les faits.

b – Analyse du taux de capture d'A77 dans son corridor

Le taux de capture (ou d'affectation) apparent ¹⁵ de la nouvelle autoroute à péage au niveau d'une coupure du corridor A77+RN7 est la proportion du trafic qui circule sur A77.

Le taux de capture effectivement observé n'est pas comparable avec celui dérivé des prévisions de trafic de l'APS : en effet, une partie importante des trafics du corridor A77+RN7 s'est reportée vers l'autoroute A71 également à péage. Pour rendre les taux comparables, on réintègre dans les trafics d'A77 les véhicules qui se sont reportés vers A71, desquels on déduit les véhicules « revenus » d'A71 vers A77 (en 1998, les trafics reportés de la RN7 vers A71 étaient estimés à un TMJA de 4 350 véhicules par jour ; leur projection en 2005 en appliquant le taux de croissance des trafics sur le réseau APRR « à réseau stable » conduit à un volume de 5 015 véh/j ; en 2004, les trafics « revenus » d'A71 vers A77 sont

évalués à un TMJA de 750 véh/j, soit 755 en 2005 ; au total, le flux net de trafics reportés depuis le corridor RN7+A77 vers A71 ressort à environ 4 250 véh/j en 2005).

Corridor N7/A77 : rapprochement entre les taux de capture apparents d'A77 prévus et observés selon la section en 2005

| Section du corridor | Observé | | | | Prévu |
|-------------------------|--------------|--------------|-----------------------------|----------------------|--------------|
| | TMJA A77 (1) | TMJA RN7 (2) | TMJA corridor (3) = (1)+(2) | Taux capture (1)/(3) | Taux capture |
| Dordives - Montargis | 10 560 | 12 930 | 23 490 | 45% | 55% |
| Montargis - RD940 | 9 570 | 11 090 | 20 660 | 46% | 63% |
| RD940 – Briare | 7 660 | 3 980 | 11 640 | 66% | 74% |
| Briare – Bonny | 8 710 | 7 790 | 16 500 | 53% | 70% |
| Bonny - Cosne-sur-Loire | 7 440 | Nc | Nc | Nd | 65% |

Corridor N7/A77 : rapprochement entre les taux de capture apparents d'A77 prévus et observés selon la section en 2005, après réintégration aux trafics d'A77 des trafics nets reportés vers A71

| Section du corridor | Observé | | | | Prévu |
|-------------------------|----------------------|--------------|-----------------------------|------------------------------|--------------|
| | TMJA A77 corrigé (1) | TMJA RN7 (2) | TMJA corridor (3) = (1)+(2) | Taux capture Corrigé (1)/(3) | Taux capture |
| Dordives - Montargis | 14 820 | 12 930 | 27 750 | 53% | 55% |
| Montargis - RD940 | 13 830 | 11 090 | 24 920 | 55% | 63% |
| RD940 - Briare | 11 920 | 3 980 | 15 900 | 75% | 74% |
| Briare - Bonny | 12 970 | 7 790 | 20 760 | 62% | 70% |
| Bonny - Cosne-sur-Loire | 11 700 | Nc | Nc | Nd | 65% |

On constate sur le dernier tableau que le taux de capture apparent corrigé constaté est proche de celui établi sur la base des prévisions de trafics de l'APS. Ceci confirme la qualité du modèle de trafic ARIANE pour l'affectation entre itinéraires hors péage (RN7 dans le cas d'espèce) et à péage (A77 et A71).

¹⁴ En 1998, le TMJA de la bretelle de Dordives est de 12 350, pour un indice de trafic (base 100 en 1983) de 132,5. Sous l'hypothèse qu'en 1998 l'indice de trafic de la bretelle de Dordives aurait été égal à celui de l'ensemble du réseau concédé à APRR (soit 179,5), le trafic MJA de la bretelle aurait été de 16 735 (= 179,5/132,5 x 12 350), soit un écart de 4 380.

¹⁵ Le taux est dit « apparent » dans la mesure où une fraction des trafics de la RN7 n'est pas en position de choix entre la RN et l'autoroute parallèle (les trafics très locaux par exemple).

2.2- LA SECURITE ROUTIERE

2.2.1 Méthodologie

L'analyse des effets d'A77 sur la sécurité routière porte sur son corridor direct, qui est composé de l'autoroute elle-même et de la RN7 qu'elle double.

Elle est basée sur des données d'accidentologie de ces deux infrastructures, issues des CDES¹⁶ des DDE de la Nièvre et du Loiret. Les données transmises permettent de distinguer les tués, les blessés graves, les blessés légers et les accidents matériels par type d'usagers.

Les données sur A77 couvrent la période allant du 1^{er} juillet 2000 au 30 juin 2005. En ce qui concerne la RN7, afin de pouvoir évaluer l'effet de la mise en service d'A77, l'accidentologie est étudiée et comparée sur deux périodes de cinq années comprises entre le 1^{er} juillet 1994 et le 30 juin 1999 (avant la mise en service de l'autoroute) et entre le 1^{er} juillet 2000 et le 30 juin 2005 (après la mise en service de l'autoroute). Cette analyse sur des périodes de cinq ans est conforme aux pratiques en la matière ; elle présente l'avantage de lisser tout résultat annuel exceptionnel en matière d'accidentologie.

Les valeurs présentées dans les sections ci-dessous sont essentiellement des valeurs annuelles moyennes sur ces périodes de cinq ans. Le détail année par année des indicateurs d'accidentologie est annexé au présent chapitre.

Les analyses sont d'abord conduites en valeurs absolue (nombre d'accidents par an, etc.). Mais, le nombre d'accidents augmentant avec les volumes de trafic, les analyses sont surtout menées en valeurs relatives : conformément aux pratiques standardisées, les indicateurs utilisés sont rapportés aux cents millions de kilomètres parcourus par les véhicules (par exemple : n tués pour cent millions de véhicules x kilomètres, également présenté sous sa forme réduite : n tués / 10⁸ véh x km).

Comme base de comparaison, on a retenu les indicateurs d'accidentologie établis à l'échelle de l'ensemble des autoroutes concédées de France, d'une part, et de l'ensemble des routes nationales (hors autoroutes) françaises d'autre part (source : SETRA). Ces dernières statistiques n'isolent pas les blessés graves des blessés légers.

Nota : En 2005, la France a modifié la définition de ses indicateurs de sécurité routière, afin d'harmoniser ses statistiques avec celles des autres pays européens. Les données relatives aux tués présentées ci-après correspondent à l'ancienne définition française : une victime est ainsi considérée comme tuée si elle est décédée dans les six jours qui ont suivi l'accident.

2.2.2 A77, RN7 et sécurité routière

2.2.2.1 Analyse de l'évolution de l'accidentologie

Les données d'accidentologie annuelle moyenne sur A77 depuis sa mise en service complète sont présentées dans le tableau suivant.

Données d'accidentologie sur A77 depuis sa mise en service et comparaison avec les moyennes nationales

| | Nombre d'accidents | Nombre de tués | Nbre de blessés graves | Nbre de blessés légers | Accidents /10 ⁸ véh.km | Tués /10 ⁸ véh.km | Blessés / 10 ⁸ véh.km | | | Tués /100 acc. | Blessés /100 acc. |
|----------------------------------|--------------------|----------------|------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------------|----------------------------------|--------|-------|----------------|-------------------|
| | | | | | | | Graves | Légers | Total | | |
| Moyenne annuelle A77 2000-2005 * | 9,8 | 1 | 3 | 11,4 | 3,55 | 0,36 | 1,1 | 4,1 | 5,2 | 10,2 | 147 |

| | | | | | | | |
|--|------|------|----|----|-----|------|-----|
| Moyenne 2000-2004 Toutes autoroutes concédées France | 2,84 | 0,39 | nc | nc | 4,4 | 13,7 | 155 |
|--|------|------|----|----|-----|------|-----|

* Moyenne sur la période de cinq années comprise entre le 1^{er} juillet 2000 et le 30 juin 2005

Sources : d'après CDES 45 et 58, SETRA.

Entre 2000 et 2005, le nombre d'accidents sur A77 a oscillé autour d'une moyenne de dix accidents par an. Sur cette période, le ratio correspondant (nombre d'accidents rapportés à l'intensité du trafic) est moins favorable pour A77 que pour l'ensemble du réseau concédé : 3,6 accidents pour cent millions de véhicules x km sur A77, contre 2,8 en moyenne sur les autoroutes concédées françaises.

Sur ces cinq premières années d'exploitation, on a recensé en moyenne un tué par an sur A77. Lorsque le nombre de tués est ramené au trafic, le ratio pour A77 est légèrement plus favorable que la moyenne nationale : 0,36 tué pour 10⁸ véh x km sur A77 contre 0,39 sur l'ensemble des autoroutes concédées françaises.

Cette inversion des hiérarchies s'explique par un nombre de tués pour 100 accidents sensiblement plus faible sur A77 que sur l'ensemble des autoroutes concédées : 10 contre environ 14.

Sur A77 :

- Le nombre de blessés graves a varié entre deux et quatre par an, pour une moyenne annuelle de trois ;
- En moyenne, environ 11 blessés légers ont été recensés par an.

Malgré un taux par accident plus faible que sur la moyenne des autoroutes concédées (147 blessés pour 100 accidents sur A77, contre 155), le ratio des blessés ramenés au trafic (blessés graves et blessés légers confondus) est moins favorable que sur l'ensemble des autoroutes concédées : 5,2 blessés pour 10⁸ véh x km sur A77 contre 4,4.

¹⁶ Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité Routière. A compter de 2007, les missions de ces cellules ont été transférées aux Conseils Généraux.

Les données similaires pour la RN7 sont présentées ci-dessous, avant et après la mise en service d'A77.

Données d'accidentologie sur RN7 entre Dordives et Cosne avant la mise en service d'A77 et comparaison avec les moyennes nationales

| | Nombre d'accidents | Nombre de tués | Nbre de blessés graves | Nbre de blessés légers | Accidents /10 ⁸ véh.km | Tués /10 ⁸ véh.km | Blessés / 10 ⁸ véh.km | | | Tués /100 acc. | Blessés /100 acc. |
|--------------------------------|--------------------|----------------|------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------------|----------------------------------|--------|-------|----------------|-------------------|
| | | | | | | | Graves | Légers | Total | | |
| Moyenne annuelle RN7 1995-1999 | 60,4 | 16,8 | 36,6 | 67,2 | 11,25 | 3,12 | 6,8 | 12,5 | 19,3 | 27,8 | 172 |

| | | | | | | | |
|--|-------|------|------|-------|------|------|-----|
| Moyenne 1995-1999 Toutes routes nationales de France | 14,03 | 2,26 | 6,05 | 16,35 | 22,4 | 16,1 | 160 |
|--|-------|------|------|-------|------|------|-----|

Données d'accidentologie sur RN7 entre Dordives et Cosne après la mise en service d'A77 et comparaison avec les moyennes nationales

| | Nombre d'accidents | Nombre de tués | Nbre de blessés graves | Nbre de blessés légers | Accidents /10 ⁸ véh.km | Tués /10 ⁸ véh.km | Blessés / 10 ⁸ véh.km | | | Tués /100 acc. | Blessés /100 acc. |
|----------------------------------|--------------------|----------------|------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------------|----------------------------------|--------|-------|----------------|-------------------|
| | | | | | | | Graves | Légers | Total | | |
| Moyenne annuelle RN7 2000-2005 * | 29,6 | 7,8 | 15,8 | 32,2 | 8,21 | 2,16 | 4,4 | 8,9 | 13,3 | 26,4 | 162 |

| | | | | | | | |
|--|------|------|------|-------|------|------|-----|
| Moyenne 2000-2004 Toutes routes nationales de France | 8,90 | 1,48 | 3,40 | 10,20 | 13,6 | 16,6 | 153 |
|--|------|------|------|-------|------|------|-----|

* Moyenne sur la période de cinq années comprise entre le 1^{er} juillet 2000 et le 30 juin 2005

Sources : CDES 45 et 58, SETRA

On constate sur la RN7 que les nombres d'accidents et de victimes ont été divisés par plus de deux.

Mais le tableau des évolutions avant / après ouverture d'A77 (ci-dessous) montre que cette forte baisse n'est pas seulement due à la baisse du trafic sur la RN7 résultant des reports de trafics vers A77 : en effet, les taux d'accidents et de victimes (rapportés à l'intensité du trafic) ont eux-mêmes fortement régressé contribuant pour plus de la moitié à la baisse des nombres d'accidents et de victimes.

Cependant, cette baisse des taux d'accidents et de victimes est moins marquée que celle enregistrée sur la même période à l'échelle de l'ensemble du réseau routier national (voir le tableau ci-dessous).

Evolution 1995-1999 / 2000-2004* des données d'accidentologie sur la RN7 (entre Dordives et Cosne) et sur l'ensemble des routes nationales

| | Nombre d'accidents | Nombre de tués | Nbre de blessés graves | Nbre de blessés légers | Accidents /10 ⁸ véh.km | Tués /10 ⁸ véh.km | Blessés / 10 ⁸ véh.km | | | Tués /100 acc. | Blessés /100 acc. |
|-----|--------------------|----------------|------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------------|----------------------------------|--------|-------|----------------|-------------------|
| | | | | | | | Graves | Légers | Total | | |
| RN7 | -51% | -54% | -57% | -52% | -27% | -31% | -36% | -29% | -31% | -5% | -6% |

| | | | | | | | |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|----|-----|
| Toutes routes nationales de France | -37% | -35% | -44% | -38% | -39% | 3% | -4% |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|----|-----|

* Pour la RN7 : moyenne sur la période de cinq années comprise entre le 1^{er} juillet 2000 et le 30 juin 2005

Avant la mise en service d'A77, le risque d'être tué et celui d'être gravement blessé (qui sont les deux indicateurs principaux de l'insécurité routière) étaient plus élevés sur la RN7 que sur la moyenne des

routes nationales ; après l'ouverture d'A77, cette situation reste inchangée (le différentiel s'est même amplifié).

Alors même que le risque d'être victime d'un accident de la route était et reste plus faible sur la RN7, le phénomène décrit ci-dessus s'explique par des taux de gravité des accidents (nombre de tués et nombre de blessés graves par accident) nettement plus élevés sur la RN7 que sur la moyenne des routes nationales.

Si l'on mène une approche consolidée à l'échelle du corridor A77+RN7, on constate encore que, depuis la mise en service de l'autoroute et malgré la forte hausse du trafic total dans le corridor (voir le chapitre précédent relatif aux trafics), les nombres d'accidents et de victimes ont fortement baissé avec la mise en service de la nouvelle autoroute.

Nombres d'accidents et de victimes dans le corridor de la RN7 avant et après la mise en service d'A77 (moyennes annuelles sur cinq années consécutives)

| Axe (période) | Accidents corporels par an (moyenne) | Tués par an (moyenne) | Blessés graves par an (moyenne) | Blessés légers par an (moyenne) |
|------------------------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| RN7 (1995-1999) | 60 | 17 | 37 | 67 |
| RN7 (2000-2005 *) | 30 | 8 | 16 | 32 |
| A77 (2000-2005 *) | 10 | 1 | 3 | 11 |
| Corridor (2000-2005 *) | 39 | 9 | 19 | 44 |

On a vu qu'une partie de cette baisse s'expliquait par une réduction des taux d'accidents et de victimes (rapportés au trafic) sur la RN7. Mais, comme le montre le tableau ci-dessous, cette forte amélioration de la sécurité routière dans le corridor s'explique aussi par le fait que la nouvelle autoroute est nettement plus sûre que la RN7 ; ainsi, en se reportant depuis la RN7 vers l'autoroute :

- la probabilité d'être victime d'un accident corporel est divisée par plus de 2,
- celle d'être tué dans un accident est divisée par 6,
- celle d'y être blessé gravement est divisée par 4,
- et celle d'y être blessé légèrement est divisée par plus de 2.

Données d'accidentologie comparées sur la RN7 entre Dordives et Cosne, sur A77 et dans le corridor, après la mise en service de l'autoroute (moyenne 2000-2005)

| Axe | Accidents / 10 ⁸ véh.km | Tués / 10 ⁸ véh.km | Blessés / 10 ⁸ véh.km | | |
|--------|------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--------|-------|
| | | | Graves | Légers | Total |
| A77 | 3,6 | 0,36 | 1,1 | 4,1 | 5,2 |
| N7 | 8,2 | 2,16 | 4,4 | 8,9 | 13,3 |
| N7+A77 | 6,2 | 1,38 | 1,4 | 3,0 | 9,8 |

(*)10⁸ véh x km = 100 millions de véhicules x kilomètres

Source : d'après les données DDE 45 et 58 et CETE

2.2.2.2 Estimation du nombre d'accidents et de victimes évités grâce à A77

On procède ici à une estimation du nombre d'accidents et de victimes que la mise en service d'A77 a permis d'éviter sur la période 2001-2005.

On fait l'hypothèse simplificatrice que les reports de trafics depuis les itinéraires autoroutiers concurrents (A6, A71) ne se sont pas traduits ni par une baisse, ni par une hausse de l'accidentologie des véhicules concernés.

Dès lors, les évitements d'accidents corporels, et donc de victimes, concernent alors exclusivement les véhicules qui se reportent depuis la RN7 vers l'autoroute A77. Et, les analyses conduites sur les trafics (voir le chapitre correspondant) permettent d'évaluer que, sur le total de la période de cinq ans 2001-2005, ce sont $12,0 \times 10^8$ véhicules x kilomètres qui se sont ainsi reportés de la RN vers l'autoroute. Compte tenu des taux moyens d'accidents et de victimes comparés de la RN7 et d'A77 sur la période de cinq ans considérée, on en déduit que les reports vers l'autoroute se sont traduits par les réductions suivantes des nombres d'accidents corporels et de victimes :

- baisse annuelle moyenne de 11,2 du nombre des accidents corporels (près de 56 accidents évités sur cinq ans, le taux d'accidents étant de 3,6 pour 10^8 véh xkm sur A77 contre 8,2 sur la RN7)¹⁷,
- baisse annuelle moyenne de 4,3 du nombre de tués (entre 21 et 22 tués évités sur cinq ans, le taux étant de 0,36 sur A77 contre 2,16 sur la RN7),
- baisse annuelle moyenne de 7,9 du nombre de blessés graves (près de 40 blessés graves évités sur cinq ans : taux de 1,1 sur A77 contre 4,4 sur la RN7),
- baisse annuelle moyenne de 11,5 du nombre de blessés légers (entre 57 et 58 blessés légers évités sur cinq ans : taux de 4,1 sur A77 contre 8,9 sur la RN7).

2.2.2.3 La sécurité des riverains

Les accidents survenus en agglomérations :

Depuis la mise en service d'A77, le nombre des accidents corporels sur la RN7 localisés en agglomération est passé de 12,4 à 5,4 accidents par an (moyennes annuelles respectives des périodes 1994-1999 et 2001-2005).

La baisse ainsi enregistrée est plus forte que celle constatée pour le nombre d'accidents corporels le long de la totalité de l'axe (sections agglomérées et section de rase campagne confondues) : la part des accidents en agglomération diminue donc (de 21 à 19 % de la totalité des accidents).

Il est probable que ce phénomène soit le fruit des aménagements réalisés dans plusieurs traversées de bourgs visant à limiter la vitesse de circulation.

¹⁷ Le calcul précis est le suivant : pour les véhicules se reportant de la RN7 vers A77, la baisse du taux d'accidents corporels est de 3,55-8,21 soit - 4,66 accidents pour 10^8 véh x km ; pour un report total de $12,0 \times 10^8$ véh x km sur les cinq ans, la réduction du nombre d'accidents est donc de - 4,66 x 12 = - 55,9. Soit, en moyenne annuelle, 12,4 accidents évités (= 55,9 / 4).

Les piétons victimes d'accidents :

Typiquement, sur routes nationales, les piétons victimes d'accidents de la route sont des riverains, qui n'utilisent pas l'infrastructure au moment où ils en sont les victimes.

On constate sur le tableau ci-après que le nombre de piétons victimes graves d'accidents de la route le long de la RN7 a fortement baissé :

- le nombre de piétons tués a ainsi baissé de 70% depuis la mise en service d'A77,
- le nombre de piétons tués ou gravement blessés a baissé de près de 60%.

Données d'accidentologie relatives aux piétons victimes d'accidents de la route sur la RN7 entre Dordives et Cosne, avant et après la mise en service de l'autoroute (données cumulées sur les périodes de cinq ans)

| Période | Tués | Blessés graves | Blessés légers |
|-------------|------|----------------|----------------|
| 1994 – 1999 | 10 | 2 | 3 |
| 2000 - 2005 | 3 | 2 | 2 |

Source : d'après les données DDE 45 et 58.

2.2.3 Rappel des prévisions du dossier DUP

Dans le dossier DUP, le diagnostic en matière de sécurité routière était le suivant : « Du point de vue de la sécurité, la RN7 présente des taux d'accidents pour la période 1986-1990, équivalents ou légèrement supérieurs à la moyenne nationale. » (p.232).

Dans ce domaine, en termes qualitatifs, l'autoroute A77 devait permettre (pp. 235 et 236 du dossier DUP) :

- « Le contournement des diverses agglomérations situées sur le trajet de la RN7 et contribuera à l'amélioration du cadre de vie des riverains de cette nationale
- La réduction du nombre d'accidents en particulier dans les zones agglomérées au nord de Briare. »

Sur un plan quantitatif, les analyses du dossier DUP étaient les suivantes : « D'une manière générale le taux d'accidents sur autoroute est le tiers de celui d'une route nationale à 2 voies. L'aménagement de l'autoroute induira un gain de sécurité pour l'axe Dordives-Cosne sur Loire, correspondant à éviter : 25 accidents par an, 15 blessés graves et 6 tués par an (...) pour l'option de passage à l'ouest de Montargis. » (p.236).

2.2.4 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

En ce qui concerne les taux d'accidents, le dossier DUP avait sous-estimé le bénéfice apporté par A77 aux usagers se reportant depuis la RN7. En effet, il retenait qu'en général les taux d'accidents étaient trois fois plus faibles sur autoroute que sur route nationale à 2 voies ; or, dans la réalité, sur A77, le risque d'être tué dans un accident est six fois plus faible que sur la RN7 et celui d'être gravement blessé y est quatre fois plus faible¹⁸.

Il est d'ailleurs étonnant que le dossier DUP évoque un rapport de 1 à 3, alors même que le document de référence de la Direction des Routes en vigueur à l'époque¹⁹ retenait un rapport de 1 à 4 entre les taux d'accidents et de victimes d'une route nationale standard à 2 voies (7m de large) et ceux d'une autoroute.

La prévision du dossier DUP selon laquelle le nombre d'accidents diminuerait sur la RN7 s'est avérée exacte. Mais seulement une partie de cette réduction est imputable aux reports de trafic vers l'autoroute ; l'autre partie de cette réduction est le résultat de la politique publique développée en matière de sécurité routière.

Le fait que la réduction des accidents serait plus marquée dans les zones agglomérées de la RN7 s'est également vérifié dans la pratique.

En revanche, les estimations des nombres d'accidents et de victimes graves évités grâce à la mise en service d'A77 sont sensiblement inférieures aux prévisions (moyenne annuelle) :

- nombre des accidents corporels : baisse estimée d'environ 11 contre une prévision de 25,
- nombre de tués : baisse estimée comprise entre 4 et 5, contre une prévision de 6,
- nombre de blessés graves : baisse estimée de 8 contre une prévision de 15.

Ces écarts, malgré le fait que la sécurité relative sur A77 par rapport à celle sur la RN7 soit meilleure que prévue, s'expliquent comme suit :

- le nombre de véhicules reportés depuis la RN7 vers A77 est inférieur aux prévisions (voir le chapitre relatif aux trafics) ;
- les calculs prévisionnels du dossier DUP reposaient sur l'hypothèse implicite que les taux d'accidents et de victimes seraient constants dans le futur ; alors que, résultat de la politique publique développée en matière de sécurité routière, ces taux ont fortement baissé entre les années 1980 et les années 2000, aussi bien sur les routes nationales que sur les autoroutes ; dès lors, les écarts absolus de risques entre routes nationales et autoroute sont inférieurs aux écarts prévisionnels ; ceci peut être illustré par le cas du risque d'être tué dans un accident :

- les ratios recommandés par la Direction des Routes en 1986 étaient ainsi de 1,36 tué / 10^8 véh. x km pour une autoroute et de 5,61 pour une RN de 7m, soit un écart de risque de 4,25 tués / 10^8 véh. x km²⁰ ;
- on a vu que, entre 2000 et 2005, ces ratios étaient de 0,36 pour A77 et de 2,16 pour la RN7, soit un écart de risque de 1,80 tués / 10^8 véh. x km, inférieur de plus de la moitié à l'écart anticipé de 4,25.

¹⁸ Le fait que le risque d'être victime d'un accident corporel soit 2,3 fois inférieur sur A77 que sur la RN7 ne constituant pas une information significative, puisque ce sont les risques d'être tué ou gravement blessé qui constituent l'enjeu de la sécurité routière.

¹⁹ Annexe B2 de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne (Direction des Routes / SETRA, mars 1986).

²⁰ Autoroute : taux d'accidents de 8 / 10^8 véh.km et ratio de tués de 17 pour 100 accidents ; RN (7m) : taux d'accidents de 33 / 10^8 véh.km et ratio de tués de 17 pour 100 accidents.

2.3– LES TEMPS DE PARCOURS

2.3.1 Méthodologie

On s'intéresse ici à deux types de gains de temps apportés par la mise en service de l'autoroute A77 :

- les gains de temps procurés aux usagers qui se reportent depuis la RN7 parallèle à l'autoroute,
- les gains de temps dont bénéficient les automobilistes qui sont restés sur la RN7 mais ont vu leurs conditions de circulation améliorée grâce à la baisse des niveaux de trafic résultant du reports des autres véhicules vers l'autoroute.

A cette fin, on exploite les résultats de deux campagnes de relevés de temps de parcours, réalisées l'une en 1997, avant la mise en service d'A77, et l'autre en 2006, après donc qu'A77 soit ouverte au trafic.

Dans les deux cas, les temps de parcours ont été relevés par la technique dite du "véhicule flottant" : les enquêteurs circulent à bord d'un véhicule banalisé et entre chaque point de relevé intermédiaire, ils adaptent leur vitesse de sorte à doubler autant de véhicules que le nombre de véhicules qui les ont doublés. De cette manière, la vitesse pratiquée par le véhicule des enquêteurs est égal à la vitesse moyenne du flot de véhicules dans laquelle il est inséré.

En 1997, les relevés ont été effectués sur la RN7. En 2006, ils ont été effectués, en parallèle, à la fois sur la RN7 et sur A77.

Cependant, les trois séries de mesures effectuées (1997 sur N7, 2006 sur N7 et 2006 sur A77) ne permettent pas de déterminer directement les deux familles de gains de temps apportés aux automobilistes par la mise en service d'A77. En effet, les gains de temps recherchés sont les écarts entre les temps de parcours observés en 2006 et les temps de parcours que l'on aurait constatés la même année si A77 n'avait pas été en service (situation dite « de référence ») ; plus précisément :

- pour les automobilistes qui se sont reportés vers A77 depuis la RN7 : on recherche l'écart entre le temps de parcours effectivement observé sur l'autoroute en 2006 et le temps de parcours qu'auraient mis ces mêmes automobiliste également en 2006 mais si A77 n'avait pas été construite et qu'ils étaient donc restés sur la RN7 ;
- pour les automobilistes qui sont restés sur la RN7 : on recherche l'écart entre le temps de parcours effectivement observé sur la RN7 en 2006 et le temps de parcours de ces mêmes automobilistes, également en 2006 mais si A77 n'avait pas été construite et qu'ils avaient circulé sur la RN7 dans un flot de véhicules plus nombreux.

Ces écarts ne sont évidemment pas mesurables, puisqu'ils se réfèrent à une situation hypothétique (« A77 n'est pas en service en 2006 »).

On a donc procédé à une estimation des temps de parcours que l'on aurait observés sur la RN7 en 2006 si A77 n'avait pas été mise en service. Cette estimation a été établie par application de courbes débit-vitesses : de telles courbes représentent la relation qui existe entre le nombre de véhicules circulant sur une section de route donnée et la vitesse de ces véhicules. Dans le cas d'espèce, les courbes débit-vitesse retenues sont celles du modèle de trafic ARIANE développé par le SETRA (Direction Générale des Routes / Ministère de l'Équipement). Dans le cas d'espèce, le choix des courbes adaptées a été calé avec les deux points de la courbe pour lesquels on dispose de mesures *in situ* :

- les conditions de circulation relevées en 1997, correspondant à une géométrie donnée des différentes sections de la RN7 et à des niveaux de trafics connus,
- les conditions de circulation relevées en 2006, correspondant à une géométrie des différentes sections de la RN7 qui, dans certains cas, a pu évoluer depuis 1997 et à des niveaux de trafics connus qui ont également évolué depuis 1997.

2.3.2 Les prévisions du dossier DUP

En matière de temps parcours trafics, les évaluations du dossier DUP étaient les suivantes (p.235).

« Le gain de temps obtenu en utilisant l'aménagement autoroutier de préférence à la RN7 sera de l'ordre de 20 minutes entre Dordives et Cosne-sur-Loire, et de (...) 30 minutes entre Dordives et Nevers avec l'aménagement de la RN7 après Cosne." »

On notera que le gain de temps additionnel de 10 mn entre Cosne-sur-Loire et Nevers, résultant de l'aménagement au statut autoroutier de la RN7, ne concerne pas le Bilan LOTI d'A77 entre Dordives et Cosne.

2.3.3 Les gains de temps permis par A77

2.3.3.1 Les gains de temps procurés aux usagers de la RN7

L'application de la méthode décrite plus haut en section 2.3.1 conduit aux résultats présentés dans le tableau ci-dessous. Les longueurs des trois sections de la RN7 sont les suivantes : 20 km pour Dordives / Montargis, 37,5 km pour Montargis / Briare et 36,5 km pour Briare / Cosne-sud.

RN7 : estimation des temps de parcours sous différentes configurations

| Niveau de trafic → | Trafics 2005 référence | | Trafics 2005 réels |
|--|------------------------|----------------|--------------------|
| Etat d'aménagement de la RN7 → | Etat 1997 | Etat 2005 | Etat 2005 |
| Trafic de la section Dordives/Montargis (TMJA) | 21 700 | 21 700 | 12 950 |
| Trafic de la section Montargis/Briare (TMJA) | 18 600 | 18 600 | 11 110 |
| Trafic de la section Briare/Cosne-sud (TMJA) | 15 400 | 15 400 | 7 250 |
| Vitesse sur la section Dordives/Montargis | 73 km/h | 44 km/h | 60 km/h |
| Vitesse sur la section Montargis/Briare | 88 km/h | 88 km/h | 92 km/h |
| Vitesse sur la section Briare/Cosne-sud | 83 km/h | 82 km/h | 88 km/h |
| Temps de parcours de la section Dordives/Montargis | 16,4 mn | 27,3 mn | 20,0 mn |
| Temps de parcours de la section Montargis/Briare | 25,6 mn | 25,6 mn | 24,5 mn |
| Temps de parcours de la section Briare/Cosne-sud | 26,4 mn | 26,7 mn | 24,9 mn |
| Total du temps de parcours | 68,4 mn | 79,5 mn | 69,3 mn |

Source : Exploitation du rapport de mission de relevés de temps de parcours (CETE de Lyon, 2006)

En matière de volumes de trafics :

- les deux premières colonnes de résultat correspondent à des niveaux de trafics de la situation de référence 2005, c'est-à-dire les trafics que l'on aurait observés sur la RN7 en 2005 si A77 n'avait pas été en service : ces trafics sont dérivés de ceux observés en 1997 auxquels on applique la croissance que l'on aurait normalement observée entre 1997 et 2005 ;
- la troisième colonne de résultats correspond aux trafics effectivement relevés en 2005, c'est-à-dire avec A77 en exploitation.

En matière de niveau d'aménagement de la RN7 :

- la première colonne de résultats correspond à la configuration de la RN7 qui prévalait en 1997 ;
- les seconde et troisième colonnes de résultats correspondent à la configuration de la RN7 en 2005.

Dans ces conditions :

- les données de la première colonne de résultats correspondent à la situation de référence 2005 (trafics et caractéristiques du réseau routier) sous l'hypothèse que les aménagements de la RN7 intervenus entre 1997 et 2005 sont la conséquence de la mise en service de l'autoroute A77 ; c'est-à-dire que les décisions de réaliser tous les aménagements de la RN7 ont été prises parce qu'A77 allait être mise en service ou qu'elle venait de l'être ;
- les données de la seconde colonne de résultats correspondent à la situation de référence 2005 sous l'hypothèse que les aménagements de la RN7 intervenus entre 1997 et 2005 sont indépendants de la mise en service de l'autoroute A77 ; c'est-à-dire que, si A77 n'avait pas été construite, tous les aménagements qu'a connus la RN7 entre 1997 et 2005 auraient quand même étaient réalisés.

Le tableau ci-dessus appelle un commentaire : en 2005, les temps de parcours observés sont un peu inférieurs (d'une minute) aux temps de parcours estimés en 2005 avec les trafics de référence circulant sur la RN7 dans sa configuration de 1997. Ce résultat est *a priori* contre-intuitif dans la mesure où les trafics observés en 2005 sont sensiblement inférieurs aux trafics de référence 2005, de -40% à -50% environ selon les sections (voir les trois premières lignes du tableau ci-dessus). Ce résultat s'explique donc certainement par le fait que les aménagements réalisés sur la RN7 entre 1997 et 2005 sont essentiellement des opérations qui visent à améliorer la sécurité et qui, à ce titre, ont pour effet de limiter la vitesse de circulation des véhicules.

L'interprétation des résultats présentés dans le tableau est la suivante :

- la première colonne de résultats indique que, si la RN7 était restée en 2005 à son niveau d'aménagement de 1997 et si l'autoroute A77 n'avait pas été mise en service, le temps de parcours entre Dordives et Cosne-sud aurait été de 68,4 mn en 2005 ;
- la seconde colonne de résultats indique que, avec le niveau d'aménagement de la RN7 observé en 2005 mais si A77 n'avait pas été mise en service, le temps de parcours entre Dordives et Cosne-sud aurait été de 79,5 mn en 2005 ;
- la troisième colonne de résultats indique que, dans la réalité (avec le niveau d'aménagement de la RN7 observé en 2005 et A77 étant en exploitation), le temps de parcours entre Dordives et Cosne-sud est de 69,3 mn en 2005.

Selon l'hypothèse sous-jacente que l'on retient, la conclusion que l'on tire des analyses précédentes peut varier :

- si l'on considère que les aménagements de la RN7 intervenus entre 1997 et 2005 sont indépendants de la mise en service d'A77, cette dernière conduit en 2005 à un gain de temps de 10 mn pour les usagers de la RN7 circulant entre Dordives et Cosne-sud (79,5 mn - 69,3 mn) ;
- si l'on juge que ces aménagements sur RN7 ont été conditionnés par la mise en service d'A77, cette dernière conduit en fait, en 2005, à une perte de temps de 1 mn pour les usagers de la RN7 circulant entre Dordives et Cosne-sud (68,4 mn - 69,3 mn).

Cette seconde hypothèse est peu probable : en effet, la période 1995-2005 a été marquée par un développement à l'échelle nationale de ce type d'aménagements, en accompagnement de la politique de lutte contre l'insécurité routière.

On admettra donc ici que l'essentiel des aménagements de la RN7 intervenus entre 1997 et 2005 sont indépendants de la mise en service d'A77. On a vu ci-dessus que cela conduit à un gain de temps de l'ordre de 10 mn pour les usagers de la RN7 circulant entre Dordives et Cosne-sud

2.3.3.2 Les gains de temps procurés aux usagers d'A77

L'application de la méthode décrite plus haut en section 2.3.1 conduit aux résultats présentés dans le tableau ci-après.

Les temps indiqués dans le tableau correspondent aux trajets, par la RN7 d'une part et par A77 d'autre part, entre les points suivants :

- au nord : le débranchement de la bretelle de sortie de l'autoroute A77 en direction de Dordives (en aval immédiat de la barrière de péage pleine voie du Val de Loing) ;
- au sud : la jonction entre la RN7 et l'autoroute A77 sur la partie nord de la déviation de Cosne-sur-Loire.

Les mesures ont été réalisées en mai 2006, un jour de semaine (le jeudi 18 mai) d'une part et la fin d'après-midi d'un vendredi (19 mai) d'autre part.

Il est apparu *a posteriori* que les trafics de ces deux journées avaient été les suivants au niveau d'une coupure située à hauteur de Ferrières (section Dordives / Montargis) :

Trafics journaliers des journées de relevés de temps de parcours (arrondis à la dizaine)

| Jeu 18 mai 2006 | Sens Nord-Sud | Sens Sud-Nord | Deux sens |
|--------------------------|---------------|---------------|-----------|
| RN7 Ferrières | 6 560 | 6 160 | 12 720 |
| A77 Dordives / Montargis | 4 850 | 4 540 | 9 390 |

Source : DDE 45 (CDES) et APRR (Exploitation)

Trafics journaliers des journées de relevés de temps de parcours (arrondis à la dizaine)

| Vendredi 19 mai 2006 | Sens Nord-Sud | Sens Sud-Nord | Deux sens |
|--------------------------|---------------|---------------|-----------|
| RN7 Ferrières | 8 220 | 6 830 | 15 050 |
| A77 Dordives / Montargis | 7 740 | 4 780 | 12 520 |

Source : DDE 45 (CDES) et APRR (Exploitation)

Le jeudi :

- le trafic de la RN7 (12 700 véh/j) a été identique au TMJA (13 900 en 2002, 13 600 en 2003, 13 300 en 2004 et 12 900 en 2005) ;
- le trafic d'A77 (9 400 véh/j) a été en retrait de 10 à 15% par rapport au TMJA (10 500 en 2005).

Le vendredi :

- le trafic de la RN7 (15 000 véh/j) a été supérieur de 10 à 15% au TMJA ;
- le trafic d'A77 (12 500 véh/j) a été supérieur de 10 à 15% au TMJA ;

Le jeudi des relevés correspond au jour moyen annuel pour la RN7. Pour A77, il est représentatif d'un jour ordinaire de semaine ; cependant, comme on verra plus loin que le temps de parcours sur A77 a été similaire le jeudi et le vendredi, on peut en déduire que, pour l'autoroute, le jeudi serait également représentatif du jour moyen annuel.

Le vendredi des relevés correspond donc bien à une journée que l'on peut qualifier de chargée, typique des week-ends ordinaires. Elle ne serait cependant pas représentative d'une période très chargée (jour de départ pour un week-end prolongé, jour de grande migration estivale, etc.).

Pour chacune de ces deux périodes, trois mesures ont été conduites sur chaque infrastructure (N7 et A77). Dans chaque cas, le tableau ci-dessous indique la moyenne des temps de parcours ainsi collectés.

Comparaison des temps de parcours moyens entre Dordives (barrière de péage du Val de Loing) et Cosne-sur-Loire par A77 et par RN7, en mai 2006

| Itinéraire | Jour moyen annuel | Période chargée |
|---|-------------------|-----------------|
| Par RN7 | 1h 06mn | 1h 10mn |
| Par A77 | 43mn | 43mn |
| Ecart de temps de parcours A77 / RN7 | - 23mn | - 27mn |

Source : Exploitation du rapport de mission de relevés de temps de parcours (CETE de Lyon, 2006)

En 2006, le jour moyen annuel, l'usage d'A77 entre A6 et le sud de Cosne-sur-Loire procure un gain de temps de l'ordre de 23 minutes par rapport à l'usage de la RN7. En période chargée, ce gain de temps est supérieur (proche de 27 minutes).

Compte tenu des développements de la section précédente relatifs aux gains de temps apportés aux usagers de la RN7, on peut en conclure que, au total, par rapport à la situation qui aurait prévalu si A77

n'avait pas été réalisée (situation dite « de référence »), la nouvelle autoroute permet les gains de temps suivants, selon l'hypothèse :

- un gain de temps compris entre 30 et 35 mn un jour moyen (33 minutes le jour mesuré en mai 2006²¹)
- un gain compris entre 35 et 40 mn en période chargée (37 minutes le jour mesuré en mai 2006²²).

2.3.4 Rapprochement entre prévisions et réalisations

L'Evaluation LOTI du dossier DUP mentionnait un gain de temps de 20 mn entre Dordives et Cosne-sur-Loire pour un véhicule « utilisant l'aménagement autoroutier de préférence à la RN7 ».

Compte tenu de la formulation adoptée, il est clair que le gain de temps indiqué correspond à la différence de temps de parcours entre la RN7 (A77 supposée en service) et A77, et non pas à la différence le temps de parcours entre la RN7 en situation de référence (A77 non réalisée) et A77. Le choix de retenir le premier concept, dans un dossier DUP qui est destiné à un large public, est d'ailleurs raisonnable, car il est le plus intelligible des deux pour des non-spécialistes.

Les autres conditions de détermination de ce gain de temps n'étaient pas indiquées :

- période à laquelle correspond le gain de temps : compte tenu du fait que les études de trafics d'APS ont été menées avec le logiciel ARIANE, il est cependant raisonnable de penser que les temps de parcours ont été établis à l'aide de cet outil ; dès lors, il s'agit d'estimations établies pour le trafic moyen journalier annuel (TMJA) ;
- année : même si elle n'est pas indiquée, il est probable que le gain de temps affiché corresponde à l'horizon temporel de prévision de trafic le plus proche, soit l'année 2000 ;
- niveau d'aménagement de la RN7 en situation « avec A77 » : bien que cela ne soit pas explicité, on peut également raisonnablement penser qu'il n'était alors pas supposé que la RN7 ferait l'objet d'aménagement une fois l'autoroute A77 en service, tant de capacité que de sécurité.

C'est donc le gain de temps perceptible un jour moyen annuel directement mesuré sur le terrain entre A77 et la RN7 qui doit être rapproché du gain de temps prévisionnel. Le gain de temps perceptible effectif est de l'ordre de 23 minutes en 2006.

Cependant, les deux gains de temps ne sont pas encore directement comparables, puisque :

- dans la réalité la RN7 a fait l'objet d'aménagements de sécurité qui, dans la pratique, réduisent les vitesses praticables sur diverses sections de l'axe entre Dordives et Cosne-sur-Loire,
- dans le dossier DUP ces aménagements n'étaient pas envisagés, autorisant, toutes choses égales par ailleurs, une vitesse moyenne de circulation plus élevée sur la RN7.

Pour être rendu comparable avec la prévision, le gain de temps observé (23 mn) devrait donc être réduit de 9 mn²³ : le gain de temps corrigé résultant, de l'ordre de 14 mn, apparaît alors en retrait par rapport au gain de temps prévisionnel (20 mn).

²¹ Cette valeur est établie comme suit : 23mn + 10 mn = 33 mn.

²² Cette valeur est établie comme suit : 27mn + 10 mn = 37 mn.

²³ Ecart des temps de 68,4 mn et de 79,5 mn établies précédemment dans le tableau de la section 2.3.3.1.

Deux raisons peuvent expliquer cet écart entre observations corrigées et prévisions :

- les formulations des courbes débits-vitesses appliquées dans le modèle prévisionnel ARIANE et de celles utilisées pour estimer les corrections à apporter aux temps de parcours actuels (voir plus haut, la méthodologie exposée en section 2.3.1) peuvent présenter, dans le détail, des différences,
- lors des relevés de temps de parcours (en 2006), les trafics moyens annuels de la section Dordives / Montargis (de l'ordre de 13 000 véhicules/jour en TMJA) étaient inférieurs aux trafics envisagés dans les prévisions du dossier DUP (15 000 véhicules/jour pour le TMJA 2000) ; or, toutes choses égales par ailleurs, des niveaux de trafics plus faibles se traduisent par des temps de parcours eux-mêmes plus faibles.

Remarque importante :

Les gains de temps réellement apportés par A77, c'est-à-dire l'écart entre les temps de parcours qui auraient prévalu sur la RN7 si A77 n'avait pas été réalisée (situation dite « de référence ») et ceux relevés sur A77, présentent nécessairement une différence encore plus importante par rapport aux gains de temps prévisionnels correspondants.

De fait, même si ces gains de temps ne sont pas mentionnés dans le dossier DUP, ils correspondent à un niveau de trafic de la RN7 en situation de référence considérablement plus important que ce qu'il aurait réellement été : en effet, il a été vu précédemment dans le chapitre relatifs aux trafics que le dossier DUP évoquait un niveau de trafic de 30 000 véhicules/jour en 2000 (TMJA) entre Dordives et Montargis sur la RN7 en situation de référence, alors même qu'à la veille de la mise en service d'A77 (1998/1999) le trafic effectivement observé sur cette section était inférieur à 21 000 véhicules/jour (TMJA). Ainsi, selon les prévisions de trafics de l'APS les conditions de circulation auraient été fortement dégradées sur la route existante ; dès lors, la mise en service de l'autoroute se serait traduite par des gains de temps élevés dès les premières années d'exploitation ; puisque, en fait, en référence, les trafics de la RN7 auraient été inférieurs d'environ un tiers aux trafics prévisionnels de l'APS, les gains de temps procurés par l'autoroute A77 sont fortement plus faibles que ceux implicitement envisagés dans le dossier d'APS.

2.4– LE RESSENTI DES USAGERS-CLIENTS

2.4.1 Méthodologie

On exploite ici deux sources d'informations :

- les résultats de l'enquête de circulation réalisée pour le compte d'APRR sur A77 en 2005,
- l'état des réclamations clients.

Définition :

Système de péage fermé :

Le client s'arrête une première fois, en entrant sur l'autoroute, pour retirer un ticket, puis s'arrête une seconde fois, en sortant, pour acquitter le péage.

Le montant du péage est généralement proportionnel au kilométrage parcouru sur l'autoroute.

L'essentiel du réseau concédé à la société APRR est exploité en système fermé

Système de péage ouvert :

Au niveau de chaque gare de péage, l'usager acquitte un montant forfaitaire, *a priori* indépendant de la longueur du trajet qu'il effectue sur l'autoroute.

Ainsi, deux usagers peuvent parcourir une distance différente sur A77 mais acquitter le même montant de péage.

Par ailleurs, un usager peut être amené à acquitter un péage à plusieurs reprises au cours d'un seul trajet sur l'autoroute.

2.4.1.1 L'enquête de circulation

Comme cela a été indiqué plus haut dans le chapitre relatif aux trafics, des enquêtes de circulation ont été réalisées en 2001 et en 2005 sur l'autoroute A77.

Lors de l'enquête de 2005, conduite à la barrière de péage de Myennes, le questionnaire, auto-administré²⁴, comportait une question ouverte sur l'opinion de la personne enquêtée sur l'autoroute A77. Les journées d'enquête ont été les suivantes : vendredi 17 juin (16h-21h), samedi 18 juin (8h-12h), mardi 21 juin (7h-19h) et samedi 09 juillet (7h-19h).

Un échantillon de 1 609 personnes a renseigné au moins partiellement le questionnaire. Sur ce total, 929 (soit près de 60%) ont répondu à la question d'opinion.

²⁴ Les personnes enquêtées retournaient le questionnaire renseigné au moyen d'une enveloppe T.

Les questionnaires correspondant ont été exploités de sorte à mettre en évidence le partage entre avis favorables et avis défavorables.

2.4.1.2 Les réclamations clients

Comme c'est le cas général, le cahier des charges annexé à la convention de concession de la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône comporte un article qui stipule que « La société concessionnaire met en œuvre une politique d'écoute des usagers. (...) La société concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer leurs réclamations ou observations sur le service rendu (...) »²⁵.

Ainsi, la société APRR établit annuellement un état des réclamations émises par ses clients. Ces réclamations sont classées par familles (péage, sécurité, viabilité), elles-mêmes subdivisées en sous-familles plus précises.

On exploite ici cette source d'information pour les cinq premières années d'exploitation complète d'A77 (2001 à 2005). Le nombre de réclamations annuel est rapporté à l'intensité du trafic (de sorte à neutraliser le niveau du trafic dans les analyses comparatives) ; on construit ainsi le ratio suivant : nombre de réclamations sur l'année / trafic kilométrique de l'année. On analyse d'abord l'évolution dans le temps de ce ratio pour l'autoroute A77. Puis on compare le ratio de l'autoroute A77 au ratio du reste du réseau APRR.

2.4.2 Ressenti des usagers-clients à travers l'enquête de circulation

Sur les 929 réponses à la question d'opinion :

- 126 enquêtés (soit 14%) demandent que l'autoroute A77 soit prolongée au sud de Nevers,
- 63 enquêtés (7%) critiquent l'alternance de sections à 110 km/h (qui se situent exclusivement sur la section non concédée d'A77 au sud de Cosne-sur-Loire) et de sections à 130 km/h,
- 36 réponses ne sont pas exploitables.

Ainsi, 704²⁶ réponses sont exploitables pour le sujet étudié (avis sur A77 formulé par ses utilisateurs).

Après avoir fait l'objet d'une première analyse, les observations et commentaires ont été classés en un certain nombre de rubriques ; on distingue, d'une part, celles qui correspondent à un jugement favorable sur l'autoroute A77 et, d'autre part, celles correspondant à un jugement défavorable :

- Jugements favorables :
 - l'autoroute fait gagner du temps,
 - l'autoroute est agréable, sécurisante, tranquille, confortable, etc.

²⁵ Article 19 du cahier des charges, intitulé « Ecoute des usagers et réclamations ».

²⁶ 929 – 126 – 63 – 36 = 704.

- Jugements défavorables :
 - o le niveau de péage est (trop) cher,
 - o le péage en système « ouvert » est trop complexe,
 - o l'autoroute est monotone,
 - o les services aux usagers sont insuffisants (manque de stations-service, manque de restaurants, manque d'aires de repos),
 - o la qualité du service offert est défectueuse (propreté des toilettes, ...),
 - o l'attente au péage est trop longue (en particulier en période de pointe),
 - o les produits tarifaires sont insatisfaisants,
 - o la signalisation est inadaptée,
 - o la qualité de la chaussée ou de son entretien est insatisfaisante (pas d'enrobé drainant, présence d'eau, chaussée déformée),
 - o autres (mauvaise couverture des téléphones portables, radars trop fréquents, ...).

