

# Autoroute A85 (Angers – Vierzon)

## Synthèse des Bilans LOTI socio-économiques des axes Angers-Drueye et Drueye-Vierzon

### Introduction

**La mise en service de l'ensemble de l'autoroute A85 entre Angers et Vierzon (206 kilomètres, 12 diffuseurs) s'est effectuée de façon étalée dans le temps, entre janvier 1997 et décembre 2007.**

**Le présent document constitue la synthèse des Bilans LOTI socio-économiques des axes Angers-Drueye et Drueye-Vierzon de l'autoroute A85, sous la maîtrise d'ouvrage de Cofiroute.**

Il vise à estimer qualitativement et si possible quantitativement les effets socio-économiques de l'A85. Puis de les rapprocher avec les prévisions qui avaient été formulées dans les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). Le Bilan vise enfin à expliquer les éventuels écarts constatés entre effets observés et effets prévus.

Cinq grandes thématiques ont été traitées : aménagement du territoire, économie locale et tissu d'entreprises, tourisme, déplacements, et économie de l'opération.

La méthodologie utilisée a reposé notamment sur la conduite d'entretiens auprès d'une soixantaine d'acteurs institutionnels, économiques et politiques du territoire, la conduite d'enquêtes auprès des structures intercommunales, l'analyse d'un fonds documentaire, l'utilisation d'un modèle de trafic et enfin l'exploitation de données statistiques.

### Précautions méthodologiques

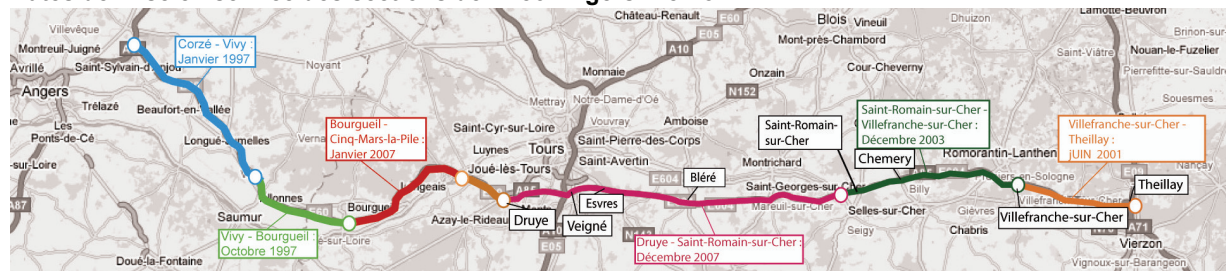
Une infrastructure de transport s'inscrit dans un territoire qui a sa propre histoire, sa structure, son fonctionnement, ses dynamiques. La problématique de l'évaluation, et a fortiori de l'évaluation quantitative des effets territoriaux des autoroutes est complexe.

Les Bilans LOTI des axes Angers-Drueye et Drueye-Vierzon de l'autoroute A85 ont été réalisés quatre ans seulement après la mise en service complète de l'axe qui a eu lieu en 2007. Ce pas de temps est apparu à plusieurs reprises 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 en plusieurs phases, avec étalement sur une dizaine d'années, constitue également une limite. Les effets potentiels de l'aménagement peuvent être dilués dans le temps.

### Dates de mise en service des sections de l'A85 Angers-Vierzon



Source : Egis France

### Aménagement du territoire

L'A85 s'inscrit dans un territoire situé entre la zone d'influence parisienne et le littoral atlantique, deux territoires dynamiques.

Les territoires traversés par l'A85 fonctionnent selon une logique radiale par rapport à la région Ile-de-France. Ils sont avant tout desservis par des infrastructures de transport orientées nord-sud (A10, A11, A20, A28, A71) conformément à l'axe majeur des flux Benelux / Ile-de-France / sud de la France / Péninsule Ibérique.

**La mise en service de l'A85 est venue compléter le maillage autoroutier.** Le nouvel axe offre de nouvelles potentialités en créant une liaison rapide entre la façade atlantique et l'est de la France.

