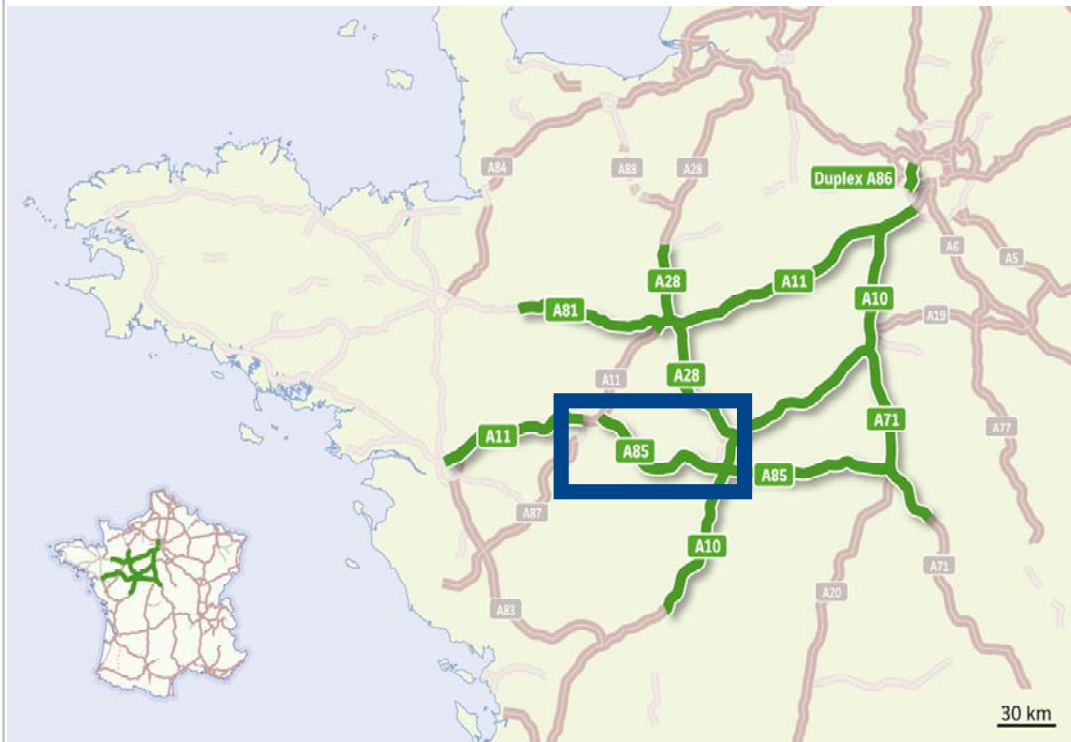


## Axe A85 Angers-Drue Bilan LOTI socio-économique

JUILLET 2012



### Volet territorial

Indice	Modifications	Emission	Contrôle
4	4ème version		

**Cofiroute**  
6-10 rue troyon  
92 316 Sèvres Cedex  
01 41 14 70 00  
[www.cofiroute.fr](http://www.cofiroute.fr)

 **egis** France  
Villes & Transports

**VINCI**   
AUTOROUTES

# Informations qualité du document

## Destinataires

Pour		Copie	
Nom	Service	Nom	Service
Cofiroute			

## Historique des modifications

Contrôle final	
Date	10-07-2012
Nom	PIQUANT
Signature	

Version	Date	Rédigé par	Contrôle externe	Modifications
1	24-05-2012	Maximilien PIQUANT	Guillaume LELORC'H	Oui
2	22-06-2012	Maximilien PIQUANT	Guillaume LELORC'H	Oui
3	28-06-2012	Maximilien PIQUANT	Guillaume LELORC'H	Oui
4	10-07-2012	Maximilien PIQUANT		

## Autres informations

Auteur	Maximilien PIQUANT
Confidentialité	Oui
Date de référence	10-07-2012
Nom de fichier	Bilan LOTI A85 Angers-Drueye - Rapport volet territoire V4.doc
Nom de fichier et emplacement	E:\42e3b4fdbde9c03cb26595\data\A. Affaires gagnées\Bilan LOTI A85\Bilans LOTI finaux A85\0 - Bilan final\Rapports principaux\Bilan LOTI A85 Angers-Drueye - Rapport volet territoire V4.doc
Référence	<b>A2 08047/01</b>
Statut document	V4
Titre du document	<b>Bilan LOTI A85 Angers - Drueye</b>
Type de document	<b>Volet territorial</b>

<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
Cadre réglementaire et objectifs du bilan LOTI .....	4
Présentation de l'axe A85 Angers-Druey.....	5
Historique et objectifs de l'aménagement.....	7
Aire d'étude .....	8
Méthodologie générale.....	10
<b>Ressenti des acteurs locaux .....</b>	<b>13</b>
Méthodologie du ressenti des acteurs locaux .....	13
Principales conclusions du ressenti des acteurs locaux .....	15
<b>Présentation générale des approfondissements .....</b>	<b>20</b>
<b>Aménagement et structuration du territoire .....</b>	<b>21</b>
Méthodologie .....	21
Rappel des effets attendus dans le dossier DUP – effets de l'A85 sur l'organisation des territoires.....	22
Effets de l'A85 sur l'organisation des territoires .....	23
Comparaison entre effets observés et effets attendus de l'A85 sur l'organisation des territoires.....	32
<b>Economie locale et tissu d'entreprises .....</b>	<b>33</b>
Méthodologie .....	33
Rappel des effets attendus dans le dossier DUP – effets de l'A85 sur l'économie locale et le tissu d'entreprises .....	33
Evolution de l'emploi et du tissu d'entreprises .....	36
Analyse des effets de l'A85.....	39
Comparaison entre effets observés et effets attendus de l'A85 sur le tissu d'entreprises ..	54
<b>Tourisme.....</b>	<b>58</b>
Méthodologie .....	58
Rappel des effets attendus dans le dossier DUP – effets de l'A85 sur le tourisme.....	58
Présentation de l'activité touristique .....	59
Effets de l'A85 sur le tourisme .....	67
Comparaison entre effets observés et effets attendus de l'A85 sur le tourisme .....	76
<b>Conclusion.....</b>	<b>78</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>80</b>
Annexe 1 – Données emplois salariés (source UNISTATIS) .....	80
Annexe 2 – Données sur les zones d'activités .....	81
Annexe 3 – Données de fréquentation touristique.....	82
<b>Table des figures.....</b>	<b>84</b>

# Introduction

## Cadre réglementaire et objectifs du bilan LOTI

---

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 prévoit que les grands projets d'infrastructures fassent l'objet, avant adoption définitive, d'une évaluation de leurs effets sur le plan économique et social, puis après réalisation, d'un bilan des résultats effectifs.

La circulaire du 15 décembre 1992, dite circulaire « Bianco », sur les grands projets d'infrastructure a élargi cette pratique du bilan au domaine de l'environnement.

A ce titre, la société COFIROUTE, concessionnaire de l'autoroute A85 Angers-Druey a fait réaliser le bilan des effets économiques et sociaux et le bilan environnemental de l'opération.

Conformément aux prescriptions du ministère en charge des transports, le Bilan des effets économiques et sociaux d'une opération « a pour premier objet de confronter la réalité aux prévisions, espérances et craintes exprimées dans l'évaluation initiale ».

Il s'agit donc, a posteriori, d'estimer qualitativement et si possible quantitativement les effets de l'opération dans les domaines économiques et sociaux. Puis de les rapprocher avec les prévisions qui avaient été formulées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (ci-après « dossier DUP »). Le Bilan vise enfin à expliquer les éventuels écarts constatés entre effets observés et effets prévus.

**Le Bilan des effets économiques et sociaux de l'autoroute A85 Angers-Druey est constitué de trois rapports :**

- Une synthèse,
- Le rapport sur les effets de l'opération en matière de déplacements et sur l'économie de l'opération,
- Le rapport sur les effets de l'opération sur les territoires.

**Le présent document constitue le dernier des rapports du Bilan des effets économiques et sociaux.**

# Présentation de l'axe A85 Angers-Drue

## Présentation générale

L'autoroute A85 relie Angers (A11) à Vierzon (A71). Elle a été aménagée progressivement, en 6 sections, sur une période de 10 ans (1997 à 2007). Elle assure, en partie, la liaison transversale entre la façade atlantique et l'est du pays.

Elle s'étend sur près de 220 km et traverse 3 départements (Maine et Loire, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher), voire 5 (Cher et Indre).

L'A85 se divise en 2 parties :

- Entre Angers et Drue (partie Ouest), mise en service de façon étalée dans le temps entre 1997 et 2007,
- Entre Drue et Vierzon (partie Est), mise en service de façon étalée dans le temps entre 2001 et 2008.

Ce bilan LOTI porte sur l'axe Angers-Drue de l'A85, d'une longueur de 95,4 km. Cet axe se raccorde :

- A l'ouest à l'A11 (commune de Corzé),
- A l'est sur le boulevard périphérique de Tours au droit de Joué-les-Tours.

Figure 1 : L'autoroute A85 Angers-Drue au sein du réseau routier national



Source : MEEDDM – DGITM/DIT/DRN – Août 2009

## Tracé de l'A85 Angers-Drue

L'autoroute A85, entre Angers et Drue, comprend 7 diffuseurs qui permettent de la relier au réseau routier existant (cf. Figure 2) :

- Beaufort-en-Vallée
- Longué-Jumelles
- Saumur
- Bourgueil
- Langeais
- Villedandry
- Azay-le-Rideau.

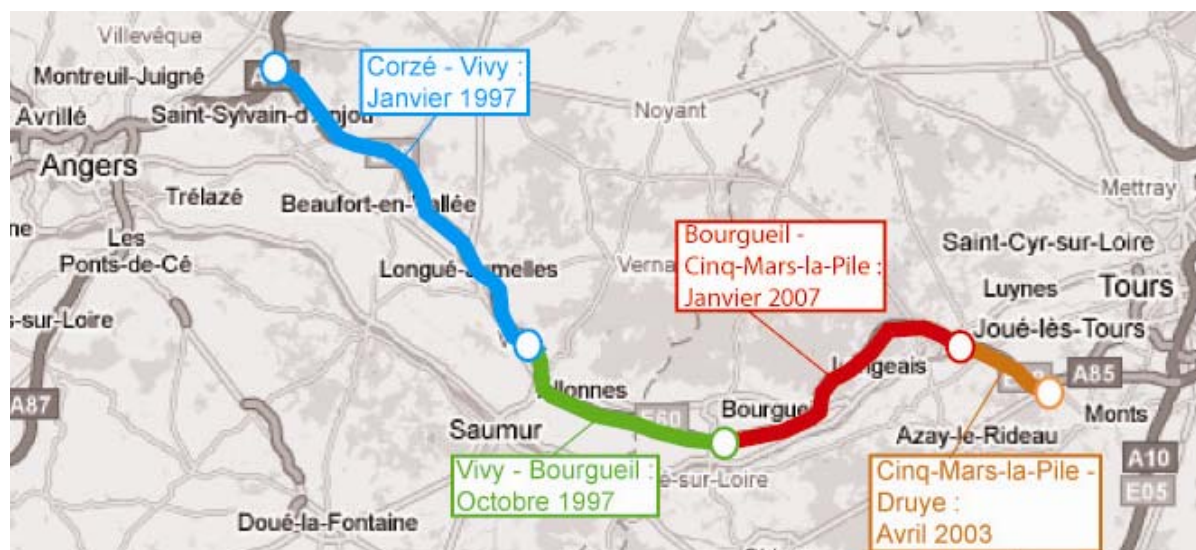
Les sections Langeais-Villedandry et Villedandry-Azay-le-Rideau sont hors péage.

Figure 2 : Extrait du réseau COFIROUTE





Figure 3 : Dates de mise en service de l'A85



Source : Egis

## Historique et objectifs de l'aménagement

### Historique de l'aménagement

**1975** : Etude de liaison autoroutière Angers-Tours

**1978** : Etude préliminaire complémentaire

**12 janvier 1984** : Décision ministérielle du parti d'aménagement de la liaison Angers-Tours (aménagement progressif en voie express à 2x2 voies)

**1984** : Etude complémentaire de comparaison des tracés en Val de Loire

**1985** : Etude fine du tracé en Val de Loire

**18 mars 1988** : Le Schéma Directeur Routier National approuvé par décret prévoit l'attribution du statut autoroutier à la liaison Angers-Tours

**17 novembre 1988** : Lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, décision de réaliser sous forme d'autoroute concédée la section Angers-Tours (Saint-Patrice)

**28 avril 1989** : Décision ministérielle d'aménagement.

### Objectifs de l'aménagement

Deux documents portent sur l'évaluation économique et sociale du projet d'autoroute Angers-Tours :

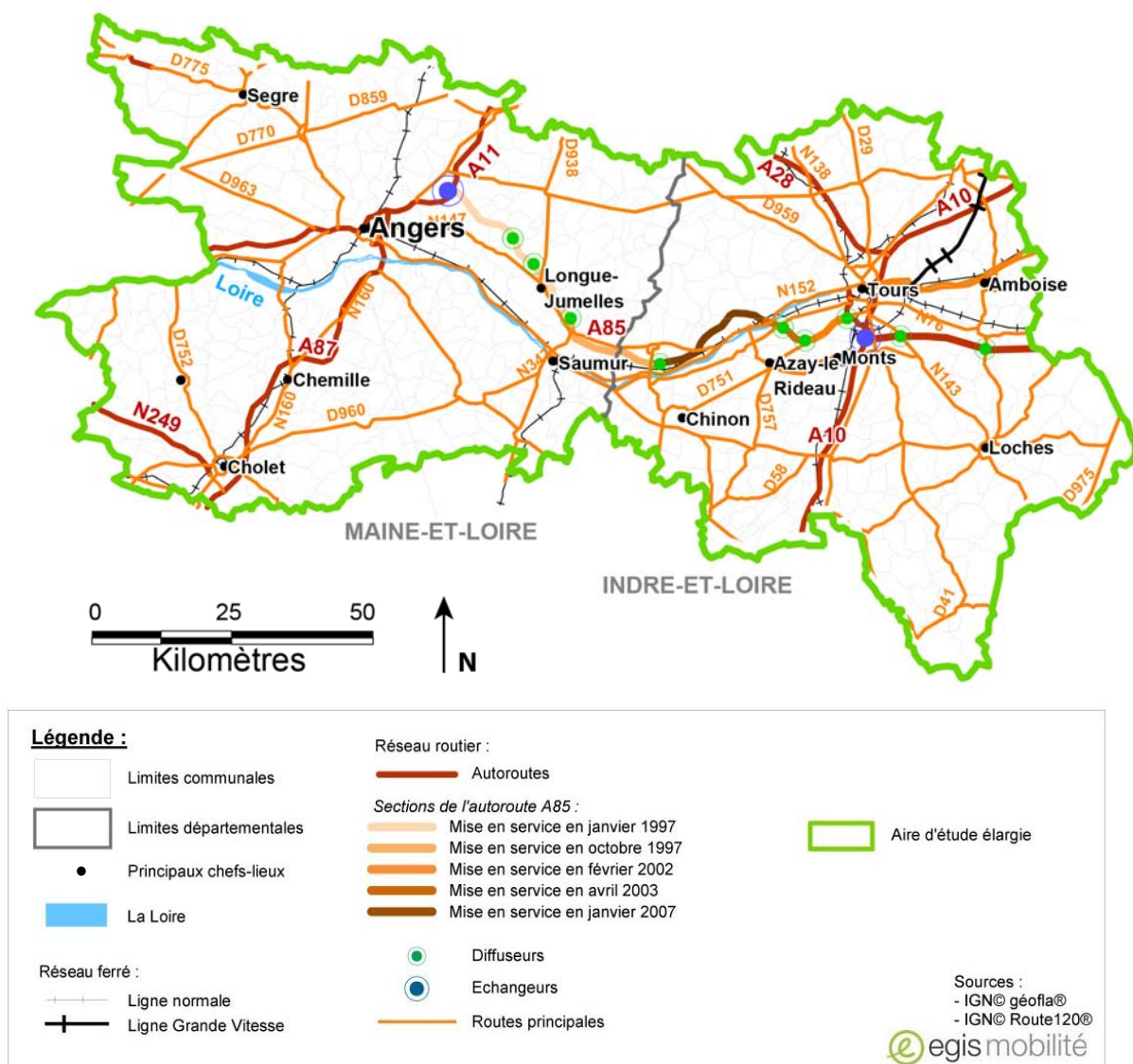
- Enquête Publique de Loire en Loire, Liaison Autoroutière entre Angers et Tours, CETE de l'Ouest, Date Inconnue,
- Liaison Angers-Tours, Evaluation Economique et Sociale, Annexe au Dossier d'Enquête, CETE de l'Ouest, Mai 1989.

Les objectifs de l'autoroute A85 mentionnés dans le dossier de la DUP étaient les suivants :

- Désenclaver les régions de la façade Atlantique Nord,
- Relier ces régions à celles des frontières Est et Sud-est du pays, si l'on prend en compte la section Tours-Vierzon qui se greffe à l'A20 (Paris-Clermont-Ferrand),
- Eviter toute traversée d'agglomération par les usagers en transit,
- Améliorer l'accessibilité à Angers et les conditions globales de circulations sur le réseau routier.

## Aire d'étude

Figure 4 : Aire d'étude du Bilan LOTI Angers-Drue





## Définition de l'aire d'étude

L'aire d'étude comprend deux départements, le Maine-et-Loire et l'Indre-et-Loire, situés respectivement en régions Pays-de-la-Loire et Centre.

Deux aires d'étude ont été définies (cf. Figure 4) :

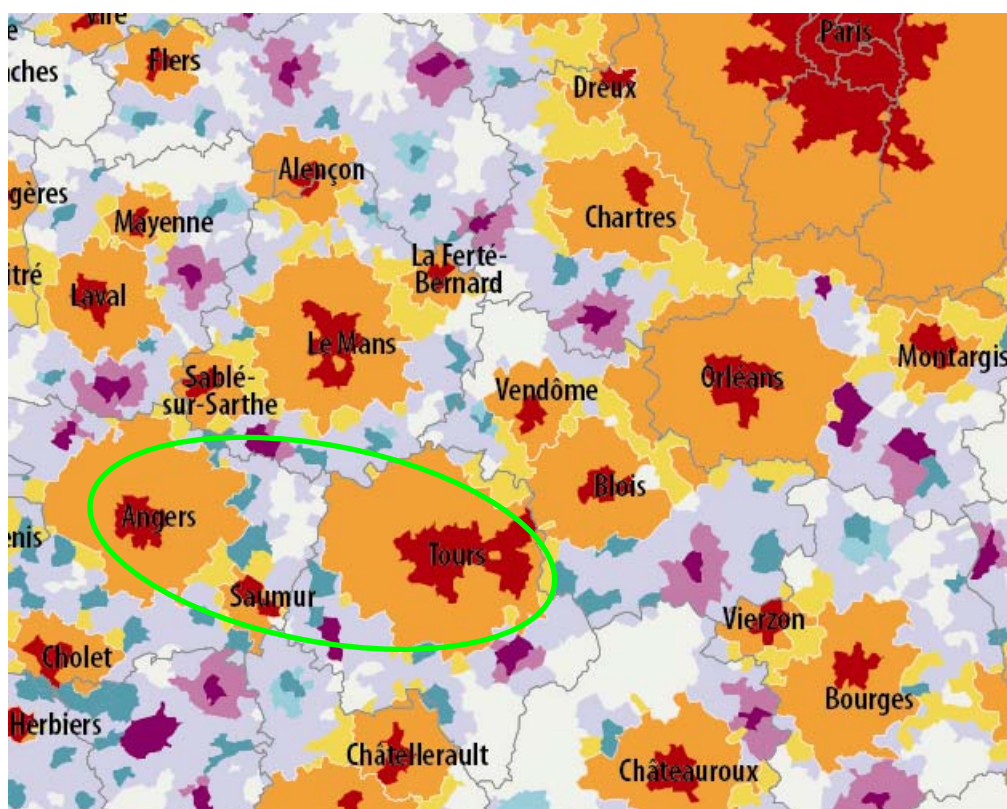
- **Une aire d'étude élargie**, qui comprend l'ensemble des communes des deux départements traversés par A85 Angers-Druey (Maine-et-Loire, Indre-et-Loire),
- **Une aire d'étude rapprochée**, se définissant par un périmètre variable selon le thème traité, qui intègre les communes proches de l'infrastructure et de ses voies routières d'accès.

## Principales caractéristiques géographiques

L'aire d'étude élargie se situe dans la partie ouest de l'Europe entre la façade atlantique à l'ouest, le Bassin Parisien au nord-est, et la mégalopole européenne à l'est. De manière générale, elle s'inscrit entre des territoires dont le dynamisme économique et démographique est important.

Au sein d'une Europe économique qui a tendance à s'élargir vers l'Est, l'aire d'étude peut paraître à certains égards excentrée par rapport à la dorsale européenne notamment.

Figure 5 : Les aires urbaines<sup>1</sup> au sein de l'aire d'étude en 2010



Source : INSEE, 2010

<sup>1</sup> « Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou des unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci » (Source : INSEE)

A l'échelle de la France, l'aire d'étude est structurée autour des unités urbaines de Tours (345 000 habitants en 2008), Angers (216 000 habitants), relayées par Saumur (30 000 habitants). Elle se situe entre la zone d'influence parisienne et le littoral atlantique, deux territoires dynamiques. Les grandes villes de l'aire d'étude vont donc subir des attractions parfois différentes :

- Tours, faisant partie de la zone d'influence parisienne, bénéficie du dynamisme francilien,
- Angers, déjà plus éloignée de la capitale et proche de Nantes, enregistre un phénomène d'attraction exercé par le littoral (croissance économique nantaise, proximité du port de Saint-Nazaire...)

Toutes deux sont néanmoins traversées par l'axe historique du Val de Loire.

*« Le système ligérien est très différent de celui de la Normandie ; il est même unique en son genre à l'échelle nationale. Il n'y a pas de hiérarchie apparente entre les villes qui le composent, mais une sorte de maillage associatif, avec des relations très équilibrées qui se croisent dans toutes les directions, comme Bourges-Tours ou Châteauroux-Orléans. Cette absence de rapport hiérarchique résulte bien entendu de la proximité parisienne et du fait que toutes les unités urbaines sont en relation directe avec la capitale ».*

Source : DAMETTE F., SCHEIBLING J., La France, Hachette supérieur, 1995.

## Méthodologie générale

---

### Organisation générale

L'analyse des effets de l'A85 Angers-Druey sur les territoires et l'économie locale a été réalisée en **deux phases** :

- **1<sup>ère</sup> phase : une évaluation du ressenti des acteurs locaux**, au moyen d'entretiens avec un échantillon d'acteurs institutionnels locaux (12) et d'une enquête auprès des EPCI traversés par l'A85 ou directement concernés. Cette évaluation a permis de définir quelques thèmes à approfondir.
- **2<sup>ème</sup> phase : la production d'approfondissements** sur quelques thèmes.

Le présent rapport présente les principaux résultats des analyses.

---

### Démarche

Les analyses propres à chacun des thèmes sont structurées de façon identique, à savoir :

- Une présentation de la méthodologie utilisée,
- Un rappel des effets attendus dans les dossiers DUP,
- Une étape de mesure ou d'estimation des effets de l'A85 Angers-Druey,
- Une étape de rapprochement entre effets observés et effets attendus de l'A85, avec explication des éventuels écarts identifiés.

---

## Sources d'informations

Plusieurs sources d'informations ont été exploitées :

- **Le point zéro que Cofiroute a fait réaliser en 2008-2009**, compte tenu du délai important qui s'écoulerait entre la date de production des études alimentant le dossier DUP et la dernière mise en service de l'A85. Cet état-zéro avait pour objectif de collecter des données et des informations sur le contexte socio-économique de l'opération peu avant la mise en service de la première section,
- **Un fonds documentaire** existant.
- **Les entretiens menés en face-à-face ou par téléphone avec :**
  - **Des acteurs institutionnels du territoire** (12, cf. liste ci-dessous), en lien avec les activités économiques (CCI, agences de développement), l'agriculture (Chambre d'Agriculture, DDAF), le tourisme (CDT), l'aménagement local (intercommunalités), etc,
  - **Des entreprises** ou établissements liés au tourisme (sites touristiques, hébergement), à l'industrie (dont les industries agro-alimentaires), à la logistique, etc.

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

- Comment ont évolué les territoires ?
  - Quels en sont les facteurs explicatifs ? Quel a été le rôle de l'A85 dans ces évolutions ?
- **Une enquête postale**, portant sur le ressenti des effets de l'A85, menée auprès des EPCI traversés par A85. 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,...

**Egis France et Cofiroute remercient les acteurs institutionnels, les entreprises, les commerçants, les représentants de sites touristiques pour leur accueil et leur contribution à la réalisation du présent Bilan LOTI.**

- Des bases de données statistiques, notamment en provenance : de l'INSEE, de l'UNEDIC, du ministère de l'Équipement, des Conseils Généraux, des organismes d'observation, etc.

Certains thèmes ont nécessité des sources supplémentaires et spécifiques. Une liste de ces sources est présentée dans l'introduction de chaque approfondissement.

---

## Limites méthodologiques

De l'analyse des effets de l'A85 Angers-Druey sur le territoire et l'économie locale découlent **plusieurs observations** qui méritent d'être rappelées, en préalable à la présentation du ressenti des acteurs :

### **1/ Contexte méthodologique**

La problématique de l'évaluation, et a fortiori de l'évaluation quantitative des effets territoriaux des autoroutes est complexe.

Une infrastructure de transport s'inscrit dans un territoire qui a sa propre histoire, sa structure, son fonctionnement, ses dynamiques.

L'évaluation qualitative, reposant sur la conduite d'entretiens auprès d'acteurs du territoire, est parfois jugée comme subjective. Elle constitue cependant un préalable efficace en vue de recueillir le ressenti des acteurs quant aux effets de l'infrastructure. L'évaluation qualitative demande à être complétée par des approfondissements sur des thèmes à enjeux, à partir de bases de données quantifiées ou cartographiées et de cas concrets.

## **2/ Contexte temporel du Bilan LOTI**

Le Bilan LOTI de l'autoroute A85 Angers-Drue est produit 4 après la mise en service complète de l'axe qui a eu lieu en 2007. Ce pas de temps est insuffisant pour évaluer certains effets socio-économiques de la mise en service de l'autoroute, notamment en matière d'aménagement du territoire. La crise économique qui sévit depuis 2008 a de surcroît ralenti, stoppé ou pénalisé le développement des territoires traversés.

## **3/ Contexte spécifique à l'A85**

La mise en service de l'A85 Angers-Drue en plusieurs phases, avec étalement sur une dizaine d'années, constitue également une limite (cf. carte de l'aire d'étude).

Les effets potentiels de l'aménagement peuvent être dilués dans le temps. Les données disponibles uniquement à certaines périodes ne coïncident pas systématiquement avec les dates de mise en service des sections de l'A85.

## **4/ Contexte territorial du Bilan LOTI**

L'axe A85 Angers-Drue traverse un espace situé entre la zone d'influence parisienne et le littoral atlantique, deux territoires dynamiques. Les grandes villes de cet espace vont donc subir des attractions parfois différentes :

- Tours, faisant partie de la zone d'influence parisienne, bénéficie du dynamisme francilien,
- Angers enregistre un phénomène d'attraction exercé par le littoral.

Ainsi, l'espace traversé par cet axe de l'A85 est avant tout un espace intermédiaire.

**De ce constat résultent des effets socio-économiques de la mise en service de l'A85 Angers-Drue souvent ténus ou complexes à évaluer.**

**Important :** les effets de l'autoroute sur les territoires sont généralement plus importants dans les espaces desservis par des diffuseurs autoroutiers (entrées et sorties d'autoroutes). Les effets peuvent également être plus soutenus lorsque ces diffuseurs sont positionnés à proximité d'un échangeur autoroutier (croisement d'autoroutes). Afin de distinguer ces situations, il est fait régulièrement références aux territoires suivants :

- Les territoires proches des diffuseurs, c'est-à-dire positionnés à proximité des entrées et sorties d'autoroutes,
- Les territoires proches des échangeurs, c'est-à-dire positionnés à proximité des nœuds autoroutiers et de leurs diffuseurs les plus proches.

# Ressenti des acteurs locaux

## Méthodologie du ressenti des acteurs locaux

---

### Méthodologie générale

L'objectif général de l'analyse sur le ressenti des acteurs est le suivant :

- Contribuer à la réalisation du bilan simplifié sur le thème du ressenti des acteurs institutionnels locaux,
- Préparer la décision de Cofiroute sur la définition des thèmes à approfondir.

Les analyses présentées dans ce chapitre constituent les principales conclusions issues de la démarche.

Cette évaluation du ressenti des acteurs locaux s'appuie sur deux sources d'informations majeures :

- La conduite d'une enquête postale auprès des EPCI traversés par l'A85,
- La réalisation d'une série d'entretiens en face-à-face (12) avec des acteurs institutionnels locaux et avec quelques acteurs économiques ciblés.