Le tableau de synthèse ci-dessous montre que 60% des usagers-clients qui se sont exprimés se déclarent satisfaits ou très satisfaits, contre 40% qui émettent un avis défavorable ou très défavorable.

Réponses à la question d'opinion sur l'autoroute A77 (2005)

| Opinion | Réponses | % | |
|---|----------|-------|---|
| Gain de temps | 15 | 2,1% | 60% |
| Agréable, tranquille, sécurisante | 407 | 57,8% | |
| Niveau de péage (trop) cher | 156 | 22,2% | |
| Manque de services | 42 | 6,0% | 40% Défavorables ou très défavorables |
| Péage ouvert complexe | 15 | 2,1% | |
| Monotone | 19 | 2,7% | |
| Dysfonctionnements | 11 | 1,6% | |
| Attente au péage | 13 | 1,8% | |
| Moyen de paiement + offre tarifaire insatisfaisants | 9 | 1,3% | |
| Défaut de signalisation | 8 | 1,1% | |
| Qualité de la chaussée | 5 | 0,7% | |
| Autres (couverture portable, ...) | 4 | 0,6% | |
| Total | 704 | 100% | |

Source : d'après enquête CETE, 2005

Les usagers satisfaits ou très satisfaits mentionnent majoritairement le caractère agréable de l'autoroute A77 (en mentionnant majoritairement le concept « d'autoroute de l'arbre ») et la tranquillité de circulation qu'elle offre (l'intensité réduite du trafic est souvent mentionnée comme raison).

Plus de la moitié des 40% d'usagers se déclarant satisfaits ou très insatisfaits considèrent que l'autoroute est chère ou très/trop chère.

2.4.3 Ressenti des usagers-clients à travers les réclamations

L'exploitation des réclamations conduit aux valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous.

Ratio « nombre de réclamations pour cent millions véhicules x kilomètres »

| | Autoroute A77 | Ensemble du réseau APRR, hors A77 |
|------|---------------|-----------------------------------|
| 2001 | 69 | 40 |
| 2002 | 51 | 38 |
| 2003 | 41 | 34 |
| 2004 | 48 | 31 |
| 2005 | 44 | 38 |

Source : d'après APRR

Le ratio de l'autoroute A77 présente une évolution favorable : en effet, il est globalement orienté à la baisse sur les cinq premières années d'exploitation.

Et comme le montre le tableau ci-dessous, cette tendance baissière est plus forte que celle enregistrée sur le reste du réseau APRR.

Evolution du ratio « réclamations pour cent millions de véhicules x kilomètres »

| | | A77 | Ensemble réseau APRR (hors A77) |
|--|---------------------------|------|---------------------------------|
| Niveau du ratio sur une année donnée ou sur une période donnée | 2001 | 69 | 40 |
| | 2002 | 51 | 38 |
| | 2001-2002 | 59 | 39 |
| | 2003-2005 | 45 | 34 |
| Evolution du ratio entre deux périodes | (2003-2005) / (2001) | -35% | -14% |
| | (2003-2005) / (2001-2002) | -25% | -12% |

Source : d'après APRR

En effet, pour A77, le ratio moyen sur la période 2003-2005 est inférieur d'un tiers au ratio de 2001 (première année d'exploitation) et d'un quart au ratio moyen des années 2001-2002 (deux premières années d'exploitation) ; alors même que, sur le reste du réseau concédé à APRR, les baisses correspondantes de la valeur du ratio sont inférieures à 15%.

Cette forte baisse enregistrée sur A77 est le reflet d'une période d'adaptation.

On constate toutefois que le ratio reste plus élevé sur A77 que sur le reste du réseau APRR : il est supérieur de 16% en 2005, de 29% en moyenne sur les deux années 2004-2005.

L'analyse plus détaillée des motifs de réclamations montre que l'écart porte sur le motif « péage ».

Cet écart peut éventuellement traduire le fait que la période d'adaptation n'est pas complètement achevée. Mais très probablement il s'explique surtout par la configuration particulière du système de péage de l'autoroute A77.

En effet :

- l'essentiel du réseau APRR est exploité en système dit « fermé » (voir plus haut la définition en section 2.4.1),
- A77 présente une particularité :
 - o elle est exploitée en système dit « ouvert » : dans le cas d'espèce, un automobiliste entrant sur A77 à Montargis et l'empruntant jusqu'à son extrémité sud (Cosne) acquittera un péage à la gare du Tourneau et un second à la barrière de péage de Myennes ;
 - o mais, à Dordives, elle accueille également la gare de péage d'entrée/sortie du système fermé d'A6.

Or, il est évident que la prise de ticket constitue un geste qui est rarement source de réclamation ; en revanche, typiquement, la phase de règlement est susceptible de générer des réclamations : temps d'attente, erreur dans la classification du véhicule conduisant à un montant de péage erroné, dysfonctionnement des automates de paiement automatique (carte bancaire, monnayeur à pièces), possible erreur dans le rendu manuel de monnaie, ...

Ainsi, pour la quasi-totalité des usagers du réseau APRR hors A77, en matière de péage, une seule probabilité de rencontrer un motif de réclamation est associé à chaque déplacement. Alors qu'un client d'A77 circulant de bout-en-bout sur l'autoroute, s'arrête à deux reprises pour acquitter un péage : une première fois au nord à la barrière de Val-de-Loing et une seconde fois au sud à la barrière de Myennes ; sa probabilité de rencontrer un motif de réclamation lié au péage est donc plus important.

2.5– LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS

2.5.1 Méthodologie

Les impacts de la mise en service de l'autoroute A77 sur les autres modes de transport – le rail, la voie d'eau et l'aérien – ont été estimés au travers des entretiens auprès des acteurs du territoire et des enquêtes auprès des maires.

Les éléments transmis par les personnes interrogées ont été conclusifs et il n'a pas été utile de procéder à des analyses complémentaires.

2.5.2 Effets observés sur les autres modes de transport

2.5.2.1 Le rail

Plutôt qu'une concurrence modale, l'autoroute semble avoir impulsé une dynamique au territoire, dont la SNCF a su tirer profit :

- La fréquentation semble croître à un rythme satisfaisant,
- La SNCF a pris, depuis 2000 et suite à la modernisation du réseau, des mesures pour améliorer ses services. Les tableaux ci-dessous en rendent compte.

Principaux temps de parcours au départ de Paris (comparaison 1998-2006)

| | 1998 | septembre 2006 |
|-------------------------|-------------------------------|-------------------|
| Paris - Montargis | 1 heure en train grande ligne | 1 heure en Corail |
| Paris - Gien | 1 h 20 à 1 h 40 | 1 h 17 à 1 h 41 |
| Paris - Cosne-sur-Loire | 1 h 50 à 2 h 10 | 1 h 42 à 2 h 06 |

Source : Etat-zéro, rapport phase 2, vol 1 et SNCF

Desserte (fréquence) de certaines relations de la zone d'étude avec Paris (comparaison 1998-2006)

| | 1998 | septembre 2006 sans correspondance |
|----------------------|----------------------------------|--|
| Souppes | 12 allers-retours | 5 allers-retours |
| Dordives | 9 allers-retours | 6 allers-retours |
| Nogent-sur-Vernisson | 5 A/R et 1 par car sur Montargis | 7 allers-retours |
| Gien | 6 A/R et 1 par car sur Montargis | 7 / 8 A/R * et 1 par car sur Montargis |
| Briare | 6 allers-retours | 5 / 6 allers-retours |
| Cosne-sur-Loire | 6 allers-retours | 7 / 8 allers-retours |

* 7 / 8 : 7 allers / 8 retours

Source : Etat-zéro, rapport phase 2, vol 1 et SNCF

2.5.2.2 La voie d'eau

L'axe Seine-Saône, parallèle à l'autoroute A77, est contraint par un petit gabarit : le gabarit Freycinet qui permet le passage des navires de 250 tonnes maximum.

Sur le canal du Nivernais et le canal de Roanne à Digoin, l'usage est principalement dédié à la plaisance.

Le transport de marchandises s'effectue surtout en relation avec les territoires situés au nord de Briare. Ce transport concerne essentiellement des produits agricoles au départ de la région mais conserve également une petite activité de transit entre les bassins de la Seine et de l'axe Rhône-Saône.

La diminution du **trafic commercial de marchandises** au cours de la période 1998-2004 sur le réseau navigable de l'aire d'étude (enregistrée d'après l'évolution du nombre de passages aux écluses) est conforme aux tendances nationales. Elle s'explique notamment par un manque de fiabilité de l'infrastructure et par la perte de confiance de certaines entreprises. L'autoroute A77 n'a joué aucun rôle dans cette évolution.

Le niveau du **trafic de plaisance** a oscillé au cours de la période 1998-2004, avec cependant une tendance à la baisse du nombre de passages aux écluses sur le réseau navigable de l'aire d'étude.

Cependant l'analyse des contrats longue durée de location de d'anneaux (supérieurs à un mois) pour les bateaux de plaisance au port de Briare montre une activité en progression. Au cours de la période 2002-2006, la structure de la clientèle semble s'être modifiée : la part de clientèle originaire du Loiret a décliné, alors que la part de clientèle francilienne, originaire d'autres régions ou de l'étranger s'est affirmée. Il est donc fort probable que l'autoroute A77 ait eu un effet sur l'origine géographique des plaisanciers choisissant Briare comme port d'attache.

2.5.2.3 Le mode aérien

Aucun entretien n'a été conduit avec des acteurs spécialistes du mode aérien. Cependant plusieurs personnes rencontrées ou enquêtées ont mentionné des améliorations de l'accessibilité entre leur territoire et Paris.

Le cas de l'amélioration de l'accessibilité à Orly a été mentionné explicitement une fois. Les acteurs rencontrés à la Communauté d'agglomération Montargoise et des Rives du Loing ont indiqué que « l'autoroute A77, avant tout tournée vers le nord, a permis une réduction des temps de parcours et place désormais Paris à une heure. Ceci a favorisé une intensification des relations avec la capitale (Orly, Rungis, ...) ».

Ces analyses sont confortées par les mesures de temps de parcours (Cf chapitre 2.2 - Effets sur les temps de parcours) qui montrent qu'A77 permet un gain de temps d'une dizaine de minutes entre Montargis et Paris, et de 25 minutes entre Cosne-sur-Loire et Paris.

2.5.3 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP a mentionné les effets attendus sur les autres modes de transport (p.236).

En matière ferroviaire, « **l'influence devrait être minime en ce qui concerne le trafic de voyageurs entre Paris et les villes desservies sur l'axe** dans la mesure où la desserte est bien assurée et sera améliorée, en temps de parcours et en fréquence, ce qui permet à une clientèle « d'habitues » (migrants, alternants, scolaires) d'emprunter les trains à des conditions tarifaires avantageuses (abonnement, demi-tarif). Les améliorations viseront à renforcer les relations et les conditions de transport entre Paris et le secteur de Montargis. D'autre part, le projet de TGV Auvergne permettra un gain de temps de 34 minutes sur le meilleur temps actuel Paris-Nevers.

Par contre, **l'amélioration du temps de parcours devrait être notable entre Montargis et Cosne-sur-Loire ou Nevers par l'autoroute** (environ 15 minutes pour Montargis - Cosne-sur-Loire), **mais cela ne devrait pas se traduire pour la SNCF par une diminution du nombre de voyageurs** en l'absence de toute création de ligne d'autocars de substitution. En effet, il s'agit surtout d'une clientèle de « captifs » des transports en commun.

Pour le trafic de marchandises, la SNCF a électrifié il y a quelques années la ligne jusqu'à Nevers afin de permettre le passage de trains plus lourds. Par ailleurs, l'essentiel du trafic est constitué de marchandises (céréales, matériaux notamment) pour lesquels la SNCF peut mettre en œuvre des trains complets, permettant de diminuer le coût de transport. **Aussi les incidences de l'ouverture de l'autoroute devraient-elles être faibles.** »

Concernant **le transport de marchandises par voie d'eau**, il est précisé dans le dossier DUP que « les marchandises sont surtout des pondéreux (matériaux, céréales, etc.). Les échanges sont en perte de vitesse et sont essentiellement concurrencés par le rail. Ils ne concernent que des entreprises structurées en fonction du réseau existant de canaux. Elles constituent des utilisateurs dits captifs de ce mode de transport. **L'ouverture de l'autoroute ne devrait pas avoir d'incidence sur le transport par voie d'eau** ».

Concernant le transport aérien, « l'aéroport le plus proche est celui d'Orly situé à 45 minutes de Montargis. L'autoroute pourra permettre un meilleur accès à cet aéroport pour toutes les agglomérations de l'axe. Les trois aérodromes de Vimory, Briare et Nevers sont utilisés pour une aviation légère d'affaire et de plaisance. Ce mode de transport n'entre pas en compétition avec les autres modes de transport et sera peu concerné par le passage de l'autoroute, hormis les accès aux aérodromes eux-mêmes ».

2.5.4 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Comme cela était prévu dans la DUP, les effets de la mise en service de l'autoroute A77 sur le rail et la voie d'eau sont très limités.

En ce qui concerne le fer :

- l'autoroute A77 aurait dynamisé localement l'activité et donc les échanges,
- justement, la SNCF avait pour projet de développer l'offre régionale,
- ces deux éléments semblent avoir conduit à une croissance de la fréquentation des services dans le corridor (même si le projet de TGV Auvergne n'a pas vu le jour).

En ce qui concerne le mode aérien, la mise en service d'A77 permet un meilleur accès à l'aéroport d'Orly pour les villes situées à proximité de l'autoroute.

S'il n'a pas été étudié, il est douteux qu'A77 ait eu un impact sur la fréquentation des aérodromes locaux. Ce type de loisir reste en effet très sélectif du fait de son coût.

3- L'économie de l'opération

3.1 – LES COÛTS DE CONSTRUCTION

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

On présente ci-dessous les étapes successives du cycle du projet qui ont pu avoir un impact sur l'estimation du coût de sa réalisation.

3.1.1.1 Estimation de l'APS

Dans le cas d'espèce, le projet d'autoroute A77 entre Dordives et Cosne-sur-Loire a fait l'objet de deux études d'APS (avant-projet sommaire) : l'un pour la section Dordives / Boismorand (RD940) et l'autre pour la section Boismorand / Cosne-sur-Loire.

Les dossiers d'APS correspondants ont été produits en octobre 1991 par le CETE ²⁷ Normandie-Centre.

Ces dossiers, et les estimations des coûts de construction qu'ils proposaient, ont été approuvés par la Décision Ministérielle (DM) du ministre en charge de l'équipement du 28 avril 1992.

Nota : Cette DM validait les coûts des dossiers APS alors même que cette Décision Ministérielle demandait des modifications de l'opération qui n'étaient pas intégrées dans ces coûts : pour l'essentiel, ces modifications consistaient en des mesures conservatoires pour assurer la faisabilité à terme d'un élargissement à 2x3 voies de l'infrastructure.

3.1.1.2 Estimation de la DUP

Le dossier d'enquête préalable à la DUP a porté, lui, sur l'ensemble de la liaison A77, depuis Dordives jusqu'à Cosne-sur-Loire nord.

Conformément à la pratique, le dossier d'enquête a présenté au public une estimation du coût de construction de l'opération soumise à l'enquête, désignée sous le terme de "appréciation sommaire des dépenses".

Ce coût découlait des estimations approuvées par la Décision Ministérielle d'avril 1992, intégrant, dans le cas d'espèce, une marge de 5% environ par rapport au montant indiqué dans cette DM (voir ci-après le tableau de la section 3.1.4.1).

L'enquête s'est déroulée du 15 juin au 31 juillet 1992. La DUP a été prononcée le 31 décembre 1993 (Décret).

3.1.1.3 Coût d'objectif

a – Événements intervenus depuis l'enquête d'utilité publique

Compte tenu des résultats de l'enquête publique et des concertations menées avec les collectivités et les administrations locales, l'autorité concédante a décidé que des aménagements devaient être apportés aux caractéristiques techniques du projet de manière à en permettre une meilleure intégration dans le milieu humain et naturel.

En outre, il convenait de prendre en considération dans la conception définitive du projet l'évolution de la réglementation depuis les études d'APS :

- loi sur le bruit du 31 décembre 1992, qui conduit à renforcer les protections acoustiques,
- loi sur l'eau de janvier 1992, qui vise à améliorer la protection des eaux tant superficielles que souterraines,
- nouvelle réglementation en matière de prévention et de sécurité,
- politique du « 1% paysage ».

Une part significative de ces dispositions sont consignées dans un document intitulé « Engagements de l'Etat ».

Par ailleurs, le huitième avenant à la concession de la société APRR, approuvé par décret du 29 décembre 1997, a intégré la section Cosne-nord / Cosne-centre (1,7 km) à l'autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire. Pour cette section, il s'agissait de porter aux normes autoroutières cette section de la RN7 de contournement de Cosne-sur-Loire.

Egalement, sur proposition d'APRR, l'autorité concédante a approuvé, par décision ministérielle du 10 mars 1997, le choix d'un système de péage ouvert plutôt que le système fermé prévu aux dossiers d'APS.

Enfin, les études complémentaires menées par le concessionnaire dans le cadre des Etudes d'Avant-Projet Autoroutier (APA) ont conduit à mettre en évidence des spécificités techniques locales (consistance des matériaux des sols par exemple). Ces spécificités ont eu pour conséquences de modifier les coûts de certains volets des travaux, dans la mesure où, dans les études d'APS, les estimations sont usuellement conduites par application de ratios moyens, tenant compte de situations « moyennes ».

b – Détermination du coût d'objectif d'A77

Prenant acte des évolutions intervenues par rapport au projet défini dans l'APS, entraînant *de facto* des surcoûts non évalués par ses services, le Directeur des Routes a informé APRR, en septembre 1996, de sa décision de voir appliquée la procédure de coût d'objectif pour le projet.

En juillet 1997, le Directeur des Routes demandé à la société de concessionnaire de lui soumettre un dossier détaillé de proposition argumentée pour lui permettre de fixer le coût d'objectif de l'opération. Ce dossier a été transmis en octobre 1997.

Sur la base d'un dossier détaillé de proposition argumentée établi par la société de concessionnaire à la demande du Directeur des Routes, ce dernier a fixé, par Décision Ministérielle du 3 février 1998, le coût d'objectif de l'opération.

²⁷ Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement.

Ce coût intègre en particulier, d'une part, le coût des acquisitions foncières et de la modification du profil en travers de la section courante de l'autoroute pour assurer la faisabilité d'un élargissement ultérieur à 2x3 voies et, d'autre part, le coût de la réalisation des ouvrages d'art dans leur profil définitif. On rappelle que ces dispositions étaient prévues dans la décision ministérielle de 1992, mais que leur coût n'était pas pris en compte dans le montant approuvé dans cette DM.

3.1.1.4 Coût final de construction

Les travaux terminés, et 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.

Dans une étape intermédiaire, une estimation provisoire du coût final de l'opération est établi par la société concessionnaire dans un document intitulé « Dossier de Synthèse d'Avant Projet Autoroutier » ; ce document est généralement produit peu avant la mise en service de la nouvelle infrastructure.

3.1.2 Les prévisions du dossier DUP

En matière de coût de construction, l'évaluation du dossier DUP était la suivante (p.241) : « Le coût de l'ouvrage peut être évalué à 2,8 milliards de francs au deuxième trimestre 1990".

La notice explicative du dossier DUP apportait les précisions suivantes (p.67, Titre III – Appréciation sommaire des dépenses) :

"La dépense totale prévisible pour la réalisation du projet soumis à enquête est de 2 807 millions de francs TTC aux conditions économiques du mois d'octobre 1991. Elle se répartit comme suit :

- Acquisitions foncières : 127 MF, estimation sommaire et globale établie après consultation des services des Domaines des départements de Seine-et-Marne, du Loiret et de la Nièvre,
- Etudes et travaux : 2 680 MF (y compris les travaux connexes)."

3.1.3 Les coûts constatés

Le coût final de construction de l'autoroute A77 Dordives – Cosne-sur-Loire centre (95,5 km) s'élève à 3 955 millions de francs TTC, soit l'équivalent de 602,9 millions d'euros TTC, aux prix de juin 1997 (TVA à 20,6 %). Ce montant intègre les coûts suivants :

- les études et la direction des travaux (maîtrise d'œuvre), pour 12,6 % du total ;
- les acquisitions foncières, pour 6,3 % ;
- les mesures connexes (procédure « 1% paysage »), pour 0,3 % ;
- les travaux, pour 80,8%.

Le chantier s'est essentiellement déroulé sur les années 1997 à 2000 (la mise en service est intervenue en deux étapes : novembre 1999 pour la section Dordives – Briare et juin 2000 pour la section Briare - Cosne). Près de 95 % des dépenses ont été effectuées sur la période de six ans 1995-2000.

A77 Dordives - Cosne-sur-Loire : échéancier des dépenses de construction

| Année | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | Total |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| % | 1% | 2% | 3% | 3% | 18% | 33% | 26% | 11% | 2% | 1% | 100 % |

Source : APRR (DIC)

3.1.4 Rapprochement entre prévisions et réalisations

3.1.4.1 Les coûts de l'opération à ses différents stades

Le tableau ci-dessous rapproche le coût final des estimations prévisionnelles du coût de l'opération à différents stades (Décision Ministérielle d'APS, dossier DUP, Décision Ministérielle de coût d'objectif).

Coûts de l'opération A77 Dordives – Cosne-sur-Loire (montants TTC)

| Coût selon la source | MF | (aux CE - conditions économiques - de) | MEuros (CE juin 1997) | Taux de TVA normale |
|--------------------------------|---------|--|-----------------------|---------------------|
| Décision Ministérielle APS (a) | 2 657,4 | (Sept. 1991) | 469,5 | 18,6 % |
| Dossier DUP (a) | 2 807,0 | (Octobre 1991) | 494,5 | |
| DM de Coût d'objectif (b) | 4 131,6 | (Juin 1997) | 629,9 | 20,6 % |
| APA DS (b) | 4 096,0 | (Juin 1997) | 624,4 | |
| Coût final (b) | 3 954,8 | (Juin 1997) | 602,9 | |

(a) Dordives / Cosne-sur-Loire nord

(b) Dordives / Cosne-sur-Loire centre

Source : d'après APRR (DIC)

Le coût d'objectif de l'opération concédée Dordives / Cosne Nord / Cosne Centre a été établi comme la somme de deux termes :

- un coût d'objectif de 3 706 MF TTC, valeur janvier 1994, au taux de TVA normale de 18,6%, pour la section Dordives / Cosne Nord ;
- un montant de 33,6 MF TTC, valeur juin 1997, au taux de TVA normale de 20,6% pour les études, les acquisitions foncières et les travaux relatifs à la mise aux normes autoroutières de la section Cosne Nord / Cosne Centre.

Le total ressortait ainsi à 4 131,6 MF, valeur juin 1997, au taux de TVA normale de 20,6%.

3.1.4.2 Ecart entre coût final et coût d'objectif

Le coût final de l'opération est inférieur de 4,3% au coût d'objectif fixé par la Direction des Routes, autorité concédante (603 Meuros TTC contre 630 Meuros TTC).

Cette économie résulte d'une double stratégie, développée par la société concessionnaire depuis plusieurs années, d'optimisation technico-économique des projets et de maîtrise des coûts. Par exemple sur le second aspect, la société a ajouté au suivi traditionnel des dépenses par nature, un suivi des dépenses par marché. Cette stratégie globale a permis à la société 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 estimations²⁸.

3.1.4.3 Ecart entre coût final et coût du dossier DUP

Le coût TTC final de l'opération est supérieur de + 22% au coût prévisionnel TTC annoncé dans le dossier DUP.

En réalité, les taux de TVA sont différents (essentiellement 20,6% en phase travaux et 18,6% pour les prévisions du dossier DUP) : dès lors, l'écart effectif (c'est-à-dire calculé sur les montants hors taxes) est de +20%.

Comme il a été vu précédemment que le coût final de l'opération était inférieur au coût d'objectif fixé par la Direction des Routes, l'écart avec le coût du dossier DUP s'explique exclusivement par l'écart entre coût d'objectif et coût prévisionnel DUP (voir ci-dessous).

3.1.4.4 Ecart entre coût d'objectif et coût du dossier DUP

Le dossier justificatif de proposition de coût d'objectif éclaire en détail les écarts entre le coût d'objectif et le coût d'APS (qui a servi à fixer le coût indiqué dans le dossier DUP et qui est très proche de ce dernier).

Trois familles de causes d'écart étaient isolées :

- les évolutions des caractéristiques du projet,
- la prise en compte des Engagements de l'Etat et de l'évolution de la réglementation,
- les spécificités techniques locales identifiées par les études post-APS (plus approfondies).

Le tableau ci-dessous indique les enjeux relatifs en termes de montants.

Dans ce tableau, le coût APS et le coût d'objectif ont été rendus comparables, d'abord en les ramenant tous deux aux prix de janvier 1994 et ensuite en considérant dans les deux cas un taux de TVA normale de 18,6%.

Opération A77 Dordives – Cosne-Nord : ventilation de l'écart entre le coût prévisionnel de l'APS et le coût d'objectif (montants TTC exprimés en millions de francs de janvier 1994, au taux de TVA normale de 18,6%)

| Coût selon la source | MF | Ecart / APS |
|--|-------|-------------|
| Décision Ministérielle APS | 2 831 | |
| Evolution des caractéristiques du projet | + 414 | + 14,6 % |
| Engagements de l'Etat + Evolution de la réglementation | + 337 | + 11,9 % |
| Spécificités techniques locales | + 154 | + 5,4 % |
| Coût d'objectif | 3 736 | |

Source : d'après Scetauroute pour APRR (DIC)

²⁸ Source : "Document de base », APRR, 2004.

3.2– LES COÛTS D'EXPLOITATION

3.2.1 Les prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP indique (p.241) que « les coûts d'entretiens et d'exploitation annuels seront de l'ordre de 400 000 F par km ».

Le rapprochement avec les valeurs prescrites dans l'annexe B9 de l'instruction ministérielle de 1986, mentionnée plus loin (voir la note de bas de page de la section 3.3.1), permet de préciser que ce montant est exprimé en francs TTC de l'année 1985 et qu'il est la somme de trois termes :

- entretien courant : 140 000 F/km/an
- dépenses d'exploitation liées à la perception du péage : 230 000 F/km/an
- dépenses périodiques de grosses réparations : 27 000 F/km/an (il s'agit d'un équivalent annuel dès la première année, compte tenu d'un coût de 170 000 F/km tous les huit ans)

On notera que ces coûts prévisionnels reposent ainsi sur des ratios établis au début des années 1980 voire antérieurement.

3.2.2 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 ²⁹ : 70 000 euros/km par an
- Charges d'entretien des renouvellements : 30 000 euros/km par an

Ces valeurs ont été déterminées 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.

3.2.3 Comparaison entre coût prévu et coût constaté

Pour comparer ces coûts, on les rend au préalable homogènes.

Pour ce faire :

- on "ramène" d'abord les coûts constatés en francs et aux conditions économiques de 1985 ; pour cet exercice on retient comme indice le prix du PIB (source d'informations : comptes nationaux de

l'INSEE, publiés sur le site www.insee.fr), qui a augmenté de 46,5% entre les années 1985 et 2005 : les coûts constatés ressortent ainsi à l'équivalent de 1,12 MF-1985 hors TVA, par kilomètre ;

- puis on déduit la TVA des coûts prévus; pour ce faire, on retient le taux moyen de TVA de 12% du TTC mentionné dans l'instruction ministérielle de 1986 : les coûts prévus ressortent ainsi à 0,35 MF-1985 hors TVA, par kilomètre.

Les coûts d'exploitation, d'entretien et de gestion constatés sont ainsi trois fois plus élevés que les coûts prévus.

²⁹ Le poste « impôts et taxes » comprend en particulier la taxe d'aménagement du territoire, la taxe professionnelle et la redevance domaniale.

3.3– LA RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE POUR LA COLLECTIVITE

3.3.1 Principes généraux et définitions

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 (...)"³⁰.

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 temps, 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 d'A77 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 A77 Dordives – Cosne-sur-Loire, les indicateurs normalisés étaient les suivants³¹ :

- 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 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 essentiellement à partir des paramètres suivants :

- pour les usagers (automobilistes) : 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 ;

³⁰ 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).

³¹ 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).

- 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).

3.3.2 Bilan socio-économique prévisionnel

La méthode de calcul appliquée pour établir le bilan économique prévisionnel présenté dans le dossier DUP était bien conforme aux prescriptions ministérielles alors en vigueur (voir plus haut). Sur un plan pratique, les calculs d'affectation de trafic puis les calculs des indicateurs de rentabilité ont été effectués à l'aide du programme ARIANE 04 développé par la Direction des Routes (SETRA).

Les valeurs des deux indicateurs économiques centraux, établis pour une mise en service à l'année 2000 (horizon alors pressenti), étaient les suivantes :

- un bénéfice actualisé en 2000 de 6,7 milliards de francs 1985 : cette valeur étant largement positive, le projet était rentable pour la collectivité sur le plan socio-économique³² ;
- un taux de rentabilité immédiate de 17,2 %, sensiblement supérieur au taux d'actualisation de 8% : ceci traduisait le fait que l'année optimale d'ouverture au trafic de la nouvelle section d'autoroute était antérieure à 2000 ; il convenait donc de la mettre en service au plus tôt.

3.3.3 Bilan socio-économique a posteriori

3.3.3.1 Modalités de calcul a posteriori

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).

Cependant, la version d'ARIANE correspondant à l'instruction de mars 1986 (ARIANE 04) n'est plus opérationnelle aujourd'hui, car elle n'est pas compatible avec les systèmes d'exploitation des ordinateurs actuels. Les calculs *a posteriori* ont donc dû être réalisés à l'aide d'un tableur informatique.

Toutefois, au préalable :

- des mesures de temps de parcours sur A77 et sur la RN7 ont été conduites en 2006 ;
- une reconstitution des temps de parcours en situation de référence a également été établie au même horizon en appliquant les courbes débit-vitesse d'Ariane (courbes qui donnent la vitesse moyenne pratiquée sur une section de route en fonction des caractéristiques de la route (nombre de voies, ...) et de celles du trafic (volume total du trafic et proportion de poids lourds)) ;
- on a ensuite utilisé ces mêmes courbes débit-vitesse pour apprécier comment évoluait dans le temps l'écart de temps de parcours entre l'autoroute et la RN7.

³² En fait, cette information n'est pas communiquée dans le dossier DUP ; elle est extraite du rapport des études d'avant-projet sommaire (APS) (Pièce K : Etude de trafic et bilan économique généralisé, CETE Normandie Centre, octobre 1991).

En effet, les vitesses pratiquées constituent le paramètre central permettant de déterminer les avantages des usagers (gains de temps de parcours, variations des volumes de carburant consommés, etc.). Les valeurs unitaires fixées par la circulaire de mars 1986 ont ensuite été appliquées aux variations de quantités ainsi déterminées.

Par ailleurs, les coûts effectifs de l'opération présentés dans les chapitres précédents (investissement et exploitation/entretien/gestion) ont été introduits.

Et, au delà de 2005 (dernière année pour laquelle les trafics d'A77 sont connus), les trafics ont été prolongés par des perspectives actualisées en matière de croissance.

Croissance prévisionnelle des trafics sur l'autoroute A77 :
croissance de trafic de l'année N par rapport à l'année N-1

| Année | Véhicules légers | Poids lourds |
|-------|------------------|--------------|
| 2006 | 4,0% | 2,4% |
| 2007 | 4,0% | 2,4% |
| 2008 | 4,0% | 2,4% |
| 2009 | 4,0% | 2,4% |
| 2010 | 4,0% | 2,4% |
| 2011 | 3,0% | 1,9% |
| 2012 | 3,0% | 1,9% |
| 2013 | 3,0% | 1,9% |
| 2014 | 3,0% | 1,9% |
| 2015 | 3,0% | 1,9% |
| 2016 | 3,0% | 1,9% |
| 2017 | 3,0% | 1,9% |
| 2018 | 3,0% | 1,9% |
| 2019 | 3,0% | 1,9% |
| 2020 | 3,0% | 1,9% |
| 2021 | 2,0% | 1,4% |
| 2022 | 2,0% | 1,4% |
| 2023 | 2,0% | 1,4% |
| 2024 | 2,0% | 1,4% |
| 2025 | 2,0% | 1,4% |

Conformément à la pratique en la matière, les avantages apportés par le projet ont été supposés constants à compter de l'année 2025 (années de mise en service + vingt-cinq ans).

3.3.3.2 Résultats et comparaison avec le bilan prévisionnel

Le tableau ci-dessous rapproche les principaux résultats du bilan *a posteriori* de ceux du bilan prévisionnel (le détail des coûts et avantages annuels est présenté plus bas).

Bilans socio-économiques a posteriori et prévisionnel de l'opération A77

| | Bilan <i>a posteriori</i> (Bilan LOTI) | Bilan prévisionnel (Dossier DUP) |
|---|---|-------------------------------------|
| Mise en service d'A77 | Progressive (novembre 1999 et juin 2000) | Janvier 2000 |
| Bénéfice actualisé en 1999 (en francs de 1985) | 0,5 Md Francs | 7,3 Md Francs |
| Taux de rentabilité immédiate | 5,2 % | 17,2 % |

A titre indicatif, dans la mesure où cet indicateur n'était pas établi à l'époque du dossier DUP, on mentionnera que le taux de rentabilité interne de l'opération ressort à 8,9%.

Les indicateurs du bilan *a posteriori* conduisent aux conclusions suivantes :

- Conformément aux prévisions du dossier DUP, l'autoroute A77 Dordives – Cosne-sur-Loire est une opération rentable pour la collectivité, puisque son bénéfice actualisé est positif (même s'il est inférieur au bénéfice actualisé prévisionnel) : il était donc justifié de la réaliser ;
- Selon les critères de l'analyse économique en vigueur lors de l'enquête DUP, il aurait été préférable de reporter la construction de quelques années de sorte à maximiser le bénéfice actualisé de l'opération, car, à 5%, le taux de rentabilité immédiate s'avère inférieur au taux d'actualisation du Plan de 8% ; alors même que le bilan prévisionnel concluait que l'aménagement devait être réalisé avant 2000.

Ces écarts, qui ne remettent donc pas en cause la rentabilité collective de l'opération, s'expliquent par les considérations suivantes :

- les calculs de rentabilité du dossier DUP reposaient sur l'hypothèse d'une croissance soutenue des trafics de la RN7 en l'absence de la construction de l'autoroute (situation de référence) : ainsi, entre Dordives et Montargis, les études prévisionnelles anticipaient un trafic supérieur à 27 000 véhicules/jour en 2000 en hypothèse basse (près de 33 000 en hypothèse haute) et plus de 31 000 véhicules/jour en 2010 (près de 41 000 en hypothèse haute) ; cela aurait conduit à des conditions de circulation fortement dégradées sur la route existante ; dès lors, la mise en service de l'autoroute se serait traduite par des gains de temps très importants dès les premières années d'exploitation ; or, les analyses des trafics observés jusqu'en 1998-1999 montrent qu'en situation de référence, les trafics de la RN7 auraient été inférieurs d'un tiers aux trafics prévisionnels du dossier DUP ; dès lors, les gains de temps procurés par l'autoroute A77 sont fortement plus faibles que les gains de temps retenus dans les calculs de rentabilité prévisionnels, particulièrement quelques années après la mise

en service ; or, les gains de temps constituent l'essentiel des avantages socio-économiques apportés par les projets autoroutiers ;

- les premières années d'exploitation, les trafics d'A77 ont été significativement inférieurs aux trafics attendus (d'un tiers en 2005, par exemple, par rapport aux trafics prévisionnels « bas ») : le nombre d'utilisateurs bénéficiant d'un gain de temps en se reportant vers A77 est donc plus faible que prévu ;
- le coût de construction prévisionnel avait été sous-estimé de plus de 20% par rapport au coût de l'aménagement réalisé (voir le détail plus haut dans le chapitre 3.1-) ;
- les coûts d'exploitation et de gestion avaient également été fortement sous-évalués (voir le chapitre 3.2-).

3.3.3.3 Résultats détaillés

Le tableau ci-contre présente les séquences des coûts et avantages du bilan économique de l'opération A77 Dordives / Cosne-sur-Loire.

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 (A77 n'est pas réalisée) et la situation "avec A77 Dordives / Cosne-sur-Loire".

Coûts et avantages socio-économiques annuels associés à l'opération A77 Dordives / Cosne-sur-Loire – en millions de francs HT de 1985

| Année | Invest. | Exploit. | Entr. périod. | Temps | Sécurité | CEV ^(a) | Confort | Avantages nets |
|--------------------|---------|----------|---------------|-------|----------|--------------------|---------|----------------|
| 1993 | -26 | | | | | | | -26 |
| 1994 | -51 | | | | | | | -51 |
| 1995 | -77 | | | | | | | -77 |
| 1996 | -77 | | | | | | | -77 |
| 1997 | -462 | | | | | | | -462 |
| 1998 | -846 | | | | | | | -846 |
| 1999 | -667 | | | | | | | -667 |
| 2000 | -282 | -8 | | 138 | 6 | -1 | 33 | -114 |
| 2001 | -51 | -78 | | 179 | 7 | -1 | 39 | 95 |
| 2002 | -26 | -93 | | 184 | 8 | -1 | 42 | 113 |
| 2003 | | -93 | | 189 | 8 | -1 | 44 | 147 |
| 2004 | | -93 | | 194 | 9 | -1 | 46 | 155 |
| 2005 | | -93 | | 199 | 9 | -1 | 47 | 161 |
| 2006 | | -93 | | 211 | 9 | -1 | 49 | 175 |
| 2007 | | -93 | | 223 | 10 | -1 | 51 | 189 |
| 2008 | | -93 | | 235 | 10 | -1 | 53 | 204 |
| 2009 | | -93 | | 249 | 10 | -1 | 55 | 220 |
| 2010 | | -93 | | 263 | 11 | -1 | 57 | 236 |
| 2011 | | -93 | -160 | 278 | 11 | -1 | 59 | 93 |
| 2012 | | -78 | | 294 | 11 | -1 | 61 | 286 |
| 2013 | | -93 | | 310 | 12 | -1 | 63 | 290 |
| 2014 | | -93 | | 328 | 12 | -1 | 65 | 310 |
| 2015 | | -93 | | 347 | 12 | -1 | 67 | 331 |
| 2016 | | -93 | | 361 | 13 | -2 | 69 | 348 |
| 2017 | | -93 | | 377 | 13 | -2 | 71 | 366 |
| 2018 | | -93 | | 393 | 13 | -2 | 73 | 384 |
| 2019 | | -93 | | 409 | 14 | -2 | 75 | 403 |
| 2020 | | -93 | | 427 | 14 | -2 | 77 | 423 |
| 2021 | | -93 | | 439 | 14 | -2 | 79 | 437 |
| 2022 | | -93 | -160 | 452 | 15 | -2 | 80 | 292 |
| 2023 | | -93 | | 465 | 15 | -2 | 82 | 466 |
| 2024 | | -93 | | 478 | 15 | -2 | 84 | 482 |
| 2025 | | -93 | | 492 | 16 | -2 | 85 | 497 |
| ... ^(b) | | -93 | | 492 | 16 | -2 | 85 | 497 |
| 2285 | | -93 | | 492 | 16 | -2 | 85 | 497 |

(a) CEV : coûts d'exploitation des véhicules.

(b) On a vu que, 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.

3.4– LA RENTABILITE FINANCIERE POUR LE CONCESSIONNAIRE

3.4.1 Les prévisions du dossier DUP

En matière de conditions de financement, les prévisions du dossier DUP étaient les suivantes (p.241).

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

Les recettes de péage assureront largement la couverture des dépenses d'exploitation (perception du péage, entretien, réparations). En revanche, elles ne permettront pas le remboursement de la totalité des emprunts levés pour la construction.

Toutefois, la société concessionnaire dégagera dans le futur des excédents d'exploitation sur plusieurs autres tronçons. Ainsi, la réalisation de l'autoroute [A77] est compatible avec l'équilibre à terme de cette société concessionnaire."

3.4.2 Bilan a posteriori des coûts et des recettes

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.

3.4.2.1 Les coûts observés

a – Les 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 602,9 millions d'euros valeur juin 1997 avec un étalement des dépenses dans le temps indiqué précédemment dans le tableau suivant (soit 687 millions d'euros TTC valeur 2005³³).

A77 Dordives - Cosne-sur-Loire : échéancier des dépenses de construction

| Année | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | Total |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| % | 1% | 2% | 3% | 3% | 18% | 33% | 26% | 11% | 2% | 1% | 100 % |

Source : APRR (DIC)

³³ Le montant de 602,9 Meuros juin 1997 a été reventilé en séquence annuelle de dépenses exprimées en euros courants par le biais de l'indice TP01 (dans la mesure où ce montant avait 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).

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 entre ces opérations (2011, 2022, 2032), dont le coût unitaire kilométrique est évalué par APRR à 30 000 euros 2005 hors taxes récupérables, soit 31,5 Meuros pour l'ensemble de l'autoroute A77 entre Dordives et Cosne-sur-Loire centre.

b – Les dépenses courantes d'exploitation, d'entretien et de gestion

On a vu précédemment (section 3.2.2) 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 l'autoroute A77, le montant total annuel s'élève ainsi à 21,0 Meuros.

3.4.2.2 Les recettes observées

a – 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.

b – Modalités de détermination des recettes de péage

Pour APRR, société concessionnaire, les recettes de péage générées par la mise en service d'A77 Dordives – Cosne-sur-Loire sont différentes des recettes de péage correspondant aux stricts trajets effectués sur cette autoroute par les véhicules qui y circulent. En effet, les constats suivants ont été faits précédemment dans le chapitre relatif aux trafics :

- une part des trafics d'A77 correspond à des véhicules se reportant depuis l'autoroute A71 : pour ces trafics, l'impact sur la recette d'APRR est la différence entre la recette qu'auraient générée ces véhicules en restant sur A71 et la recette qu'ils génèrent effectivement en empruntant A6 puis A77 ;
- une part des trafics d'A77 correspond à des véhicules se reportant depuis l'autoroute A6 au sud de la bifurcation A6/A77 au nord de Dordives : pour ces trafics également, l'impact sur la recette d'APRR est la différence entre la recette qu'auraient générée ces véhicules en restant sur A6 et la recette qu'ils génèrent effectivement en empruntant A77.

Il convient donc de traiter individuellement chacune des "familles" de trafics qui composent la clientèle d'A77. On a donc d'abord établi une estimation (aux tarifs de 2005) de la recette nette de l'année 2004, à partir de la reconstitution de la composition des trafics circulation sur A77, telle qu'elle a été exposée précédemment dans le chapitre relatif aux trafics.

L'usage de l'autoroute A77 donne lieu à une perception de péage par APRR lorsque les véhicules franchissent les barrières ou gares de péage suivantes :

- la barrière pleine voie du Val de Loing, par exemple pour les véhicules venant d'A6 et continuant un trajet autoroutier sur A77 (seule une fraction du montant perçu est affectable à l'autoroute A77, une autre partie correspondant à la circulation sur l'autoroute A6) ;

- la gare de péage sur diffuseur de Dordives, pour les mouvements de trafic entre Dordives et le sud d'A77 ;
- la gare de péage sur diffuseur du Tourneau, pour les mouvements de trafic entre la RN60 (Montargis, etc.) et le sud d'A77 ;
- la barrière pleine voie de Myennes, pour les véhicules circulant sur la section Bonny-sur-Loire / Cosne-sur-Loire.

Selon la grille tarifaire en vigueur en 2006, les montants de péage acquittés par les principales catégories de véhicules sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

A77 Dordives - Cosne-sur-Loire : tarifs applicables en 2006 (euros TTC)

| Gare / Barrière pleine voie (BPV) | Classe tarifaire 1 (ex : voiture de tourisme) | Classe tarifaire 3 (exemple : camion à 2 essieux) | Classe tarifaire 4 (exemple : tracteur + semi-remorque) |
|-----------------------------------|--|--|--|
| BPV Val de Loing * | 4,20 * | 10,10 * | 13,90 * |
| Gare Dordives | 4,10 | 10,10 | 13,90 |
| Gare Tourneau | 2,70 | 6,20 | 8,60 |
| BPV Myennes | 2,50 | 5,70 | 7,90 |

* Ce montant correspond exclusivement au trajet effectué sur A77 (hors trajet effectué sur A6)

Source : APRR (Exploitation)

Sur la base de ces tarifs, en tenant compte de la proportion des camions (classe tarifaire 2) dans l'ensemble des PL, d'une part, et en déduisant les remises dont bénéficient les abonnés (majoritairement des poids lourds), d'autre part, on évalue que les véhicules circulant sur A77 en 2004 qui se reportent depuis la RN7 ont généré les recettes additionnelles suivantes pour APRR : 17,6 Meuros TTC pour les VL et 8,1 Meuros TTC pour les PL.

En se reportant vers A77 depuis d'autres sections autoroutières déjà concédées à APRR, les véhicules concernés génèrent une recette pour APRR en empruntant A77 mais génèrent également une perte de recettes pour la société concessionnaire en quittant d'autres sections autoroutières de son réseau ; en effet, on a vu précédemment que ces véhicules avaient deux provenances :

- les véhicules reportés depuis A71 : leur nombre est évalué à 750 véhicules par jour (TMJA) en 2004 ; compte tenu des dispositions relatives des autoroutes A77 et A71, on peut raisonnablement faire l'hypothèse dans les présents calculs financiers que ces véhicules se rendent essentiellement dans la zone de Vichy ; ils auraient donc emprunté la section Bourges / Antenne de Gannat de l'autoroute A71 concédée à APRR ;
- les véhicules reportés depuis A6 au sud de la bifurcation A77/A6 : leur nombre est évalué à 750 véhicules par jour (TMJA) en 2004 dont 300 se rendant dans une zone située au nord de Myennes et 540 se rendant au sud de Myennes :
 - compte tenu des conditions d'accessibilité actuelles aux territoires délimités par A77 à l'ouest, par A6 au nord-est et par une ligne est-ouest passant par Myennes au sud, on peut raisonnablement considérer que les 300 véhicules évoqués ci-dessus se rendent dans une zone située en Puisaye, que l'on représentera par le bipôle Toucy / Saint-Sauveur en Puisaye ; la perte de recettes pour APRR correspond au trajet entre la bifurcation A77/A6 et le diffuseur de Joigny ;

- compte tenu des dispositions relatives des autoroutes A77 et A6, on peut également raisonnablement retenir ici l'hypothèse qu'une partie des 450 véhicules évoqués ci-dessus se rend dans la zone de Mâcon et qu'une autre partie se rend dans la région de Saint-Etienne ; pour les présents calculs, on retient l'hypothèse que les véhicules concernés se répartissent à parts égales entre ces deux destinations ; la perte de recettes pour APRR correspond, pour les premiers, au trajet entre la bifurcation A77/A6 et le diffuseur de Mâcon nord et, pour les seconds, au trajet entre cette bifurcation et la barrière pleine voie de Limas / Villefranche à l'entrée nord de l'agglomération lyonnaise.

Soit, par exemple, un automobiliste conduisant une voiture (classe tarifaire 1) et se déplaçant entre Paris et Mâcon, qui empruntait précédemment A6 de bout-en-bout et se reporte désormais sur A77 :

- auparavant, il circulait sur A6 entre Fleury-en-Bière et Mâcon-nord et versait à APRR un péage de 23,4 euros TTC (tarifs 2006) ;
- désormais, il circule sur A6 jusqu'à la bifurcation d'A77 où il emprunte A77 et verse au concessionnaire un péage de 9,8 euros TTC ;
- ce qui se traduit par une perte nette recette de 13,6 euros par rapport à la situation qui aurait prévalu en l'absence d'A77.

Au total, pour ces quatre familles de véhicules, les pertes nettes totales de recettes pour APRR sont les suivantes pour 2004 ³⁴ : -2,1 Meuros TTC pour les VL et -0,9 Meuros TTC pour les PL (aux tarifs en vigueur en 2006).

On procède ensuite aux calculs suivants :

- on consolide les recettes des véhicules reportés depuis la RN7 avec les pertes de recettes associées aux véhicules reportés depuis A71 et A6, de sorte à obtenir une recette nette totale TTC aux tarifs de 2006 pour l'année 2004 ;
- on en dérive une recette nette totale TTC aux tarifs de 2005 pour l'année 2004 en tenant compte de l'augmentation des tarifs entre 2005 et 2006 ;
- on déduit la TVA (au taux normal de 19,6%) de sorte à estimer une recette nette totale HT aux tarifs de 2005 pour l'année 2004.

De sorte à obtenir une séquence de recettes nettes annuelles depuis la mise en service d'A77 jusqu'au terme de la concession d'APRR (2032) on applique aux recettes VL et PL établies pour 2004 les taux de croissance des trafics suivants :

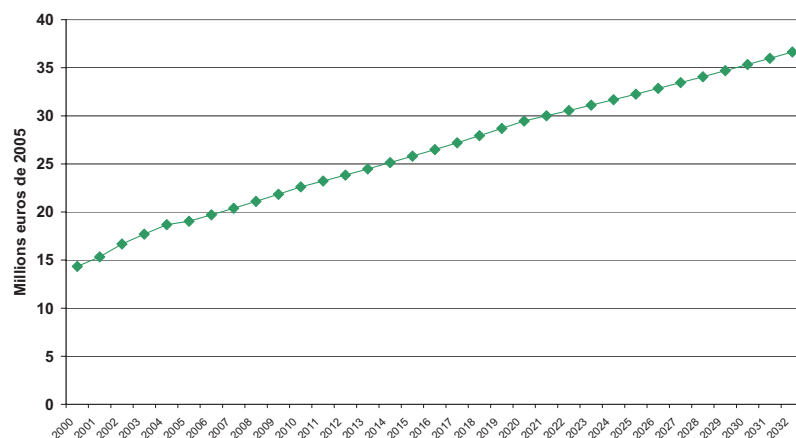
- depuis la mise en service jusqu'à l'année 2005, les taux de croissance effectivement observés ;
- de 2005 à 2032, le scénario de croissance des trafics VL et PL adopté dans les calculs de rentabilité économique pour la collectivité (voir le chapitre précédent ³⁵).

