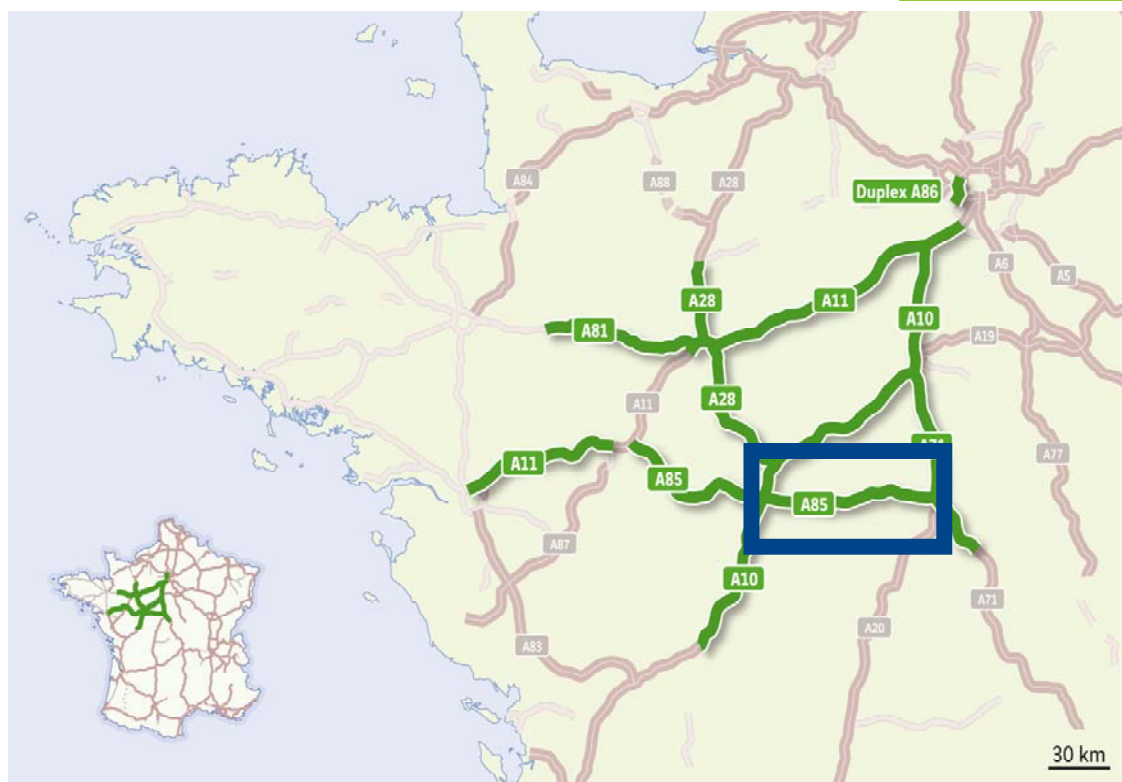


Axe A85 Druye-Vierzon Bilan LOTI socio-économique

JUILLET 2012



Volet territorial

Indice	Modifications	Emission	Contrôle
3	3ème version	M. PIQUANT	G. LELORCH

Cofiroute
6-10 rue troyon
92 316 Sèvres Cedex
01 41 14 70 00
www.cofiroute.fr

Informations qualité du document

Destinataires

Pour		Copie	
Nom	Service	Nom	Service
Cofiroute			

Historique des modifications

Contrôle final	
Date	10/07/2012
Nom	Maximilien PIQUANT
Signature	

Version	Date	Rédigé par	Contrôle externe	Modifications
1	22 juin 2012	Maximilien PIQUANT	G. LELORC'H	Oui
2	28 juin 2012	Maximilien PIQUANT	G. LELORC'H	Oui
3	10 juillet 2012	Maximilien PIQUANT		

Autres informations

Auteur	Maximilien PIQUANT
Confidentialité	Oui
Date de référence	10-07-2012
Nom de fichier	Bilan LOTI A85 Druye-Vierzon - Rapport volet territoire V3.doc
Nom de fichier et emplacement	E:\42e3b4fdbde9c03cb26595\data\A. Affaires gagnées\Bilan LOTI A85\Bilans LOTI finaux A85\0 - Bilan final\Rapports principaux\0 - V finales\Bilan LOTI A85 Druye-Vierzon\Volet territoire\Bilan LOTI A85 Druye-Vierzon - Rapport volet territoire V3.doc
Référence	A2 08047/01
Statut document	V3
Titre du document	Bilan LOTI A85 Druye-Vierzon
Type de document	Volet territorial

Sommaire

page

Introduction	4
Cadre réglementaire et objectifs du bilan LOTI	4
Présentation de l'axe A85 Druye-Vierzon	5
Historique et objectifs de l'aménagement	7
Aire d'étude	7
Méthodologie générale	10
Ressenti des acteurs locaux	13
Méthodologie du ressenti des acteurs locaux	13
Principales conclusions du ressenti des acteurs locaux	14
Présentation générale des approfondissements	20
Aménagement et structuration du territoire	21
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	30
Economie locale et tissu d'entreprises	30
Méthodologie	30
Rappel des effets attendus dans le dossier DUP – effets de l'A85 sur l'économie locale et le tissu d'entreprises	30
Evolution de l'emploi et du tissu d'entreprises	30
Analyse des effets de l'A85	30
Comparaison entre effets observés et effets attendus de l'A85 sur le tissu d'entreprises	30
Tourisme	30
Méthodologie	30
Rappel des effets attendus dans le dossier DUP – effets de l'A85 sur le tourisme	30
Présentation de l'activité touristique	30
Effets de l'A85 sur le tourisme	30
Comparaison entre effets observés et effets attendus de l'A85 sur le tourisme	30
Conclusion	30
Annexes	30
Annexe 1 – Données emplois salariés (source UNISTATIS)	30
Annexe 2 – Données de fréquentation touristique	30
Table des figures	30

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 Druye-Vierzon 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 LOTI des effets économiques et sociaux de l'autoroute A85 Druye-Vierzon 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 Druye-Vierzon

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) ; deux autres départements sont très proches géographiquement (Indre, Cher).

L'A85 se divise en 2 parties :

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

Ce bilan LOTI porte sur l'axe Druye-Vierzon de l'A85, d'une longueur de 117 km. Cet axe se raccorde précisément :

- A l'ouest à Druye, au branchement sur la RD751,
- A l'est à Theillay (nord de Vierzon), au débouché sur l'A71.

Figure 1 : L'autoroute A85 Druye-Vierzon au sein du réseau routier national



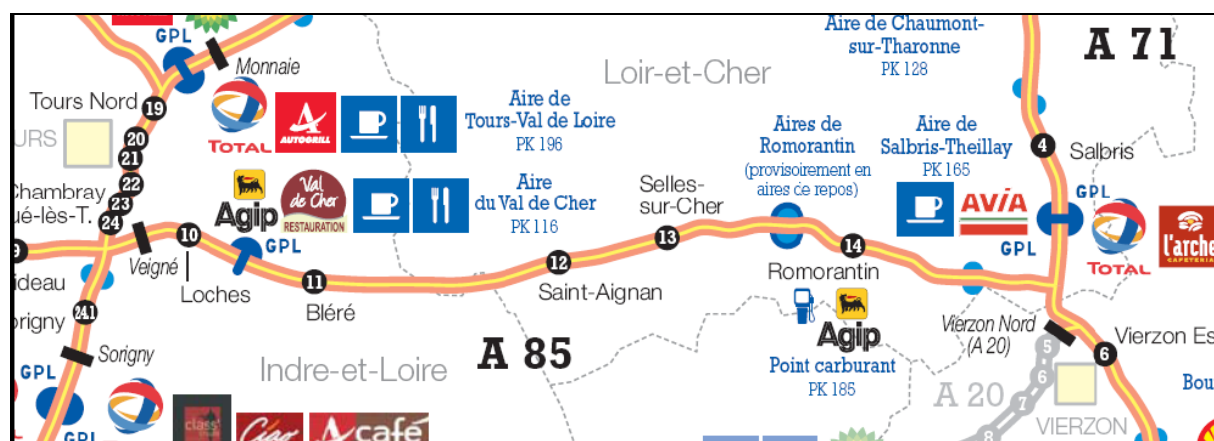
Source : MEEDDM – DGITM/DIT/DRN – Août 2009

Tracé de l'A85 Druye-Vierzon

L'A85, entre Druye et Vierzon, comprend 6 diffuseurs autoroutiers qui permettent de la relier au réseau routier existant (cf. Figure 2) :

- Druye,
- Loches,
- Bléré,
- Saint-Aignan,
- Selles-sur-Cher,
- Romorantin-Lanthenay.

Figure 2 : Extrait du réseau Cofiroute

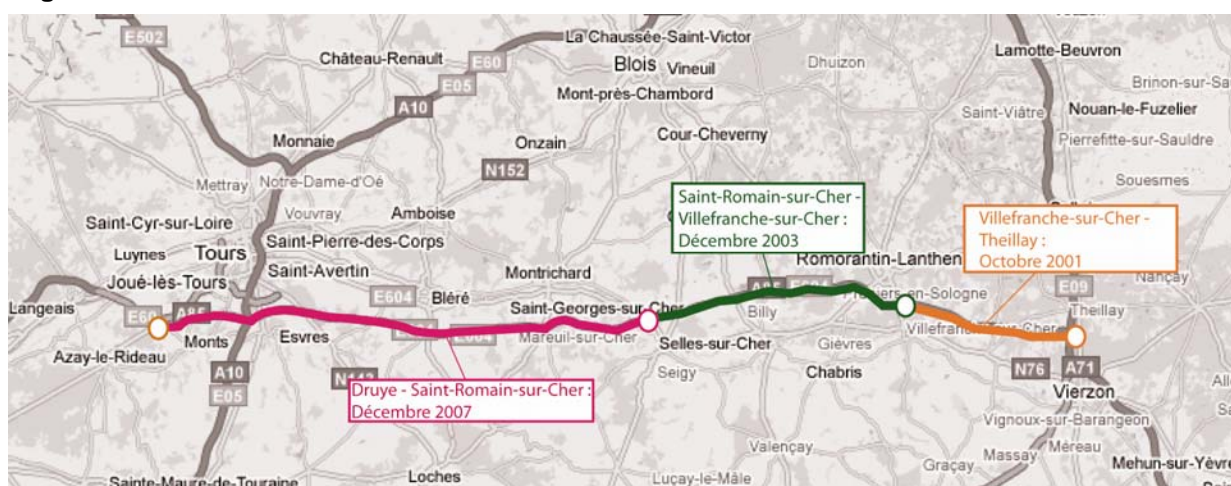


Source : Cofiroute

L'autoroute A85, Druye-Vierzon a été mise en service de façon étalée dans le temps entre 2001 et 2007 (cf. Figure 3) :

- Octobre 2001 : Villefranche-sur-Cher – Theillay,
- Décembre 2003 : Saint-Romain-sur-Cher – Villefranche-sur-Cher,
- Décembre 2007 : Druye – Saint-Romain-sur-Cher.

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



Source : Egis

Historique et objectifs de l'aménagement

Historique de l'aménagement

- **1988** : recherche et comparaison des grandes options autoroutières (fuseau dit « du km »)
- **1989** : Décision ministérielle approuvant le choix du fuseau pour la poursuite des études de définition de la bande des 300 mètres
- **1993** : Approbation de l'Avant-Projet-Sommaire par décision ministérielle du 12 Mai 1993.

Objectifs de l'aménagement

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

- Autoroute A85 section Tours-Vierzon, Instruction Mixte à l'Echelon Central, CETE de l'Ouest, date inconnue,
- Autoroute Tours-Vierzon, Etude Préliminaire d'Avant Projet Sommaire, Etude économique, 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 et du centre,
- Améliorer l'accessibilité à Tours et Vierzon et décongestionner le réseau routier local,
- Intensifier les relations de la région Centre avec les grands ports français et européens,
- Favoriser l'éclosion d'activités économiques à proximité des échangeurs et développer les zones de chalandises des entreprises existantes.

Aire d'étude

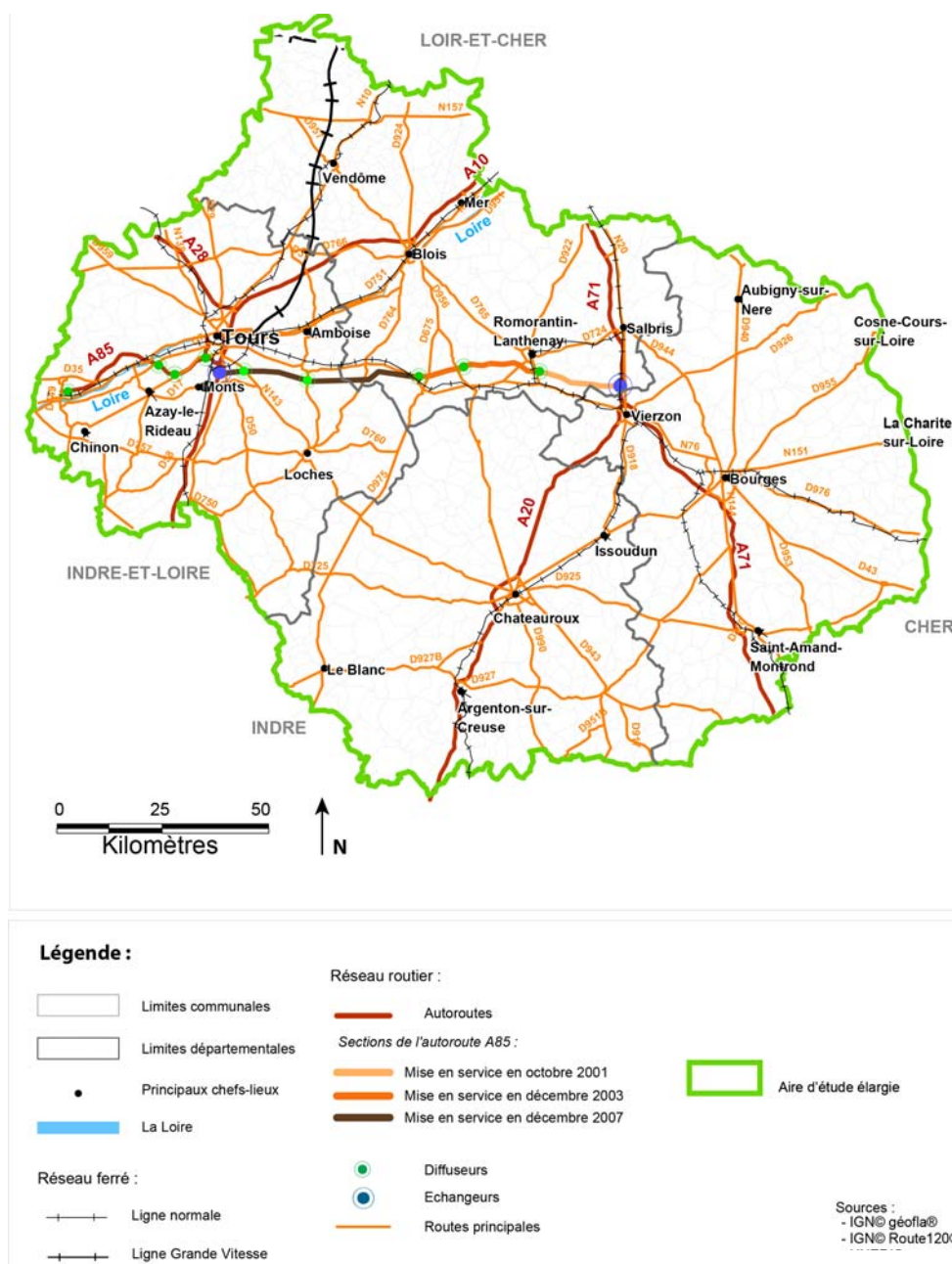
Définition de l'aire d'étude

L'aire d'étude comprend quatre départements, à savoir l'Indre-et-Loire, le Loir-et-Cher, l'Indre et le Cher, tous situés en région Centre (cf. Figure 4).

Deux aires d'étude ont été définies :

- **Une aire d'étude élargie**, qui comprend l'ensemble des communes des départements traversés par A85 Druye-Vierzon,
- **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.

Figure 4 : Aire d'étude du Bilan LOTI Druye-Vierzon



Principales caractéristiques géographiques

L'aire d'étude 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. Cependant, 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 au barycentre européen, et à la dorsale européenne notamment.

L'aire d'étude se positionne sur l'un des principaux corridors européens : entre l'ensemble Benelux – Europe du Nord et la péninsule ibérique grâce à l'axe Lille – Paris – Bordeaux. Elle est également traversée par la diagonale du vide, qui rejoint le nord-est de la France au sud-ouest.

En même temps, le tracé de l'A85, est-ouest, est contraire à l'organisation du territoire qui fonctionne davantage selon un axe nord-sud (radial par rapport à l'Île-de-France).

A l'échelle de la France, **l'aire d'étude s'inscrit dans l'aire d'influence parisienne, mais cependant en marge de celle-ci**. Elle est structurée autour des agglomérations de Tours (345 000 habitants en 2008), Vierzon (30 500 habitants) et dans une moindre mesure Romorantin-Lanthenay (17 400 habitants).