---

### Enquête postale

L'objectif de l'enquête postale est de disposer de résultats objectifs issus d'une démarche systématique. **Il s'agit de mettre en évidence les effets du projet ressentis par les représentants des EPCI traversés par l'A85.**

Chacun des EPCI retenus comme cible a été interrogé à propos des conditions de déplacements et des aspects économiques et sociaux.

Sur les 11 questionnaires envoyés, 7 ont été retournés, **soit un taux de réponse de 64%** (cf. Figure 7).

Les analyses des enquêtes postales font l'objet de rapports à part.

---

### Entretiens en face-à-face

**Une série d'entretiens (12) a été réalisée avec un échantillon d'acteurs institutionnels, politiques et économiques du territoire desservi par l'autoroute A85 Angers-Druey (cf. Figure 6).**

L'objectif de la démarche était de cerner les principaux effets de l'aménagement de l'A85, et de recueillir les éléments d'analyses en vue d'alimenter les approfondissements.

Les entretiens ont porté sur les points suivants :

- Comment a évolué la situation socio-économique de l'aire d'étude depuis les mises en service successives de l'A85 ? Quels sont les facteurs explicatifs de cette évolution ?
- Que peut-on imputer de cette évolution à l'A85 ?
- Quels sont les écarts observés entre les effets attendus de l'autoroute lors d'enquête préalable à la DUP et les effets constatés ? Comment les expliquer ?



**Figure 6 : Listes des entretiens réalisés et coordonnées des acteurs socio-économiques**

<b>Organisme</b>	<b>Interlocuteur</b>	<b>Fonction</b>
<b>Communauté d'Agglomération Tours Plus</b>	Mme SECHERET	Chef du Service Développement Economique
<b>Angers Loire Développement</b>	Mme GUILLAUMET	Adjointe de direction
<b>Conseil Général du Maine-et-Loire</b>	Mme LAMY	Développement Economique
<b>Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement</b>	Mme MORON	Planification territoriale - Habitat - SCOT
<b>Chambre de Commerce et d'Industrie de Touraine</b>	M. CHAMBERT	Développement Economique
<b>Comité Départemental du Tourisme du Maine-et-Loire</b>	M. CHARBONNEAU	Développement - Aménagement - Etudes
<b>Chambre de Commerce et d'Industrie Maine-et-Loire</b>	M. RANCHOUX Mme SEPTANS	Directeur Amt du Territoire Chargée de mission
<b>Chambre d'Agriculture du Maine-et-Loire</b>	M. JAULIN M BOUCAULT	Responsable Département Aménagement Responsable Adjoint
<b>Chambre d'Agriculture de l'Indre-et-Loire</b>	M. FROGER	Service Aménagement Economie Agricole
<b>Norbert Dentressangle</b>	M. ANTIER	Responsable du site
<b>Ikéa</b>	Mme MORIN	Directrice
<b>Université François-Rabelais de Tours</b>	M. BAPTISTE	Chargé de la Mobilité

# Principales conclusions du ressenti des acteurs locaux

## Ressenti des acteurs ayant une vision globale des effets socio-économiques d'A85

Les acteurs du territoire rencontrés dans le cadre d'entretiens en face-à-face considèrent que les effets de l'A85 Angers-Druey ont été globalement favorables. C'est d'autant plus net en matière de zones d'activités, de tissu d'entreprises, tourisme, accessibilité, structuration et aménagement du territoire (cf. Figure 8).

De la même façon, 5 EPCI sur 7 ayant répondu à l'enquête estiment que l'autoroute a généré des effets favorables sur leur territoire (cf. Figure 9).

Mise à part la Communauté de Communes du Val de l'Indre qui ne se prononce pas, 6 des 7 EPCI enquêtés déclarent que l'A85 Angers-Druey correspond à leurs attentes initiales.

Figure 7 : Carte de localisation des EPCI enquêtés

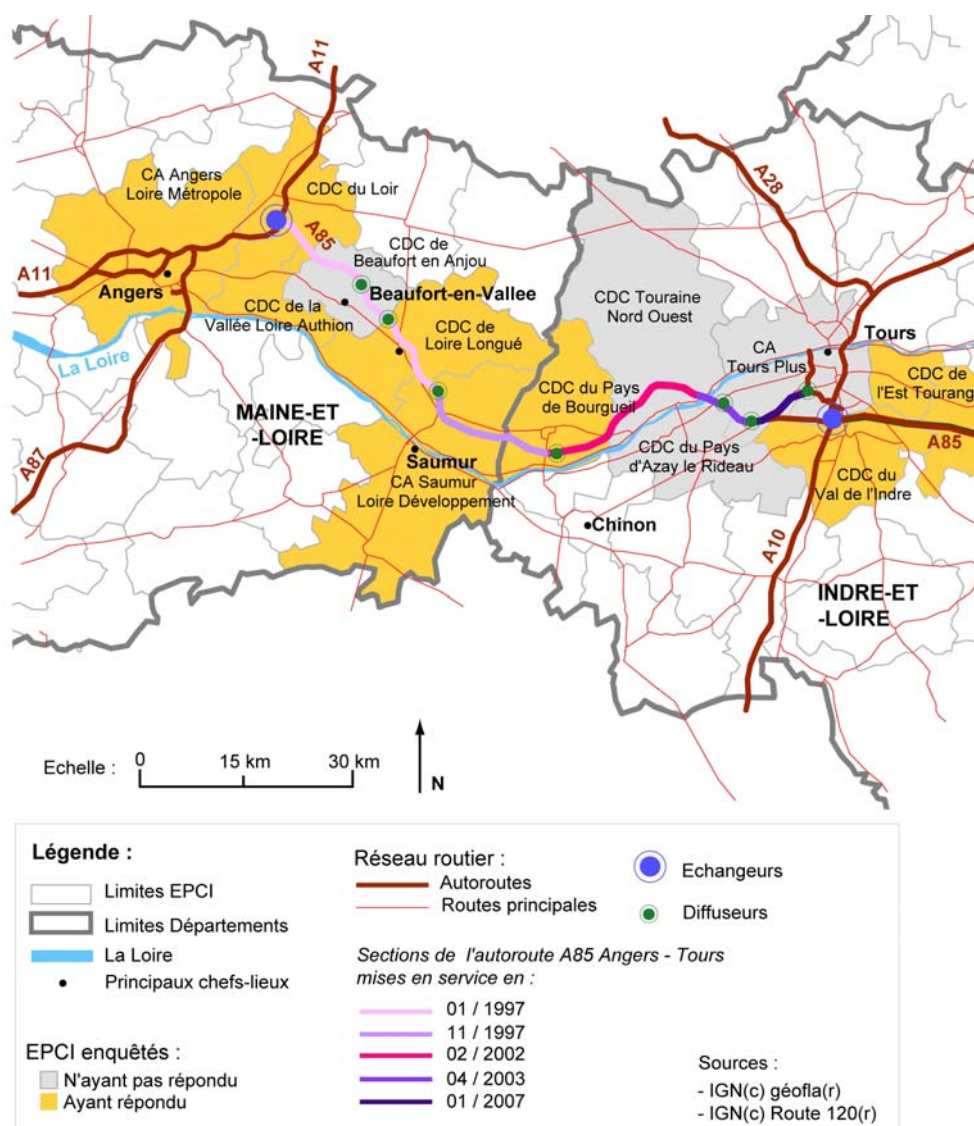
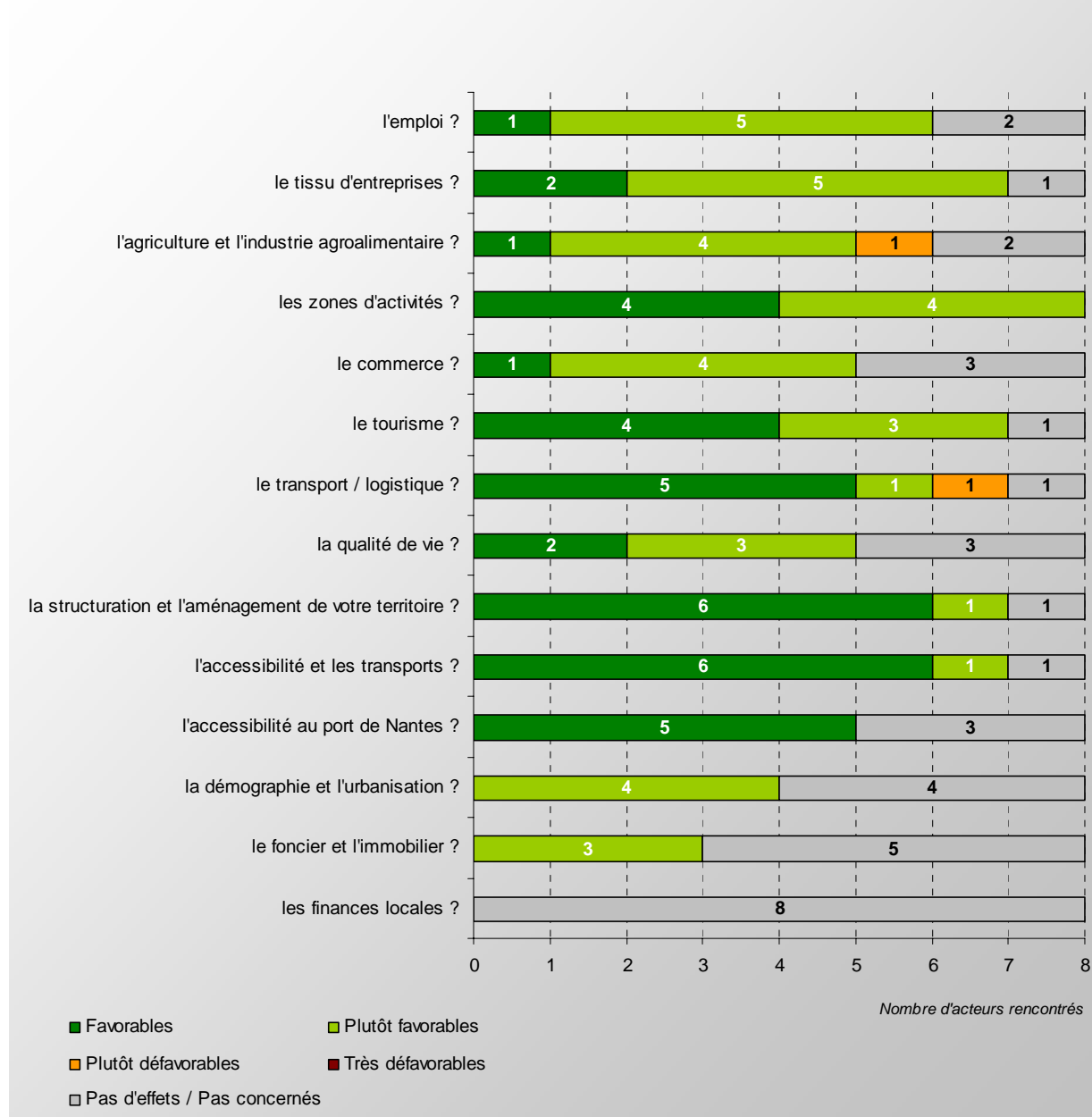


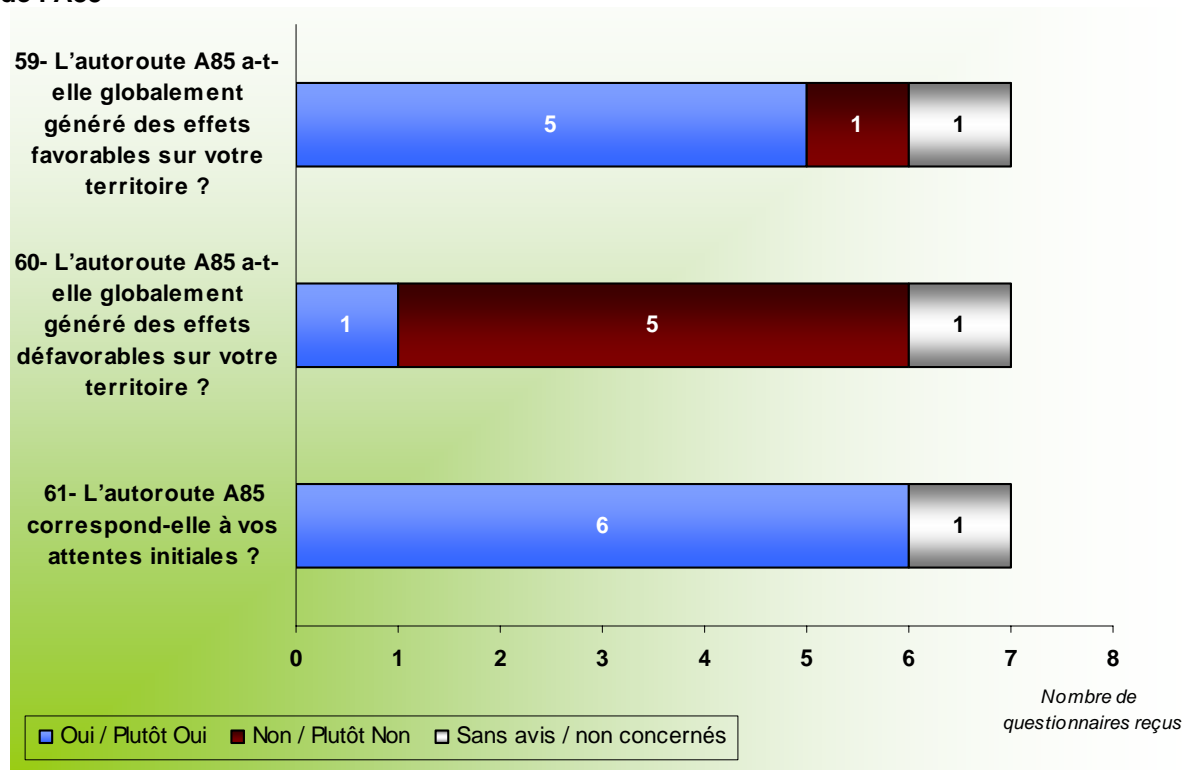
Figure 8 : Exploitation graphique des entretiens auprès des acteurs du territoire

Quels effets a eu l'A85 Angers-Tours sur :



Source : Egis, Entretiens auprès des acteurs du territoire

**Figure 9 : Exploitation graphique de l'enquête postale auprès des EPCI – synthèse des effets de l'A85**



Source : Egis, Enquête Postale auprès des EPCI traversés par A85 Angers-Druey

## Ressenti par thèmes

### **Organisation de l'espace et aménagement du territoire**

#### **La mise en service de l'A85 Angers-Druey a entraîné :**

- **Une amélioration de l'accessibilité des territoires**

Pratiquement tous les EPCI enquêtés par voie postale (6 sur 7) rapportent que l'A85 améliore l'accessibilité de leur territoire.

L'A85, précise la CA Tours Plus, est venue compléter le réseau autoroutier irriguant Tours en offrant une meilleure accessibilité vers l'ouest de la France et la vallée du Rhône. Pour Angers Loire Métropole, la mise en service de l'A85 est une porte ouverte sur la vallée du Rhône et le sud-est de la France.

- **Davantage de relations entre territoires**

La diminution des temps de parcours induite par la mise en service de l'A85 entre Angers et Druey facilite les relations voire les collaborations entre territoires.

C'est le cas entre Angers et Tours dans le cadre du réseau de villes.

La Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement entretient des relations avec les deux départements de Maine-et-Loire et Indre-et-Loire dont elle se trouve frontalière. Les relations avec Angers, nombreuses, se sont accrues. D'après les acteurs du territoire rencontrés, depuis la mise en service complète de l'autoroute, Saumur a davantage de relations vers Tours.

A préciser que l'A85 semble avoir accru le poids économique des grandes agglomérations, et joué un rôle en matière de polarisation des territoires. Parallèlement elle aurait permis une amélioration du poids socio-économique des territoires des EPCI au sein de l'axe Angers-Tours.

- **Des effets limités et localisés sur le foncier et l'immobilier**

On assiste au développement d'importantes zones de construction jusqu'à une trentaine de kilomètre d'Angers. Des néo-ruraux achètent un certain nombre de résidences auparavant agricoles et situées au sud de Tours et du périphérique.

Ces dynamiques résultent du processus d'étalement urbain en périphérie des agglomérations, et le long des principaux axes de communication. Elles se traduisent par des conflits d'usage de l'espace entre agriculture, habitat et activités économiques.

Selon les acteurs du territoire rencontrés, le phénomène de périurbanisation enregistré à proximité de l'A85 Angers-Drue n'est pas une résultante de l'existence de l'autoroute.

Un bémol cependant, la Chambre d'Agriculture d'Indre-et-Loire précise que « sur Langeais, l'A85, surtout hors péage, a entraîné une pression foncière au travers de l'implantation de population travaillant dans l'agglomération tourangelles. »

- **Des effets généraux sur la population et l'urbanisation**

Plus de la moitié des EPCI enquêtés estime que l'A85 a contribué à :

- rendre leur territoire plus attractif pour de nouvelles populations,
- intensifier l'urbanisation de leur territoire,
- améliorer la qualité de vie de leurs habitants.

### **Développement économique général**

La mise en service de l'A85 Angers-Drue a entraîné :

- **Des effets « plutôt favorables » en matière d'emploi**

Selon une majorité d'acteurs, les créations d'emplois concernent avant tout les zones d'activités nouvelles (ZA de la Ronde sur la CA Saumur Loire Développement, ZA Anjou Actiparc sur la Communauté de Communes de Loire-Longué).

- **Des effets mesurés sur le tissu de zones d'activités, à savoir :**

- La création de nouvelles zones d'activités.  
Angers Loire Métropole et la Communauté de Communes de la Sarthe portent le projet de développement du Parc d'Activité Angers Macé (300 ha supplémentaires). Ce projet résulte véritablement de l'arrivée de l'A85 et de la proximité de l'aéroport d'Angers-Marcé.
- Le développement de zones d'activités existantes :  
Dans le Saumurois, sur la commune d'Allonnes, la ZA de la Ronde, inscrite au label Anjou Actiparc, représente l'une des potentialités de développement du territoire de Saumur. Autre exemple, les zones d'activités Anjou Actiparc situées sur les territoires proches du diffuseur de Corzé, avec le carrefour A11/A85 et la proximité d'A87, connaissent un développement important. La ZA de Longué-Jumelles, construite en 1995 en lien avec la mise en service de la 1ère section de l'A85 et visible depuis celle-ci, accueille des entreprises s'appuyant sur un accès autoroutier direct. (exemple : ATM produisant des aliments pour animaux).



Le Conseil général du Maine-et-Loire précise que si la mise en service de l'A85 a facilité l'implantation de ZA, ceci n'est pas suffisant pour que des entreprises viennent s'y installer.

- **Des effets faibles mais globalement favorables sur le tissu d'entreprises**

La majorité des EPCI situés à proximité de l'A85 ont enregistré des effets favorables voire très favorables de l'autoroute sur le développement du tissu d'entreprises, à savoir :

- Un renforcement de l'économie locale,
- L'attraction de nouvelles entreprises,
- Une extension des aires de marchés.

L'autoroute A85 a aussi renforcé l'image des entreprises implantées sur les ZA.

**Développement  
économique –  
approche par  
activités**

- **Des effets limités mais plutôt favorables de l'A85 Angers-Druey sur l'agriculture et sur les IAA, à savoir :**

- Des procédures de remembrements ayant débouché sur des agrandissements d'exploitations, les rendant plus compétitives.
- Des effets sur les choix d'implantation ou sur l'activité des industries ou filières agroalimentaires globalement favorables ; par exemple sur la Communauté de Commune de Loire-Longué, une IAA est venue s'implanter en raison de la proximité de l'autoroute.

- **Des effets limités sur le commerce**

Le long de la RD parallèle à l'autoroute, les acteurs du territoire n'ont pas relevé de diminution du nombre de commerces.

Pour les principales agglomérations (Angers, Tours), l'A85 a entraîné un élargissement des aires de chalandises commerciales. En guise d'exemple, pour la direction d'IKEA Tours, l'ouverture de l'A85 joue probablement un rôle sur l'accessibilité de sa clientèle.

- **L'A85, nouvelle opportunité de développement de la logistique**

L'A85 offre une liaison autoroutière transversale intéressante pour les liaisons est-ouest. Complétant le maillage autoroutier préexistant, elle constitue un axe structurant en matière de logistique.

L'A85 a été un élément déterminant dans le choix de la société de transport Norbert Dentressangle Ouest (TND Ouest) de localisation de son nouveau site à Parçay-Meslay, au croisement A10 – A28 - A85. Cette société de transport génère des flux importants vers la région sud-est (Lyon, Clermont-Ferrand) et l'Italie. Pour elle la présence de l'A85 est un atout indéniable.

- **Une augmentation de la fréquentation touristique, notamment en Maine-et-Loire**

La mise en service de l'A85 a permis d'améliorer l'accessibilité du territoire et de promouvoir un changement d'image des territoires traversés

En ce sens, permettant à la clientèle de venir plus facilement, l'A85 se présente comme un vecteur de développement de l'activité touristique, en particulier dans le département du Maine-et-Loire.

L'A85 a permis l'augmentation de la fréquentation des sites et des hébergements touristiques ainsi que le développement du tourisme de courts séjours ou de week-ends. C'est notamment le cas sur Saumur.

# Présentation générale des approfondissements

---

**Il s'agit de comparer les effets attendus dans le dossier DUP aux effets constatés suite à la mise en service de l'A85 Angers-Druey.**

On distinguera deux types de thèmes :

- Ceux traités dans le dossier DUP qui ne nécessiteront a priori pas d'approfondissements. L'analyse s'appuiera exclusivement sur le ressenti des acteurs.
- Ceux traités dans le dossier DUP qui nécessiteront des approfondissements, à l'issue du choix effectué au terme de l'analyse du ressenti des acteurs ; ils font l'objet des précisions méthodologiques ci-dessous.

Les approfondissements visent à aller plus loin que le simple ressenti des acteurs. S'en tenir au ressenti des acteurs serait réducteur.

**Trois grands thèmes ont fait l'objet d'approfondissements :**

- Aménagement et structuration du territoire,
- Tissu économique,
- Tourisme.

Les approfondissements s'appuient sur :

- **L'exploitation des travaux réalisés dans le cadre du Point zéro et du point intermédiaire,**
- **L'exploitation des travaux réalisés dans le cadre de l'analyse du ressenti des acteurs**, notamment la série d'entretiens auprès d'acteurs du territoire (institutionnels, économiques, politiques),
- **L'exploitation de données, rapports, études et statistiques** collectés lors du bilan simplifié,
- **Une analyse documentaire,**
- **Des traitements de données et une exploitation bibliographique complémentaire** indispensable à la bonne conduite de la mission,
- **Un dispositif cartographique,**
- **La conduite d'entretiens complémentaires** (une vingtaine) avec un échantillon pertinent d'acteurs du territoire (essentiellement par téléphone).

# Aménagement et structuration du territoire

## Méthodologie

---

### Méthodologie générale

L'analyse des effets de l'A85 sur l'aménagement du territoire repose sur :

- Les entretiens menés avec les acteurs du territoire pour alimenter la compréhension du ressenti des acteurs,
- L'exploitation de la bibliographie existante,
- L'enquête postale menée auprès des EPCI,
- La réalisation de cartographies d'accessibilité routière en véhicule léger à partir des centres-villes de 2 pôles :
  - Angers,
  - Tours.

Pour chacun de ces pôles, deux cartes ont été réalisées :

- Une carte en situation 2008 sans A85 Angers-Drueye,
- Une carte en situation 2008 avec A85 Angers-Drueye.

Les cartes ont été réalisées sous SIG (MapInfo, module Chronomap), à partir du réseau IGN Route 120® en 2008.

Les cartes ont été produites en considérant l'axe Drueye-Vierzon aménagé.

La sélection des itinéraires utilisés pour la définition des isochrones est réalisée selon les temps de parcours les plus faibles de centres-villes à centres-villes.

Les temps de parcours considérés sont de centres-villes à centres-villes, et donc différents de ceux pris en compte dans le dossier DUP.

Pour la comparaison des temps de parcours constatés avec ceux de la DUP, le lecteur se reportera au rapport relatif au volet transport.

# Rappel des effets attendus dans le dossier DUP – effets de l'A85 sur l'organisation des territoires

La thématique des effets de l'A85 sur l'organisation des territoires n'a pas été abordée dans le dossier DUP.

Seules les problématiques d'urbanisation et de cadre de vie ont été traitées ; voir ci-dessous.

Le rappel des effets attendus de l'A85 repose sur la citation du dossier DUP.

---

## Urbanisation et cadre de vie

« L'aménagement sera de nature à développer l'urbanisation :

- Par l'industrialisation qu'il suscitera, plus particulièrement près des villes en cas de choix de tracé Nord,
- Par l'accueil des populations que ce développement nécessitera ».

« En toute hypothèse, il faut prévoir un renforcement du poids des agglomérations de Tours et d'Angers. Le tracé permettra un développement de part et d'autre de l'aménagement dans la mesure où il desservira un secteur économiquement avancé qui, de ce fait, garantira les implantations industrielles et commerciales ».

« Par le report de trafic qu'il engendrera, l'aménagement bénéficiera aux populations riveraines des axes actuels qui gagneront en tranquillité et en qualité de vie. Le tracé prélèvera au maximum le trafic de transit de la Levée de Loire, voie touristique par excellence où les promeneurs pourront alors se déplacer plus librement ».

# Effets de l'A85 sur l'organisation des territoires

## Une amélioration de l'accessibilité des territoires

La mise en service de l'A85 a entraîné une réduction des temps de parcours de centres-villes à centres-villes.

### Accessibilité depuis Angers

Depuis Angers, grâce à l'A85 Angers-Druey, l'accessibilité à Saumur ((gain de temps de 17 minutes) et à Tours (gain de temps de 37 minutes) est nettement améliorée (cf. Figure 13).

**Figure 10 : Accessibilité depuis Angers, avec et sans A85 (section Angers-Druey)**

	Tours	Saumur
Sans A85 Angers-Druey	1h50	0h57
Avec A85 Angers-Druey	1h13	0h40
Gain de temps	0h37	0h17

Source : ChronoVia

### Accessibilité depuis Saumur

D'une manière générale, Saumur se positionne à 43 kilomètres d'Angers et 77 kilomètres de Tours.

Grâce à l'A85 Angers-Druey, le temps de parcours Saumur-Angers passe de 0h57 à 0h40, et le temps de parcours Saumur-Tours de 1h19 à 0h50.

**Figure 11 : Accessibilité depuis Saumur, avec et sans A85 (section Angers-Druey)**

	Angers	Tours
Sans A85 Angers-Druey	0h57	01h19
Avec A85 Angers-Druey	0h40	0h50
Gain de temps	0h17	0h29

Source : ChronoVia

### Accessibilité depuis Tours

Les temps de parcours ont pu être réduits de 37 minutes entre Tours et Angers et de 29 minutes entre Tours et Saumur grâce à la mise en service de l'A85 Angers-Druey (cf. Figure 14).