Au total, le profil des recettes nettes de péage (hors taxes récupérables) générées pour la société APRR par A77 Dordives – Cosne-sur-Loire est représenté sur le graphe ci-après.

³⁴ Egalement après déduction des remises dont bénéficient les abonnés.

³⁵ Entre 2025 et 2032, la croissance annuelle des trafics est identique à celle retenue entre 2024 et 2025.

A77 : recettes annuelles nettes de péage générées pour APRR, HT récupérables

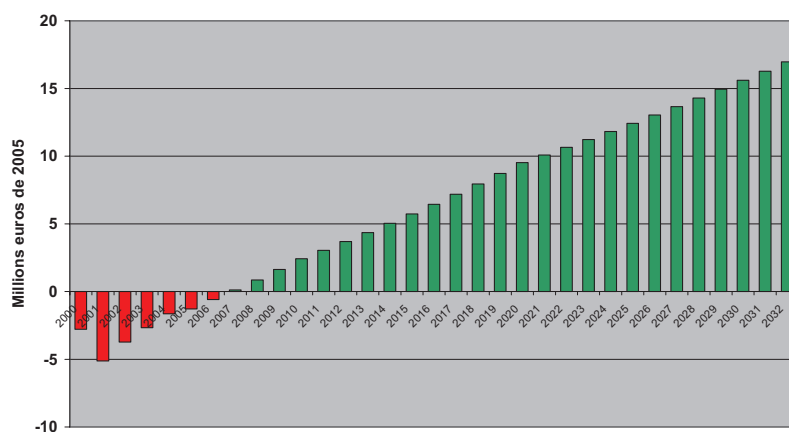


3.4.2.3 Bilans coûts / recettes

a – Exploitation courante

Le graphe ci-dessous montre que les recettes d'exploitation ne couvrent pas les dépenses d'exploitation jusqu'en 2006, mais que dès 2007 les recettes deviennent supérieures aux dépenses, se traduisant par un excédent brut d'exploitation (EBE) positif.

A77 : excédent brut d'exploitation sur la durée de la concession APRR



L'excédent brut d'exploitation cumulé jusqu'en 2032 (date de fin de concession d'APRR) ressort à environ 210 millions d'euros de 2005. En tenant compte d'un taux d'intérêt réel de 6%, la somme actualisée (à 1999) des EBE est positive (+42 millions d'euros de 2005).

Ce constat peut être considéré comme globalement conforme à la prévision du dossier DUP (voir plus haut, section 3.4.1), même s'il est plutôt moins favorable : en effet, le dossier DUP envisageait que les recettes couvriraient largement les dépenses d'exploitation et il apparaît qu'elles les couvrent à peine. Cet écart s'explique à la fois par la sous-estimation des dépenses d'exploitation dans les calculs prévisionnels et par des recettes de péage prévisionnelles supérieures aux recettes constatées (car les trafics prévisionnels étaient sensiblement supérieurs aux trafics observés).

b – Investissement et exploitation courante

On a vu que l'excédent brut d'exploitation cumulé jusqu'à la fin de la concession d'APRR atteindrait 210 M d'euros de 2005. Le coût d'investissement du projet (coût de construction initiale 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 780 M d'euros de 2005 (685 M€ pour la construction initiale et 95 M€ pour le renouvellement). L'excédent d'exploitation est donc nettement inférieur au coût d'investissement ³⁶. 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 concessionnaire.

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'A77 Dordives / Cosne-sur-Loire.

Le principe de l'adossement (voir l'encadré ci-après) 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).

³⁶ Le résultat est inchangé si l'on fait l'hypothèse qu'APRR a récupéré la TVA sur ses dépenses d'investissement.

4- Les effets sur les territoires et l'économie locale

4.1 – LES ACTIVITES ECONOMIQUES

4.1.1 L'agriculture

4.1.1.1 Méthodologie

Les sources d'informations suivantes ont été exploitées :

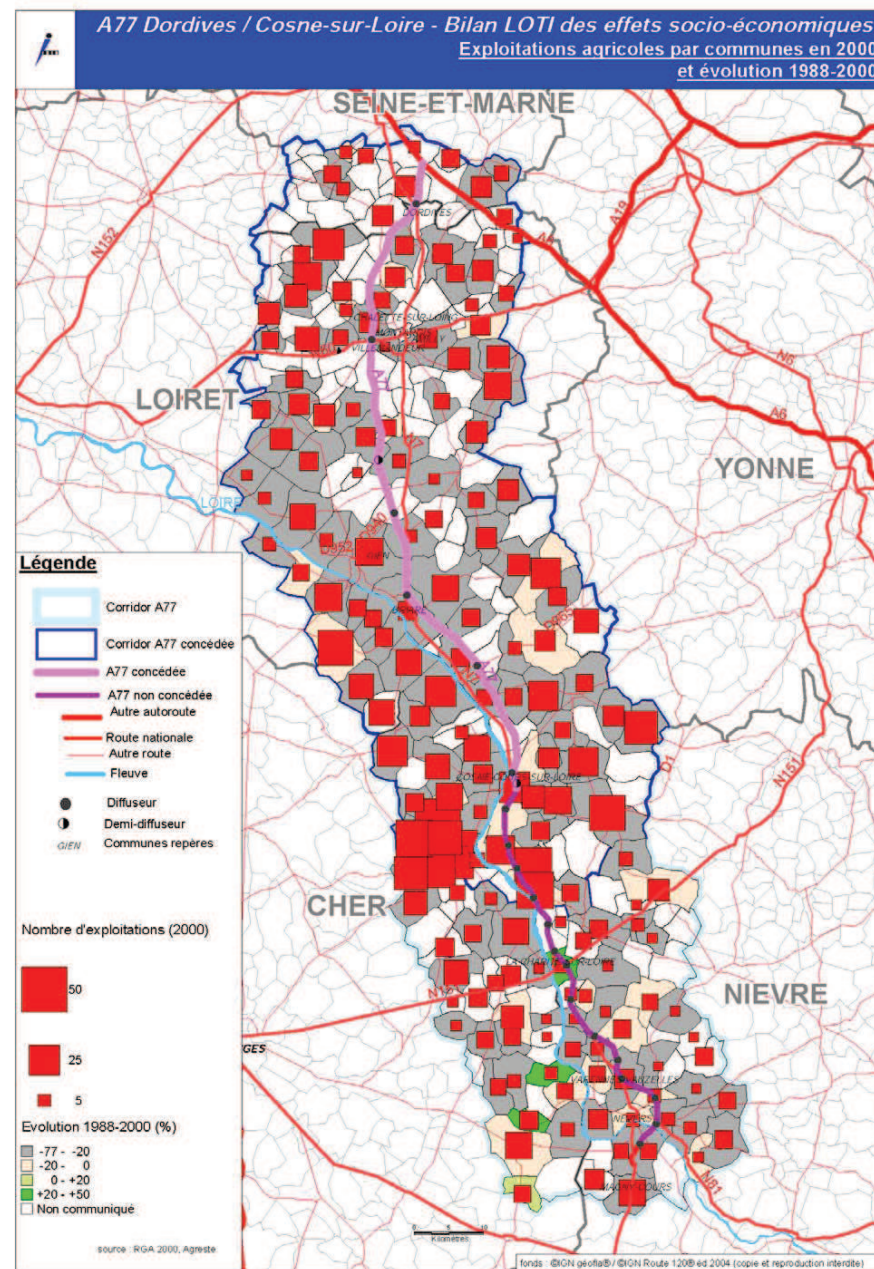
- les entretiens réalisés auprès de différents acteurs du territoire, notamment auprès de la Chambre d'Agriculture du Loiret,
- les statistiques des recensements agricoles de 1988 et 2000 (ministère de l'Agriculture),
- les résultats de l'enquête postale réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP,
- la revue de presse locale mise à disposition par APRR,
- les données APRR portant sur les acquisitions foncières et les surfaces remembrées.

4.1.1.2 Présentation de l'activité agricole

L'aire d'étude est un territoire à dominante rurale.

En ce qui concerne les exploitations agricoles :

- les chiffres issus du recensement général agricole (RGA 2000) montrent globalement une évolution de l'activité du corridor A77 conforme aux grandes tendances nationales :
 - le nombre total d'exploitations est en baisse,
 - la taille moyenne des exploitations s'accroît,
 - les grandes exploitations (100 ha et plus) sont de plus en plus nombreuses.
- le corridor A77 concédée concentre 75% des exploitations agricoles de l'ensemble du corridor A77 (pour 70% de la superficie totale), notamment dans ses marges sud, en particulier dans le secteur de Cosne-sur-Loire.
- la carte des exploitations agricoles met en évidence les éléments suivants :
 - le nombre d'exploitations par communes est variable au sein de l'aire d'étude. De façon générale, les territoires situés dans la partie médiane (entre Gien et La Charité-sur-Loire) présentent un nombre élevé d'exploitations par commune. Au nord et au sud, les exploitations sont de plus petite taille. Cette structure corrobore celle de l'occupation du sol et des types de productions.
 - au cours de la période 1988-2000, on identifie un gradient nord-sud au sein duquel le nombre d'exploitations par commune a tendance à passer d'une diminution au nord à une relative stabilité dans la partie médiane puis à une croissance au sud,
 - les communes traversées par A77 voient généralement diminuer leur nombre d'exploitations sur A77 concédée ; la tendance est plutôt inverse dans le sud du corridor A77, en particulier au sud de La Charité-sur-Loire.



En ce qui concerne la SAU (Surface Agricole Utilisée) :

- la répartition est inégale selon les communes, avec des écarts généralement liés à la superficie totale des communes,
 - l'évolution de la SAU sur la période 1988-2000 est contrastée géographiquement :
 - les communes traversées par A77 concédée ont généralement enregistré une diminution de leur SAU ; sur la section non concédée le phénomène est moins net,
 - les communes ayant vu leur SAU diminuer de 1% à 50% entre 1988 et 2000 sont les plus nombreuses,
 - les communes ayant vu leur SAU augmenter sont situées sur les marges sud de la Seine-et-Marne, dans le sud du Montargois, entre Cosne-sur-Loire et Saint-Fargeau, dans le Sancerrois et le corridor La Charité-sur-Loire / Magny-Cours.
- Cette évolution pourrait s'expliquer d'une part par la suppression de la PAC qui ne rend plus obligatoire la mise en jachère de 10% des terres, d'autre part par la très forte hausse du prix des matières premières agricoles qui a encouragé la mise en culture.

En ce qui concerne l'activité des exploitations :

- l'élevage décline,
- les surfaces dévolues à la céréaliculture, les superficies fourragères et les superficies toujours en herbe se sont réduites entre 1988 et 2000,
- la surface de terres labourables est en revanche plus importante,
- la vigne se développe entre 1988 et 2000, notamment les appellations Sancerre (636 ha contre 469 ha) et Pouilly-sur-Loire (430 ha contre 328 ha).

Statistiques agricoles – Zones d'étude

| Critère | Indicateur (unité) | Corridor A77 concédée | | Sud du Corridor A77 | | Total Corridor A77 | |
|---------------------------|---------------------------------------|-----------------------|-----------|---------------------|--------|--------------------|-----------|
| | | 1988 | 2000 | 1988 | 2000 | 1988 | 2000 |
| SAU | SAU (ha) | 239 858 | 231 167 | 89 107 | 88 879 | 328 965 | 320 046 |
| Exploitations | Exploitations professionnelles (nb) | 2 947 | 1 622 | 732 | 530 | 3 679 | 2 152 |
| | Autres exploitations (nb) | 1 587 | 761 | 455 | 338 | 2 042 | 1 099 |
| | Toutes exploitations (nb) | 4 935 | 3 044 | 1 334 | 980 | 6 269 | 4 024 |
| | Exploitations de 100 ha et plus (nb) | 578 | 889 | 343 | 385 | 921 | 1 274 |
| Répartition du territoire | Terres labourables (ha) | 204 934 | 208 802 | 56 519 | 60 114 | 261 453 | 268 916 |
| | Céréales (ha) | 138 234 | 124 835 | 36 066 | 36 043 | 174 300 | 160 878 |
| | Superficie fourragère principale (ha) | 51 508 | 34 868 | 35 721 | 30 792 | 87 229 | 65 660 |
| | Superficie toujours en herbe (ha) | 31 076 | 16 757 | 31 730 | 27 369 | 62 806 | 44 126 |
| | Vignes d'appellation (ha) | 2 719 | 3 558 | 251 | 377 | 2 970 | 3 935 |
| Elevage | Total bovins (nb) | 59 168 | 47 520 | 40 634 | 41 876 | 99 802 | 89 396 |
| | Total volailles (nb) | 2 323 223 | 2 211 470 | 45 892 | 20 617 | 2 369 115 | 2 232 087 |

Source : RGA 2000, Agreste

N.B. : le nombre total d'exploitations ne correspond pas à la somme des exploitations professionnelles et autres du fait de la confidentialité de certaines données.

SAU : superficie agricole utilisée. Elle comprend les terres arables, la STH (surface toujours en herbe) et les cultures permanentes.

Exploitations agricoles : unités de production répondant aux conditions suivantes :

1° Elles produisent des produits agricoles ;

2° Elles atteignent une certaine dimension : soit un hectare ou plus de SAU, soit vingt ares ou plus de cultures spécialisées, soit une activité de production agricole supérieure à un minimum (1 vache, 10 ruches, 15 ares de fraises, etc.).

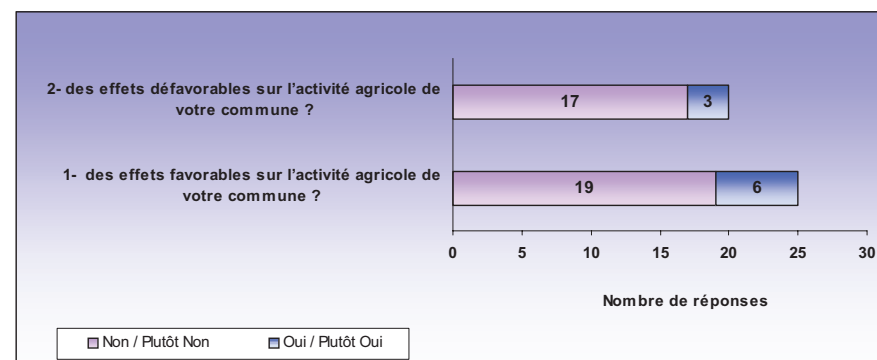
Exploitations professionnelles : exploitations d'une taille économique supérieure ou égale à 12 équivalent-hectares de blé et occupant au moins l'équivalent d'une personne occupée à trois quarts de temps.

4.1.1.3 Effets d'A77 sur l'activité agricole

Selon l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP, les effets d'A77 sur l'agriculture n'ont été ni réellement favorables, ni défavorables. Les résultats des traitements sont présentés ci-dessous.

La Chambre d'agriculture du Loiret a souligné le fait que **le protocole d'indemnisation des propriétaires concernés par l'autoroute A77 a été intéressant pour la profession agricole** ; il a d'ailleurs été réutilisé en partie pour l'autoroute A19, à titre de modèle.

Réponses aux questions : « *L'autoroute A77 a-t-elle entraîné sur votre commune ...* » :



La construction d'une infrastructure autoroutière suppose qu'il soit procédé à des acquisitions foncières de la part du maître d'ouvrage. Au-delà d'un simple transfert de propriété, la mise en place de l'autoroute peut être l'occasion, pour les communes concernées, de réorganiser le parcellaire agricole en mettant en place le remembrement de tout ou partie de leur surface agricole utile, remembrement auquel le maître d'ouvrage est tenu de participer financièrement.

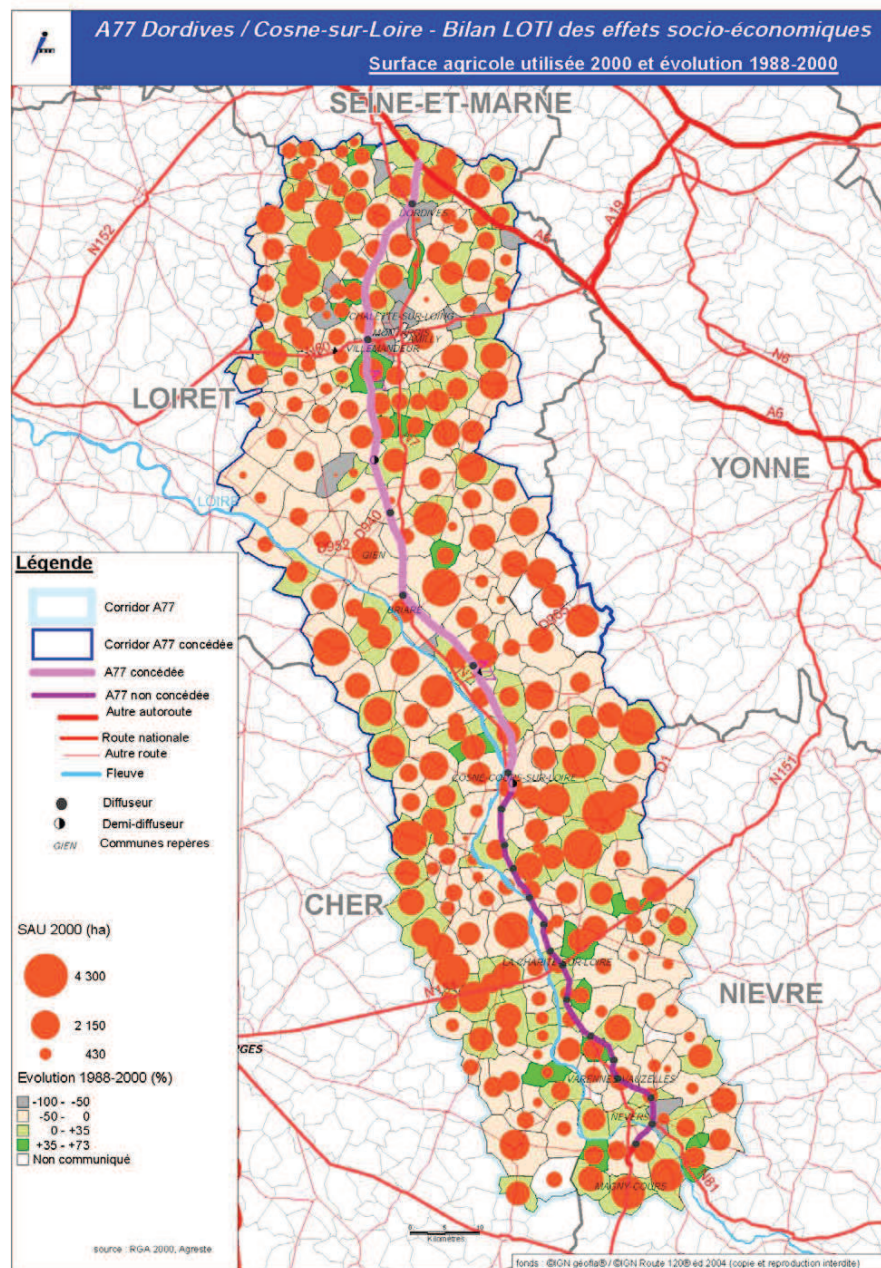
Les données présentées ci-après ont été mises à disposition par APRR.

Analyse des consommations d'emprise par type d'affectation des sols

Les acquisitions foncières totales liées au passage d'A77 ont porté sur environ 1 290 ha pour un linéaire d'autoroute de 95,5 km : 77% étaient des terres agricoles et 23% de la forêt.

Compte tenu de son linéaire, A77 occupe aujourd'hui une emprise moyenne de 13,5 hectares par kilomètre d'autoroute.

De façon géographique, les acquisitions totales se répartissent de la manière suivante : 77% dans le Loiret, 18% dans la Nièvre et 5% en Seine-et-Marne.



Bilan à l'année 2006 des acquisitions foncières (en hectares)

| Départements | Acquisitions foncières en ha | | | | Linéaire en km | Ratio en ha/km |
|------------------------|------------------------------|-------|-------|-------|----------------|----------------|
| | Total | SAU * | Forêt | Autre | | |
| Seine-et-Marne | 64 | 59 | 5 | 0 | 4 | 16,4 |
| Loiret | 992 | 741 | 251 | 0 | 74 | 13,4 |
| Nièvre | 235 | 194 | 41 | 0 | 17 | 13,6 |
| Total des acquisitions | 1 291 | 994 | 297 | 0 | 96 | 13,5 |

* SAU : Surface Agricole Utilisée

Source : Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

Analyse du remembrement

Un peu plus de 10 600 hectares de SAU ont été remembrés. La superficie totale des opérations de remembrement équivaut à 8 fois l'emprise totale de l'autoroute.

Le Loiret représente 88% de la surface remembrée, soit 9 359 ha répartis sur 26 communes.

Dans la Nièvre, les surfaces remembrées sont beaucoup moins importantes (1 277 ha) et concernent trois communes.

En Seine-et-Marne, aucune commune n'a été concernée par le remembrement.

Surfaces remembrées

| Départements | Nombre de communes concernées | | | | Surface remembrée en ha |
|----------------|-------------------------------|----------------------|--|--|-------------------------|
| | Total | Type de remembrement | | | |
| | | Pas de remembrement | Remembrement avec exclusion des emprises | Remembrement avec inclusion des emprises | |
| Seine-et-Marne | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Loiret | 26 | 10 | 4 | 12 | 9 359 |
| Nièvre | 6 | 3 | 2 | 1 | 1 277 |
| Total | 34 | 15 | 6 | 13 | 10 636 |

Source : Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

Définitions :

Remembrement avec exclusion des emprises : l'emprise est exclue du périmètre remembré et les prélèvements des surfaces nécessaires sont supportés uniquement par les propriétaires touchés qui sont indemnisés au cas par cas. Ce type d'intervention est retenu si les propriétaires des parcelles touchées préfèrent vendre leur bien et lorsque les conditions de regroupement du parcellaire ne permettent pas d'améliorer les conditions initiales.

Remembrement avec inclusion des emprises : l'emprise est incluse dans le périmètre à réaménager dont la superficie est portée à vingt fois la surface du prélèvement effectué. Ce choix offre de bonnes possibilités de restructuration.

D'après les entretiens réalisés auprès des acteurs économiques, via le remembrement, l'autoroute A77 a été bénéfique aux agriculteurs en les conduisant à faire évoluer leur exploitation et à se moderniser pour s'adapter à un contexte général en mutation. La concertation et le dialogue semblent avoir permis à chacun de s'exprimer sur le partage et la redistribution des terres ; ainsi, les plus grandes exploitations n'ont pas été coupées par le tracé et la qualité des terrains redonnés a été équivalente à celle des terrains acquis.

Les agriculteurs se sont montrés plus sensibles aux indemnités foncières qu'au remembrement. Ils ont fait part, lors des enquêtes, d'une vive satisfaction sur les procédures d'acquisition foncières et ont montré la volonté de privilégier le remembrement avec exclusion d'emprise qui assure aux grosses unités des indemnités financières conséquentes.

D'après la Chambre d'Agriculture du Loiret, le remembrement a permis une extension de la taille des parcelles. Il a pu permettre des résultats intéressants, dans le secteur de Varennes-Changy notamment. **L'autoroute A77 a ainsi incité au renforcement de la grande culture.** Parfois cependant des difficultés ont vu le jour en raison de qualités variables des parcelles.

Quelques effets défavorables d'A77 sur l'agriculture

D'après la Chambre d'Agriculture du Loiret, quelques effets d'A77 ont été défavorables pour l'agriculture :

- quelques problèmes hydrauliques,
- les rétablissements de certains ouvrages (Thou, La Bussière, Dammarie-en-Puisaye),
- une coupure pour le territoire (allongement des parcours, problèmes de gabarit des infrastructures vis-à-vis des engins agricoles, insuffisance des ouvrages de rétablissement).

Cependant il ne faut pas généraliser ; ces difficultés sont généralement circonscrites géographiquement.

L'une des préoccupations de la profession réside dans le risque que les secteurs proches de l'autoroute soient pénalisés par les IAA (industries agro-alimentaires) quant à la qualité des productions (risques de pollution liées à la proximité d'une infrastructure routière). Il s'agit d'un phénomène nouveau, difficile à quantifier, et qu'un remembrement ne saurait atténuer.

4.1.1.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

Quantitativement, le dossier DUP prévoyait (p.66) que « Les acquisitions pourraient ainsi porter sur environ 650 hectares ».

Qualitativement, le dossier DUP envisageait les effets suivants sur l'activité agricole et forestière (p.237) :

« a) Effets d'emprise

De par leur kilométrage peu différent, les variantes Ouest et Est apportent un préjudice comparable sur les superficies exploitées.

b) Effets induits

Ils sont essentiellement au nombre de deux :

- le démantèlement de certaines exploitations amputées par un prélèvement excessif de terres ;
- les coupures provoquées entre les différentes pièces d'une même exploitation par le fait que certains passages ne seront pas rétablis : de ce fait il y aura pour l'exploitant agricole ou forestier un allongement de parcours pour se rendre soit de son corps de ferme à une pièce de culture, soit d'une pièce de culture à l'autre.

Les effets induits pourront être différents dans la partie nord de Dordives à La Bussière, davantage soumise à la pression foncière que la partie au sud de La Bussière. Au nord, les perturbations occasionnées par l'emprise de l'axe autoroutier vont favoriser l'arrêt d'activité de certains exploitants et la cession de terrains à des investisseurs extérieurs au monde agricole. Au sud, les structures performantes à pérennité assurée seront perturbées dans leur fonctionnement.

Les effets négatifs seront atténués par la mise en œuvre de l'article 10 de la loi du 8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation agricole.

Dans ce contexte les communes directement touchées par l'ouvrage routier pourront demander l'application de cet article 10, ce qui entraînera un remembrement partiel ou total ».

4.1.1.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Remembrement

De façon générale, il est vérifié que la procédure de remembrement qui a été conduite a largement atténué les effets négatifs induits évoqués dans le dossier DUP.

Ainsi ont pu être limités, sans être absents, les impacts sur l'économie des exploitations agricoles, ou les coupures du territoire.

Acquisitions foncières

Les acquisitions sont le double des prévisions (1 290 ha, contre 650 ha envisagés au dossier DUP).

Les considérations suivantes expliquent pourquoi les emprises constatées sont « mécaniquement » supérieures aux emprises prévisionnelles :

- le linéaire de l'opération réalisée est plus important que le projet soumis à enquête (voir plus haut les explications dans le chapitre relatif aux coûts de construction) : 95,5 km contre 92,5 km, soit un accroissement de 3% ;

- le projet soumis à enquête était une autoroute à 2x2 voies, correspondant à une plate-forme de 25 m de large en section courante et hors ouvrages ; à la demande de l'Etat, il a été décidé que le projet serait construit à 2x2 voies mais avec réservation définitive pour un élargissement à 2x3 voies, ce qui impliquait que les acquisitions foncières correspondant à un profil de 2x3 voies soient réalisées dès la construction initiale ; en section courante, la plate-forme réalisée a ainsi été de 33,5 m sur la majorité du linéaire ; mais, dans le cadre du traitement paysager de l'autoroute, sur 18% du linéaire la plate-forme a été réalisée à 38 m (élargissement de 4,5 m du terre-plein central pour permettre le maintien des plantations lors de la mise à 2x3 voies) ; la surface de la plate-forme est donc supérieure de près de 40% à la surface prévisionnelle ;
- l'autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire-Centre comporte huit diffuseurs pour un linéaire de 95,5 km, soit un diffuseur tous les douze kilomètres en moyenne, contre un ratio d'un diffuseur tous les quatorze kilomètres en moyenne sur le réseau APRR (juin 2004) ; or, les emprises sont plus importantes au droit d'un diffuseur qu'en section courante d'une autoroute.

4.1.2 Les zones d'activités

4.1.2.1 Méthodologie

Les analyses portant sur le thème des zones d'activités (ZA) se sont appuyées sur les sources d'informations suivantes :

- les inventaires des zones d'activités établis dans le cadre de la procédure de bilan LOTI :
 - l'inventaire établi en 1998 dans le cadre de l'établissement du point-zéro, à partir des données fournies par le Conseil Général du Loiret et la CCI de Montargis,
 - l'inventaire établi en 2005-2006 à partir des informations communiquées par les CCI et Agences de développement des départements concernés (Seine-et-Marne, Loiret, Nièvre, Yonne, Cher), complétées par des informations collectées par téléphone auprès de certaines des communes concernées.

Les données ne permettent pas de comparer la situation 1998-1999 à la situation 2005-2006, du fait de modifications intervenues dans la comptabilisation des surfaces (totale, occupée, disponible) des zones d'activités. Ainsi, plusieurs cas d'incohérences ont été constatés, notamment des surfaces totales de zones d'activités et/ou des surfaces occupées en diminution entre 1998 et 2005, s'inscrivant en contradiction avec les informations qualitatives sur les évolutions collectées lors des enquêtes ou entretiens conduits en 2005.

Du fait des difficultés statistiques évoquées ci-dessus, seules les informations relatives aux zones d'activités d'une superficie totale d'au moins cinq hectares ont été analysées.

- les statistiques de constructions de locaux à usage économique (en m²), issues de la base de données SITADEL (ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement). Ces informations permettent d'évaluer la dynamique d'implantation des activités économiques au sein de l'aire d'étude, partant du principe que ces dernières années les principales constructions sont établies en majorité dans les zones d'activités. Afin d'effectuer les analyses sur les types de constructions susceptibles d'être les plus liés à la desserte par un axe autoroutier, une attention particulière a été portée aux cas de l'industrie, du stockage, du commerce et des bureaux. Ces données ont été collectées pour la zone d'étude d'une part et pour les départements concernés d'autre part
- le recensement des mouvements d'établissements (créations, transferts) au sein des zones d'activités entre 1999 et 2005 (par exploitation du fichier SIRENE, INSEE). Puis, une enquête par entretien téléphonique a été conduite auprès de 36 établissements ayant accepté de répondre au questionnaire.
- l'exploitation des résultats de l'enquête réalisée en 2005 auprès des maires des communes concernées par la DUP.
- les entretiens réalisés auprès des acteurs institutionnels locaux.
- l'exploitation de la revue de presse locale mise à disposition par APRR.

4.1.2.2 Présentation générale du tissu de zones d'activités

La cartographie laisse apparaître en premier lieu une répartition des zones d'activités marquée par une concentration le long de l'axe RN7 / A77, avec cinq territoires particulièrement bien dotés :

- la partie nord du corridor A77, incluant le Montargois et les communes plus au nord,
- la partie sud du corridor, dans le secteur de Nevers et Pougy-les-Eaux,
- le Giennois,
- Cosne-sur-Loire,
- La Charité-sur-Loire.

Les entretiens conduits auprès des acteurs du territoire ont permis d'obtenir des précisions quant au développement des zones d'activités du corridor A77.

En Seine-et-Marne, le sud du département est essentiellement basé sur une économie agricole et résidentielle. Aussi n'y a-t-il pas eu de création de zones d'activités au cours des dix dernières années.

On trouve cinq zones d'activités sur cette partie du territoire de Seine-et-Marne, localisées sur les communes de Souppes-sur-Loing, Château-Landon, Bagneux-sur-Loing, Egreville et Beaumont-du-Gâtinais.

Seule la ZA d'Egreville dispose encore d'une réserve importante de terrains disponibles : 5 ha pour une surface totale de 25 ha.

Dans le Loiret, l'agglomération montargoise est un des pôles les plus dynamiques, au tissu industriel diversifié (Hutchinson, Clintec, Sanofi Aventis, ...). Aujourd'hui, en 2005-2006, on trouve des surfaces non occupées sur la commune d'Amilly et de nouveaux terrains viennent d'être rendus disponibles sur la commune de Pannes, dans le cadre de l'extension du parc d'activités Arboria, soit 30 ha.

Plus au sud, la zone des Montoires à Gien représente une superficie de près de 90 ha.

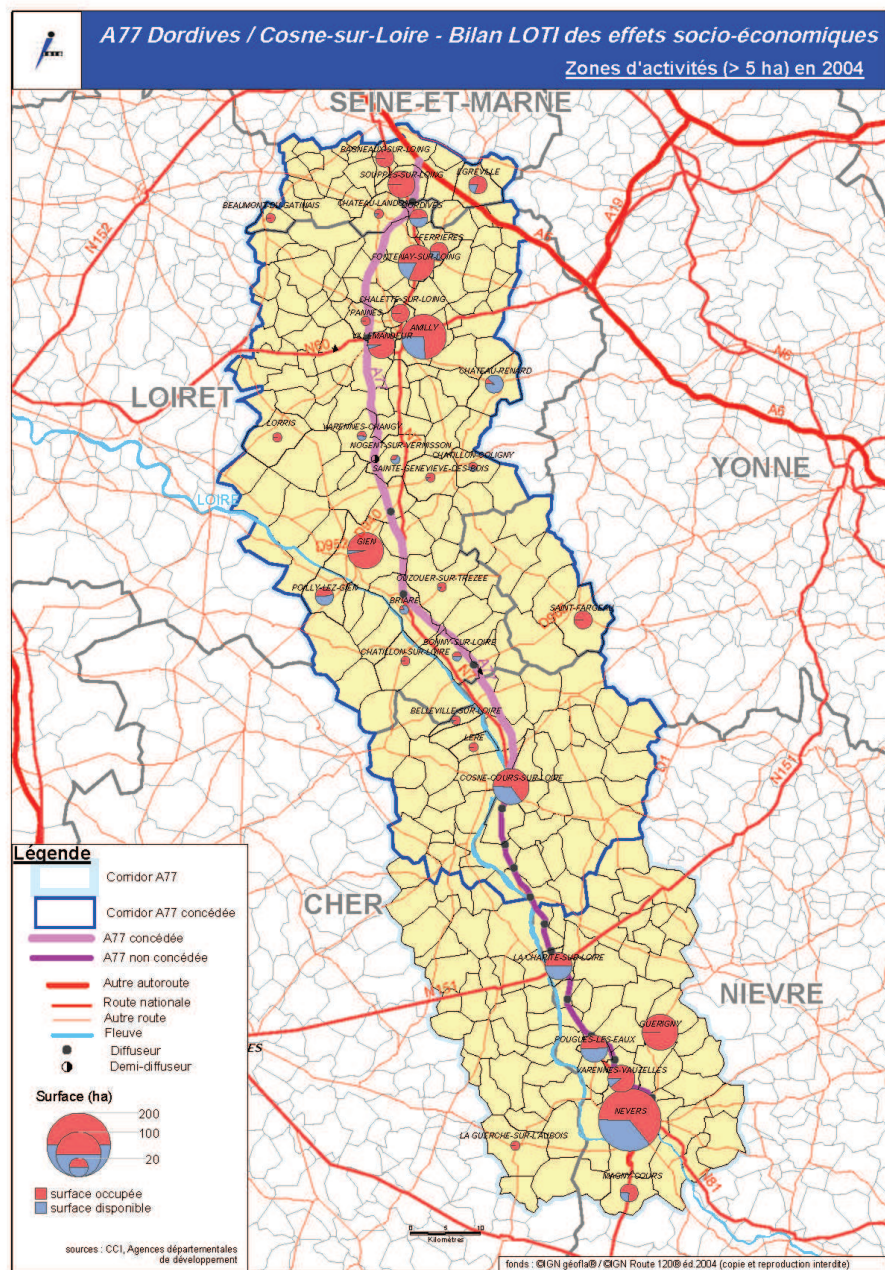
Enfin, une douzaine de zones d'activités se répartissent dans le reste de l'aire d'étude, dont la plupart sont très proches géographiquement du tracé de l'autoroute A77.

Dans la Nièvre, les zones d'activités sont localisées sur l'axe de la Loire.

L'agglomération de Nevers concentre les surfaces totales et disponibles les plus importantes.

Cosne-sur-Loire, La Charité-sur-Loire et Pougy-les-Eaux présentent respectivement des disponibilités foncières de 25 ha, 20 ha et 17 ha, suivies de Magny-Cours (6 ha).

A Guéigny, la vaste ZA de Villemenant (75 ha) est complètement occupée.



Zones d'activités du corridor d'A77 (d'une superficie supérieure à 5 ha) en 2004

| Département | | Commune | Nom | Surf. totale | Surf. disponible |
|----------------|-------------------------|-------------------------------|---|--------------|------------------|
| Seine-et-Marne | | Beaumont-du-Gâtinais | ZI Beaumont-du-Gâtinais | 7,4 | 0,0 |
| | | Château-Landon | ZI Bourdon | 7,8 | 1,0 |
| | | Egreville | ZA Egreville | 25,0 | 5,0 |
| | | Souppes-sur-Loing | ZAE du Val de Loing | 25,0 | 0,0 |
| | | | ZA Rue des Industries | 8,5 | 0,0 |
| | | Bagneaux-sur-Loing | ZI Bagneaux-sur-Loing | 22,6 | 0,0 |
| Loiret | Gâtinais | Château-Renard | ZA de Pense-Folie | 20,0 | 17,6 |
| | | Ste-Geneviève | ZI du District | 12,4 | 1,4 |
| | | Châtillon-Coligny | ZA du Chemin des Ecorces | 5,3 | 2,2 |
| | | Dordives | Parc d'activités de la Colline | 24,3 | 12,5 |
| | | Fontenay-sur-Loing | ZA de la Plaine de Puy la Laude-Vaugouard | 76,0 | 14,0 |
| | | Ferrières | ZA de Ferrières | 23,0 | 6,4 |
| | | Lorris | Zone du Limetin | 10,9 | 0,2 |
| | | Nogent-sur-Vernisson | ZA Près la Forêt | 11,0 | 7,2 |
| | | Varennes-Changy | ZA du Bussoy | 6,7 | 3,1 |
| | | Amilly | Parc d'activités d'Amilly | 110,8 | 28,8 |
| | | Chalette-sur-Loing | ZA les Bords du canal | 20,5 | 0,0 |
| | | Pannes/Villemandeur | Arboria | 13,0 | 0,0 |
| | | Villemandeur | Parc d'activités de Villemandeur | 51,1 | 3,0 |
| | Giennois | Bonny-sur-Loire | Zone de la Champagne | 7,5 | 3,7 |
| | | Briare | ZI du Moulin à Vent | 10,4 | 8,4 |
| | | Châtillon-sur-Loire | ZA de Châtillon-sur-Loire | 8,0 | 0,0 |
| | | Gien | ZI des Montoires | 88,9 | 2,7 |
| | | Ouzouer-sur-Trézée | Parc d'activités d'Ouzouer / Trézée | 13,3 | 2,1 |
| | | Poilly-les-Gien | ZA les Clorisseaux | 20,5 | 10,8 |
| Nièvre | | Cosne-sur-Loire | Parc d'activités du Val de Loire | 71,0 | 25,0 |
| | | La Charité-sur-Loire | Parc d'activités des Bertranges | 40,0 | 20,0 |
| | | Pougues-les-Eaux | ZI de Pougues-les-Eaux | 35,0 | 17,0 |
| | | Guérigny | ZI de Villemenant | 75,0 | 0,0 |
| | | Varennes-Vauzelles | ZI du Riau | 35,0 | 0,0 |
| | | | ZA des Chamonds | 16,0 | 5,5 |
| | | Nevers | Nevers Nord | 132,0 | 77,0 |
| | | | Nevers Saint-Eloi (Nevers Est) | 90,0 | 3,0 |
| | | Magny-Cours | Pôle de la Performance | 25,0 | 6,0 |
| Yonne | Saint-Fargeau | Les Gâtines | 16,5 | 0,0 | |
| Cher | Léré | ZA de Léré | 7,0 | NC | |
| | Belleville-sur-Loire | Les Grands Champs | 5,6 | 0,6 | |
| | La Guerche sur l'Aubois | ZA de la Guerche sur l'Aubois | 11,0 | NC | |

Source : CCI et Agences de développement des départements 77, 45, 58, 89, 18

Constructions de locaux à usage économique

Dans le corridor A77 concédée, le rythme de constructions (sous-total portant sur les bâtiments industriels, de stockage, de commerce et de bureaux) est en croissance, surtout entre les périodes 1994-1996 et 1997-1999 (+ 67 000 m²).

Les évolutions sont variables selon les activités économiques, à savoir :

- construction de locaux industriels et commerciaux en progression,
- stockage et bureaux et autres constructions en régression ou en évolution irrégulière.

Constructions de locaux dans le corridor A77 concédée (en m²)

| | Période A 1994-96 | Période B 1997-1999 | Période C 2000-2002 | Evolution période A - période B | Evolution période B - période C |
|-------------------|----------------------|------------------------|------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| BAT.INDUST | 42 130 | 108 659 | 141 457 | 66 529 (+158%) | 32 798 (+30%) |
| STOCKAGE | 94 246 | 67 949 | 52 178 | -26 297 (-28%) | -15 771 (-23%) |
| COMMERCES | 30 230 | 38 774 | 42 318 | 8 544 (+28%) | 3 544 (+9%) |
| BUREAUX | 7 645 | 25 842 | 17 972 | 18 197 (+238%) | -7 870 (-30%) |
| SOUS-TOTAL | 174 251 | 241 224 | 253 925 | 66 973 (+38%) | 12 701 (+5%) |
| CONST.AGRI | 53 630 | 86 404 | 158 407 | 32 774 (+61%) | 72 003 (+83%) |
| AUTRES | 79 837 | 65 441 | 64 331 | -14 396 (-18%) | -1 110 (-2%) |
| TOTAL | 307 718 | 393 069 | 476 663 | 85 351 (+28%) | 83 594 (+21%) |

Source : Ministère de l'Équipement, données SITADEL

Dans le sud du corridor A77, la construction de locaux (sous-total portant sur les bâtiments industriels, de stockage, de commerce et de bureaux) a enregistré un rythme régulier au cours de chacune des périodes d'observation (de 135 000 m² à 140 000 m²).

Données SITADEL Précisions sur la nomenclature des locaux non résidentiels

Bâtiments industriels : ateliers de fabrication industrielle, ateliers d'artisans, bâtiments spécifiques aux industries agro-alimentaires, bâtiments techniques de l'industrie, etc.

Stockage (non agricole) : entrepôts pour marchandises et matériels, entrepôts frigorifiques, aires de stockage, etc.

Commerces : boutiques et magasins de vente au détail, grandes surfaces de vente, marchés couverts, halles de ventes, etc.

Bureaux : locaux dédiés à des activités de bureau.

Constructions agricoles : étables, granges, celliers, greniers, fenils, chais, hangars agricoles, poulaillers pour élevage, serres, écuries, porcheries, bergeries

Autres : garages et stationnements, transports-postes-télécommunications, énergie, enseignement-formation-recherche, culture-loisirs, santé-hygiène, action sociale, justice-police-sécurité civile.

Constructions de locaux dans le sud du corridor A77 (en m²)

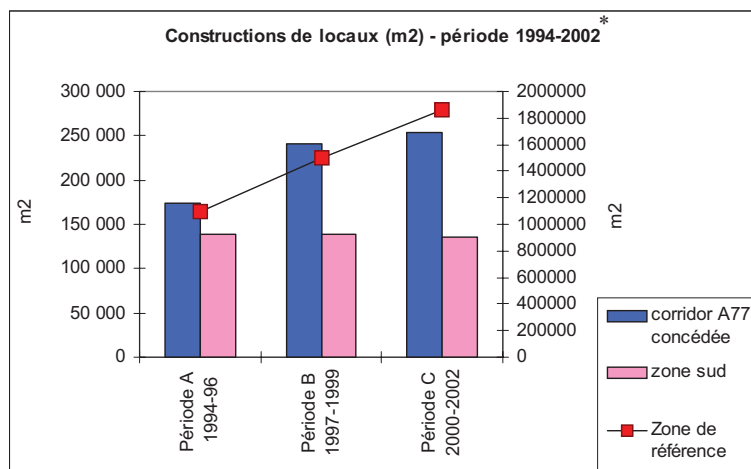
| | Période A 1994-96 | Période B 1997-1999 | Période C 2000-2002 | Evolution période A - période B | Evolution période B - période C |
|-------------------|----------------------|------------------------|------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| BAT.INDUST | 34 212 | 42 694 | 36 468 | 8 482 (+25%) | -6 226 (-15%) |
| STOCKAGE | 52 475 | 54 477 | 48 789 | 2 002 (+4%) | -5 688 (-10%) |
| COMMERCES | 35 397 | 36 066 | 42 781 | 669 (+2%) | 6 715 (+19%) |
| BUREAUX | 17 526 | 6 208 | 8 088 | -11 318 (-65%) | 1 880 (+30%) |
| SOUS-TOTAL | 139 610 | 139 445 | 136 126 | -165 (+0%) | -3 319 (-2%) |
| CONST.AGRI | 28 661 | 40 393 | 38 785 | 11 732 (+41%) | -1 608 (-4%) |
| AUTRES | 40 961 | 102 549 | 30 177 | 61 588 (+150%) | -72 372 (-71%) |
| TOTAL | 209 232 | 282 387 | 205 088 | 73 155 (+35%) | -77 299 (-27%) |

Source : Ministère de l'Équipement, données SITADEL

Ainsi, l'évolution des constructions au cours de la période 1994-2002 est contrastée au sein du corridor A77, avec :

- une croissance soutenue sur le corridor A77 concédée,
- une stabilité du rythme de construction dans le sud du corridor A77.

Le rythme de constructions au sein du corridor A77 concédée s'est accéléré au cours de la période 1994-2002, de façon moins nette cependant que dans l'ensemble de la zone de référence (ensemble des départements du Loiret, de la Nièvre, du Cher et de l'Yonne), probablement tiré par l'agglomération d'Orléans.