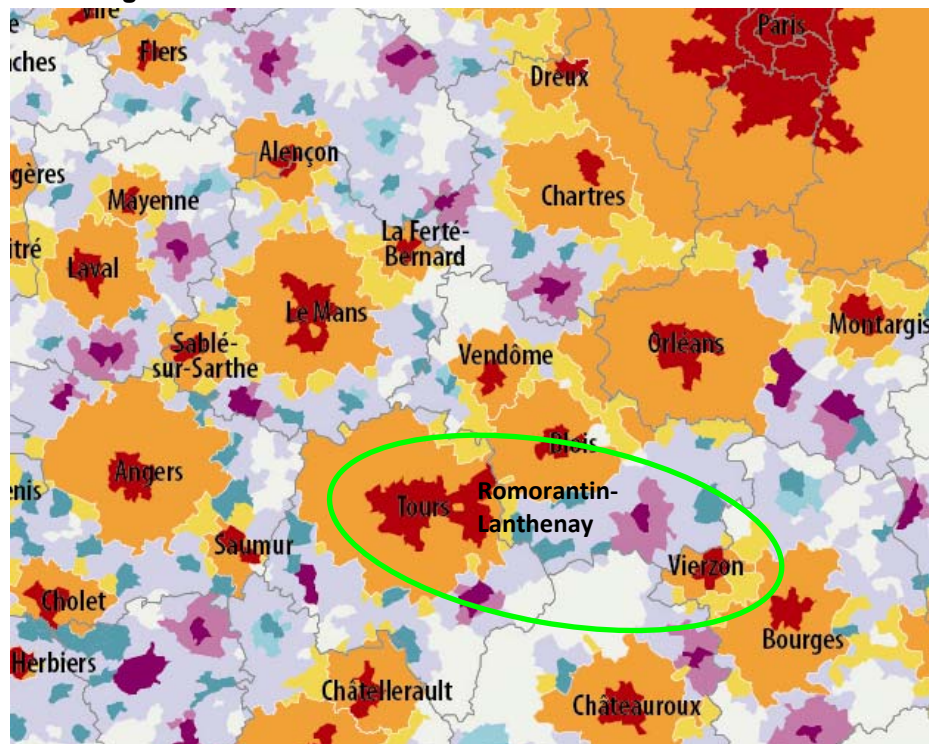
L'agglomération de Tours est la plus peuplée de l'espace traversé par l'axe Druye-Vierzon de l'A85. Elle est localisée à proximité de l'axe structurant ancien de la région qu'est le Cher.

En dehors de l'agglomération tourangelle desservie par A85, l'espace traversé par l'A85 entre Druye et Vierzon compte (cf. Figure 5) :

- **Des pôles urbains de plus petite taille comme Vierzon et Romorantin-Lanthenay,**
- **De nombreux pôles ruraux,** tels Saint-Aignan, Montrichard et Selles-sur-Cher le long de l'A85.

Les départements de l'espace traversé, l'Indre-et-Loire et le Loir-et-Cher, bénéficient de vastes espaces ruraux. L'agriculture et les industries agro-alimentaires y sont présentes et assurent la production et la transformation des productions agricoles locales. Certains pôles industriels à l'image de Matra ont d'ailleurs subi avec force les effets de désindustrialisation (départ de Matra au début des années 2000 par exemple) puis de la crise depuis 2008.

Figure 5 : Les aires urbaines¹ au sein de l'aire d'étude en 2010



Source : INSEE, 2010

¹ « 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)

Méthodologie générale

Organisation générale

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

- **1^{ère} phase : une évaluation du ressenti des acteurs locaux**, au moyen d'entretiens avec un échantillon d'acteurs institutionnels locaux (14 entretiens) et d'une enquête auprès des EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) traversés par l'A85 ou directement concernés. Cette évaluation a permis de définir quelques thèmes à approfondir.
- **2^{ème} 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 Druye-Vierzon,
- 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** (14, cf. liste en annexe), 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 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 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 Druye-Vierzon est produit en 2011-2012, soit moins de 4 ans 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 Druye-Vierzon en plusieurs phases, avec étalement sur une demi-douzaine d'années (et Angers-Druye 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 Druye-Vierzon s'inscrit résolument en périphérie sud de l'aire d'influence parisienne en permettant une liaison rapide entre les deux agglomérations de Tours et de Vierzon.

L'A85 Druye-Vierzon ne dessert (hormis éventuellement Tours) pas de métropole majeure à l'échelle nationale et constitue un « axe contraire » (c'est-à-dire sécant par rapport aux itinéraires de grands flux Paris-Province par exemple) a pour l'essentiel une vocation de transit davantage que de desserte du territoire.

De ce constat résultent des effets socio-économiques de la mise en service de l'A85 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 (14) avec des acteurs institutionnels locaux et avec quelques acteurs économiques ciblés,

Enquêtes postales

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 retenues comme cible a été interrogé à propos des conditions de déplacement et des aspects économiques et sociaux.

Sur les 14 questionnaires envoyés, 9 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 quinzaine d'entretiens ont été réalisés avec un échantillon d'acteurs institutionnels, politiques et économiques du territoire desservi par l'autoroute A85 Druye-Vierzon (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

Organisme	Interlocuteur	Fonction
Communauté d'Agglomération Tours Plus	Mme SECHERET	Chef du Service Développement Economique
Communauté de Communes de Vierzon	M. FAGUERET	Directeur des affaires économiques
Communauté de Communes Loches Développement	M. ARNOUL	Vice Président , en charge du Développement Economique
Chambre d'Agriculture de l'Indre-et-Loire	M. FROGER	Service de l'Aménagement et de l'Economie Agricole
Chambre de Commerce et d'Industrie de Touraine	M. CHAMBERT	Développement Economique
Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher	M. DE MASSOL	Développement Economique
Agence de Développement Economique de l'Indre	M. MITATY	Directeur de l'Agence
Observatoire de l'Economie et des Territoires de Loir-et-Cher	M. HENRY	Directeur
Chambre de Commerce et d'Industrie de Loir-et-Cher	M. DORON	Directeur du développement
Chambre d'Agriculture du Loir-et-Cher	M. FOUCHER Mme PERRIN	Directeur général Chargée de mission Aménagement du Territoire
Comité Départemental du Tourisme de Loir-et-Cher	M. DOUIN	Directeur
Norbert Dentressangle	M. ANTIER	Responsable du site
Ikéa	Mme MORIN	Directrice
Université François-Rabelais de Tours	M. BAPTISTE	Chargé de la Mobilité

Principales conclusions du ressenti des acteurs locaux

Ressenti des acteurs ayant une vision globale des effets socio-économiques de l'A85

Les acteurs du territoire rencontrés dans le cadre d'entretiens en face-à-face considèrent que les effets de l'A85 Druye-Vierzon 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, transport / logistique, commerce (cf. Figure 8).

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

Mises à part les Communautés de Communes de l'Est Tourangeau et du Val de l'Indre qui ne se prononcent pas, 7 des 9 EPCI enquêtés déclarent que l'A85 Druye-Vierzon correspond à leurs attentes initiales.

Figure 7 : Carte de localisation des EPCI enquêtés

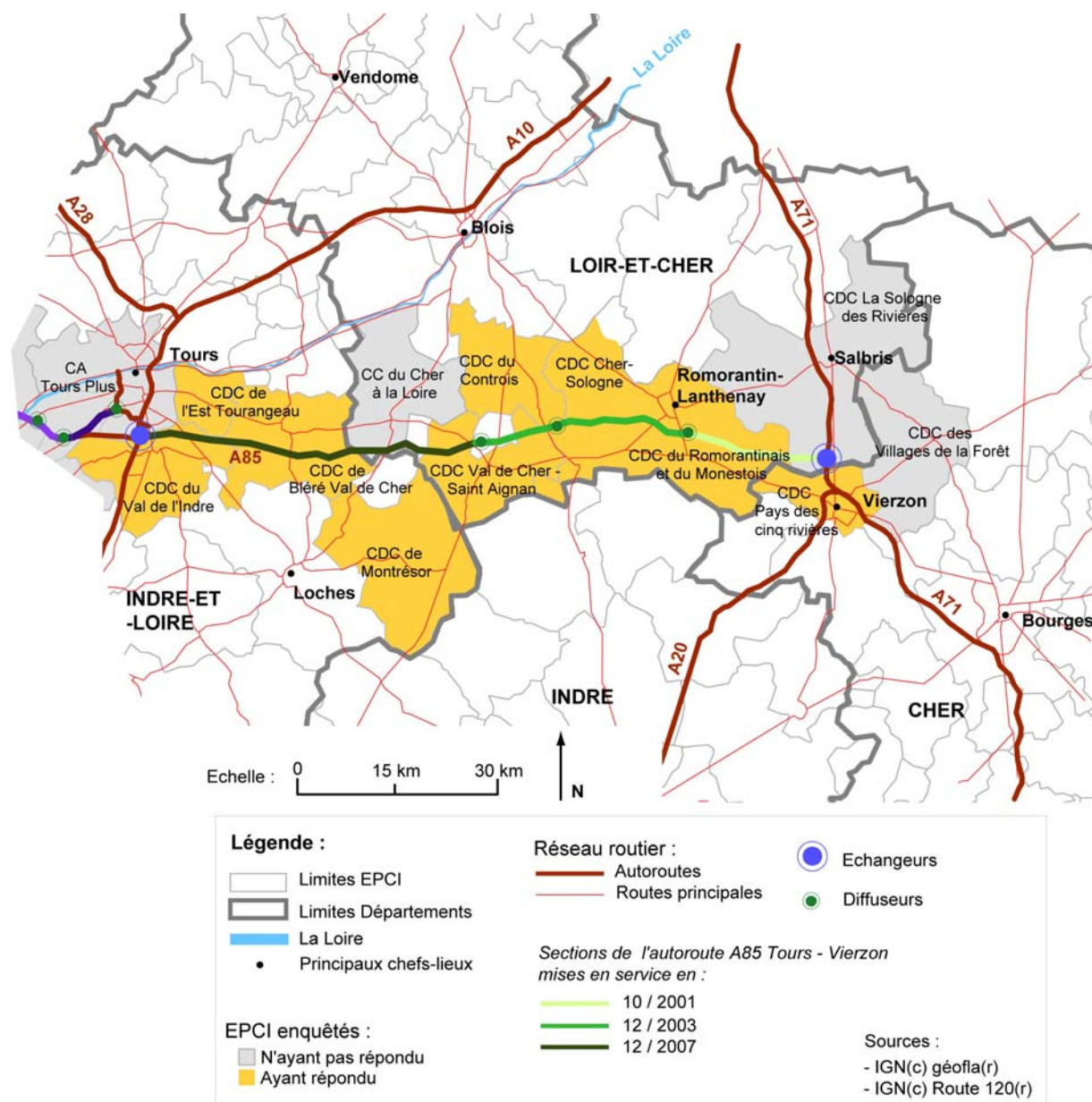


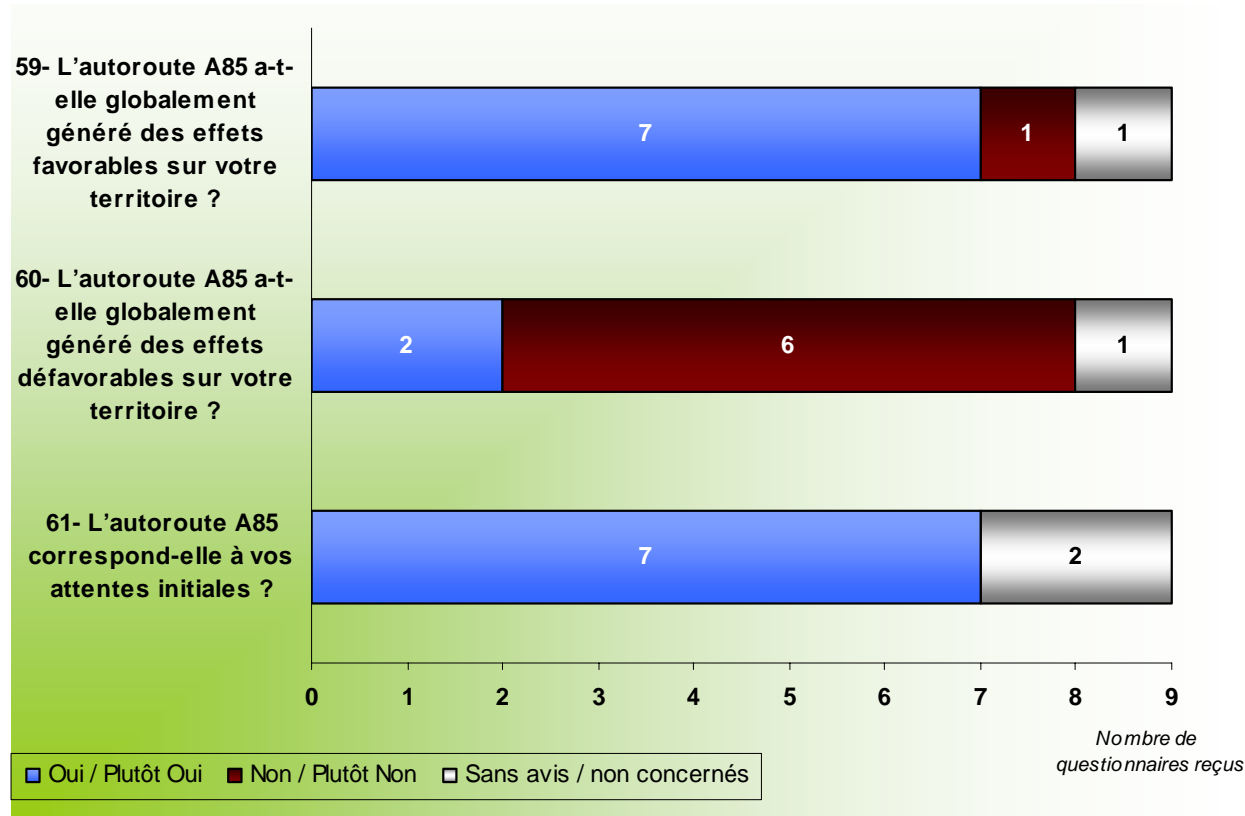
Figure 8 : Exploitation graphique des entretiens auprès des acteurs du territoire

Quels effets a eu l'A85 Tours-Vierzon 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 Druye-Vierzon

Ressenti par thèmes

Organisation de l'espace et aménagement du territoire

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a entraîné :

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

Tous les EPCI enquêtés par voie postale (9) rapportent que l'A85 améliore l'accessibilité de leur territoire.

- **Davantage de relations entre territoires**

Près de 90% des EPCI interrogés constatent des facilités de déplacements pour motifs commerciaux et de loisirs. L'amélioration de l'accessibilité aux pôles majeurs constitue en ce sens un effet particulièrement favorable de la mise en service de l'A85.

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

Les acteurs interrogés s'accordent à expliquer que le phénomène de périurbanisation peut être facilité par la présence d'une autoroute et de ses échangeurs.

La présence d'un diffuseur est un élément facilitateur à la périurbanisation selon la CCI du Loir-et-Cher. Elle précise que l'A85 en permettant la réduction des temps de parcours entre le sud du Loir-et-Cher et l'agglomération tourangelle rend possible le développement des déplacements domicile-travail et donc la périurbanisation.

Cependant l'effet n'est ni automatique ni immédiat.

Le long de l'axe A85 à l'Est de Tours il y a eu peu d'urbanisation à vocation de logement : cette section est à péage. Cependant cela n'empêche pas le sud du Loir-et-Cher d'être attractif pour une population de retraités et une population active allant travailler sur l'agglomération de Tours. La CCI de Touraine cite à ce propos la population de la région de Montrichard.

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

Les deux tiers des EPCI enquêtés estiment que l'A85 a contribué à rendre leur territoire plus attractif pour de nouvelles populations.

Près de la moitié des EPCI enquêtés estiment que l'A85 a contribué à :

- intensifier l'urbanisation de leur territoire,
- améliorer la qualité de vie de leurs habitants.

Développement économique général

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a entraîné :

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

Bien que l'on ne dispose pas d'éléments de mesure des effets de l'A85 sur l'emploi, selon la CCI du Cher, l'autoroute a pu permettre de préserver certains emplois.

Allant dans ce sens, 50% des EPCI considèrent que l'A85 a généré des créations d'emplois directs ou indirects sur leur territoire.

Enfin, tous les EPCI, mis à part la CDC du Val de l'Indre qui ne se prononce 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).

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

- La moitié des EPCI rapportent que l'A85 a conforté le tissu économique des ZA présentes sur leur territoire et favorisé l'émergence et/ou la concrétisation de nouvelles ZA,
- Un regain d'accessibilité de la ZA d'Esvres-sur-Indre, située à proximité du diffuseur n°10,
- Bien que le département de l'Indre ne soit pas traversé par l'A85, son Agence de développement économique estime que l'A85 peut favoriser le remplissage des zones d'activités existantes voire même leurs extensions. La ZA de Chabris, au nord du département a, selon l'Agence de Développement, sans doute tiré profit du regain d'accessibilité offert par l'A85.

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

- Les principaux acteurs économiques de trois départements concernés (CA Tours Plus, CCI de Touraine, Observatoire économique et des territoires du Loir-et-Cher, Agence de développement économique de l'Indre) s'accordent pour déclarer que les effets sont favorables,
- Parmi les EPCI enquêtés par voie postale (à noter que Tours Plus n'a pas répondu à l'enquête), une majorité estime que l'A85 a eu des effets favorables voire très favorables sur le tissu d'entreprises et a permis d'attirer de nouvelles entreprises.
- La CDC de Vierzon estime que la qualité de la desserte autoroutière a permis de renforcer son poids économique et facilité l'installation de PME.