**Figure 12 : Accessibilité depuis Tours, avec et sans A85 (section Angers-Druey)**

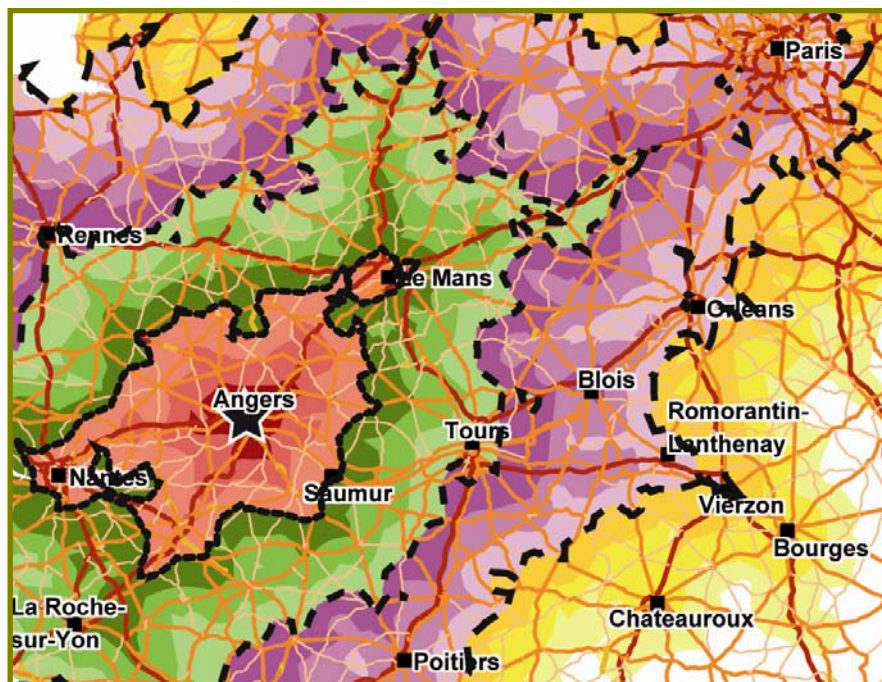
	Angers	Saumur
Sans A85 Angers-Druey	1h50	1h19
Avec A85 Angers-Druey	1h13	0h50
Gain de temps	0h37	0h29

Source : ChronoVia



Figure 13 : Cartes d'accessibilité d'Angers avec et sans l'autoroute A85 Angers-Drue

#### Sans A85 Angers-Drue



#### Avec A85 Angers-Drue

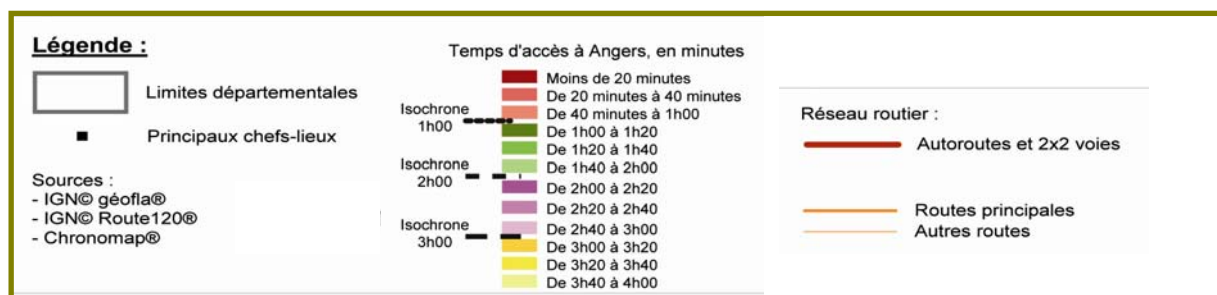
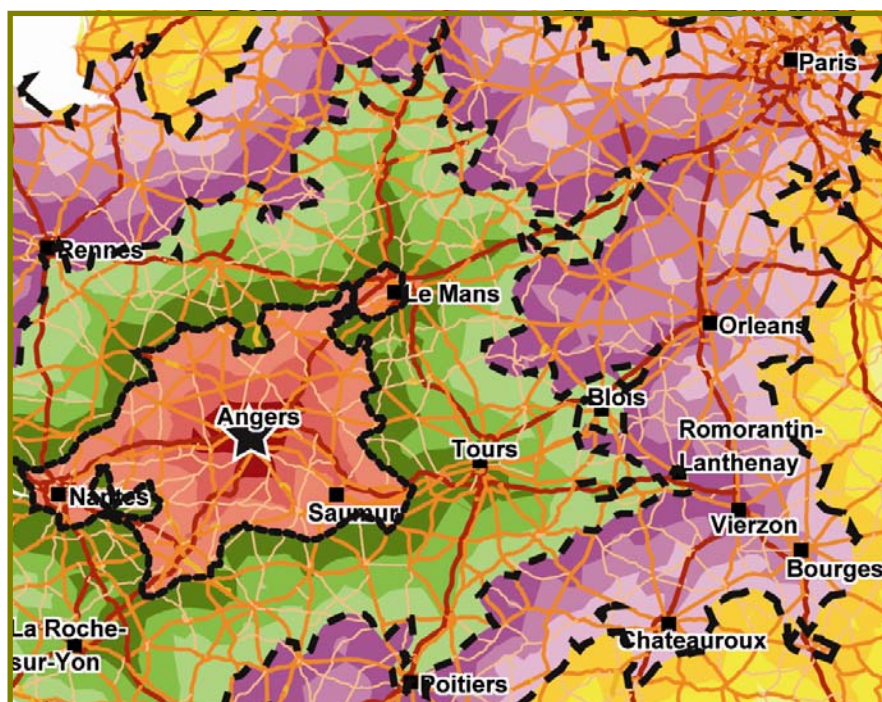
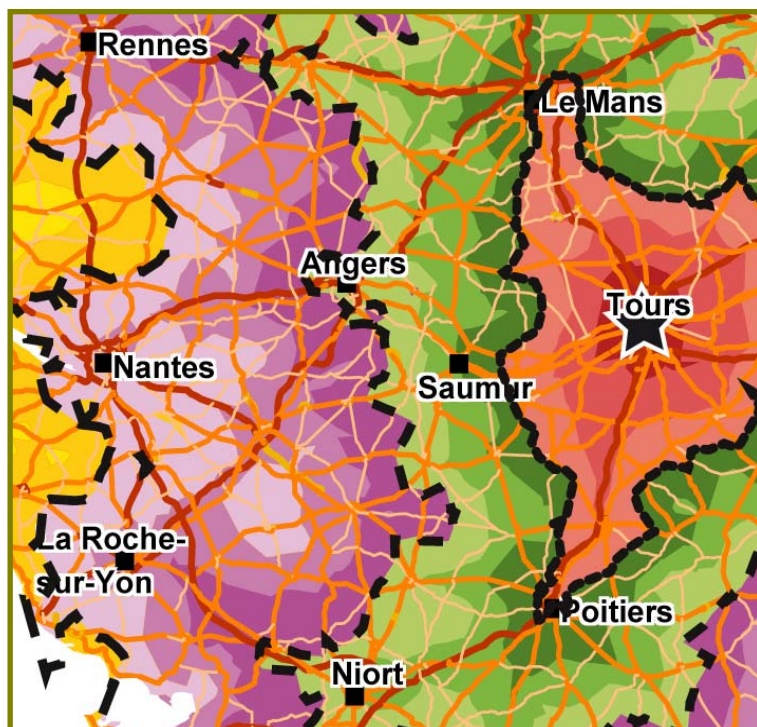


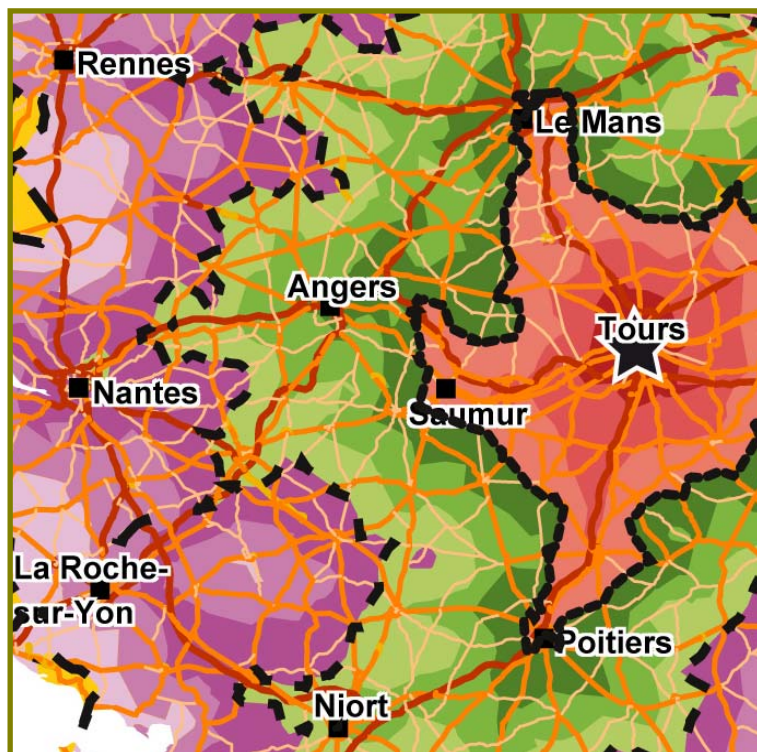


Figure 14 : Cartes d'accessibilité de Tours avec et sans l'autoroute A85 Angers-Drueye

#### Sans A85 Angers-Drueye



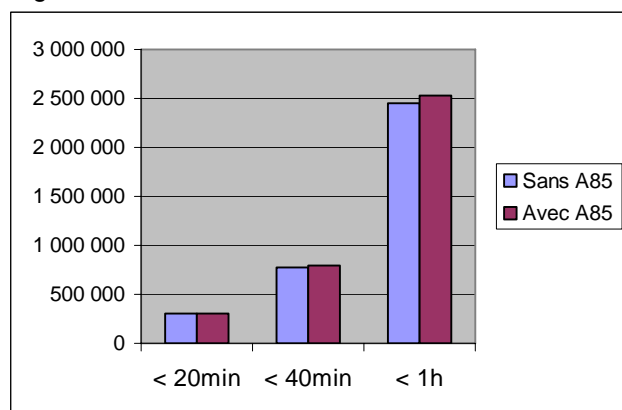
#### Avec A85 Angers-Drueye



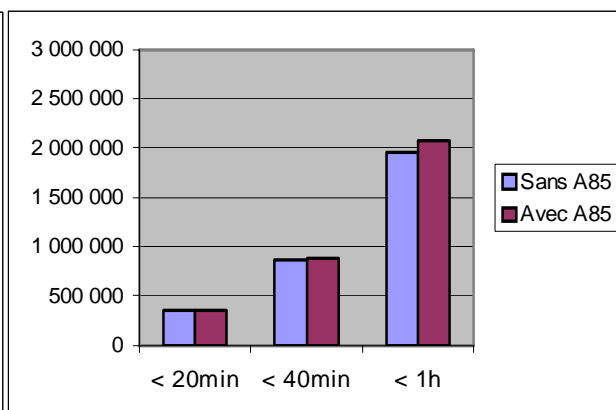
**Figure 15 : Aires d'attraction d'Angers et Tours sans / avec A85**

Population 2008 résidant à moins de 1 heure des centres-villes (sans / avec A85) :

Angers

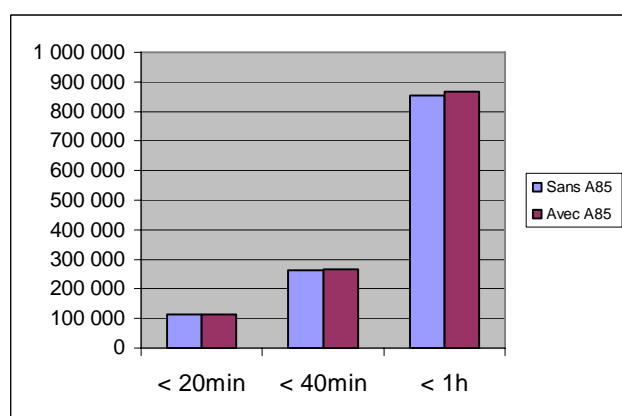


Tours

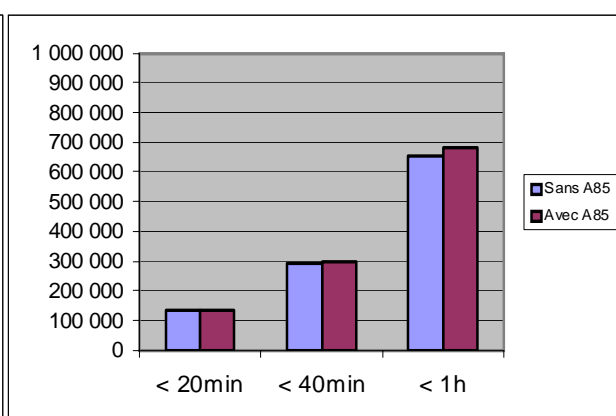


Emplois salariés du privé 2010 situés à moins de 1 heure des centres-villes (sans / avec A85) :

Angers



Tours



Source : EGIS, à partir des données UNEDIC

**L'amélioration de l'accessibilité autoroutière grâce à l'A85 permet un renforcement des aires d'attraction des agglomérations d'Angers et plus encore de Tours**, en particulier pour l'isochrone 40-60 minutes (cf. Figures 13 et 14). Avec la mise en service de l'A85 Angers-Druey, Saumur est accessible en moins d'une heure tant depuis Tours que depuis Angers.

2,526 millions d'habitants résident dans un rayon d'une heure autour d'Angers. Les gains d'accessibilité induits par l'A85 permettent à 72 000 habitants supplémentaires d'accéder à Angers en moins d'une heure.

On dénombre 867 000 emplois salariés du privé dans un rayon d'une heure autour d'Angers. C'est 13 600 emplois de plus par rapport à l'accessibilité sans A85.

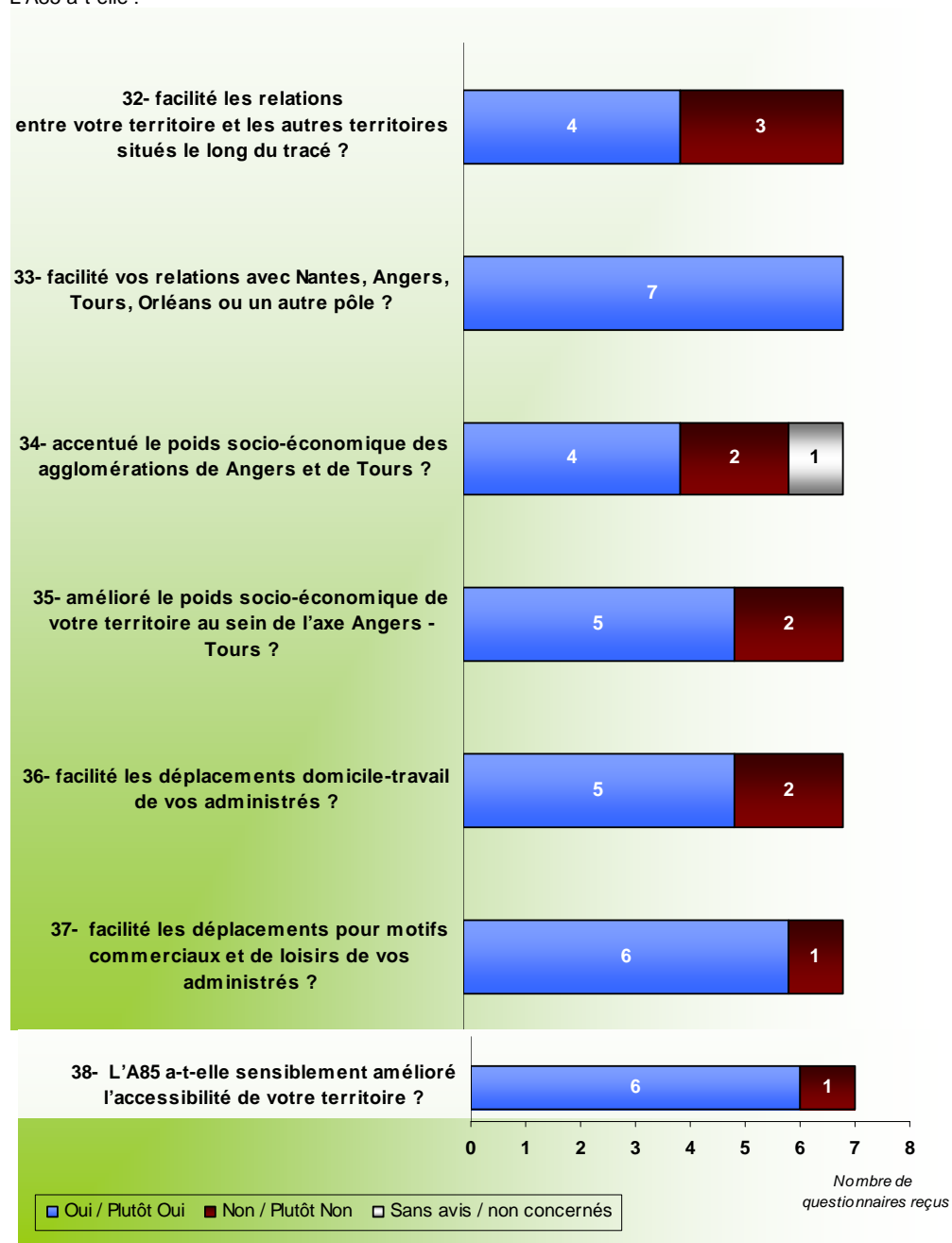
2,071 millions d'habitants résident dans un rayon d'une heure autour de Tours. Les gains d'accessibilité induits par l'A85 permettent à 109 000 habitants supplémentaires (soit 5,6% de plus) d'accéder à Tours en moins d'une heure.

On dénombre 682 900 emplois salariés du privé dans un rayon d'une heure autour de Tours. C'est 4,3% (28 000 emplois) de plus par rapport à l'accessibilité sans A85.

Dans ce contexte, avec la mise en service de l'A85 Angers-Druey, les bassins d'attractivité de Tours et de Vierzon s'élargissent.

**Figure 16 : Effets de l'A85 sur la structuration et le fonctionnement du territoire**

L'A85 a-t-elle :



Source : Enquête Postale auprès des EPCI traversés par l'A85 Angers-Tours, EGIS

## **L'A85 a sensiblement amélioré l'accessibilité du territoire.**

**Des relations entre territoires sont globalement facilitées par l'A85** telles que :

- Les relations entre EPCI situés le long du tracé de l'autoroute (4 EPCI sur 7),
- Les relations avec Nantes, Angers, Tours, Orléans ou un autre pôle (unanimité des EPCI enquêtés),
- 4 EPCI sur 7 s'accordent à dire que le poids socio-économique des agglomérations d'Angers et Tours s'est accentué. L'A85 jouerait un rôle de polarisation des territoires,
- Cette polarisation s'accompagne cependant d'une amélioration, pour les 5 des 7 EPCI enquêtés, du poids socio-économique de leur territoire au sein de l'axe Angers-Tours. Sur cette question, la CDC Loire-Longué précise que « l'autoroute est une vitrine pour la CDC, notamment grâce à la ZA Anjou Actiparc implantée en façade autoroutière ». Ainsi, ce n'est pas l'A85 seule qui est porteuse d'amélioration socio-économique d'un territoire mais sa présence conjointe à un terreau d'activités économiques.

**Enfin, l'A85 apparaît avoir un impact significatif sur les déplacements des habitants des EPCI concernés**, que ce soit :

- Des **déplacements domicile-travail** pour lesquels 5 EPCI sur 7 estiment qu'ils sont facilités,
- Des **déplacements pour motifs commerciaux ou de loisirs** : 6 des EPCI enquêtés estiment que ces déplacements se sont améliorés. Seule la Communauté de Communes du Val de l'Indre n'est pas de cet avis. Dans ce contexte l'A85 a pu favoriser, via l'amélioration de l'accessibilité, le désenclavement, des facilités d'accès des territoires aux grands équipements ou événements de dimension métropolitaine (sport, spectacle, culture, etc.)

En ce sens, et comme le confirme l'étude de trafic, **l'A85 n'est pas à proprement parler une autoroute de transit. On parlera davantage d'autoroute d'aménagement du territoire.**

---

### **Un accroissement du poids socio-économique des agglomérations d'Angers et Tours**

Au sein de l'aire d'étude, Angers et Tours sont les principales agglomérations. Toutes deux sont dotées d'une desserte autoroutière et ferroviaire de qualité.

**A85 semble avoir accru le poids économiques des grandes agglomérations, et joué un rôle en matière de polarisation des territoires.**

**Parallèlement elle aurait permis une amélioration du poids socio-économique des territoires des EPCI au sein de l'axe Angers-Tours.**

La Communauté d'Agglomération Tours Plus estime que l'A85 est venue compléter le réseau autoroutier irriguant Tours en offrant une meilleure accessibilité vers l'ouest de la France et la vallée du Rhône. Avec A28, A10 et A85, **Tours se trouve actuellement au centre d'une étoile autoroutière à cinq branches.** Cette spécificité, et la qualité de l'accessibilité qui en découle sont mises en avant par les organismes locaux afin d'attirer l'installation d'entreprises.



La CA Tours Plus voit dans la mise en service de l'A85 des potentialités d'intensification de la collaboration de Tours avec les agglomérations voisines, et notamment en direction d'Angers et de Nantes, dans le cadre des réseaux de villes.

Un espace métropolitain Val de Loire – Maine a été mis en place, regroupant notamment Tours, Orléans, Blois, Saumur, Le Mans, Laval, Chinon.

Historiquement, Angers a toujours été tournée vers Paris ; l'A11 et la ligne à grande vitesse offrent des relations rapides vers la capitale.

Les dernières décennies ont vu croître les interrelations d'Angers avec les villes situées plus à l'ouest<sup>2</sup>.

En parallèle, **pour Angers Loire Métropole, la mise en service de l'A85 est néanmoins une porte ouverte sur la vallée du Rhône et le sud de la France.**

Le Conseil Général du Maine-et-Loire évoque la qualité de l'accessibilité routière du département comme un important facteur d'attractivité, aussi bien pour les activités économiques que pour le tourisme.

Si les effets en termes d'attractivité commerciale ont été peu marqués jusque là, les attentes vis-à-vis de l'A85 sont le renforcement de l'aire d'attraction d'Angers, en tant que vecteur de stimulation du secteur tertiaire, et notamment :

- Faire venir de nouveaux consommateurs à Angers et éviter l'évasion commerciale vers Nantes et Tours,
- Avoir une aire d'attraction couvrant des distances-temps d'environ une heure autour d'Angers.

**De façon générale Angers et Tours relèvent de systèmes urbains distincts : les concurrences comme les relations entre les deux agglomérations sont limitées. L'A85 a eu peu d'effets.**

On citera néanmoins la mise en place d'un établissement de coopération interculturel (autour des arts) entre Angers, Tours, Le Mans ; les étudiants auront des échanges entre les trois villes.

Les agglomérations tiennent des stands communs sur certains salons de prospection économique, de tourisme.

---

### Un accroissement des relations de Saumur avec Angers et Tours

Dans ses relations économiques et sociales, l'agglomération de Saumur, située en frontière départementale du Maine-et-Loire mais proche de l'Indre-et-Loire, travaille avec les deux départements et leurs deux préfectures (Angers, Tours).

Située entre les deux métropoles, **Saumur a observé, depuis la mise en service de la section Angers-Drue de l'A85, une intensification de ses relations avec Tours.**

Historiquement Saumur est tournée vers Tours ; Saumur est relativement assimilée à la Touraine. Concernant Tours, le Saumurois développe des coopérations sur des thématiques touristiques (patrimoine architectural, vignoble).

---

<sup>2</sup> Le 13 février 2012, les Présidents des 5 agglomérations (Rennes Métropole, Nantes Métropole, Brest Métropole Océane, Angers Loire Métropole, Saint-Nazaire Agglomération) se sont réunis à Rennes pour le lancement du Pôle Métropolitain Loire-Bretagne (2.2 millions d'habitants).

Depuis 2003 et surtout depuis 2006, la coopération métropolitaine a renforcé les liens de Saumur avec Tours, ainsi que Chinon, Orléans, Le Mans :

- Les Offices de Tourisme coopèrent,
- Des études sont conduites en commun en matière de logistique,
- Les Directeurs Généraux des Services des agglomérations travaillent ensemble.

L'A85 a probablement joué un rôle dans ce processus.

Les relations de Saumur avec Angers sont nombreuses : administratives, services, universités, collèges. Ces dernières années des relations économiques se sont mises en place (le pôle Végépolys par exemple). Aussi, avec la mise à 2\*2 voie du pont du cadre noir, l'A85 et le réseau routier départemental **les relations de Saumur avec Angers se sont accrues.**

Du point de vue commercial, l'agglomération de Tours est peu attractive pour le Saumurois ; l'A85 n'a pas eu d'effets sur l'évasion commerciale de la zone de chalandise de Saumur vers Angers.<sup>3</sup>

On assiste à une mise en réseau des territoires à laquelle l'A85 contribue.

Il n'en demeure pas moins que **Saumur subit la concurrence d'Angers et de Tours** (effet de taille, effet géographique).

L'enjeu pour Saumur est de trouver son rôle dans l'organisation du territoire entre Angers et Tours. L'A85 peut lui permettre de constituer une polarité intermédiaire au sein du Val de Loire, entre les agglomérations angevine et tourangelle.

---

### Des effets limités sur le foncier et l'immobilier

A proximité du tracé de l'A85, la population est fortement concentrée dans les principales agglomérations : Angers (près de 227 000 habitants), Tours (près de 297 000 habitants) et dans une moindre mesure Saumur (54 000 habitants), dessinant un axe de fortes densités démographiques correspondant aux tracés de la Loire, de la ligne de chemin de fer, et des RD347 et RD952.

**Au cours de la période 1999-2006, on assiste à un vif processus de périurbanisation** qui se traduit, autour des principales agglomérations d'Angers et de Tours, par une transformation des résidences secondaires en résidences principales, un étalement urbain et une pression foncière et immobilière.

On assiste aussi à une croissance démographique marquée à proximité de certains diffuseurs de l'A85, notamment à l'ouest de Tours, dans le secteur du carrefour autoroutier A11/A85 au nord-est d'Angers, près des diffuseurs de Beaufort-en-Vallée, Longué-Jumelles, ainsi qu'au nord de Saumur. Cette évolution explique l'intensification des mobilités domicile-travail entre Angers et Tours d'une part, qui demeurent les principaux pôles d'emplois, et les espaces périphériques d'autre part.

---

<sup>3</sup> D'après une étude menée courant 2010 auprès d'un panel de 600 personnes du pays saumurois, il apparaît en effet que l'évasion commerciale de la zone de chalandise de Saumur vers Angers est relativement faible, soit en moyenne de 15%.

Les dynamiques enregistrées résultent avant tout du processus d'étalement urbain en périphérie des agglomérations, et le long des principaux axes de communication. Elles se traduisent par des conflits d'usage de l'espace entre agriculture, habitat et activités économiques.

**Les effets de l'A85 sur le foncier et l'immobilier sont limités et localisés.**

Selon les acteurs du territoire rencontrés, le phénomène de périurbanisation enregistré à proximité de l'A85 Angers-Drue n'est pas une résultante de l'existence de l'autoroute. La présence d'un diffuseur peut être un élément facilitateur qui doit être relativisé car une section à péage constitue aussi un élément freinant la progression de l'urbanisation.

**Points à retenir**

**La mise en service de l'A85 Angers-Drue a entraîné une réduction des temps de parcours et amélioré l'accessibilité des territoires.**

Le Val de Loire est bien desservi. Tours se trouve désormais au cœur d'un important réseau autoroutier, qui prend la forme d'une étoile à cinq branches.

**La mise en service de l'A85 Angers-Drue a joué un rôle en termes de structuration et de fonctionnement du territoire.**

**La mise en service de l'A85 semble avoir accru le poids économiques des grandes agglomérations**, étendu les aires d'attraction des agglomérations d'Angers et Tours, et joué un rôle en matière de polarisation des territoires.

Parallèlement l'A85 Angers-Drue aurait permis une amélioration du poids socio-économique des territoires des EPCI au sein de l'axe Angers-Tours.

L'A85 a un impact significatif sur certains motifs de déplacements des habitants : déplacements domicile-travail, déplacements pour motifs commerciaux ou de loisirs.

**Saumur a observé, depuis la mise en service de la section Angers-Drue de l'A85, une intensification de ses relations avec Tours et Angers.**

L'enjeu pour Saumur est de trouver son rôle dans l'organisation du territoire, de constituer une polarité intermédiaire au sein du Val de Loire entre les agglomérations angevine et tourangelle.

On assiste aussi à une croissance démographique marquée à proximité de certains diffuseurs de l'A85, notamment à l'ouest de Tours, dans le secteur du carrefour autoroutier A11/A85 au nord-est d'Angers, près des diffuseurs de Beaufort-en-Vallée, Longué-Jumelles, ainsi qu'au nord de Saumur. La croissance démographique ainsi que la pression foncière et immobilière enregistrées s'expliquent avant tout par le processus d'étalement urbain.

Dans ce contexte **la mise en service de l'A85 Angers-Drue a eu peu d'effets sur le foncier et l'immobilier des territoires.**

## Comparaison entre effets observés et effets attendus de l'A85 sur l'organisation des territoires

	Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison
	<p>« L'aménagement sera de nature à développer l'urbanisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Par l'industrialisation qu'il suscitera, plus particulièrement près des villes,</li> <li>Par l'accueil des populations que ce développement nécessitera ».</li> </ul>	<p>L'urbanisation du territoire relève du processus d'étalement urbain en périphérie des agglomérations.</p> <p><b>Les effets de l'A85 sur le foncier et l'immobilier sont limités et localisés.</b></p>	<p>L'A85 n'a pas eu les effets attendus dans le dossier DUP en termes d'urbanisation.</p> <p>La vigueur du processus d'étalement urbain notamment autour de Tours, ainsi que la crise économique expliquent en partie des effets A85 jusque là limités.</p>
	<p>« En toute hypothèse, il faut prévoir un renforcement du poids des agglomérations de Tours et d'Angers. Le tracé permettra un développement de part et d'autre de l'aménagement dans la mesure où il desservira un secteur économiquement avancé qui, de ce fait, garantira les implantations industrielles et commerciales ».</p>	<p><b>A85 semble avoir accru le poids économiques des agglomérations d'Angers et Tours</b>, et joué un rôle en matière de polarisation des territoires.</p> <p><b>Parallèlement elle aurait permis une amélioration du poids socio-économique des territoires des EPCI au sein de l'axe Angers-Tours.</b></p>	<p>Les effets constatés sont globalement conformes aux effets attendus.</p> <p>La crise économique et financière a cependant mis entre parenthèse des implantations d'entreprises attendues dans le dossier DUP.</p>
	<p>« Par le report de trafic qu'il engendrera, l'aménagement bénéficiera aux populations riveraines des axes actuels qui gagneront en tranquillité et en qualité de vie. Le tracé prélèvera au maximum le trafic de transit de la Levée de Loire, voie touristique par excellence où les promeneurs pourront alors se déplacer plus librement ».</p>	<p><b>Les reports de trafic enregistrés depuis certains axes (RD347 et RD952) vers A85 ont été favorables à la qualité de vie des riverains.</b> Cf volet transport pour davantage de précisions.</p>	<p>Effets constatés conformes aux effets attendus.</p>



Effets constatés conformes avec la DUP



Effets constatés moindres ou différents de ceux attendus dans la DUP

**En conclusion les effets constatés de l'A85 Angers-Druey sont conformes aux effets attendus dans le dossier DUP.**

**Seul bémol, les effets constatés sur l'urbanisation ont été largement moins importants que ceux attendus.**

# Economie locale et tissu d'entreprises

## Méthodologie

---

### Méthodologie

L'analyse des effets de l'A85 sur le tissu économique repose sur différentes sources d'information :

- La bibliographie collectée,
- Les comptes-rendus des entretiens réalisés avec les acteurs du territoire dans le cadre de l'évaluation du ressenti des acteurs,
- L'enquête postale menée auprès des EPCI traversés par A85,
- Les données statistiques d'emploi (UNEDIC) de 2001, 2006, 2010,
- Les données d'emplois liés à l'exploitation de l'A85 fournies par Cofiroute (personnels des gares de péage, de l'entretien, personnel des aires de services, nombre de gendarmes affectés à l'A85),
- Des entretiens spécifiques auprès d'entreprises situées à proximité de l'A85, afin d'évaluer les éventuels impacts de la mise en service de l'autoroute sur leur activité. Certains des entretiens ont porté sur les filières viticole et agro-alimentaire.