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

Conformément aux effets attendus dans les dossiers DUP, avec l'A85 les agglomérations situées au carrefour de plusieurs autoroutes comme Tours et Vierzon bénéficient ainsi d'une rente de situation particulièrement favorable pour l'attractivité et le développement d'activités intrinsèquement liées à la desserte en grandes infrastructures de transports.

Pour Angers, la mise en service de l'A85 est une porte ouverte sur la vallée du Rhône et le sud de la France.

Avec A28, A10 et A85, Tours se trouve au centre d'une étoile autoroutière à cinq branches. La mise en service de l'A85 a offert à la Touraine une meilleure accessibilité vers l'est et l'ouest de la France, sur laquelle misent les organismes locaux afin d'attirer les entreprises.

Vierzon s'inscrit au carrefour des trois autoroutes A20, A71 et A85.

Enfin, l'A85 constitue un important vecteur de désenclavement pour le sud du département du Loir-et-Cher et le nord de l'Indre.

A proximité du tracé de l'A85, la population est fortement concentrée dans les principales unités urbaines : Angers (216 000 habitants), Saumur (30 000 habitants), Tours (345 000 habitants) et Romorantin-Lanthenay (17 000 habitants) et Vierzon (30 000 habitants). Ainsi apparaît un axe de fortes densités démographiques correspondant au Val de Loire et au Val de Cher, empruntés par les tracés de la ligne de chemin de fer et des voies routières départementales.

Les dossiers DUP prévoyaient que la réalisation de l'autoroute s'accompagnerait d'une extension de l'urbanisation.

La croissance démographique ainsi que la pression foncière et immobilière enregistrées sur les territoires

proches de diffuseurs autoroutiers de l'A85 et autour des principales agglomérations (notamment est et ouest de Tours, secteur du carrefour autoroutier A11/A85, Beaufort-en-Vallée, Longué-Jumelles, nord de Saumur) s'expliquent avant tout par le processus d'étalement urbain.

A l'est de Tours, contrairement aux attentes du dossier DUP, les effets de l'A85 sur le foncier et l'immobilier sont limités et localisés. L'autoroute A85 à péage, ainsi que son tracé sensiblement éloigné des principales agglomérations du Val de Cher expliquent ces écarts.

A l'ouest de Tours en revanche, conformément aux effets attendus dans le dossier DUP, l'aménagement de l'autoroute A85 a été de nature à développer l'urbanisation. Les caractéristiques propres aux sections situées entre Langeais et Azay-le-Rideau, hors-péage, en sont le principal facteur explicatif.

**La mise en service de l'A85 a joué un rôle en termes de structuration et de fonctionnement du territoire. Les effets constatés sont globalement conformes aux effets attendus.**

**L'autoroute a accru le poids économique des grandes agglomérations**, étendu les aires d'attraction d'Angers, Tours et Vierzon, et joué un rôle en matière de polarisation des territoires.

Saumur a observé, depuis la mise en service de la section Angers-Druey 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.

L'A85 a une utilité en matière de mobilités domicile-travail, et de déplacements pour motifs commerciaux (notamment accès aux commerces spécialisés de l'agglomération tourangelle) ou de loisirs (accès aux spectacles, manifestations sportives).

## Economie locale et tissu d'entreprises

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

Les dossiers DUP étaient restés sommaires sur le thème du développement économique général. 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.

**La mise en service de l'A85 a entraîné l'implantation de zones d'activités, notamment entre Angers et Saumur :** carrefour A11/A85, Beaufort-en-Vallée, Longué-Jumelles, Saumur.

Le tissu de zones d'activités a peu évolué à l'est de Tours, hormis dans les secteurs de Contres et de Vierzon (création en 2009 de la ZAC du Parc technologique de Sologne).

### Exemples de développement de zones d'activités



Néanmoins des perspectives s'ouvrent puisque de nouveaux projets se font jour (Controis, secteur de Montrichard).