**Développement
économique –
approche par
activités**

- **Des effets limités mais plutôt défavorables de l'A85 Druye-Vierzon sur l'agriculture.**

L'A85 permet néanmoins :

- une amélioration des transports de marchandises dans le département du Loir-et-Cher (expéditions de productions fragiles comme la fraise de Maras depuis le Loir-et-Cher),
- une amélioration de la mise en réseau et des relations commerciales viticoles du département du Loir-et-Cher.

- **Des effets plutôt contrastés en matière de commerce :**

- Pas d'effets spécifiques sur le petit commerce situé sur l'itinéraire historique,
- Une amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité des installations commerciales de l'agglomération tourangelle. Cette évolution a tendance à fragiliser le tissu commercial présent dans le sud du Loir-et-Cher.

- **Des effets encore peu marqués en matière de tourisme :**

- **L'ouverture complète de l'axe étant récente, les effets sur le tourisme ne sont pas encore entièrement perceptibles,**
- L'A85 est considérée comme une voie d'accès, une porte d'entrée touristique permettant éventuellement de capter une clientèle en transit,
- L'A85 est génératrice d'un changement d'image des territoires traversés.

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 Druye-Vierzon.

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** (quinze) 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 deux pôles :
 - Tours,
 - Vierzon.

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

- Une carte en situation 2008 sans A85 Druye-Vierzon,
- Une carte en situation 2008 avec A85 Druye-Vierzon.

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 Angers-Druye 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

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

A noter que le volet aménagement du territoire était très peu développé dans le dossier DUP.

Organisation de l'espace

Niveau local Un certain nombre de projets économiques déjà en cours tiennent compte de la réalisation prochaine de l'autoroute Tours / Vierzon. L'autoroute n'est jamais seule en cause, mais elle constitue l'un des facteurs de déclenchement et de localisation majeurs.

Les responsables tourangeaux insistent fréquemment sur leur situation au centre d'une étoile à cinq branches, desservie par le TGV, et constituant l'un des principaux centres de fret de la SNCF. De même, à Vierzon, souligne-t-on l'existence d'un carrefour à quatre branches.

En tout état de cause, les nœuds autoroutiers sont des lieux essentiels vers lesquels les activités économiques ont tendance à converger, notamment en périphérie de grandes agglomérations.

Niveau régional L'autoroute Tours / Vierzon est le principal axe transversal reliant le nord-ouest au sud-est et au Centre Europe.

Tours / Vierzon représentera un maillon d'un nouvel itinéraire vers le Massif Central et le Sud-est de la France. Il convient également de noter l'intérêt de plates-formes multimodales comme celles de Tours et de Vierzon, qui bénéficieront alors d'un renforcement de leur position de villes-carrefour.

Niveau national et international L'autoroute Tours / Vierzon rapprochera l'ouest et le centre de la mégapole européenne qui s'étend de la Hollande au Nord de l'Italie en passant par l'Allemagne.

Elle constituera un couloir d'échanges privilégié pour la circulation des hommes et le transport des marchandises vers l'est et le sud-est du territoire français.

Cadre de vie / urbanisation

La réalisation de l'autoroute Tours / Vierzon s'accompagnera vraisemblablement de l'extension de l'urbanisation des agglomérations de Tours et Vierzon et de celle des noyaux urbains à proximité des échangeurs.

Elle devrait faciliter la réhabilitation des bourgs ou villages traversés par la RN76 qui seront déchargés du trafic de transit, dont on a souligné l'importance, apportant ainsi une meilleure qualité de la vie :

- Baisse de la pollution auditive,
- Baisse de la pollution olfactive,
- Amélioration du cadre architectural et urbain.

Effets de l'A85 sur l'organisation des territoires

Amélioration de l'accessibilité des territoires

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

Accessibilité depuis Tours

L'utilisation de l'A85 entre Druye et Vierzon permet de réduire les temps de parcours (cf. Figures 10 et 13):

- De 36 minutes entre Tours et Vierzon,
- De 27 minutes entre Tours et Romorantin-Lanthenay.

Figure 10 : Accessibilité depuis Tours, avec et sans A85 (section Druye-Vierzon)

	Vierzon	Romorantin-Lanthenay
Sans A85 Druye-Vierzon	1h48	1h28
Avec A85 Druye-Vierzon	1h12	1h01
Gain de temps	0h36	0h27

Source : ChronoVia

Accessibilité depuis Romorantin-Lanthenay

Depuis Romorantin-Lanthenay, c'est davantage en direction d'Angers et de Tours que la réduction des temps de parcours offerte par A85 Druye-Vierzon est perceptible (cf. Figure 11).

En effet depuis Romorantin-Lanthenay, la section Druye-Vierzon de l'A85 permet de gagner :

- 38 minutes en direction d'Angers,
- 27 minutes en direction de Tours,
- 14 minutes en direction de Vierzon.

Figure 11 : Accessibilité depuis Romorantin-Lanthenay, avec et sans A85 (section Druye-Vierzon)

	Angers	Tours	Vierzon
Sans A85 Druye-Vierzon	2h36	1h28	0h39
Avec A85 Druye-Vierzon	1h58	1h01	0h25
Gain de temps	0h38	0h27	0h14

Source : ChronoVia

Accessibilité depuis Vierzon

Vierzon se trouvant à l'extrémité est de l'A85, la mise en service de l'axe autoroutier a permis la réduction des temps de parcours vers les agglomérations situées à l'ouest : réduction de 47 minutes du temps de trajet entre Vierzon et Angers, de 36 minutes en direction de Tours et de 14 minutes vers Romorantin-Lanthenay (cf. Figures 12 et 14)

Figure 12 : Accessibilité depuis Vierzon, avec et sans A85 (section Druye-Vierzon)

	Angers	Tours	Romorantin-Lanthenay
Sans A85 Druye-Vierzon	2h56	1h48	0h39
Avec A85 Druye-Vierzon	2h09	1h12	0h25
Gain de temps	0h47	0h36	0h14

Source : ChronoVia

Des effets de l'amélioration de l'accessibilité sur les aires d'attraction de Tours et Vierzon

L'amélioration de l'accessibilité autoroutière grâce à l'A85 Druye-Vierzon permet un renforcement des aires d'attraction des agglomérations de Tours et plus encore de Vierzon, en particulier pour l'isochrone 40-60 minutes (cf. Figure 15).

2,196 millions d'habitants résident dans un rayon d'une heure autour de Tours. Les gains d'accessibilité induits par l'A85 permettent à 19 000 habitants supplémentaires d'accéder à Tours en moins d'une heure.

On dénombre 749 000 emplois salariés du privé dans un rayon d'une heure autour de Tours. C'est 6 000 emplois de plus par rapport à l'accessibilité sans A85.

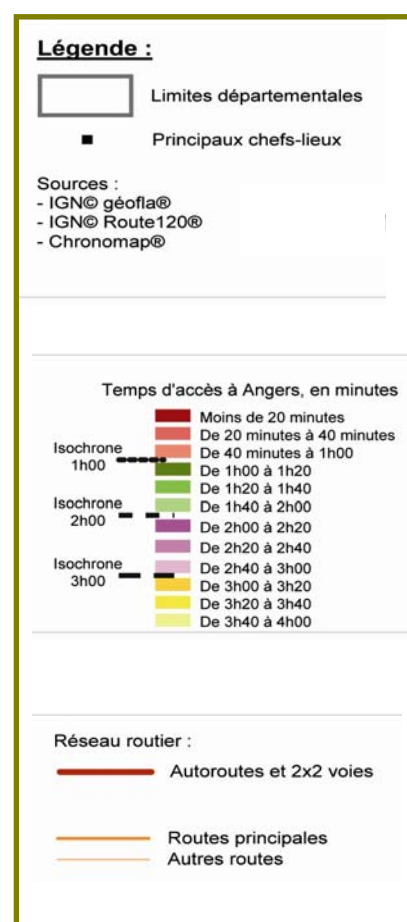
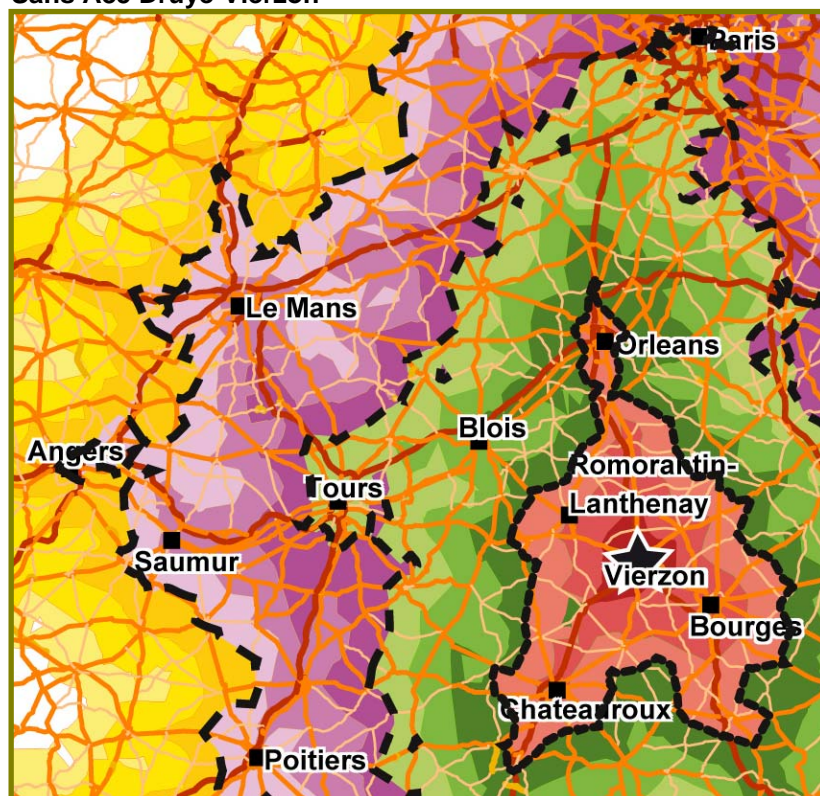
1,056 million d'habitants résident dans un rayon d'une heure autour de Vierzon. Les gains d'accessibilité induits par l'A85 permettent à 73 700 habitants supplémentaires (soit 7,5% de plus) d'accéder à Vierzon en moins d'une heure.

On dénombre 347 700 emplois salariés du privé dans un rayon d'une heure autour de Vierzon. C'est 5,5% (18 000 emplois) de plus par rapport à l'accessibilité sans A85.

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

Figure 13 : Cartes d'accessibilité de Vierzon avec et sans l'autoroute A85 Druye-Vierzon

Sans A85 Druye-Vierzon



Avec A85 Druye-Vierzon

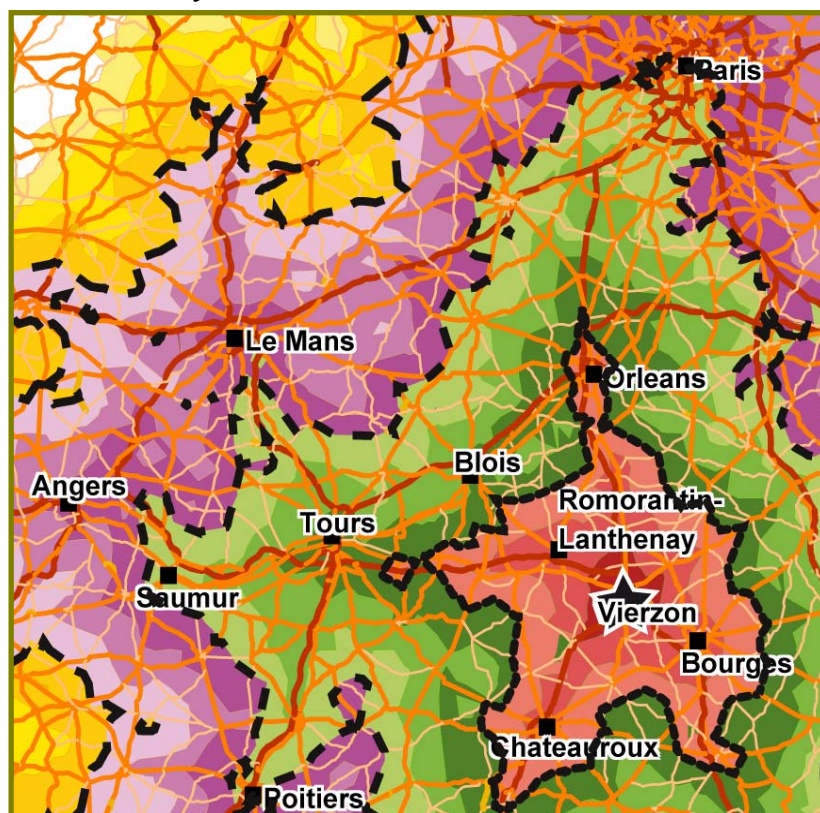
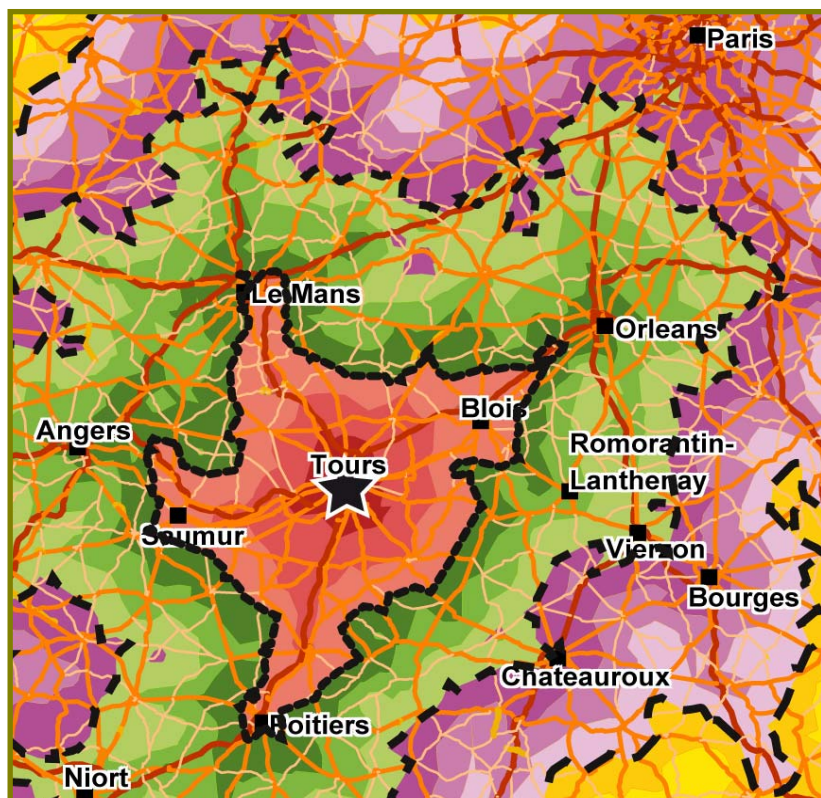


Figure 14 : Cartes d'accessibilité de Tours avec et sans l'autoroute A85 Druye-Vierzon