---

### Limites méthodologiques

Les analyses ont porté sur un vaste territoire, au sein duquel la structure économique, l'organisation des acteurs et la culture entrepreneuriale sont hétérogènes.

La démarche d'entretiens auprès des acteurs économiques et des entreprises a été réalisée auprès d'un échantillon réduit, qui doit être considéré davantage illustratif que représentatif.

## Rappel des effets attendus dans le dossier DUP – effets de l'A85 sur l'économie locale et le tissu d'entreprises

Le rappel des effets attendus de l'A85 repose sur la citation du dossier DUP.

---

### Agriculture

A l'instar de nombreux professionnels de l'industrie, les professionnels de l'agriculture du Val de Loire souhaitent voir se concrétiser le projet d'aménagement on 2 x 2 voies Angers-Tours pour faciliter et développer les rencontres, une telle relation constituant en fait l'épine dorsale de cette région agricole.

La quasi-totalité des terrains amputés est vouée à l'agriculture.

L'aménagement de voies parallèles au tracé neuf sera le corollaire obligatoire d'un aménagement sur place en raison des circulations d'engins agricoles.

Cette contrainte apportera plus d'inconvénients pour la collectivité (coût) qu'elle n'avantagera les cultivateurs dont les conditions d'accès aux exploitations se trouveront quelque peu dégradées.

Les [aménagements] qui déchargeront au mieux les voies d'intenses circulations agricoles assureront une meilleure sécurité à ces déplacements.

[Ils délesteront] au mieux le trafic de la R.N. 147 particulièrement fréquentée par les engins agricoles.

---

## Industries agro-alimentaires

### *Conséquences sur la commercialisation des produits*

La réalisation de l'aménagement apparaîtra particulièrement bénéfique aux approvisionnements et expéditions de produits horticoles qui souffrent d'un manque à gagner dans les zones Est et Sud-Est du pays. Ceci s'explique notamment par le fait qu'une partie importante du chiffre d'affaires de cette branche est réalisée au cours des mois d'automne et d'hiver durant lesquels la médiocrité actuelle de l'infrastructure est particulièrement pénalisante, surtout lorsque, comme c'est de plus en plus souvent le cas, s'ajoutent des impératifs de délais de livraison.

De par la localisation des activités - surtout concentrées entre Val de Loire et Vallée de l'Authion, et compte-tenu de l'amélioration sensible qu'apportera l'autoroute A11 pour les livraisons vers le Nord et la Région Parisienne, [l'aménagement de l'A85 Angers-Drue doit être encouragé] en vue du développement des échanges avec le Sud-Est.

Il ne faut pas en revanche attendre d'importantes retombées de l'aménagement sur la commercialisation des produits arboricoles et maraîchers dont le gros des marchés – actuel et potentiel – se situe au Nord du Val de Loire. La concurrence des zones de production méditerranéennes constitue en effet un obstacle difficile que ne parviendra guère à surmonter une infrastructure routière améliorée, alors que l'essentiel des débouchés demeure dans l'exportation vers la Grande-Bretagne et les pays d'Europe du Nord.

### *Conséquences indirectes*

En canalisant les flux de trafic, l'aménagement pourra faciliter une valorisation de l'image de marque et par là-même une promotion plus aisée de certains produits.

Les régions vinicoles traversées sont particulièrement visées par une telle hypothèse et ce d'autant qu'elles draineront un flux relativement plus important de loisirs.

---

## Activités industrielles et services

La proximité de Saumur, avec les services secondaires que cette agglomération comporte, est un facteur de valorisation du tracé.

Enfin et surtout, le tracé débouche au plein des communes industrielles de la banlieue Sud de Tours et, en assurant une desserte immédiate des principales zones, valorisent efficacement les potentialités d'activités de remplissage et la desserte des établissements existants.

### *Au plan local*

Le tracé offrira des possibilités de retombées évidentes et géographiquement assez équitablement réparties :

- En traversant des secteurs (Saumurois, Chinonais) dont l'environnement industriel et tertiaire sera propice à une éclosion rendue possible par le désenclavement qu'ils provoqueront,
- En débouchant au Sud de Tours, au centre de gravité industriel et commercial de l'agglomération,
- Passant dans des zones touristiques, valorisant en outre l'attrait que représente le cadre de vie pour certaines implantations d'activités (tertiaires notamment).



Il représentera de plus une chance supplémentaire pour la branche du bâtiment et travaux publics :

- Travaux publics : en assurant un volume de travaux et d'emplois conséquents,
- Bâtiment : en rapprochant la région parisienne du Val de Loire et en favorisant ainsi le marché des résidences secondaires ou l'aménagement de gîtes ruraux.

**Au plan extra-local** L'aménagement contribuera à faciliter les relations inter-régionales entre l'Ouest et l'Est du pays, à plus forte raison s'il est prolongé entre Tours et Vierzon.

Il s'agira là d'un progrès capital, certains produits périssables au départ de l'Ouest (produits de marée et agrumes du Maroc via le Marché d'Intérêt National de Nantes) ne pouvant actuellement parvenir dans de bonnes conditions ou même ne pouvant parvenir du tout à destination des régions frontalières de l'Est et du Sud-est, la même remarque s'appliquant aux relations Est vers Ouest.

L'aménagement permettra ainsi de réduire les déséquilibres entre l'offre et la demande, déséquilibres qui participent aux crises de surproduction. Il permettra encore de développer les échanges commerciaux nationaux et internationaux par le biais du port autonome de Nantes - St-Nazaire auquel, prolongé sur Tours - Vierzon, il peut assurer un surcroît de trafic évalué à 400 000 à 600 000 tonnes (essentiellement céréales, tourteaux d'oléagineux et - pour les produits à forte valeur marchande - trafics conteneurisés).

---

## Commerce

L'aménagement sera favorable aux commerces à grande surface, défavorable à court terme à certains commerces de détail, mais favorable à plus long terme aux commerces proches des villes.

En facilitant l'accès aux grandes surfaces, l'aménagement leur assurera un apport de clientèle supplémentaire.

[Pour le commerce de détail], en conduisant à diminuer le trafic de transit sur les axes actuels, l'aménagement retirera aux commerces réputés sensibles une partie de leur clientèle. [On relèvera] des évactions vers les villes (Saumur, Tours).

Toutefois, une diminution du trafic de transit n'est pas nécessairement synonyme de « perte sèche » pour les commerces riverains d'axes. Il est crédible d'avancer que l'hôtellerie, la restauration et même les stations-service de la Levée de la Loire gagneront en tourisme la clientèle qu'elles auront perdue au transit.

A plus long terme, l'aménagement sera porteur de nouvelles populations qui elles-mêmes donneront « un coup de pouce » à toutes les formes de commerces.

---

## Tertiaire

Les contacts réalisés auprès du Comité d'Expansion Economique du Maine-et-Loire montrent que des entreprises tertiaires (notamment tournées vers la recherche) aspirent à s'implanter en Val de Loire, en raison de l'attrait que procurent les beaux sites au personnel.

Cette condition ne saurait être satisfaite qu'en présence d'un aménagement performant.

# Evolution de l'emploi et du tissu d'entreprises

En 2010, l'aire d'étude compte 346 000 emplois salariés du privé. Plus des deux tiers (67%) travaillent dans le secteur tertiaire (commerce + services), et un tiers dans le secteur secondaire (industrie + construction).

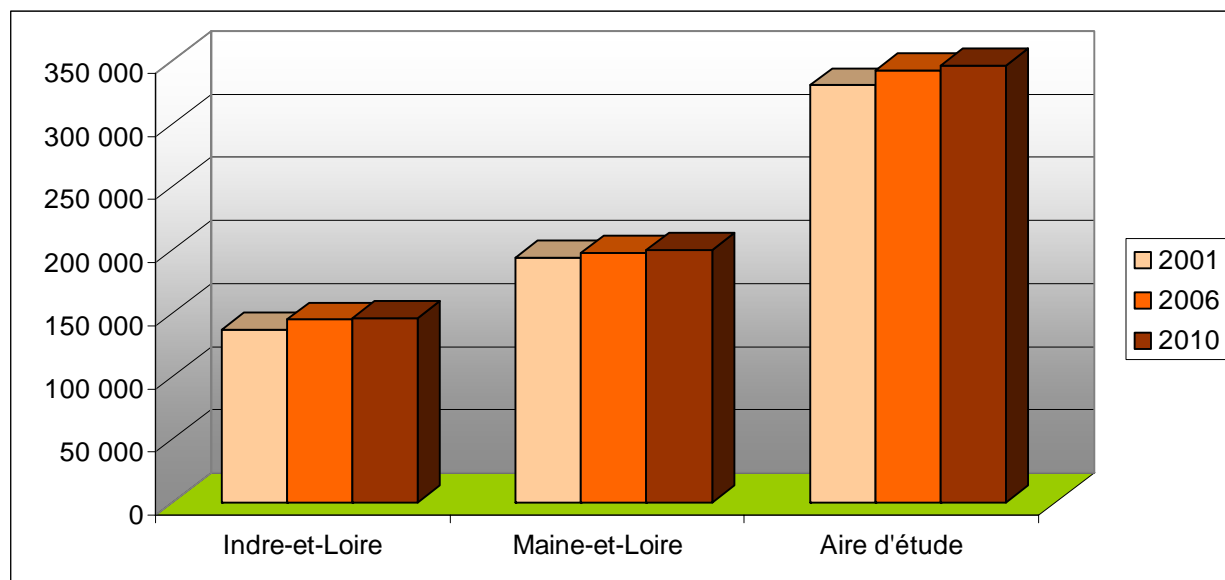
En Indre-et-Loire, le poids du secteur tertiaire est plus important que dans le Maine-et-Loire.

L'analyse de l'évolution de l'emploi salarié du privé met en évidence (cf. Figure 17) :

- Sur la période 2001-2006 :
  - une croissance significative de l'emploi au sein de l'aire d'étude (+4%), plus marquée que dans l'ensemble de la France métropolitaine (+3%)
  - une croissance portée par le secteur tertiaire, tandis que l'industrie est en difficultés
  - une croissance plus soutenue en Indre-et-Loire en comparaison du Maine-et-Loire.
- Sur la période 2006-2010 :
  - Un ralentissement sensible de la croissance de l'emploi au sein de l'aire d'étude (+1%), en regard de la période 2001-2006
  - Une croissance toujours portée par le secteur tertiaire.

Le lecteur se reportera aux données en annexes pour davantage de précisions.

**Figure 17 : Evolution de l'emploi salarié au sein de l'aire d'étude élargie (2001-2010)**



Source : UNISTATIS

**L'aire d'étude compte deux pôles économiques majeurs, les agglomérations d'Angers et de Tours, relayées par Saumur (cf. Figure 18).**

Le département de l'Indre-et-Loire travaille sur différentes filières d'excellence, parfois organisées en pôles de compétitivité. Le développement de ces structures est encouragé par les acteurs locaux.

A Tours et en Indre-et-Loire en général, l'emploi industriel est en diminution. Cette tendance est conforme à la tendance nationale. Cependant, l'Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine estime que Tours n'observe pas de désindustrialisation structurelle.

En outre, l'Agence de Développement de la Touraine estime que la position d'interface entre l'ouest et l'est de la France, la qualité de l'accessibilité autoroutière sont des points importants pour l'économie locale.

Le département de Maine-et-Loire est doté d'une culture industrielle forte, dans le Choletais par exemple.

Angers lutte contre le déclin de ses industries traditionnelles en misant sur l'innovation. A vocation mondiale, son pôle de compétitivité « végétal » s'appuie sur un indéniable savoir-faire local.

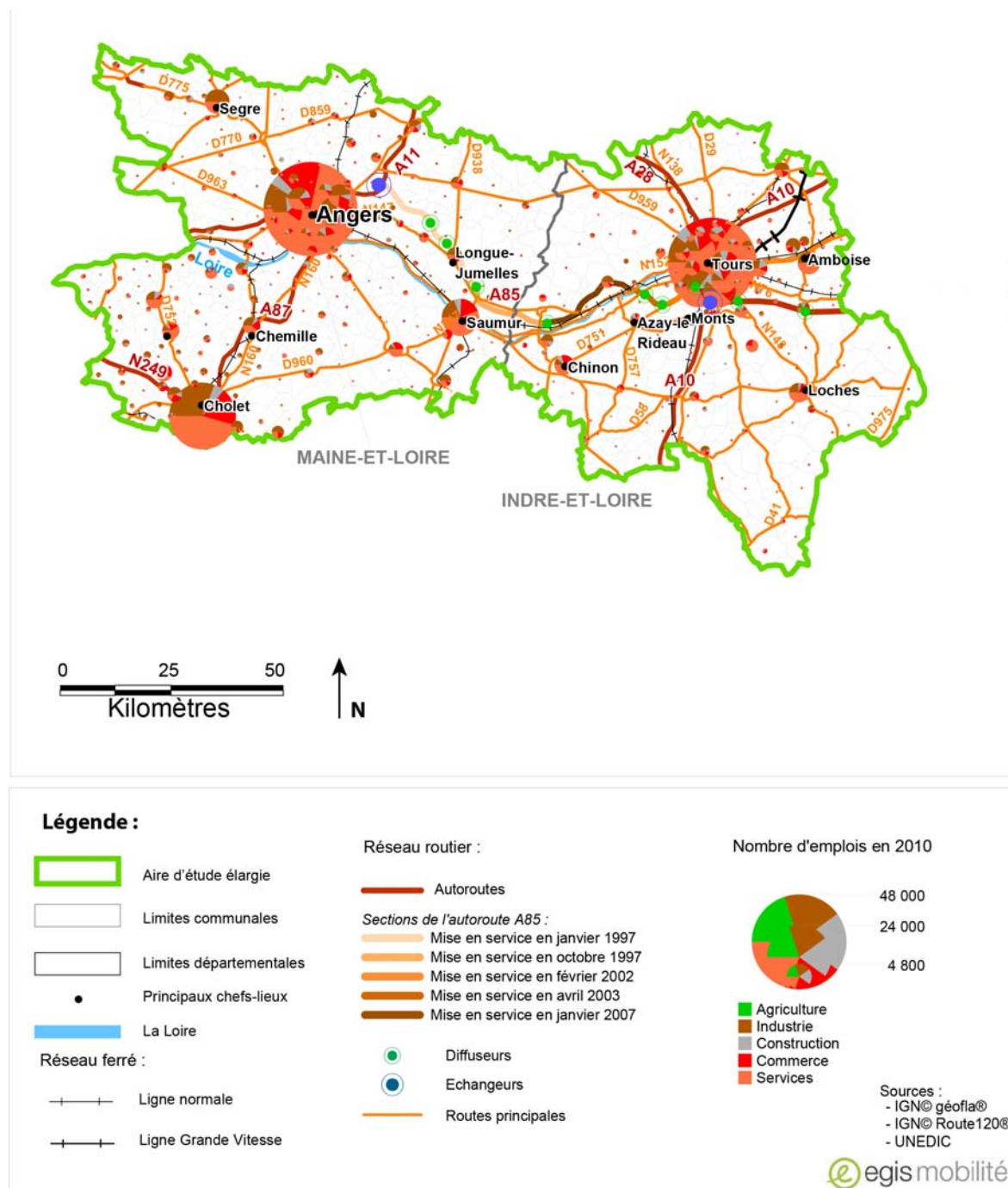
Aussi bien au sein de la Communauté d'Agglomération d'Angers que de l'ensemble du Maine-et-Loire, les activités économiques sont disséminées.

En effet, le tissu économique compte une très forte mixité et peu de très grands employeurs. A l'inverse, une multitude de structures opèrent dans des domaines très diversifiés.

A Saumur et dans ses environs, la réelle volonté de développement de la part des acteurs locaux s'est traduite par de multiples implications :

- Communication,
- Coopération métropolitaine,
- Commercialisation de la ZA de la Ronde.

Figure 18 : Emploi salariés du privé par secteurs d'activités en 2010



# Analyse des effets de l'A85

## Des effets sur l'emploi difficiles à évaluer

La mise en service de la dernière section de l'A85 date de décembre 2007.

D'une manière générale, **il est difficile de percevoir les effets potentiellement liés à A85 sur le tissu socio-économique et notamment sur l'emploi des territoires traversés.**

D'après les entretiens conduits auprès des acteurs du territoire, **il ne semble pas que l'A85 ait constitué jusque là un facteur de relocalisation ou de création d'établissements à proximité du tracé.**

A Saumur, l'étalement temporel des phases de mise en service a ralenti les effets de l'A85 sur le tissu socio-économique local.

Ce ressenti est un peu différent de celui des EPCI. Plus de la moitié des EPCI ayant répondu à l'enquête (4 sur 7) pensent que l'A85 a généré, sur leur territoire, des créations d'emplois.

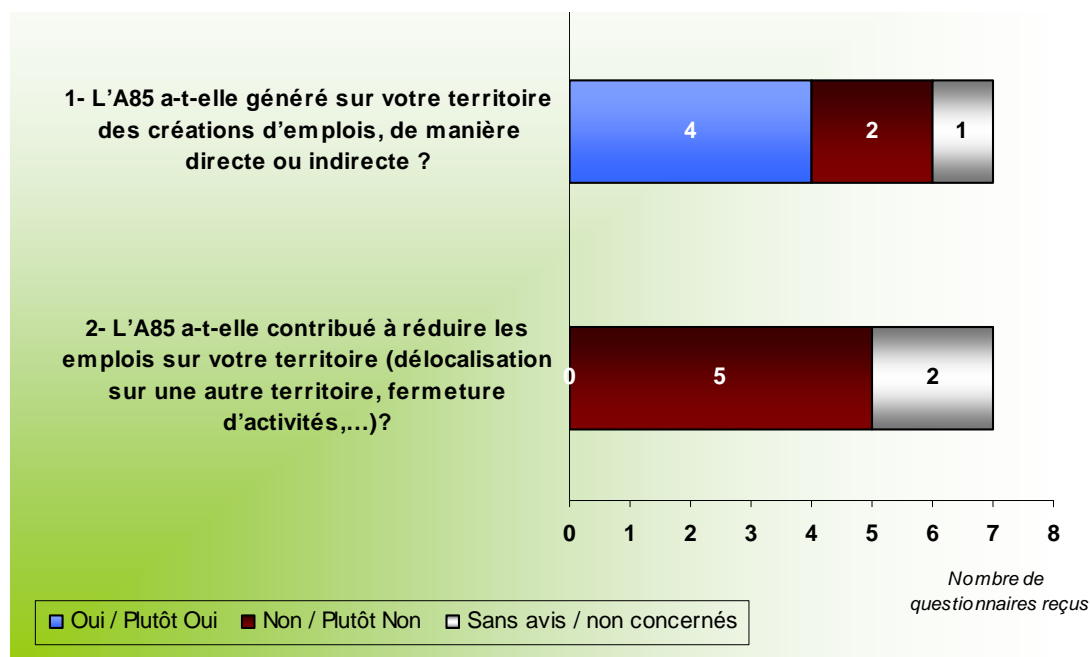
Les emplois créés liés à l'autoroute A85 le sont de manière indirecte notamment par le biais des zones d'activités :

- La ZA de La Ronde sur la CA Saumur Loire Développement,
- La ZA Anjou Actiparc sur la CDC de Loire-Longué.

Deux EPCI sur sept jugent que l'A85 n'a pas contribué à la création d'emploi sur leur territoire.

La grande majorité des EPCI, mis à part deux qui ne se prononcent pas, s'accordent pour dire que l'A85 n'a pas engendré d'effets négatifs sur l'emploi (pas d'effets de délocalisations ou de fermetures d'établissements).

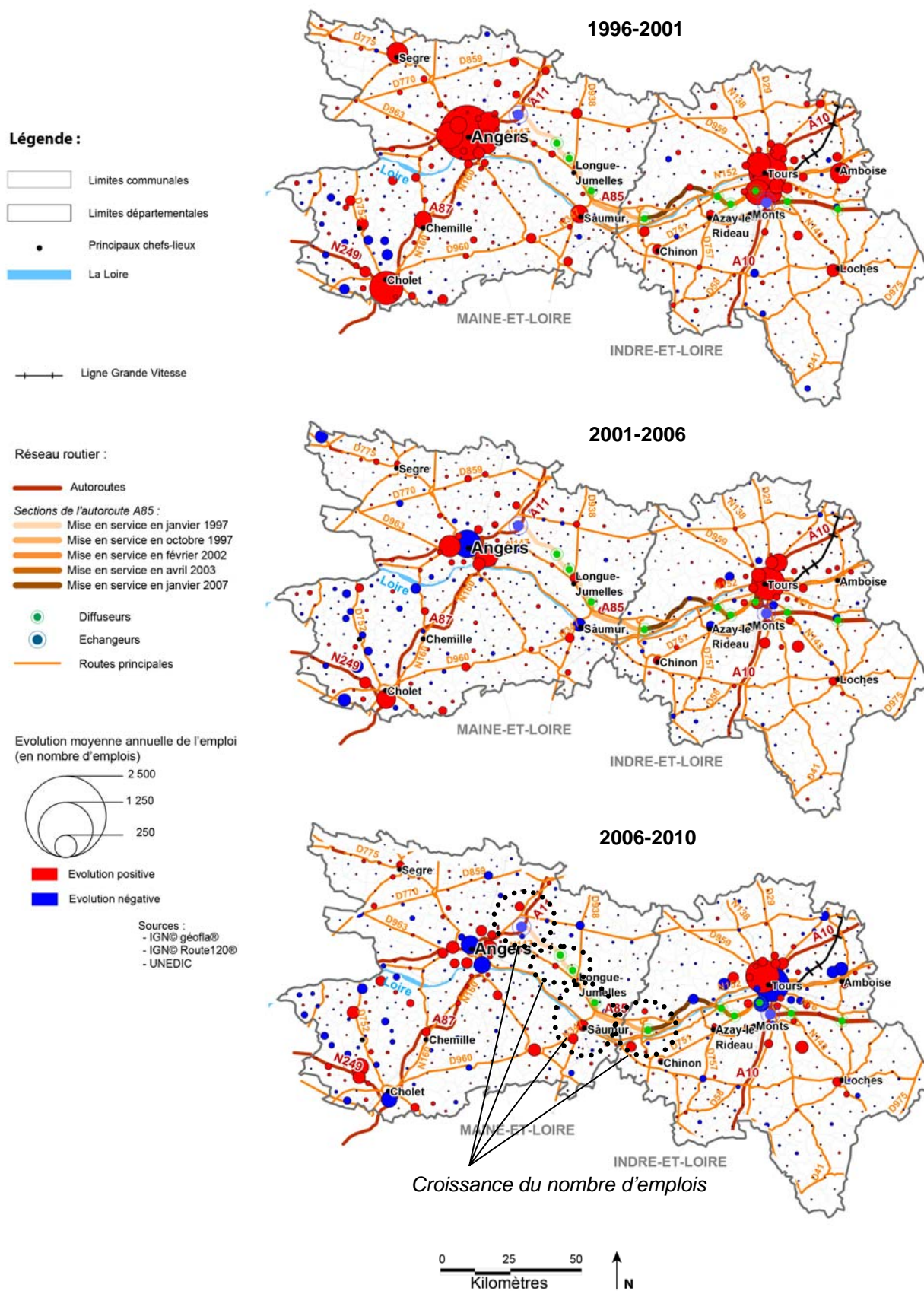
Figure 19 : Effets de l'A85 sur l'emploi



Source : Enquête Postale auprès des EPCI traversés par l'A85 Angers-Druey, EGIS



Figure 20 : Evolution moyenne annuelle de l'emploi salarié du privé (1996-2010)





## Des effets notables sur le tissu de zones d'activités

### **Présentation générale du tissu de zones d'activités**

L'analyse des zones d'activités de l'aire d'étude repose sur les données relatives aux zones d'une superficie de plus de 10 ha (cf. Figures 21 et 22).

Ces données sont issues de l'Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine et de la DTT du Maine-et-Loire.

A partir de la carte des zones d'activités en 2011, des pôles qui concentrent les zones d'activités apparaissent :

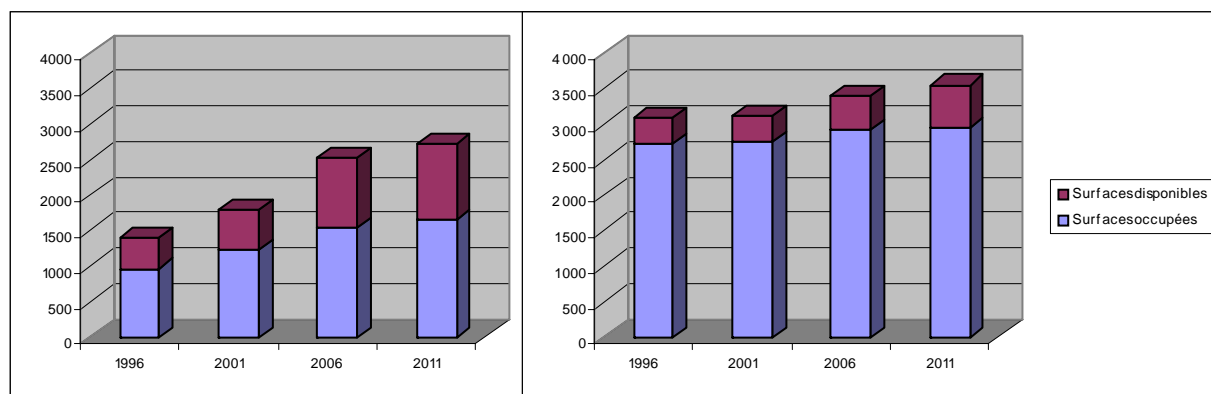
- L'agglomération de Tours et sa couronne périphérique représentent une très large part des zones d'activités de l'Indre-et-Loire,
- Dans le Maine-et-Loire, la distribution des zones d'activités est moins polarisée, sauf à proximité de Cholet, Chemillé, Angers, Segré et le secteur de Saumur.

Au cours de la période 1996-2001, les surfaces des zones d'activités de l'aire d'étude ont augmenté de plus de 400 hectares soit +9,2%. C'est le département du Maine-et-Loire qui est le principal moteur de ce phénomène, avec près de 383 ha créés.