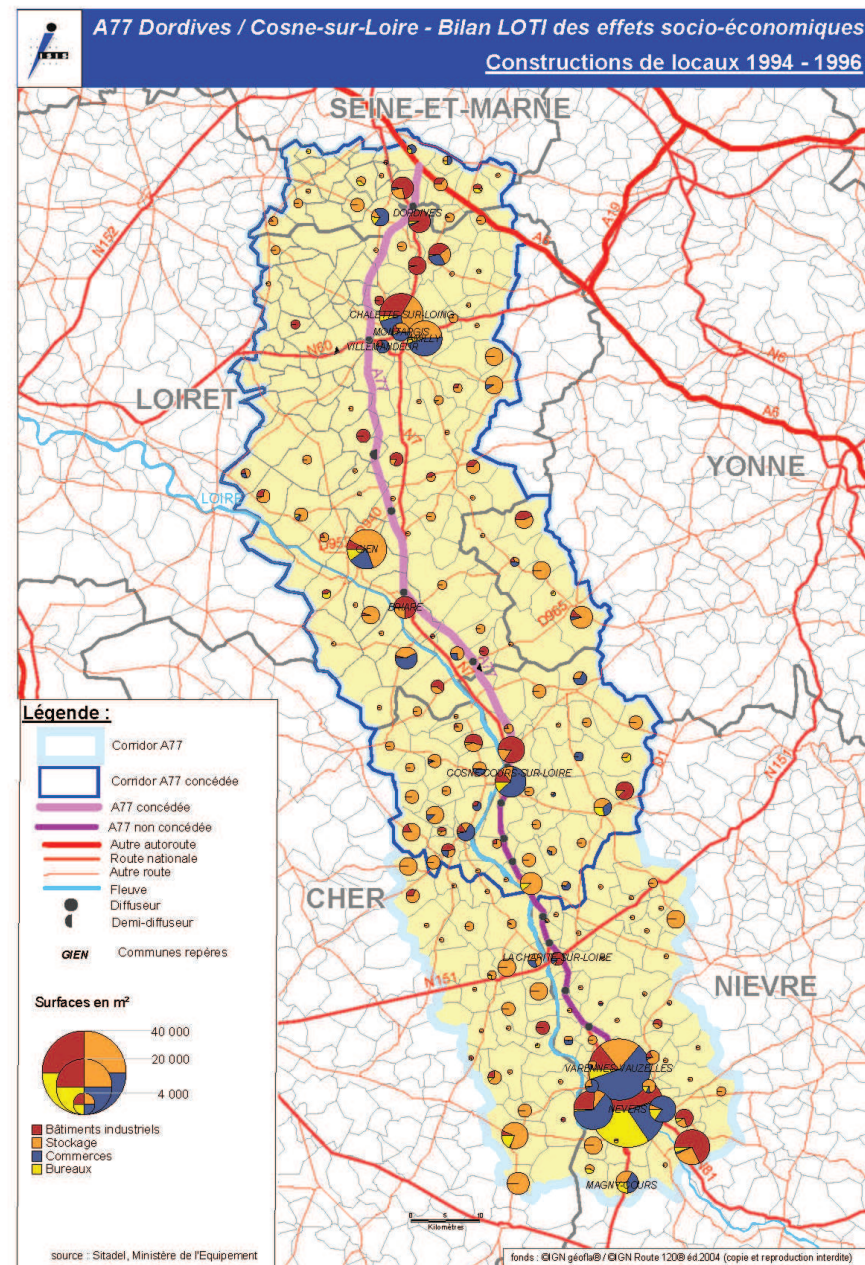
* Bâtiments industriels, stockage, commerce et bureaux

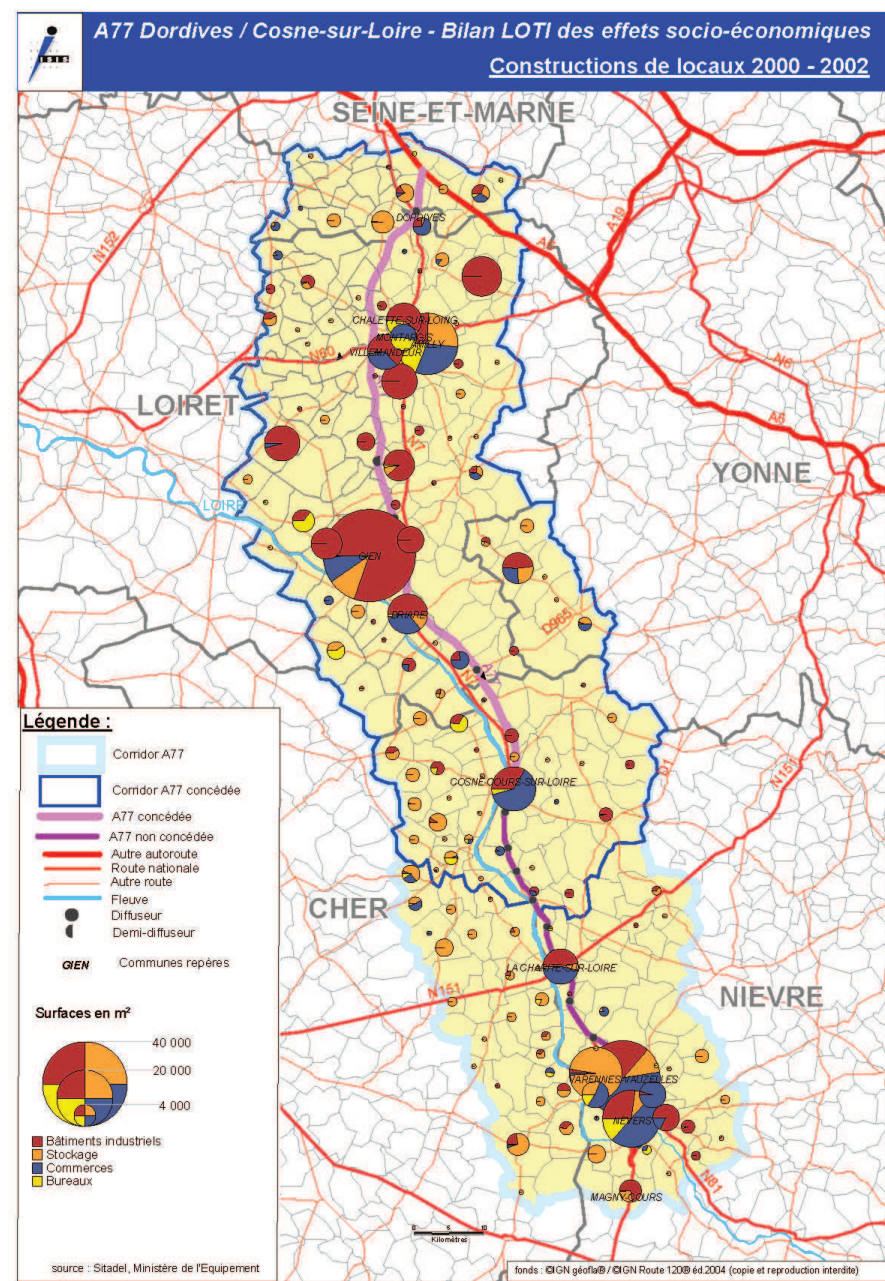
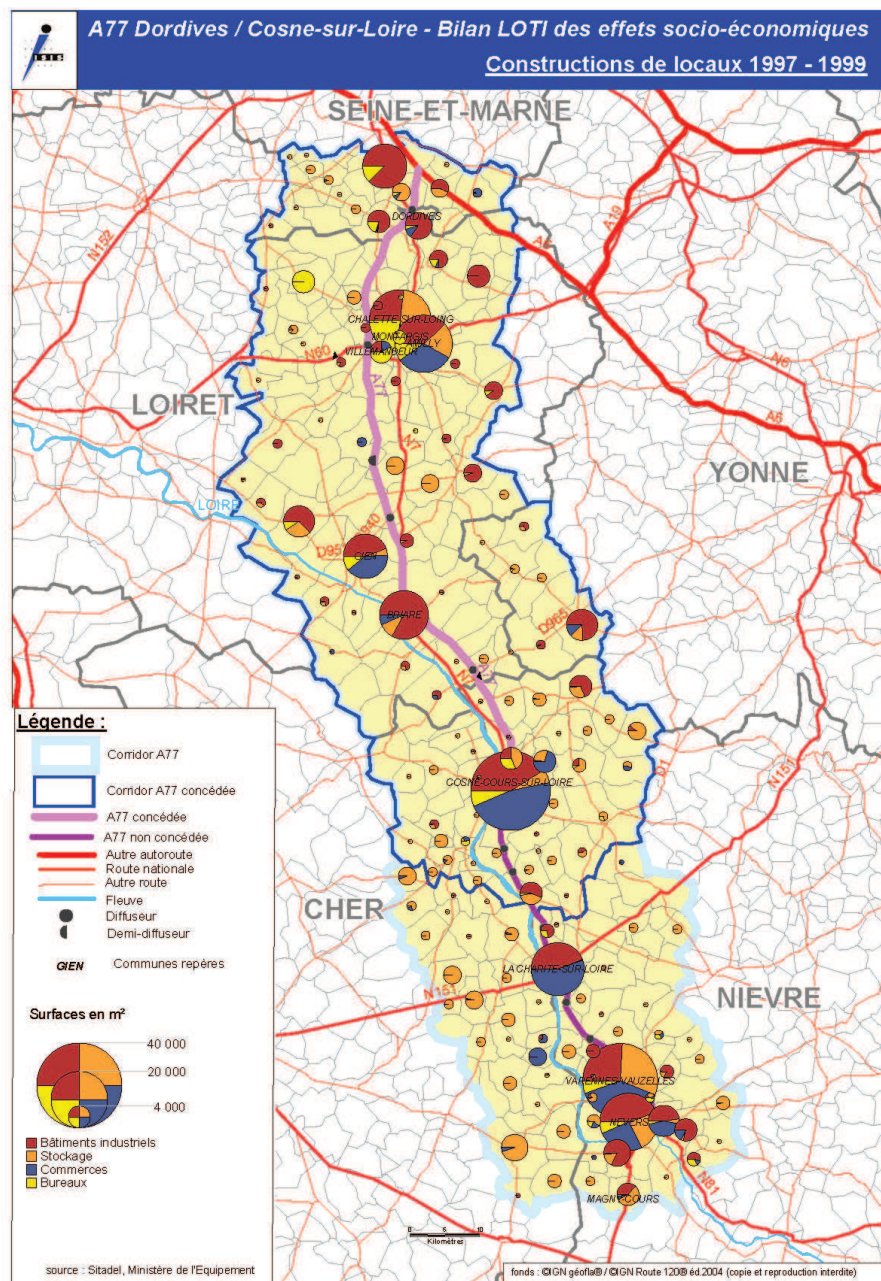
Source : Ministère de l'Équipement, données SITADEL

Les cartes montrent **un processus de polarisation du territoire**, qui profite aux agglomérations proches des diffuseurs d'A77. Ainsi, les pôles de **Montargis, Gien-Briare, Cosne-sur-Loire, La Charité-sur-Loire et Nevers** (le nord de l'agglomération en particulier) ont bénéficié de fortes augmentations de leurs surfaces de locaux entre 1994 et 2002.

Certains territoires ont affirmé leur spécialisation dans l'un des secteurs :

- le Montargois voit se conforter son activité commerciale et son offre de bureaux,
- Gien et sa périphérie renforce son tissu industriel,
- Cosne-sur-Loire et La Charité-sur-Loire confirment le développement de leurs locaux industriels et commerciaux.





4.1.2.3 Effets sur les zones d'activités

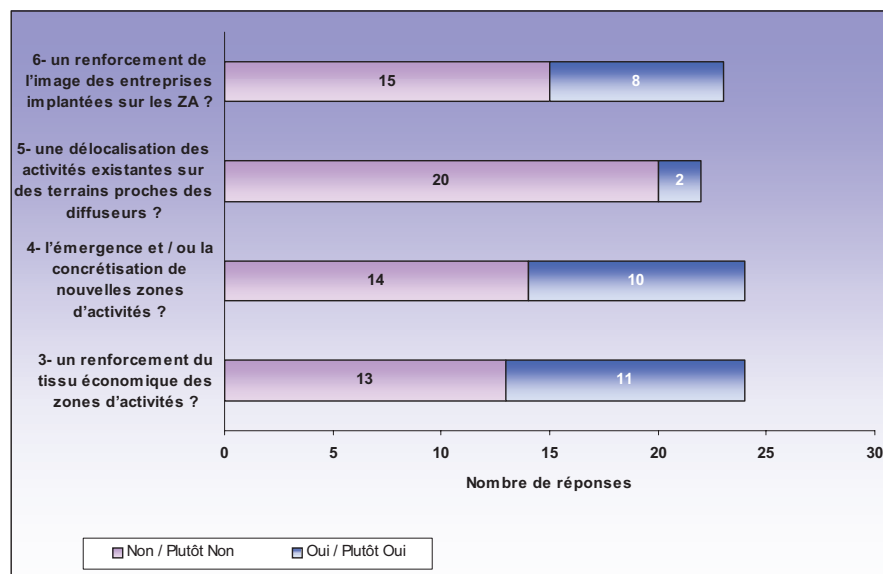
Effets généraux d'A77 sur les zones d'activités

D'après les résultats de l'enquête auprès des maires des communes concernées par la DUP :

- **40 à 45% des communes ayant répondu au questionnaire affirment que l'autoroute A77 a été plutôt favorable au développement des zones existantes de leur commune.**
- **un tiers des communes affirment qu'A77 a été plutôt favorable à l'image des entreprises implantées sur leurs zones d'activités.**

Les résultats détaillés de l'enquête sont présentés ci-dessous.

Les questions étaient les suivantes : « *L'autoroute A77 a-t-elle entraîné sur votre commune ...* » :



Analyse des nouveaux établissements implantés sur les zones d'activités

On a identifié 52 implantations d'établissements dans les zones d'activités du corridor A77 au cours de la période 1999-2004. Selon le cas, il s'agit soit d'une création pure, soit d'un transfert.

Parmi ces établissements, 36 ont répondu à l'enquête téléphonique qui a été conduite au titre du présent bilan. Les résultats sont les suivants :

- pour 70% des établissements, A77 n'a joué aucun rôle dans leur choix d'implantation
- pour 30% des établissements, A77 joue un rôle dans leur choix d'implantation ; parmi ceux-ci :
 - le District APRR de Pannes est le seul dont la proximité d'A77 a été un facteur décisif de localisation.
 - un établissement a choisi son implantation à proximité d'A77 parce que cette autoroute lui permettait d'atteindre rapidement la région Ile-de-France. Il s'agit d'une délocalisation depuis l'Ile-de-France, motivée par des taxes plus réduites dans la Nièvre.
 - neuf établissements (soit un quart des établissements interrogés) déclarent qu'A77 est un atout puisqu'elle a permis une amélioration de l'accessibilité favorable à leur activité.

Les entretiens réalisés auprès des acteurs du territoire n'ont pas permis d'identifier un éventuel rôle joué par l'autoroute A77 sur le dynamisme des constructions de locaux.

Cependant, l'analyse des cartes de constructions de locaux montre que **les principaux pôles du corridor A77 concédée ont bénéficié d'une impulsion significative des constructions de locaux depuis la mise en service de l'autoroute (Montargois, Gien) ou au cours des années qui l'ont précédé, traduisant probablement un phénomène d'anticipation (Cosne-sur-Loire).**

Dans ce contexte, **A77 a probablement joué un rôle de catalyseur économique, même si celui-ci est difficile à identifier et a fortiori à quantifier.**

Typologie des zones d'activités

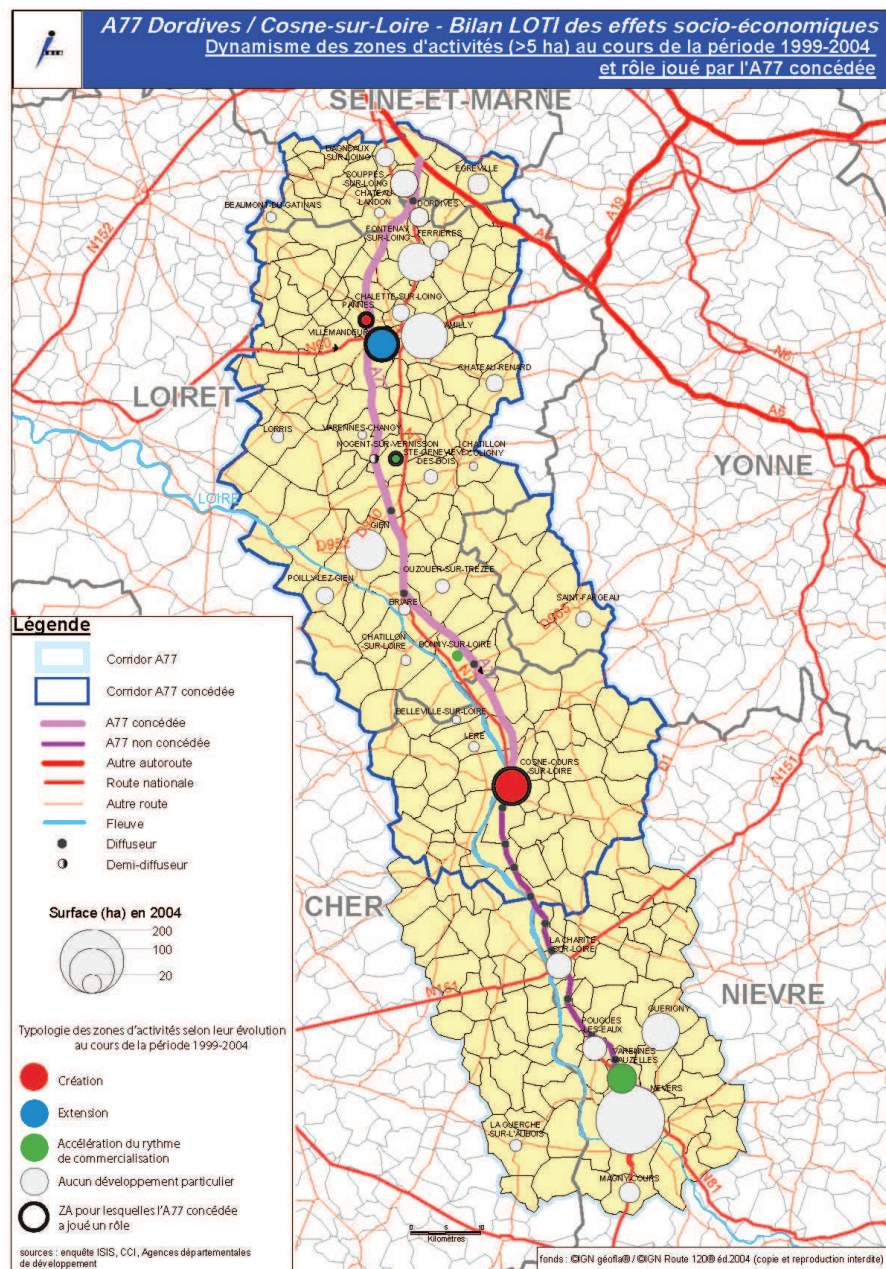
L'autoroute A77 a joué un rôle en matière de création, d'extension ou d'accélération du rythme de commercialisation de plusieurs zones d'activités.

Comme le montre la carte ci-dessous, la plupart des zones d'activités n'ont pas enregistré de dynamisme particulier au cours de la période 1999-2004.

Cependant, plusieurs zones d'activités se sont développées, sous différentes formes :

1. Création : ZA de Pannes (Arboria) et ZA de Cosne-sur-Loire,
2. Extension : Villemandeur,
3. Accélération du rythme de commercialisation : Bonny-sur-Loire, Nogent-sur-Vernisson et Varennes-Vauzelles (ZA des Chamonds).

Parmi ces zones d'activités dynamiques, celles de Pannes, Villemandeur, Nogent-sur-Vernisson et Cosne-sur-Loire ont connu un développement lié au moins en partie à l'autoroute A77 concédée.



1. Les créations de zones d'activités en relation avec l'autoroute A77 :

- La principale zone d'activités créée en relation avec A77 est celle d'Arboria (projet approuvé en 2001), qui s'est développée autour de la ZAC du Tourneau. Selon les acteurs du territoire rencontrés, l'autoroute A77 était la condition de réalisation d'Arboria, dont l'objectif était d'aménager 150 ha de ZA à proximité de l'autoroute. Ce parc a la particularité d'avoir été créé selon des contraintes paysagères fortes, qui font directement écho à la thématique de l'arbre et donc à l'autoroute A77. Le parc est visible depuis l'autoroute, à proximité immédiate de l'échangeur de Pannes-Villemandeur et les autorités mettent en valeur ces atouts pour promouvoir le parc. La proximité de la future A19 constitue aussi un avantage.

La réalisation du diffuseur au sud-ouest de l'agglomération a permis l'accès à la zone d'activités. Depuis, **A77 a sans doute favorisé le lancement de la commercialisation sur le parc Arboria 1**, même si la zone est jugée chère par certains observateurs (La République du Centre, 08 décembre 2002).

En 2006, sur Arboria 1, 13 ha sont occupés ; une extension de 33 ha est prévue. Ultérieurement, la zone Arboria 2 proposera 54 ha supplémentaires ; enfin, à un horizon plus lointain, des réserves foncières sont mobilisées pour le développement de la zone Arboria 3.

- A Cosne-sur-Loire, une zone d'activités a été conçue en anticipant la venue de l'autoroute A77 : le Parc d'activités du Val de Loire. En effet, si l'autoroute n'avait pas été construite, le projet de ZA n'aurait sans doute pas eu lieu. Le projet, porté depuis 2000 par l'agence de développement (SAEM Loire et Nohain) est celui d'une zone d'activités performante : pépinière d'entreprises offrant 15 ateliers de 150 à 1 120 m², village d'entreprises, fibre optique, ...

L'aménagement est composé d'une partie industrielle, d'une partie tertiaire, d'une partie commerciale. Une partie en jachère pourrait faire l'objet d'un développement ultérieur, lors de la finalisation de l'autoroute A77 plus au sud.

Le Parc d'activités est opérationnel depuis 2004, mais les entreprises ont tardé à s'y implanter : en 2006, six entreprises y sont installées. La viabilisation se fait par étapes, en fonction de la demande.

Aujourd'hui, on recense surtout des enseignes commerciales, mais plusieurs entreprises tertiaires devraient s'installer : vétérinaires, comptables, etc. Et plusieurs projets ont été évoqués : un important projet commercial de 10 000 m² environ, avec plusieurs enseignes, un projet d'hôtel de 57 chambres ; une chaîne nationale de restaurants souhaiterait également s'installer.

2. Les extensions de zones d'activités en relation avec l'autoroute A77 :

L'autoroute A77 a été l'élément déclencheur de l'extension de la zone de Villemandeur. A77 constitue un atout certain pour ce parc d'activités, en termes d'accessibilité poids-lourds notamment (La République du Centre, 13 et 14/05/2000).

3. Les accélérations du rythme de commercialisation des zones d'activités :

- En 1998, la ZA de Nogent-sur-Vernisson était vide. Elle compte aujourd'hui trois entreprises. Deux de ces implantations sont des délocalisations d'entreprises de la région (venant

de Châtillon et de Sainte Geneviève) souhaitant se rapprocher de l'accès autoroutier, la troisième est celle d'un artisan de Nogent. Il n'y a pas eu de création exogène, mais A77 a joué un rôle important dans le développement de la zone d'activités.

- **A Bonny-sur-Loire, la zone d'activités a poursuivi son développement au cours de la période 1999-2005 sans qu'A77 n'ait joué un rôle.**
- **Sur la zone d'activités de Varennes-Vauzelles, l'implantation de nombreux commerces et hôtels correspond à un développement essentiellement lié à la section non concédée d'A77 et non à la section concédée.**

4. Les projets de développement :

En dehors des développements effectifs au cours de la période 1999-2004, plusieurs projets touchant aux zones d'activités méritent d'être soulignés :

- **Dans le Giennois**, un projet de ZA, datant d'avant la mise en service d'A77 (début des années 1990), doit voir prochainement le jour. Le Parc de la Bosserie Nord, d'une surface de 60 ha et situé le long de la RD940, est susceptible d'intéresser notamment les entreprises de transport.
Sans doute l'autoroute A77 et la liaison à 2x2 voies (RD940) ont-ils favorisé l'accélération de ce projet de ZA, qui ne présente encore aucun ciblage précis.
- **La commune de La Charité-sur-Loire** s'est aussi appuyée sur la mise en service d'A77 pour prévoir à partir de 2007 l'aménagement de sa zone d'activités sous deux formes :
 - requalification de la zone actuelle avec projet de densification,
 - viabilisation de 65-70 ha en bordure d'A77.
- **Dans l'agglomération montargoise**, au nord-ouest de Montargis, 32 ha d'un terrain anciennement militaire seront aménagés en zone d'activités afin d'accueillir des activités sensibles (ordures ménagères notamment).

4.1.2.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP présentait les analyses suivantes (p.237) :

« La mise en service de l'autoroute se traduira dans un premier temps par une valorisation des zones industrielles prévues ou existantes dans lesquelles il existe encore des terrains libres.

C'est le cas notamment pour Montargis, Amilly et son centre européen de transit et de distribution, Briare et Gien ; mais aussi pour les zones d'activités situées en bordure ou à proximité immédiate du nouvel axe, particulièrement à proximité des échangeurs. C'est ainsi que l'effet d'image joue ici pleinement et que l'attractivité de telles zones sera renforcée par un axe valorisant en terme de dynamisme économique.

Il en est ainsi pour les zones de Villemendeur et de Pannes, qui accueillent aujourd'hui essentiellement des activités artisanales et des petites PME et qui vont bénéficier d'une localisation tout à fait privilégiée à proximité du futur échangeur de Montargis et pouvoir, de ce fait, intéresser des entreprises industrielles ou de services beaucoup plus importantes.

A moyen terme, il s'agit aussi de l'installation à venir des entreprises sur des zones d'activités en projet notamment à la périphérie des agglomérations, particulièrement à proximité des échangeurs prévus. A cette migration des entreprises existantes sur les futures zones d'activités s'ajoutera l'implantation de nouvelles entreprises auxquelles de telles zones bien équipées et bien reliées par une infrastructure autoroutière performante sauront proposer de bonnes conditions d'installation.

Enfin, pour le pôle de Montargis, les études comparatives des options de tracé passant à l'est ou à l'ouest de Montargis ont permis de mettre en évidence l'intérêt d'un tracé ouest plus direct et desservant des zones plus denses sur le plan démographique et surtout économique (zones d'activités d'Amilly, Bellegarde et Montargis) ».

4.1.2.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Les conclusions du bilan LOTI sont globalement conformes aux effets attendus dans le cadre du dossier DUP ; cependant, quelques exceptions sont à signaler :

- **L'autoroute A77 n'a pas réellement permis l'implantation de nouvelles entreprises** ; elle a plutôt suscité des transferts d'établissements soit depuis le corridor, soit plus rarement depuis l'extérieur.
- Comme l'ont souligné certaines entreprises (Thyssen Krupp Sofedit par exemple), **la ZA d'Amilly, bien desservie par la RN7, souffre d'un accès difficile à l'autoroute.**
- **A77 n'a pas eu d'effets sensibles sur le développement de la ZI nord de Gien, sur celui de la ZA de Briare ou encore sur celui de la ZA d'Amilly.**

4.1.3 Le commerce

4.1.3.1 Méthodologie

Les sources d'information suivantes ont été exploitées pour renseigner l'évolution de l'activité commerciale au sein de l'aire d'étude :

- les entretiens réalisés auprès de différents acteurs institutionnels du territoire, économiques et politiques,
- l'exploitation de l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP,
- l'exploitation de la revue de presse locale mise à disposition par APRR,
- les statistiques relatives à la construction de locaux commerciaux (base de données SITADEL) établies par les services du Ministère de l'Équipement ; la variable « surfaces construites » a été retenue,
- le recensement des surfaces commerciales de plus de 300 m² établi par les Directions Départementales de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DDCCRF),
- les statistiques de l'emploi salarié dans le secteur « commerce » transmis par les services de l'UNEDIC,
- deux reportages photographiques réalisés le long de la RN7, selon une méthodologie similaire et par la même personne, avant et après mise en service d'A77, à savoir respectivement au cours du printemps-été 1999 et au cours de l'été 2005. Ces reportages avaient pour objectif de recenser les services de bord de route (stations-services, garages automobiles, restauration, etc.). Les restitutions de ces deux reportages ont été rapprochées afin d'évaluer les mutations du tissu d'établissements de bord de RN7.
- une série d'interviews réalisées en 2006 auprès d'un échantillon de 28 commerces localisés le long de la RN7 et existant déjà avant la mise en service de l'autoroute. Deux questions principales ont été posées :
 - quels ont été les effets de la mise en service d'A77 sur leur activité ?
 - quelles ont été les éventuelles stratégies employées depuis la mise en service d'A77 pour réagir aux conséquences de la mise en service de l'autoroute ?

Trois approches ont été retenues :

- une approche transversale par le biais de l'emploi salarié,
- une approche ciblée sur les centres commerciaux,
- une approche ciblée sur les commerces et services de bord de RN7.

4.1.3.2 Effets d'A77 sur les commerces

Présentation générale du tissu commercial au sein du corridor A77 et de son évolution

Le corridor A77 présente plusieurs grands pôles commerciaux :

- au nord, le pôle de Montargis : les grandes surfaces sont surtout implantées dans les communes périphériques : Amilly, Chalette-sur-Loing, Villemandeur,
- au sud, le pôle de Nevers avec d'importantes surfaces commerciales dans les communes de Nevers et Varennes-Vauzelles,
- dans la partie centrale de l'aire d'étude, les pôles commerciaux de Gien, Cosne-sur-Loire et La Charité-sur-Loire.

Au sein du corridor A77, de façon générale, le secteur du commerce s'est développé au cours de la période 1995-2004. Cette tendance s'est manifestée par :

- une croissance du nombre d'emplois salariés,
- une augmentation de la part des emplois du secteur « commerce » dans l'ensemble des emplois salariés, qui est passée de 21,1% à 22,4% dans le corridor A77 concédée, et de 22,2% à 23,7% dans le sud du corridor A77,
- une accélération du rythme de constructions commerciales tant dans le corridor A77 concédée que dans le sud du corridor A77,
- un volume important de nouvelles surfaces commerciales : en effet, près de 20% des surfaces commerciales recensées au sein du corridor A77 en 2005 ont été ouvertes depuis 2000 (pour comparaison la proportion est de 17,5% dans la zone de référence qui correspond à l'ensemble des départements du Loiret, de la Nièvre, du Cher et de l'Yonne).

Le développement du secteur du commerce est donc plus marqué au sein du corridor A77 que dans la zone de référence.

Les analyses ont également permis de distinguer :

- le corridor A77 concédée, qui a globalement bénéficié d'un dynamisme important du secteur commercial avant la mise en service de l'autoroute A77,
- le sud du corridor A77, qui a profité d'un développement postérieur.

Emplois salariés du secteur du commerce

| | Nombre d'emplois | | | Evolution du nombre d'emplois (en %) * | | Part du commerce dans l'emploi salarié total (en %) | | |
|------------------------------|------------------|--------|--------|--|-----------|---|------|------|
| | 1995 | 1999 | 2004 | 1995-1999 | 1999-2004 | 1995 | 1999 | 2004 |
| Corridor A77 concédée | 9 237 | 10 193 | 10 945 | +2,5 | +1,4 | 21,1 | 21,9 | 22,4 |
| Sud du Corridor A77 | 5 895 | 6 190 | 6 783 | +1,2 | +1,8 | 22,2 | 22,1 | 23,7 |
| Corridor A77 | 15 132 | 16 383 | 17 728 | +2,0 | +1,6 | 21,5 | 22,0 | 22,9 |
| Zone de référence ** | 74 024 | 79 743 | 85 179 | +1,9 | +1,3 | 22,5 | 22,7 | 23,0 |

* Taux de variation moyen annuel

** Départements du Loiret, de la Nièvre, du Cher et de l'Yonne

Source : UNEDIC

Surfaces construites de locaux commerciaux

| | Surfaces (m2) de locaux Période A 1994-1996 | Surfaces (m2) de locaux Période B 1997-1999 | Surfaces (m2) de locaux Période C 2000-2002 | Evolution (%) période A - période B | Evolution (%) période B - période C |
|-----------------------|---|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Corridor A77 concédée | 30 230 | 38 774 | 42 318 | +28,3 | +9,1 |
| sud du corridor A77 | 35 397 | 36 066 | 42 781 | +1,9 | +18,6 |
| corridor A77 | 65 627 | 74 840 | 85 099 | +14,0 | +13,7 |
| Zone de référence * | 268 754 | 220 502 | 344 416 | -18,0 | +56,2 |

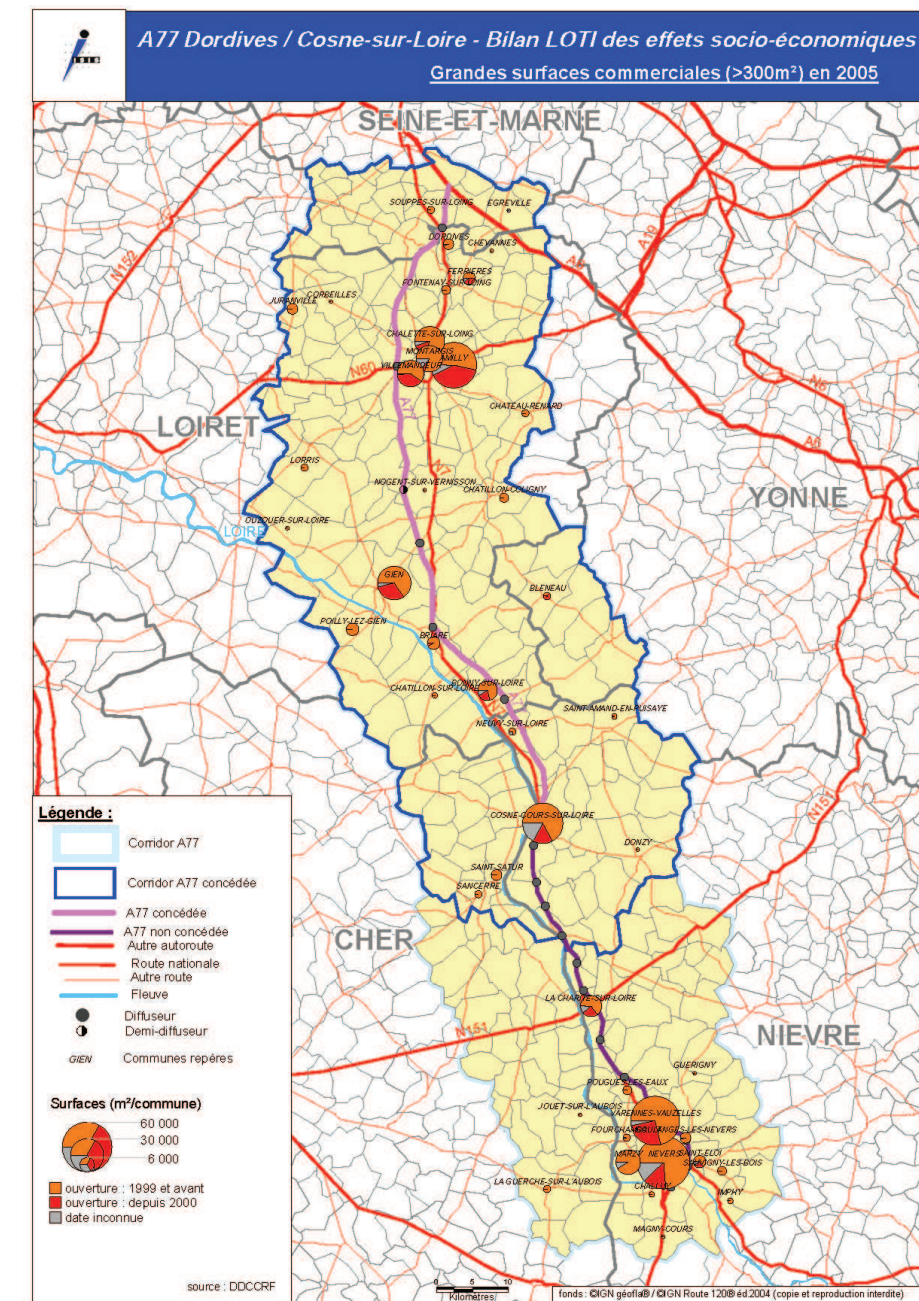
* Départements du Loiret, de la Nièvre, du Cher et de l'Yonne

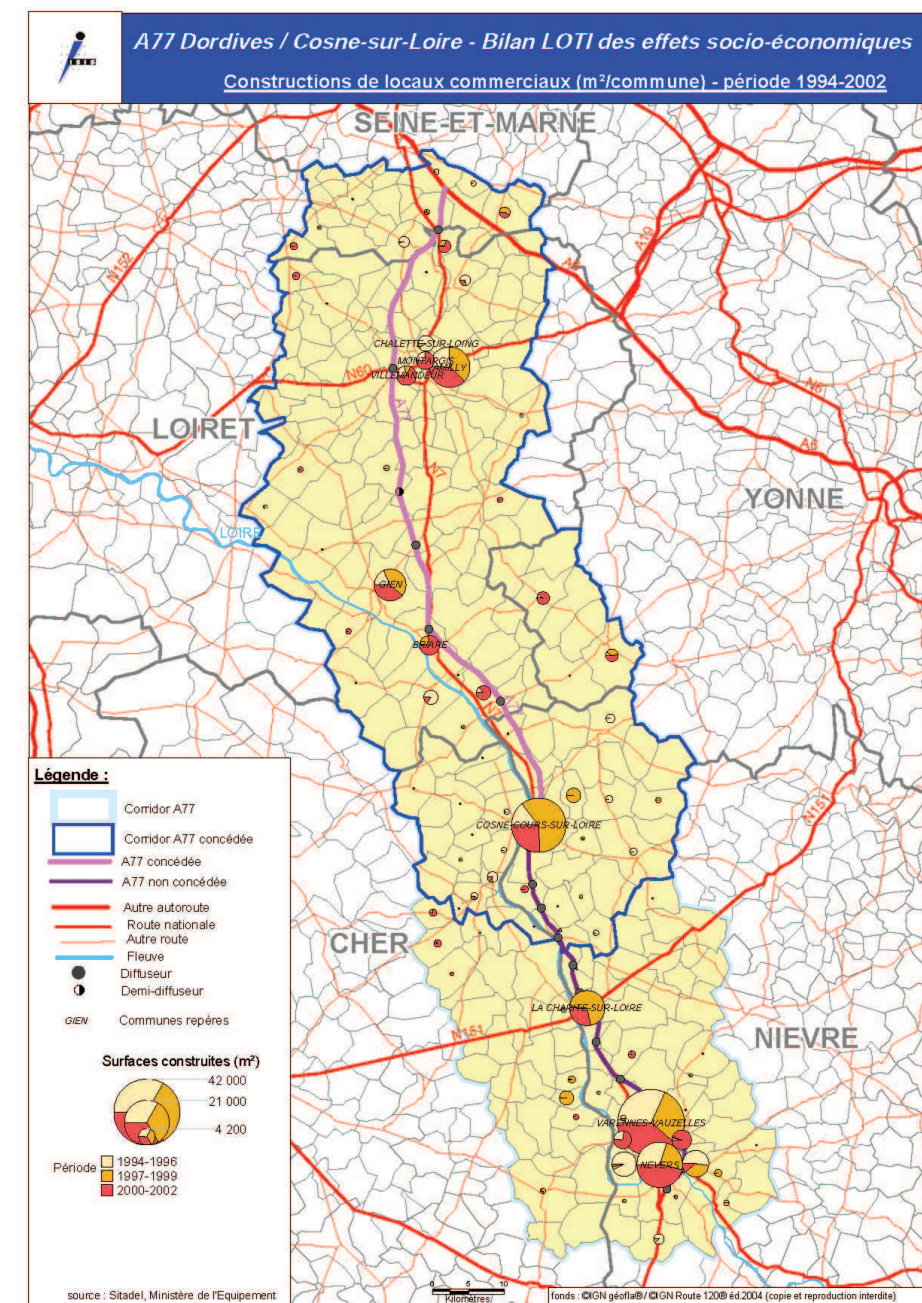
Source : Ministère de l'Équipement, données SITADEL

Comme le montrent les différentes sources statistiques exploitées (ouverture de surfaces commerciales, emplois, constructions de locaux commerciaux), plusieurs territoires apparaissent particulièrement dynamiques depuis la mise en service de l'autoroute A77, à savoir :

- les communes de la périphérie montargoise : Amilly, Villemandeur,
- Gien et Briare,
- Varennes-Vauzelles.

Cosne-sur-Loire et La Charité-sur-Loire ont enregistré un développement différent, dans le sens où la dynamique a été initiée au cours des années précédant la mise en service d'A77 concédée, puis généralement prolongée ensuite.





Surfaces commerciales de plus de 300 m² : ventilation des surfaces selon leur date d'ouverture
(communes où les surfaces ouvertes de 2000 à 2005 ont été les plus importantes)

| Commune* | 1999 et avant | De 2000 à 2005 | Date non communiquée | Total |
|---|------------------|-------------------|-------------------------|---------|
| AMILLY | 27 261 | 19 880 | 3 872 | 51 013 |
| VARENNES-VAUZELLES | 40 364 | 14 339 | 1 966 | 56 669 |
| GIEIN | 19 722 | 9 218 | 1 228 | 30 168 |
| NEVERS | 47 138 | 9 027 | 7 832 | 63 997 |
| VILLEMANDEUR | 12 123 | 7 835 | 350 | 20 308 |
| COSNE-COURS-SUR-LOIRE | 27 842 | 6 597 | 7 146 | 41 585 |
| CHALETTE-SUR-LOING | 20 334 | 3 466 | 1 295 | 25 095 |
| CHARITE-SUR-LOIRE | 9 050 | 3 364 | 1 671 | 14 085 |
| BONNY-SUR-LOIRE | 7 893 | 2 269 | 958 | 11 120 |
| FERRIERES | 2 284 | 1 887 | 500 | 4 671 |
| POUR MEMOIRE LE TOTAL POUR LE CORRIDOR A77 | 310 484 | 83 387 | 33 864 | 427 735 |

*en bleu : communes du corridor A77 concédée

Source : DDCCRF

Evolution de l'emploi salarié commercial dans les principales communes
(en nombre d'emplois)

| Commune* | 1995 | 1999 | 2004 |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| NEVERS | 3 192 | 2 940 | 2 521 |
| AMILLY | 1 271 | 1 310 | 1 722 |
| VARENNES-VAUZELLES | 792 | 1 059 | 1 559 |
| COSNE-COURS-SUR-LOIRE | 871 | 976 | 1 183 |
| GIEIN | 993 | 1 150 | 1 143 |
| MONTARGIS | 1 079 | 1 155 | 1 114 |
| VILLEMANDEUR | 573 | 619 | 723 |
| MARZY | 154 | 301 | 685 |
| CHALETTE-SUR-LOING | 564 | 617 | 674 |
| LA CHARITE-SUR-LOIRE | 278 | 307 | 434 |
| BRIARE | 162 | 305 | 360 |

*en bleu : communes du corridor A77 concédée

Source : UNEDIC

Evolution des construction de locaux commerciaux (en m²)
(communes ayant connu un fort développement entre 2000 et 2002)

| Commune | Période | | |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| | 1994-1996 | 1997-1999 | 2000-2002 |
| VARENNES-VAUZELLES | 13 156 | 12 221 | 15 937 |
| NEVERS | 6 678 | 5 274 | 10 336 |
| COSNE-COURS-SUR-LOIRE | 4 298 | 17 745 | 7 584 |
| AMILLY | 4 377 | 6 682 | 6 707 |
| COULANGES-LES-NEVERS | 174 | 111 | 4 847 |
| GIEIN | 2 134 | 5 010 | 4 538 |
| LA CHARITE-SUR-LOIRE | 250 | 9 718 | 3 957 |
| BRIARE | 49 | 975 | 3 505 |
| VILLEMANDEUR | 1 060 | 566 | 3 388 |
| FOURCHAMBAULT | 1 110 | 0 | 2 905 |

Source : Ministère de l'Équipement, données SITADEL

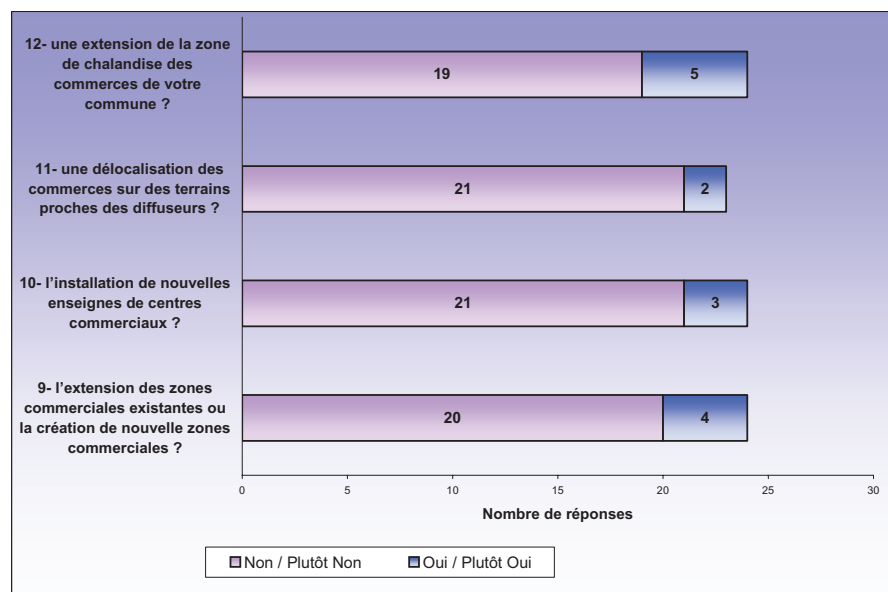
Effets d'A77 sur les centres commerciaux et les zones commerciales

Le développement de l'activité commerciale au sein du corridor A77 est conforme à la tendance nationale. Le rythme d'évolution particulièrement soutenu, notamment dans le sud du corridor, peut s'expliquer essentiellement par un rattrapage du retard en termes d'offre.

Dans ce contexte, **il est difficile de rattacher ces constats à un rôle hypothétique joué par A77.**

L'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP a montré que les effets d'A77 sur le commerce – du moins les effets directs – paraissent plutôt limités. Les résultats des traitements sont présentés ci-dessous.

Les questions étaient les suivantes : « *L'autoroute A77 a-t-elle entraîné sur votre commune ... :*



Les entretiens menés auprès des acteurs du territoire ainsi que les résultats de l'enquête ci-dessus ont conduit aux observations suivantes, néanmoins non quantifiables :

- **L'autoroute A77 n'a pas joué dans le sens du renforcement de l'attractivité commerciale montargoise.** Les clients préfèrent prendre la route nationale (RN7) afin d'éviter de payer le péage, forfaitaire et donc dissuasif pour l'utilisation d'A77 sur des trajets de courtes et moyennes distances.
- **Le développement du tissu commercial de Gien n'a pas forcément de lien avec A77.**
- **La zone de chalandise de Cosne-sur-Loire semble s'être étendue,** mais la CCI de Nevers ne dispose pas d'études chiffrées pouvant appuyer ces observations.

**Exploitation des reportages photographiques réalisés en 1998 et 2005 le long de la RN7
Quelques exemples d'évolution des commerces et services – Clichés : ENVOL Cartographie**

Dordives centre,
garage fermé depuis 1998

1998



2005



Fontenay-sur-Loing sud,
une station service fermée
en 1998 ayant retrouvé
en 2005 une nouvelle
affectation

1998



2005



Dordives Sud,
le commerce de véhicules
d'occasion est aussi en régression,
celui ci a cessé son activité

1998



2005



Solterre la Commodité
Centre, un restaurant
sur lequel l'inscription
« relais routier » de 1998
n'apparaît plus en 2005

1998



2005



Fontenay-sur-Loing,
garage Peugeot inchangé

1998



2005



Les Bézards,
« Le Relais des Templiers »,
inchangé

1998



2005



Fontenay-sur-Loing,
c'était une adresse emblématique
de la N7, maintenant vandalisée

1998

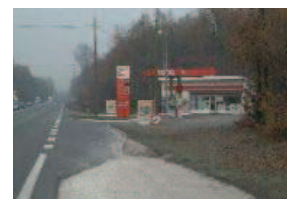


2005



Nord du carrefour vers Gien,
station-service fermée

1998



2005



Effets d'A77 sur les commerces de bord de RN7

Les effets d'A77 sur les commerces de bord de RN7 ont notamment été analysés à partir de l'exploitation des reportages photographiques.

En 1999, en maints endroits, notamment aux entrées d'agglomérations, mais aussi dans les hameaux, voire en pleine nature, la densité de casses automobiles était forte ; cela donnait au paysage de bord de route – notamment entre Dordives et Nogent-sur-Vernisson – un côté peu riant. D'une façon générale cet état de fait s'est fortement amélioré :

- les casses automobiles sont presque partout en régression ; la moitié, environ, a disparu ;
- le commerce (ou l'hébergement) de caravanes est également en régression, de façon significative ;
- une partie des emplacements sont maintenant occupés par des installateurs de piscines ou des jardineries ; par exemple, une casse automobile à Fontenay-sur-Loing a été remplacée par un commerce de piscines.

L'offre de services de bord de route est beaucoup moins abondante en 2005 que six ans auparavant :

- la moitié des points de vente d'essence et des garages ont disparu aux abords immédiats de la RN7 ; cette diminution dépasse les statistiques de l'Union Française des Industries Pétrolières et du ministère de l'Industrie, selon lesquelles le nombre de stations services hors grandes surfaces s'est réduit de 30% en France au cours de la période 1998-2005 ;
- le nombre des restaurants, friteries ou cafés de bord de route est également en forte régression (de moitié environ) ; les établissements auraient accusé « de sévères pertes » (source : Le Journal de Gien, 28 décembre 2001) ; c'est par exemple le cas de l'emblématique adresse « Les Cent bornes » à Fontenay-sur-Loing ;
- les hôtels sont également moins nombreux, mais les maisons de bonne tenue se sont maintenues et des publicités de bord de route renvoient sur des hôtels de chaînes qui ne sont pas en bord de voirie ; ainsi par exemple « Le Relais des Templiers » (les Bézards) poursuit son activité.
- à Dordives, Montargis, Briare, Cosne-sur-Loire et même Nogent-sur-Vernisson, l'offre de services de bord de route dans les entrées d'agglomération paraît stable.

Selon l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP, les effets d'A77 sur le commerce de bord de RN7 seraient plutôt limités. Dans plusieurs cas, les témoins rencontrés au cours de la mission photographique n'imputent pas les fermetures constatées à l'ouverture d'A77 mais plutôt à des facteurs individuels (vieillesse des tenanciers sans relève, mauvaise gestion, problèmes familiaux). Ce repli des services de bord de route apparaît d'ailleurs comme un phénomène de longue durée puisqu'une partie de ces services étaient déjà à l'abandon juste avant la mise en service d'A77 ou donnaient des signes de déclin. Une partie des commerçants auraient d'ailleurs anticipé la nouvelle conjoncture routière.

Il reste que, selon certains acteurs socio-économiques rencontrés, la contraction du tissu commercial le long de la RN7 peut être reliée à l'autoroute A77. A titre d'exemple, face à l'arrêté interdisant aux poids lourds la traversée de l'agglomération de Montargis sur la RN7, cinq restaurateurs situés en

bordure de la route se sont regroupés au sein d'une association afin d'engager en 2001 un recours en justice contre cette mesure. En effet, les poids lourds de transit assurent les trois quarts du chiffre d'affaires des restaurants routiers.

Par définition, il est impossible d'interviewer les commerces ayant cessé leur activité, ce qui en théorie aurait pu être riche d'enseignement quant au rôle hypothétique joué par l'autoroute.

Exploitation de la mission de terrain réalisée en 2006 auprès d'un échantillon de commerces et services de bord de RN7

| Lieu | Etablissement rencontré | Stratégie mise en place depuis la mise en service d'A77 |
|---------------------------|---|---|
| Dordives – sortie sud | Petit garage « du bourg »+ enseigne Hertz | <ul style="list-style-type: none"> • Délocalisation en 2006 depuis le centre vers la sortie sud de la ville : meilleure accessibilité, locaux plus grands • Réalisation de dépannages sur A77 (de +10 à +20% de chiffre d'affaires) |
| Dordives – sortie sud | « Auto-contact » | <ul style="list-style-type: none"> • Diversification récente (2005-2006) : petit cyclo, petit véhicule • Site internet • Annonces dans la presse locale |
| Sud de Fontenay sur Loing | Station Total | <ul style="list-style-type: none"> • Profits dus à la fermeture des autres établissements • La station n'appartient pas à un groupe pétrolier |
| Entrée nord de Montargis | Station Shell | <ul style="list-style-type: none"> • Profits dus à la fermeture des autres établissements • Allongement des journées de travail (18h / j) |
| Mornant sur Vernisson | Agence immobilière | <ul style="list-style-type: none"> • Davantage de publicité • L'établissement compte sur l'attractivité du « Relais du miel » (même bâtiment) |
| La Commodity -Solterre | « Régal café » | <ul style="list-style-type: none"> • Davantage de publicité en direction des entreprises locales et des personnes âgées |
| La Commodity -Solterre | Auberge de la route bleue (ex relais routier) | <ul style="list-style-type: none"> • Des licenciements : les effectifs sont passés de 6.5 à 4 personnes • Le nombre de couverts est passé de 80 à 50 • Développement de l'activité de traiteur depuis début 2005 |
| Sortie sud des Bézards | Relais routier « La Bifur » | <ul style="list-style-type: none"> • Extension de la gamme des services (fax, douche, tabac) |
| Bel-Air | Relais de la frite | <ul style="list-style-type: none"> • Davantage de publicité dans la presse locale • Emploi d'effectifs variables selon les périodes de l'année |
| La Celle-sur-Loire | Bar-tabac | <ul style="list-style-type: none"> • Ouverture d'une partie restaurant + terrasse en 1999 |
| Myennes | Bar brasserie – restaurant « Le Ranch » | <ul style="list-style-type: none"> • De longues journées de travail • La qualité du service et des produits vendus |

Source : Enquête ISIS, 2006

Les interviews réalisées auprès d'un échantillon de commerces et services de bord de RN7 existant déjà avant la mise en service ont montré que les avis sont partagés quant aux effets d'A77 :

- les garages et stations-service ont plutôt bien tiré leur épingle du jeu (les trois quarts d'entre eux auraient bénéficié d'effets favorables ou nuls liés à la mise en service d'A77), profitant d'une certaine manière de la fermeture de nombre de leurs concurrents ;

- **les bars et restaurants qui sont encore en service en 2006 ont plus encore que les garages et stations-service ressenti les effets défavorables de la mise en service d'A77.**

La moitié des établissements interrogés disent avoir mis en place une stratégie afin de s'adapter à la mise en service d'A77 (voir le tableau plus haut) ; parmi ceux-ci, la moitié ont développé des activités supplémentaires et un tiers ont davantage tourné leur offre vers la clientèle locale.