Sans A85 Druye-Vierzon



Avec A85 Druye-Vierzon

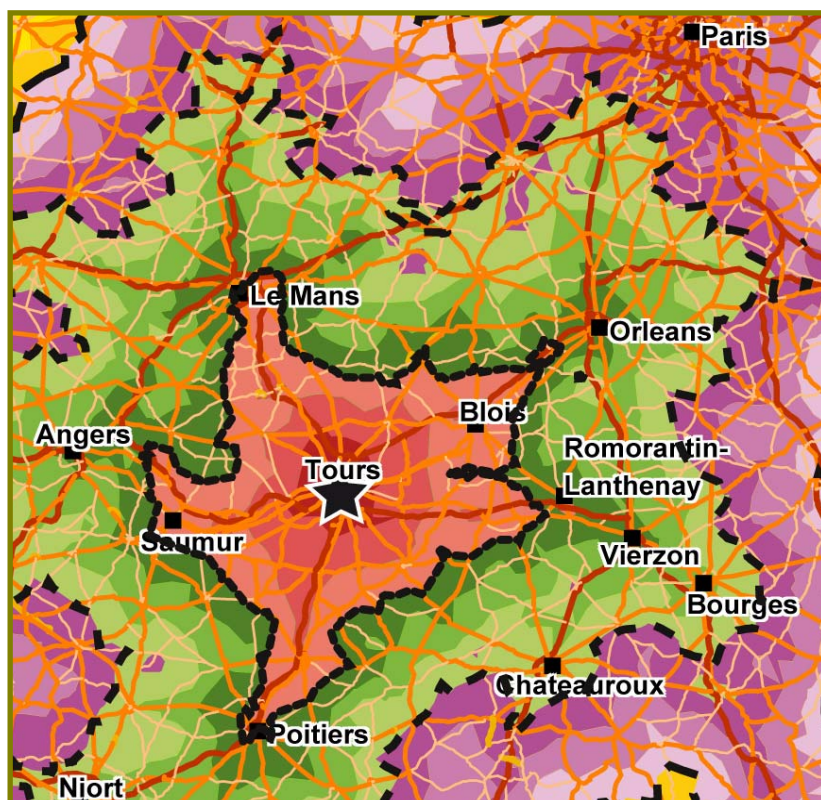
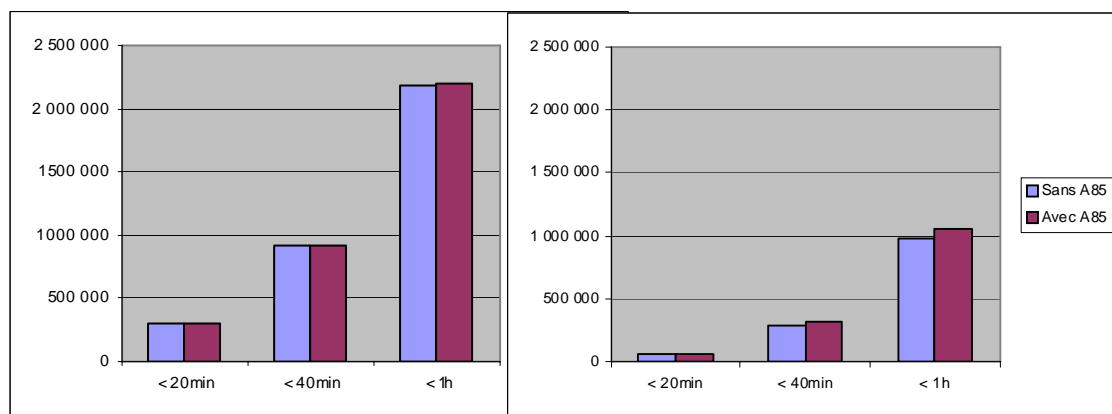
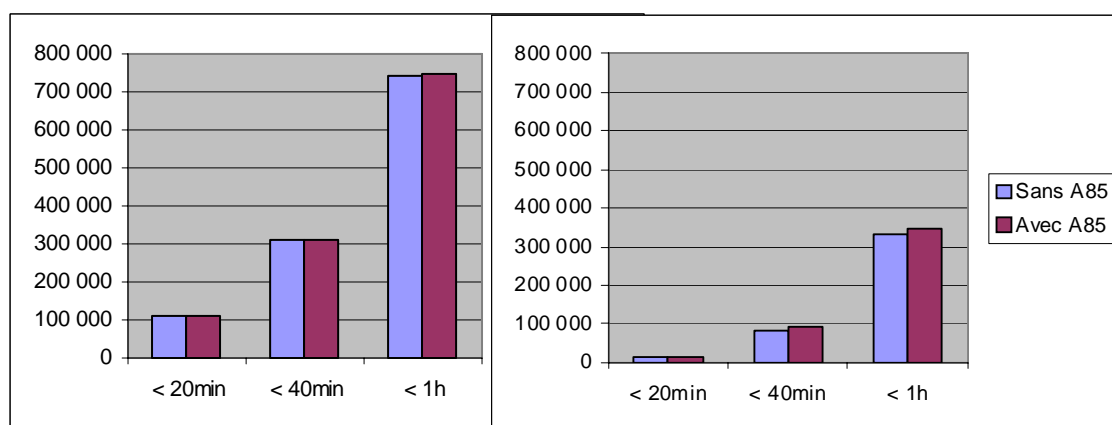


Figure 15 : Aires d'attraction de Tours et Vierzon sans / avec A85

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



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



Source : EGIS, à partir des données INSEE et UNEDIC

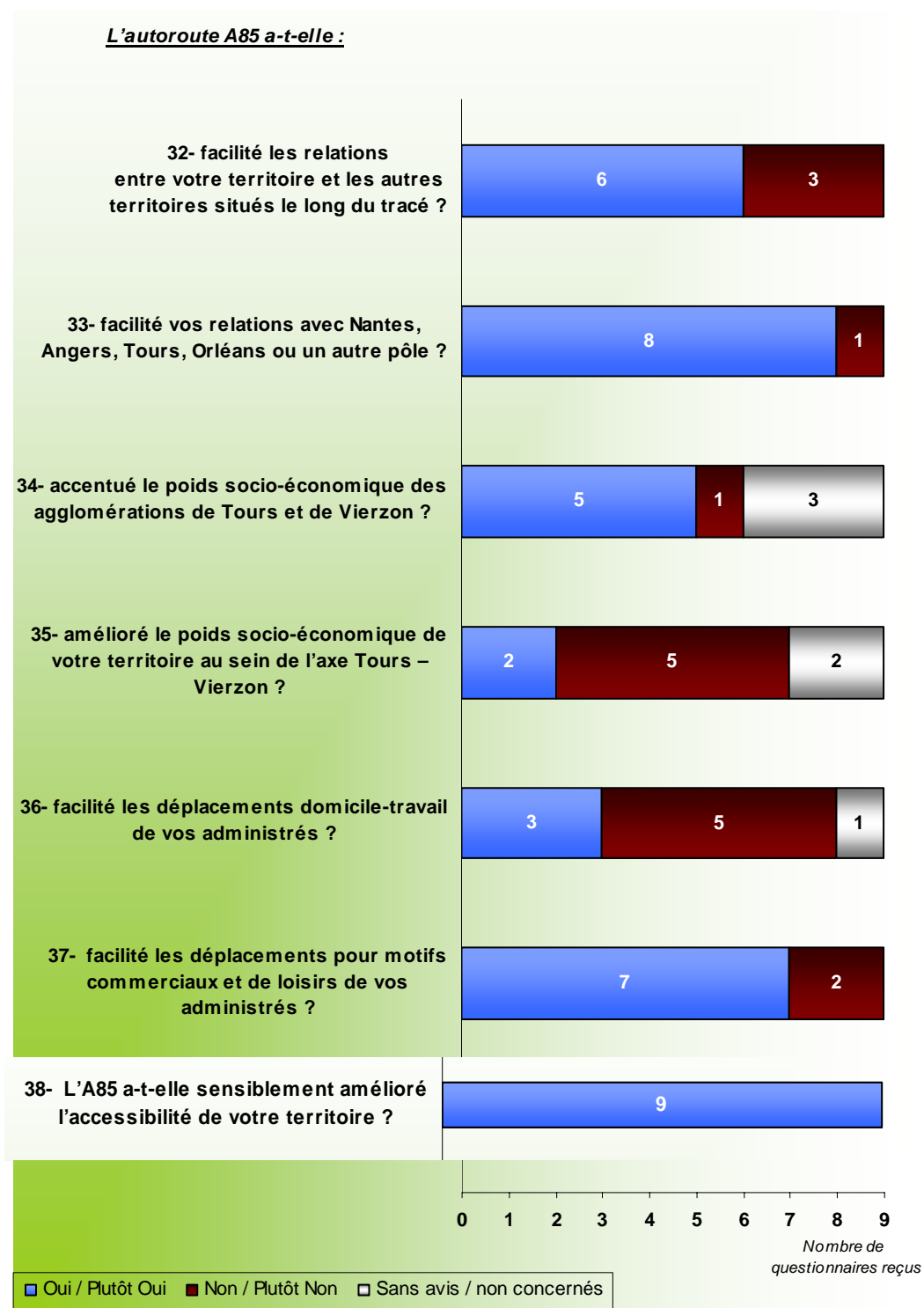
Contribution à la structuration et au fonctionnement du territoire

L'amélioration de l'accessibilité autoroutière grâce à l'A85 Druye-Vierzon permet un renforcement des aires d'attraction des agglomérations de Tours et plus encore de Vierzon.

Des relations entre territoires sont globalement facilitées par l'A85 telles que (cf. Figure 16) :

- Les relations entre EPCI situés le long du tracé de l'autoroute (6 EPCI sur 9),
- Les relations avec Nantes, Angers, Tours Orléans ou un autre pôle (quasi unanimité des EPCI enquêtés ; seule la Communauté de Communes de Montrésor juge que l'A85 ne facilite pas ces relations),
- 5 EPCI sur 9 s'accordent à dire que le poids socio-économique des agglomérations de Tours et de Vierzon s'est accentué. L'A85 jouerait un rôle de polarisation des territoires. Seule la Communauté de Commune de Montrésor estime qu'il n'en est rien ; les autres communautés de communes ne se prononcent pas.
- Pour 5 EPCI sur 9 enquêtés cette accentuation du poids des grandes agglomérations aux extrémités de l'axe autoroutier ne s'accompagne pas d'une amélioration du poids socio-économique de leur territoire au sein de l'axe Druye-Vierzon.

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



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

En dépit de la mise en service de l'A85 orientée est-ouest, **la Touraine fonctionne davantage selon un axe nord-sud**. La Communauté d'Agglomération Tours Plus annonce que globalement l'A85 a eu peu d'effets sur l'agglomération de Tours ; l'A85 n'a pas renforcé les concurrences entre territoires. De même la CCI de Touraine estime que **l'A85 ne semble pas avoir eu d'effets sur les relations entre territoires**.

Enfin, **l'A85 a un impact significatif sur certains motifs de déplacements des habitants** des EPCI concernés :

- Concernant les **déplacements domicile-travail**, 3 EPCI sur 9 considèrent qu'ils sont facilités. Ce sont 3 EPCI de position centrale sur l'axe : la Communauté de Communes de Bléré Val de Cher, la Communauté de Communes de Montrésor et la Communauté de Communes du Controis,
- Concernant les **déplacements pour motifs commerciaux ou de loisirs**, 7 EPCI sur 9 estiment que ces déplacements se sont améliorés, seules les Communautés de Communes de l'Est Tourangeau et du Val de l'Indre ne sont 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 est à la fois une autoroute de transit et une autoroute d'aménagement du territoire**.

A85 au service d'une amélioration de l'accessibilité des territoires

Tous les acteurs contactés, aussi bien lors des entretiens téléphoniques que lors de l'enquête postale s'accordent pour dire que **l'A85 a amélioré l'accessibilité du territoire**.

Pour la Communauté d'Agglomération Tours Plus rencontrée en entretien, comme pour la CCI de Touraine, 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. **Tours se trouve désormais au cœur d'un important réseau autoroutier, qui prend la forme d'une étoile à cinq branches :**

- L'A85 assure depuis Tours des liaisons vers la façade atlantique à l'ouest et vers la vallée du Rhône à l'est,
- L'A28 relie Tours et Le Mans, en direction du nord de la France,
- L'A10 mène vers Paris via Orléans et vers Poitiers au sud.

Il en résulte un gain d'accessibilité pour toute la Touraine.

Cette spécificité, et la qualité de l'accessibilité qui en découle sont mises en avant par les organismes locaux afin de favoriser l'installation d'entreprises.

L'Observatoire économique du Loir-et-Cher estime que le département du **Loir-et-Cher bénéficie d'une desserte autoroutière de qualité**. En outre, **l'A85 constitue un important vecteur de désenclavement pour le sud du département**. Désormais, le Loir-et-Cher se situe dans un triangle autoroutier de qualité, il est traversé par les autoroutes :

- A10, qui relie le sud-ouest de la région parisienne et la façade atlantique jusqu'à Bordeaux,
- A71 qui permet de rejoindre Clermont-Ferrand depuis Orléans,

- A85 qui constitue une liaison entre la côte atlantique et l'est de la France.

Pour le Sénateur-maire de Romorantin-Lanthenay, l'A85 a permis de désenclaver sa ville. L'A85 constitue pour Romorantin-Lanthenay une autoroute de transit au niveau national et une autoroute de desserte au niveau local.

Bien que le département de l'Indre ne soit pas traversé par l'A85, les différents acteurs rencontrés estiment que l'A85 vient structurer leur desserte autoroutière en plaçant le département au cœur de l'axe nord-sud mais aussi de l'axe est-ouest.

Enfin le département du Cher, situé à l'extrémité est de l'axe autoroutier, bénéficie désormais d'une liaison rapide vers l'ouest et la façade atlantique. Cette liaison vient compléter les axes nord-sud que constituent A20 et A71. Le Cher semble avoir, depuis la mise en service de l'axe A85 Druye-Vierzon, davantage de relations avec Romorantin-Lanthenay, Blois et Tours (pôle d'enseignement supérieur).

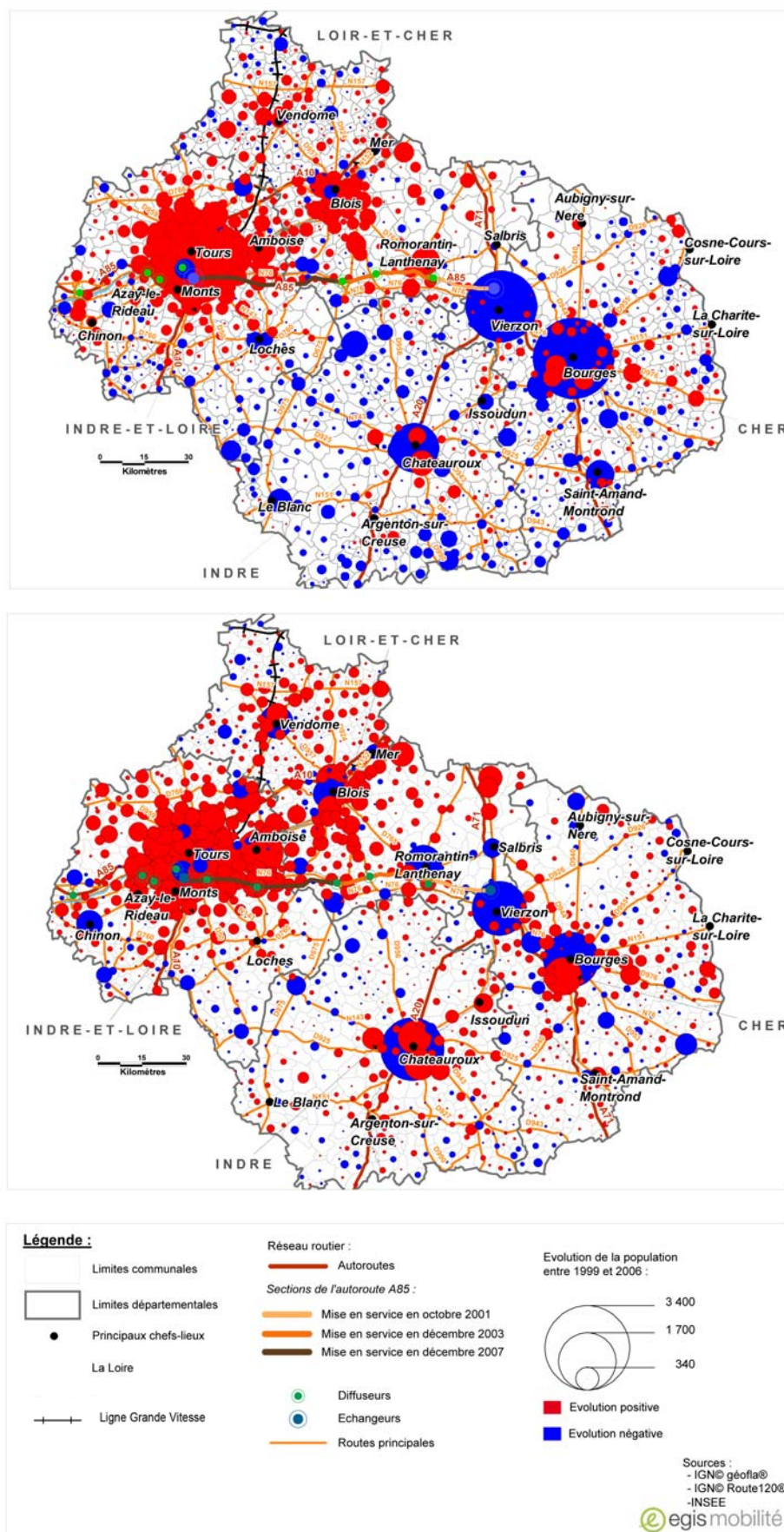
Cette amélioration de l'accessibilité est aussi ressentie au niveau de l'organisation des territoires à une échelle plus locale.

L'amélioration de l'accessibilité aux pôles majeurs constitue un effet particulièrement favorable de la mise en service de l'A85, comme nous n'avons vu pour Tours.

Tel est aussi le cas de **la Communauté de Communes de Vierzon, qui se trouve désormais au carrefour des trois autoroutes A20, A71 et A85.** L'A85 permet une amélioration sensible de l'accessibilité vers l'ouest et la façade atlantique dans son ensemble. La Communauté de Communes de Vierzon présente, dans ses stratégies de communication, la qualité de sa desserte autoroutière comme étant l'un des points forts de son territoire.

Autre exemple, la Communauté de Communes de Loches souligne bien que l'arrivée de l'A85 Druye-Vierzon est un élément favorable pour l'accessibilité de son territoire ainsi que pour son tissu de ZA.

Figure 17 : Evolution de la population entre les périodes 1990-1999 et 1999-2006



A proximité du tracé de l'A85, la population est fortement concentrée dans les principales agglomérations : Tours (près de 344 800 habitants en 2008), Vierzon (30 500 habitants) et dans une moindre mesure Romorantin-Lanthenay (17 400 habitants), dessinant un axe de fortes densités démographiques correspondant au tracé de la vallée du Cher, de la ligne de chemin de fer, et de la RD976.

Au cours de la période 1999-2006, on assiste à un vif processus de périurbanisation qui se traduit, autour des principales agglomérations comme Tours, par une transformation des résidences secondaires en résidences principales, un étalement urbain et une pression foncière et immobilière (cf. Figure 17).

On assiste aussi à une croissance démographique marquée à proximité de certains diffuseurs de l'A85, notamment à l'est de Tours, dans les secteurs de Bléré ou Saint-Aignan.

Cette évolution explique l'intensification des mobilités domicile-travail entre Tours, qui demeure le principal pôle d'emplois, et les espaces périphériques.

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 acteurs interrogés s'accordent à expliquer que **le phénomène de périurbanisation peut être facilité par la présence d'une autoroute et de ses échangeurs.**

La présence d'un diffuseur est un élément facilitateur de la périurbanisation selon la CCI du Loir-et-Cher. Elle précise que l'A85 en permettant la réduction des temps de parcours entre le sud du Loir-et-Cher et l'agglomération tourangelles rend possible le développement des déplacements domicile-travail et donc la périurbanisation.