Il reste que 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 un facteur important de relocalisation ou de création d'établissements à proximité du tracé.**

Quelques exceptions cependant ; l'A85 a joué un rôle déterminant dans le choix de l'implantation géographique de quelques entreprises (carrefour A11/A85, Longué-Jumelles, Allonnes au nord de Saumur, Vierzon).

Les implantations d'entreprises constatées n'ont pas été à la hauteur des attentes des dossiers DUP.

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 2008 ont constitué une contrainte à la commercialisation de certains sites.

L'autoroute a eu, conformément aux effets attendus dans les dossiers DUP, **des effets sur l'activité des entreprises** (amélioration de l'image, amélioration de l'accessibilité, élargissement des aires de marché, etc.), ainsi que sur leurs pratiques de transports (organisation facilitée des flux de transport des entreprises, gains de temps de parcours, fiabilité des temps de parcours, meilleure fluidité du trafic, amélioration de la sûreté des trajets et du confort pour les chauffeurs). Les témoignages de Soviba (au carrefour A11/A85), des transports Brunet et Rosette sur Saumur, des transports Robert à Contres, de Geodis Calberson dans le secteur de Tours ou encore d'ATM et Faliénor l'illustrent.

L'évolution du commerce au sein de l'aire d'étude est globalement conforme à la tendance nationale (difficultés du commerce de détail en milieu rural, renforcement des principaux pôles).

La mise en service de l'A85 a eu **quelques effets, conformes aux dossiers DUP, sur le commerce de grande distribution 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, renforcement du tissu commercial de Vierzon avec l'aménagement en cours d'une vaste zone commerciale.

### **Le développement du secteur nord de Vierzon**



Sur l'ensemble de l'axe de l'A85, de façon générale, la mise en service de l'A85 a eu peu d'effets sur le commerce de détail. Dans le Val de Loire, alors que le dossier DUP prévoyait des effets défavorables de l'A85 sur le commerce de détail, **l'autoroute n'a pas entraîné**, d'après les acteurs du territoire sollicités, **de diminution du nombre de commerces le long des routes départementales parallèles à l'autoroute**. Dans le Val de Cher, conformément à la DUP, la baisse de la circulation sur le réseau routier local a amélioré les conditions d'accès au tissu commercial de détail. Seulement quelques effets défavorables ont été relevés sur le tissu commercial installé le long de la RD976 (Communauté de Communes Cher-Sologne) ou à Méry-sur-Cher le long de la RD2076 au nord-ouest de Vierzon.

**Conformément aux effets attendus dans la DUP, 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.**

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, ...). Des productions fragiles comme la Fraise de Maras cultivée dans le Loir-et-Cher profitent, grâce à l'A85, de facilités d'expéditions.

## **Tourisme**

**En matière de tourisme, les effets constatés dans le cadre du Bilan LOTI sont conformes à ceux attendus dans les dossiers DUP.**

L'axe dessiné par l'A85 contribue à **l'amélioration de l'accessibilité du Val de Loire, du Val de Cher et de la côte atlantique**.

**L'A85 facilite et canalise largement les flux touristiques** entre l'Est de la France et de l'Europe et la façade atlantique ; elle facilite également l'accès au sud de la France et à la vallée du Rhône pour la population locale.

L'autoroute A85 se présente à la fois comme étant une autoroute de transit, et comme une autoroute de desserte touristique profitant au Val de Loire, à Tours et à la Touraine, à la Vallée du Cher ainsi qu'au secteur de Vierzon.

L'A85 contribue au **développement de l'attractivité touristique du territoire**.

L'A85, jalonnée de multiples visuels mettant en valeur le patrimoine touristique des territoires desservis, est utilisée à des fins de communication par de nombreux acteurs du tourisme. De façon générale, l'A85 a contribué au changement d'image des territoires traversés.