Remarque : L'aire de services de l'autoroute accueille des services aux usagers : vente de carburant, boutique, restauration. Ces activités, qui ont représenté en 2005 un chiffre d'affaires global de l'ordre de 6 M€ HT, mobilisent du personnel local.

4.1.3.3 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP prévoyait les effets suivants sur le commerce (p.237) :

« Deux grandes catégories d'effets sont à attendre : les effets sur les centres commerciaux et zones commerciales situées en périphérie et les effets sur les activités de services aux usagers de la route.

Les effets sur les centres commerciaux et zones commerciales situés en périphérie. Ce type d'activités particulièrement sensible au trafic automobile, se localise préférentiellement au niveau des échangeurs. Ainsi tous les centres commerciaux existants dont on évalue le rayon d'attraction non en kilomètres mais en temps de parcours en voiture devraient voir leurs clientèles s'accroître. Il en va en particulier ainsi de l'ensemble du pôle de Montargis qui voit affluer des demandes d'installation de toutes les grandes enseignes qui anticipent, ce faisant, l'intégration future de Montargis dans la Grande Couronne Parisienne.

Les effets sur les activités de service liés aux usagers de la route (station essence, garage, hôtels, restaurants). On devait assister à une relocalisation de ces activités à la périphérie des agglomérations, au niveau des échangeurs et en particulier à une baisse d'activité voire à la disparition de certaines des activités situées le long de la RN7 délestée d'une partie de sa clientèle du fait de la mise en service de l'axe autoroutier.

L'option de passage de l'autoroute à l'ouest de Montargis et proche du Val-de-Loire présente pour le commerce de meilleures possibilités de bonne desserte des pôles que sont Montargis, Gien et Briare ».

4.1.3.4 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Contrairement à ce qui était annoncé dans le dossier DUP, les analyses réalisées dans le cadre du bilan LOTI n'ont pas permis d'identifier d'effet d'A77 sur le rayon d'attraction des centres commerciaux et zones commerciales de périphérie. Cette prévision était probablement optimiste dans le cadre d'une autoroute à péage (contrairement aux cas de réseaux de voies rapides libres de péage et autour des grandes agglomérations de Paris, Lyon, Lille, Marseille, etc.).

L'autoroute A77 ne semble pas avoir permis le renforcement de l'attractivité commerciale montargoise. Ceci s'explique par le fait que la RN7 demeure l'itinéraire préférentiel pour les déplacements à courte et

moyenne distances, pour lesquels il est souvent considéré que les performances relatives d'A77 par rapport à celles de la route nationale ne justifient pas d'acquitter le péage.

Il reste qu'A77 a permis de soulager le trafic de la RN7, la rendant plus performante qu'en situation de référence, ce qui est favorable pour l'accès aux centres commerciaux par les habitants de la région.

En ce qui concerne les effets sur les activités de service liés aux usagers de la route :

- **Le bilan LOTI n'a pas mis en évidence de processus de relocalisation des activités à la périphérie des agglomérations, au niveau des échangeurs.**
- **Les analyses ont montré une baisse sensible d'activité voire une disparition de certaines des activités situées le long de la RN7.** Ce constat est particulièrement vrai pour la restauration et les stations-services. Dans ce contexte, **A77 a bien été dans certains cas défavorable même si elle ne saurait constituer le seul facteur d'explication** ; on peut ainsi identifier d'autres facteurs :
 - par exemple, la poursuite d'une tendance amorcée avant la mise en service de l'autoroute, et relevant donc d'un processus de plus longue durée (le reportage photographique suggère qu'une partie des services ayant fermé en 2006 étaient déjà à l'abandon en 1999 ou donnaient alors des signes de déclin),
 - ou encore des facteurs individuels (vieillesse des tenanciers sans relève, mauvaise gestion, problèmes familiaux).
- **En contrepartie, des services employant du personnel local ont été créés sur l'aire de service d'A77** (carburant, mini-market, restauration).

4.1.4.2 Présentation de l'activité touristique et des activités de loisirs

Offre d'hébergement touristique

Situé aux confins de quatre départements, le corridor A77 est, selon les acteurs locaux du tourisme, un territoire en manque d'identité qui a du mal à affirmer sa vocation touristique.

Offre en hébergements - Zone A77 ^(a)

| | | Hôtels | | | | Campings | | | |
|--------|-----------|--------|------|-------|-------|----------|------|--------------|-------|
| | | nombre | | lits | | nombre | | emplacements | |
| | | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 |
| Loiret | Gâtinais | 29 | 24 | 1 056 | 1 100 | 14 | 14 | 948 | 948 |
| | Giennois | 16 | 16 | 676 | 642 | 10 | 10 | 1 002 | 1 002 |
| Nièvre | Vignobles | 17 | 18 | 384 | 474 | 4 | 3 | 263 | 200 |
| | Gd Nevers | 31 | 32 | NC | 2 222 | NC | 2 | NC | 86 |
| Yonne | Puisaye | 24 | 25 | 440 | 392 | 11 | 11 | 744 | 748 |
| Cher | Vignobles | 14 | 13 | 464 | 386 | 4 | 4 | 338 | 329 |

NC : non communiqué

| | | Chambres d'hôtes | | | | Gîtes | | | |
|--------|-----------|------------------|------|------|------|--------|------|------|------|
| | | nombre | | lits | | nombre | | lits | |
| | | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 |
| Loiret | Gâtinais | 14 | 26 | 28 | 52 | 24 | 29 | 96 | 155 |
| | Giennois | 14 | 40 | 28 | 80 | 32 | 43 | 128 | 208 |
| Nièvre | Vignobles | 20 | 42 | 50 | 85 | 18 | 15 | 94 | 77 |
| | Gd Nevers | 0 | 17 | 0 | 37 | 0 | 12 | 0 | 68 |
| Yonne | Puisaye | 44 | 84 | 111 | 177 | 43 | 51 | 292 | 261 |
| Cher | Vignobles | 12 | 31 | 30 | 83 | 35 | 36 | 204 | 199 |

NB : les données sur le Val de Loire / Val d'Aube ne sont pas disponibles

Source : CDT 45 et 58

(a) Nota :

- la zone A77 correspond au périmètre de l'étude sur le tourisme conduite par le CDT 58 (dans le cadre de l'Observatoire Economique d'A77), à savoir la partie de la Nièvre traversée par A77 (Vignobles, Grand Nevers), une partie du Cher (les Vignobles) et de l'Yonne (la Puisaye) ; à ce périmètre s'ajoutent, pour le Loiret, le Gâtinais et le Giennois,
- en raison d'une modification intervenue en 2003 dans la méthode d'estimation du nombre de lits pour les gîtes et les chambres d'hôtes, la comparaison du nombre de lits entre 1998 et 2004 n'est pas possible ; les chiffres sont donc à considérer avec précaution.

Offre en hébergement – Zone de référence

| | Hôtels | | | | Campings | | | |
|--------|--------|------|-------|-------|----------|------|--------------|-------|
| | nombre | | lits | | nombre | | emplacements | |
| | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 |
| Loiret | 171 | 153 | 9 110 | 9 286 | 58 | 55 | 4 601 | 4 698 |
| Nièvre | 95 | 97 | 4 016 | 3 826 | 68 | 57 | 4 300 | 3 625 |
| Yonne | NC | 162 | NC | 6 170 | NC | 42 | NC | 8 741 |
| Cher | 90 | 110 | 4 180 | 4 574 | 55 | 49 | 6828 | 6346 |

| | Chambres d'hôtes | | | | Gîtes | | | |
|--------|------------------|------|------|------|--------|------|-------|-------|
| | nombre | | lits | | nombre | | lits | |
| | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 |
| Loiret | 116 | 173 | 306 | 457 | 173 | 202 | 890 | 1 037 |
| Nièvre | 185 | NC | 441 | NC | 213 | 578 | 1 147 | 1 329 |
| Yonne | NC | 303 | NC | 761 | NC | 183 | NC | 935 |
| Cher | 240 | 333 | 480 | 666 | 248 | 253 | 992 | 1 012 |

NC : Non Communiqué

Source : CDT 45, 58, 89 et 18

L'offre hôtelière a globalement diminué entre 1998 et 2004 dans le corridor A77, ce qui correspond à une évolution différente de celle observée dans la zone de référence, où le nombre d'hôtels est stable. Dans le détail, cependant, le nombre d'hôtels a légèrement augmenté sur les secteurs de la Puisaye, du Grand Nevers et des Vignobles de la Nièvre, tandis que les Vignobles du Cher et le Gâtinais ont fermé des établissements.

L'offre de campings a légèrement diminué entre 1998 et 2004 dans le corridor A77, comme dans la zone de référence.

En revanche l'offre d'hébergement rural³⁷ s'est affirmée au sein du corridor A77. En effet, le nombre de chambres d'hôtes a plus que doublé entre 1998 et 2004 au sein du corridor A77. L'offre de gîtes ruraux a augmenté notamment dans le Giennois, le Gâtinais et en Puisaye.

Ainsi, l'évolution de l'offre en chambres d'hôtes au sein du corridor (+136% dans le Loiret, +158% dans le Cher) apparaît plus forte que dans la zone de référence (+49% dans le Loiret, +39% dans le Cher) ou qu'au niveau national (+52%)³⁸.

Pour les gîtes, l'évolution de l'offre au sein du corridor (+22% d'établissements) apparaît au contraire moins marquée que dans la zone de référence.

³⁷ L'offre d'hébergement rural est ici assimilée aux gîtes et chambres d'hôtes, même si une part de cette offre peut se situer en zone urbaine (Nevers, Montargis, etc.).

³⁸ Source : Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Direction du Tourisme.

Fréquentation des hébergements touristiques

Nombre de nuitées – corridor A77

| | | Hôtels | | Campings | |
|--------|----------|---------|---------|----------|--------|
| | | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 |
| Nièvre | zone A77 | 276 025 | 409 225 | 71 833 | 80 519 |
| Loiret | Gâtinais | 58 375 | 36 662 | NC | 20 217 |
| | Giennois | 97 770 | 74 912 | NC | 98 905 |

NC : Non Communiqué

Source : CDT 45 et 58

NB : Les chiffres relatifs aux sur les chambres d'hôtes et aux gîtes ne sont pas présentés faute de données 1998.

Contrairement aux données d'offre, la fréquentation dans la Nièvre est présentée de façon globale pour la zone A77, sans distinction par territoires.

Nombre de nuitées – Zone de référence

| | | Hôtels | | Campings | |
|--------|--|-----------|-----------|----------|---------|
| | | 1998 | 2004 | 1998 | 2004 |
| Nièvre | | 323 030 | 424 891 | 155 891 | 307 048 |
| Loiret | | 1 131 522 | 1 440 431 | 286 518 | 270 418 |
| Cher * | | 671 921 | 687 978 | 136 673 | 117 304 |
| Yonne | | NC | 774 372 | NC | 176 790 |

NC : Non Communiqué

* Données 2000 pour le Cher (au lieu de 1998)

Source : CDT 45 et 58

En ce qui concerne les hôtels :

- les établissements de la partie nivernaise de l'aire d'étude ont bénéficié d'une forte croissance du nombre de nuitées entre 1998 et 2004 (+48%), supérieure à celle enregistrée dans la zone de référence (+32% dans la Nièvre). Cette hausse de fréquentation peut s'expliquer par une amélioration de la qualité de l'offre. En 2004, deux hôtels de chaîne de 60 chambres se sont implantés à Nevers (Etap et Première Classe) et à la même période deux hôtels ont été réhabilités par une franchise (Kyriad et Balladins). Cela constitue une offre plus adaptée à la clientèle d'affaire et de séminaires.
- les établissements de la partie du Loiret de l'aire d'étude ont vu sensiblement diminuer leur fréquentation entre 1998 et 2004, contrairement à la tendance départementale probablement marquée par le poids d'Orléans et de ses environs. Cette évolution propre à l'aire d'étude pourrait s'expliquer en partie par le départ du personnel déplacé sur le chantier d'A77 et qui logeait en hôtels durant les travaux (cf. ci après le chapitre sur les effets d'A77 sur les autres entreprises).

Pour ce qui concerne les campings :

- les établissements de la partie nivernaise de l'aire d'étude ont bénéficié d'une croissance du nombre de nuitées entre 1998 et 2004 (+12%), sensiblement moins favorable pourtant que la tendance enregistrée dans la zone de référence (nombre de nuitées multiplié par deux).

- les données concernant la partie de l'aire d'étude située dans le Loiret ne sont pas disponibles pour 1998, ce qui ne permet pas d'apprécier l'évolution sur la période 1998-2004.

Résidences secondaires

La carte des résidences secondaires en 2005 laisse apparaître **plusieurs pôles** :

- au nord, dans le secteur de Château-Landon / Dordives et le Montargois, la concentration de résidences secondaires le long de la RN7 est très importante.
- au centre de l'aire d'étude, la répartition des résidences secondaires est homogène de part et d'autre de la Loire. Certains pôles se distinguent néanmoins : les communes de Gien, Briare et Cosne-sur-Loire ainsi que le Sancerrois.
- en direction du sud, la densité de résidences secondaires semble plus faible. La Puisaye et les territoires plus au sud, les communes de La Charité-sur-Loire et de Nevers, sont les principaux pôles de ce secteur.

De manière globale, au cours de la période 1999-2005, contrairement à la tendance nationale, le nombre de résidences secondaires au sein du corridor A77 a diminué, aussi bien dans le corridor A77q7 concédée que dans le sud du corridor.

Evolution du nombre de résidences secondaires au sein du corridor A77 entre 1999 et 2005

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Corridor A77 concédée | 16 705 | 16 217 | 15 745 | 15 468 | 15 314 | 15 134 | 14 923 |
| Zone sud | 5 155 | 4 972 | 4 858 | 4 798 | 4 822 | 4 789 | 4 824 |
| Corridor A77 | 21 860 | 21 189 | 20 603 | 20 266 | 20 136 | 19 923 | 19 747 |

Source : MINEFI

Le tableau ci-dessus met en évidence deux périodes :

- une diminution marquée entre 1999 et 2001,
- un déclin moins fort, voire une stagnation entre 2002 et 2005.

En ce qui concerne le corridor A77 concédée, la carte d'évolution 1999-2005 fait apparaître deux sous-territoires :

- le secteur compris entre la Seine-et-Marne et Gien : le nombre de résidences secondaires y a diminué, fortement parfois (Dordives, Varennes-Changy). Les communes de Mondreville (77), Bransle (77), Chalette-sur-Loing (45), Amilly (45) et Montbouy (45) sont les seules à se distinguer par une augmentation du nombre de résidences secondaires sur leur territoire.
- le secteur compris entre Gien et le sud du corridor A77 concédée : il présente une diminution globalement moins marquée du nombre de résidences secondaires.

On observe ainsi un accroissement du nombre de résidences secondaires dans certaines communes situées à proximité de l'axe A77 dans les secteurs de Gien / Briare, Neuville-sur-Loire, l'axe de la Loire dans le secteur de Cosne-sur-Loire, ainsi que dans des communes au sud de la Puisaye. Mais les communes de Briare et Cosne-sur-Loire sont, elles, touchées par une diminution sensible.

Les entretiens conduits auprès des acteurs du territoire et des professionnels de l'immobilier ont par ailleurs montré les deux phénomènes suivants :

- **une demande croissante de la clientèle parisienne.** Cette clientèle, qui s'intéressait davantage auparavant au Montargois, montre en 2006, et ce depuis quelques années, un intérêt pour les contrées plus au sud (Briare, Puisaye et zones plus au sud, Cosne-sur-Loire, ...),
- **une demande croissante de la clientèle étrangère, conformément à la tendance nationale.**

En ce qui concerne la zone sud du corridor A77 :

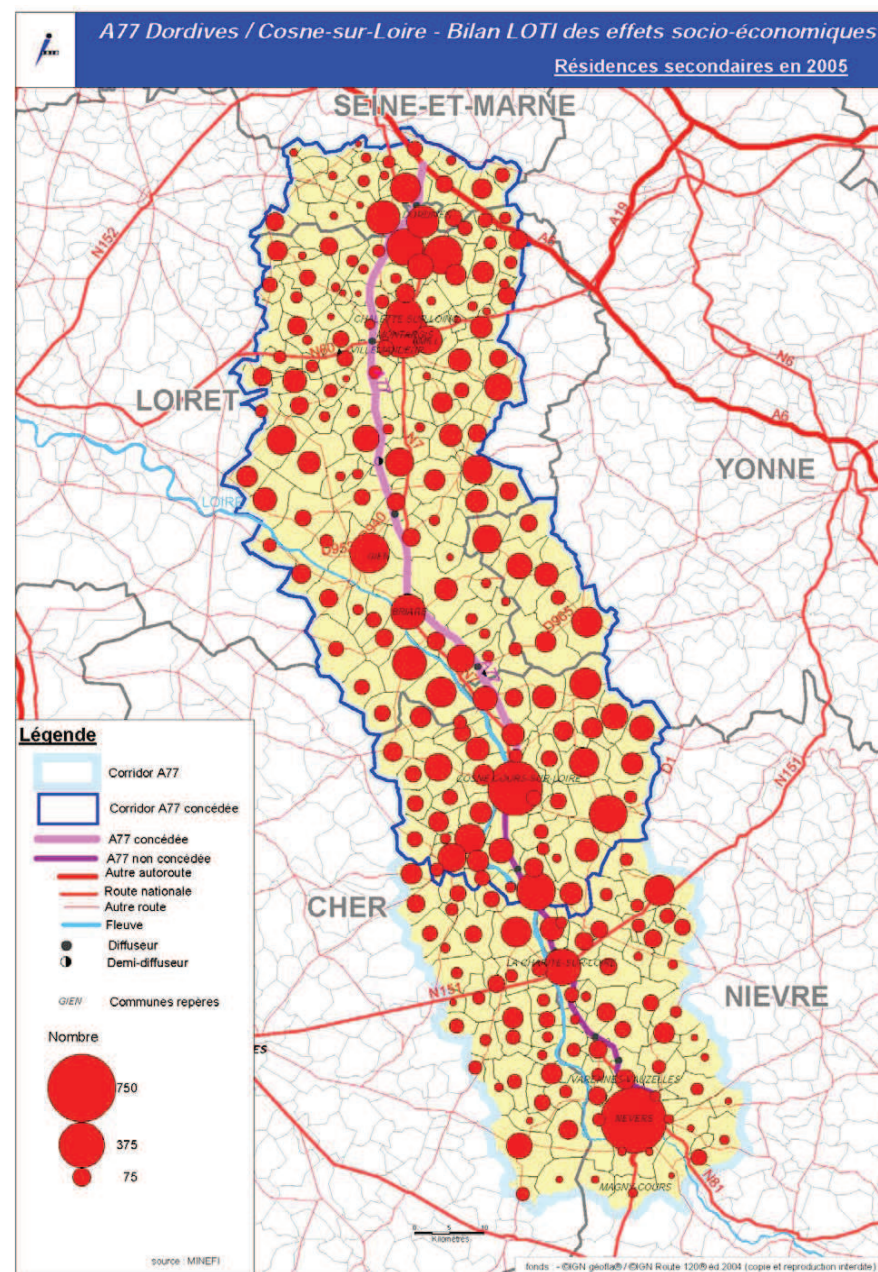
- **la diminution du nombre de résidences secondaires au cours de la période 1999-2002 semble moins marquée que dans les territoires plus au nord** (Cf. la carte de la page suivante),
- **le nombre de résidences secondaires semble globalement se stabiliser entre 2002 et 2005**, alors que le corridor A77 concédée connaît un déclin dans la même période,
- **le nombre de résidences secondaires s'accroît à Nevers et dans les communes plus au nord situées à proximité d'A77** ; on observe la même tendance dans certaines communes du sud Sancerrois et au nord-est de La Charité-sur-Loire.

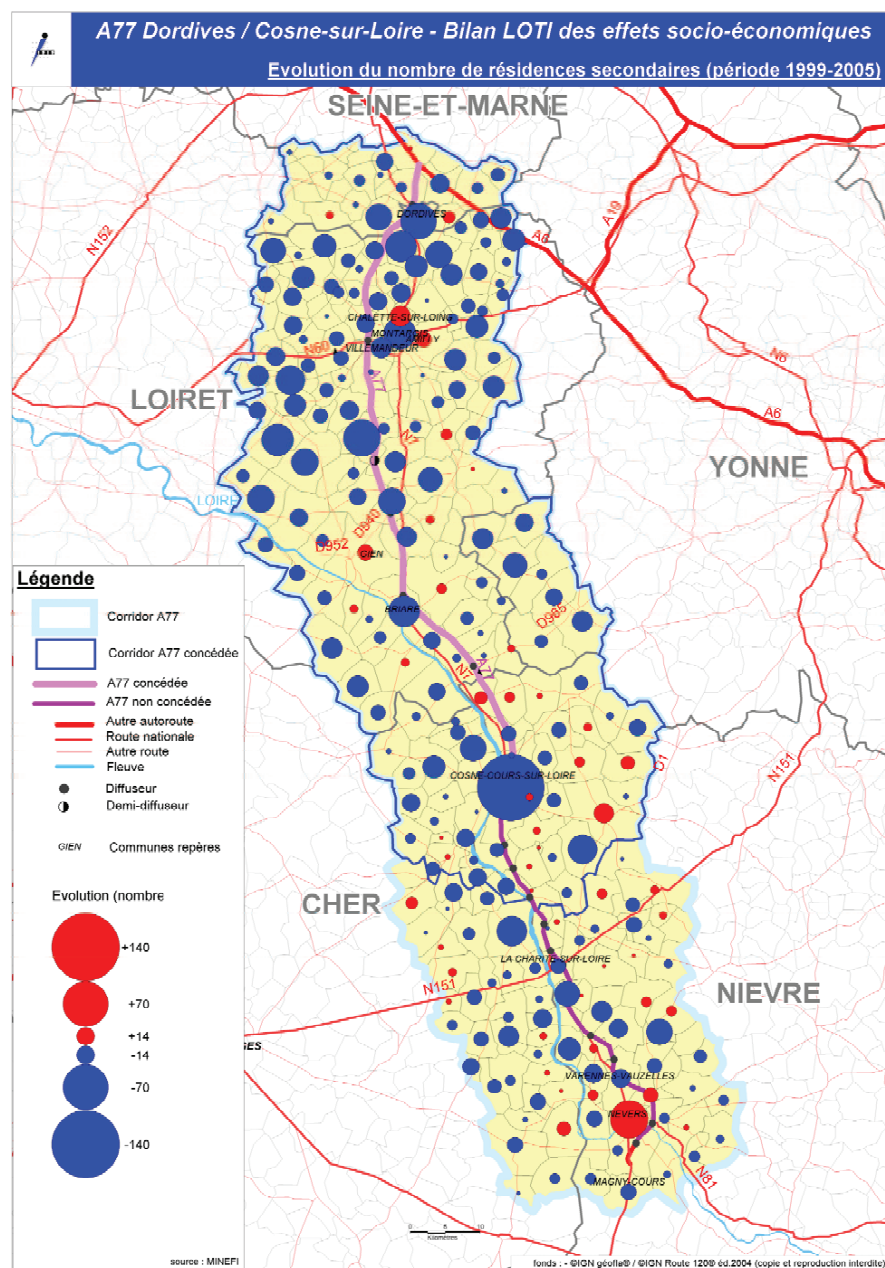
Dans la partie nord du corridor A77, la diminution du nombre de résidences secondaires est sans doute à mettre en relation avec le desserrement vers le sud de la pression immobilière en Ile-de-France. Les communes de ce territoire deviennent des lieux de résidence principale pour des travailleurs franciliens. Ainsi la diminution du nombre de résidences secondaires s'expliquerait essentiellement par l'extension de l'urbanisation, qui se manifeste notamment par la transformation de résidences secondaires en résidences principales.

Au sud de Gien, la diminution du nombre de résidences secondaires s'explique, comme au nord mais de façon moindre, par la pression de l'urbanisation en lien avec la dynamique francilienne. A ce phénomène s'ajoute l'installation de retraités (les résidences secondaires sont devenues principales à la retraite) et/ou de jeunes à la campagne (coûts moindre du logement) dans des résidences secondaires qui deviennent alors des résidences principales.

A partir de Cosne-sur-Loire, en direction du sud, il semble que ce soit la combinaison de la dynamisation générale du territoire grâce à l'autoroute A77 (section concédée en particulier) – mentionnée notamment dans le chapitre relatif aux autres modes de transport – et de la gratuité d'A77 en direction du bassin d'emploi de Nevers qui justifie la tendance à la diminution du nombre de résidences secondaires.

Les secteurs où les résidences secondaires se développent ne sont pas touchés par ce phénomène. Il s'agit généralement de territoires présentant une attractivité touristique marquée : Sancerrois, Puisaye, ... Entre Gien et Nevers, une part importante des communes où le nombre de résidences secondaires s'accroît sont situées à proximité immédiate du corridor RN7 / A77.





Fréquentation des principaux sites touristiques

La cartographie montre la répartition des principaux sites touristiques et leur fréquentation en 2004 (Cf. ci-dessous).

Dans la partie sud du corridor, le secteur de Nevers apparaît particulièrement bien doté. L'espace Sainte-Bernadette à Nevers et le circuit de Magny-Cours maintiennent une forte fréquentation en raison de leur caractère atypique ou d'un rayonnement national.

Dans la moitié sud du corridor A77 concédée, on identifie une douzaine de sites touristiques, dont certains présentent une fréquentation relativement importante (Guédelon, ferme de Port-Aubry).

L'évolution de la fréquentation diverge en fonction du type de site et des activités proposées :

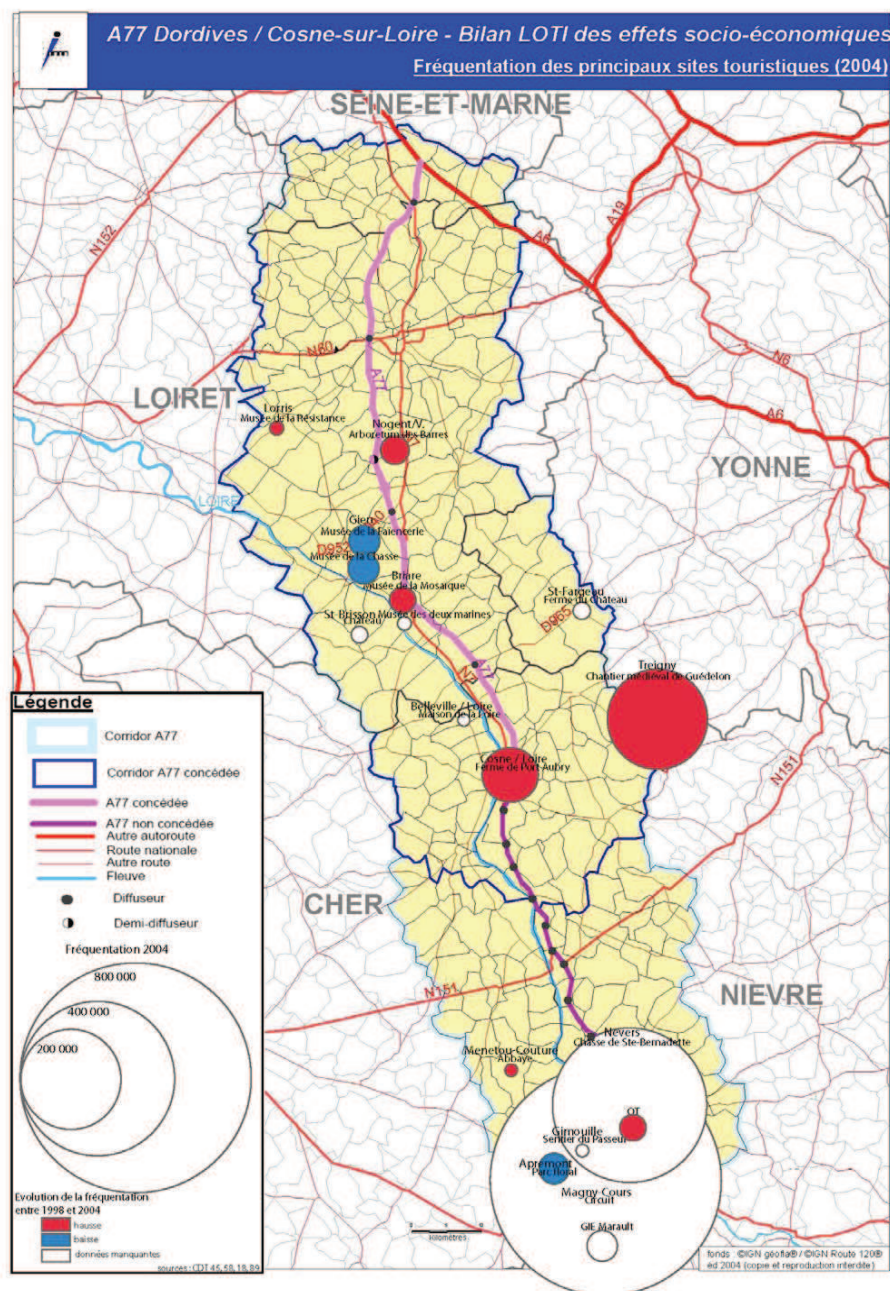
- les musées connaissent pour la plupart une forte chute de leur fréquentation depuis la fin des années 1990. Les musées de la Faïencerie et de la Chasse (Gien) en témoignent,
- les activités ludiques et de plein air connaissent généralement davantage de succès, à l'image du chantier médiéval de Guédelon (245 000 visiteurs en 2004 contre 65 000 en 1999).

Corridor A77 – Evolution de la fréquentation des sites
(sites dont la fréquentation sur l'année en 2004 a été supérieure à 5 000 visiteurs)

| Localisation | Nom du site touristique | 1999 | 2004 |
|-------------------|--|--------|---------|
| Loiret | Château de Saint Brisson-sur-Loire | NC | 8 773 |
| | Briare - Musée des Deux Marines | NC | 6 143 |
| | Briare – Musée de la Mosaïque et des Emaux | 13 635 | 18 657 |
| | Gien – Musée de la Chasse | 31 699 | 22 500 |
| | Gien – Musée de la Faïencerie | 31 061 | 23 912 |
| | Lorris – Musée de la Résistance et de la Déportation | 5 665 | 5 912 |
| | Nogent-sur-Vernisson – Arboretum des Barres | 21 275 | 21 494 |
| Yonne | Saint-Fargeau – Ferme du château | NC | 9 948 |
| | Treigny – Chantier médiéval du Guédelon | 65 000 | 245 000 |
| Vignobles | Belleville – Maison de la Loire | 3 078 | 5 575 |
| | Cosne-sur-Loire – Ferme de Port Aubry | NC | 67 040 |
| | Mennetou-couture – Abbaye | 5 100 | 5 550 |
| Nevers / Zone sud | Gimouille – Sentier de découverte du passeur | NC | 6 082 |
| | Nevers – Chasse de Sainte Bernadette | NC | 402 000 |
| | Magny-Cours – GIE Charolais du Marault | NC | 27 915 |
| | Magny-Cours – Circuit | NC | 800 000 |
| | Apremont – Parc floral | 28 500 | 24 500 |

Source : CDT de la Nièvre et du Loiret / Observatoire Economique A77

NB : Bien qu'il soit situé en dehors des limites du corridor A77, le site du chantier médiéval de Guédelon à Treigny a été pris en compte dans ce tableau et dans le traitement cartographique en raison de son dynamisme et de son impact sur la Puisaye.



Exploitation de l'enquête conduite au Musée de la Mosaïque et des Emaux de Briare

Le musée de la Mosaïque et des Emaux de Briare a accueilli 18 657 visiteurs en 2004, contre 13 635 en 1999, soit une croissance de 37% en cinq ans.

Une enquête a été conduite par la Directrice du Musée auprès de la clientèle du musée au cours de l'été 1998, puis renouvelée à la même période en 2005. A chaque fois, l'enquête a porté sur un échantillon de 250 à 300 personnes.

L'exploitation des résultats amène à trois conclusions :

1. La part de la clientèle provenant de la région Ile-de-France a augmenté entre 1998 et 2005 (passant de 30 à 40% : la taille réduite de l'échantillon impose la prudence dans l'interprétation de tels chiffres, mais ils confirment des commentaires recueillis par ailleurs, plus qualitatifs, sur les tendances d'évolution de l'origine des visiteurs / touristes),
2. Une part significative de la clientèle enquêtée en 2005 a emprunté l'autoroute A77 (17%),
3. Une fraction non négligeable de la clientèle enquêtée en 2005 a connu le Musée grâce aux panneaux d'information situés sur A77 (7%).

Tourisme fluvial

Le corridor A77 présente un réseau de canaux largement dévolus à l'activité de tourisme fluvial : Canal du Loing, Canal de Briare, Canal latéral à la Loire. Le port de Briare est le principal site de plaisance du corridor A77.

Les entretiens menés avec les acteurs de l'économie locale, notamment les CDT et le port de Briare, ont permis d'identifier plusieurs grandes caractéristiques du tourisme fluvial dans le corridor A77 :

- en 2004, 121 000 visiteurs touristiques³⁹ ont été comptabilisés au pont canal de Briare (source : VNF), dont :
 - 75% location de bateaux et bateaux privés,
 - 25% de bateaux de passagers (croisières, promenades).
- les établissements de location de bateaux bénéficient de l'engouement national vis-à-vis de la voie d'eau.
- on assiste entre 1998 et 2006 à une forte rotation dans les entreprises de location de bateaux et de promenades fluviales. L'activité des entreprises identifiées lors de l'état-zéro du bilan LOTI s'est fortement recomposée ; à titre d'exemple :
 - M. Benassi (promenades fluviales) dispose en 2006 de trois bateaux (contre deux en 1998),
 - Le « Yoline » (promenades fluviales) n'existe plus,
 - Crown Blue Line (loueurs de bateaux), société créée en 2002, assure une base relais⁴⁰ à Briare.

³⁹ Le personnel des navires marchands n'a représenté que l'équivalent de 2% du nombre des visiteurs touristiques, confirmant ainsi la vocation désormais quasi-exclusivement touristique du canal de Briare.

Port de Briare - Nombre de contrats longue durée* (supérieurs à un mois par année)
Origine de la clientèle sur la période 2002-2006**

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Loiret | 23 | 17 | 21 | 21 | 16 |
| Ile-de-France | 9 | 8 | 7 | 14 | 14 |
| Autres | 16 | 22 | 24 | 21 | 22 |
| Total | 48 | 47 | 52 | 56 | 52 |

Source : Port de Briare

* Correspondent aux contrats de location d'anneaux pour bateaux de plaisance

** Données antérieures non disponibles

En ce qui concerne la clientèle du port de Briare :

- l'étude des contrats longue durée (durée supérieure à un mois par année) montre une activité en progression,
- la structure de la clientèle semble s'être modifiée : la part de clientèle originaire du Loiret décline alors que la part de clientèle francilienne (notamment depuis 2005-2006), ou originaire d'autres régions ou de l'étranger, s'affirme.

Emploi dans l'hôtellerie / restauration

Emplois salariés de l'hôtellerie-restauration – Corridor A77 et zone de référence

| | 1995 | 1999 | 2004 |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|
| Corridor A77 concédée | 1 605 | 1 832 | 1 895 |
| Sud du Corridor A77 | 1 037 | 1 038 | 1 192 |
| Corridor A77 | 2 642 | 2 870 | 3 087 |
| Zone de référence * | 13 279 | 13 997 | 14 628 |

* Départements du Loiret, de la Nièvre, du Cher et de l'Yonne

Source : UNEDIC

Emploi salarié de l'hôtellerie-restauration - Taux de variation moyen annuel – Corridor A77 et zone de référence

| | 1995-1999 | 1999-2004 |
|-----------------------|--------------|--------------|
| Corridor A77 concédée | +3,4% | +0,7% |
| Sud du Corridor A77 | 0,0% | +2,8% |
| Corridor A77 | +2,1% | +1,5% |
| Zone de référence* | +1,3% | +0,9% |

* Départements du Loiret, de la Nièvre, du Cher et de l'Yonne

Source : UNEDIC

Dans le corridor A77 concédée, le nombre d'emplois salariés du secteur de l'hôtellerie-restauration a augmenté de 3,4% en moyenne chaque année sur la période 1995-1999, et de façon nettement moindre depuis. La croissance de l'emploi salarié y a été beaucoup plus marquée que dans la zone de référence sur la période 1995-1999, mais elle y a été moins forte sur la période 1999-2004.

Dans la partie sud du corridor A77, c'est l'inverse : la croissance est beaucoup plus forte sur la période 1999-2004 (+2,8% de croissance moyenne annuelle) que sur la période 1995-1999 (stabilité du nombre d'emplois). L'évolution de l'emploi salarié y est donc moins favorable que dans la zone de référence sur la période 1995-1999, mais le développement y est plus fort sur la période 1999-2004.

En effet, l'agglomération de Nevers a développé et amélioré son offre hôtelière avec notamment l'ouverture en 2003/2004 de deux hôtels : Etap et Première Classe.

La croissance du nombre d'emplois salariés du secteur a été particulièrement marquée dans les communes suivantes :

| | 1995 | 1999 | 2004 |
|--------------------|------|------|------|
| Amilly | 125 | 192 | 266 |
| Briare | 18 | 28 | 44 |
| Cosne-sur-Loire | 77 | 134 | 175 |
| Varennes-Vauzelles | 96 | 80 | 145 |

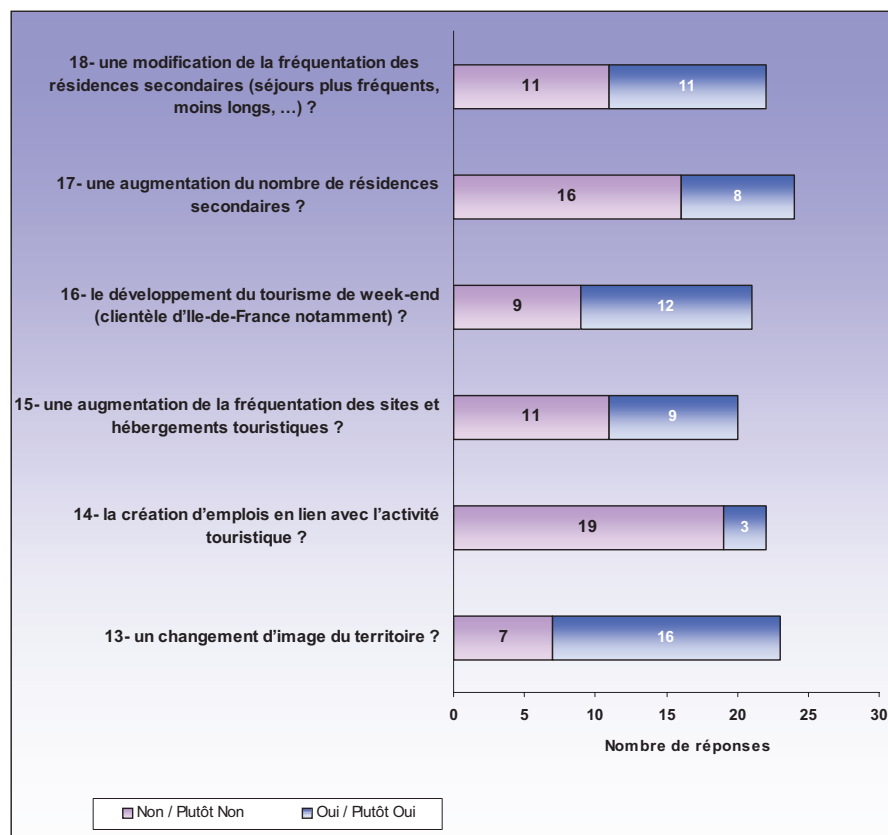
Source : UNEDIC

⁴⁰ La base relais évoquée est un site d'accueil pour le tourisme fluvial qui n'appartient pas à la société Crown Blue Line mais au groupe auquel elle est rattachée.

4.1.4.3 Effets sur le tourisme et les activités de loisirs

L'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP a donné lieu aux réponses présentées ci-dessous, et exploitées dans les analyses qui suivent.

Réponses à la question : « L'autoroute A77 a-t-elle entraîné sur votre commune (...) » :



Les analyses menées sur la base des entretiens auprès des acteurs locaux, l'enquête auprès des maires des communes concernées par la DUP et les statistiques exploitées conduisent aux résultats suivants :

Des effets globalement positifs d'A77 sur le tourisme

Si quelques craintes quant à la perte de la clientèle de passage amenée par la RN7 avaient été exprimées en 1998 au cours des entretiens conduits lors de l'état zéro, **les entretiens menés en 2006 montrent des effets globalement positifs d'A77 sur le tourisme.**

Les acteurs du tourisme ont bénéficié de **l'effet global de dynamisation des territoires insufflé par l'autoroute A77.** Ainsi par exemple :

- pour la Communauté des Communes Giennoises, A77 a sans doute été favorable car elle a permis de désenclaver la ville et facilité les déplacements,
- de la même manière le château de Saint-Fargeau, en bénéficiant de la clientèle du site de Guédelon, profite d'un développement touristique de la région facilité par la présence d'A77.

Il reste que selon certains acteurs touristiques, notamment sur la Communauté des Communes Giennoises et à Briare, on ne peut pas dire qu'A77 a fait venir davantage de touristes ; A77 n'aurait pas entraîné de changement radical en termes de tourisme.

L'autoroute A77, vecteur de changement d'image du territoire et atout commercial

Pour plus des deux tiers des communes concernées par la DUP ayant répondu à l'enquête, A77 a entraîné un changement d'image du territoire.

L'autoroute A77 a apporté une certaine unité d'image, avec le fil conducteur que constitue la thématique de l'arbre :

- une aire d'autoroute sur le thème de l'arbre
- des aires de repos avec des noms d'arbres qui ont contribué à donner une identité à l'autoroute A77
- la zone d'activités Arboria à Montargis
- la proximité de l'Arboretum national des Barres à Nogent-sur-Vernisson⁴¹
- la Maison de l'arbre à Paucourt (près de Montargis) qui va voir le jour.

La présence d'A77 apparaît en 2006, et ce depuis quelques années, comme un atout mis en avant par les prestataires du tourisme dans leurs démarches de communication. C'est par exemple le cas du Château de Saint-Fargeau ou du camping « Le Martinet » à Briare. Dans leurs documents de communication, le chantier médiéval de Guédelon et l'espace Sainte-Bernadette font mention de la facilité d'accès à leur site grâce à l'autoroute A77.

La Capitainerie de Briare mentionne un « gain de notoriété » du port.

⁴¹ L'Arboretum national des Barres considère que la présence d'A77 « autoroute de l'Arbre » contribue à l'identité du territoire, mais juge que la signalétique est décevante (logo utilisé notamment), alors que l'autoroute constituait au départ un vecteur de communication

L'autoroute A77 a été favorable à la réalisation d'opérations touristiques à travers la démarche « 1% Paysage et Développement »

La majeure partie du programme d'actions relevant de la démarche « 1% Paysage et Développement » a été achevée avant la fin de l'année 2004, la partie restante l'aura été en totalité avant la fin de l'année 2006.

La société APRR a contribué à plusieurs actions (Cf. ci-dessous) qui ont consisté notamment en la mise en valeur de patrimoine bâti dans les bourgs ou les villages, la mise en place d'itinéraire de découverte ou encore la valorisation de sites forts du paysage.

Peuvent être mis en lumière notamment l'aménagement paysager des gravières de Cercanceaux dans la vallée du Loing, l'illumination de la cité de Château-Landon, la mise en place de la Route des métiers d'art en Gâtinais, ...

Conventions « 1% Paysage et Développement » (contribution d'APRR) : actions ayant clairement une dimension touristique

| Département | Objet | Titulaire | Contribution APRR * | |
|----------------|---|---|---------------------|---------------|
| | | | Montant (k€) | Date |
| Seine-et-Marne | Illumination de la Ville de Château-Landon | Commune de Château-Landon | 76 | Décembre 2005 |
| Loiret | Aménagement paysager des gravières de Cercanceaux | Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Région Centre | 29 | Mars 2005 |
| Loiret | Route des métiers d'art en Gâtinais | Syndicat Intercommunal des Métiers d'Art en Gâtinais | 28 | Avril 2004 |
| Loiret | Etude d'Ingénierie touristique dans les Pays du Montargois et du Giennois | Syndicat Intercommunal du Pays Gâtinais | 23 | Novembre 2002 |
| Nièvre | Illumination de l'Eglise | Commune de Saint-Père | 4 | Janvier 2004 |

* Montants effectivement engagés

Source : APRR

L'amélioration de l'accessibilité grâce à l'autoroute A77 et l'impact sur la clientèle et sur les pratiques touristiques

A77 a permis une meilleure accessibilité aux territoires desservis et aux différents sites touristiques : les temps de parcours sont réduits, l'itinéraire est simplifié et évite la traversée des centres-villes. Pour le gérant de l'espace Sainte-Bernadette de Nevers et pour la responsable du musée de la faïencerie de Gien, A77 a considérablement facilité l'accès aux sites.

La réduction des temps de parcours a permis à la société d'autocars Procars (basée à Provins, elle possède 80 autocars) de développer de nouvelles prestations d'excursions. Grâce à l'autoroute A77 elle peut proposer à sa clientèle francilienne de nouvelles destinations telles que le vignoble sancerrois, autrefois trop lointain pour un déplacement à la journée.

Près de 60% des maires ayant répondu au questionnaire pensent qu'A77 a entraîné un développement du tourisme de week-end à destination de leur commune (depuis l'Ile-de-France notamment).

Dans la Nièvre, l'autoroute A77 a accentué le tourisme de passage et amplifié le phénomène d'excursionnisme et de courts séjours.

Selon l'Office de Tourisme de Nevers, depuis la mise en service d'A77, il y a de plus en plus de Parisiens, notamment pour de courts séjours.

L'enquête menée en 2005 par l'accueil de l'Office du Tourisme de Nevers met en exergue deux types de visiteurs : la clientèle de court séjour, qui emprunte A77 ; la clientèle qui intègre une halte à Nevers dans un voyage plus long (vacances d'été), et qui emprunte plus volontiers la RN7, plus touristique.

La fréquentation des offices du tourisme du Giennois et du Gâtinais a pris un poids croissant dans l'ensemble du département concerné depuis 1997, preuve d'un attrait grandissant pour cette partie du Loiret, qui a peut-être bénéficié de l'effet autoroute. C'est particulièrement net pour le Giennois qui, en 2004, a représenté 18% des demandes d'informations du Loiret, contre 8% en 1997.

Offices du tourisme : part (en %) des demandes d'informations du Gâtinais et du Giennois dans l'ensemble du département du Loiret

| | Gâtinais | Giennois |
|------|----------|----------|
| 1997 | 10,6 % | 8,1% |
| 2000 | 15,0% | 12,1 % |
| 2004 | 17,0% | 18,0% |

Source : CDT 45

La région parisienne est le réel réservoir de clientèle de l'est du Loiret. **Grâce à l'autoroute A77 notamment, la clientèle francilienne a la possibilité de se rendre plus au sud.** Ceci est probablement l'un des facteurs d'explication de la croissance de fréquentation des Offices du tourisme du Gâtinais et du Giennois au cours de la période 1999-2004.

Auparavant, les groupes de la région parisienne visitaient plutôt le nord de la zone d'étude. Désormais avec A77, ils descendent davantage au sud, notamment jusqu'à Briare, sous la forme d'excursionnisme.

En réduisant les temps de parcours, A77 a permis un renouvellement de la clientèle. La Capitainerie et les Bateaux touristiques de Briare qui, en 1998, attiraient surtout une clientèle originaire du Montargois et du Berry attirent, depuis 1998, une nouvelle clientèle originaire de Paris.

Des effets limités d'A77 sur l'hébergement touristique et sur sa fréquentation

Les analyses montrent que, dans le nord de sa zone d'influence du moins, l'autoroute A77 n'a pas eu jusqu'en 2004-2005 d'effets sur l'évolution de l'offre d'hébergement traditionnel (hôtels, campings), ni sur la fréquentation des établissements. Ainsi, la CCI de Montargis ne relève pas de développement notable de l'offre d'hébergement touristique traditionnelle susceptible d'être lié à A77 : aucune création d'hôtels de chaîne ou de campings.

En revanche, dans le secteur de Nevers, on enregistre en 2004 l'implantation de plusieurs hôtels de chaîne (Etap Hôtel, Première Classe, Kyriad) s'expliquant comme suit :

- de façon directe, par l'amélioration de l'accessibilité grâce à A77 concédée et à A77 non concédée,
- de façon indirecte, par la dynamisation du tissu local grâce à l'autoroute.

Cependant, plusieurs projets sont à signaler :

- la Communauté des Communes Giennoises évoque un projet de parc résidentiel de loisirs le long de la RD940. Il s'agit d'un programme de 400 logements sous forme de chalets, avec pour principale cible la clientèle francilienne (ventes et locations).
- deux hôtels sont en projet à Cosne-sur-Loire.