Il reste que **les effets de l'A85 à l'Est de Tours sur le foncier et l'immobilier sont limités et localisés.**

6 EPCI enquêtés sur 9 estiment que l'ouverture de l'A85 ne s'est pas accompagnée d'une revalorisation du foncier et de l'immobilier.

La Chambre d'Agriculture d'Indre-et-Loire comme la CCI de Touraine, dont les territoires d'interventions se répartissent sur les deux axes de l'A85 Angers-Druey et Druey-Vierzon, constatent des évolutions différentes de part et d'autre de Tours :

- Le long de l'A85 à l'ouest immédiat de Tours, on a enregistré une augmentation de la pression foncière ; cette section est hors-péage. Les acteurs locaux ont dû agir afin de limiter le droit à la construction et ainsi éviter une trop forte urbanisation (contexte du Grenelle de l'Environnement),
- Le long de l'axe A85 à l'Est de Tours il y a eu peu d'urbanisation à vocation de logement : cette section est à péage. Cependant cela n'empêche pas le sud du Loir-et-Cher d'être attractif pour une population de retraités et une population active allant travailler sur l'agglomération de Tours. La CCI de Touraine cite à ce propos la population de la région de Montrichard.

Aussi le phénomène de périurbanisation s'inscrit t-il dans la durée ; l'achèvement de la mise en service de l'A85 est encore récente pour que l'on puisse mesurer ce phénomène.

L'enquête postale auprès des EPCI montre que **l'effet principal de l'A85 en termes de population et d'urbanisation est d'avoir contribué à rendre le territoire plus attractif pour de nouvelles populations.**

Toutefois, l'Observatoire économique du Loir-et-Cher constate que l'ouverture de l'A85 n'a pas empêché un certain nombre d'actifs ayant perdu leur emploi de quitter le territoire. L'idée qu'ils puissent trouver un travail sur Orléans, Tours ou Bourges et continuer de résider dans le Romorantinais ne se concrétise pas.

Points à retenir

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

Tours se trouve désormais au cœur d'un important réseau autoroutier, qui prend la forme d'une étoile à cinq branches.

La Communauté de Communes de Vierzon s'inscrit au carrefour des trois autoroutes A20, A71 et A85.

Le Loir-et-Cher bénéficie d'une desserte autoroutière de qualité ; l'A85 constitue un important vecteur de désenclavement pour le sud du département.

Bien que le département de l'Indre ne soit pas traversé par l'A85, les différents acteurs rencontrés estiment que l'A85 vient structurer leur desserte autoroutière.

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

Les aires d'attraction des agglomérations de Tours et de Vierzon se sont renforcées.

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

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a eu peu d'effets sur le foncier et l'immobilier des territoires. La croissance démographique ainsi que la pression foncière et immobilière enregistrées autour des principales agglomérations comme Tours s'expliquent avant tout par le processus d'étalement urbain. Les effets de l'A85 à l'Est de Tours sur le foncier et l'immobilier sont limités et localisés.

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

	Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison
Niveau local	<p>Tours sera au centre d'une étoile à cinq branches.</p> <p>Vierzon bénéficiera d'un carrefour à quatre branches.</p> <p>L'autoroute Tours / Vierzon constitue l'un des facteurs de déclenchement et de localisation majeurs de projets économiques.</p> <p>Les nœuds autoroutiers sont des lieux essentiels vers lesquels les activités économiques ont tendance à converger, notamment en périphérie de grandes agglomérations.</p>	<p>Avec l'axe A85 Druye-Vierzon, Tours et Vierzon confortent leurs nodalités autoroutières.</p> <p>Les nœuds autoroutiers sont particulièrement attractifs pour l'implantation d'activités économiques.</p>	Effets constatés conformes à la DUP.
Niveau régional	<p>L'autoroute Tours / Vierzon représentera :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le principal axe transversal reliant le nord-ouest au sud-est et au Centre Europe. Un maillon d'un nouvel itinéraire vers le Massif Central et le Sud-est de la France. <p>Les plates-formes multimodales comme celles de Tours et de Vierzon bénéficieront alors d'un renforcement de leur position de villes-carrefour.</p>	<p>L'axe A85 Druye-Vierzon constitue un maillon essentiel d'un grand itinéraire est-ouest traversant le territoire français.</p> <p>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, telles les plates-formes logistiques.</p>	Effets constatés conformes à la DUP.
Niveau national et international	<p>L'autoroute Tours / Vierzon :</p> <ul style="list-style-type: none"> Rapprochera l'ouest et le centre de la mégapole européenne (Hollande, Allemagne, Nord de l'Italie). Constituera un couloir d'échanges privilégié pour la circulation des hommes et le transport des marchandises vers l'est et le sud-est du territoire français. 	<p>L'axe Druye-Vierzon de l'A85 améliore l'accessibilité selon un axe est-ouest, et constitue un itinéraire emprunté pour les circulations des hommes et les flux de marchandises.</p> <p>Cf volet transport pour davantage de précisions.</p>	Effets constatés conformes à la DUP.

Urbanisation	La réalisation de l'autoroute Tours / Vierzon s'accompagnera vraisemblablement de l'extension de l'urbanisation des agglomérations de Tours et Vierzon et de celle des noyaux urbains à proximité des échangeurs.	<p>L'urbanisation du territoire relève avant tout, comme dans le reste du territoire de France métropolitaine, du processus d'étalement urbain en périphérie des agglomérations.</p> <p>Les effets de l'A85 sur le foncier et l'immobilier sont limités et localisés.</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>
	Elle devrait faciliter la réhabilitation des bourgs ou villages traversés par la RN76 qui seront déchargés du trafic de transit, apportant ainsi une meilleure qualité de la vie (baisse de la pollution auditive, baisse de la pollution olfactive, amélioration du cadre architectural et urbain).	<p>La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a permis un transfert de trafic de la RD976 vers l'autoroute, améliorant ainsi la qualité de vie des villages déchargés du trafic de transit. Cf volet transport pour davantage de précisions.</p> <p>La question de la réhabilitation des bourgs ou villages traversés n'a pas particulièrement été évoquée lors des entretiens auprès des acteurs locaux.</p>	<p>Effets constatés globalement conformes avec la DUP.</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 Druye-Vierzon sont conformes aux effets attendus dans le dossier DUP.

Seul bémol, les effets constatés sur l'urbanisation ont été 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 sur le tissu de zones d'activités,
- 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.

Développement économique général

Pour le tissu local des zones traversées, l'A85 bénéficiera d'une ouverture accrue sur les marchés nationaux et internationaux, grâce à la réduction des temps de parcours, à l'élargissement des bassins d'emplois.

Niveau local

Un certain nombre de projets économiques déjà en cours tiennent compte de la réalisation prochaine de l'autoroute Tours / Vierzon.

L'autoroute n'est jamais seule en cause, mais elle constitue l'un des facteurs de déclenchement et de localisation majeurs.

Ainsi, les projets de centres logistiques des agglomérations tourangelles et vierzonnaises sont situés en fonction des carrefours autoroutiers en devenir.

En tout état de cause, les nœuds autoroutiers sont des lieux essentiels vers lesquels les activités économiques ont tendance à converger, notamment en périphérie de grandes agglomérations.

Niveau régional L'autoroute Tours / Vierzon est le principal axe transversal reliant le nord-ouest au sud-est et au Centre Europe.

Tours / Vierzon représentera alors un maillon d'un nouvel itinéraire vers le Massif Central et le Sud-est de la France. Il convient également de noter l'intérêt de plates-formes multimodales comme celles de Tours et de Vierzon, qui bénéficieront alors d'un renforcement de leur position de villes-carrefour.

Activités agricoles

Incidences directes La réalisation d'un aménagement autoroutier entre Tours et Vierzon aura pour impact immédiat sur les activités agricoles :

- La perte de surfaces agricoles prélevées par l'autoroute,
- Une relative réduction des productions agricoles dans les zones concernées,
- La modification des structures des exploitations agricoles touchées par l'emprise autoroutière,
- La transformation des conditions de circulation dans ces exploitations.

Il est difficile d'en évaluer les conséquences tant celles-ci dépendent des dispositions qui accompagneront l'aménagement notamment :

- Les remembrements que décideront éventuellement les communes,
- Les mesures d'accompagnement en matière de voirie, indispensables pour éviter une déstructuration du tissu rural en général.

Incidences indirectes Un certain nombre d'effets induits peuvent être envisagés :

- De meilleures conditions d'approvisionnement, notamment pour les produits agro-alimentaires particulièrement sensibles à la qualité du réseau routier,
- Moins de risques d'accidents mettant en cause les engins agricoles sur le réseau local actuel où la circulation de véhicules particuliers et de poids-lourds sera moins dense,
- Par une canalisation des flux de trafic, une valorisation de l'image de marque et par là même une promotion plus élevée de certains produits,
- Une croissance de la consommation d'espace agricole, par le développement urbain aux abords des échangeurs et à la périphérie des centres urbains directement concernés.

Industries agro-alimentaire

Au plan extra-local Bien que grand producteur de matières agricoles, le Centre n'apparaît pas au premier plan pour l'industrie agro-alimentaire. L'amélioration de la rapidité, de la régularité et de la sécurité des transports est fondamentale pour le développement de ces activités qui doivent acheminer au plus vite, en direction ou en provenance des ports, ainsi que vers les grands centres urbains :

- Produits périssables souvent transportés en camions frigorifiques,
- Animaux vivants,
- Produits frais dans des délais très courts.

Une meilleure liaison avec les grands axes de circulation français et européens permettra à l'ensemble de la région d'intensifier ses relations avec :

- Les ports de Rouen / Le Havre et Nantes – Saint-Nazaire et au-delà les Iles britanniques et L'Europe du Nord-ouest,
- Les ports de Lyon, Marseille, et au-delà le Bassin méditerranéen,
- Le centre Europe.

Acheminées par la route pour la plupart d'entre elles (sauf les céréales et les oléagineux généralement transportés par train), les marchandises peuvent subir des retards dommageables du fait des grandes périodes de circulation. Le parcours actuel Tours / Vierzon, passablement encombré par les poids-lourds, ne se prête pas du tout à un trafic fluide, donc régulier et rapide.

Au plan local Les impacts évoqués précédemment se retrouvent ici. Cependant, ils devraient être encore plus marqués, puisque l'aménagement autoroutier Tours / Vierzon ajoutera un axe rapide transversal ouest/est aux axes radiaux existants.

Pour que l'aménagement autoroutier ait un effet sensible sur le développement de la filière, il doit s'accompagner :

- D'une amélioration du réseau routier secondaire (de nature à faciliter la collecte des matières premières et la distribution d'aliments du bétail), en particulier l'hiver (barrières de dégel), ceci dans un rayon de 30 à 60 kilomètres autour des pôles industriels agro-alimentaires,
- De la réalisation des autoroutes Angers / Tours et Le Mans / Tours, ainsi que d'une liaison rapide vers A6.

Autres industries et B.T.P

Autres industries L'aménagement autoroutier constitue indéniablement un élément dynamisant pour le tissu industriel de la zone traversée en permettant non seulement une amélioration des échanges avec les régions voisines, mais aussi en favorisant les relations intra-régionales assez peu développées aujourd'hui, en raison de la proximité de la région parisienne qui exerce une attraction dominante dans tous les domaines.

L'autoroute aura pour conséquences probables de :

- Favoriser l'éclosion de projets, en particulier les implantations d'activités à proximité des échangeurs,
- Développer la zone de chalandise des entreprises existantes (collecte, livraison, relations commerciales, voyages d'affaires...) en facilitant l'accès aux TGV., ports et aéroports, et aux zones de chalandise.

BTP Le chantier autoroutier occupera directement un certain nombre d'emplois dans le secteur des travaux publics. On estime généralement qu'un million de francs de travaux occupe directement 2,5 emplois dont 2,2 dans les travaux publics. La construction de l'autoroute Tours / Vierzon devrait absorber plus de 2 000 emplois par an pendant quatre ans. A ces effectifs, il faut ajouter les emplois permanents pour l'entretien de la voirie.

Les conséquences indirectes sont difficiles à évaluer, mais on peut envisager un soutien à l'activité par :

- Des constructions nouvelles aux abords des échangeurs, avec le développement des zones d'activités (qui, pour être efficace, doit être organisé),
- La construction ou la rénovation de résidences secondaires, de gîtes ruraux et d'équipements d'accueil touristique,
- Les travaux de rénovation des bourgs,
- La construction ou la rénovation de résidences principales, qui pourraient résulter d'une croissance de la population consécutive à un développement des activités économiques, mais aussi à un desserrement des agglomérations urbaines.

Activités de services et commerces

L'aménagement autoroutier permettra de décongestionner le réseau local. Les usagers devraient bénéficier d'une amélioration du confort de conduite et de services plus facilement accessibles :

- Le long de l'autoroute pour le trafic de transit avec la mise en place d'aires de repos et de services intervalles réguliers, sans rupture comme c'est actuellement le cas sur la RN 76. Un certain nombre d'emplois de services seront d'ailleurs créés par ces installations (barrières de péage, entretien des aires de services...),
- Le long de l'axe actuel pour la desserte locale, les arrêts étant rendus plus aisés par la baisse du trafic.

Cependant, il est certain que la baisse de la clientèle de passage risque dans un premier temps de causer préjudice aux commerces ou services sensibles localisés le long de la RN76 :

- Hôtellerie-restauration,
- Commerces alimentaires,
- Garages et stations services.

Mais, à terme, l'amélioration de la qualité de vie et de la circulation dans les bourgs traversés par l'axe actuel devrait amener une clientèle nouvelle. Ces activités sensibles doivent plutôt jouer la carte de la qualité et se restructurer soit en envisageant une relocalisation, soit en visant une adaptation du service à la nouvelle demande. A long terme, l'effet peut donc être positif, mais les acteurs économiques et les collectivités locales ont à en prendre conscience. Les mesures d'accompagnement sont fondamentales (rénovation de l'habitat, aménagement des traversées de bourgs...).

L'autoroute devrait par ailleurs accentuer le phénomène de cristallisation des activités de services actuellement en cours sur l'ensemble du territoire français :

- En milieu rural, concentration des services quotidiens dans les bourgs les plus importants, généralement les chefs-lieux de cantons. La présence d'un échangeur accentuera ce phénomène et risque d'accélérer la disparition de commerces ou de services, dont la viabilité économique est déjà hypothéquée dans les bourgs et villages non ou mal desservis,
- Concentration de la grande distribution, des commerces spécialisés et du tertiaire supérieur dans les plus grandes villes (technopoles). Ainsi, l'autoroute Tours / Vierzon sera-t-elle propice à l'élargissement de la zone d'influence de l'agglomération de Tours.

Evolution de l'emploi et du tissu d'entreprises

Contexte général

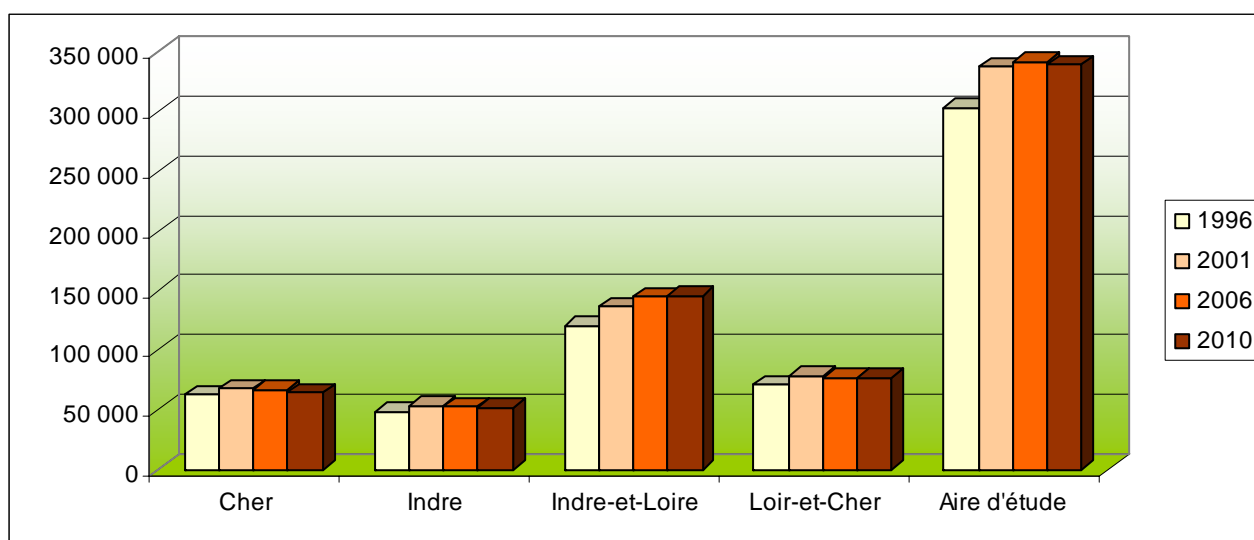
En 2010, l'aire d'étude compte 339 000 emplois salariés du privé. Les deux tiers travaillent dans le secteur tertiaire (commerce + services), un tiers dans le secteur secondaire (industrie + construction).