**Figure 21 : Evolution du tissu de zones d'activités (en ha)**

**Maine-et-Loire**

**Indre-et-Loire**



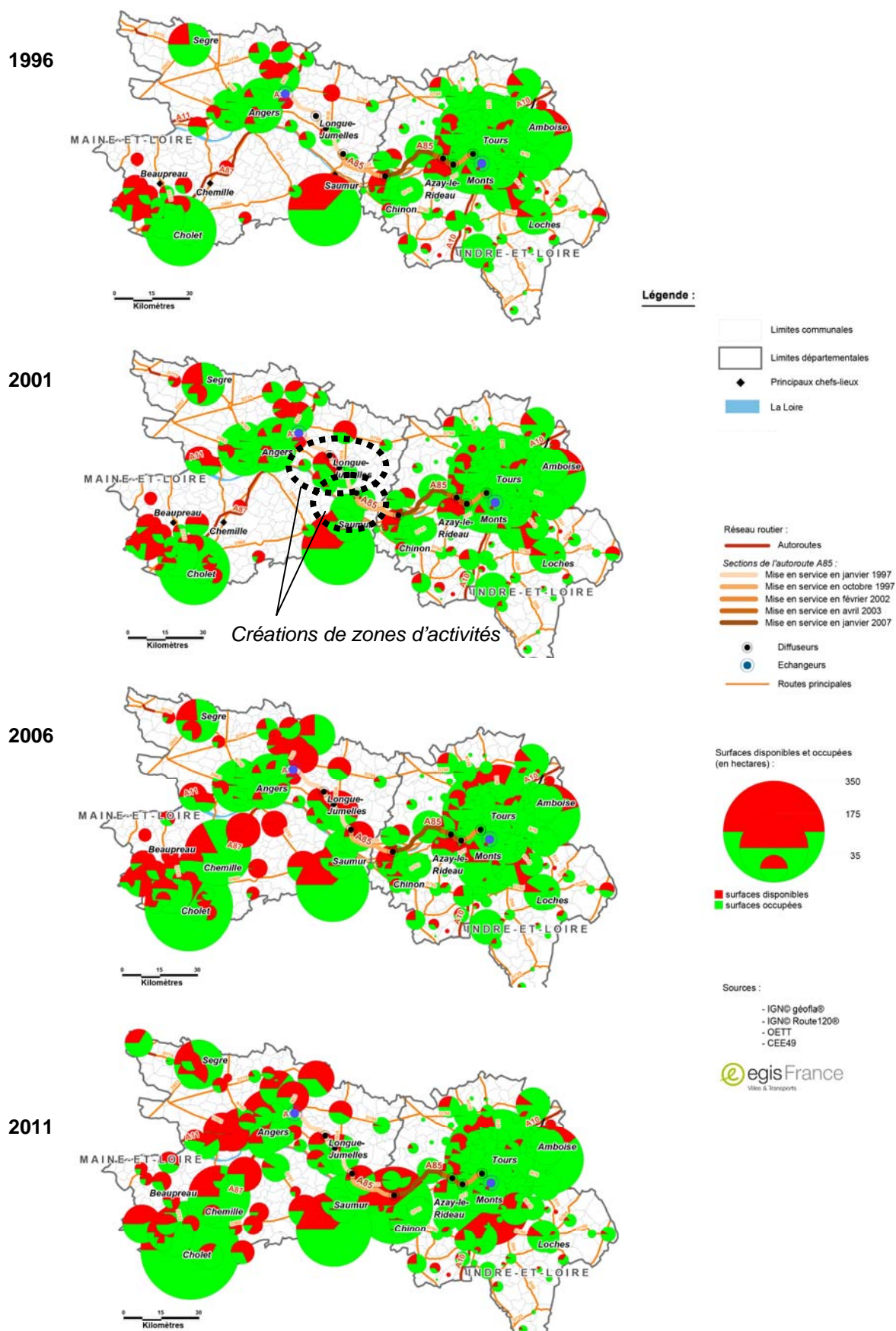
Source : Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine, Comité d'Expansion Economique du Maine-et-Loire

Entre 2001 et 2006, les surfaces des zones d'activités de l'aire d'étude ont progressé de plus de 1 000 hectares (soit +21%).

Tout comme lors de la période 1996-2001, c'est le département du Maine-et-Loire qui connaît la progression la plus importante des surfaces vouées aux zones d'activités avec près de 745 ha supplémentaires (soit +41%).

Entre 2006 et 2011, les surfaces des zones d'activités de l'aire d'étude ont augmenté de 340 ha, soit 6%. Ce sont principalement les surfaces disponibles qui ont augmenté, notamment en Indre-et-Loire, alors que les surfaces occupées ont assez peu évolué. La crise économique qui sévit depuis 2008 en est l'une des principales explications.

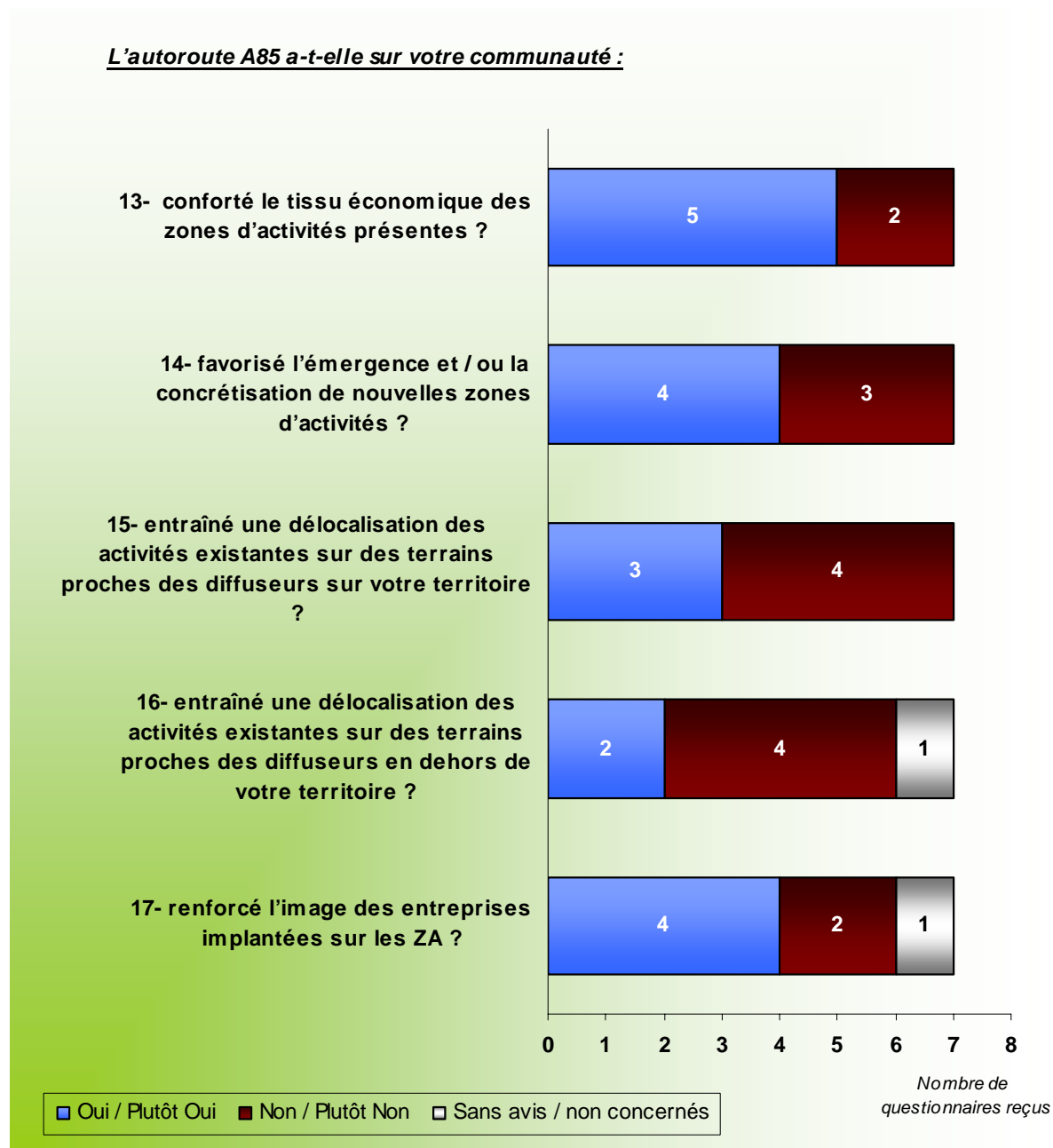
Figure 22 : Evolution du tissu de zones d'activités



Comme l'illustrent les cartes d'état des zones d'activités réalisées en 1996, 2001, 2006 et 2011 (Cf. page suivante), le département du Maine-et-Loire a fortement renforcé son offre en matière de zones d'activités. Ce phénomène peut être perçu comme une phase de rattrapage face au niveau d'équipement atteint par la Touraine dès 1996.

**Des effets sur la  
création de zones  
d'activités**

**Figure 23 : Effets de l'A85 sur les zones d'activités**



Source : Enquête Postale auprès des EPCI traversés par l'A85 Angers-Drueye, Egis

A proximité du tracé de l'A85, les zones d'activités sont principalement concentrées dans l'agglomération de Tours et sa couronne périphérique, dans l'agglomération d'Angers ainsi qu'à Saumur.

Depuis la mise en service des différentes sections de l'A85, **l'autoroute a joué un rôle en termes d'implantation de zones d'activités** : création de nouvelles zones (secteur du carrefour A11/A85, Beaufort-en-Vallée, Longué-Jumelles, Saumur), installation de la plateforme logistique Système U sur la zone de Savigny-en-Véron, gains d'accessibilité de la zone d'activités d'Esvres-sur-Indre.

De nombreux acteurs du territoire s'accordent sur le fait que l'amélioration de l'accessibilité induite par A85, notamment depuis sa mise en service complète, rend plus faciles les démarches de prospection et de promotion.

Si les élus ont anticipé la mise en service de l'A85 par la création de zones d'activités, **l'autoroute n'a pas constitué jusque là un facteur de relocalisation ou de création d'établissements à proximité du tracé**. L'étalement dans le temps des mises en service de l'A85, ainsi que la mise en service récente de l'ensemble du linéaire, ont pu ralentir la commercialisation de certains sites. La crise économique aussi.

**Les effets de l'A85 sur le développement de ZA existantes sont variables selon la proximité de l'A85 et la visibilité de la ZA depuis l'axe autoroutier.**

**Si la mise en service a facilité l'implantation de ZA, ceci n'est pas suffisant pour l'instant pour que des entreprises viennent s'y installer.** L'A85 n'a pas permis une accélération du remplissage des ZA.

**Chaque territoire a fait sa ZA. Les territoires se font davantage concurrence qu'ils ne coopèrent.**

***Des effets  
spécifiques sur  
certaines zones  
d'activités***

Angers Loire Métropole et la Communauté de Communes de la Sarthe portent le projet de développement du **Parc d'Activité Angers Marcé**. Ce projet résulte véritablement de l'arrivée de l'A85 et de la proximité de l'aéroport d'Angers-Marcé.

Ce projet permettra d'augmenter la taille des terrains disponibles, grâce à l'aménagement de 300 ha supplémentaires.

**Les zones d'activités Anjou Actiparc situées sur les territoires proches du diffuseur de Corzé (ZA de Marcé et ZA Angers Pôle 49), avec le carrefour A11/A85 et la proximité d'A87, connaissent un développement important.**

La **ZA de Longué-Jumelles**, construite en 1995 en lien avec les mises en service des premières sections de l'A85, est visible depuis l'autoroute.

Remplie à 40%, son extension sur 30 ha sera initiée dès que le taux d'occupation atteindra 60%.

Pour la Communauté de Communes de Loire-Longué, la présence de l'autoroute, atout majeur pour la ZA Anjou Actiparc, a permis l'implantation de nouvelles entreprises.

L'entreprise ATM d'aliments pour animaux est implantée sur Longué-Jumelles et constitue l'entreprise phare de la ZA. Pour le Conseil général du Maine-et-Loire, ATM s'est installée ici du fait des disponibilités foncières concentrées dans les Anjou Actiparcs et de l'accès autoroutier direct.

Figure 24 : L'Anjou Actiparc de Longué-Jumelles



Source : clichés Egis

**Dans le Saumurois, sur la commune d'Allonnes, la ZA de la Ronde,** inscrite dans le label Anjou Actiparc, représente l'une des potentialités de développement du territoire de Saumur. L'A85 a été un élément déterminant de sa création.

Cette ZA, ouverte en 2001, est destinée à accueillir des activités de logistique et de services aux entreprises, et ce d'autant plus que le département de Maine-et-Loire manque de disponibilités foncières, notamment sur l'agglomération angevine

Cette ZA de la Ronde bien placée et proche de l'A85, qui a accueilli ses premières entreprises en 2007-2008, n'a pas réellement démarré depuis. Plusieurs explications sont possibles :

- La ZA n'est pas perçue par les entreprises extérieures comme étant basée sur un terrain actif ayant un bassin d'emploi (le saumurois) important
- La ZA est localisée sur un espace non visible et non réellement perceptible depuis l'axe autoroutier ; en outre elle manque de signalisation depuis l'autoroute
- La ZA a probablement été pénalisée dans sa commercialisation par une mise en service de l'A85 étalée dans le temps
- Enfin, sa commercialisation a pu souffrir de la crise économique

La CA Saumur Loire Développement estime qu'il est indispensable de mettre en place un travail de promotion, de communication (mise en place d'une signalisation depuis l'autoroute) et d'aménagement urbanistique de cette ZA.



Figure 25 : La ZA de la Ronde à Allonnes



Source : clichés Egis

En outre, selon la CCI de Touraine, la mise en service de l'A85 a pu directement contribuer à l'installation sur la zone de Savigny-en-Veron de la plateforme logistique Système U.

A proximité du diffuseur n°10 (carrefour A85 / RD943), la zone d'activités d'Esvres-sur-Indre (Even Parc, avec 50 ha existants et 50 ha d'extension possible) bénéficie d'un regain d'accessibilité depuis la mise en service de l'A85.

## De réels effets sur le tissu d'entreprises

### **Des effets globalement favorables**

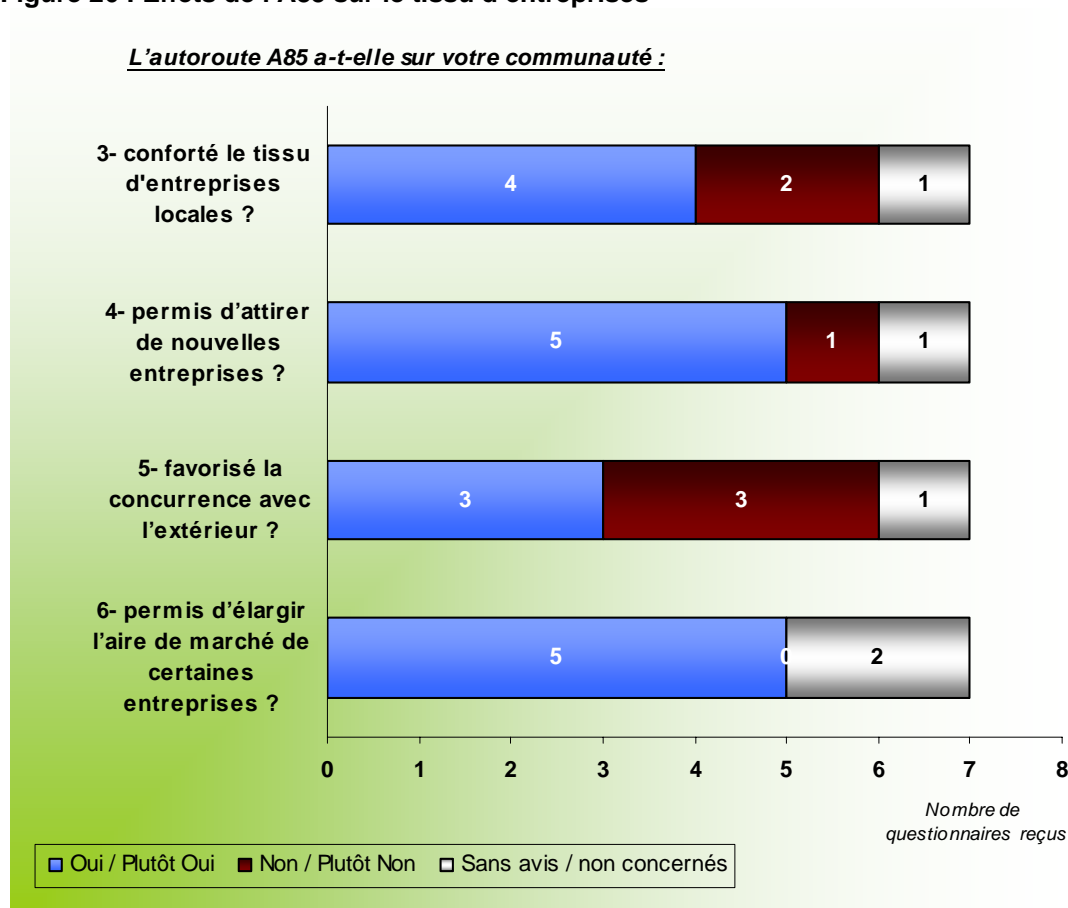
L'A85 a eu quelques effets globalement favorables sur le tissu d'entreprises des territoires traversés (cf. Figure 26):

- 4 des 7 EPCI ayant répondu à l'enquête estiment que **l'A85 a conforté le tissu d'entreprises locales**.
- Selon l'enquête, **l'A85 a permis d'attirer de nouvelles entreprises** sur 5 des EPCI enquêtés ; seule la CDC de la vallée Loire Authion est plus réservée, la CDC du Val de l'Indre ne se prononce pas.
- **L'ouverture de l'aire de marché permise par l'autoroute** est un atout jugé positif par 5 des 7 EPCI ayant répondu à l'enquête.
- Globalement, **l'autoroute A85 a renforcé l'image des entreprises implantées sur les ZA**.

**Les effets de l'A85 se sont fait particulièrement ressentir depuis la mise en service totale de l'autoroute.**



Figure 26 : Effets de l'A85 sur le tissu d'entreprises



Source : Enquête Postale auprès des EPCI traversés par l'A85 Angers-Tours, EGIS

#### **Effets sur les implantations d'entreprises**

**Pour certaines entreprises, l'A85 a joué un rôle déterminant dans le choix de l'implantation :**

- La CA Angers Loire Métropole précise que selon elle, « les entreprises savent valoriser le triangle autoroutier A11/A85 à l'est de son territoire ». Par exemple, la société agroalimentaire SOVIBA a relocalisé ses locaux en 2006. Ses besoins initiaux étaient des besoins d'espaces plus vastes afin de développer son activité logistique. Elle est venue s'installer à Saint-Barthélemy d'Anjou pour bénéficier de la situation privilégiée de la commune à l'intersection des autoroutes A11, A87 et A85.
- L'entreprise ATM, dont l'activité est la fabrication de pet food, s'est implantée en 2006 à Longué-Jumelles (49) pour bénéficier de l'A85.
- L'entreprise TRANSPORT BRUNET s'est délocalisée pour s'implanter à Allonnes (49) à 3km de l'A85.
- Le transporteur ROSETTE et l'huilerie CROIX VERTE sont respectivement venus s'implanter à Brain-sur-Allonnes et à Saumur.

#### **Effets sur l'activité des entreprises**

**L'A85 a eu deux effets majeurs sur l'activité des entreprises :**

- **Amélioration de l'image de certaines entreprises.** L'entreprise TRANSPORT BRUNET a précisé que « l'A85 avait apporté une plus-value à la société. »
- **Amélioration de l'accessibilité des entreprises situées à proximité** (ATM, FALIENOR). L'entreprise FALIENOR (production de supports de culture) précise que la proximité avec A85 peut d'ailleurs rassurer leur clientèle.

**Effets sur les pratiques des entreprises**

**L'A85 a eu plusieurs effets sur les pratiques des entreprises :**

- **Echanges facilités avec le sud de la France et notamment avec Lyon** (ATM, TRANSPORT BRUNET, entreprise GEODIS CALBERSON, FALIENOR, FLEURON D'ANJOU).

- **Facilité pour relier les différentes agences et/ou sites de production de certaines entreprises (FLEURON D'ANJOU).**

Le site de production de Vivy (49) de l'entreprise FALIENOR est désormais plus facilement relié à celui de Morestel (38). L'A85 a facilité les relations inter-agences de GEODIS CALBERSON entre Parçay-Meslay (37) et notamment celle de la Roche-sur-Yon.

- **Gains de temps de parcours importants** (GEODIS, LIDL). Ainsi les entreprises bénéficient d'une meilleure fluidité du trafic.

A titre d'exemple, l'entreprise ATM estime entre 13 et 18 minutes le temps de parcours gagné entre Longué-Jumelles et Angers grâce à A85 (22 minutes au lieu de 35-40 minutes).

L'A85 permet d'éviter le réseau national fortement fréquenté entre Longué-Jumelles et Tours.

L'A85 permet également d'éviter la traversée de Tours et de gagner une heure sur le trajet Saumur- Vierzon. (TRANSPORT BRUNET)

- **Raccourcissement des délais de livraison** (ATM, FLEURON D'ANJOU).

- **Fiabilité des temps de parcours** (TRANSPORT BRUNET).

La coopérative FLEURON D'ANJOU livre des produits frais et périssables. La maîtrise des temps est essentielle. L'A85 a permis une sécurisation des approvisionnements pour les centrales d'achat.

- **Amélioration de la sûreté des trajets et du confort pour les chauffeurs, que ce soit pour les conditions météorologiques ou les usagers de la route** (TRANSPORT BRUNET).

A titre d'exemple pour l'entreprise GEODIS CALBERSON, l'A85 permet d'éviter des pertes importantes d'activité par temps de neige.

---

**Des effets sur les principaux pôles commerciaux commerce**

**Des effets limités de l'A85 sur le commerce de détail**

Les effets de l'A85 sur le commerce de détail territoires sont très limités. Les entretiens auprès des acteurs du territoire ainsi que l'enquête réalisée auprès des EPCI traversés par l'axe Angers-Druey n'ont révélé (cf. Figure 27) :

- Aucune diminution de commerces le long de la RD976 parallèle à l'autoroute,
- Aucune délocalisation des commerces sur des terrains proches des diffuseurs.

***Des effets plus notables sur les principales aires urbaines***

Les effets de l'A85 ont été plus notables, notamment sur Angers et Tours.

**Elargissement des aires de chalandises d'Angers et Tours**

Angers Loire Métropole, la Communauté d'Agglomération Tours Plus et la CCI de Touraine soulignent que l'A85 a permis :

- Une augmentation de l'accessibilité vers Angers depuis le saumurois,
- Une extension de l'aire de chalandise angevine ; L'objectif d'Angers Loire Métropole est d'avoir une aire de chalandise qui couvre des distances d'environ 1 heure autour d'Angers,
- Un accroissement de l'accessibilité et l'attractivité des installations commerciales de l'agglomération tourangelles ; bien que l'agglomération ait atteint, précise la CCI de Touraine, sa masse critique,
- Une amélioration de l'accessibilité de la zone commerciale de Chambray-les-Tours, principale zone commerciale de la région.

**Pas d'effets sur le tissu commercial des autres EPCI**

Dans les EPCI situés entre Angers et Tours, l'A85 a eu un effet très faible sur l'extension / création de nouvelles zones commerciales, comme sur l'installation de nouvelles enseignes dans les centres commerciaux. Aucune extension de la zone de chalandise des commerces n'a été relevée.

**Peu d'effets en termes d'implantations commerciales**

Dans le département du Maine-et-Loire, une très large partie des équipements commerciaux du département sont antérieurs à la mise en service de l'A85.

Le tissu commercial est relativement récent. Il a été développé au cours des quinze dernières années.

Globalement, l'A85 n'a pas eu d'effets notables en matière de commerce.

Cependant, de nouvelles enseignes sont venues s'implanter :

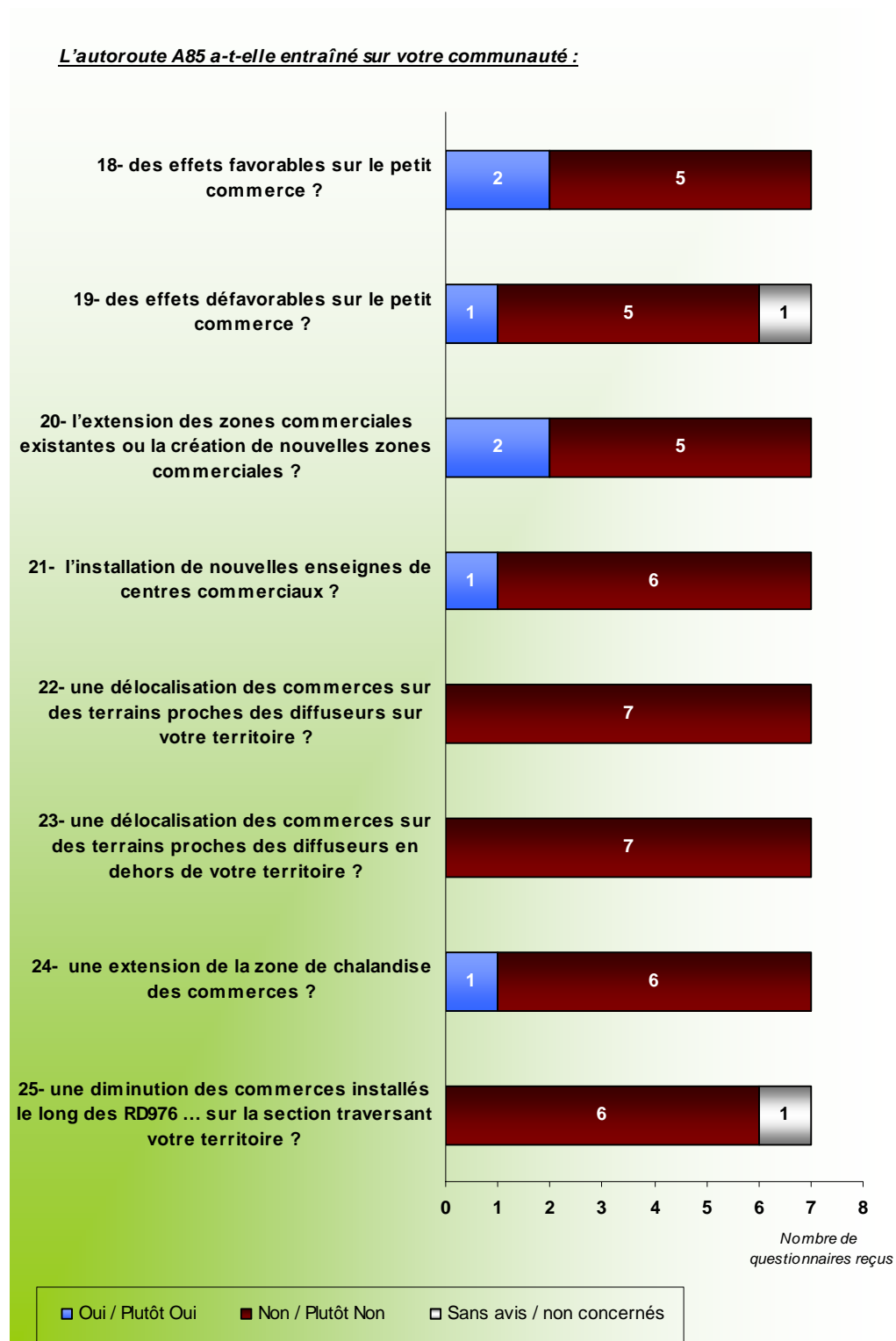
- Le magasin Décathlon jouxtant le village Oxylane au sud d'Angers,
- Une galerie commerciale est en cours d'installation sur Saumur.

**Coup de projecteur sur le cas d'IKEA**

Situé au sud de la ville de Tours, **le choix de la localisation du magasin IKEA n'a pas été lié à l'arrivée de l'A85 mais à un concours de circonstances.** L'enseigne se situe au bord de l'autoroute A10, connectée à l'A85, sans cependant disposer d'un accès direct.