### **Saumur, pôle touristique**





La mise en service de l'A85 a eu **des effets en termes de fréquentation touristique**. En Maine-et-Loire les effets constatés sont plus importants que les effets attendus, notamment ; la clientèle vient plus facilement sur Angers, Saumur et le Val de Loire. Dans le Loir-et-Cher, l'A85 facilite les mobilités touristiques et consolide un axe déjà préexistant ; les secteurs de Saint-Aignan et de Montrichard ont enregistré une croissance de fréquentation touristique. Sur le Pays de Vierzon la fréquentation des hébergements a augmenté ces dernières années. En Indre-et-Loire, les effets ont été moins marqués ; aussi sont-ils moindres que ceux attendus dans le dossier DUP en termes de fréquentation touristique en particulier pour l'agglomération de Tours.

#### Le zoo de Beauval, qui profite de l'A85



L'amélioration de l'accessibilité des territoires desservis par l'axe A85 a favorisé la fréquentation de certains sites touristiques (Cadre Noir à Saumur, zoo de Doué-la-Fontaine, zoo de Beauval, Château de Valençay, Château de Chenonceau, Château d'Amboise).

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** dans le Val de Loire (Saumurois notamment). Quelques projets de développement se sont mis en place, s'appuyant sur la desserte autoroutière comme argument de promotion de l'activité touristique.

On note des effets de la mise en service de l'A85 sur la **provenance des touristes**. 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 Bretagne (particulièrement l'Ille-et-Vilaine). En Loir-et-Cher, la fréquentation des visiteurs en provenance des régions Centre, Bretagne et Pays de la Loire s'est renforcée. Dans le Cher (Pays de Vierzon notamment), les touristes en provenance de l'Ouest (région Pays-de-la-Loire notamment) sont plus nombreux.

L'amélioration de l'accessibilité a fait émerger **de nouvelles pratiques touristiques**, par exemple dans le Val de Cher, comme le développement d'un tourisme de proximité (excursionnisme) ou encore l'étalement de la saison touristique dès le printemps.

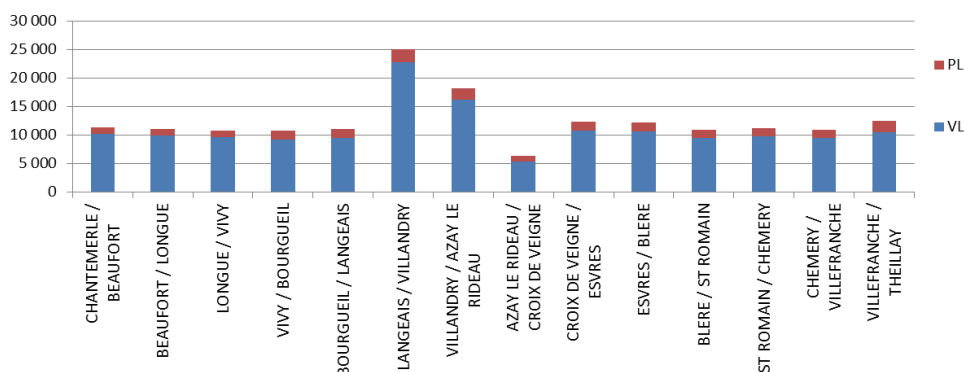
Enfin, **l'A85 a joué un rôle de création ou de renforcement de collaborations en réseaux** : collaboration entre Offices du tourisme (Val de Cher – Saint-Aignan et Amboise ; Cher et Loir-et-Cher), collaboration interdépartementale entre Indre-et-Loire et Loir-et-Cher concernant la mise en place du Label « Vignoble et Découverte », ou encore collaboration entre le château d'Amboise et les Offices du tourisme d'Angers et de Nantes.

## Déplacements

Les trafics observés trois ans après la mise en service complète de l'A85, sur les sections à péage, oscillent **entre 6 300 et 25 100 véhicules par jour** (TMJA).