L'analyse de l'évolution de l'emploi met en évidence (cf. Figure 18) :

- Sur la période 2001-2006 :
 - une croissance moins soutenue dans l'aire d'étude (+1,4%) par rapport à la moyenne nationale (+3,4%),
 - une croissance portée par le département d'Indre-et-Loire, alors que les trois autres départements ont perdu des emplois.
- Sur la période 2006-2010 :
 - une diminution de l'emploi au sein de l'aire d'étude (-1%) contrastant avec la légère croissance observée à l'échelle nationale (+ 1%).
 - une croissance portée comme pour la période précédente par le département d'Indre-et-Loire, alors que les trois autres départements ont perdu des emplois.

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

Figure 18 : Evolution de l'emploi salarié au sein de l'aire d'étude (1996-2010)



Source : UNISTATIS

L'aire d'étude compte un pôle économique majeur, l'agglomération de Tours, relayée par Vierzon puis Romorantin-Lanthenay (cf. Figures 19 et 21).

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.



Romorantin-Lanthenay a enregistré au cours des années 2000 de profonds bouleversements, avec la destruction massive d'emplois salariés (3 100 jusqu'en 2008 ; un millier supplémentaire en 2009). La crise actuelle y est plus durement ressentie que dans les autres bassins du Loir-et-Cher. L'industrie a payé un lourd tribut aux restructurations. A elle seule la cessation d'activités de Matra Automobile en 2002 a entraîné la disparition de plus de 2 000 emplois directs. L'habillement, la fabrication de produits réfractaires, la céramique ont complètement disparu du paysage économique local. L'économie locale est encore peu tertiaisée. Les services ne connaissent pas le même développement qu'ailleurs.

Vierzon possède une histoire économique et sociale liée aux forges, au machinisme agricole et à la porcelaine. Elle a développé des savoir-faire, notamment en matière d'usinage et de travail des métaux.

L'industrie est toujours structurante pour l'économie vierzonnaise, mais elle est fragilisée par la conjoncture et la concurrence. Elle a de ce fait subi de très fortes contractions de l'emploi depuis une trentaine d'années.

Parallèlement les services publics se sont développés ; l'économie s'est diversifiée vers la logistique, valorisant le carrefour autoroutier et ferroviaire vierzonnais. Plus récemment, Vierzon s'est également orientée vers une plus grande valorisation technologique de ses savoir-faire industriels, le tourisme d'affaires.

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.

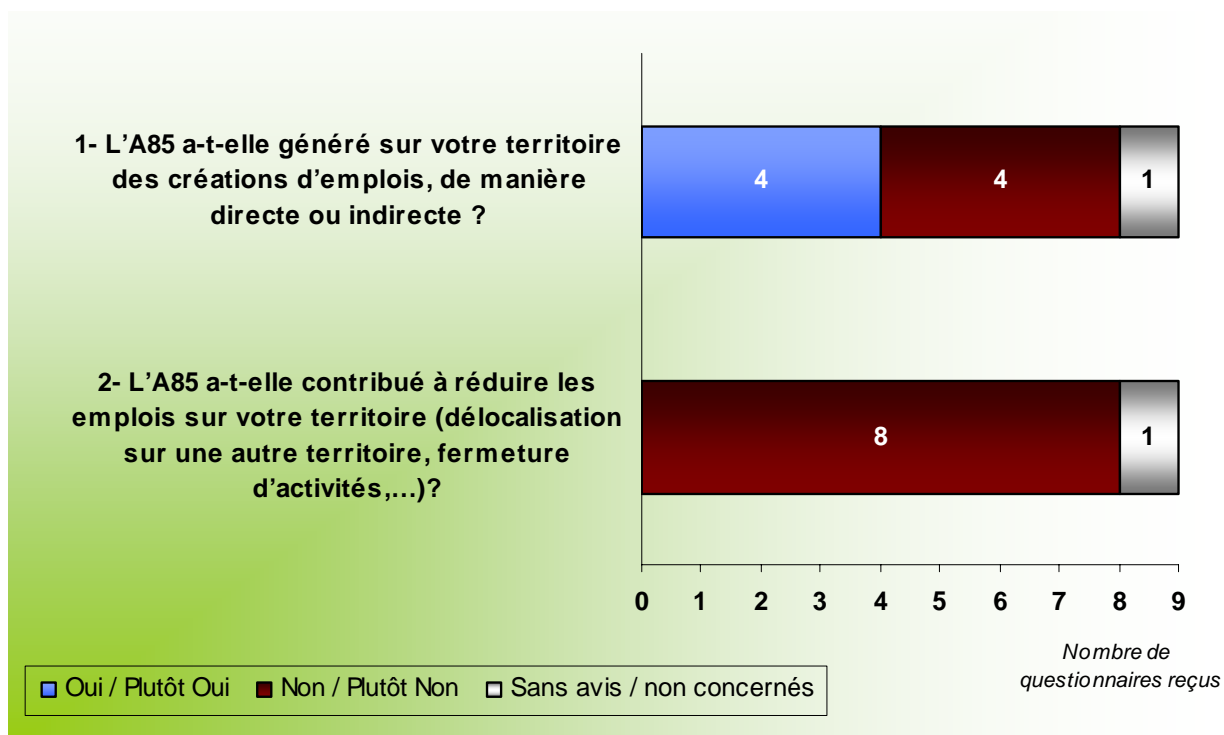
D'une manière générale, **il est difficile de percevoir les effets potentiellement liés à A85 sur le tissu socio-économique et notamment sur l'emploi des territoires traversés.**

Bien que l'on ne dispose pas d'éléments de mesure des effets de l'A85 sur l'emploi, selon la CCI du Cher, l'autoroute a pu permettre de préserver certains emplois.

Allant dans ce sens, 4 des 9 EPCI ayant répondu à l'enquête considèrent que l'A85 a généré des créations d'emplois directs ou indirects sur leur territoire (cf. Figure 20).

Enfin, tous les EPCI, mis à part la CDC du Val de l'Indre qui ne se prononce 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 20 : Effets de l'A85 sur l'emploi








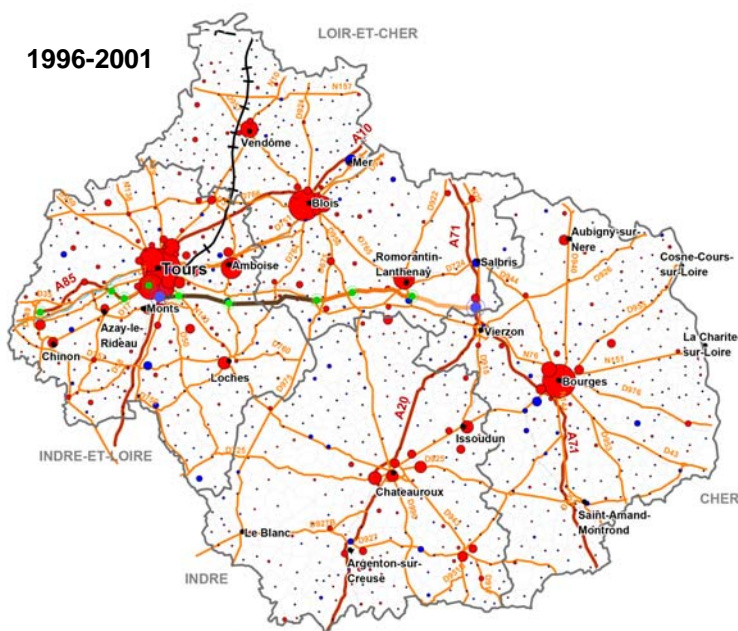
Source : Enquête Postale auprès des EPCI traversés par l'A85 Druye-Vierzon, EGIS

Figure 21 : Evolution des emplois salariés du privé

1996-2001

Légende :

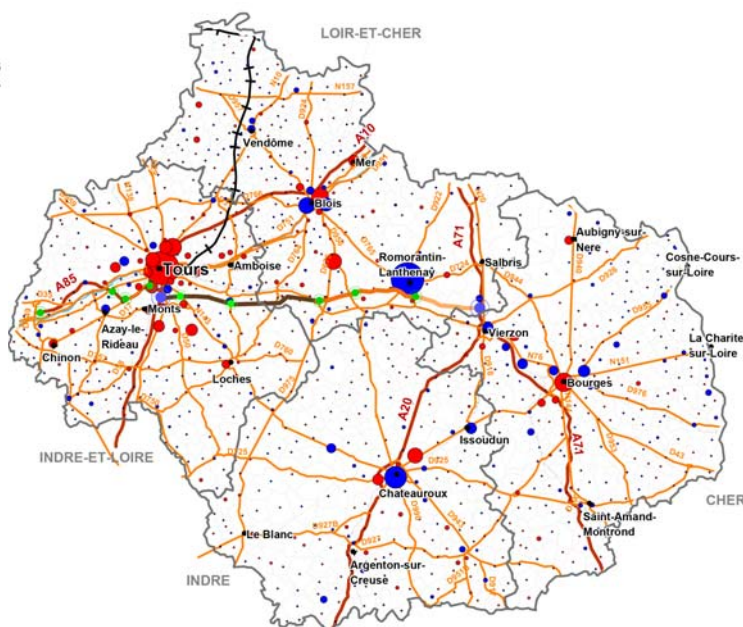
-  Limites communales
-  Limites départementales
-  Principaux chefs-lieux
-  La Loire
-  Ligne Grande Vitesse



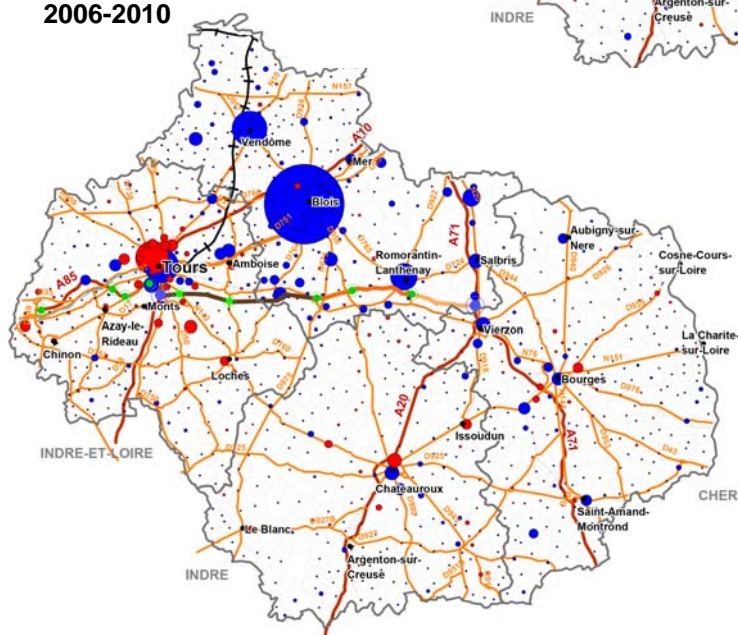
Réseau routier :

-  Autoroutes
- Sections de l'autoroute A85 :**
 -  Mise en service en octobre 2001
 -  Mise en service en décembre 2003
 -  Mise en service en décembre 2007
-  Diffuseurs
-  Echangeurs
-  Routes principales

2001-2006



2006-2010




Evolution moyenne annuelle de l'emploi
(en nombre d'emplois)



-  Evolution positive
-  Evolution négative

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

 egis mobilité

Des effets sur les zones d'activités jusque là très faibles

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.

Ces données sont issues de la base d'informations de la DREAL Centre.

Comme le montre la carte des zones d'activités en 2011 (cf. Figure 23) à proximité du tracé de l'A85, les zones d'activités sont principalement concentrées dans l'agglomération de Tours et sa couronne périphérique, sur Romorantin-Lanthenay et sur Vierzon.

Ces polarités sont relayées par Amboise et contres, plus éloignées.

Enfin, de plus petites zones d'activités, avant tout localisées à proximité des diffuseurs, jalonnent l'autoroute notamment sur les communes de Esvres, Bléré, Montrichard, Noyers-sur-Cher, Selles-sur-Cher ou encore Chabris. Ces zones d'activités permettent aux entreprises de profiter de l'accessibilité offerte par l'axe autoroutier.

Au sein de l'aire d'étude (4 départements), entre 2006 et 2011, les surfaces totales en zones d'activités ont augmenté de 24%. Les surfaces occupées ont fortement augmenté (+ 1 740 ha), en particulier dans les départements du Cher et du Loir-et-Cher (cf. Figure 22).

De façon générale, **depuis 2006, les territoires proches de l'A85 n'ont pas enregistré d'évolution significative de leur tissu de zones d'activités.**

Figure 22 : Surfaces des zones d'activités en 2006 (en hectares)

Départements	Surface occupée (ha)	Surface disponible (ha)	Surface Totale (ha)
Cher	380	284	664
Indre	1 174	182	1 356
Indre-et-Loire	2 913	517	3 432
Loir-et-Cher	1 164	1 054	2 219
Total	5 631	2 037	7 670

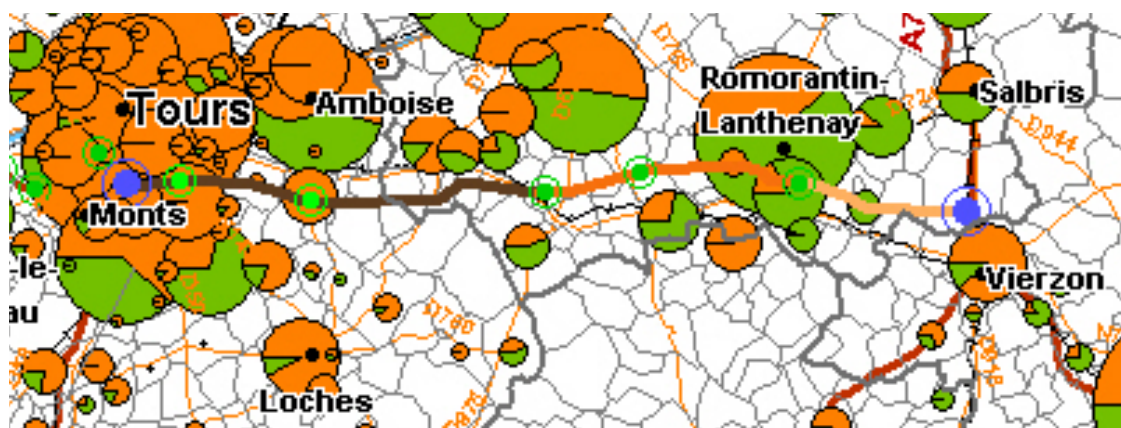
Surfaces des zones d'activités en 2011 (en hectares)

Départements	Surface occupée (ha)	Surface disponible (ha)	Surface Totale (ha)
Cher	1 736	60	1 796
Indre	883	437	1 320
Indre-et-Loire	2 951	597	3 548
Loir-et-Cher	1 799	1 013	2 813
Total	7 370	2 107	9 477

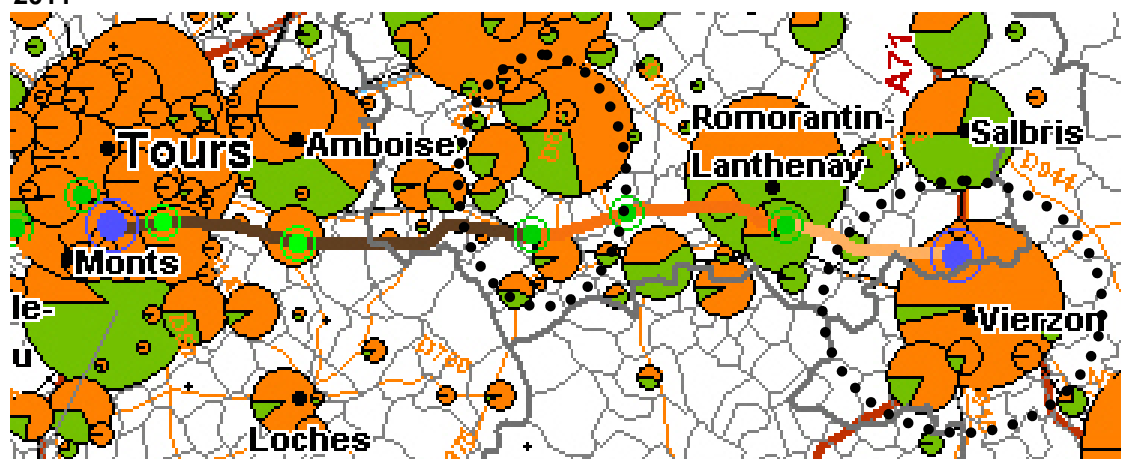
Source : DREAL Centre

Figure 23 : Tissu de zones d'activités au sein de l'aire d'étude

2006



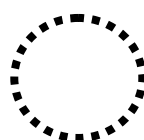
2011



Surfaces occupées et disponibles
(en hectares)



Surfaces occupées
Surfaces disponibles



Territoires dynamiques
en matière de zones
d'activités
(analyse Egis)