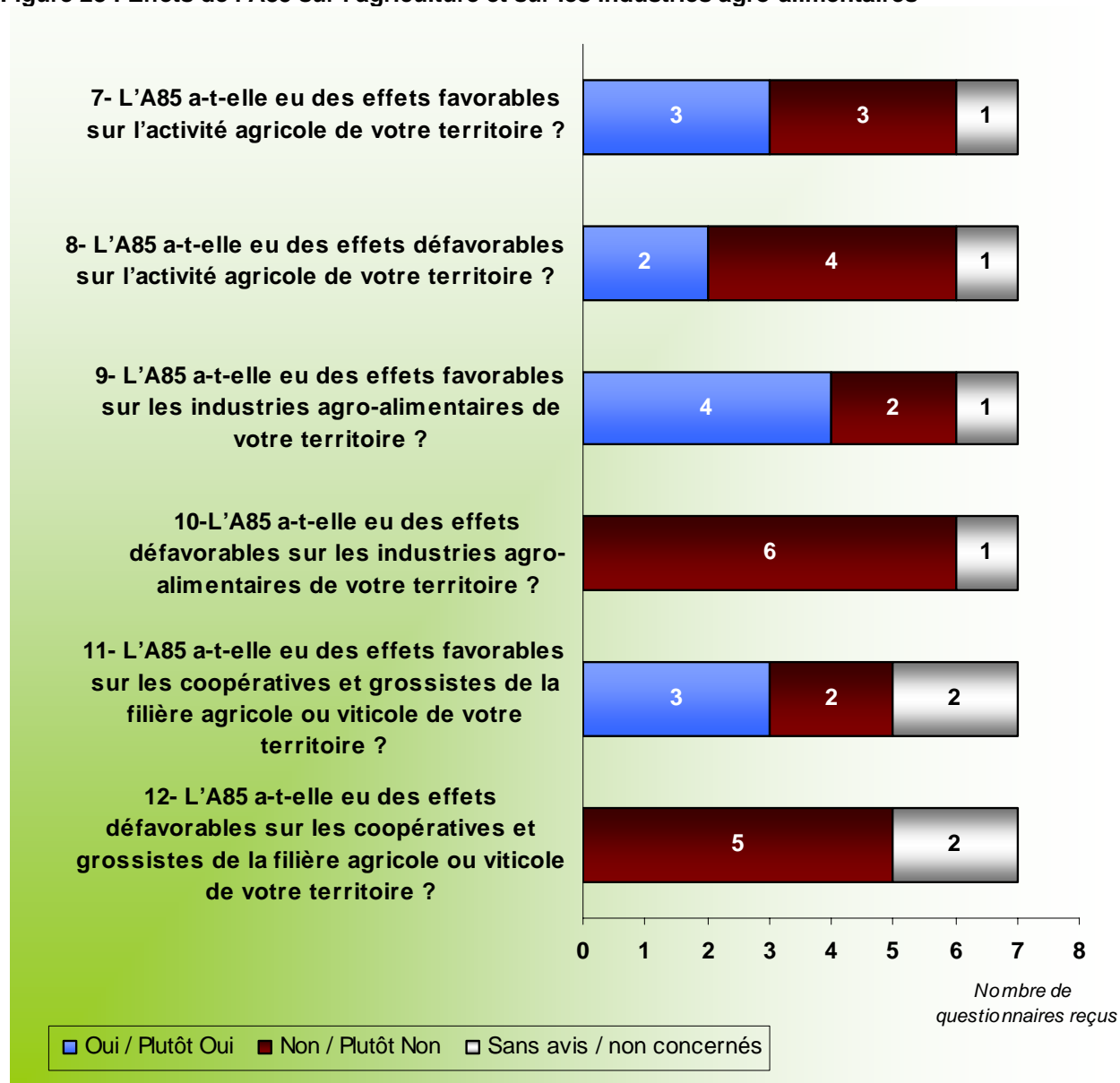
**Pour la direction d'IKEA Tours, l'ouverture de l'A85 joue probablement un rôle sur l'accessibilité de sa clientèle.** Cependant, n'ayant aucune d'étude sur les trajets utilisés par celle-ci, la Direction ne peut dire si l'autoroute est l'axe privilégié par sa clientèle, ni dans quelle mesure il peut l'être.

Figure 27 : Effets de l'A85 sur le commerce



Source : Enquête Postale auprès des EPCI traversés par l'A85 Angers-Drueye, EGIS

**Figure 28 : Effets de l'A85 sur l'agriculture et sur les industries agro-alimentaires**



Source : Enquête Postale auprès des EPCI traversés par l'A85 Angers-Druye, EGIS



**Effets généraux** La création de l'A85 a été rendue possible suite à de nombreux remembrements. La Chambre d'Agriculture d'Indre-et-Loire estime que ce sont entre les 2/3 et les 3/4 des communes proches du tracé qui ont subi ces remembrements.

**Les effets de l'A85 sur l'activité agricole se révèlent plutôt favorables pour 3 des 7 EPCI enquêtés.** Par exemple :

- La CDC de la Vallée Loire Authion souligne l'agrandissement des exploitations,
- La CDC de Loire-Longué souligne que la présence de l'autoroute facilite les transports de marchandises et le développement du pôle agricole Végéparc localisé en bordure de l'axe.

**Les effets de l'A85 sur les industries agro-alimentaires comme sur les coopératives et les grossistes de la filière agricole ou viticole apparaissent également favorables pour respectivement 4 et 3 des EPCI sur les 7 enquêtés :**

- La CDC de Loire-Longué souligne, par exemple, qu'une « IAA de grande importance s'est installée sur l'Anjou Actiparc, en raison notamment de l'accessibilité à l'autoroute »,
- La CA Angers Loire Métropole précise que « l'axe permet de réunifier les territoires viticoles de l'Anjou et du Saumurois ».

**Effets sur  
l'accessibilité des  
vignobles**

Un certain nombre d'exploitations viticoles étaient un peu isolées et difficiles à localiser.

**L'A85 a permis un gain d'accessibilité des vignobles :**

- Davantage de facilités pour les flux. Deux exemples :
  - L'A85 a permis de faciliter le transport de la production de Saumur Champigny en France.
  - Le Domaine des Vallettes, exploitation à Saint-Nicolas de Bourgueil, précise que l'A85 a permis de faciliter l'accès des camions à son domaine (livraisons de bouteilles vides, bouchons, retrait de la production par les transporteurs, etc.).
- Une meilleure attractivité. Deux exemples :
  - Le Syndicat des producteurs de Saumur Champigny précise que l'A85 a permis aux personnes éloignées du vignoble (plus de 100km) de venir plus facilement, notamment celles en provenance de l'Ouest, de même pour la clientèle parisienne.
  - Le Domaine de Godefroy, exploitation à Chouze-sur-Loire, a enregistré une augmentation du nombre de visites de ses clients réguliers en provenance des départements de Loire-Atlantique (44) et du Loiret (45) grâce aux gains de parcours obtenus par l'A85. Le Domaine bénéficie aussi des touristes qui empruntent l'A85 pour se rendre en Bretagne et qui sortent de l'autoroute à Bourgueil pour acheter du vin.

**Effets sur l'activité  
des exploitations  
viticoles**

Selon le responsable logistique Alliance Loire de la cave coopérative de Saumur, l'A85 a eu un impact limité sur le transport. Les transporteurs locaux n'empruntent pas l'A85 pour des raisons de coûts. Néanmoins, les transporteurs qui chargent de gros volumes pour des livraisons à l'échelle nationale empruntent l'A85 à Vivy.

Cet avis n'est pas partagé par tous les acteurs de la filière.

**L'A85 a eu un impact positif sur l'activité des exploitations viticoles :**

- Depuis la mise en service de l'A85, le Château de l'Aulée, exploitation de 40ha de vignes localisée à Azay-le-Rideau, peut faire la promotion de sa production dans les salons de vins situés à l'est de la Région, notamment à Sancerre et à Bourges.
- Depuis la mise en service totale de l'A85, le Domaine Godefroy Jérôme, exploitation située à Chouzé-sur-Loire, a enregistré l'apport de nouveaux clients particulièrement en période estivale. Ces nouveaux clients correspondent à des particuliers qui sont sur le retour des vacances et qui empruntent l'A85. Selon le Domaine de Godefroy, l'A85 représente entre 30 à 50 nouveaux clients sur l'année, soit 3 à 5% de l'ensemble de sa clientèle. La signalétique d'accès au domaine a d'ailleurs été faite en fonction de l'A85.
- L'A85 a permis au Domaine Godefroy de gagner en confort et en praticité dans ses trajets, d'amplifier le nombre de livraisons réalisées et de réaliser davantage de trajets en direction de Tours avec une certitude dans les temps de parcours.

**Points à retenir**

Les effets potentiellement liés à A85 sur l'emploi des territoires traversés sont difficiles à évaluer.

**La mise en service de l'A85 Angers-Drue a eu des effets en termes d'implantation de zones d'activités :** création de nouvelles zones (secteur du carrefour A11/A85, Beaufort-en-Vallée, Longué-Jumelles, Saumur), installation de la plateforme logistique Système U sur la zone de Savigny-en-Véron, gains d'accessibilité de la zone d'activités d'Esvres-sur-Indre.

**Chaque territoire a fait sa ZA. Les territoires se font davantage concurrence qu'ils ne coopèrent.**

**Si la mise en service a facilité l'implantation de ZA, ceci n'est pas suffisant pour l'instant pour que des entreprises viennent s'y installer.** L'A85 n'a pas permis une accélération du remplissage des ZA.

**La mise en service de l'A85 Angers-Drue a eu de réels effets sur le tissu d'entreprises.**

L'A85 a joué un rôle déterminant dans le choix de l'implantation géographique de certaines entreprises (carrefour A11/A85, Longué-Jumelles, Allones au nord de Saumur).

L'autoroute a eu des effets sur l'activité des entreprises (amélioration de l'image, amélioration de l'accessibilité), ainsi que sur leurs pratiques de transports : organisation facilitée des flux de transport des entreprises, gains de temps de parcours importants).

**La mise en service de l'A85 Drue-Vierzon a eu quelques effets sur le commerce des principaux pôles :** extension de l'aire de chalandise angevine, amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité des installations commerciales de l'agglomération tourangelles.

**L'A85 a permis un gain d'accessibilité des vignobles, et de façon générale un impact positif sur l'activité des exploitations viticoles** (nouvelle clientèle, facilités d'expédition de la production, ...).

# Comparaison entre effets observés et effets attendus de l'A85 sur le tissu d'entreprises

	Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison
Activités industrielles et services	<p><b>Au plan local</b></p> <p>Le tracé offrira des possibilités de retombées évidentes et géographiquement assez équitablement réparties :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>En traversant des secteurs (Saumurois, Chinonais) dont l'environnement industriel et tertiaire sera propice à une éclosion rendue possible par le désenclavement,</li> <li>En débouchant au Sud de Tours, au centre de gravité industriel et commercial de l'agglomération,</li> <li>Passant dans des zones touristiques, valorisant en outre l'attrait que représente le cadre de vie pour certaines implantations d'activités (tertiaires notamment).</li> </ul> <p>Le tracé représentera de plus une chance supplémentaire pour la branche du bâtiment et travaux publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Travaux publics : en assurant un volume de travaux et d'emplois conséquents,</li> <li>Bâtiment : en rapprochant la région parisienne du Val de Loire et en favorisant ainsi le marché des résidences secondaires ou l'aménagement de gîtes ruraux.</li> </ul>	<p><b>L'autoroute a joué un rôle en termes de création de nouvelles zones d'activités</b> (secteur du carrefour A11/A85, Beaufort-en-Vallée, Longué-Jumelles, Saumur).</p> <p><b>L'A85 n'a pas constitué jusque là un facteur significatif de relocalisation ou d'implantation d'entreprises.</b></p> <p><b>L'A85 a eu quelques effets globalement favorables sur le tissu d'entreprises :</b></p> <p>renforcement du tissu d'entreprises locales, ouverture des aires de marché, renforcement de l'image des entreprises, amélioration de l'accessibilité des entreprises</p> <p><b>L'A85 a eu plusieurs effets sur les pratiques des entreprises :</b> déplacements facilités, raccourcissement des délais de livraison, fiabilité des temps de parcours, amélioration de la sûreté des trajets et du confort pour les chauffeurs</p> <p><b>Le bilan LOTI n'a pas montré d'effets spécifiques de l'A85 sur la branche du bâtiment et travaux publics.</b></p>	<p>Le dossier DUP était resté sommaire. Le Bilan LOTI a permis de détailler les effets de l'A85 sur le tissu de zones d'activités et sur le tissu d'entreprises.</p> <p>L'étalement dans le temps des mises en service de l'A85, la mise en service récente de l'ensemble du linéaire ainsi que la crise économique qui sévit depuis 2007 ont constitué une contrainte au développement économique, notamment à la commercialisation des zones d'activités et à l'implantation d'entreprises.</p>

<b>Activités industrielles et services (suite)</b>	<p><b>Au plan extra-local</b></p> <p>L'aménagement contribuera à faciliter les relations inter-régionales entre l'Ouest et l'Est du pays, à plus forte raison s'il est prolongé entre Tours et Vierzon.</p> <p>L'aménagement sera utile notamment pour certains produits périssables au départ de l'Ouest (produits de marée et agrumes du Maroc via le Marché d'Intérêt National de Nantes) ne pouvant parvenir dans de bonnes conditions ou même ne pouvant parvenir du tout à destination des régions frontalières de l'Est et du Sud-est, la même remarque s'appliquant aux relations Est vers Ouest.</p> <p>L'aménagement permettra encore de développer les échanges commerciaux nationaux et internationaux par le biais du port autonome de Nantes - St-Nazaire auquel, prolongé sur Tours - Vierzon, il peut assurer un surcroît de trafic.</p>	<p>Sans que le bilan LOTI l'ait expressément mis en évidence, <b>l'autoroute A85 facilite de façon générale les relations est-ouest.</b></p> <p>Les effets de l'A85 sur le port de Nantes-Saint-Nazaire n'ont pas été mis en évidence.</p>	<p>Effets constatés conformes à la DUP</p> <p>Le Bilan LOTI n'a pas mis en évidence d'effets spécifiques de l'A85 sur le port de Nantes - Saint-Nazaire.</p>
<b>Commerce</b>	<p>L'aménagement sera favorable aux commerces à grande surface, défavorable à court terme à certains commerces de détail, mais favorable à plus long terme aux commerces proches des villes.</p>	<p><b>L'A85 a eu principalement des effets sur la grande distribution, essentiellement sur Angers, Tours et secondairement Saumur.</b></p> <p><b>La mise en service de l'A85 a permis un élargissement des aires de chalandise commerciale des principales agglomérations.</b></p> <p>D'après le ressenti des acteurs interrogés, <b>l'A85 n'a pas eu d'effets défavorables sur le commerce de détail.</b> Elle n'a entraîné aucune diminution de commerces le long de la RD976 parallèle à l'autoroute.</p>	<p><b>Effets constatés globalement conformes à la DUP.</b></p> <p>A noter que les effets défavorables de l'A85 sur le commerce de détail attendus dans le dossier DUP n'ont pas été relevés dans le Bilan LOTI.</p>

Agriculture	L'aménagement doit pouvoir servir de support aux relations entre professionnels de l'agriculture au sein du Val de Loire.	Le Bilan LOTI n'a pas mis en évidence une quelconque intensification des relations entre acteurs de l'agriculture en Val de Loire.	Effets attendus dans la DUP non constatés.
	La quasi-totalité des terrains amputés est vouée à l'agriculture.	<b>L'aménagement de l'A85 a consommé des terres agricoles. Des remembrements ont été effectués.</b> La mise en service de l'A85 a entraîné une <b>augmentation de la pression foncière sur les terres agricoles</b> notamment à l'est d'Angers et à l'Ouest de Tours.	Effets constatés conformes à la DUP.  Le Bilan LOTI a mis en évidence une pression foncière sur les terres agricoles dans certains territoires ; ce point n'avait pas été souligné dans la DUP.
	L'aménagement doit s'accompagner d'infrastructures adaptées à la circulation d'engins agricoles. Les cultivateurs verront néanmoins leurs conditions d'accès aux exploitations dégradées.	<b>L'A85 a généré des rétablissements de franchissements et des aménagements d'itinéraires pour la circulation des engins agricoles.</b> En Indre-et-Loire certains rétablissements sont encore jugés dangereux. Certains exploitants ont négocié avec Cofiroute des indemnités d'allongements d'itinéraires.	Effets constatés conformes à la DUP
Industries agro-alimentaires	A85 [sera] bénéfique aux approvisionnements et expéditions de produits horticoles en lien avec les zones Est et Sud-est du pays.	<b>Les effets de l'A85 sur les industries agro-alimentaires comme sur les coopératives et les grossistes de la filière agricole ou viticole apparaissent favorables.</b>	Effets constatés conformes à la DUP
	L'A85 pourra faciliter une valorisation de l'image de marque et une promotion de certains produits.  Les régions vinicoles traversées sont particulièrement visées.	L'A85 a permis un gain d'accessibilité des vignobles. <b>L'A85 a eu un impact positif sur l'activité des exploitations viticoles.</b>	Effets constatés conformes à la DUP



Effets constatés conformes avec la DUP



Effets constatés moindres ou différents de ceux attendus dans la DUP

**En conclusion, les effets constatés de l'A85 Angers-Druey sur le tissu d'entreprises sont globalement conformes aux effets attendus dans le dossier DUP.**



**Quelques écarts méritent d'être soulignés :**

- Un moindre développement économique que celui attendu dans la DUP ; peu d'effets sur le port de Nantes – Saint-Nazaire
- Pas intensification des relations entre acteurs de l'agriculture en Val de Loire, contrairement à ce qu'évoquait la DUP.

# Tourisme

## Méthodologie

---

### Présentation générale

L'évaluation des effets de l'A85 sur le tourisme repose sur :

- Les comptes-rendus des entretiens réalisés avec les acteurs du territoire dans le cadre de l'évaluation du ressenti des acteurs,
- L'enquête postale menée auprès des EPCI traversés par A85,
- La bibliographie collectée,
- La collecte et l'exploitation des données de fréquentation touristique caractérisant les périodes avant et après mise en service de l'A85,
- Des entretiens spécifiques auprès d'établissements ou acteurs touristiques (une dizaine) situés à proximité de l'A85, afin d'évaluer les éventuels impacts de la mise en service de l'autoroute sur leur activité.

---

### Limites de la méthodologie

Certaines données disponibles auprès des acteurs du tourisme ne permettent pas de dresser des séries statistiques sur de longues périodes et ne couvrent pas tous les départements traversés par l'axe. Pour l'instant, les acteurs du secteur ont assez peu de recul sur les évolutions du tourisme depuis la mise en service de l'A85.

## Rappel des effets attendus dans le dossier DUP – effets de l'A85 sur le tourisme

Le rappel des effets attendus de l'A85 repose sur la citation du dossier DUP.

Les incidences de l'aménagement en matière de tourisme se réaliseront à deux niveaux :

- Accès au littoral : l'aménagement, prolongé par Tours - Vierzon, facilitera la venue sur les côtes océanes d'un nombre plus important de touristes venus de l'Est et du Midi, de Suisse et d'Italie ; ceux-ci seront alors plus enclins à emprunter la liaison Tours - Angers de préférence à un autre itinéraire concurrent.
- Tourisme local : le tourisme local pourra mieux tirer partie de la clientèle de passage.

En améliorant l'accessibilité des sites touristiques, l'aménagement apportera une potentialité supplémentaire de clientèle pour la visite des principaux monuments ou ensembles classés.

- En Maine-et-Loire, le tracé libère le circuit de la vallée de la Loire du trafic de transit. Ce faisant, il favorise le confort des déplacements de touristes à même de mieux profiter ainsi des superbes vues qu'offre cette route. En outre, les plus beaux sites de la zone se localisent au Sud du département, en particulier entre Cunault et Saumur (rive gauche de la Loire). L'amélioration du réseau contribue donc à faciliter les échanges Angers-Saumur dans cette optique.
- En Indre-et-Loire, les avantages du tracé autoroutier sont plus évidents encore, dans la mesure où, de plus, se concentrent de part et d'autre du fleuve les édifices comptant parmi les plus renommés du Val de Loire. C'est ainsi que l'accessibilité du château d'Azay-le-Rideau et de la ville de Chinon se trouve notoirement améliorée. Le tracé autoroutier encourage les Tourangeaux à se déplacer plus volontiers pour la visite du château et de la ville ; il facilite également les déplacements sur Bourgueil et sa région. Il offre également le grand avantage de désenclaver le CD 7 — dans l'hypothèse de l'existence d'un échangeur en bordure duquel se dressent les châteaux d'Ussé et de Villandry, célèbres pour ses jardins, il incite les touristes de passage venant de Vierzon, de l'Est et du Sud-est de la France et à destination des côtes de l'Atlantique (ou de retour) à s'y arrêter ; l'autoroute joue en l'occurrence un rôle publicitaire, rôle que l'on doit d'autant moins dédaigner que bon nombre de ces touristes sont des clients nouveaux qui en l'absence d'aménagement se déplacent sur d'autres axes qu'Angers-Tours et que l'aménagement neuf conduit à traduire vers la zone touristique en question.

L'aménagement contribuera à améliorer l'accessibilité du Val de Loire au bénéfice des ressortissants de la région parisienne.

L'aménagement, en facilitant les relations transversales, drainera vers la côte Ouest un nombre plus élevé de touristes venant des régions frontalières de l'Est et du Sud-est ; cet impact sera conforté par la réalisation Tours-Vierzon et pourra être profitable aux commerces locaux.

## Présentation de l'activité touristique

### Présentation générale tourisme

L'aire d'étude se positionne, au niveau national, à proximité de trois espaces accueillant un grand nombre de touristes à l'année. Il s'agit de :

- L'Ile-de-France,
- La façade atlantique,
- Le littoral de la Manche.

**L'aire d'étude est dotée d'un patrimoine naturel et architectural très riche. La vallée de Loire constitue un des hauts lieux du tourisme en France**, pour ses célèbres châteaux et ses musées notamment. Une véritable reconnaissance de ce patrimoine est intervenue le 30 novembre 2000 avec l'inscription des paysages de Loire sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Les principaux sites touristiques de l'aire d'étude se situent le long de l'axe de la Loire, non loin du tracé de l'A85.

La Loire est également le fil conducteur du patrimoine gastronomique de l'aire d'étude grâce aux nombreux vignobles qui jouxtent le fleuve.

Si le tourisme culturel prend une place prépondérante, les nombreux sites naturels et de plein air doivent être mentionnés.

En Anjou, le tourisme se caractérise par quelques pôles associant :

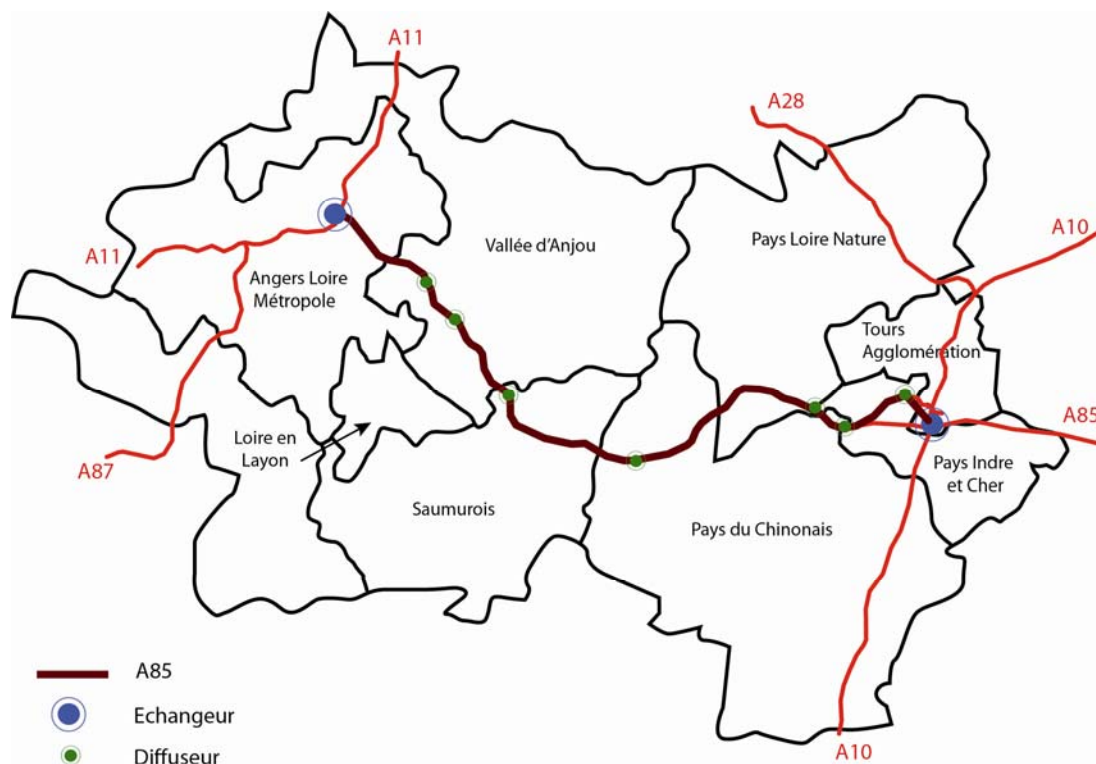
- Des ressources architecturales notamment à Angers et Saumur toutes deux classées ville d'art et d'histoire. L'Anjou possède parmi ses 1200 châteaux et manoirs de nombreux châteaux prestigieux tels par exemple le château de Montsoreau, l'abbaye royale de Fontevraud ;
- Des espaces de découverte avec de nombreux musées notamment sur Angers (Musée de l'ardoise, musée de l'air, musée de la vigne) mais aussi des espaces de plein air tel par exemple le Zoo de Doué-la-Fontaine ou encore Terra Botanica à Angers.

Ailleurs les sites restent diffus mais offrent des opportunités pour le tourisme vert. Dans ce cadre, la Loire à vélo offre 220km de pistes en Anjou dont une partie sur les levées napoléoniennes.

En Touraine, le tourisme se développe autour de trois valeurs sûres :

- Son patrimoine historique, architecturale et gastronomique. La Touraine compte :
  - 38 châteaux ouverts à la visite dont beaucoup sont dotés de jardins remarquables dont le château d'Ambroise, le château et jardins de Villandry
  - 76 édifices religieux dont la Cathédrale de Tours ;
- Ses espaces verts et naturels qu'ils soient sauvages avec la Loire ou modelés à travers les jardins, favorisent le tourisme « vert ». Le département offre 6 800 km de sentiers balisés dont les chemins de randonnée culturels « Saint-Martin » et près de 160 km de parcours de la Loire à Vélo ;
- Ses infrastructures d'accueil des congrès et des séminaires stimulent le tourisme d'affaire (Centre International de Congrès Le Vinci à Tours ou l'Espace Malraux à Joué-les-Tours).

Figure 29 : Découpage des Pays touristiques



**Hôtellerie** En 2010, la fréquentation hôtelière des Pays traversés ou directement concernés par l'axe A85 Angers-Drueye a représenté plus de 2,2 millions de nuitées (cf. Figure 30).

La clientèle française représente 75% des nuitées. Les agglomérations de Tours et d'Angers représentent respectivement 54% et 25% de l'ensemble des nuitées, suivies du Saumurois (8%) et du Pays Chinonais (6%).

Entre 2007 et 2010, la fréquentation hôtelière a globalement enregistré une diminution de 4%, essentiellement du fait de la forte diminution des nuitées étrangères (- 15%). Les évolutions sont néanmoins contrastées géographiquement ; les pays Indre-et-Cher, Saumurois et Pays Loire Nature ont vu croître leur fréquentation.

En 2010, le taux d'occupation dans l'hôtellerie des Pays traversés ou directement concernés par l'axe A85 Angers-Tours s'est élevé à 53%. Les principales agglomérations obtiennent les meilleurs résultats.

Entre 2007 et 2010, le taux d'occupation moyen dans l'hôtellerie a diminué, notamment dans les principales agglomérations. La crise économique en est la principale explication.

**Hébergement de plein air** En 2010, la fréquentation des hébergements de plein air des Pays traversés ou directement concernés par l'axe A85 Angers-Tours a représenté près de 740 000 nuitées.



La clientèle française représente 41% des nuitées. Le Saumurois et Pays Chinonais représentent respectivement 34% et 31% de l'ensemble des nuitées.

Entre 2007 et 2010, la fréquentation des hébergements de plein air a enregistré une croissance de 19%, supérieure à celle observée au cours de la période 2004-2007 (+15%). A l'exception des territoires les plus fortement urbanisés (Angers, Tours), l'ensemble des Pays de l'aire d'étude observent une croissance soutenue, en particulier en Maine-et-Loire où le développement sur la période 2007-2010 est sensiblement plus favorable que lors de la période 2004-2007 <sup>4</sup> (cf. Figure 31).

En 2010, le taux d'occupation des hébergements de plein air des Pays traversés ou directement concernés par l'axe A85 Angers-Tours s'est élevé à 29%.

Entre 2004, 2007 et 2010, le taux d'occupation moyen des hébergements de plein air a augmenté, passant de 26 à 28 puis 29%.

A l'exception d'Angers Loire Métropole, les Pays du Maine-et-Loire ont enregistré les évolutions les plus favorables depuis 2007.

**Figure 30 : Fréquentation des hôtels**

Pays	Nuitées françaises		Nuitées étrangères		Total nuitées	
	2010	Evolution 2007/2010 (en %)	2010	Evolution 2007/2010 (en %)	2010	Evolution 2007/2010 (en %)
Angers Loire Métropole	483 779	-3	69 993	-12	553 772	-4
Pays du Layon, Lys et Aubance *	323	0	22	0	345	0
Vallées d'Anjou	11 509	-9	1 447	-42	12 956	-14
Saumurois	134 556	31	48 240	-11	182 796	17
Pays Loire Nature	36401	15	20885	4	57286	11
Pays Chinonais	92 449	1	44 358	-24	136 807	-8
Tours Agglomération	855850	-2	333176	-19	1 189026	-8
Pays Indre-et-Cher	35 798	35	34 505	34	70 303	34
<b>Total</b>	<b>1 650 665</b>	<b>1</b>	<b>552 626</b>	<b>-15</b>	<b>2 203 291</b>	<b>-4</b>

\* valeurs de 2010 indiquées par défaut du fait d'absences de données

**Figure 31 : Fréquentation des hébergements de plein air**

Pays	Nuitées françaises		Nuitées étrangères		Total nuitées	
	Evolution 2004/2007 (en %)	Evolution 2007/2010 (en %)	Evolution 2004/2007 (en %)	Evolution 2007/2010 (en %)	Evolution 2004/2007 (en %)	Evolution 2007/2010 (en %)
Angers Loire Métropole	10	10	31	-22	18	-4
Pays du Layon, Lys et Aubance *	91	98	-7	-2	7	24
Vallées d'Anjou	-19	77	12	86	-9	80
Saumurois	9	38	-6	7	-2	15
Pays Loire Nature	109	7	436	22	196	14
Pays Chinonais	27	36	57	33	44	34
Pays Indre-et-Cher*	0	10	0	-18	0	-7
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>33</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>19</b>

\* valeurs de 2004 indiquées par défaut du fait d'absences de données

<sup>4</sup> La crise économique a généré un report de nuitées de l'hôtellerie et des locations de meublés sur l'hébergement de plein air moins onéreux.