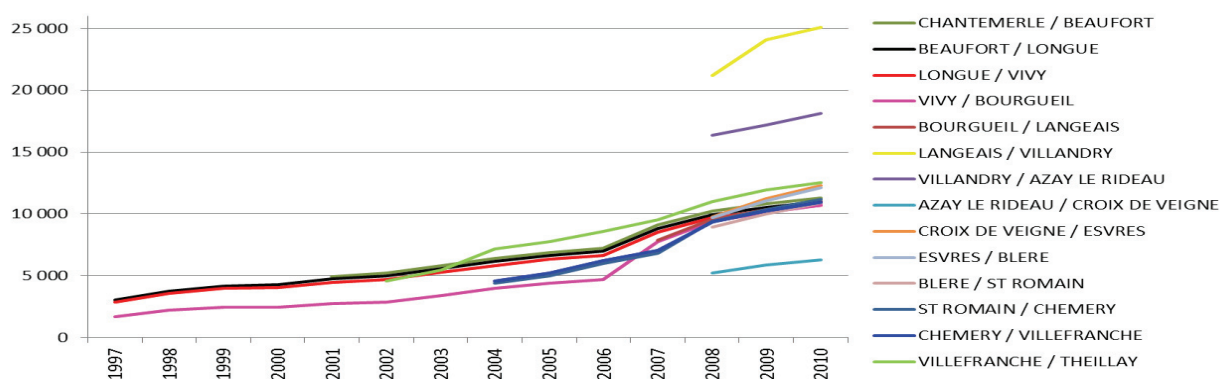
En dehors de la section au sud de Tours qui est moins fréquentée, et des deux sections hors péage entre Langeais et Azay-le-Rideau, **les sections ont un niveau de trafic assez homogène**, entre 10 700 et 12 500 véhicules par jour.

A85 Angers-Vierzon : trafics 2010 (TMJA)

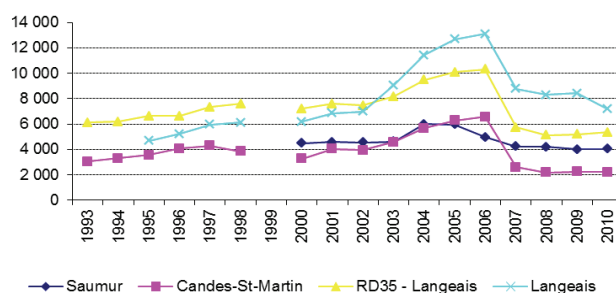


Source : Cofiroute

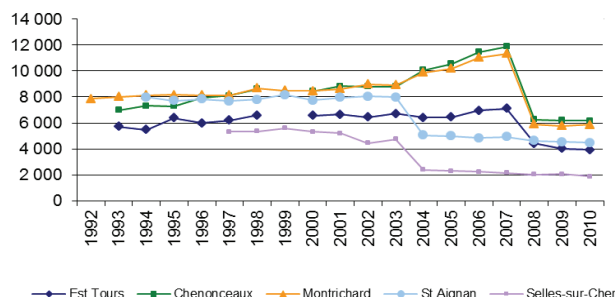
## Evolution des trafics de l'A85 (période 1997-2010)



## Evolution des trafics de la RD952



## Evolution des trafics de la RD976



Source : Conseils Généraux Maine-et-Loire, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher

**Le trafic de l'autoroute est essentiellement reporté depuis l'itinéraire le plus proche :**

- Depuis la **RD347** (de 2 350 à 4 900 véhicules par jour selon les sections) et la **RD952** (de 4 300 à 5 000 véhicules par jour) entre Angers et Druye,
- Depuis la **RD976** (entre 5 400 et 7 400 véhicules par jour selon les sections), l'**autoroute A10** entre Tours et Blois (1 200 véhicules par jour) et la **RD765** entre Blois et Romorantin-Lanthenay (1 400 véhicules par jour) entre Druye et Vierzon.