Mais à l'inverse, on n'a pas observé la concrétisation de plusieurs projets qui avaient été évoqués dans le passé :

- **en 1998/1999 à la veille de la mise en service de l'autoroute** dans le cadre des entretiens conduits lors de l'état-zéro du bilan :
 - un important projet d'investissement touristique à Gien,
 - un projet de parc à thème à Varennes-Changy.
- **et, précédemment, dans le dossier DUP :**
 - un projet de village de 1 000 lits à Bléneau Saint-Privé (Yonne),
 - la construction à Saint-Thibaud (Cher) d'un hôtel et d'un ensemble de détente avec un port de plaisance à proximité du golf de 18 trous,
 - un projet de complexe de remise en forme à Pougues-les-Eaux (Nièvre),
 - un projet de ville de Nevers intégrant l'aménagement d'une zone pour les activités de loisir liées à l'eau.

La forte croissance du nombre de gîtes et chambres d'hôtes au sein du corridor peut, dans une certaine mesure, être reliée à l'autoroute A77.

Au total, A77 concédée semble avoir faiblement influé sur la fréquentation des hébergements touristiques, hormis pour les hébergements ruraux et hormis dans le secteur de Nevers qui a profité de l'effet favorable de l'axe A77, directement (accessibilité) et indirectement (développement économique).

On notera toutefois que près de la moitié des communes concernées par la DUP ayant répondu à l'enquête pensent qu'A77 a entraîné une augmentation de la fréquentation des hébergements touristiques ; mais ces avis divergent des statistiques et des informations recueillies auprès des différents acteurs du territoire.

Des effets sensibles d'A77 sur le marché des résidences secondaires, particulièrement dans le sud du corridor A77

Selon l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP :

- un tiers des maires ayant répondu à l'enquête pensent que **le nombre de résidences secondaires a augmenté en lien avec A77**. Les communes ayant émis ce jugement sont localisées dans la moitié sud du corridor A77 concédée : il s'agit en particulier de communes bien équipées et proches des diffuseurs (Nogent-sur-Vernisson, Gien, Briare, Bonny-sur-Loire et Cosne-sur-Loire),

- la moitié des maires ayant répondu au questionnaire pensent que **A77 a entraîné un accroissement de la fréquentation des résidences secondaires** de leur commune. Les communes émettant cet avis sont également localisées dans la moitié sud du corridor A77 concédée, surtout au sud de Briare.

Un certain nombre de professionnels de l'immobilier (en nombre cependant non majoritaire dans l'échantillon interrogé) s'accordent pour dire que **le marché des résidences secondaires est porteur, et s'est développé en lien avec A77. La croissance des prix de l'immobilier serait au moins pour partie liée à l'autoroute**, en particulier dans la moitié sud du corridor A77.

Les statistiques communales transmises par le ministère des Finances – qui mettent en avant globalement une diminution du nombre de résidences secondaires – ne sont pas concordantes avec les informations recueillies dans le cadre de l'enquête conduite auprès des maires des communes concernées par la DUP et auprès des professionnels de l'immobilier. Il apparaît cependant que, depuis 2002, le nombre de résidences secondaires s'est stabilisé dans le sud du corridor A77 ; il est probable qu'A77 ait joué un rôle dans cette évolution. Il reste que, dans le détail, les dynamiques propres à chaque commune et les explications associées paraissent particulièrement difficiles à mettre en évidence.

L'autoroute A77 a facilité l'accès à Paris. On a enregistré un processus de diffusion des acquisitions de résidences secondaires, dans le temps, depuis Paris en direction du sud. Les Parisiens recherchent des résidences secondaires plus loin vers le sud ; A77 a certainement joué un rôle dans ce processus.

Le secteur de la Puisaye, fortement doté en résidences secondaires, bénéficie désormais d'un double accès autoroutier (A6 et A77), ainsi que d'un caractère traditionnel et d'une identité qui lui sont propres. Selon les professionnels de l'immobilier, la demande y est supérieure à l'offre.

A Cosne-sur-Loire, la forte diminution du nombre de résidences secondaires est probablement liée à deux processus :

- un processus de transformation des résidences secondaires en résidences principales. L'autoroute A77 (section non concédée), libre de péage, pourrait avoir joué un rôle dans le choix du lieu de résidence de la part d'un nombre croissant d'actifs travaillant notamment dans l'agglomération de Nevers,
- l'installation définitive de jeunes retraités dans leurs anciennes résidences secondaires (Source : INSEE Bourgogne 2006 – L'aire urbaine de Cosne-Cours-sur-Loire, février 2006).

Des effets limités d'A77 sur les sites touristiques

L'évaluation du rôle joué par A77 sur la fréquentation des sites touristiques est difficile à réaliser. Certains indicateurs suggèrent que **l'autoroute n'aurait pas eu d'impact sur le volume de visiteurs, mais probablement sur la provenance géographique (davantage de Franciliens)**. On peut citer quelques exemples :

- selon le Musée de la mosaïque et des Emaux (Briare), l'autoroute ne semble pas avoir joué de rôle dans l'évolution de la fréquentation du musée (les touristes ne s'arrêtent pas exprès).
- la personne en charge du Musée de la chasse de Gien comme son homologue du Château de La Bussière ne sauraient imputer à A77 une influence quelconque sur leurs activités.
- alors que l'Arboretum espérait beaucoup d'A77, l'autoroute n'a pas eu d'effet sur la fréquentation.

Sans qu'il y ait forcément un lien avec A77 (même s'il est possible qu'A77 ait joué un rôle), un certain nombre de petits sites ou prestataires touristiques n'existaient pas avant l'autoroute :

- le parc de Trousse-bois à Briare (espace d'observation de la nature ; parcours sportif),
- Crown Blue Line, qui assure une « base relais » à Briare depuis plusieurs années,
- auditorium (272 places) créé en 2001 à Briare,
- un accrobranche a été aménagé à Conflans-sur-Loing (sud de Montargis) en 2001,
- le château de Chatillon-Coligny a réouvert en 2002-2003, comme le château des Templiers à Boismorand.

Des effets bénéfiques d'A77 pour le tourisme fluvial

A77 a eu des effets bénéfiques sur l'activité de plaisance à la journée. La notoriété du port de Briare a été confortée.

Selon la Capitainerie de Briare, **les effets d'A77 ont été positifs pour la clientèle du port.** En 2006, les personnes venant de Paris, de Montargis et de l'étranger empruntent l'autoroute A77.

Pour le propriétaire de l'une des sociétés de location de bateaux-mouche à Briare, **A77 est indéniablement un « plus » pour le tourisme fluvial : elle a facilité les déplacements de la clientèle parisienne et elle constitue un atout pour la clientèle individuelle.**

Des effets d'A77 sur les emplois touristiques difficiles à évaluer

Les effets d'A77 en termes d'emplois dans l'hôtellerie-restauration sont difficiles à quantifier. Les chiffres de l'UNEDIC mettent cependant en évidence :

- **un fort développement dans le corridor A77 concédée au cours de la période 1995-1999 pouvant s'expliquer – au moins en partie – par le chantier A77,**
- **un développement récent dans le sud du corridor A77 qui peut être imputé – au moins en partie – à la desserte par A77 et à la dynamisation du territoire.**

On notera d'ailleurs que seulement trois des vingt-deux maires des communes concernées par la DUP ayant répondu à l'enquête pensent que l'autoroute A77 a entraîné dans leur commune une création d'emplois en lien avec l'activité touristique.

4.1.4.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP évaluait que les effets d'A77 en matière de tourisme seraient les suivants (p.237) :

« Les activités de loisirs et de tourisme sont particulièrement sensibles à la création d'infrastructures autoroutières, à l'amélioration de la desserte qu'elle induit et l'accroissement de la fréquentation qui en résulte.

L'effet majeur de la réalisation de la liaison Dordives - Cosne-sur-Loire - Nevers sera de permettre un accès plus aisé aux résidences secondaires particulièrement sur les franges Est et Ouest de la moitié Sud de la zone d'étude où le nombre de résidences secondaires s'est sensiblement accru entre 1982 et 1990. Cette amélioration sera significative surtout aux heures d'encombrement de la RN 7 (fins de semaine par exemple).

Par ailleurs, on peut s'attendre à un rapprochement de la clientèle par rapport aux zones d'accueil et d'attrait touristiques qui peuvent motiver sa venue. On note ainsi l'attractivité du Val-de-Loire avec Gien, Briare (Pont Canal) et plus au sud La Charité-sur-Loire. Le tourisme de séjour (tourisme « vert », tourisme culturel, tourisme gastronomique, tourisme fluvial) se développera à condition toutefois que les progrès qui seront réalisés dans la desserte routière s'accompagnent de la réalisation d'équipements de loisirs nombreux et variés. La satisfaction de cette dernière exigence apparaît primordiale : on a en effet constaté que le mouvement de revente des résidences secondaires observé ces derniers temps dans la zone était lié à un certain « ennui » de la clientèle qui recherchait autre chose que la nature et les activités qui lui sont directement liées : promenade, chasse, pêche, ... Un certain nombre de projets touristiques et de loisirs existent parmi lesquels on notera en particulier le projet de village de 1 000 lits à Bléneau - Saint-Privé (Yonne), la construction à Saint-Thibaud (Cher) d'un hôtel et d'un ensemble de détente avec un port de plaisance à proximité du golf de 18 trous, le projet de complexe de remise en forme à Pougues-les-Eaux (Nièvre). A Nevers, le projet de ville intègre l'aménagement d'une zone pour les activités de loisir liées à l'eau.

Autre aspect du tourisme qui devrait se développer, le tourisme d'affaires (colloques, séminaires, ...) en liaison avec la proximité de Paris. Des projets importants existent déjà dans ce domaine (centres hôteliers, hôtellerie, ...) en milieu rural (Saint-Privé) ou urbain (Nevers).

Les deux variantes est et ouest permettent une bonne desserte des zones touristiques, mais le passage de l'autoroute à l'ouest de Montargis permet une meilleure irrigation du Val-de-Loire. »

4.1.4.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Les analyses ont révélé qu'A77 a eu des effets plus diversifiés que ceux évoqués dans le dossier DUP.

Le principal effet d'A77 a été de générer un changement d'image des territoires traversés.

L'amélioration de l'accessibilité induite par l'A77 explique le développement des courts-séjours et de l'excursionnisme, notamment de la part de la clientèle francilienne.

La mise en service de l'autoroute A77 a facilité l'accès aux résidences secondaires de la partie nivernaise de l'aire d'étude, grâce notamment à une diminution significative des temps de parcours. Les entretiens réalisés auprès des maires des communes concernées par la DUP et auprès des professionnels de l'immobilier ont été clairs à ce sujet.

Un écart entre effets attendus et effets constatés mérite d'être souligné : la non-réalisation d'un certain nombre de « projets touristiques et de loisirs » évoqués dans le dossier DUP, en particulier ceux orientés vers le tourisme d'affaires.

4.1.5 Les autres entreprises

4.1.5.1 Méthodologie

On distingue ici l'approche spécifique relative aux effets sur les entreprises de la phase chantier de l'approche générale qui n'aborde donc pas la phase chantier.

Approche générale (hors phase de chantier)

Les analyses s'appuient sur l'exploitation des éléments suivants :

- l'enquête auprès des maires des communes concernées par la DUP,
- les entretiens conduits au second semestre 2005 avec un échantillon d'acteurs institutionnels locaux,
- la revue de la presse locale, mise à disposition par APRR,
- les entretiens conduits en 2006 auprès d'un échantillon d'entreprises industrielles implantées au sein du corridor A77,
- les statistiques d'APRR sur le niveau d'activité de l'aire de service de l'autoroute A77 (aire du Jardin des Arbres).

Approche spécifique à la phase chantier

L'évaluation des effets sur les entreprises de la phase chantier repose sur l'exploitation des résultats d'une étude spécifique conduite pendant les travaux. Cette étude a été conduite de juillet 1998 à fin 2000 dans le cadre de la procédure de bilan LOTI engagée par APRR. Elle visait à évaluer les retombées du chantier sur l'activité des entreprises du secteur du BTP, de leurs sous-traitants et de leurs fournisseurs, en isolant la part de chiffre d'affaires revenant à des entreprises locales (sociétés implantées dans la Nièvre, le Loiret ou la Seine-et-Marne). Du fait de la présence d'une importante main d'œuvre déplacée, l'étude avait également pour objet d'apprécier les effets du chantier sur l'activité des hôteliers, des restaurateurs, etc. Elle a reposé, d'une part, sur l'exploitation des données relatives aux marchés communiquées par le maître d'œuvre de l'opération et, d'autre part, sur la réalisation d'enquêtes auprès des entreprises titulaires des marchés (mandataires et, le cas échéant, cotraitants) ; l'objectif des enquêtes était en particulier de préciser les pratiques des salariés des entreprises enquêtées en matière d'hébergement (hôtel, location, caravanning, etc.) et de restauration. Les analyses des marchés ont porté sur un échantillon représentant les deux tiers du montant total des travaux (1,86 milliard sur un total de 2,78 milliards de francs aux prix de juin 1997).

Le rapport d'étude exploité ici s'intitule « A77 Dordives / Cosne-sur-Loire – Procédure de bilan LOTI – L'impact chantier – Rapport final » (Bureau Conseil pour APRR, décembre 2000).

Des informations complémentaires ont été extraites de travaux réalisés dans le cadre de l'Observatoire des effets économiques de l'autoroute A77 dans la Nièvre. Leur objectif était similaire à ceux des travaux menés dans le cadre du bilan LOTI d'A77 concédée ; mais ils ont porté sur les sections d'A77 situées essentiellement dans la Nièvre : à ce titre, seule la section Briare / Cosne-sur-Loire de l'autoroute concédée à APRR a été concernée (soit un tiers du linéaire de l'autoroute concédée). Les résultats

quantitatifs sont cohérents avec ceux de l'étude menée sur l'ensemble de l'autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire. Sur le plan qualitatif, l'étude de l'Observatoire apporte des éclairages complémentaires.

Les rapports d'études exploités ici sont les suivants :

- « Observatoire des effets économique de l'autoroute A77 – Effets économiques de la phase chantier : impact du chantier de l'autoroute A77 sur l'industrie régionale des travaux publics » (Théma UMR CNRS 6049 Université de Franche-Comté pour ANCAR / Préfecture de la Nièvre / DDE de la Nièvre / APRR, décembre 2000) ;
- « Observatoire des effets économique de l'autoroute A77 – Effets économiques de la phase chantier : les dépenses du personnel des chantiers de construction de l'autoroute A77 » (*idem*).

4.1.5.2 Effets sur l'organisation et l'activité des entreprises

Avant tout, l'autoroute A77 a permis de conforter le tissu économique local

Il semble que l'impact d'A77 se soit surtout fait ressentir en termes d'image. Les acteurs de l'économie locale parlent d'un « effet vitrine » lié à l'autoroute.

L'enquête auprès des maires des communes concernées par la DUP confirme cette observation : pour 8 des 18 maires ayant répondu à cette question spécifique, A77 a contribué à renforcer l'image des entreprises implantées sur des zones d'activités de leur commune.

L'autoroute A77 n'a pas entraîné d'implantation majeure d'entreprises depuis sa mise en service en 1999-2000, mais elle a plutôt conforté le tissu économique local à la faveur d'un développement plutôt endogène.

Dans le Montargois, le cas d'Hutchinson l'illustre, avec l'aboutissement d'un programme de recherche qui a fait émerger le besoin d'ouvrir un nouveau site (40 emplois sont prévus) sur Arboria (site de 4 000 m² sur 2 ha de terrain), à horizon début 2006, s'appuyant sur des facilités d'accès et l'effet-vitrine apporté par A77.

De la même façon, le Giennois n'a enregistré aucune nouvelle implantation majeure au cours des dernières années, mais un développement des entreprises existantes (Georgia Pacific, OTIS, Progipharma). Ainsi, le logisticien ADB conditionnement, déjà installé dans un bâtiment non adapté dans un environnement d'habitat, a engagé la construction d'un bâtiment près d'A77, qui a pu constituer un facteur de localisation.

A77 a surtout permis de pérenniser la localisation des entreprises existantes.

L'autoroute est « de toute façon un plus », comme a pu l'exprimer le représentant de la SAEM Loire-et-Nohain (Cosne-sur-Loire). Si les évolutions depuis la mise en service de l'infrastructure ne sont pas spectaculaires, A77 a permis de maintenir l'attractivité de Cosne-sur-Loire ; sans elle, il y aurait sans doute eu des mutations importantes dans le paysage économique (départ d'entreprises, ...).

Deux exemples l'illustrent :

- Henkel (industrie des produits d'étanchéité), qui pouvait douter de son choix de localisation à Cosne-sur-Loire, s'est dotée d'un centre « acoustique européen », et a ainsi renforcé les emplois directs et indirects,
- MRM, entreprise de marketing (170 salariés) a étendu son établissement de Cosne-sur-Loire ; A77 a probablement joué un rôle décisif.

La série d'entretiens conduite auprès de 18 entreprises, dont 13 avaient déjà été consultées lors de l'état-zéro a montré qu'A77 a eu un impact positif sur l'activité de sept d'entre elles, et aucun effet pour les autres (voir le tableau ci-dessous).

Opinion des établissements contactés en 2006 sur l'impact d'A77 sur leur activité

| Entreprise | Secteur d'activité | Localisation | Impacts d'A77 | | |
|---------------------|---------------------------------|-----------------------|------------------|------------------|--------------|
| | | | Impacts positifs | Impacts négatifs | Aucun impact |
| REDEX | Construction mécanique | Ferrières | | | X |
| MORY-EXDIS | Transport | Montargis | | | X |
| TENDRON | Transport | Montargis | | | X |
| SANOFI-AVENTIS | Industrie pharmaceutique | Amilly | | | X |
| BASE INTERMARCHE | Logistique | Amilly | | | X |
| THYSSEN KRUP | Industrie automobile | Amilly | | | X |
| PHARMAPOST | Industrie pharmaceutique | Amilly | X | | |
| KRONOFRANCE | Industrie du bois | Sully-sur-Loire | X | | |
| LES CRUDETTE | Industrie agro-alimentaire | Châteauneuf-sur-Loire | | | X |
| SENOBLE | Industrie agro-alimentaire | Lorris | X | | |
| FAURECIA | Industrie automobile | Nogent-sur-Vernisson | X | | |
| SHISEIDO | Industrie cosmétique | Gien | X | | |
| V2 MED | Industrie pharmaceutique | Gien | | | X |
| RIAL INDUSTRIE | Industrie automobile | Briare | | | X |
| FABRIQUE DES EMAUX | Industrie produits manufacturés | Briare | X | | |
| VWR INTERNATIONAL | Industrie pharmaceutique | Briare | | | X |
| GEFCO | Transport | Nevers | X | | |
| MOULINOIS TRANSPORT | Transport | Yzeure | | | X |

Six établissements sur sept indiquant un effet positif d'A77 sur leur activité sont situés au sud de Montargis.

Dans la Nièvre où les acteurs économiques et institutionnels avaient exprimé des attentes fortes vis-à-vis de l'autoroute, cette dernière n'a pas entraîné de mutation profonde du tissu économique. Cela peut s'expliquer par deux arguments majeurs :

- la construction de plusieurs tronçons (non concédés et concédés) a été étalée dans le temps,
- Nevers reste un cul-de-sac en attendant le prolongement autoroutier vers le sud.

Dans certains cas cependant, l'autoroute a pu générer un développement. Par exemple la CCI de la Nièvre s'est appuyée sur la mise en service d'A77 pour créer des villages d'entreprises en bordure de l'autoroute.

Le Journal du Centre (25 septembre 2001) a d'ailleurs souligné une augmentation, depuis l'ouverture d'A77, des demandes d'implantation (surtout tertiaire, services, logistique et transport) dans le bassin d'emploi de Cosne-sur-Loire, qui offre une bonne qualité de vie pour les cadres.

Des impacts d'A77 sur l'accessibilité et les temps de parcours

Comme attendu en 1998 lors de la réalisation du point-zéro, la majeure partie des entreprises interrogées soulignent les avantages tirés de l'amélioration de l'accessibilité liée à la mise en service de l'autoroute.

Pour la plupart des entreprises interrogées, les flux de marchandises tout comme les déplacements professionnels sont principalement tournés vers Paris. A77 a permis de **faciliter ces flux**.

Pour les entreprises, l'autoroute permet notamment de contourner les centres urbains. Elle évite par exemple la traversée de Montargis, ce qui peut constituer un gain de temps précieux.

Comme attendu en 1998, **l'impact d'A77 sur les temps de parcours a permis de rapprocher les entreprises, d'une part, de leurs clients** (exemples : Pharmapost, Senoble) et , **d'autre part, de leurs fournisseurs** (exemples : Sanofi-Aventis, Shiseido).

L'autoroute a permis dans certains cas de faciliter les relations des entreprises avec leurs sous-traitants. C'est le cas de Redex, situé à Ferrières, s'appuyant sur des sous-traitants localisés dans le Montargois.

Si en 2006 les entreprises interrogées se considèrent comme bien reliées à l'Ile-de-France, le tiers d'entre elles émettent des attentes quant à la réalisation d'infrastructures routières améliorant les flux est-ouest, selon un axe Auxerre-Orléans notamment. Il s'agit d'une demande déjà formulée lors des entretiens conduits en 1998.

Un fonctionnement du tissu économique encore très lié à la RN7

Selon leur implantation géographique les entreprises n'avaient pas les mêmes attentes et n'ont pas ressenti les mêmes impacts.

Les entreprises situées dans le Montargois et plus au nord bénéficiaient déjà d'une armature routière importante avant la mise en service d'A77 ; aussi n'ont-elles pas ressenti de grand changement depuis. Ces entreprises se considéraient déjà par ailleurs comme appartenant à la grande couronne parisienne, avec des flux pour la plupart tournés vers le nord.

Un autre argument ressort des entretiens menés auprès des entreprises pour lesquelles l'autoroute n'a eu que peu d'effets : la présence de la RN7. En effet, **pour certaines entreprises la RN7 était un axe suffisant pour assurer les flux nord-sud dans le secteur**. Certaines d'entre elles continuent d'ailleurs à emprunter cet axe, d'autant plus que l'autoroute est payante et jugée « chère ».

Un coût du péage sur A77 jugé élevé

Le tarif de l'autoroute A77 est jugé trop élevé par les acteurs du territoire et par certaines entreprises, particulièrement dans le Montargois (cet argument du coût d'accès à l'infrastructure revient dans un quart des entretiens réalisés auprès des entreprises).

Comme sur la RN7 la traversée de certains centres-villes est interdite aux poids lourds, les niveaux de péage de l'autoroute sont d'autant plus mal perçus.

Effets spécifiques aux entreprises du secteur des transports

Les commentaires ci-dessous sont notamment basés sur la conduite de quatre entretiens auprès de transporteurs.

En raison du niveau du péage, certaines entreprises ne respectent pas l'interdiction de transit des PL sur la RN7 et continuent de faire passer leurs véhicules dans les centres urbains.

Les entreprises de transport du nord du tracé d'A77 (secteur de Montargis) ont peu ressenti les effets de l'autoroute : elles bénéficiaient déjà d'un réseau routier performant avant la mise en service d'A77.

Au contraire, les entreprises de transport de la partie sud apprécient les gains de temps et de sécurité apportés par l'autoroute.

Pour la plupart des entreprises interrogées, le coût du péage constituerait un frein à l'usage de l'autoroute. Certaines d'entre elles interdisent à leurs chauffeurs de poids lourds d'emprunter A77.

Il reste que pour GEFCO (transport express), basée à Nevers, l'autoroute a été particulièrement bénéfique en apportant des gains de sécurité sur le parcours, une intensification de l'activité de l'agence (qui s'est traduite par plusieurs embauches) et une croissance de la rentabilité : A77 aurait entraîné le développement économique de Cosne-sur-Loire, entraînant l'implantation de nouvelles entreprises qui constituent de nouveaux clients potentiels.

4.1.5.3 L'impact du chantier A77 sur les entreprises locales du secteur de la construction

L'impact en terme de chiffre d'affaires

Les marchés étudiés (d'un montant total de 1,86 milliards de francs au prix de juin 1997, qui représentent les deux tiers du montant total des marchés de travaux de l'autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire), ont été attribués :

- pour 85% des montants à des entreprises extérieures aux trois départements traversés par l'autoroute,
- pour 15% à des entreprises implantées dans ces trois départements :
 - dont les trois quarts sont allés à des entreprises basées dans le Loiret,
 - et dont un quart à des entreprises de Seine-et-Marne.

A77 Dordives / Cosne-sur-Loire : part du montant des marchés de travaux attribuée à des entreprises locales (entreprises titulaires, qu'elles soient mandataires ou cotraitantes)

| | Montant (Md F HT) | % | % |
|---|-------------------|------|------|
| Total des marchés étudiés | 1,860 | 100% | |
| Marchés attribués à des entreprises extérieures | 1 582 | 85% | |
| Marchés attribués à des entreprises locales | 278 | 15% | 100% |
| (dont entreprises de Seine-et-Marne) | (69) | | 25% |
| (dont entreprises du Loiret) | (209) | | 75% |
| (dont entreprises de la Nièvre) | (0) | | 0% |

Source : d'après Beture Conseil (« L'impact chantier – rapport final », Décembre 2000) et Scetauroute

Les montants présentés ci-dessus sont ceux des marchés passés par APRR avec les entreprises titulaires, qui, le cas échéant, sont soit mandataires, soit cotraitantes.

Ces entreprises « de premier rang » confient ensuite, à des entreprises sous-traitantes, une fraction plus ou moins importante des travaux dont elles ont la responsabilité contractuelle. De même, ces entreprises de premier niveau font appel à un certain nombre de fournisseurs pour acquérir des matériaux, des services, etc. nécessaires à la réalisation des travaux dont elles ont la charge (par exemple, une entreprise chargée de réaliser des chaussées, extérieure aux départements traversés, a passé une importante commande à une société spécialisée basée dans le Loiret pour la fourniture de granulats, etc.).

En tenant compte de ces redistributions du chiffre d'affaires en aval des entreprises « de premier rang », et après consolidation, on obtient une nouvelle ventilation du montant des marchés entre les entreprises (titulaires de marchés + sous-traitants + fournisseurs) selon qu'elles sont implantées dans les départements traversés par A77 ou qu'elles sont extérieures.

Le tableau ci-dessous montre qu'au total les entreprises locales captent en fait 22% du montant des marchés. Ceci traduit le fait que les entreprises extérieures font appel significativement à des entreprises (sous-traitants et fournisseurs) implantées localement⁴².

A77 Dordives / Cosne-sur-Loire : ventilation du montant des marchés de travaux entre les entreprises directement ou indirectement bénéficiaires (titulaires, sous-traitants, fournisseurs)

| | Montant (Md F HT) | % | % |
|---|-------------------|------|------|
| Total des marchés étudiés | 1,860 | 100% | |
| Montants nets allés à des entreprises extérieures | 1 455 | 78% | |
| Montants nets allés à des entreprises locales | 405 | 22% | 100% |
| (dont entreprises de Seine-et-Marne) | (88) | | 22% |
| (dont entreprises du Loiret) | (312) | | 77% |
| (dont entreprises de la Nièvre) | (5) | | 1% |

Source : d'après Beture Conseil (« L'impact chantier – rapport final », Décembre 2000) et Scetauroute

L'étude réalisée, dans le cadre de l'Observatoire économique d'A77, sur les effets du chantier a établi, pour une cinquantaine de fournisseurs et prestataires locaux, le poids du chiffre d'affaires généré en 1999 par le chantier de la section Briare / Cosne-sur-Loire dans le chiffre d'affaires de l'année :

- pour les trois quarts des établissements (soit 39), le chiffre d'affaires lié au chantier A77 a représenté entre 1 et 10% de leur chiffre d'affaires total,
- pour six établissements, cette proportion a été comprise entre 10 et 20%,
- **pour six établissements, elle a été supérieure à 20%** : un fournisseur de béton, un transporteur, un loueur de bungalows, une entreprise de terrassement, un garage et une agence d'intérim.

⁴² Les entreprises extérieures titulaires de marchés (titulaires unique ou mandataires+cotraitants) confient à des entreprises locales 22% des 607 MF de commandes qu'elles passent en sous-traitance et en fournitures, soit 133 MF. En sens inverse, les entreprises locales titulaires de marché confient à des entreprises extérieures seulement 13% des 34 MF de commandes de sous-traitance ou de fournitures, soit 6 MF. Le solde net (133 – 6 = 127 MF) représente l'écart entre les valeurs de 405 MF et 278 MF indiquées dans les deux tableaux ci-dessus.

L'impact en terme qualitatif

L'enquête réalisée dans le cadre de l'Observatoire économique d'A77 auprès un échantillon de fournisseurs ou prestataires locaux comportait en particulier des questions sur « l'appréciation locale du chantier A77 » par leurs dirigeants.

Les principaux résultats qualitatifs de cette enquête sont les suivants :

- le chantier Briare / Cosne-sur-Loire a représenté la première intervention dans le cadre d'un grand chantier d'infrastructure pour une entreprise sur deux ;
- pour un quart d'entre elles (soit une douzaine), la participation s'est traduite par une amélioration de la situation financière ;
- plus de la moitié (soit 29) des répondants mentionnent un aspect positif important : les relations nouées avec de nouveaux donneurs d'ordres ; la réunion de nombreuses entreprises sur le chantier a ainsi permis à ces PME-PMI d'être au contact de futurs clients potentiels ;
- la participation des PME-PMI locales au chantier s'est traduite par une bonne image de marque et une reconnaissance du savoir-faire de l'établissement.
- enfin, la participation à un chantier de telle envergure génère un encouragement, une motivation au développement chez les PME-PMI participantes.

4.1.5.4 L'impact du chantier A77 sur le tissu local en matière d'hébergement et de restauration

L'enquête détaillée conduite auprès d'un échantillon significatif d'entreprises titulaires de marchés sur le chantier Dordives / Cosne-sur-Loire conduit à retenir les hypothèses suivantes :

- 76% des salariés présents sur le chantier sont des agents en grand déplacement (c'est-à-dire qu'ils ne rejoignent pas leur domicile dans la semaine) ;
- la répartition des modes d'hébergement de ces salariés en grand déplacement est la suivante :
 - hôtel : 40%
 - meublé : 20%
 - chambre d'hôte : 15%
 - caravanning : 25%
- les coûts mensuels par mode d'hébergement sont les suivants :
 - hôtel : 4 000 F (250 F/j en pension complète, sur 16 jours par mois)
 - meublé : 3 500 F (location : 2 500 F + restauration (restaurant + courses) : 1 000 F)
 - chambre d'hôte : 3 700 F (230 F/j en pension complète, sur 16 jours par mois)
 - caravanning : 2 200 F (location : 800 F + restauration (déjeuner + courses) : 1 400 F)

Ces dépenses ont été faites au bénéfice d'acteurs locaux : hôteliers, propriétaires de meublés, de terrains (caravanning) ou de chambres d'hôtes, restaurateurs, commerçants alimentaires, etc.

Sur la base d'un total établi de 8 027 hommes x mois présents sur le chantier sur la durée de celui-ci, on en dérive les dépenses suivantes :

Evaluation des dépenses d'hébergement et de restauration du personnel déplacé intervenu sur le chantier de construction de l'autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire (MF TTC)

| Mode d'hébergement | Hôtel | Meublé | Ch. d'hôtes | Caravane | Total |
|-----------------------|-------|--------|-------------|----------|-------|
| Montant total dépensé | 9,8 | 4,3 | 3,4 | 3,4 | 20,8 |

Source : Beture Conseil (« L'impact chantier – rapport final », Décembre 2000)

Sur la période septembre 1996 – novembre 1999, les dépenses en hébergement et en restauration du personnel déplacé du chantier A77 Dordives / Cosne-sur-Loire sont ainsi estimées à 21 MF TTC.

4.1.5.5 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP ne comportait pas d'analyses concernant les effets d'A77 sur les entreprises.

4.1.6 L'emploi

4.1.6.1 Méthodologie

Le thème de l'emploi en général a été traité à partir des statistiques UNEDIC (nombre d'emplois salariés du secteur privé) portant sur les années 1995, 1999 et 2004. Les statistiques exploitées ici sont établies au niveau le plus agrégé de la Nomenclature d'Activités Française qui classe les activités des établissements en 17 secteurs (NAF 17).

Les analyses spécifiques de l'impact sur l'emploi local de la construction de l'autoroute (phase chantier) ont été conduites à partir des travaux mentionnés précédemment, menés entre 1998 et 2000 : étude de l'impact chantier (procédure de bilan LOTI) et Observatoire des effets économiques d'A77 (Nièvre).

Les analyses spécifiques relatives à l'emploi local en phase d'exploitation de l'autoroute reposent sur les données communiquées par APRR.

4.1.6.2 Présentation de l'emploi et effets sur l'emploi

Analyse générale

Les chiffres de l'emploi salarié font état, pour l'année 2004, de :

- 48 900 emplois dans le corridor A77 concédée,
- 28 600 emplois dans la partie sud du corridor A77,
- soit au total 77 500 emplois dans le corridor A77 dans son ensemble.

Le corridor A77 présente quatre pôles d'emplois principaux, à savoir du nord au sud : le Montargois, Gien / Briare, Cosne-sur-Loire et le bassin de Nevers. Gien mis à part, ces pôles sont tous directement situés sur le tracé de l'autoroute A77.

Corridor A77 concédée (193 communes)

| Année | 1995 | 1999 | 2004 |
|---------------------------|--------|--------|--------|
| Nombre d'emplois salariés | 43 836 | 46 512 | 48 903 |

Sud du corridor A77 (82 communes)

| Année | 1995 | 1999 | 2004 |
|---------------------------|--------|--------|--------|
| Nombre d'emplois salariés | 26 555 | 27 977 | 28 639 |

Corridor A77 (275 communes)

| Année | 1995 | 1999 | 2004 |
|---------------------------|--------|--------|--------|
| Nombre d'emplois salariés | 70 391 | 74 489 | 77 542 |

Source : UNEDIC

Evolution du nombre d'emplois salariés (corridor A77 concédée - 193 communes)

| | 1995-1999 | 1999-2004 |
|--|-----------|-----------|
| Croissance totale | +6,1% | +5,1% |
| Taux de croissance annuel moyen | +1,5% | +1,0% |

Evolution du nombre d'emplois salariés (sud du corridor A77 - 82 communes)

| | 1995-1999 | 1999-2004 |
|--|-----------|-----------|
| Croissance totale | +5,4% | +2,4% |
| Taux de croissance annuel moyen | +1,3% | +0,5% |

Evolution du nombre d'emplois salariés (corridor A77 - 275 communes)

| | 1995-1999 | 1999-2004 |
|--|-----------|-----------|
| Croissance totale | +5,8% | +4,1% |
| Taux de croissance annuel moyen | +1,4% | +0,8% |

Source : UNEDIC

Evolution du nombre d'emplois salariés (zone de référence)

| Département | Nombre d'emplois salariés | | | Taux de variation moyen annuel (en %) | |
|----------------------|---------------------------|----------------|----------------|---------------------------------------|--------------|
| | 1995 | 1999 | 2004 | 1995-1999 | 1999-2004 |
| 45 | 155 043 | 169 485 | 181 140 | +2,3% | +1,3% |
| 58 | 41 965 | 43 574 | 45 473 | +0,9% | +0,9% |
| 18 | 64 242 | 64 818 | 67 030 | +0,2% | +0,7% |
| 89 | 68 399 | 73 715 | 76 014 | +1,9% | +0,6% |
| Total | 329 649 | 351 592 | 369 657 | +1,6% | +1,0% |
| 77 | 241 772 | 271 475 | 300 000 | +2,9% | +2,0% |
| Total avec 77 | 571 421 | 623 067 | 669 657 | +2,2% | +1,5% |

Source : UNEDIC

Le corridor A77 concédée présente une évolution de l'emploi salarié plus favorable que dans les territoires plus au sud, en particulier sur la période 1999-2004.

Dans le corridor A77 concédée, le marché de l'emploi est un peu plus dynamique sur la période 1995-1999 (+1,5 % de croissance annuelle moyenne) que sur la période 1999-2004 (+1,0%).

Dans la zone de référence (hors département de Seine-et-Marne), l'évolution de l'emploi est de +1,6% (en moyenne annuelle) sur la période 1995-1999 et de +1,0% sur la période 1999-2004. L'évolution est contrastée géographiquement, les départements localisés le plus au nord étant les plus dynamiques.

De façon générale, l'évolution de l'emploi dans le corridor A77 concédée est la même que dans la zone de référence.

L'évolution dans le sud du corridor A77 est moins favorable.

L'analyse par pôles révèle des contrastes en matière d'évolution de l'emploi :

- les communes de Montargis, Gien, Briare et Cosne-sur-Loire ont connu une évolution du nombre des emplois salariés particulièrement marquée entre 1999 et 2004,

- certaines communes qui avaient amorcé une croissance de l'emploi entre 1995 et 1999 connaissent un déclin depuis 1999 ; c'est le cas de Villemandeur, Saint-Fargeau ou Nevers.

Il est possible que la proximité des diffuseurs d'A77 ait influé sur le dynamisme des territoires en termes d'emploi.

Analyse par secteurs d'activités

Les données NAF 17 transmises par les services de l'UNEDIC ont permis d'établir une synthèse de l'emploi par grands secteurs d'activité.

Pour le corridor A77 concédée :

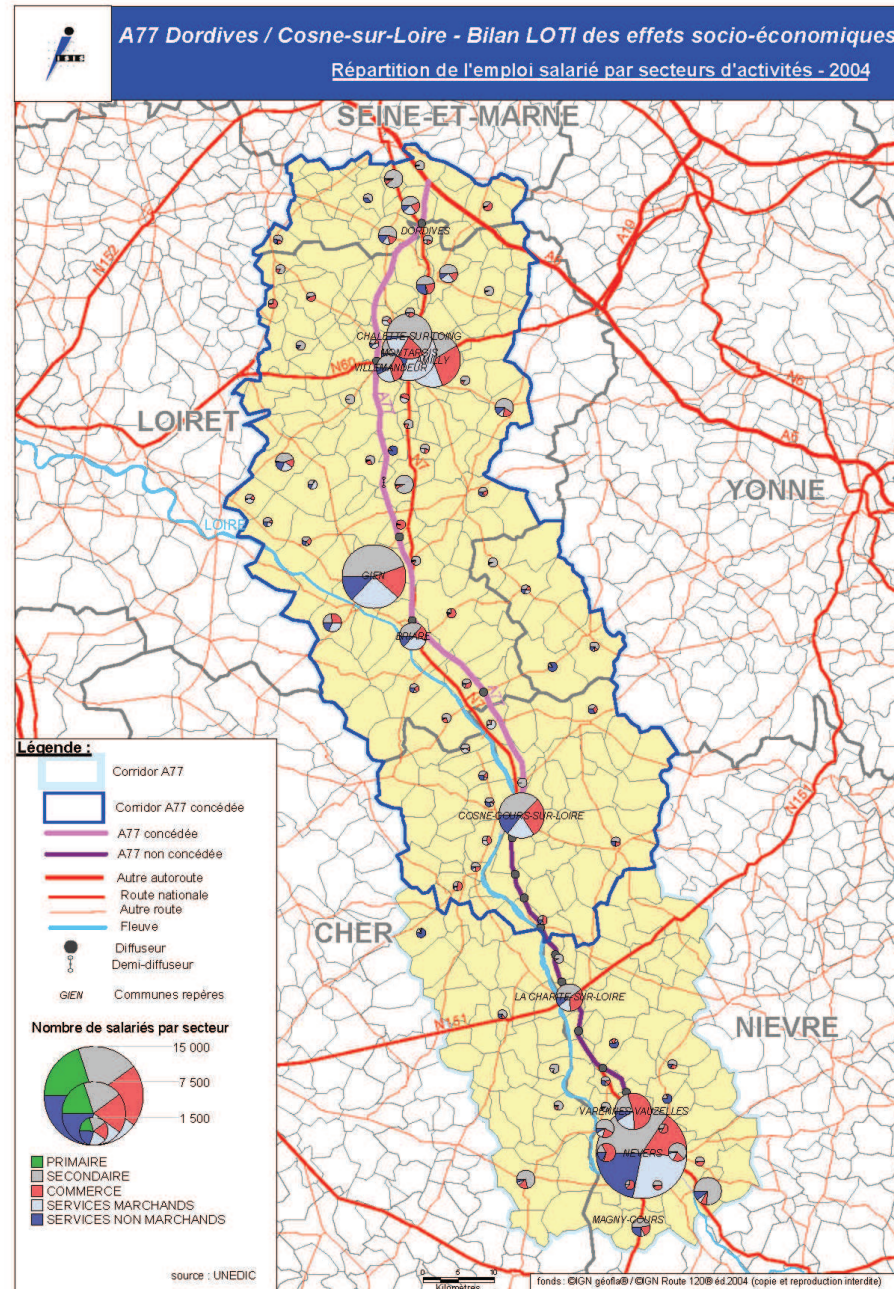
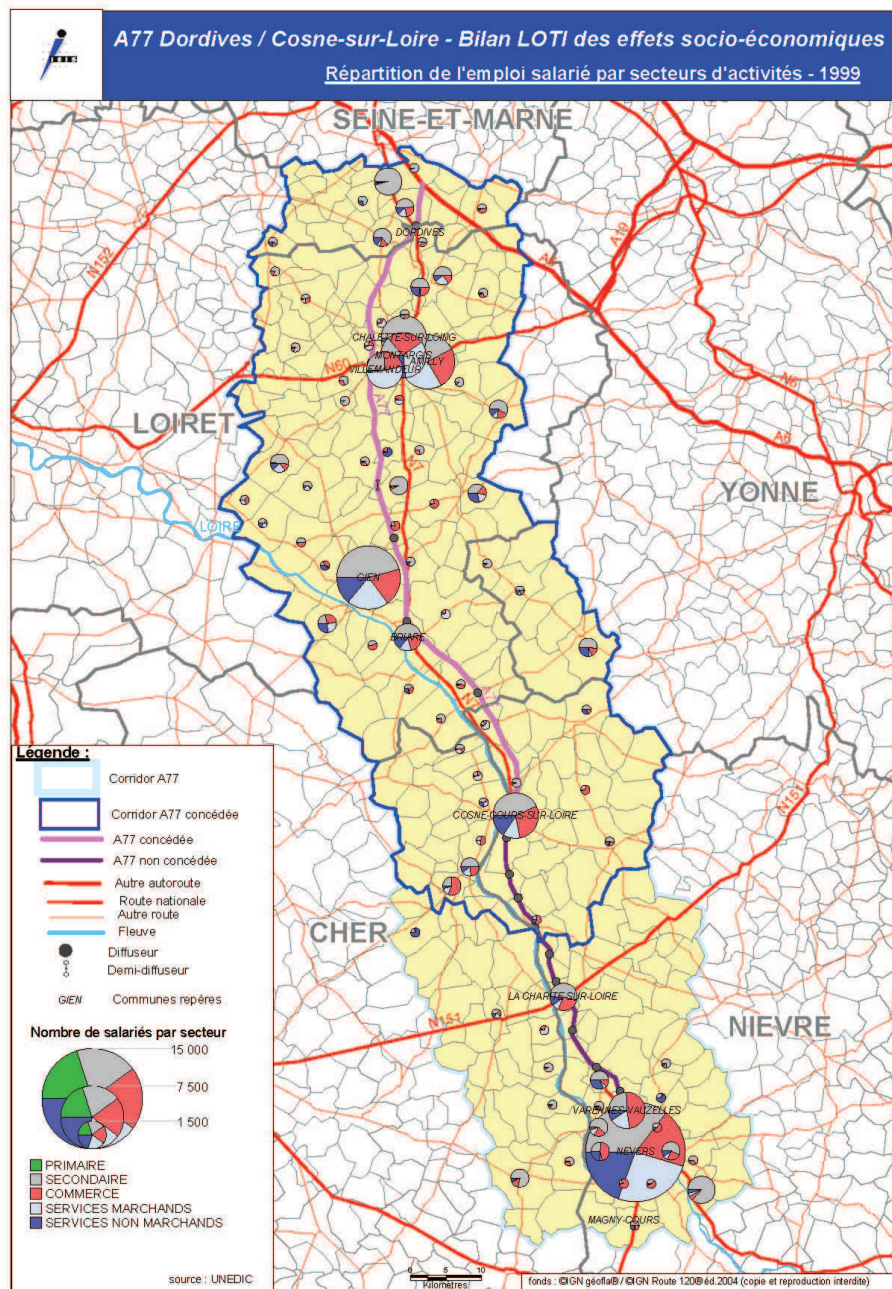
- les données de 2004 montrent la prédominance des activités tertiaires (commerce, services marchands, services non marchands) ;
- néanmoins, la zone conserve une activité industrielle soutenue avec plus de 21 000 emplois ;
- la part des emplois salariés du secteur agricole est marginale ;
- d'une manière générale les chiffres observés sont conformes à la tendance nationale qui est à la tertiarisation des activités : ainsi, les activités de service se sont fortement développées, avec un « boom » entre 1995 et 1999 : +2,5% de variation moyenne annuelle pour le commerce, +5,7% pour les services marchands, +2,9% pour les services non marchands ;
- le déclin des activités secondaires (industries, etc.) a été moins vif sur la période 1999-2004 que sur la période 1995-1999 ;
- certaines communes, comme Montargis et Cosne, ont maintenu une croissance régulière de l'emploi secondaire depuis 1995 ; d'autres, comme Amilly, Dordives, Briare, Gien et Varennes-Changy, ont connu un déclin de l'emploi secondaire entre 1995 et 1999 suivi d'une reprise à partir de 1999.

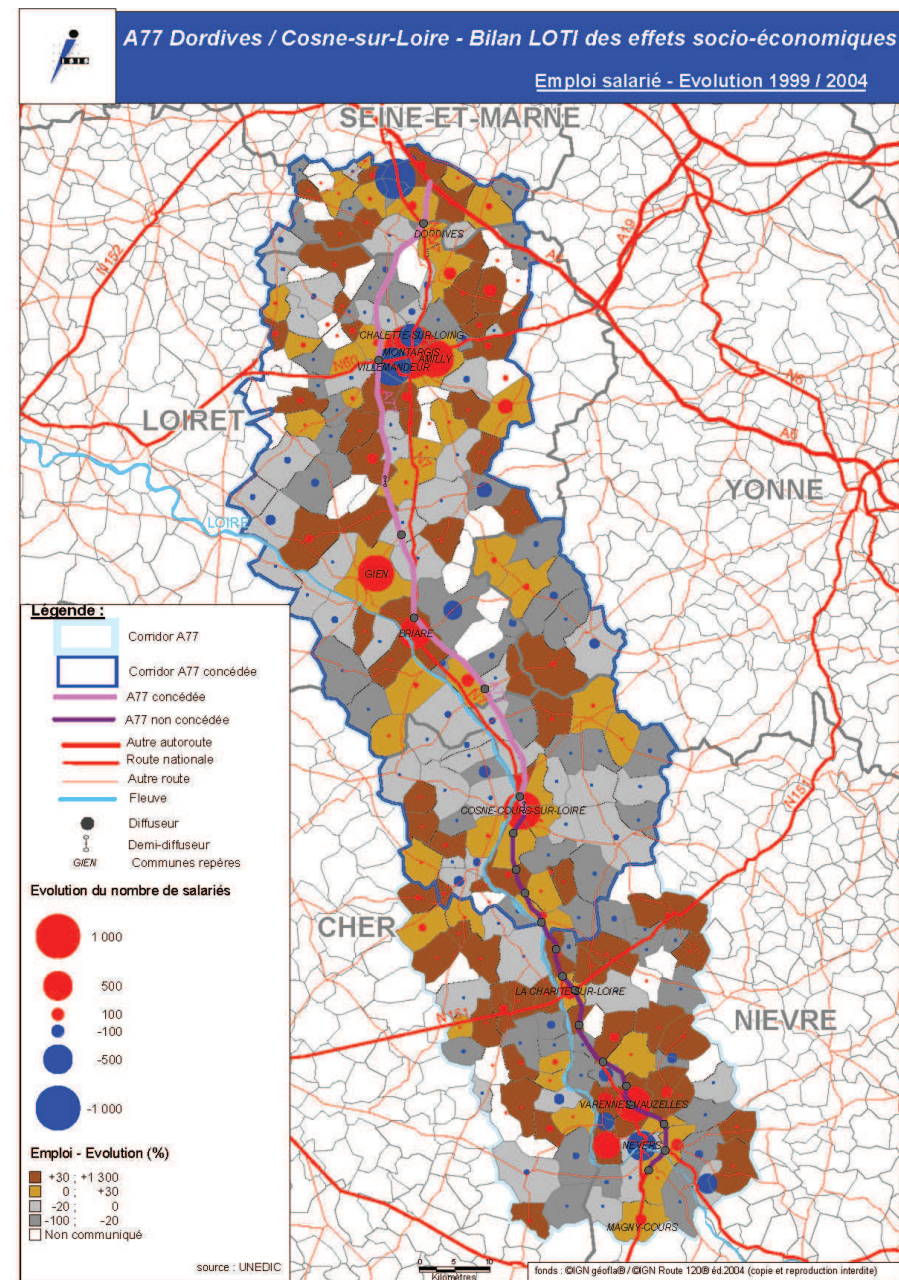
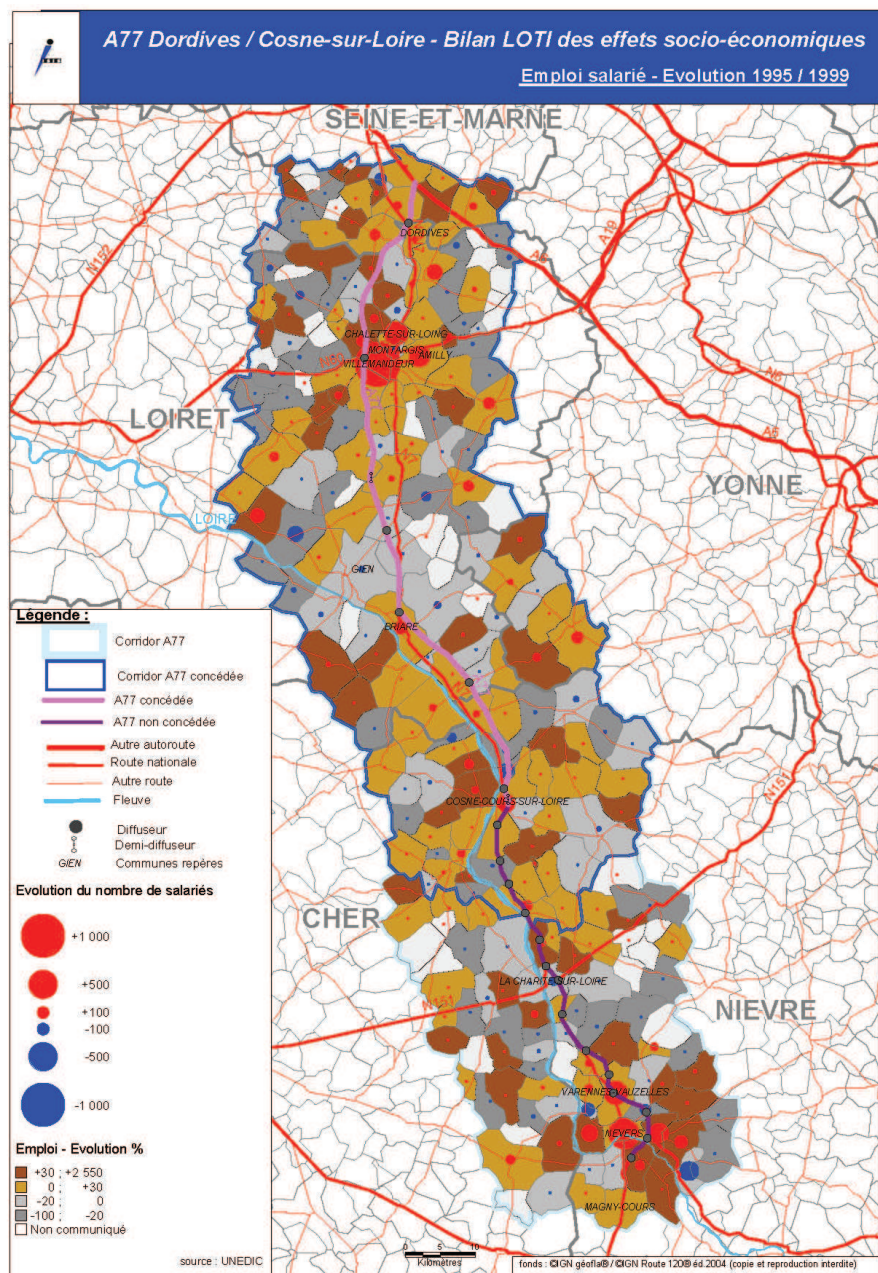
Les tendances d'évolution de l'emploi salarié par secteurs sont parfois contrastées :

- secteur secondaire : diminution des effectifs plus marquée dans le corridor A77 que dans la zone de référence entre 1999 et 2004 ;
- commerce : croissance de l'emploi du corridor A77 plus marquée que dans la zone de référence, et accélération de la croissance des effectifs dans le sud du corridor A77. L'emploi dans le corridor A77 se porte donc mieux que dans la zone de référence ;
- services marchands : ralentissement du rythme de croissance de l'emploi de façon générale ; le rythme de croissance de l'emploi dans le corridor A77 concédée est toujours supérieur à celui enregistré dans le sud du corridor et dans la zone de référence ;
- services non marchands : le sud du corridor A77 présente un rythme de croissance de l'emploi particulièrement marqué, avec une accélération entre les périodes 1995-1999 et 1999-2004, contrairement au corridor A77 et à la zone de référence qui observent un ralentissement de la croissance

Cependant, dans la partie sud du corridor A77, l'évolution est souvent différente :

- accélération du rythme de croissance de l'emploi dans le commerce et les services non marchands,
- diminution significative des emplois industriels.