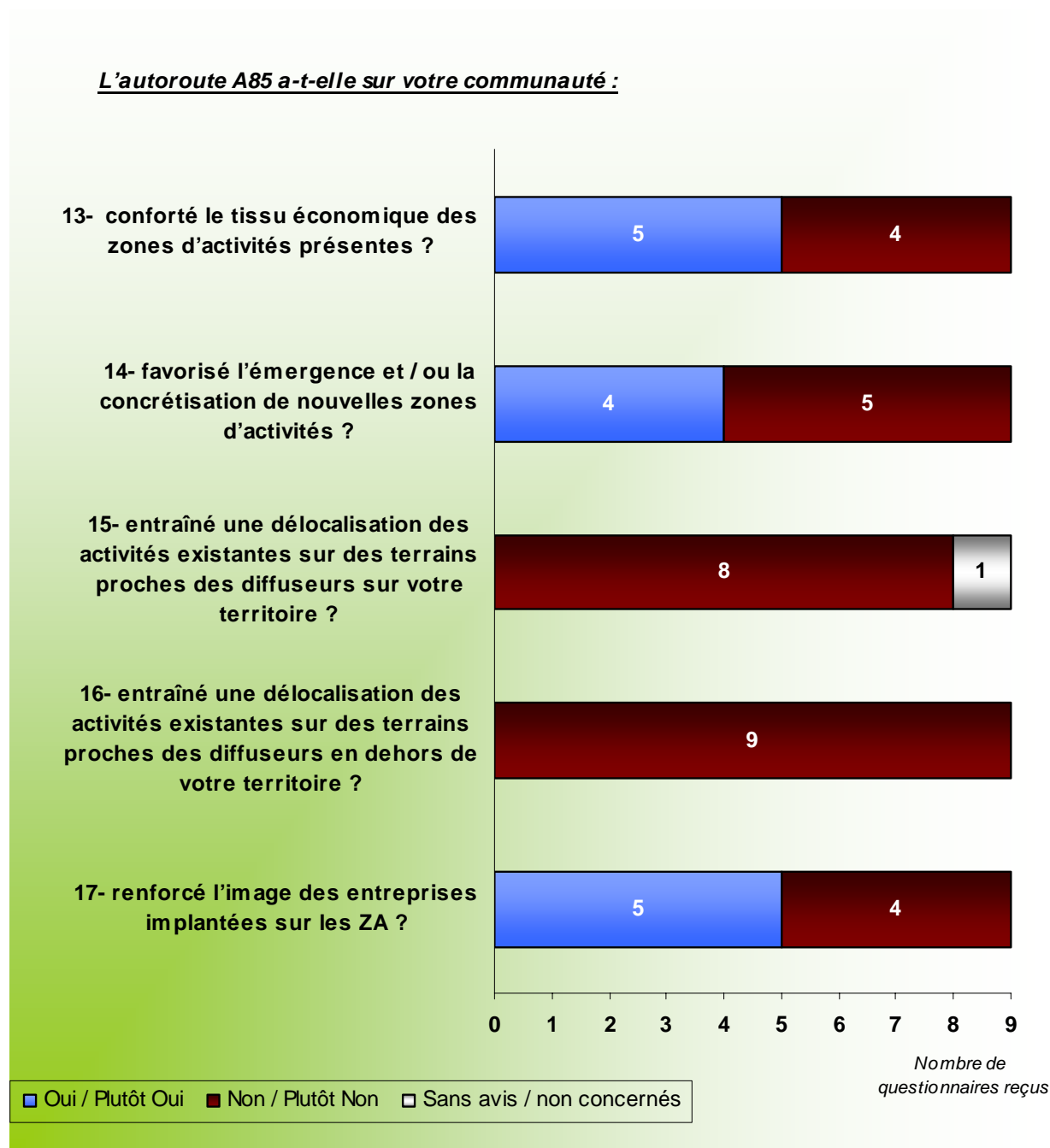
0 30 60
Kilomètres

**Des effets de l'A85
Druey-Vierzon
ressentis
favorablement par
les acteurs locaux**

Globalement, pour la moitié des EPCI enquêtés, l'A85 a engendré des effets favorables sur les zones d'activités, à savoir (cf. Figure 24) :

- L'A85 a favorisé l'émergence et/ou la concrétisation de nouvelles ZA (4 sur 9) : Communautés de Communes de Bléré Val de Cher, de Cher-Sologne, du Controis, et du Romorantinais / Monestois,
- L'A85 a conforté le tissu économique des ZA présentes sur leur territoire (5 sur 9),
- Un renforcement de l'image des entreprises implantées sur les ZA.

Figure 24 : Effets de l'A85 sur les zones d'activités



Source : Enquête Postale auprès des EPCI traversés par l'A85 Druye-Vierzon, Egis

Peu d'effets de l'A85 Druye-Vierzon jusque là sur la création de nouvelles zones d'activités ou sur le remplissage des zones d'activités existantes

Entre 2006 et 2011, le tissu de zones d'activités le long de l'axe A85 Druye-Vierzon a peu évolué.

Plusieurs facteurs explicatifs ont pu constituer une contrainte à la création de zones d'activités et à la commercialisation de certains sites :

- L'étalement dans le temps des mises en service de l'A85,
- La mise en service récente de l'ensemble du linéaire,
- La crise économique qui sévit depuis 2008.

Dans le Loir-et-Cher, les élus locaux n'ont sans doute pas suffisamment anticipé le potentiel de développement économique offert par la mise en service de l'A85. Les réserves foncières à proximité de l'autoroute paraissent insuffisantes.

La plus forte dynamique enregistrée dans le Loir-et-Cher concerne la Communauté de communes du Controis, où l'A85 a joué un rôle pour les entreprises venues s'implanter sur la zone industrielle. Le territoire enregistre une très bonne évolution de son tissu industriel

La dynamique majeure enregistrée à l'échelle de l'axe concerne Vierzon, avec la création en 2009 par la Communauté de Communes de Vierzon, de la **ZAC du Parc technologique de Sologne** au niveau de la rocade nord de Vierzon, à proximité de l'échangeur entre A85, A20 et A71.

La mise en service de l'A85 a renforcé la décision d'implantation de la ZAC au carrefour autoroutier.

L'un des objectifs de ce parc technologique de Sologne est d'améliorer l'image entrepreneuriale de Vierzon. Il accueille une pépinière et un hôtel d'entreprises, un espace d'innovation et prochainement un centre routier (horizon 2012-2013).

Des effets sur l'émergence de nouveaux projets de ZA notamment dans le Loir-et-Cher

Dans le Loir-et-Cher :

- **La Communautés de communes du Controis a deux projets de zones d'activités en sortie de l'A85** : une ZA destinée à accueillir un pôle de l'Industrie Agro-Alimentaire de 40 ha et une ZA de 15 ha à vocation artisanale. Ces projets sont directement liés à l'A85.
- **Dans le secteur de Montrichard, l'aménagement d'une zone d'activités de 16 ha sur les communes de Saint-Georges-sur-Cher et de Faverolles-sur-Cher est en cours de réalisation**. La proximité de l'A85 et de la D976 ont été des éléments déterminants dans la réalisation de ce projet de zones d'activités.

En Indre-et-Loire, sur de la Communauté de Communes de Loches, est prévue l'extension de la ZA de Tauxigny sur 60 hectares.

Un développement limité ; des perspectives pour le futur

En Touraine, le tracé est-ouest de l'A85 coïncide peu avec la dynamique de transit majeur traversant l'Indre-et-Loire (essentiellement nord-sud). Il reste que la qualité de **la desserte autoroutière constitue un argument de communication** important pour les acteurs locaux désireux de voir de nouvelles entreprises s'installer.

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.

Bien que le département de l'Indre ne soit pas traversé par l'A85, son Agence de développement économique estime que l'A85 peut favoriser le remplissage des zones d'activités existantes voire même leurs extensions. La ZA de Chabris, au nord du département a, selon l'Agence de Développement, sans doute tiré profit du regain d'accessibilité offert par l'A85. De plus, on peut noter qu'actuellement l'Agence de développement économique de l'Indre mène des négociations autour de la venue d'entreprises chinoises.

La desserte par l'A85 est un élément facilitateur indéniable dans cette négociation : cette autoroute permet un renforcement de l'accessibilité de l'Indre vers les ports de la façade Atlantique.

Pour Romorantin-Lanthenay, l'A85 ne produit pas ses effets sur toutes les zones d'activités équipées du territoire. Le développement économique lié à A85 n'est pas aussi important qu'espéré pour plusieurs raisons :

- La perte de 2 000 emplois suite au départ de l'entreprise MATRA AUTOMOBILES,
- La crise économique et financière internationale.

L'A85 a contribué au maintien et à la sauvegarde d'entreprises sur la commune de Romorantin-Lanthenay. L'A85 permet de créer les conditions pour une bonne activité économique. L'A85 est un « levier de développement économique » pour la commune de Romorantin-Lanthenay.

Un projet de création de Carré des marques, autour de la bretelle d'autoroute de l'A85, qui devrait permettre la création d'une centaine d'emplois est actuellement bloqué.

L'enquête postale a montré que l'ouverture de l'A85 a permis, pour plus de la moitié des EPCI enquêtés, de renforcer l'image des entreprises implantées sur les ZA desservies. Ainsi **la CCI du Cher énonce que l'A85 constitue désormais un argument commercial de la promotion du territoire.** Pour cela, la CCI du Cher se réfère au fait que certaines entreprises (logistique et fabrication de matériaux de construction, grande distribution) s'intéressent à Bourges du fait de sa qualité de desserte autoroutière. L'A85 joue un rôle certain dans le processus décisionnel des investisseurs.

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 :

- Les principaux acteurs économiques des départements concernés par l'axe A85 Druye-Vierzon (CA Tours Plus, CCI de Touraine, Observatoire économique et des territoires du Loir-et-Cher, Agence de développement économique de l'Indre) s'accordent pour déclarer que les effets de l'autoroute sont favorables.
- Parmi les EPCI enquêtés par voie postale (à noter que Tours Plus n'a pas répondu à l'enquête), une majorité estime que l'A85 a eu des effets favorables voire très favorables sur le tissu d'entreprises et a permis d'attirer de nouvelles entreprises (cf. Figure 25).

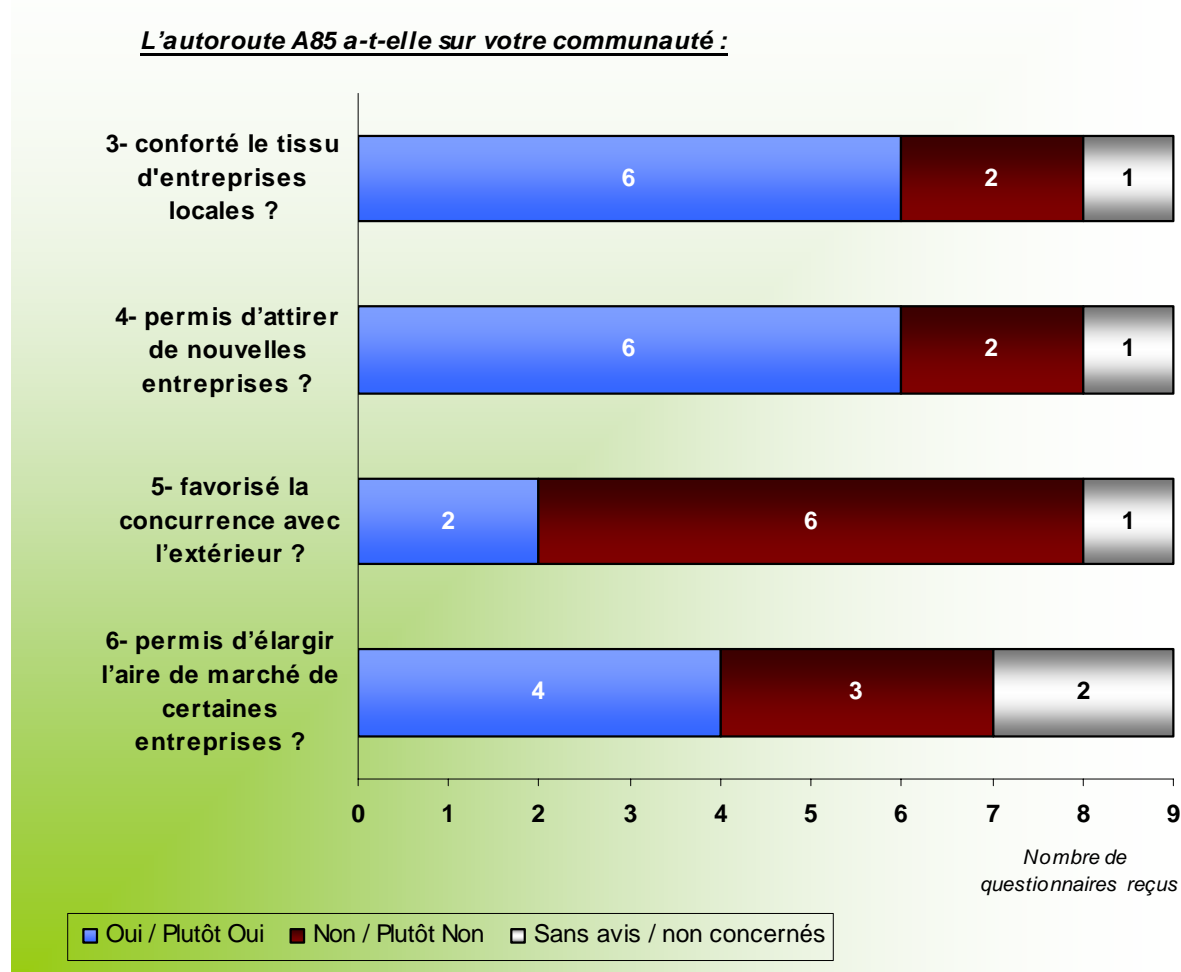
Ainsi, la Communauté de Communes de Vierzon estime que la qualité de la desserte autoroutière a permis de renforcer son poids économique.

Dans le détail :

- 6 EPCI sur 9 ayant répondu à l'enquête estiment que **l'A85 a conforté le tissu d'entreprises locales**, et permis **d'attirer de nouvelles entreprises**,
- **L'ouverture de l'aire de marché permise par l'autoroute** est un atout jugé positif par 4 EPCI enquêtés sur 9.

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

Figure 25 : Effets de l'A85 sur le tissu d'entreprises



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

Effets sur les implantations d'entreprises

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

- L'entreprise Transports ROBERT est venue s'implanter à Contres en 2004 pour tirer profit de la mise en service de l'A85. L'entreprise s'est alors positionnée à égale distance entre l'A10 et l'A85.
- Sur la Communauté de Communes de Loches, la venue prochaine d'une entreprise spécialisée dans les équipements hospitaliers, confortée par la présence de l'A85.

De façon générale, depuis la mise en service de l'A85 Druye-Vierzon, la Communauté de Communes de Vierzon a vu se renforcer sa position de carrefour. **Le renforcement de la nodalité autoroutière de Vierzon impacte l'implantation de PME :**

- Deux entreprises sont venues s'installer (soit 18 emplois) depuis Bourges dans l'objectif de bénéficier des avantages de l'accessibilité dus à l'A85.

- D'autres projets de d'implantations nouvelles existent :
 - une entreprise de BTP basée à Tours souhaite disposer d'un site sur Vierzon,
 - un transporteur basé dans les Côtes-d'Armor devrait s'implanter à Vierzon afin de profiter de la desserte ferrée et autoroutière.

Effets sur l'activité des entreprises

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

- **Amélioration de l'image de certaines entreprises,**
- **Amélioration de l'accessibilité des entreprises situées à proximité,**
- **Elargissement des aires de marché,**
- **Effets directs sur les activités de certaines entreprises.**

Exemple : l'entreprise Transports MOREAU, qui a une activité de terrassement en parallèle de celle de transport de marchandises, est chargée du contrat de maintenance de déneigement de l'autoroute. De plus, elle est chargée de la réalisation de la future aire de service au niveau de Druye et de son accès par le biais de giratoires. L'A85 a été bénéfique sur son activité de terrassement grâce à l'obtention de nouveaux contrats.

Effets sur les pratiques de transports des entreprises

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

- **Organisation facilitée des flux de transport des entreprises :**
 - L'entreprise GEODIS CALBERSON utilise la section Tours/Vierzon pour rejoindre le Sud-est de la France, notamment Lyon, Avignon et Marseille.
 - L'entreprise LIDL utilise l'A85 pour ses flux de transport dans les départements de l'Indre (36) et du Cher (18).
 - L'entreprise Transport ROBERT utilise l'A85 pour rejoindre Nantes (section Romorantin-Tours depuis l'échangeur de Montrichard), la région Rhône-Alpes et le Sud-est de la France (section Romorantin-Vierzon depuis l'échangeur de Romorantin-Lanthenay).
 - Les transporteurs locaux sous contrat avec la Plateforme Industrielle Courrier de la Poste de Val-de-Loire Sorigny utilisent l'A85 pour les liaisons sur Amboise, Bléré, Lamotte-Beuvron et Romorantin-Lanthenay.
- **Gains de temps de parcours importants** (entreprise GEODIS CALBERSON, LIDL, entreprise Transport ROBERT),
- **Meilleure fluidité du trafic** et donc permet un meilleur respect des délais de livraison (GEODIS CALBERSON),
- **Meilleures conditions de circulation** et notamment de maintenir une activité pendant la période hivernale en cas de chutes de neige (GEODIS CALBERSON). Elle permet, comme le précise entreprise Transport ROBERT de sécuriser les déplacements en cas de mauvaises conditions météorologiques (verglas, brouillard, etc),

Figure 26 : Effets de l'A85 sur le commerce



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

Quelques effets de l'A85 sur le commerce de détail

De façon générale, d'après l'enquête auprès des EPCI, **l'A85 Druye-Vierzon n'a pas eu d'effets généraux favorables ou défavorables sur le petit commerce.**

Toutefois, quelques observations s'imposent :

- L'A85 Druye-Vierzon a eu quelques effets sur le commerce de détail installé le long de la RD976,
- La CDC de Cher-Sologne souligne sur son territoire la « disparition de certains commerces »,
- La CDC de Vierzon rapporte que sur les itinéraires secondaires, à Méry-sur-Cher (le long de la RD2076 au nord-est de Vierzon), l'A85 a engendré des effets défavorables sur les établissements de restauration avec des fermetures d'établissements.