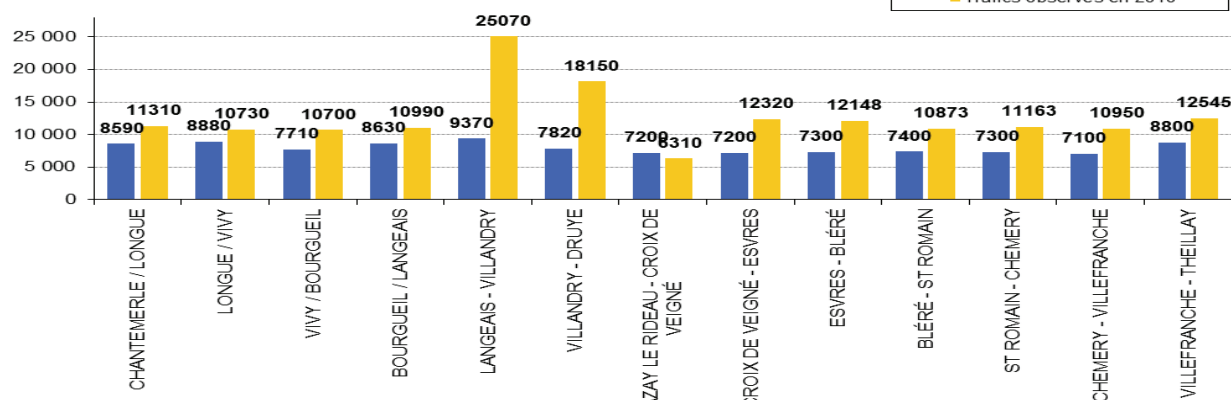
Le trafic de l'A85 a connu une évolution à chaque ouverture d'un nouveau tronçon (2002, 2004, 2008). Toutefois, **les croissances les plus fortes des trafics sont observées à partir de la mise en service complète** de l'axe en décembre 2007.

**La mise en service de l'autoroute A85 a eu un impact sur le réseau routier départemental, particulièrement sur les RD952 et RD976.**

Sur la RD952, les trafics sont en **forte baisse dès 2007**, lors de la mise en service de la section Angers-Druye. Sur la RD976, entre l'est de Tours et Montrichard, les trafics ont été divisés par deux.

**Trois ans après la mise en service complète de l'autoroute, les trafics observés sont supérieurs aux prévisions de trafics de la DUP.** Les écarts constatés proviennent essentiellement des hypothèses prises dans le modèle prévisionnel de trafic de la DUP (sous-évaluation de la croissance du trafic, difficultés d'évaluation du trafic induit et du report des trafics longue distance). Quelques exceptions : d'une part la section Azay-le-Rideau / Croix de Veigné où les trafics observés sont inférieurs aux prévisions de la DUP (-14%), d'autre part les sections de Langeais à Druye supportant un trafic important du fait d'un statut hors-péage qui n'avait pas été envisagé lors de la DUP.

## Comparaison entre les trafics de la DUP et les trafics observés sur l'A85



La mise en service de l'autoroute a permis des **gains de temps** pour les usagers suivants :

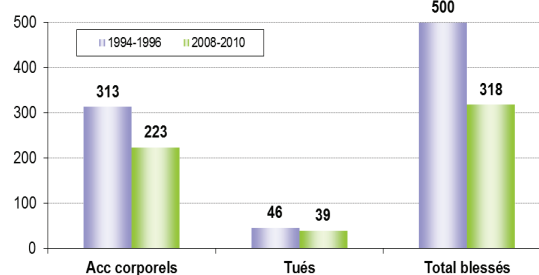
- Les automobilistes qui circulaient sur la RD347, la RD952 et la RD976 qui se sont reportés sur l'autoroute,
- Les automobilistes qui circulent sur ces routes départementales. Ceux-ci bénéficient de temps de parcours réduits grâce aux meilleures conditions de circulations permises par la baisse des trafics résultant des reports de trafics de ces routes vers l'autoroute.