4.1.6.3 Le cas particulier de l'impact du chantier A77 sur l'emploi local

L'unité de l'indicateur d'impact sur l'emploi est l'emploi x année. Son mode de calcul peut être illustré par l'exemple suivant : un chef d'équipe qui interviendrait dix-huit mois sur le chantier, un ouvrier participant à trois mois de travaux et un conducteur d'engins intervenant également trois mois correspondraient au total à deux emplois x années (1,50 emploi x année + 0,25 emploi x année + 0,25 emploi x année).

Sur la base du nombre d'heures travaillées par le personnel présent sur le chantier, on évalue que le chantier a mobilisé sur site 730 emplois x ans⁴³. Sur ce total, 15% relèvent de l'encadrement et 85% de la maîtrise et de l'exécution.

Dans le cadre de l'étude de l'impact du chantier, l'enquête conduite auprès des entreprises portait en particulier sur l'origine du personnel présent sur le chantier. Le résultat de cette enquête est le suivant :

- 24% des emplois x ans correspondaient à du personnel déclarant retourner chaque soir à leur résidence familiale : ces emplois sont qualifiés de locaux ;
- 76% correspondaient à des personnes résidant temporairement à proximité du chantier (personnel en grand déplacement).

On notera que l'emploi local mobilisé par la phase de construction de l'autoroute Dordives / Cosne-sur-Loire dépasse le nombre de personnes présentes sur le chantier et recensées à ce titre. En effet, on a vu précédemment :

- que le chantier avait mobilisé des entreprises locales comme fournisseurs par exemple : or, le personnel de la société de fabrication de béton du Loiret qui fournissait l'une des entreprises du chantier n'était évidemment pas « visible » sur le site, ni donc comptabilisé,
- ou encore que le personnel en grand déplacement avait sollicité les services de la zone du projet (hôtel, restaurants, etc.).

On notera que, de l'enquête réalisée dans le cadre de l'Observatoire économique d'A77 auprès un échantillon de fournisseurs ou prestataires locaux, il ressort que dix entreprises (soit une entreprise sur cinq ayant accepté de répondre) déclarent avoir eu recours à des embauches spécifiques (CDD ou intérim) pour pouvoir honorer leurs engagements vis-à-vis de leurs commanditaires.

4.1.6.4 Le cas particulier de l'impact de l'exploitation de l'autoroute sur l'emploi local

Sur l'année 2005, l'exploitation de l'autoroute A77 a mobilisé l'équivalent de 106 emplois à temps plein dans la société APRR. Ces emplois sont répartis sur les deux districts de Montargis et de Briare.

Entre 2000 et 2005, ce nombre a varié dans une fourchette de 105 à 120 emplois.

⁴³ D'abord, la conversion du nombre d'heures travaillées en hommes x mois a été faite sur la base de 169 heures travaillées par mois. Ensuite, la conversion des hommes x mois en hommes x an (qui correspond à un emploi pendant 12 mois) a été obtenue en divisant le nombre d'hommes x mois par 11 afin de tenir compte du congé annuel d'un mois

Personnel APRR mobilisé par l'exploitation de l'autoroute A77

| Année | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Personnel (a) | 67 | 119 | 115 | 114 | 115 | 111 | 106 |

Source : APRR - Direction Régionale Gâtinais

Nota : Les emplois saisonniers (certains péagers pendant les grandes migrations par exemple, etc.) sont ramenés à des équivalents emplois à temps plein.

4.1.6.5 Effets sur l'emploi - synthèse

Les effets de l'autoroute A77 sur l'emploi de façon générale sont difficiles à identifier, et plus encore à quantifier. L'analyse des données, les entretiens auprès des acteurs du territoire ou encore les cartographies ne livrent pas des résultats évidents :

- **l'emploi dans le corridor A77 concédée est deux fois plus dynamique que dans le sud du corridor A77 sans, cependant, que les effets de l'autoroute soient identifiables,**
- **l'emploi n'apparaît pas plus dynamique sur la période 1999-2004 (soit depuis la mise en service d'A77) que sur la période 1995-1999, au contraire. La baisse du rythme de croissance entre les deux périodes est d'un tiers environ, comme pour la zone de référence.**

Dans le détail, certains territoires semblent avoir profité d'une croissance de l'emploi depuis 1999, sans qu'il soit possible d'évaluer le rôle joué par l'autoroute :

- l'agglomération montargoise : les représentants de l'agglomération rencontrés ont insisté sur le fait que la reprise de l'emploi dans le Montargois a coïncidé avec la mise en service d'A77,
- Gien : le rôle joué par A77 dans la forte croissance sur la période 1999-2004 est difficile à évaluer,
- Briare : pour le maire, il n'est pas possible de dire si l'autoroute a généré des emplois supplémentaires,
- Cosne-sur-Loire : l'autoroute a eu des effets positifs, à l'image du remplissage de la zone d'activités (voir précédemment le chapitre relatif aux zones d'activités),
- La Charité-sur-Loire,
- Varennes-Vauzelles.

Le chantier a mobilisé sur site 730 emplois x ans, dont un quart étaient occupés par de la main d'œuvre locale. L'emploi local mobilisé est plus important que l'indique ces valeurs (emplois mobilisés chez les fournisseurs, chez les restaurateurs et les hôteliers, etc.).

L'exploitation d'A77 mobilise un personnel APRR (districts de Montargis et Briare) qui représente plus d'une centaine d'emplois (équivalents plein temps).

4.1.6.6 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP n'a pas abordé la question des effets attendus en termes d'emploi

4.2– L'IMMOBILIER ET LE FONCIER

4.2.1 Méthodologie

Les analyses dans ces domaines s'appuient sur l'exploitation des éléments suivants :

- l'enquête auprès des maires des communes concernées par la DUP,
- les entretiens réalisés auprès de différents acteurs institutionnels du territoire, économiques et politiques,
- les entretiens avec un échantillon de douze agences immobilières et offices notariaux implantés au sein du corridor A77 (Saint-Fargeau, Montargis, Gien, Briare, Clamecy, Cosne-sur-Loire, Sancerre, La Charité-sur-Loire, Nevers),
- l'exploitation des données sur les transactions immobilières à partir des bases notariales suivantes :
 - la base « **BIEN** », gérée par la Chambre interdépartementale des notaires de Paris (CINP), qui couvre l'Ile-de-France, **pour les données concernant la Seine-et-Marne**,
 - la base « **Perval** » France, gérée par la société Perval, filiale du Conseil supérieur du notariat (CSN), qui couvre la Province, **pour les données concernant les autres départements**.

Ces deux bases de données livrent des informations sur les transactions pour tous les types de biens : maisons anciennes, appartements anciens ainsi que terrains à bâtir. Le délai d'intégration d'une transaction dans les bases est de trois à quatre mois.

A titre de référence, les prix moyens des transactions des départements du Loiret, de l'Yonne, de la Nièvre et du Cher sont présentés ici, ainsi que les chiffres pour l'ensemble de la province.

Du fait du nombre limité de transactions par an et par commune, les données « Perval » et « BIEN » ne permettent pas de statuer sur l'évolution des volumes de transactions à l'échelle communale.

La consommation d'emprise d'A77 n'ayant concerné que des terres agricoles ou forestières, la question de la consommation de foncier au titre de l'emprise a été traitée dans le volet agricole.

4.2.2 Effets d'A77 sur l'immobilier

L'enquête postale auprès des maires des communes concernées par la DUP a donné les résultats suivants :

- pour 8 maires sur 10 ayant répondu au questionnaire, l'autoroute a entraîné une revalorisation du foncier et de l'immobilier dans leur commune,
- pour les deux tiers des maires, A77 a entraîné une augmentation du nombre de résidences secondaires dans leur commune.

Les entretiens conduits auprès d'une douzaine de professionnels de l'immobilier répartis sur l'ensemble du périmètre d'étude conduisent aux analyses suivantes :

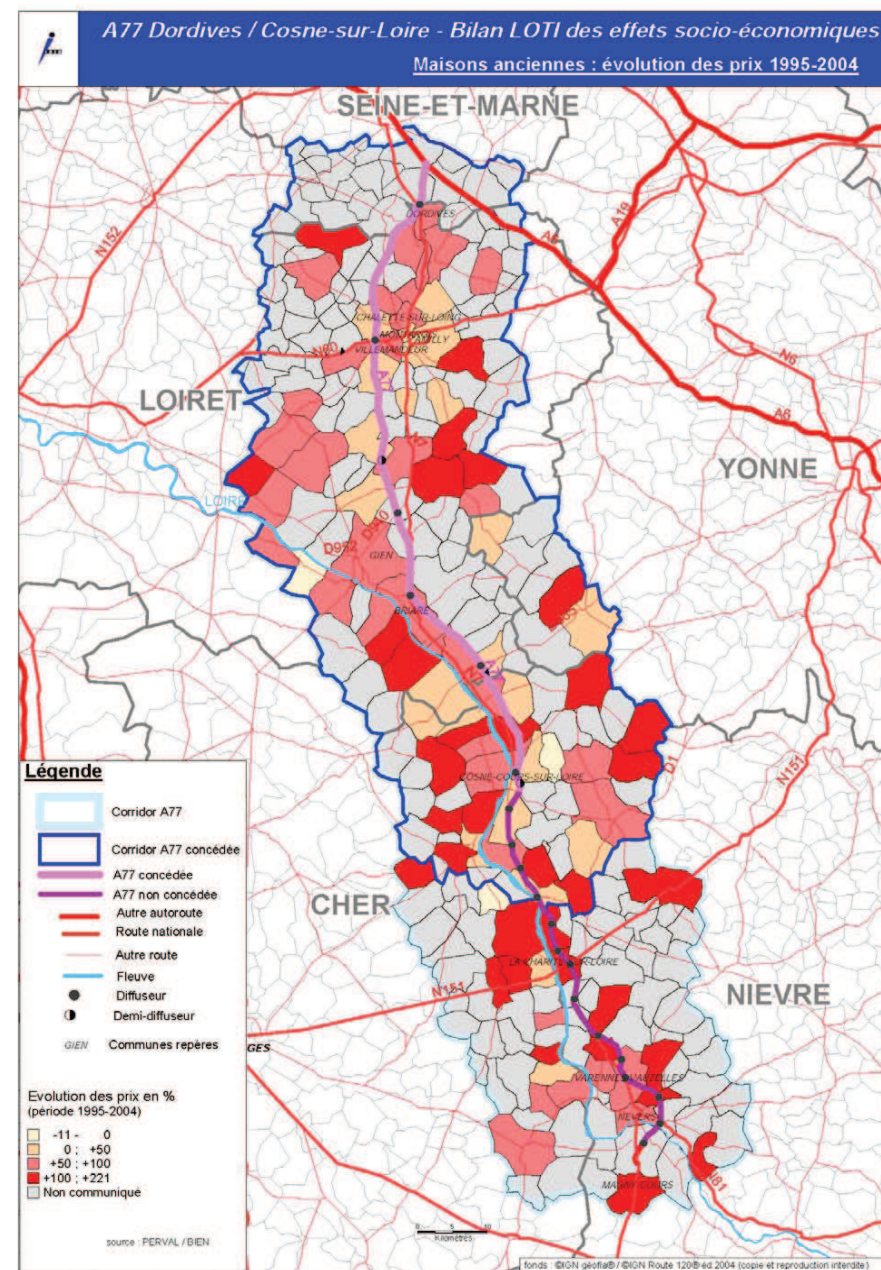
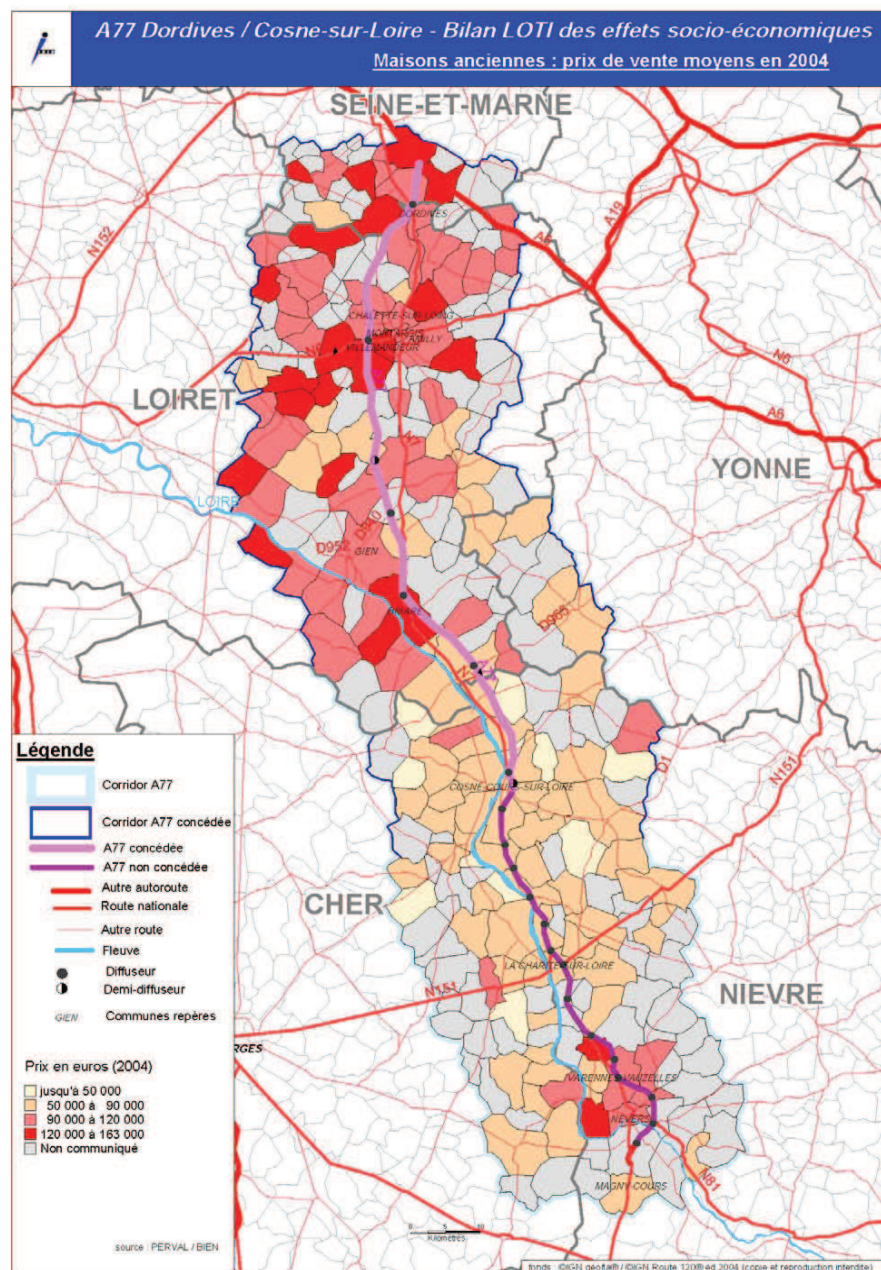
- le corridor A77 a enregistré **une croissance des prix, globalement conforme à la tendance nationale**. Parmi les professionnels rencontrés, un tiers juge qu'**A77 a pu jouer un rôle** dans cette évolution.

- **certains secteurs géographiques ont connu une croissance des prix particulièrement soutenue, probablement en lien avec A77 : Gien, Briare, La Puisaye, Cosne-sur-Loire.**

- en ce qui concerne la clientèle, les professionnels de l'immobilier observent :
 - Une **pénétration croissante du marché par les franciliens et les étrangers** (exemple : les Britanniques en Puisaye), surtout dans la partie nord du corridor,
 - De façon interne au corridor, un **décloisonnement des marchés**. Ainsi l'agence Gambetta de La Charité-sur-Loire mène aujourd'hui des transactions avec des clients de Nevers, ce qu'elle ne faisait pas auparavant.

L'autoroute A77 a contribué à ces mutations.

- en ce qui concerne l'évolution du marché, on enregistre :
 - **une forte augmentation de l'activité immobilière, surtout entre Gien et La Charité-sur-Loire**. A titre d'exemple, à Briare et à La Charité-sur-Loire le nombre d'agences a doublé entre 1998 et 2006. Cette évolution est le résultat de la forte croissance de la demande au cours des dernières années.
 - **un renforcement des écarts entre le Val de Loire d'une part (desservi par A77), et les territoires plus éloignés d'autre part**, le premier connaissant une plus forte croissance du volume des transactions.
- **pour les résidences secondaires :**
 - **le marché apparaît de plus en plus porteur** grâce à l'engouement pour le tourisme vert d'une part (conformément à la tendance nationale), et grâce à l'amélioration de l'accessibilité permise par A77 d'autre part,
 - aujourd'hui certaines agences se spécialisent dans ce type de transactions, c'est par exemple le cas de l'Agence SSI de Saint-Fargeau qui ne parvient d'ailleurs pas à satisfaire toutes les demandes.
- **en ce qui concerne les résidences principales, on enregistre les phénomènes suivants :**
 - **dans le secteur de Gien / Briare, une clientèle francilienne qui a choisi de « navetter » entre domicile et travail s'installe. En effet, comme le souligne une agence immobilière de Briare, les demandes de résidences principales se sont accrues depuis le début des années 2000 de la part de la clientèle parisienne** : les personnes font le choix d'habiter à Briare tout en continuant de travailler à Paris. C'est un phénomène nouveau à Briare, que l'on observait déjà à Montargis et qui semble aujourd'hui se desserrer, le marché montargois étant saturé.
 - **la clientèle parisienne et étrangère représente aujourd'hui une concurrence pour la clientèle locale**. Comme l'ont montré plusieurs entretiens auprès d'agents immobiliers, **conséquence de la forte évolution des prix depuis quelques années et de la pression de la clientèle parisienne, les biens deviennent inaccessibles pour les clients locaux**. Ces derniers sont parfois contraints de s'éloigner des principales agglomérations situées à proximité de l'autoroute, pour s'installer dans certains cas à plus de vingt kilomètres, dans des communes faiblement équipées en commerces et services, afin de trouver un bien correspondant à leur budget.
 - dans la Nièvre, entre La Charité-sur-Loire et Nevers, l'autoroute A77 offre à la population davantage de liberté dans le choix de son lieu de résidence (grâce à la contraction des temps de parcours et à la gratuité de l'autoroute).



Le Président des Notaires de la Nièvre a souligné « l'évidente utilité d'A77 ».

L'autoroute a joué un rôle significatif sur l'évolution du marché immobilier, que ce soit sur les prix, sur le profil de la clientèle, sur les résidences principales ou secondaires.

Ayant sensiblement amélioré l'**accessibilité**, notamment en relation avec la capitale, elle constitue pour certains professionnels un réel **argument commercial**.

Il reste que les effets d'A77 ont été ressentis de façon plus marquée sur les territoires situés entre Gien et La Charité-sur-Loire.

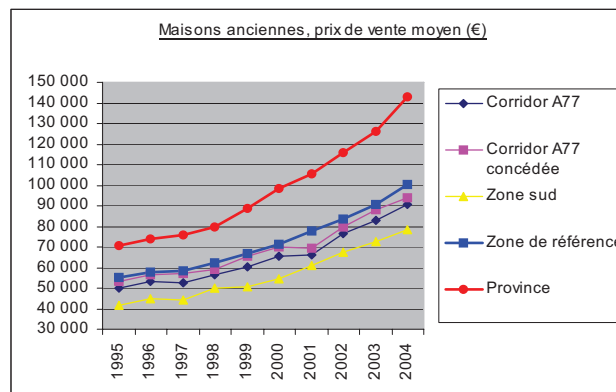
Selon une approche géographique, les éléments suivants ressortent :

- **au nord du corridor** (sud Seine-et-Marne jusqu'au Montargois), les effets d'A77 sur le marché immobilier ont été peu marqués. Cela s'explique essentiellement par le fait que ce secteur bénéficiait déjà de la dynamique francilienne avant la mise en service de l'autoroute, ainsi que d'une accessibilité de très bonne qualité (autoroute A6 et quelques kilomètres de RN7 de bon standard).
- **dans la partie médiane du corridor** (Gien / Briare jusqu'à Cosne-sur-Loire, voire La Charité-sur-Loire), les effets d'A77 sont significatifs. Ce territoire a bénéficié du desserrement du marché francilien. L'autoroute a contribué à cette dynamique.
- **dans la partie sud du corridor** (sud de Cosne-sur-Loire), les effets d'A77 concédée ont été assez peu marqués. La distance par rapport à la capitale n'a pour l'heure pas permis de bénéficier du desserrement enregistré dans les territoires plus au nord.

L'exploitation des données sur les **transactions immobilières de maisons anciennes** au cours de la période 1995-2004 (60 communes concernées en moyenne) conduit aux constats suivants :

- au sein du corridor A77, les prix pratiqués sont inférieurs à la moyenne de la Province.
- dans l'ensemble, les prix observés dans le nord du corridor (Seine-et-Marne, Loiret) sont supérieurs à ceux observés plus au sud, à l'exception de l'agglomération de Nevers.
- la croissance des prix en pourcentage est plus marquée au sud de la zone A77 : cela s'explique probablement pour partie par un rattrapage des prix, mais très probablement aussi par une amélioration de l'accessibilité depuis le nord apportée par A77, et plus importante en termes relatifs.
- l'augmentation des prix est plus marquée dans les communes situées à proximité des diffuseurs ou dans les principaux pôles urbains (Briare, Cosne-sur-Loire, La Charité-sur-Loire, Nevers), en comparaison du reste du corridor.

- les prix de vente des maisons anciennes au sein du corridor A77 sont sensiblement inférieurs à la moyenne des prix pratiqués en Province ou dans la zone de référence.

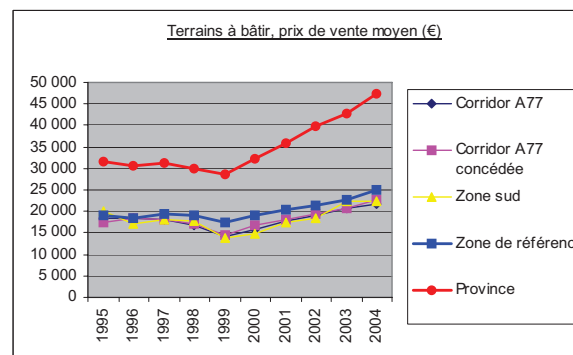


Source : Perval, BIEN

Les analyses portant sur les **transactions immobilières d'appartements anciens**, effectuées à partir d'un nombre de transactions beaucoup plus faibles (10 à 20 communes concernées par an) que pour les maisons anciennes, sont à considérer avec davantage de prudence, mais conduisent à des commentaires comparables.

Pour les **terrains à bâtir** (le nombre de communes concernées par ces transactions est de 35 à 50 par an environ), encore une fois les prix du corridor A77 sont bien inférieurs à la moyenne de la Province. Cependant, contrairement aux autres types de transactions :

- les prix pratiqués dans la zone concédée et dans la zone sud sont très proches.
- dans la zone sud, la croissance des prix entre 1995 et 2004 a été moins élevée que dans la zone d'A77 concédée.



Source : Perval, BIEN

Les prix de l'aire d'étude sont également proches des prix de la zone de référence départementale.

Conformément à l'évolution du marché à l'échelle de la Province, les prix à l'échelle de l'aire d'étude ont évolué selon deux périodes : une baisse de 1995 à 1999, puis une hausse de 1999 à 2004.

Les analyses sur l'ensemble des transactions immobilières conduisent à plusieurs observations :

- le marché immobilier a présenté au cours de la période 1995-2004 une croissance des prix, avec au niveau national (Province) une phase de stabilité ou de faible augmentation jusqu'en 1998, suivie d'une phase de très forte croissance.
- au sein du corridor A77, le marché a évolué globalement de façon conforme aux tendances enregistrées en Province ou dans la zone de référence.
- les prix au sein du corridor A77 sont globalement sensiblement inférieurs à ceux observés en Province ou dans la zone de référence.
- les prix enregistrés dans le corridor A77 concédée sont supérieurs à ceux du sud du corridor.
- au cours de la période 1999-2004, les écarts entre le corridor A77 concédée et le sud du corridor tendent à se réduire
- les communes proches de certains diffuseurs, par exemple ceux de La Charité-sur-Loire ou encore de Cosne-sur-Loire, ont enregistré une croissance significative des prix des transactions immobilières au cours de la période 1995-2004.

Il est probable qu'A77 a joué un rôle dans le processus de croissance des prix de l'immobilier dans les communes proches des diffuseurs ainsi que dans la zone sud du corridor A77.

4.2.3 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP n'avait pas abordé le thème de l'immobilier.

4.3– LES FINANCES PUBLIQUES

4.3.1 Méthodologie et définitions

Les données relatives à la fiscalité ont été communiquées par APRR.

Les analyses ci-dessous portent sur la phase d'exploitation de l'autoroute A77. Mais, antérieurement, lors de la phase de chantier, de la taxe professionnelle avait été versée par les entreprises intervenues pour la construction de l'autoroute.

Les quatre taxes analysées sont les suivantes :

- deux taxes au bénéfice des collectivités territoriales essentiellement :
 - la taxe professionnelle,
 - la taxe foncière.
- deux taxes spécifiques au bénéfice de l'Etat :
 - la taxe d'aménagement du territoire,
 - la redevance domaniale.

L'objet de ces différentes taxes est décrit ci-dessous.

La taxe professionnelle (TP) est due par toute personne physique ou morale française ou étrangère qui exerce en France à titre habituel une activité professionnelle non-salariée. En moyenne au niveau national, son produit représente 50% des ressources fiscales des collectivités territoriales. Pour une section d'autoroute concédée, l'assiette de la taxe est établie sur la base du linéaire de voies en section courante et, pour les gares de péage, sur la valeur des équipements.

Sont soumis à **la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFB)**, les immeubles bâtis, les constructions et bâtiments élevés au-dessus du sol ou construits en sous-sol. Les bâtiments commerciaux, industriels ou professionnels sont imposés à la taxe foncière. Pour une section d'autoroute, une société concessionnaire acquitte la TFB par exemple au titre des bâtiments de ses centres d'entretien.

Les propriétés non bâties de toute nature situées en France sont imposables à **la taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFNB)**. Certaines catégories de propriétés ne sont jamais imposables, d'autres bénéficient d'exonérations temporaires (actuellement, par exemple, sont exonérés de la TFNB, les terrains plantés ou replantés en bois pendant les trente premières années de la plantation ou de la replantation).

Les sociétés d'autoroutes sont soumises à la **Taxe d'Aménagement du Territoire (TAT)** pour la participation à l'aménagement du territoire. Son montant est proportionnel aux kilomètres parcourus par les véhicules sur le réseau de chaque société (en 2003, 6,86 euros pour 1 000 kilomètres parcourus)

La redevance domaniale, instaurée par le décret n° 97-606 du 31 mai 1997, constitue la contrepartie de l'avantage que les sociétés concessionnaires d'autoroutes retirent de l'occupation (temporaire) du domaine public. Le calcul de son montant se réfère à la valeur locative des biens de l'Etat mis à leur disposition.

4.3.2 Effets sur les finances des collectivités

4.3.2.1 La taxe professionnelle

La taxe professionnelle acquittée par APRR au titre de l'autoroute A77 entre l'autoroute A6 et Cosne-sur-Loire s'est élevée à près de 1,3 Million d'euros pour l'année 2003.

De ce montant :

- la moitié (51%) était destinée à être versée aux communes ou syndicats de communes concernés,
- un tiers (33%) était destiné aux deux autres collectivités territoriales (Conseils Généraux et Régions),
- 3% l'était aux CCI concernées,
- le solde a couvert les frais de gestion et a alimenté un fonds de péréquation géré à l'échelle nationale.

Au total, 40 communes sont concernées.

Ce sont les communes où est implantée une gare de péage qui perçoivent la TP la plus élevée.

4.3.2.2 La taxe foncière sur les propriétés bâties

La taxe sur le foncier bâti acquittée par APRR au titre d'A77 entre A6 et Cosne-sur-Loire s'est élevée à 0,04 Million d'euros pour l'année 2003.

De ce montant, on peut estimer que :

- près de la moitié était destinée à être versée aux communes ou syndicats de communes concernés,
- environ un tiers était destiné aux deux autres collectivités territoriales (Conseils Généraux et Régions).

4.3.2.3 La taxe foncière sur les propriétés non bâties

En prélevant des terrains au titre de l'emprise, l'aménagement de l'autoroute a induit un manque à gagner en matière de produit de la taxe sur le foncier non bâti (TFNB).

On a vu précédemment que l'emprise de l'autoroute avait nécessité l'acquisition d'environ 1 000 ha de terres agricoles (surfaces agricoles utilisées) et de près de 300 ha de forêts. En l'absence d'une étude détaillée, on peut évaluer en appliquant des ratios moyens⁴⁴ que le manque à gagner s'élèverait à moins de 0,1 Million d'euros pour l'année 2003.

⁴⁴ « En moyenne nationale, les taxes sur le foncier non bâti agricole s'élèvent à 33 euros par hectare de surface agricole sur les années 2001 à 2003. » (source : « La fiscalité sur le foncier non bâti », Agreste Primeur n°161, juin 2005).

Dans le cas d'espèce, la quasi-totalité du produit de cette taxe aurait bénéficié aux communes concernées, puisque depuis les années 1992-1993 les Conseils Généraux et les Régions ne perçoivent plus de TFNB sur les terrains à vocation agricole (ces derniers ont cependant perdu les compensations versées par l'Etat à compter de la date d'exonération).

4.3.3 Effets sur les finances de l'Etat (taxes spécifiques)

Les montants versés à l'Etat par APRR au titre de l'autoroute A77 (section Dordives – Cosne-sur-Loire) et pour l'année 2003, s'élèvent :

- pour la Taxe d'aménagement du territoire : 1,8 Million d'euros,
- pour la Redevance domaniale : 1,5 Million d'euros.

4.3.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

En matière d'impact d'A77 sur les finances publiques, les considérations du Dossier DUP étaient relatives aux seules finances locales. Elles étaient les suivantes (p.238) :

« La création d'un aménagement peut avoir une influence sur les finances locales :

- directement :
 - par suppression de l'impôt foncier à l'emplacement de la voie,
 - par la perte de revenus forestiers,
 - par perception d'une taxe professionnelle dans le cas d'une autoroute à péage.
- indirectement :
 - par des recettes nouvelles liées aux nouvelles implantations de résidences ou d'entreprises,
 - par des dépenses nouvelles d'entretien.

L'option de passage de l'autoroute à l'ouest sera plus favorable pour les finances locales que le passage à l'est, la perte de revenus liée à l'emprise sera mieux compensée pour la première option par la perception des recettes nouvelles liées au passage de l'autoroute et aux implantations de résidences ou d'entreprises. »

4.3.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Dans le dossier DUP, l'évaluation des effets d'A77 sur les finances locales a fait l'objet d'une formulation qualitative.

Elle s'avère tout à fait exacte. En effet :

- Cela est évident pour les impacts directs évoqués dans le dossier DUP, ainsi que pour l'impact positif indirect sur la fiscalité des marchés d'entretien passés par la société concessionnaire,
- C'est également vrai pour les autres impacts indirects, puisque le présent Bilan met par ailleurs en évidence que la mise en service d'A77 a eu pour effet, dans les territoires qu'elle dessert, soit d'éviter un déclin économique, soit de dynamiser l'activité. Dans les deux cas, par rapport à la situation qui aurait prévalu en l'absence de l'autoroute, l'autoroute a permis, indirectement, que les recettes fiscales locales soient plus importantes (fiscalité due par les entreprises et par les personnes qu'elles emploient).

Le bilan LOTI a quantifié l'enjeu financier de certaines des implications fiscales d'A77 pour les territoires concernés : retombées en matière de taxe professionnelle et de taxe foncière acquittées annuellement par APRR.

Ce faisant, il met en évidence que le manque à gagner pour les collectivités concernées (taxe sur le foncier non bâti) est considérablement inférieur au surplus de recettes fiscales locales directement générées par l'autoroute A77. Ce constat est conforme à ce qui a pu être observé pour d'autres autoroutes concédées.

4.4- L'ORGANISATION DE L'ESPACE

4.4.1 Méthodologie

Les sources d'informations suivantes ont été exploitées dans le cadre de l'analyse des effets d'A77 sur l'organisation de l'espace :

- les données de population en guise de cadrage (Recensement Général de population de 1999). Le dernier recensement présentant des données démographiques exhaustives étant celui de 1999, le présent Bilan LOTI ne peut s'appuyer sur des statistiques récentes.

Désormais, depuis janvier 2004, le recensement de la population résidant en France est annuel. Une nouvelle méthode de recensement remplace le comptage traditionnel précédemment organisé tous les huit ou neuf ans. Les prochaines publications de l'INSEE sont prévues pour 2008-2009.

Pour la zone d'étude retenue pour le présent Bilan LOTI, les informations dont dispose l'INSEE ne portent que sur un échantillon réduit des communes urbanisées et des communes proches des diffuseurs.

Recensement de la population – précisions méthodologiques

Précédemment, le recensement de la population résidant en France était exhaustif. Il était réalisé à plusieurs années d'intervalle (1999, 1990, 1982, 1975, 1968, 1962, ...).

Depuis janvier 2004, il est annuel ; l'organisation adoptée est la suivante :

- chaque commune de moins de 10 000 habitants est recensée tous les cinq ans, à raison d'une commune sur cinq chaque année ;
- dans les communes de 10 000 habitants ou plus, une enquête est réalisée chaque année auprès d'un échantillon de 8 % des logements.

- une étude démographique réalisée en 2002 dans le cadre du point zéro du bilan LOTI, et portant sur les données du Recensement de population 1999, avec une analyse des évolutions sur la période 1990-1999 voire 1982-1999.
- les statistiques relatives aux constructions de logements commencées par commune (base de données SITADEL, ministère de l'Équipement). Ces statistiques distinguent les logements individuels des logements collectifs. Dans le cadre du présent Bilan, les statistiques relatives aux constructions commencées ont été retenues, de préférence aux statistiques portant sur les constructions autorisées (qui parfois ne se traduisent pas par une réalisation) ou sur les constructions terminées (qui ne sont pas toujours déclarées). La période d'observation s'arrête en 2002, les statistiques postérieures n'étant pas considérées comme exhaustives.
- les entretiens réalisés auprès de différents acteurs institutionnels du territoire.
- les résultats de l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP.

- Les statistiques relatives aux implantations d'entreprises de 20 salariés et plus en provenance de la région Ile-de-France, extraites du fichier SIRENE (répertoire d'entreprises et d'établissements) de l'INSEE.

4.4.2 Présentation générale du tissu démographique et de l'urbanisation

4.4.2.1 Répartition de la population

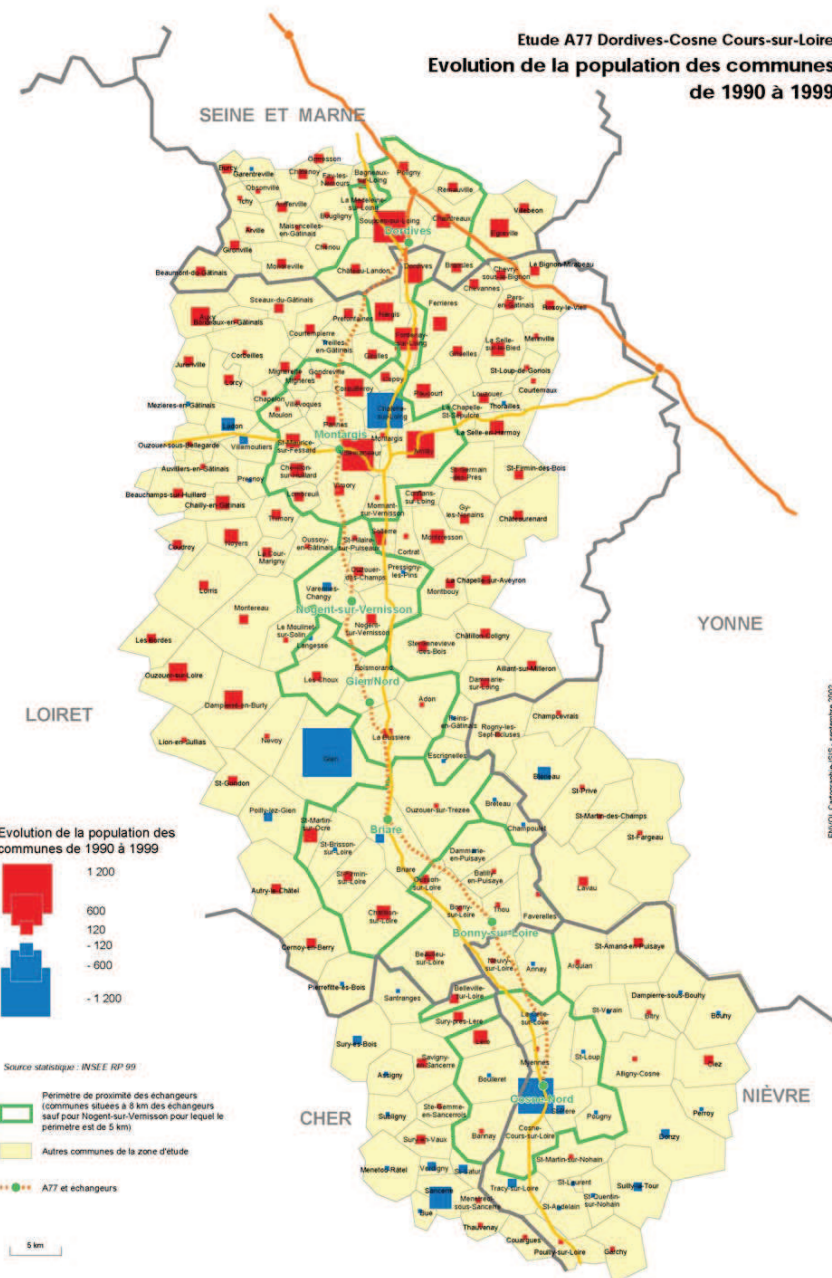
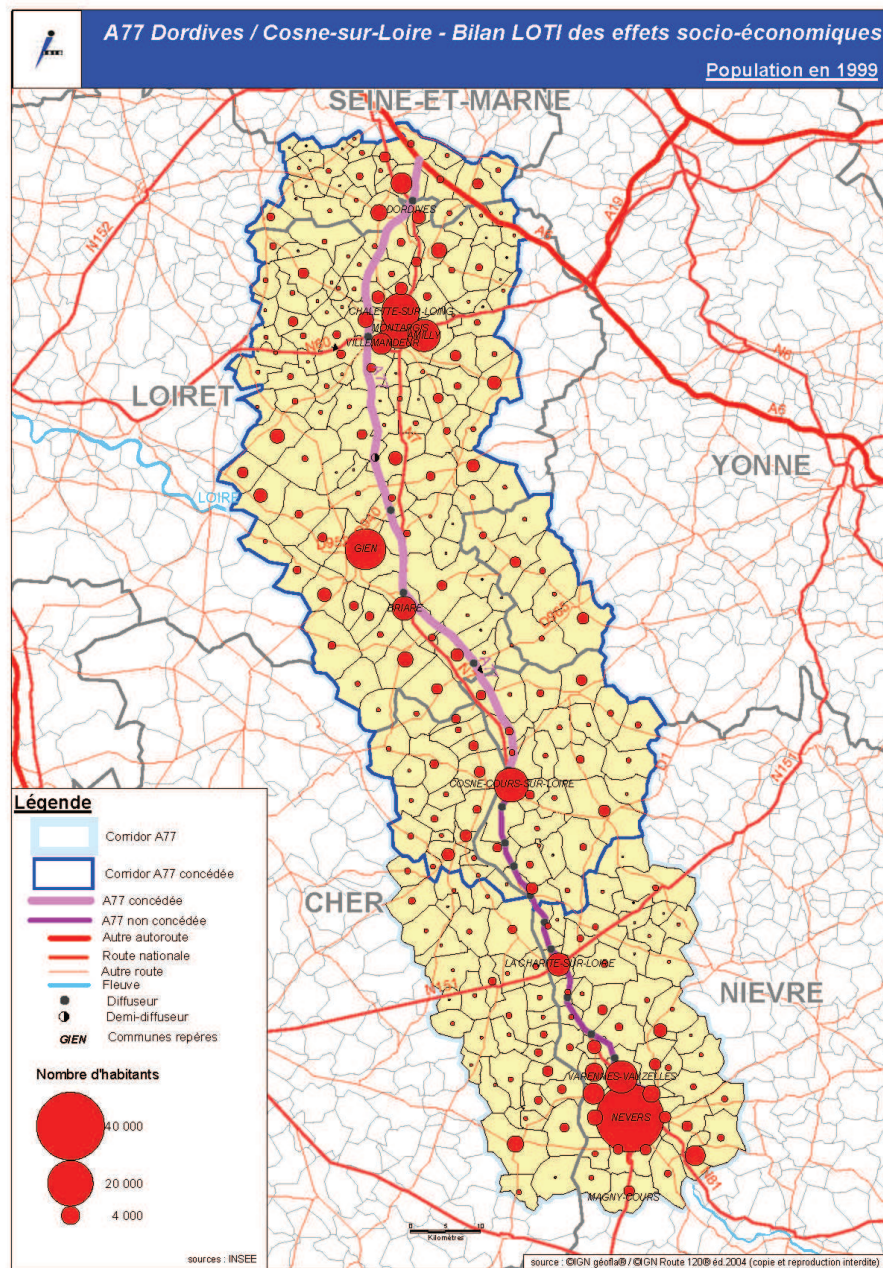
Le corridor A77 concédée compte 211 500 habitants répartis dans 193 communes (données 1999). Le sud du corridor compte 124 100 habitants répartis dans 82 communes.

La carte de la population révèle une répartition inégale de la population. L'autoroute A77 dessert plusieurs agglomérations de plus de 5 000 habitants qui sont les suivantes, par taille décroissante :

- Nevers (57 515 habitants),
- Montargis (53 590 hab.),
- Gien (16 351 hab.),
- Cosne-sur-Loire (12 422 hab.),
- Briare (5 994 hab.),
- La Charité-sur-Loire (5 954 hab.).

Les cartes produites dans le cadre du point zéro, qui portaient sur l'évolution de la population au cours de la période 1990-1999 au sein de l'aire d'étude d'A77 concédée, ont mis en évidence les phénomènes suivants :

- une diminution de la population de certaines communes au sein de chacun des trois principaux pôles (Montargis, Gien-Briare et Cosne-sur-Loire) et une croissance dans les communes situées à proximité.
- un dessin de plus en plus net des axes de la Loire et du Canal du Loing, où la quasi-totalité des communes bénéficient d'une croissance de leur population.
- enfin, pour le reste, une vive opposition entre une moitié nord du périmètre d'observation qui a connu une croissance de population significative, et une moitié sud en diminution de population.



4.4.2.2 Constructions de logements

Dans le corridor A77 concédée, on peut faire les observations suivantes :

- chaque période de trois ans enregistre environ 2 500 constructions de logements commencées.
- le rythme de constructions se ralentit entre les périodes A (1994-1996) et B (1997-1999) : -78 pour reprendre au cours de la période C (2000-2002) : +296.
- la construction dans l'habitat collectif décline au profit de l'habitat individuel, qui s'affirme dans et autour des pôles urbains du secteur.
- néanmoins, le Montargois, Gien, Briare et Cosne-sur-Loire sont des pôles dynamiques en termes de construction de logements.
- Gien, Cosne-sur-Loire, Varennes-Changy ou encore Souppes-sur-Loing, proches des diffuseurs, ont connu un fort développement de l'habitat individuel, particulièrement marqué sur la période 2000-2002 (voir ci-dessous).

Evolution de la construction de logements individuels (en nombre de logements dans les communes aux plus fortes croissances) :

| | Période A 1994-96 | Période B 1997-1999 | Période C 2000-2002 |
|--------------------------|----------------------|------------------------|------------------------|
| Gien | 66 | 67 | 119 |
| Cosne-sur-Loire | 56 | 50 | 81 |
| Varennes-Changy | 8 | 8 | 33 |
| Souppes-sur-Loing | 20 | 30 | 44 |

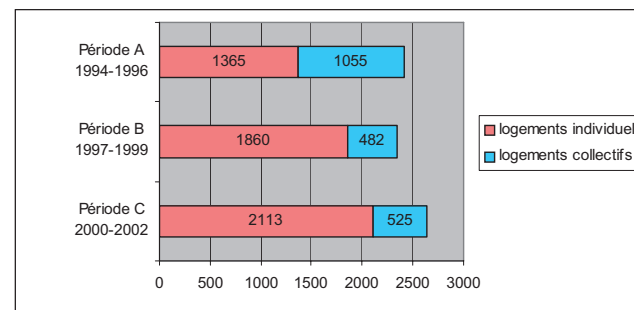
Source : Fichier SITADEL, ministère de l'Equipeement

Dans le sud du corridor A77, les constats sont les suivants :

- chaque période de trois ans enregistre entre 700 et 1 000 constructions de logements commencées.
- le rythme de construction de logements s'est fortement accéléré entre les périodes 1994-1996 et 1997-1999.
- le rythme de construction s'est stabilisé entre les périodes 1997-1999 et 2000-2002 ; les diffuseurs semblent avoir joué dans le sens d'un développement de l'urbanisation dans les communes situées à proximité, mais aussi sur un territoire élargi qui bénéficie globalement de gains d'accessibilité.
- de façon générale les constructions de logements individuels sont en fort développement, alors que les constructions de logements collectifs diminuent.
- les communes de l'agglomération de Nevers ont connu un développement régulier de l'habitat individuel depuis 1995, attestant du phénomène de péri-urbanisation en cours.