Figure 32 : Fréquentation des hôtels en 2010 (nombre de nuitées)

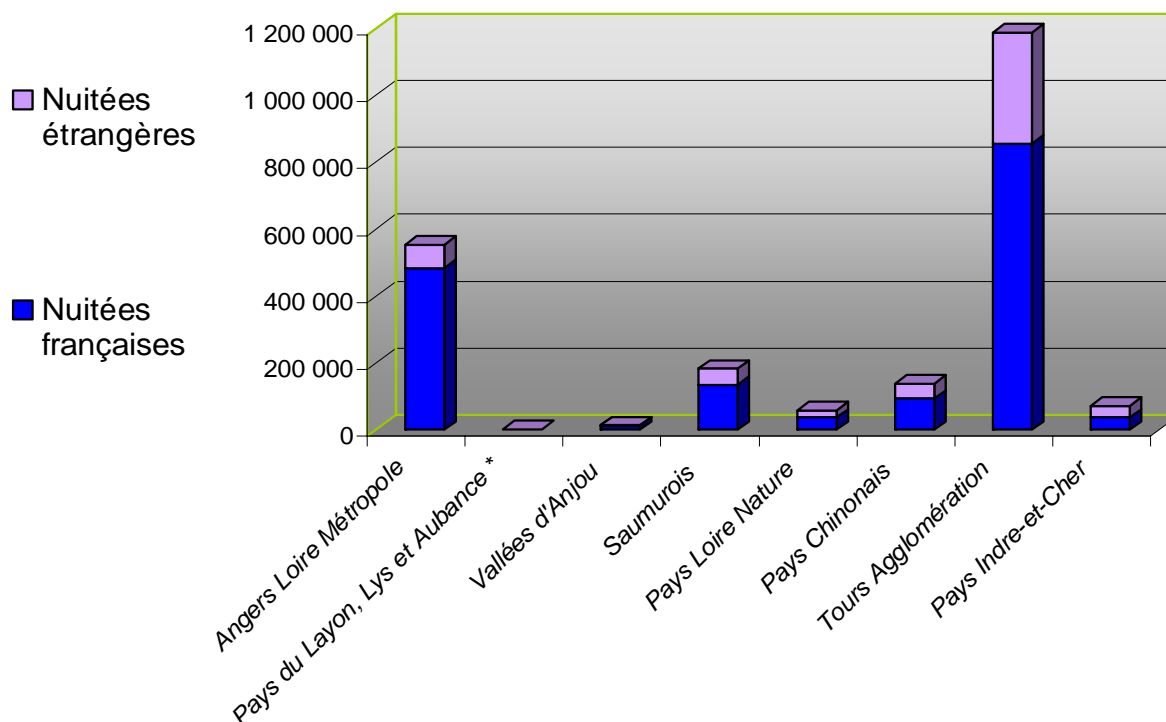
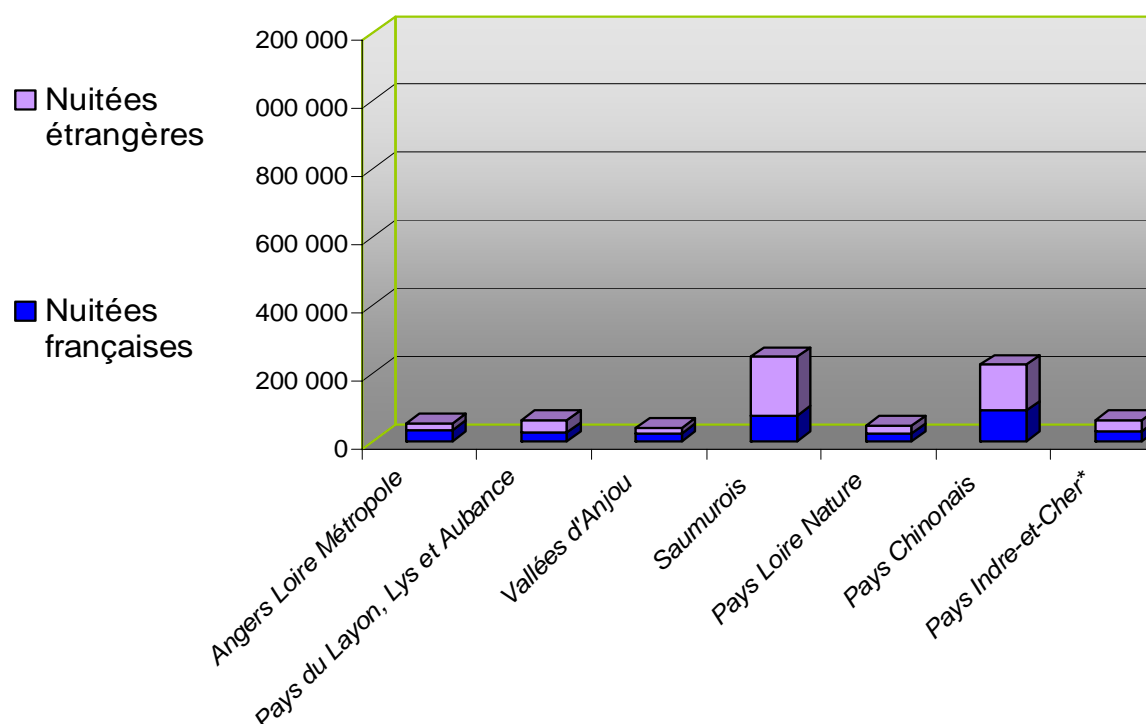


Figure 33 : Fréquentation des hébergements de plein air en 2010 (nombre de nuitées)

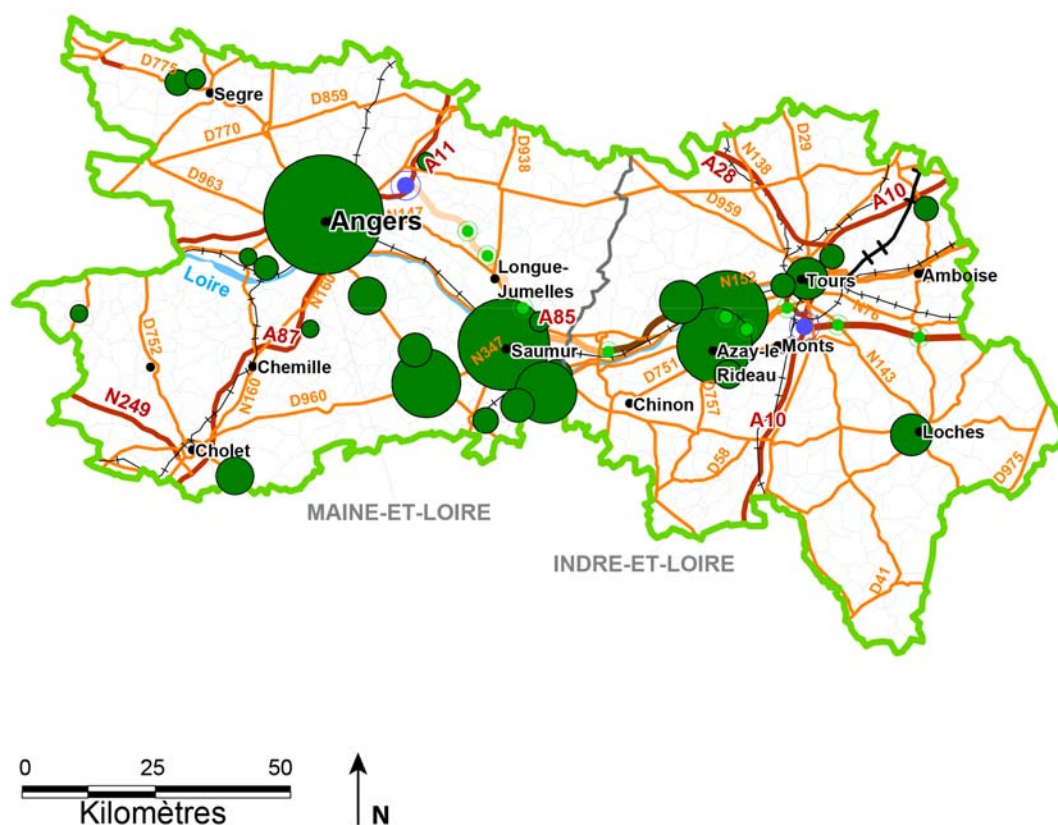


## Etat actuel et évolution de la fréquentation des sites touristiques

Au sein de l'aire d'étude (départements de Maine-et-Loire et d'Indre-et-Loire), on recense une cinquantaine de sites touristiques importants. Ceux-ci sont avant tout concentrés dans l'agglomération d'Angers, dans le secteur de Saumur, ainsi qu'au sud-ouest de Tours (cf. Figure 34).

La carte d'évolution de la fréquentation des principaux sites touristiques montre que les dynamiques sont plus favorables en Maine-et-Loire (cf. Figure 36).

Figure 34 : Fréquentation des sites touristiques par commune en 2010



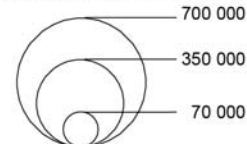
### Légende :

- Aire d'étude élargie
- Limites communales
- Limites départementales
- Principaux chefs-lieux
- La Loire
- Réseau ferré :**
  - ++ Ligne normale
  - ++ Ligne Grande Vitesse

### Réseau routier :

- Autoroutes
- Sections de l'autoroute A85 :**
  - Mise en service en janvier 1997
  - Mise en service en octobre 1997
  - Mise en service en février 2002
  - Mise en service en avril 2003
  - Mise en service en janvier 2007
- Diffuseurs
- Echangeurs
- Routes principales

### Fréquentation des sites touristiques par commune 2010 (sites accueillant plus de 20000 visiteurs/an)



Sources :  
- IGN© géofla®  
- IGN© Route120®

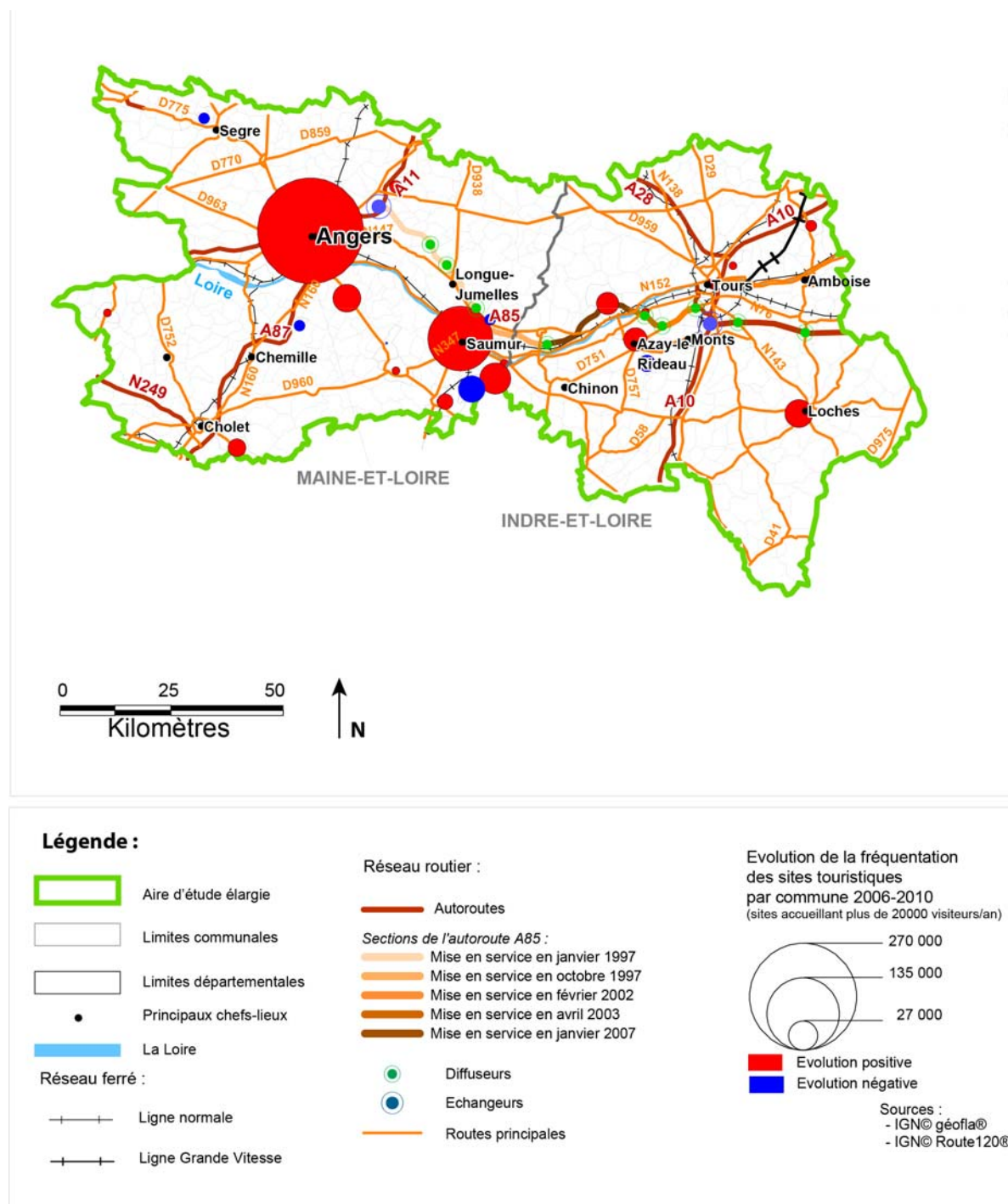
**Figure 35 : Fréquentation des sites touristiques les plus fréquentés de l'aire d'étude**

Dpt	Les monuments les plus fréquentés	Communes	2006	2008	2010
37	Château et jardins de Villandry	Villandry	326 800	360 100	329 400
37	Château d'Azay-le-Rideau	Azay-le-Rideau	253 800	274 200	272 200
49	Terra Botanica	Angers	NC	NC	260 000
49	Parc Zoologique	Doué-la-fontaine	229 107	204 937	231 764
49	Abbaye Royale de Fontevraud	Fontevraud l'Abbaye	161 066	168 837	193 164
49	château d'Angers	Angers	152 733	158 776	170 685
37	Château de Langeais	Langeais	84 700	96 600	102 500
37	Logis royal et Donjon de Loches	Loches	69 500	98 300	94 900
49	Musée des Beaux Arts	Angers	74 163	71 722	88 898
49	Parc oriental	Maulévrier	72 042	86 033	83 263
49	Ecole Nationale d'équitation	Saumur	34 962	32 346	81 209
49	village troglodytique	Louresse-	68 008	66 679	67 756
49	Château-Musée de Saumur	Saumur	30 078	45 071	66 718
49	château de Brézé	Brézé	88 920	88 287	65 434
37	Musée des Beaux Arts	Tours	46 900	62 800	52 300
49	Musée du Champignon	Saumur	50 000	45 000	50 000
49	Pierre et Lumière	Saumur	40 000	45 000	50 000
49	Musée des blindés	Saumur	45 043	47 328	48 241
37	Société Coopérative Agricole de Vannerie	Villaines-Les-Rochers	58 300	52 100	47 300
37	Musée du Compagnonnage	Tours	46 700	47 700	45 700
49	La mine bleue	Noyant-la-Gravoyère	NC	43 752	42 639
49	Château de Brissac	Brissac-Quincé	36 000	45 000	42 500
49	caves Bouvet-Ladubay	Saumur	26 304	34 958	40 100
49	château de Montreuil-Bellay	Montreuil-Bellay	30 800	37 000	40 028
49	Parc de loisirs de l'étang	Brissac-Quincé	20 307		39 051
37	Réserve de Beaumarchais Grand Veneur	Autrèche	34 300	37 500	39 000
49	Parc d'attractions de l'arche	La Possonnière	NC	33 650	37 850
37	Lulu Parc	Rochecorbon	33 400	37 800	36 400
37	Prieuré Saint Cosme	La Riche	NC	25 500	36 000
49	Musée Jean Lurcat	Angers	31 965	27 890	30 641
49	Château de Montsoreau	Montsoreau	26 398	30 740	29 966
49	Champignonnière du saut aux loups	Montsoreau	NC	26 780	27 989
49	Domaine de la petite couère	Nyoiseau	32 000	34 000	26 500
49	Parc Maupassant Bois Savary	Allonnes	31 006	45 006	26 097
49	Collégiale Saint-Martin	Angers	44 082	29 766	25 513
49	Caves Ackerman - Rémy Pannier	Saumur	26 195	23 450	23 997
49	Galerie David d'Angers	Angers	23 857	22 666	22 194
49	Musée Régional de l'air	Marcé	15 705	16 500	21 976
49	Château de Serrant	Saint-Georges-sur-	NC	20 196	21 540
49	Musée de la tapisserie contemporaine	Angers	24 776	17 967	20 878
49	Caves de grenelle	Saumur	17 292	16 476	20 467
49	La coulée du cerf	Saint-Laurent-des-	17 363	15 000	20 277
49	village d'artistes	Rablay sur Layon	25 000	35 000	20 250
49	Moulin de Sarré	Gennes	17 893	18 993	19 712
49	Château du Plessis -Bourre	Ecuillé	26 946		18 409
49	Musée de la cavalerie	Saumur	NC	14 551	18 356
49	La cave vivante du champignon	Le Puy-Notre-Dame	21 000	20 050	18 200
49	Parc Anjou Aventure	Ecouflant	22 921	23 529	17 808
49	Museum des sciences naturelles	Angers	11 358	15 484	17 068
49	Les Chemins de la rose	Doue-la-Fontaine	24 000		16 299
37	Château de Chinon	Chinon	93 500	102 900	NC
37	Château de Tours expositions	Tours	28 200	NC	NC

1/ Ne figurent que les monuments, sites et musées ayant répondu aux enquêtes

Sources: enquête de fréquentation élaborée en collaboration entre le Comité Régional du Tourisme du Centre et les Comités Départementaux et les Observatoires du Tourisme ; Comité Régional du Tourisme des Pays de la Loire

Figure 36 : Evolution de la fréquentation des sites touristiques par commune (2006-2010)





# Effets de l'A85 sur le tourisme

## Préambule

**Les évolutions actuelles en matière de fréquentation touristique dans l'aire d'étude suivent les tendances nationales.**

Depuis quelques années, les professionnels du tourisme s'inquiètent car l'activité doit faire face à des contraintes plus fortes :

- Une baisse du pouvoir d'achat et une augmentation du prix de l'essence,
- Une concurrence étrangère importante,

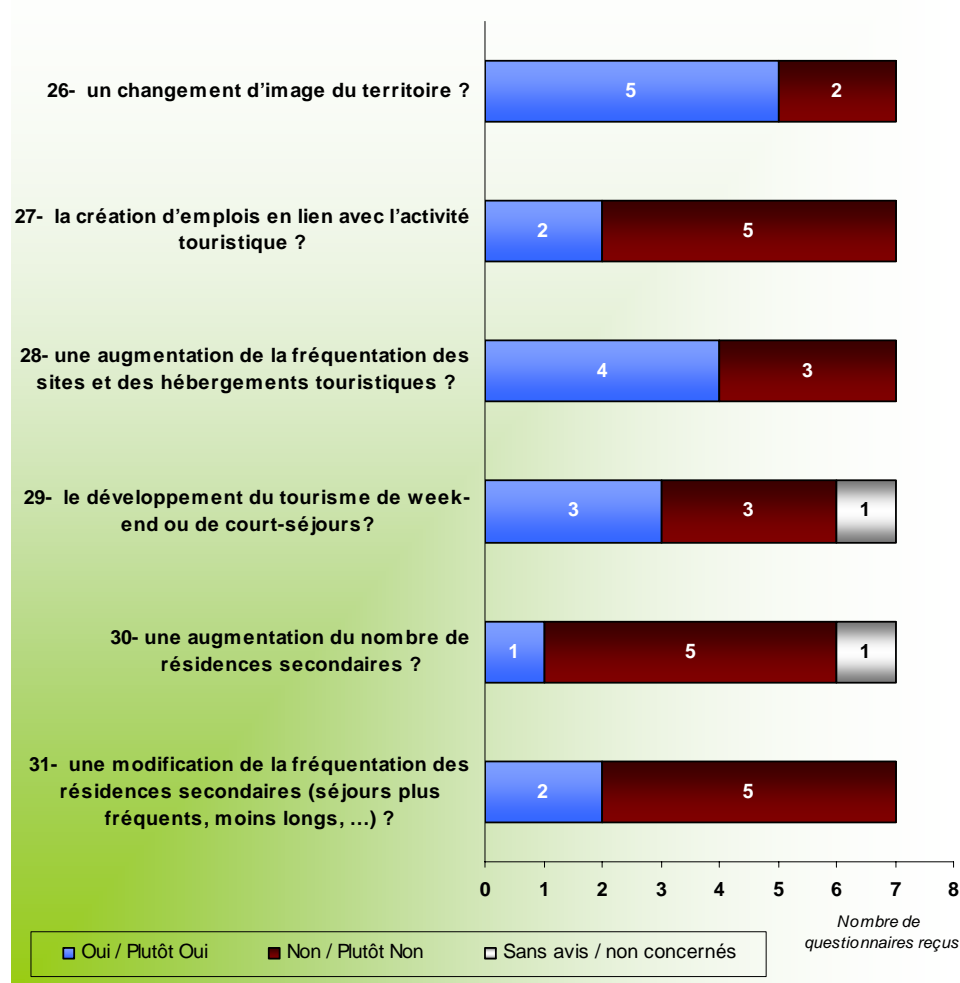
De plus, le taux de départ en vacances des Français stagne depuis dix ans (un peu plus de 60%).

**Il est par conséquent difficile de distinguer les effets de l'A85 des tendances nationales.**

## Le ressenti des territoires traversés par A85

D'après l'enquête conduite auprès des EPCI, l'A85 joue un rôle significatif en termes de tourisme (cf. Figure 37).

Figure 37 : Effets de l'A85 sur le tourisme



Source : Enquête Postale auprès des EPCI traversés par l'A85 Angers-Druey, EGIS

---

## Une amélioration de l'image et communication

D'après l'enquête conduite auprès des EPCI, l'effet le plus notable de l'A85 sur le tourisme est d'avoir contribué, pour 5 des 7 EPCI ayant répondu à l'enquête, au **changement d'image des territoires traversés**.

---

## Une amélioration de l'accessibilité touristique

### ***Meilleure accessibilité touristique des territoires***

L'ensemble des acteurs locaux juge l'accessibilité comme un élément fondamental pour le maintien et le développement de l'activité touristique.

Pour l'ensemble des acteurs locaux, A85 contribue, au même titre que l'ensemble des voies de communication rapides qui desservent l'aire d'étude, au **développement de l'accessibilité et de l'attractivité du territoire**.

En outre, les acteurs locaux s'accordent pour dire que **l'A85 facilite et canalise largement les flux touristiques entre l'Est de la France et de l'Europe et la façade atlantique**. L'autoroute facilite également l'accès au sud de la France et à la vallée du Rhône pour la population locale.

Pour le Conseil général de Maine-et-Loire comme pour Angers Loire Métropole, la mise en service de l'A85 se présente comme un **vecteur de développement de l'activité touristique du département du Maine-et-Loire, en offrant une meilleure accessibilité vers le territoire**.

En Maine-et-Loire, l'A85 joue un rôle de désenclavement mais dans une mesure beaucoup moindre que l'A11. En effet, l'A11 a rapproché, en termes de temps, le Maine-et-Loire du Bassin Parisien. L'A85 est toutefois favorable en matière de tourisme dans la mesure où **la clientèle vient plus facilement en Maine-et-Loire**.

La Communauté d'Agglomération Angers Loire Métropole précise que l'ouverture du territoire sur le Centre-est, Lyon et les Alpes est favorable au développement du tourisme.

Cette autoroute est également avantageuse pour les habitants d'Angers et Saumur qui souhaitent se rendre en vacances en direction du sud et de la côte Méditerranée.

Finalement, **l'autoroute A85 se présente à la fois comme étant une autoroute de transit, et comme une autoroute de desserte touristique du Val de Loire**.

La Communauté d'Agglomération Tours Plus est plus réservée dans son analyse. Pour elle, l'A85 a sans doute joué un rôle sur le tourisme en Touraine grâce à l'amélioration de l'accessibilité est-ouest. La CCI de Touraine précise que l'ouverture complète de l'axe étant récente, les effets sur le tourisme ne sont pas encore entièrement perceptibles.

Figure 38 : Un val de Loire touristique desservi par A85



Source : clichés Egis

Figure 39 : Un val de Loire touristique desservi par A85 (suite)



Source : clichés Egis



**Meilleure  
accessibilité des  
sites touristiques**

**L'A85 a permis une meilleure accessibilité des sites touristiques :**

- L'A85 a permis un désenclavement du **zoo de Doué-la-Fontaine**. Le site était à 1h30 de Tours, il est désormais à 1h. L'A85 apporte une rapidité et un confort de conduite aussi bien pour le personnel que pour les touristes. Un panneau touristique est présent en bordure de l'A85 dans le sens Angers-> Tours pour indiquer le zoo de Doué-la-Fontaine.
- L'accessibilité du **Cadre noir de Saumur**, lieu de formation en équitation qui propose des visites guidées et des spectacles, a été améliorée depuis la mise en service de l'A85. La route Angers-Tours était un axe très difficile. L'A85 a permis de diminuer les freins aux déplacements et de gagner 30 minutes sur le trajet Tours/Angers.
- Le responsable de l'hôtel de l'**abbaye de Fontevraud** précise que l'A85 a joué un rôle très important dans l'accessibilité du site, la commune de Saumur n'étant pas dotée d'une gare TGV. La grande majorité des touristes se rend sur le site en voiture : les clients en provenance de Paris, Nantes, Le Mans- Rouen mais aussi les touristes étrangers : notamment les allemands, les belges et les néerlandais.

---

**Une amélioration de  
la fréquentation  
touristique**

**Des effets ressentis  
de l'A85 en  
particulier en Maine-  
et-Loire**

4 des 7 EPCI ayant répondu au questionnaire d'enquête ont observé l'augmentation de la fréquentation des sites et des hébergements touristiques.

Les EPCI constatent également (3 sur 7) un développement du tourisme de courts séjours ou de week-end. Cependant, la Communauté d'Agglomération Angers Loire Métropole note une diminution de la fréquentation de touristes anglais ; mais cette diminution résulte, selon elle, plus de la baisse du cours de la livre que de modifications internes au territoire.

L'augmentation de la fréquentation touristique du territoire n'entraîne cependant pas d'augmentation du nombre de résidences secondaires sur leur territoire ni de modification de la fréquentation des résidences secondaires. Cependant des attentes existent. Par exemple, la Communauté de Communes de la Vallée Loire-Authion pense que la meilleure accessibilité de son territoire peut « inciter des ménages à s'installer dans des résidences secondaires et ainsi bénéficier du tourisme Saumurois. »

**L'autoroute A85 constitue un outil pour le développement touristique en permettant de consolider l'activité touristique, en particulier en Maine-et-Loire.**

Ainsi, **l'A85 a permis l'augmentation de la fréquentation de certains sites et hébergements touristiques ainsi que le développement du tourisme de courts séjours ou de week-end :**

- Le Comité Départemental du Tourisme du Maine-et-Loire précise qu'à sa connaissance il ne semble pas y avoir eu de diminution de fréquentation des hébergements sur l'ex-RN Angers-Longué-Allones.



- La Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement a enregistré une augmentation de fréquentation touristique depuis la mise en service de l'A85.

La mise en service de l'A85 a eu un impact limité sur le tourisme de la Communauté de communes d'Azay-le-Rideau. Elle est plus favorable à la commune de Villedieu qui bénéficie d'un accès direct.

Le Comité Départemental du Tourisme du Maine-et-Loire estime que l'effet de l'amélioration de l'accessibilité de son territoire n'est pas encore suffisant pour engendrer un développement touristique :

- Les communes de Beaufort-en-Vallée et de Longué-Jumelles ne portent pas de projets de développement touristique.
- La commune de Saumur a probablement pu consolider son offre mais n'a pas pu impulser de développement hôtelier par exemple.
- L'A85 n'a pas généré la création de nouveaux sites touristiques. Cependant, on peut noter la création d'une maison du tourisme en 2004 au nord de Saumur, à proximité du diffuseur de l'A85.

**En Indre-et-Loire, les effets de l'A85 en matière de tourisme sont moins évidents.**

***Des effets ressentis de l'A85 sur certains sites touristiques***

**Certains sites touristiques attribuent la hausse de leur fréquentation à A85 :**

- **Le Cadre noir de Saumur** a constaté une part plus importante du nombre de visiteurs en provenance de la région Centre, et notamment de la Touraine, depuis la mise en service de l'A85. La région Centre apparaît depuis A85 parmi les régions françaises les plus représentées en termes de fréquentation du site.
- **Le Zoo de Doué-la-Fontaine** a enregistré une part plus importante de visiteurs en provenance de la Touraine. Il est toutefois difficile de mesurer le rôle joué par A85 dans ce constat.