Le gain de temps pour les usagers de l'A85 circulant entre Angers et Vierzon est de l'ordre de 1h20 par rapport à la situation qui aurait prévalu en l'absence de l'aménagement (2h18 via l'A85 au lieu de 3h37 par le réseau départemental).

Les temps de parcours observés sont proches de ceux prévus dans les DUP sur la plupart des relations étudiées et peuvent, en partie, s'expliquer par la dégradation des conditions de circulation entre 2000, date des prévisions, et 2010.

En revanche, pour la relation Angers-Vierzon, le gain de temps prévisionnel était largement sous-estimé dans la DUP Angers-Tours qui ne prévoyait pas le prolongement autoroutier entre Tours et Vierzon.

#### Comparaison de l'accidentologie cumulée sur A85, RD347, RD952, RD766 et RD976



Source : Cofiroute, DDT Indre-et-Loire et Loir-et-Cher, Conseil Général Maine-et-Loire

En matière d'accidentologie, l'indice de gravité des accidents sur l'A85 est proche de celui constaté sur le réseau autoroutier national. Au cours de la période 1997-2010, les taux d'accidents pour 100 millions de véhicules-kilomètres se sont nettement améliorés (l'indicateur, passant de 9,6 à 3,0, a été divisé par 3).

L'A85 a eu un **impact positif sur l'accidentologie sur le corridor considéré** (RD347, RD976, RD952, RD765). Une partie des réductions est imputable aux reports de trafic vers l'autoroute. L'autre partie est le résultat de la politique publique développée avec succès en matière de sécurité routière.

## Economie de l'opération

**Le coût constaté de construction de l'axe A85 Angers-Langeais s'élève à 651 M€ TTC** (valeur euros 2002). Le coût de construction constaté est inférieur de 1,8% au coût de l'avenant n°11 du contrat de concession, hors investissements différés.

**Le coût constaté de construction de l'axe A85 Druye-Vierzon s'élève à 906,7 M€ TTC** (valeur euros 2002). Le coût de construction constaté est inférieur de 12% au coût de l'avenant n°11 du contrat de concession, hors investissements différés.

Il est important de souligner que **le projet a été réalisé sur fonds privés** et n'a donc pas obéré les capacités de financement de l'Etat.

Le bilan socio-économique de l'autoroute A85 a été établi en appliquant la même méthode que celle

utilisée dans les dossiers DUP avec les valeurs effectivement observées (coût de construction, gains de temps, réduction des accidents relevés, trafics observés, etc.).

**Le niveau de rentabilité socio-économique de l'A85 Angers-Langeais apparaît supérieur aux prévisions de la DUP** (13,5% contre 11,8% dans la DUP, écart de +1,7 point).

**Le niveau de rentabilité socio-économique de l'A85 Druye-Vierzon apparaît en retrait par rapport aux prévisions de la DUP** (8,6% contre 12,5%, soit un écart de 3,9 points). Toutefois, ce TRI étant supérieur au taux d'actualisation en vigueur, **le projet reste rentable** pour la collectivité.

## Conclusion

L'autoroute A85 constitue l'un des maillons d'un grand itinéraire est-ouest traversant la France métropolitaine. Sa mise en service en 2007 a renforcé l'accessibilité des agglomérations d'Angers, Tours, Vierzon et amélioré les conditions de circulation au sein du Val de Loire et du Val de Cher.

En matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de tourisme, les effets de la mise en service de l'A85 sont souvent ténus ou complexes à évaluer.

Le Bilan LOTI a cependant mis en évidence des dynamiques territoriales qui devraient s'accroître au sortir de la crise économique.

En matière de déplacements, les trafics constatés dépassent sensiblement les prévisions de la DUP.

L'A85 joue un rôle majeur en termes de temps de parcours et en termes de sécurité.

Enfin, le projet s'avère rentable d'un point de vue socio-économique pour la collectivité.

Au final, **le Bilan LOTI de l'A85 permet de confirmer l'atteinte des objectifs assignés à l'infrastructure au stade de la DUP.**