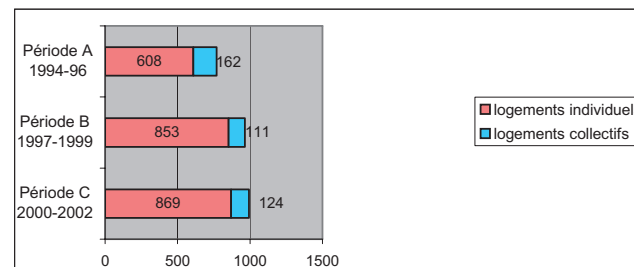
Au total, entre les périodes 1997-1999 et 2000-2002, le nombre de logements annuellement mis en construction dans le corridor A77 concédée a sensiblement crû (+13%) alors qu'il a quasiment stagné sur la zone de référence (+1%) et qu'il a faiblement augmenté dans le sud du corridor A77 (+3%).

Constructions de logements dans le corridor A77 concédée



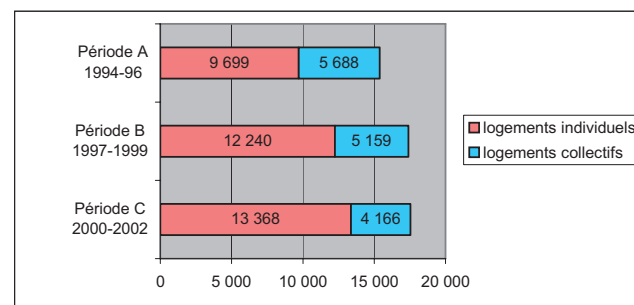
Source : Fichier SITADEL, ministère de l'Equipeement

Constructions de logements dans le sud du corridor A77



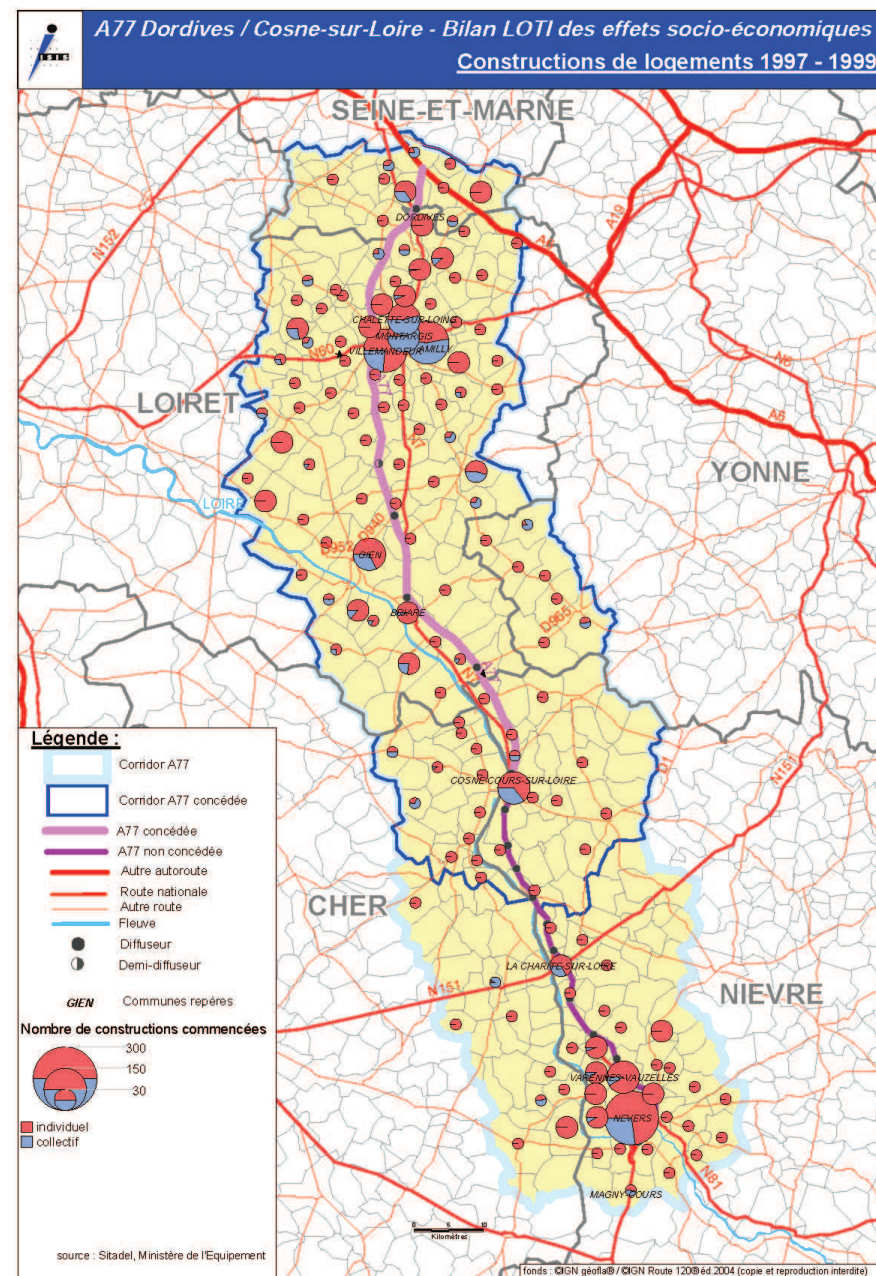
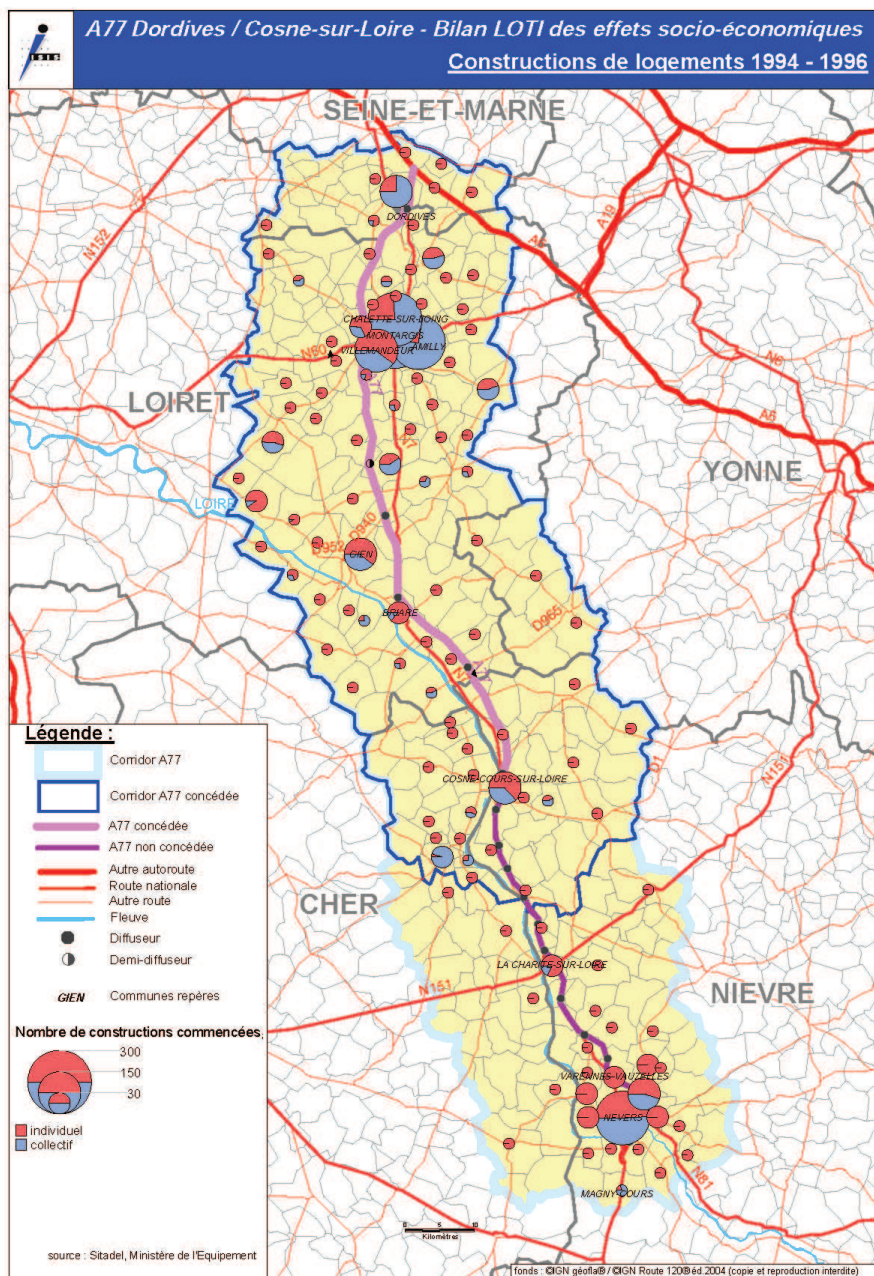
Source : Fichier SITADEL, ministère de l'Equipeement

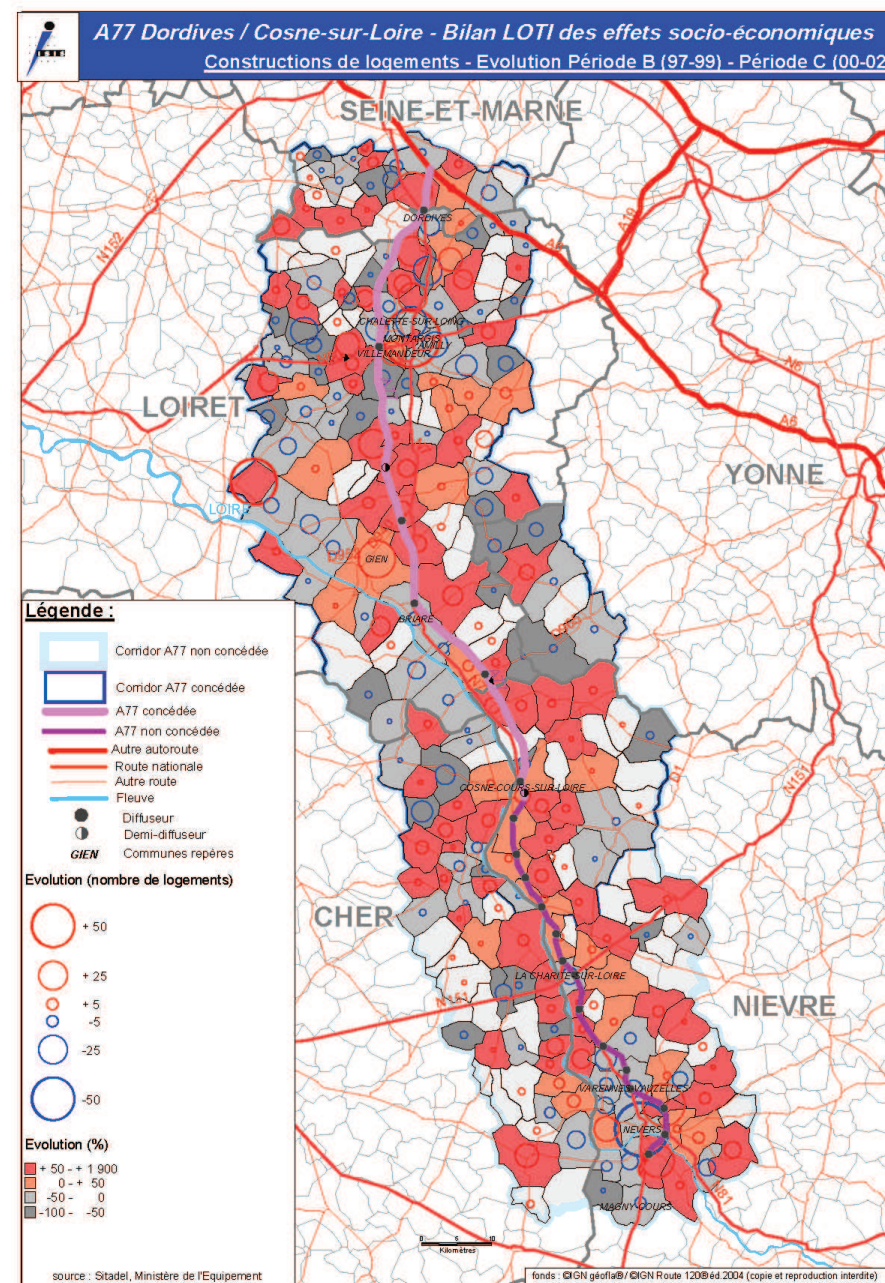
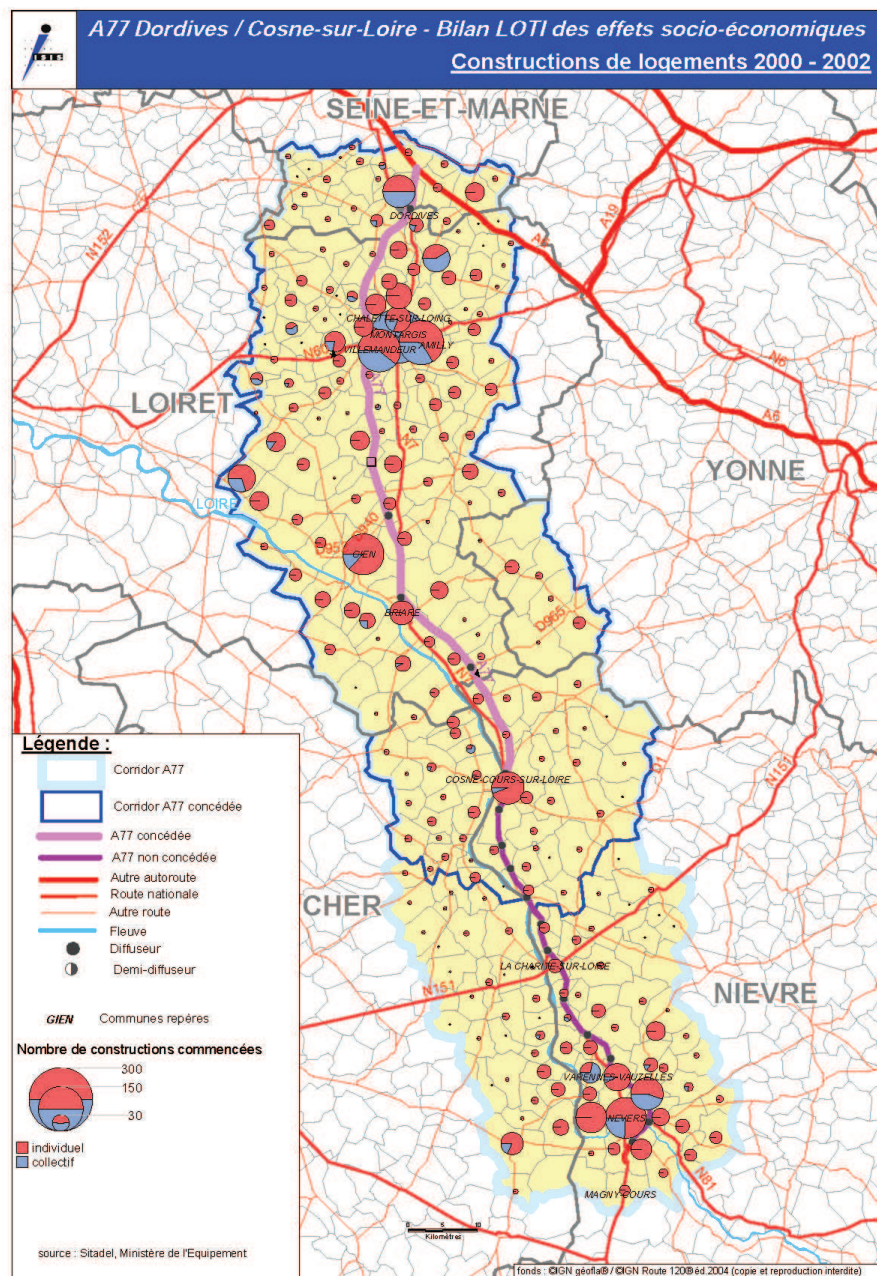
Constructions de logements dans la zone de référence*



*Département du Loiret, de l'Yonne, de la Nièvre et du Cher

Source : Fichier SITADEL, ministère de l'Equipeement





4.4.3 Effets d'A77 sur l'organisation de l'espace

4.4.3.1 Population et urbanisation

Selon l'enquête auprès des communes concernées par la DUP, parmi les communes ayant répondu :

- **l'autoroute A77 a contribué à l'intensification de l'urbanisation dans 40% des cas ; c'est particulièrement net pour les communes proches des diffuseurs ;**
- **A77 a renforcé l'attractivité des communes concernées par la DUP pour de nouvelles populations dans 80% des cas ;**
- **la proximité des diffuseurs autoroutiers semble avoir joué un rôle.**

Les chiffres de constructions de logements confirment et précisent cette évolution :

- les constructions de logements ont enregistré une impulsion dans le corridor A77 concédée sur la période 2000-2002, alors qu'elles ont quasiment stagné au sein de la zone de référence,
- dans l'ensemble du corridor A77, les constructions ont eu tendance à s'étaler autour des pôles urbains,
- les territoires du Montargois, Gien, Briare, Cosne-sur-Loire et La Charité-sur-Loire sont particulièrement dynamiques. De façon générale, au nord de Cosne-sur-Loire, les communes proches des diffuseurs d'A77 ont bénéficié depuis la mise en service de l'autoroute d'un net développement de l'urbanisation qui paraît lié à l'amélioration de la desserte. Les cartes portant sur les constructions de logements sont particulièrement parlantes.

4.4.3.2 Structuration de la localisation des entreprises

Le rôle d'A77 est limité dans le choix d'implantation des nouveaux établissements.

Les données SIRENE (INSEE) ont été collectées pour identifier les transferts d'établissements de 20 salariés et plus à destination des communes du corridor A77 concédée, au cours de la période 1999-2005. Au total, 40 établissements ont été concernés. Parmi les 28 établissements ayant répondu à la question, 4 seulement (soit 15% des effectifs) déclarent qu'A77 renforce leur accessibilité vis-à-vis de la clientèle, tandis que 24 déclarent qu'A77 n'a joué aucun rôle dans leur choix d'implantation.

L'autoroute A77 n'a pas favorisé le processus de délocalisation d'établissements depuis la région francilienne. En attestent :

- l'enquête auprès des communes concernées par la DUP, selon laquelle l'autoroute n'a pas suscité l'implantation de nouvelles entreprises en provenance de l'Ile-de-France,
- l'analyse des données SIRENE, selon laquelle parmi les 40 établissements interrogés, un seul (un transporteur routier à Fontenay-sur-Loing) provient d'Ile-de-France,
- les entretiens auprès des acteurs du territoire.

A l'inverse, dans le Giennois par exemple, la crainte de l'aspiration d'activités de la part de la capitale (formulée en 1998 dans le cadre des entretiens conduits lors du point-zéro) ne s'est pas vérifiée.

4.4.3.3 Accessibilité du territoire et mobilités

Les deux tiers des communes concernées par la DUP ayant répondu à l'enquête pensent qu'A77 a globalement généré des effets favorables sur leur territoire.

Selon l'enquête auprès des communes concernées par la DUP :

- **l'autoroute A77 a amélioré l'accessibilité du territoire dans 70% des cas,**
- **A77 a facilité les déplacements pour motifs commerciaux et de loisirs** pour huit communes sur dix,
- **elle a facilité les déplacements domicile-travail** pour deux communes sur trois, soit en soulageant le trafic sur la RN7, soit en permettant une contraction des temps de parcours par l'autoroute. C'est particulièrement net pour les communes proches des diffuseurs.

D'après les acteurs institutionnels rencontrés, A77 a favorisé le désenclavement et l'ouverture du territoire, notamment en relation avec Paris :

- l'autoroute, avant tout tournée vers le nord, a permis une réduction des temps de parcours et place désormais Montargis à une heure de la région parisienne. Ceci a favorisé une intensification des relations avec la capitale (Orly, Rungis, ...),
- pour Cosne, A77 a facilité la mobilité, les relations avec la capitale se sont intensifiées, le rayonnement de la ville s'est étendu,
- pour la Nièvre, l'autoroute a permis de se rapprocher de Paris et, grâce à la section non concédée, les relations avec Nevers se sont renforcées

4.4.3.4 L'autoroute A77, outil de promotion

L'autoroute A77 a entraîné un changement d'image du territoire.

C'est particulièrement net pour la Nièvre, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du département. Cependant un problème subsiste : la situation en cul de sac de Nevers.

Toutefois, il ne semble pas que les acteurs du territoire de l'Yonne aient utilisé l'autoroute comme un outil de développement.

4.4.3.5 Relations inter-territoriales et projets de développement

Pour la moitié des communes concernées par la DUP ayant répondu à l'enquête, **l'autoroute A77 a été l'occasion de créations, de renforcements de relations, voire de projets entre territoires.**

Les entretiens conduits auprès des autres acteurs du territoire ont livré une approche quelque peu différente. En effet, la RN7 étant préexistante à l'A77, le territoire proche de l'axe se caractérisait par un fonctionnement propre ; en ce sens, il ne semble pas qu'A77 ait donné lieu depuis sa mise en service à une accentuation des rapprochements entre les villes.

4.4.4 Rappel des prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP prévoyait les effets suivants en termes d'organisation de l'espace (p.238) :

« 4.1 Répartition de la population et du logement

La position de l'aménagement comme axe médian d'une zone située entre les autoroutes A6 et A71 permettra de réduire l'isolement et de redonner un potentiel de développement à cette zone intermédiaire.

L'option de l'aménagement à l'Ouest favorisera la poursuite de l'extension des zones urbaines de Montargis et Val-de-Loire, et aura un effet incitatif pour les petites agglomérations qui seront reliées à l'axe.

L'option d'aménagement à l'Est est plus dissuasive pour les mouvements d'urbanisation de la région Montargoise et du Val-de-Loire.

4.2 Répartition des activités et des commerces

L'option de tracé ouest de l'autoroute aura pour incidence de renforcer l'attractivité de la région en améliorant son système de transport et de favoriser les implantations nouvelles.

Les bassins d'emploi, d'activité et de commerce notamment de Montargis, de Gien - Briare et plus au Sud de Cosne-Nevers devraient s'élargir par effet de rapprochement et de décentralisation de la Région Parisienne.

Les sous-traitances, les implantations nouvelles d'activités devraient s'amplifier.

L'option de tracé Ouest est plus sensible à cet effet de rapprochement et de décentralisation que le tracé Est.

4.3 Effet sur l'aménagement du territoire

A moyen-long terme, les effets liés à la réalisation de la nouvelle liaison Dordives – Cosne-sur-Loire revêtiront deux caractéristiques principales : d'une part, résultant en partie des effets directs (amélioration des temps de parcours) et indirects (effets d'image, plus grande attractivité sur les entreprises...) ils affecteront plus en profondeur l'évolution du tissu économique des zones proches et voisines de l'axe.

Ainsi l'aménagement projeté aura pour principale conséquence de rapprocher la zone concernée de Paris et de l'Ile-de-France en favorisant :

- une intégration plus rapide de la zone de Montargis dans la Grande Couronne Parisienne;
- « le désenclavement » de la partie Sud de la zone du Val-de-Loire au Nivernais.

Parallèlement le délestage de l'encombrement de trafic sur la RN 7 favorisera le retour d'une dynamisation des agglomérations qu'elle traverse.

Les objectifs d'aménagement du territoire aux différents niveaux :

- national : revalorisation de l'axe Paris-Lyon par Nevers et mise en communication des régions entre elles et avec l'Europe;
- régional, départemental : meilleure desserte et intégration des pôles par la variante Ouest ;
- local : meilleure desserte des petites agglomérations, amélioration de la qualité de vie des localités traversées par la RN7 qui seront mieux satisfaites pour la solution de tracé Ouest de l'autoroute dans la mesure où elle est plus proche des pôles de développement et permettra à l'aménagement d'écouler un plus fort trafic ».

4.4.5 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Les analyses menées dans le cadre du présent bilan LOTI ont globalement permis de confirmer les hypothèses d'évolution formulées dans le cadre du dossier DUP, avec cependant un degré d'exhaustivité et de précision supérieur.

L'effet accélérateur sur la construction de logements s'est fait ressentir globalement sur la partie nord du corridor A77 concédée, d'une part, et pour les principaux pôles urbanisés situés le long de l'autoroute (Montargois, Gien, Briare et Cosne-sur-Loire), d'autre part.

L'évolution démographique des pôles de Gien et Montargis n'a pu être mesurée faute de données de population (recensement INSEE en cours). La croissance de l'urbanisation aurait cependant tendance à confirmer les hypothèses du dossier DUP.

Le processus de rapprochement du corridor A77 de Paris et de l'Ile-de-France, résultant du désenclavement en direction du nord et de l'ouverture du territoire, a effectivement été enregistré. Il reste que les délocalisations d'entreprises attendues en provenance de la région Ile-de-France n'ont pas eu lieu (du moins dans les cinq ans qui ont suivi la mise en service de l'autoroute).

Enfin, compte tenu de la durée d'observation trop courte (cinq années), les analyses conduites dans le cadre du bilan LOTI ne permettent pas de statuer quant aux effets d'A77 sur l'aménagement du territoire à moyen et long terme.

4.5– LA QUALITE DE VIE DES RIVERAINS

4.5.1 Méthodologie

Les analyses relatives aux effets d'A77 sur la qualité de vie des riverains s'appuient sur l'exploitation des éléments suivants :

- l'enquête auprès des maires des communes concernées par la DUP,
- les entretiens auprès des principaux acteurs socio-économiques rencontrés,
- le résultat des analyses sur le thème de la sécurité routière conduites au titre du présent bilan,
- l'exploitation du bilan du volet « 1% paysage et développement »,
- l'exploitation du reportage photos réalisé le long de l'itinéraire de la RN7, en 1998 et en 2005,
- l'exploitation de données (DDE 77, 45 et 58) sur les aménagements le long de la RN7 et sur les communes traversées par la RN7 de façon générale,
- l'exploitation de la revue de presse locale mise à disposition par APRR.

4.5.2 Effets sur la qualité de vie des riverains

D'après l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP, 73% des communes traversées par la RN7 ayant répondu au questionnaire pensent que l'autoroute A77 a entraîné une amélioration de la qualité de vie des riverains.

Amélioration de la sécurité

Depuis la mise en service d'A77, le nombre des accidents corporels sur la RN7 localisés en agglomération est passé de 12,4 à 5,4 accidents par an (moyennes annuelles respectives des périodes 1994-1999 et 2001-2005), soit une baisse plus marquée que sur l'ensemble de l'axe (sections agglomérées et section de rase campagne confondues). Il est probable que ce phénomène soit le fruit des aménagements réalisés dans plusieurs traversées de bourgs visant à limiter la vitesse de circulation.

D'après l'enquête réalisée auprès des maires des communes concernées par la DUP, 73% des communes traversées par la RN7 ayant répondu au questionnaire pensent que l'autoroute A77 a entraîné une amélioration de la sécurité des riverains.

De la même façon, le nombre de piétons victimes graves d'accidents de la route le long de la RN7 a fortement baissé :

- le nombre de piétons tués a ainsi baissé de 70% depuis la mise en service d'A77,
- le nombre de piétons tués ou gravement blessés a baissé de près de 60%.

Opérations de requalification sur le tracé de la RN7

Depuis la mise en service d'A77, une dizaine de communes ont réalisé des opérations de requalification avec une dimension paysagère et/ou en termes de sécurité. Le détail est présenté ci-dessous.

Sans que la mise en service d'A77 ne constitue le seul facteur d'explication de ces aménagements, l'autoroute apparaît avoir joué un rôle de générateur ou d'accélérateur des différentes opérations entreprises.

Opérations d'amélioration du cadre de vie dans les communes traversées par la RN7

Depuis la mise en service d'A77, une dizaine de communes ont réalisé des opérations d'amélioration du cadre de vie (aménagements de sécurité, paysagers et d'embellissement) sous différentes formes, que ce soit le long de la RN7 ou sur leur territoire de façon générale :

- aménagement en bord de rivière: Chalette-sur-Loing, Cosne-sur-Loire, Briare,
- mise en valeur du patrimoine bâti dans les bourgs ou village,
- aménagements paysagers d'espaces publics dans les bourgs ou villages,
- requalification de routes en entrée ou dans la traversée de bourgs ou villages,
- élargissement de trottoirs,
- aménagements du stationnement,
- giratoires,
- etc.

Peuvent être notamment mis en lumière :

- les requalifications paysagères de la RN7 au droit de Souppes-sur-Loing, de Dordives, de Montargis, de Briare, de Neuvy-sur-Loire, de la Celle-sur-Loire et de Myennes ;
- la création d'une liaison paysagère par la RD41 de Varennes-Changy à Nogent-sur-Vernisson en passant par le Jardin des arbres ;
- les traitements paysagers des zones d'activités au droit de Villemandeur et de Pannes ;

Le détail des différentes opérations est présenté ci-dessous.

Certaines d'entre elles ont fait l'objet d'un financement dans le cadre du programme « 1% paysage et développement », dont la majeure partie de la réalisation a été achevée avant la fin de l'année 2004, la partie restante le sera en totalité avant la fin de l'année 2006.

Les communes de Dordives / Souppes / Château-Landon notamment ont constitué un groupe de travail pour faire de la mise en valeur paysagère un support de développement économique et touristique (source : L'éclaireur du Gâtinais, 27 mai 1999).

Exploitation du reportage photographique réalisé en 2005 le long de la RN7
Quelques exemples d'opérations de requalification ou d'aménagement – Clichés : ENVOL Cartographie

Dordives centre : îlot central et plantations



Briare, sortie Est vers RN7 : mise en valeur de l'entrée de ville et plantation de fleurs



Briare : rond-point nord à proximité du diffuseur



Neuvy-sur-Loire : aménagements de sécurité et pour les circulations douces



Briare : aménagements en cours de la pénétrante nord



Myennes centre : rétrécissement de la voirie, places de stationnement, terre-plein central, plantation d'arbres, nouveaux réverbères



Liste des opérations de requalification le long de la RN7

| Commune | Lieu | Type d'aménagement | Date de réalisation | Opérations prises en charge en partie dans le cadre du 1% paysage et développement |
|----------------------|--------------|--------------------|---------------------|--|
| Bagneaux-sur-Loing | RN7 | Sécurité | 2004 | |
| Dordives | RN7 | Sécurité | Août 2005 | Requalification paysagère de la RN7 dans la traversée de l'agglomération de Dordives |
| | | Paysager | Septembre 2005 | Montant APRR : 0,4 M€ Montant total des travaux : 2,9 M€ |
| Fontenay-sur-Loing | RN7 | Sécurité | NC | Requalification paysagère de la RN7 à l'entrée nord de l'Agglomération Montargoise |
| | | Paysager | | Montant APRR : 0,4 M€ |
| Montargis | RN7 | Sécurité | NC | |
| Nogent-sur-Vernisson | RN7 | Sécurité | Mai 2004 | |
| | | Paysager | Mars 2006 | |
| Bois-morand | RN7 | Sécurité | Avril 2003 | |
| | | Paysager | Automne 2004 | |
| Neuvy-sur-Loire | RN7 | Sécurité | 2004 | Aménagement paysager entrée Nord |
| | | Paysager | 2004 | Montant APRR : 0,15 M€ |
| La Celle-sur-Loire | RN7 | Sécurité | 2004 | Requalification RN7 |
| | | | | Montant APRR : 0,19 M€ |
| Myennes | RN7 | Sécurité | 2004 | Requalification RN7 |
| | | Paysager | 2004 | Montant APRR : 0,15 M€ |
| Nevers | Centre ville | | NC | |

NC : non communiqué

Sources : DDE 45 et 58, APRR, Reportage photographique d'Envol Cartographie

Liste des opérations d'aménagement dans les communes traversées par la RN7 et « autres »

| Commune | Lieu | Type d'aménagement | |
|-----------------------|---------------------------|--------------------|--|
| Chalette-sur-Loing | Centre ville | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Giratoires aménagés et fleuris sur l'ancienne route d'Orléans. – Plantations de fleurs – Aménagements en centre ville, au bord de Loing, autour du Théâtre |
| Chalette-sur-Loing | Gare SNCF | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Rétrécissement de la voirie – Contre-allée – Bande centrale |
| | | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Plantations de fleurs |
| Villemandeur | Centre ville | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Plantation de fleurs – Elargissement de trottoirs |
| | | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Ralentisseurs |
| La Commodité-Solterre | Centre ville | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Rétrécissement de la voirie – Elargissement des trottoirs – Bornes de dissuasion de stationnement |
| | | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Plantation de fleurs |
| Nogent-sur-Vernisson | Bourg Centre | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Placettes – Plantation de fleurs – Plantation d'arbres – Trottoirs arborés |
| | | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Arrêts de bus |
| Gien | Pénétrante Nord | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Développement d'une ZA – Requalification partielle des bords de voirie |
| Briare | Echangeur | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Plantation d'arbres – Giratoire spacieux |
| Briare | Déviations Nord | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Aménagement parking |
| | | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Carrefour giratoire |
| Briare | Entrée de ville et centre | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Rétrécissement de la voirie – Circulation douce séparée – Places de stationnement |
| | | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Réaménagement d'un rond-point – Plantation de fleurs en entrée de ville et autour des ports et des canaux – Plantation de fleurs et aménagements d'espaces verts et de placettes autour de l'office de tourisme, église, Mairie, médiathèque |
| Bonny-sur-Loire | Echangeur | paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Plantations d'arbustes |
| Bonny-sur-Loire | Centre ville | paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Plantation de fleurs aux carrefours – Aménagement de carrefours en ronds-points fleuris – Espaces verts, placettes, et stationnements autour de la Mairie et à proximité de l'église. |
| Neuvy-sur-Loire | Centre ville | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Plantation de fleurs – Fontaines et ronds-points fleuris |
| | | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Circulations douces séparées de la voirie – Parking architecturé à côté de la mairie |
| Cosne-sur-Loire | Entrée Sud | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Extension de la ZA – Remaniements de la circulation et des carrefours giratoires |
| Cosne-sur-Loire | Centre ville | Paysager | <ul style="list-style-type: none"> – Plantation de fleurs – Placette à côté de l'office de tourisme et de la mairie – Jardin terrasse près du nouveau centre culturel – Aménagement des bords de Loire – Plantation d'arbres |
| | | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> – Ronds-points – Circulations douces |

Sources : DDE 45 et 58, APRR, Reportage photographique d'Envol Cartographie

Sans que la mise en service de l'autoroute A77 ne constitue le seul facteur d'explication de ces aménagements, l'autoroute apparaît avoir joué un rôle de générateur ou d'accélérateur des différentes opérations entreprises.

Les entretiens auprès des acteurs du territoire ont permis de confirmer qu'A77 a constitué un vecteur de restructuration d'un certain nombre d'espace traversés ou proches de la RN7.

A titre de complément, l'agglomération de Montargis a transformé la RN7 en boulevard urbain afin de casser l'emprise de la route dans l'agglomération (Chalette-sur-Loing, Montargis).

4.5.3 Rappel des prévisions du dossier DUP

En matière de qualité de vie des riverains, les prévisions du dossier DUP étaient les suivantes :

« Le contournement des diverses agglomérations situées sur le trajet de la RN7 (rôle de déviation) [...] contribuera à l'amélioration du cadre de vie des riverains de cette Nationale ».

4.5.4 Rapprochement entre effets observés et effets attendus ; explication des éventuels écarts

Le bilan LOTI confirme les effets attendus dans le cadre du dossier DUP.

Au-delà, il permet de préciser la localisation et la nature des différentes opérations d'aménagement conduites depuis la mise en service de l'autoroute A77.

5- Annexes

5.1 – LISTE DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE PREALABLE A

LA DUP

| Code INSEE | Communes |
|------------|-------------------------|
| 58007 | Annay |
| 45023 | Batilly-en-Puisaye |
| 45036 | Boismorand |
| 45040 | Bonny-sur-Loire |
| 45053 | Briare |
| 77099 | Château-Landon |
| 45092 | Chevillon-sur-Huilard |
| 45104 | Corquilleroy |
| 58086 | Cosne-Cours-sur-Loire |
| 45120 | Dammarié-en-Puisaye |
| 45127 | Dordives |
| 45155 | Gien |
| 45156 | Girolles |
| 45158 | Gondreville |
| 45060 | La Bussière |
| 58044 | La Celle-sur-Loire |
| 45096 | Les Choux |
| 58187 | Myennes |
| 45222 | Nargis |
| 58193 | Neuvy-sur-Loire |
| 45229 | Nogent-sur-Vernisson |
| 45238 | Ousson-sur-Loire |
| 45239 | Oussoy-en-Gâtinais |
| 45242 | Ouzouer-des-Champs |
| 45245 | Ouzouer-sur-Trézée |
| 45247 | Pannes |
| 45255 | Préfontaines |
| 77458 | Souppes-sur-Loing |
| 45283 | St-Hilaire-sur-Puiseaux |
| 45323 | Thou |
| 45328 | Treilles-en-Gâtinais |
| 45332 | Varennnes-Changy |
| 45338 | Villemandeur |
| 45345 | Vimory |

5.2– LISTE DES ACTEURS « INSTITUTIONNELS » AVEC LESQUELS UN ENTRETIEN A ETE CONDUIT

- CONSEIL GENERAL DU LOIRET
- AGENCE DE DEVELOPPEMENT DU LOIRET (ADEL)
- CCI DE MONTARGIS
- COMITE DEPARTEMENTAL DU TOURISME DU LOIRET
- CHAMBRE D'AGRICULTURE DU LOIRET
- NOTAIRE DU LOIRET
- GROUPEMENT SYNDICAL DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU LOIRET
- COMMUNE DE GIEN (TOURISME)
- COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MONTARGOISE ET DES RIVES DU LOING
- COMMUNAUTE DES COMMUNES GIENNOISE
- COMMUNE DE BRIARE
- COMMUNE DE NOGENT-SUR-VERNISSON
- COMMUNE DE DORDIVES
- CONSEIL GENERAL DE LA NIEVRE
- FIBRE ACTIVE – AGENCE DE DEVELOPPEMENT DE LA NIEVRE
- CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA NIEVRE
- ANCAR (ASSOCIATION NIVERNAISE DE CONSEIL EN AMENAGEMENT RURAL)
- COMITE DEPARTEMENTAL DU TOURISME DE LA NIEVRE
- CHAMBRE DES NOTAIRES DE LA NIEVRE
- UNION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS – DEPARTEMENT DE LA NIEVRE
- COMMUNE DE COSNE-SUR-LOIRE
- SAEM LOIRE ET NOHAIN
- CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE SEINE-ET-MARNE
- COMMUNE DE SOUPPES-SUR-LOING
- COMMUNE DE CHATEAU-LANDON
- PAYS DE PUISAYE-FORTERRE
- COMMUNE DE SAINT-FARGEAU

5.3– LISTE DES ENTREPRISES (OU ASSIMILEES) AVEC LESQUELLES UN ENTRETIEN A ETE CONDUIT

Entreprises industrielles et commerciales

- FAURECIA – (CESA EN 1998)
- SANOFI-AVENTIS (SYNTHELABO EN 1998)
- KRONOFRANCE
- RIAL INDUSTRIE
- THYSSEN KRUPP SOFEDIT (SOTRAMEX EN 1998)
- SENOBLE
- PHARMAPOST
- VWR INTERNATIONAL– (PROLABO en 1998)
- LES CRUDETTE – (FRUIDOR EN 1998)
- REDEX
- SHISEIDO
- RELAIS DU MIEL
- FABRIQUE DES EMAUX DE BRIARE
- V2 MED
- BASE INTERMARCHÉ
- GARAGE RENAULT

Entreprises du secteur des transports

- MORY-EXDIS (EXDIS EN 1998)
- MOULINOIS TRANSPORTS
- TRANSPORTS TENDRON
- TRANSPORTS GEFCO
- SNCF - DIRECTION DEPARTEMENTALE DE LA NIEVRE
- VNF (VOIES NAVIGABLES DE FRANCE)

Entreprises du secteur touristique

- PROCAR TOURISME
- CHATEAU DE ST-FARGEAU
- CAPITAINERIE DE BRIARE
- CAMPING LE MARTINET
- BATEAUX TOURISTIQUES
- ARBORETUM DES BARRES
- OFFICE DU TOURISME DE BRIARE
- MUSEE DES EMAUX ET MOSAÏQUES DE BRIARE

Entreprises du secteur immobilier

- AGENCE DUCREUX CENTURY 21
- AGENCE MAHAUT-MATHEY
- GIENNOISE
- ARCHE IMMOBILIER
- GAMBETTA IMMOBILIER
- AGENCE IMMOBILIERE SSI
- CENTRE LOIRE IMMOBILIER
- AGENCE GUILLOT
- AGENCE FNAIM DU LOIRET
- AGENCE FNAIM DE LA NIEVRE

5.4– GUIDE D'ENTRETIEN GENERAL POUR LES ACTEURS

« INSTITUTIONNELS »

Structure générale

Les entretiens ont été menés de façon à laisser s'exprimer ouvertement les interlocuteurs sans leur imposer une trame d'entretien trop rigide.

Ils ont porté sur les points suivants :

- Quels sont les facteurs explicatifs de l'évolution de la situation socio-économique de la zone d'étude, avant et après la mise en service de l'A77, à travers les différents thèmes présentés ?
- Que peut-on imputer de cette évolution à l'A77 ?

Structure détaillée

Dans le cadre de chaque entretien, le cabinet d'étude a veillé à faire s'exprimer les acteurs rencontrés sur les différentes thématiques socio-économiques, à savoir :

- Activités économiques :
 - Agriculture,
 - Zones d'activités (créations, extensions, amélioration d'accessibilité, renforcement de l'image, accélération du rythme de remplissage, installation de nouvelles entreprises)
 - Commerce : petit commerce de bord de RN, centres commerciaux (évolution, accessibilité, aires de chalandise)
 - Tourisme et activités de loisirs : types de tourisms (vert, culturel, de passage), hébergement touristique, emploi, principaux sites touristiques et fréquentation), résidences secondaires
 - Transport / logistique
- Effets sur les entreprises
- Emploi
- Foncier
- Finances locales
- Autres modes de transport
- Organisation de l'espace : évolution démographique, dynamisme de la construction, ZAC, structure et fonctionnement du territoire (désenclavement, renforcement des polarités, trajectoires d'évolution différentes, dichotomie espaces desservis / espaces éloignés, relations avec l'Ile-de-France, ...)
- Qualité de vie des riverains et aménagements divers dans les agglomérations ayant bénéficié d'un délestage de trafic.

5.5- QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX MAIRES DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE PREALABLE A LA DUP



Autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire Bilan LOTI des effets économiques et sociaux

Enquête auprès des maires des communes visées par l'enquête préalable à la DUP

Informations préalables :

- 1/ Le présent questionnaire porte exclusivement sur les effets économiques et sociaux de la section Dordives / Cosne-sur-Loire ; ceux-ci ont indifféremment pu être ressentis avant le lancement des travaux, pendant les travaux, ou alors depuis la mise en service de l'autoroute.
- 2/ Le questionnaire porte sur les effets enregistrés sur le territoire de votre commune.
- 3/ Certaines questions peuvent ne pas concerner votre commune.

IDENTIFICATION DE LA COMMUNE ENQUETEE

| | |
|---|-------|
| Nom de la commune | |
| Personne ayant renseigné le questionnaire : | |
| Nom | |
| Fonction | |
| Téléphone | |

QUESTIONNAIRE

1 – Activités économiques

| | Questions | Non | Plutôt Non | Plutôt Oui | Oui | Merci de préciser votre réponse |
|-------------------|---|-----|------------|------------|-----|---------------------------------|
| Agriculture | 1- L'A77 a-t-elle eu des effets favorables sur l'activité agricole de votre commune ? | | | | | |
| | 2- L'A77 a-t-elle eu des effets défavorables sur l'activité agricole de votre commune ? | | | | | |
| Zones d'activités | L'autoroute A77 a-t-elle sur votre commune : | | | | | |
| | 3- conforté le tissu économique des zones d'activités ? | | | | | |
| | 4- favorisé l'émergence et / ou la concrétisation de nouvelles zones d'activités ? | | | | | |
| | 5- entraîné une délocalisation des activités existantes sur des terrains proches des diffuseurs ? | | | | | |
| | 6- renforcé l'image des entreprises implantées sur les ZA ? | | | | | |

Bilan LOTI de l'autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire

- 1 -



| | Questions | Non | Plutôt Non | Plutôt Oui | Oui | Merci de préciser votre réponse |
|----------|--|-----|------------|------------|-----|---------------------------------|
| Commerce | L'autoroute A77 a-t-elle entraîné sur votre commune : | | | | | |
| | 7- des effets favorables sur le petit commerce ? | | | | | |
| | 8- des effets défavorables sur le petit commerce ? | | | | | |
| | 9- l'extension des zones commerciales existantes ou la création de nouvelles zones commerciales ? | | | | | |
| | 10- l'installation de nouvelles enseignes de centres commerciaux ? | | | | | |
| | 11- une délocalisation des commerces sur des terrains proches des diffuseurs ? | | | | | |
| | 12- une extension de la zone de chalandise des commerces de votre commune ? | | | | | |
| Tourisme | L'autoroute A77 a-t-elle entraîné sur votre commune : | | | | | |
| | 13- un changement d'image du territoire ? | | | | | |
| | 14- la création d'emplois en lien avec l'activité touristique ? | | | | | |
| | 15- une augmentation de la fréquentation des sites et hébergements touristiques ? | | | | | |
| | 16- le développement du tourisme de week-end (clientèle d'Ile-de-France notamment) ? | | | | | |
| | 17- une augmentation du nombre de résidences secondaires ? | | | | | |
| | 18- une modification de la fréquentation des résidences secondaires (séjours plus fréquents, moins longs, ...) ? | | | | | |

2 – Effets sur l'organisation de votre territoire communal

| | Questions | Non | Plutôt Non | Plutôt Oui | Oui | Merci de préciser votre réponse |
|---|--|-----|------------|------------|-----|---------------------------------|
| Structuration et fonctionnement du territoire | L'autoroute A77 a-t-elle : | | | | | |
| | 19- favorisé l'implantation de nouvelles entreprises en provenance de la région Ile-de-France ? | | | | | |
| | 20- facilité les relations entre votre commune et les autres communes situées le long du tracé ? | | | | | |
| | 21- facilité les déplacements domicile-travail de vos administrés ? | | | | | |
| | 22- facilité les déplacements pour motifs commerciaux et de loisirs de vos administrés ? | | | | | |

Bilan LOTI de l'autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire

- 2 -



| | Questions | Non | Plutôt Non | Plutôt Oui | Oui | Merci de préciser votre réponse |
|-------------------------|---|-----|------------|------------|-----|---------------------------------|
| Transports | 23- L'A77 a-t-elle amélioré l'accessibilité de votre commune ? | | | | | |
| | 24- L'A77 a-t-elle permis une diminution du trafic sur la RN7 ? | | | | | |
| | 25- L'A77 a-t-elle permis d'améliorer la sécurité pour les riverains de votre commune (accidents de la route) ? | | | | | |
| Démographie/ Population | 26- L'A77 a-t-elle contribué à rendre votre commune plus attractive pour de nouvelles populations ? | | | | | |
| | 27- L'A77 a-t-elle contribué à l'intensification de l'urbanisation dans votre commune ? | | | | | |
| | 28- L'A77 a-t-elle contribué à améliorer la qualité de vie des habitants de votre commune ? | | | | | |
| Foncier / Immobilier | 29- La construction de l'A 77 s'est-elle accompagnée d'une revalorisation du foncier et de l'immobilier ? | | | | | |
| Finances locales | 30- L'A77 a-t-elle généré des retombées fiscales importantes pour votre commune ? | | | | | |

3 – Stratégies d'accompagnement

| Questions | Non | Plutôt Non | Plutôt Oui | Oui | Merci de préciser votre réponse |
|--|-----|------------|------------|-----|---------------------------------|
| 31- Votre commune a-t-elle engagé avec ses propres moyens des actions de développement en relation avec l'autoroute A77 ? | | | | | |
| 32- Votre commune a-t-elle bénéficié d'appuis extérieurs (Département, Région, Etat, etc.) pour promouvoir un développement en relation avec l'autoroute A77 ? | | | | | |
| 33- Si oui, les mesures d'accompagnement mises en place se sont-elles révélées suffisantes et efficaces ? | | | | | |
| 34- L'A77 a-t-elle été l'occasion de projets entre votre commune et d'autres collectivités (intercommunalité, projets de territoires, réseaux de villes) ? | | | | | |
| 35- La desserte par A77 constitue-t-elle un élément important du développement de votre commune ? | | | | | |

Bilan LOTI de l'autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire

- 3 -



4 – Synthèse

| Questions | Non | Plutôt Non | Plutôt Oui | Oui | Merci de préciser votre réponse |
|---|-----|------------|------------|-----|---------------------------------|
| 36- L'autoroute A77 a-t-elle globalement généré des effets favorables sur votre commune ? | | | | | |
| 37- L'autoroute A77 a-t-elle globalement généré des effets défavorables sur votre commune ? | | | | | |
| 38- Les sections à 2x2 voies entre Cosne-sur-Loire et Nevers ont-elles joué un rôle dans le développement socio-économique de votre commune ? | | | | | |

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire.

Nous vous proposons d'indiquer, sur les pages qui suivent :

- les commentaires sur les thèmes listés dans le questionnaire, que vous n'auriez pas pu développer ci-dessus faute de place,
- votre avis sur tout autre thème qui n'aurait éventuellement pas été évoqué dans le questionnaire,
- votre avis sur les effets d'A77 sur d'autres territoires que votre commune.

Merci d'avance de bien vouloir renvoyer ce questionnaire avant le 13 janvier 2006, par télécopie (04 78 71 89 64, à l'attention de M. PIQUANT), ou à l'adresse ci-dessous * :

Maximilien PIQUANT
ISIS
78, rue de la Villette
69 425 - Lyon Cedex 03

* Si vous le souhaitez, vous pouvez répondre au questionnaire sous sa version informatique. Pour nous permettre de vous adresser le fichier, merci de nous envoyer votre adresse mël à l'adresse suivante : m.piquant@isis.tm.fr

Bilan LOTI de l'autoroute A77 Dordives / Cosne-sur-Loire

- 4 -