**D'autres sites, cependant, estiment que l'effet de l'A85 a été limité :**

- La hausse de la fréquentation de Terra Botanica, parc à thèmes végétal, à Angers (49) ne semble pas liée à A85. Elle résulterait d'un gain de notoriété du site.
- L'augmentation de la fréquentation de l'abbaye de Fontevraud, cité monastique, serait plutôt attribuée au contexte touristique général.

Pour l'Office du tourisme du Saumurois, l'A85 n'a pas d'influence sur la fréquentation des sites touristiques. Le contexte international est selon lui l'élément explicatif de l'évolution de cette fréquentation (crises dans certains pays qui expliquent des vacances passées en France).

**Provenance de la  
clientèle**

**L'A85 a permis de faciliter les échanges grâce aux gains de temps de parcours :**

- **Les flux Est/Ouest :**

- L'office du tourisme du Saumurois a constaté une augmentation de la fréquentation de la clientèle en provenance de l'Ouest : Loire-Atlantique (et particulièrement Nantes) et la Bretagne (particulièrement l'Ille-et-Vilaine).
- L'office du tourisme d'Angers a précisé que l'A85 profitait à la clientèle provenant de l'Est de la France, de Bretagne et de Normandie.
- Une augmentation du nombre de touristes en provenance de l'Est de la région Centre au niveau d'Azay-le-Rideau grâce aux gains de temps de parcours. Les sites touristiques aussi bien classiques (châteaux, musées) qu'insolites (musée artisanal de Lavié) bénéficient de cette tendance.

- **Les flux Nord/Sud :**

- L'Office du tourisme du Saumurois constate que l'A85 a facilité des flux en provenance de l'Île-de-France et du sud de la France qui se dirigent vers l'ouest.
- L'Office du tourisme d'Angers a précisé que l'A85 favorisait les flux en provenance du Sud-est de la France : régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

- **Pour les touristes étrangers :** l'office du tourisme d'Angers précise que les clients en provenance du Benelux, de Suisse, et de l'Île-de-France empruntent l'A85 après être passés par Orléans, Blois et Tours par le biais d'A10.

Selon l'Office du tourisme du Saumurois, l'A85 ne semble toutefois pas avoir eu d'influence sur les touristes parisiens puisque l'A11 permettait déjà une bonne connexion à Angers.

**Excursionnisme de  
week-end**

**L'A85 a pu jouer un rôle favorable sur l'excursionnisme de week-end.**

**Le territoire d'Angers Loire Métropole a constaté que le différentiel de nuitées semaine/nuitées week-end avait tendance à s'estomper.** L'A85 a pu jouer un rôle dans cette tendance grâce aux gains de temps de parcours permis par A85. L'A85 a permis un rapprochement évident entre Angers et Vierzon et plus généralement avec le centre de la France.

L'A85 est mentionnée dans les supports de communication de l'office du tourisme d'Angers, tout comme l'A11 et l'A87. Un panneau informatif est présent sur l'A85 pour indiquer Saumur et Angers.

Les offices du tourisme du Saumurois et d'Angers désirent mettre en place un partenariat avec Cofiroute pour des campagnes de communication communes. L'Office du tourisme du Saumurois veut notamment développer les courts-séjours, ce qui impactera positivement le trafic de l'A85.

### **Développement touristique**

#### **L'A85 participe au développement touristique de certains sites :**

- **Le Cadre Noir de Saumur** a indiqué que l'A85 avait participé au développement touristique du site,
- **Le château d'Azay-le-Rideau**, qui a enregistré une baisse de visiteurs ces dix dernières années, envisage l'A85 comme une source potentielle de développement. En effet, 90% des visiteurs se rendent au château par la route, la commune d'Azay-le-Rideau ne disposant que d'une gare ferroviaire de petite taille. De plus, la mise en place d'actions de communication sur les aires de service de l'A85 ou de panneaux touristiques constitue également un axe de développement.
- Le meilleur fléchage des sites touristiques sur l'A85, par le biais de panneaux, est souhaité par un certain nombre d'acteurs.
- **Enfin, l'autoroute n'a pas eu d'impact sur l'emploi touristique des EPCI traversés. Actuellement la Communauté de communes de Loire-Longué étudie un projet de création d'une activité hôtelière.**

---

### **Coup de projecteur sur le tourisme viticole**

#### **L'aire d'étude de l'axe A85 Angers-Tours s'inscrit dans un espace touristique :**

- Le Saumur Champigny est situé dans une zone classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et dans un parc naturel,
- Le Domaine des Vallettes est situé à 10km de la Loire, centre d'intérêt touristique majeur,
- Les secteurs de Saumur et de Bourgueil jouissent d'une renommée importante pour leurs vins.

### **Fréquentation touristique**

#### **L'A85 a permis une augmentation du nombre de visiteurs :**

- Les utilisateurs de l'A85 s'arrêtent dans le Saumurois pour acheter du vin. L'A85 permet aux touristes de se rendre plus facilement d'un vignoble à l'autre. Le Syndicat des producteurs de Saumur Champigny, a constaté depuis la mise en service de l'A85 une augmentation du nombre de visiteurs belges et néerlandais dans le vignoble de Saumur ; **l'impact touristique de l'A85 est indéniable.**
- La cave coopérative des vignerons de Saumur a enregistré une augmentation de la fréquentation de son magasin de vente.
- Le Domaine des Vallettes, exploitation viticole localisée à Saint-Nicolas-de-Bourgueil proposant des dégustations de vins et des visites des caves, a constaté une augmentation du nombre de visiteurs depuis la mise en service de l'A85, grâce aux réductions de temps de parcours.
- Le Domaine de Godefroy Jérôme situé à Chouzé-sur-Loire (37) enregistre un nombre plus important de visiteurs lors de ses portes ouvertes grâce à l'A85.

### **Développement touristique**

#### **L'A85 a permis la mise en place de projets de développement :**

- La cave coopérative des vignerons de Saumur a des projets de développement de l'activité touristique en lien avec A85 : mise en place d'un gros panneau, création d'un site touristique en 2013.
- Le Château de l'Aulée, qui propose à la fois une vente directe aux particuliers et une activité touristique de chambres d'hôtes, précise que l'A85 facilite les projets de l'exploitation. L'A85 est un argument important de promotion de son activité touristique, activité en développement. L'accessibilité du site est un élément essentiel pour le développement de son activité.

### **L'A85 pourrait jouer un rôle dans la promotion de la filière viticole :**

- L'absence de panneaux à vocation informative et touristique pour indiquer les vignobles en bordure de l'A85 a été soulevée,
- Le Domaine des Vallettes a souligné l'intérêt d'aménager la sortie n°4 à Montsureau pour améliorer l'accès au vignoble de Saint-Nicolas-de-Bourgueil, ainsi qu'à différents sites touristiques.

#### **Points à retenir**

L'autoroute A85 se présente à la fois comme étant une autoroute de transit, et comme une autoroute de desserte touristique du Val de Loire.

#### **La mise en service de l'A85 Angers-Drueye a permis une amélioration de l'image, de l'accessibilité et de l'attractivité touristique du territoire.**

Elle se présente comme un vecteur de développement de l'activité touristique en particulier pour le Maine-et-Loire où la clientèle vient plus facilement. En Indre-et-Loire, les effets de l'A85 en matière de tourisme sont moins évidents.

**L'A85 a permis une meilleure accessibilité voire un développement de certains sites touristiques.** Le zoo de Doué-la-Fontaine, le Cadre noir de Saumur ou encore l'abbaye de Fontevraud en ont particulièrement bénéficié.

**L'A85 a permis l'augmentation de la fréquentation de certains sites et hébergements touristiques** ainsi que le développement du tourisme de courts séjours ou de week-end.

On note des effets de la mise en service de l'A85 sur la provenance des touristes. A titre d'exemple, l'office du tourisme du Saumurois a constaté une augmentation de la fréquentation de la clientèle en provenance de l'Ouest : Loire-Atlantique (et particulièrement Nantes) et la Bretagne (particulièrement l'Ille-et-Vilaine).

De nouvelles pratiques touristiques apparaissent comme le développement d'un tourisme de proximité ou encore l'étalement de la saison touristique.

Les secteurs de Saumur et de Bourgueil jouissent d'une renommée importante pour leurs vins.

**L'A85 a permis une augmentation du nombre de visiteurs en matière de tourisme viticole.** Quelques projets de développement se sont mis en place, s'appuyant sur la desserte autoroutière comme argument de promotion de l'activité touristique

## Comparaison entre effets observés et effets attendus de l'A85 sur le tourisme

	Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison
	<p>Les incidences de l'aménagement en matière de tourisme se réaliseront à deux niveaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accès au littoral : l'aménagement, prolongé par Tours - Vierzon, facilitera la venue sur les côtes océanes d'un nombre plus important de touristes venus de l'Est et du Midi, de Suisse et d'Italie.</li> <li>Tourisme local : le tourisme local pourra mieux tirer partie de la clientèle de passage.</li> </ul>	<p>L'axe dessiné par A85 contribue à <b>l'amélioration de l'accessibilité de la côte atlantique.</b></p> <p><b>A85 facilite et canalise largement les flux touristiques</b> entre l'Est de la France et de l'Europe et la façade atlantique.</p> <p>L'autoroute facilite également l'accès au sud de la France et à la vallée du Rhône pour la population locale.</p> <p><b>A85 a généré une certaine augmentation de la fréquentation touristique, particulièrement en Maine-et-Loire</b> (hôtellerie, hébergements de plein air, certains sites touristiques).</p>	<p><b>Effets conformes au dossier DUP</b></p>
	<p>En améliorant l'accessibilité des sites touristiques, l'aménagement apporte une potentialité supplémentaire de clientèle pour la visite des principaux monuments ou ensembles classés.</p> <p>En Maine-et-Loire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le tracé libère le circuit de la vallée de la Loire du trafic de transit,</li> <li>Le tracé favorise le confort des déplacements de touristes.</li> </ul>	<p><b>La mise en service de l'A85 se présente comme un vecteur de développement de l'activité touristique du département du Maine-et-Loire</b>, en offrant une meilleure accessibilité vers le territoire.</p> <p><b>En Maine-et-Loire :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'amélioration de l'accessibilité des territoires desservis par <b>l'axe A85 Angers-Tours a favorisé la fréquentation de certains sites touristiques</b> (Cadre Noir à Saumur, Zoo de Doué-la-Fontaine, etc.).</li> <li>Les données de trafic ont montré un <b>report de trafic des axes historiques du Val de Loire vers l'autoroute</b>, favorable à la qualité des déplacements à vocation touristique.</li> </ul>	<p><b>Effets conformes au dossier DUP</b></p> <p><b>Effets conformes au dossier DUP.</b></p> <p><b>Les effets constatés sont plus importants que les effets attendus, notamment en termes de fréquentation touristique.</b></p>

	<p>En Indre-et-Loire, les avantages du tracé autoroutier sont plus évidents encore, dans la mesure où se concentrent de part et d'autre du fleuve les édifices comptant parmi les plus renommés du Val de Loire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de l'accessibilité du château d'Azay-le-Rideau et de la ville de Chinon. L'autoroute encourage les Tourangeaux à se déplacer plus volontiers pour la visite du château et de la ville ; elle facilite également les déplacements sur Bourgueil et sa région.</li> <li>• Incitation des touristes de passage venant de Vierzon, de l'Est et du Sud-est de la France et à destination des côtes de l'Atlantique (ou de retour) à s'arrêter.</li> <li>• Rôle publicitaire de l'autoroute.</li> </ul> <p>L'aménagement contribue à améliorer l'accessibilité du Val de Loire au bénéfice de la région parisienne.</p>	<p>En Indre-et-Loire, les effets ont été moins marqués que dans le Maine-et-Loire.</p> <p>La mise en service de l'A85 a eu un impact limité sur le tourisme de la Communauté de communes d'Azay-le-Rideau. On a cependant relevé une augmentation du nombre de touristes en provenance de l'Est de la région Centre grâce aux gains de temps de parcours.</p> <p>A85 contribue, au même titre que l'ensemble des voies de communication rapides qui desservent l'aire d'étude, au <b>développement de l'accessibilité et de l'attractivité touristique du territoire.</b></p> <p>Les visuels en bordure d'autoroute constituent des arguments de communication touristique. De façon générale, l'A85 a contribué au <b>changement d'image des territoires traversés.</b></p> <p>L'A85 a eu <b>des effets significatifs sur le tourisme viticole</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• augmentation du nombre de visiteurs dans le Val de Loire (Saumurois notamment)</li> <li>• Développement d'activités touristiques : chambres d'hôtes chez les viticulteurs, projets de créations de sites touristiques en lien avec le vin.</li> </ul>	<p><b>Effets moindres que ceux attendus dans le dossier DUP</b></p> <p><b>Effets conformes au dossier DUP</b></p> <p><b>Effets constatés non évoqués dans le dossier DUP</b></p>
--	---	--	--

**En conclusion, les effets constatés de l'A85 sur le tourisme sont conformes aux effets attendus dans le dossier DUP.**



# Conclusion

---

Une infrastructure de transport s'inscrit dans un territoire qui a sa propre histoire, sa structure, son fonctionnement, ses dynamiques. L'ensemble des évolutions enregistrées sur un territoire ne doivent en aucun cas être rattachées à la seule mise en service d'une infrastructure autoroutière.

**La problématique de l'évaluation, et a fortiori de l'évaluation quantitative des effets territoriaux des autoroutes est complexe.**

La production du volet territorial du Bilan LOTI de l'autoroute A85 Angers-Drue s'inscrit dans un **contexte temporel spécifique**.

Le Bilan LOTI, produit moins de 4 ans après la mise en service complète de l'axe, est insuffisant pour évaluer certains effets socio-économiques de la mise en service de l'autoroute, notamment en matière d'aménagement du territoire.

La crise économique qui sévit depuis 2008 a de surcroît ralenti, stoppé ou pénalisé le développement des territoires traversés.

**La mise en service de l'A85 Angers-Drue en plusieurs phases, avec étalement sur une dizaine d'années** (et Drue-Vierzon sur six années), **constitue également une limite**. Les effets potentiels de l'aménagement peuvent être dilués dans le temps.

**De ce constat résultent des effets socio-économiques de la mise en service de l'A85 souvent ténus ou complexes à évaluer.**

Le volet territorial du Bilan LOTI de l'autoroute A85 Angers-Drue a néanmoins permis de mettre en évidence certains effets de l'autoroute, sur trois grandes thématiques :

- Aménagement et structuration du territoire
- Economie locale et tissu d'entreprises
- Tourisme

## **Aménagement et structuration du territoire**

La mise en service de l'A85 Angers-Drue a entraîné une **réduction des temps de parcours** et **amélioré l'accessibilité des territoires**. Cette évolution a conforté l'étoile autoroutière tourangelle, desservi dans de meilleures conditions le Val de Loire.

## **Economie locale et tissu d'entreprises**

La mise en service de l'A85 Angers-Drue a eu jusque là **des effets notables sur la création de nouvelles zones d'activités, sans pour autant générer une commercialisation du foncier aménagé**.

---

La mise en service de l'A85 Angers-Druey a eu **de réels effets sur le tissu d'entreprises**, à savoir :

- Impact sur le choix de l'implantation géographique de certains établissements,
- Effets sur l'activité économique de certaines entreprises,
- Amélioration des conditions de transports de marchandises.

La mise en service de l'A85 Angers-Druey a entraîné une extension de l'aire de chalandise angevine, une amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité des installations commerciales de l'agglomération tourangelles.

L'A85 a permis un gain d'accessibilité des vignobles, et de façon générale un impact positif sur l'activité des exploitations viticoles (nouvelle clientèle, facilités d'expédition de la production, ...).

### **Tourisme**

La mise en service de l'A85 Angers-Druey a permis une **amélioration de l'image, de l'accessibilité et de l'attractivité touristique du territoire**.

**L'A85 facilite et canalise largement les flux touristiques** entre l'Est de la France et de l'Europe et la façade atlantique, comme le montre l'évolution de la provenance géographique des touristes.

**De nouvelles pratiques touristiques apparaissent** comme le développement du tourisme de courts séjours ou de week-end. On assiste aussi au développement d'un tourisme de proximité ou encore à l'étalement de la saison touristique.

Le Bilan LOTI a permis de souligner **des gains de fréquentation touristique** sur certains territoires ou sites (zoo de Doué-la-Fontaine, Cadre Noir de Saumur, abbaye de Fontevraud).

La desserte autoroutière a profité au développement du tourisme viticole dans les secteurs de Saumur-Champigny et Bourgueil.

# Annexes

## Annexe 1 – Données emplois salariés (source UNISTATIS)

### Emplois salariés du privé en 2001

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Indre-et-Loire	30	34 241	13 300	25 854	63 294	136 719
Maine-et-Loire	39	65 675	16 607	33 169	78 457	193 947
<b>Aire d'étude</b>	<b>69</b>	<b>99 916</b>	<b>29 907</b>	<b>59 023</b>	<b>141 751</b>	<b>330 666</b>
<b>France</b>	<b>10 227</b>	<b>3 863 784</b>	<b>1 247 540</b>	<b>2 956 937</b>	<b>7 676 502</b>	<b>15 754 990</b>

### Emplois salariés du privé en 2006

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Indre-et-Loire	6	30 853	15 782	25 365	72 931	144 937
Maine-et-Loire	53	56 874	19 740	34 375	86 613	197 655
<b>Aire Etude</b>	<b>59</b>	<b>87 727</b>	<b>35 522</b>	<b>59 740</b>	<b>159 544</b>	<b>342 592</b>
<b>France</b>	<b>10 219</b>	<b>3 422 847</b>	<b>1 399 942</b>	<b>3 006 529</b>	<b>8 449 543</b>	<b>16 289 080</b>

### Emplois salariés du privé en 2010

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Indre-et-Loire	9	27 691	15 805	26 141	76 243	145 889
Maine-et-Loire	111	51 182	20 516	34 459	94 073	200 341
<b>Aire Etude</b>	<b>120</b>	<b>78 873</b>	<b>36 321</b>	<b>60 600</b>	<b>170 316</b>	<b>346 230</b>
<b>France</b>	<b>7 050</b>	<b>3 023 137</b>	<b>1 462 275</b>	<b>2 974 940</b>	<b>8 915 940</b>	<b>16 383 342</b>

### Evolution des emplois salariés du privé entre 2001 et 2006

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Indre-et-Loire	-80%	-10%	19%	-2%	15%	6%
Maine-et-Loire	36%	-13%	19%	4%	10%	2%
<b>Aire d'étude</b>	<b>-14%</b>	<b>-12%</b>	<b>19%</b>	<b>1%</b>	<b>13%</b>	<b>4%</b>
<b>France</b>	<b>0%</b>	<b>-11%</b>	<b>12%</b>	<b>2%</b>	<b>10%</b>	<b>3%</b>

### Evolution des emplois salariés du privé entre 2006 et 2010

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Indre-et-Loire	50%	-10%	0%	3%	5%	1%
Maine-et-Loire	109%	-10%	4%	0%	9%	1%
<b>Aire Etude</b>	<b>103%</b>	<b>-10%</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>7%</b>	<b>1%</b>
<b>France</b>	<b>-31%</b>	<b>-12%</b>	<b>4%</b>	<b>-1%</b>	<b>6%</b>	<b>1%</b>

## Annexe 2 – Données sur les zones d'activités

### Surfaces des zones d'activités en 1996 et 2001 (en hectares)

	1996			2001		
	Surfaces disponibles	Surfaces occupées	Total	Surfaces disponibles	Surfaces occupées	Total
Indre-et-Loire	347	2 727	3 074	357	2 746	3 104
Maine-et-Loire	441	960	1 400	562	1 222	1 784
<b>Aire d'étude</b>	<b>788</b>	<b>3 867</b>	<b>4 474</b>	<b>919</b>	<b>3 968</b>	<b>4 888</b>

Source : Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine, Comité d'Expansion Economique du Maine-et-Loire

### Surfaces des zones d'activités en 2006 et 2011 (en hectares)

	2006			2011		
	Surfaces disponibles	Surfaces occupées	Total	Surfaces disponibles	Surfaces occupées	Total
Indre-et-Loire	483	2 902	3 385	597	2 951	3 548
Maine-et-Loire	990	1 537	2 527	1 059	1 648	2 707
<b>Aire d'étude</b>	<b>1 473</b>	<b>4 439</b>	<b>5 912</b>	<b>1 656</b>	<b>4 599</b>	<b>6255</b>

Source : Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine, Comité d'Expansion Economique du Maine-et-Loire

## Annexe 3 – Données de fréquentation touristique

### Fréquentation des hôtels

Pays	Nuitées françaises			Nuitées étrangères			Total nuitées		
	2007	2010	Evolution 2007/2010 (en %)	2007	2010	Evolution 2007/2010 (en %)	2007	2010	Evolution 2007/2010 (en %)
Angers Loire Métropole	500 117	483 779	-3	79 445	69 993	-12	579 562	553 772	-4
Pays du Layon, Lys et Aubance *	323	323	0	22	22	0	345	345	0
Vallées d'Anjou	12 626	11 509	-9	2 477	1 447	-42	15 103	12 956	-14
Saumurois	102 366	134 556	31	54 120	48 240	-11	156 486	182 796	17
Pays Loire Nature	31 631	36401	15	20 138	20885	4	51 769	57286	11
Pays Chinonais	91 124	92 449	1	58 259	44 358	-24	149 383	136 807	-8
Tours Agglomération	877302	855850	-2	410172	333176	-19	1 287474	1 189026	-8
Pays Indre-et-Cher	26 511	35 798	35	25 779	34 505	34	52 290	70 303	34
<b>Total</b>	<b>1 642 000</b>	<b>1 650 665</b>	<b>1</b>	<b>650 412</b>	<b>552 626</b>	<b>-15</b>	<b>2 292 412</b>	<b>2 203 291</b>	<b>-4</b>

\* valeurs de 2010 indiquées par défaut du fait d'absences de données

### Fréquentation des hébergements de plein air

Pays	Nuitées françaises					Nuitées étrangères				
	2004	2007	2010	Evolution 2004/2007 (en %)	Evolution 2007/2010 (en %)	2004	2007	2010	Evolution 2004/2007 (en %)	Evolution 2007/2010 (en %)
Angers Loire Métropole	27 410	30 059	33 120	10	10	18 879	24 666	19 266	31	-22
Pays du Layon, Lys et Aubance	7 015	13 366	26 490	91	98	40 704	37 784	36 869	-7	-2
Vallées d'Anjou	16 439	13 344	23 610	-19	77	7 562	8 468	15 713	12	86
Saumurois	50 251	54 968	75 951	9	38	169 665	160 195	172 076	-6	7
Pays Loire Nature	10 118	21 165	22 578	109	7	3 642	19 522	23 832	436	22
Pays Chinonais	52 469	66 462	90 402	27	36	64 620	101 732	135 476	57	33
Pays Indre-et-Cher*	26 752	26 752	29 508	0	10	39 965	39 965	32 673	0	-18
<b>Total</b>	<b>190 454</b>	<b>226 116</b>	<b>301 659</b>	<b>19</b>	<b>33</b>	<b>345 037</b>	<b>392 332</b>	<b>435 905</b>	<b>14</b>	<b>11</b>

\* valeurs de 2004 indiquées par défaut du fait d'absences de données

### Fréquentation des hébergements de plein air (suite)

Pays	Total nuitées				
	2004	2007	2010	Evolution 2004/2007 (en %)	Evolution 2007/2010 (en %)
Angers Loire Métropole	46 289	54 725	52 386	18	-4
Pays du Layon, Lys et aubance	47 719	51 150	63 359	7	24
Vallées d'Anjou	24 001	21 812	39 323	-9	80
Saumurois	219 916	215 163	248 027	-2	15
Pays Loire Nature	13 760	40 687	46 410	196	14
Pays Chinonais	117 089	168 194	225 878	44	34
Pays Indre-et-Cher*	66 717	66 717	62 181	0	-7
<b>Total</b>	<b>535 491</b>	<b>618 448</b>	<b>737 564</b>	<b>15</b>	<b>19</b>

\* valeurs de 2004 indiquées par défaut du fait d'absences de données

### Taux d'occupation dans l'hôtellerie

Pays	Taux d'occupation		
	2007	2010	Evolution 2007/2010 (en nb pts)
Angers Loire Métropole	67	63	-4
Pays du Layon, Lys et Aubance *	38	38	0
Vallées d'Anjou	69	57	-12
Saumurois	70	65	-5
Pays Loire Nature	42	46	4
Pays Chinonais	48	50	2
Tours Agglomération	62	57	-5
Pays Indre-et-Cher	48	46	-2
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>53</b>	<b>-2</b>

\* valeurs de 2010 indiquées par défaut du fait d'absences de données

### Taux d'occupation des hébergements de plein air

Pays	Taux d'occupation				
	2004	2007	2010	Evolution 2004/2007 (nb de pts)	Evolution 2007/2010 (nb de pts)
Angers Loire Métropole	33	38	29	5	-9
Pays du Layon, Lys et aubance	21	21	30	0	9
Vallées d'Anjou	22	22	24	0	2
Saumurois	42	37	39	-5	2
Pays Loire Nature	13	24	25	11	1
Pays Chinonais	22	27	28	5	1
Pays Indre-et-Cher*	31	31	31	0	0
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

\* valeurs de 2004 indiquées par défaut du fait d'absences de données



# Table des figures

Figure 1 : L'autoroute A85 Angers-Drue au sein du réseau routier national.....	5
Figure 2 : Extrait du réseau COFIROUTE.....	6
Figure 3 : Dates de mise en service de l'A85.....	7
Figure 4 : Aire d'étude du Bilan LOTI Angers-Drue.....	8
Figure 5 : Les aires urbaines au sein de l'aire d'étude en 2010.....	9
Figure 6 : Listes des entretiens réalisés et coordonnées des acteurs socio-économiques.....	14
Figure 7 : Carte de localisation des EPCI enquêtés .....	15
Figure 8 : Exploitation graphique des entretiens auprès des acteurs du territoire.....	16
Figure 9 : Exploitation graphique de l'enquête postale auprès des EPCI – synthèse des effets de l'A85 .....	17
Figure 10 : Accessibilité depuis Angers, avec et sans A85 (section Angers-Drue) .....	23
Figure 11 : Accessibilité depuis Saumur, avec et sans A85 (section Angers-Drue) .....	23
Figure 12 : Accessibilité depuis Tours, avec et sans A85 (section Angers-Drue).....	23
Figure 13 : Cartes d'accessibilité d'Angers avec et sans l'autoroute A85 Angers-Drue .....	24
Figure 14 : Cartes d'accessibilité de Tours avec et sans l'autoroute A85 Angers-Drue .....	25
Figure 15 : Aires d'attraction d'Angers et Tours sans / avec A85 .....	26
Figure 16 : Effets de l'A85 sur la structuration et le fonctionnement du territoire .....	27
Figure 17 : Evolution de l'emploi salarié au sein de l'aire d'étude élargie (2001-2010).....	36
Figure 18 : Emploi salariés du privé par secteurs d'activités en 2010 .....	38
Figure 19 : Effets de l'A85 sur l'emploi.....	39
Figure 20 : Evolution moyenne annuelle de l'emploi salarié du privé (1996-2010) .....	40
Figure 21 : Evolution du tissu de zones d'activités (en ha) .....	41
Figure 22 : Evolution du tissu de zones d'activités .....	42
Figure 23 : Effets de l'A85 sur les zones d'activités.....	43
Figure 24 : L'Anjou Actiparc de Longué-Jumelles.....	45
Figure 25 : La ZA de la Ronde à Allonnes .....	46
Figure 26 : Effets de l'A85 sur le tissu d'entreprises .....	47
Figure 27 : Effets de l'A85 sur le commerce .....	50
Figure 28 : Effets de l'A85 sur l'agriculture et sur les industries agro-alimentaires .....	51
Figure 29 : Découpage des Pays touristiques.....	61
Figure 30 : Fréquentation des hôtels.....	62
Figure 31 : Fréquentation des hébergements de plein air .....	62
Figure 32 : Fréquentation des hôtels en 2010 (nombre de nuitées) .....	63
Figure 33 : Fréquentation des hébergements de plein air en 2010 (nombre de nuitées) .....	63
Figure 34 : Fréquentation des sites touristiques par commune en 2010 .....	64
Figure 35 : Fréquentation des sites touristiques les plus fréquentés de l'aire d'étude .....	65
Figure 36 : Evolution de la fréquentation des sites touristiques par commune (2006-2010) .....	66
Figure 37 : Effets de l'A85 sur le tourisme .....	67
Figure 38 : Un val de Loire touristique desservi par A85 .....	69
Figure 39 : Un val de Loire touristique desservi par A85 (suite) .....	70