Augmentation de l'accessibilité des grands commerces de l'agglomération tourangelle

Elargissement de l'aire de chalandise de Tours

La mise en service de l'axe Druye-Vierzon de l'A85 a eu deux effets majeurs :

- Amélioration de l'accessibilité et renforcement de l'attractivité des installations commerciales de l'agglomération tourangelle ; bien que l'agglomération ait atteint, précise la CCI de Touraine, sa masse critique,
- Amélioration de l'accessibilité de la zone commerciale de Chambray-les-Tours, principale zone commerciale de la région.

Effets contrastés à l'est de Tours et pour le sud du Loir-et-Cher

D'une manière générale, de nombreux espaces ruraux enregistrent, en France, le déclin des petits commerces de centre-ville, concurrencés par les grandes surfaces installées en périphérie des grandes agglomérations.

La mise en service de l'A85 a permis au Val de Cher et au sud du département du Loir-et-Cher de bénéficier d'un regain significatif d'accessibilité vers Tours.

A l'inverse, la Communauté de Communes Bléré Val de Cher et **le département du Loir-et-Cher, (particulièrement sa partie sud), subissent une évasion commerciale vers l'agglomération de Tours,** renforçant l'aire de chalandise tourangelle.

Dans le même temps, le tissu commercial présent dans le sud du Loir-et-Cher s'est vu fragilisé.

Cette évasion commerciale n'est pas intrinsèquement la conséquence de l'arrivée de l'A85 même si l'accroissement d'accessibilité qu'elle permet est indéniable.

Exemple 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'A85 joue probablement un rôle sur l'accessibilité de sa clientèle. Cependant, ne disposant d'aucune étude, la Direction ne peut dire si l'autoroute est l'axe privilégié par sa clientèle, ni dans quelle mesure il peut l'être.

La Communauté de Communes de Vierzon précise que selon l'ouverture d'Ikea sur Tours semble avoir renforcé les déplacements des habitants de Vierzon vers Tours.

**Renforcement du
tissu commercial de
Vierzon**

Comme pour Tours, Vierzon bénéficie probablement du même phénomène d'accroissement de son aire de chalandise en direction du sud Loir-et-Cher, via un accroissement d'accessibilité.

Un vaste projet de zone commerciale est en cours d'aménagement au nord de Vierzon (aujourd'hui la moitié des enseignes sont ouvertes). Il s'agit de la création de 18 000 m² de surfaces commerciales, dont la construction a débutée en 2010. Des enseignes de renommée nationale sont venues compléter l'offre commerciale de Vierzon. Les estimations prévoient 150 nouveaux emplois en lien avec cet aménagement.

En outre, cette nouvelle zone devrait permettre de freiner sensiblement la forte évasion commerciale qui a lieu en direction de Bourges, de Châteauroux, voire d'Orléans.

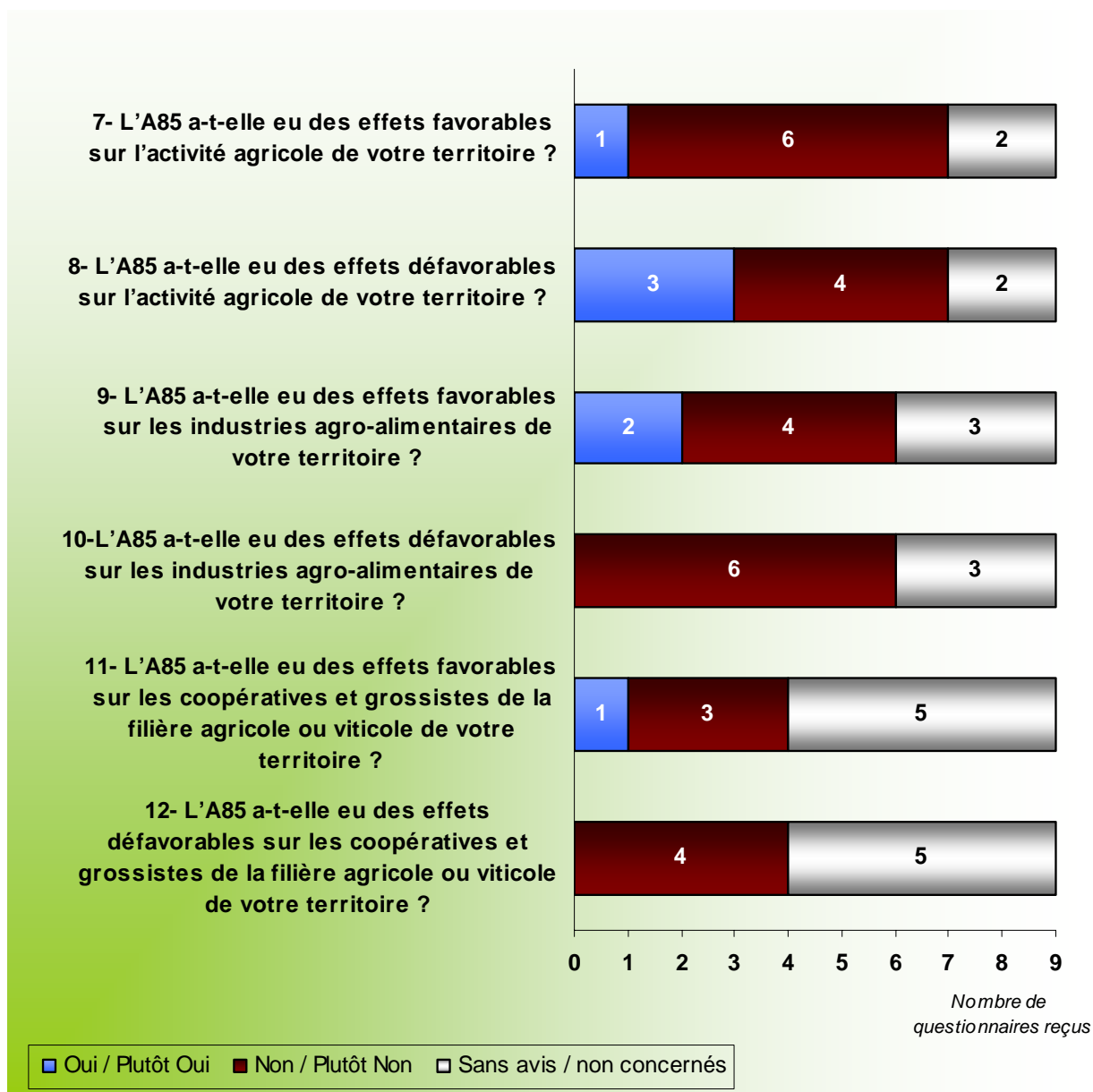
Sans doute son aire de chalandise empiètera-t-elle sur les départements du Loir-et-Cher, Indre et Indre-et-Loire.

Figure 27 : Vues sur la zone commerciale nord de Vierzon en cours d'aménagement



Source : clichés 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 Druye-Vierzon, EGIS

***Des effets parfois
défavorables sur
l'agriculture***

L'enquête postale auprès des EPCI révèle que **l'A85 Druye-Vierzon a eu peu d'effet sur l'agriculture** (cf. Figure 28). **L'A85 est plutôt perçue (3 EPCI sur 9) comme ayant engendré des effets défavorables sur l'agriculture.** Seule la Communauté de Communes du Controis estime bénéficier d'effets favorables de l'A85 sur son agriculture.

La création de l'A85 a pris des terrains à l'agriculture, entraînant des pertes de surfaces agricoles. Cependant ces pertes ont été compensées pour une partie par la mise à disposition de nouveaux terrains.

Dans le Loir-et-Cher, par exemple, dès le début, les viticulteurs susceptibles d'être impactés ont été accompagnés par des actions conjointes entre la Chambre d'agriculture, l'Etat et Cofiroute visant à la mise en production de nouvelles vignes. La viticulture étant une agriculture pérenne, ces actions visaient à être mises en œuvre 2 à 3 ans en amont des destructions des vignes afin d'avoir des pieds de vignes productifs. Même si l'anticipation n'a pas toujours été suffisante, ces replantations ont contribué pour les viticulteurs à ne pas subir une baisse d'activité trop pénalisante.

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.

Dans le Loir-et-Cher, des remembrements ont été réalisés sur plus de la moitié des communes traversées par l'A85 afin de compenser l'emprise et limiter les effets de coupures des propriétés, des exploitations et des cheminements. Ces actions en faveur des agriculteurs ont permis de limiter l'impact sur leurs activités ; les inquiétudes qui existaient se sont estompées. Ceci résulte de ce que tous les acteurs ont respecté leurs engagements (Cofiroute, organismes agricoles, Etat, Conseil Général).

De façon générale, au sud de Tours, la zone céréalière enregistre une coupure de son territoire.

Certains rétablissements de franchissements posent problème, notamment les ponts sur RD, abruptes, insuffisamment larges, et manquant de visibilité. Tel est le cas de la RD52 au sud de Bléré. Les exploitants ont négocié avec Cofiroute des indemnités d'allongement des itinéraires.

***Des effets favorables
sur quelques
activités agro-
alimentaires
spécifiques***

Quelques effets favorables de l'A85 se manifestent sur :

- **Les industries agro-alimentaires de 2 EPCI sur les 9 enquêtés** (la CDC de Vierzon Pays des cinq rivières et la CDC du Controis). Cependant les enquêtés n'apportent pas de précisions,
- **Les coopératives et grossistes de la filière agricole ou viticole d'un EPCI enquêté parmi les 9**, la CDC Bléré Val de Cher.

Certaines filières peuvent en bénéficier :

- **Fraises de Maras.** L'A85 permet une amélioration des transports de marchandises dans le département du Loir-et-Cher ; notamment, précise l'Observatoire Economique du Loir-et-Cher, pour les productions fragiles comme la *Fraise de Maras*.
- **Filière viticole.** L'A85 permet d'améliorer la mise en réseau et les relations commerciales viticoles du département. La distribution viticole du département du Loir-et-Cher se structure autour de deux acteurs :
 - Les négociants. Ils viennent aujourd'hui s'installer dans la vallée du Cher depuis les Pays-de-la-Loire. La présence de l'A85 est un atout.

- Les producteurs privés. Pratiquant de plus en plus la vente directe, la Chambre d'agriculture du Loir-et-Cher pense que l'autoroute A85 est un moyen de communication important pour le démarchage comme pour la vente.

Certains territoires proches de l'A85 ont enregistré l'implantation d'entreprises agro-alimentaires. Ainsi la zone agro-alimentaire de Contres a accueilli l'entreprise de biscuiterie Saint-Michel et une entreprise spécialisée dans les sushis. Le réseau autoroutier, l'A85 et l'A10, ont constitué des facteurs d'attractivité pour ces implantations.

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 Druye-Vierzon a eu jusque là de faibles effets sur le tissu de zones d'activités.

Entre 2006 et 2011, le tissu de zones d'activités le long de l'axe A85 Druye-Vierzon a peu évolué : peu d'effets sur le remplissage des zones d'activités existantes, peu de créations ou extensions de zones d'activités.

Les plus fortes dynamiques ont été enregistrées dans le Controis, ainsi que sur le territoire de Communauté de Communes de Vierzon (création en 2009 par la, de la ZAC du Parc technologique de Sologne).

Des perspectives s'ouvrent puisque de nouveaux projets de ZA se font jour, en particulier dans le Loir-et-Cher (Controis, secteur de Montrichard).

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon 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 (secteur de Vierzon en particulier).

L'autoroute a eu 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 importants, meilleure fluidité du trafic, meilleures conditions de circulation.

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a eu quelques effets sur le commerce des principaux pôles. Les grands commerces de l'agglomération tourangelle ont gagné en accessibilité et en attractivité. Le tissu commercial de Vierzon se voit renforcé, avec l'aménagement en cours d'une vaste zone commerciale.

L'A85 a eu des impacts sur l'agriculture : consommation d'espace agricole, remembrement, coupures du territoire.

Soulignons des effets particulièrement favorables sur certaines filières agricoles. L'A85 permet une amélioration des conditions de transports de la Fraise de Maras, et renforce l'attractivité de la production viticole.

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

	Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison
Développement économique général	Ouverture accrue sur les marchés nationaux et internationaux.	L'A85 a permis un élargissement des aires de marché des entreprises , ainsi qu'une organisation facilitée des flux de transport des entreprises.	Effets constatés conformes à la DUP.
	<p>Renforcement de la position de villes-carrefour de Tours et Vierzon, profitable notamment aux plates-formes multimodales.</p> <p>Projets économiques (exemple des projets de centres logistiques des agglomérations tourangelles et vierzonnaise situés aux carrefours autoroutiers).</p>	<p>Renforcement effectif des nœuds autoroutiers de Tours et Vierzon bénéfique pour les activités de transport et logistique.</p> <p>Développement des activités de transports et logistique en périphérie sud de l'agglomération tourangelles (zone Isoparc existante à Sorigny sur 150 ha, projet de zone logistique nommée Carrefour en Touraine à Ballan-Miré).</p> <p>Pas de développement spécifique de la logistique sur Vierzon.</p>	Effets constatés conformes à la DUP pour Tours ; pas pour Vierzon.
Activités agricoles	<p><u>Incidences directes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte de surfaces agricoles, • Réduction des productions agricoles, • Modification des structures des exploitations agricoles touchées par l'emprise, • Transformation des conditions de circulation dans ces exploitations. <p>Les conséquences dépendront des dispositions qui accompagneront l'aménagement notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les remembrements, • Les mesures prises en matière de voirie. 	<p>L'aménagement de l'A85 a consommé des terres agricoles. Des remembrements ont été effectués.</p> <p>L'A85 a généré des rétablissements de franchissements et des aménagements d'itinéraires pour la circulation des engins agricoles.</p> <p>En Indre-et-Loire certains rétablissements sont encore jugés dangereux. Certains exploitants ont négocié avec Cofiroute des indemnités d'allongements d'itinéraires.</p>	Effets constatés conformes à la DUP.
	<p><u>Incidences indirectes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Meilleures conditions d'approvisionnement, notamment pour les produits agro-alimentaires sensibles, • Valorisation de l'image de marque et promotion de certains produits, 	<p>L'A85 Druye-Vierzon a permis une amélioration des transports de marchandises, notamment pour certaines filières (Maras de bois, filière viticole), qui profitent par ailleurs d'une mise en valeur de leurs produits.</p>	Effets constatés conformes à la DUP.

	<ul style="list-style-type: none"> Moins de risques d'accidents mettant en cause les engins agricoles sur le réseau local où la circulation sera moins dense, 	Le report de trafics des itinéraires historiques vers l'A85 ont délecté le réseau local d'une partie de la circulation. Sans disposer de chiffres à l'appui, le risque d'accidents avec engins agricoles est a priori moindre.	Effets constatés conformes à la DUP.
	<ul style="list-style-type: none"> Croissance de la consommation d'espace agricole, par le développement urbain aux abords des échangeurs et à la périphérie des centres urbains concernés. 	La pression foncière enregistrée en périphérie est de Tours résulte avant tout du processus de périurbanisation. Les territoires proches des échangeurs autoroutiers ne présentent pas d'évolutions spécifiques. Le rôle joué par A85 dans les dynamiques constatées est limité.	Effets constatés différents des effets attendus dans la DUP. L'autoroute A85 a péage, ainsi que son tracé sensiblement éloigné des principales agglomérations du Val de Cher expliquent ces écarts.
Industries agro-alimentaires	Amélioration de la rapidité, de la régularité et de la sécurité des transports favorable pour les produits périssables, animaux vivants, produits frais.	Comme vu ci-dessus, l'A85 Druye-Vierzon a permis une amélioration des transports de marchandises agro-alimentaires , notamment pour certaines filières (Maras des bois, vins).	Effets constatés conformes à la DUP.
	<p>Meilleure liaison avec les grands axes de circulation français et européens et intensification des relations avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les ports de Rouen / Le Havre et Nantes – Saint-Nazaire et au-delà les Iles britanniques et L'Europe du Nord-ouest, Les ports de Lyon, Marseille, et au-delà le Bassin méditerranéen, Le centre Europe. 	<p>Amélioration de l'accessibilité du territoire, et des relations avec la façade atlantique, l'est et sud-est de la France, l'est de l'Europe.</p> <p>Le bilan LOTI n'a pas mis en évidence de renforcement des relations avec les ports, en lien avec A85.</p>	Effets constatés globalement conformes à la DUP.
	<p><u>Autres industries</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Eclosion de projets, en particulier les implantations d'activités à proximité des échangeurs. 	L'A85 a donné lieu à l'implantation d'entreprises, cependant sur des territoires situés à quelques km de l'autoroute (Contres, Loches, Vierzon).	<p>Effets constatés globalement différents de la DUP.</p> <p>Les territoires proches des diffuseurs autoroutiers n'ont pas particulièrement enregistré d'implantations d'activités.</p>

Autres industries et BTP	<ul style="list-style-type: none"> Développement de la zone de chalandise des entreprises existantes (collecte, livraison, relations commerciales, voyages d'affaires...) en facilitant l'accès aux TGV., ports et aéroports. 	Elargissement des aires de marché des entreprises.	Effets conformes à la DUP.
	<u>BTP</u> <ul style="list-style-type: none"> Effets liés au chantier de l'autoroute Tours / Vierzon, plus de 2 000 emplois par an pendant quatre ans. A ces effectifs, il faut ajouter les emplois permanents pour l'entretien de la voirie. 	Thématique non approfondie dans le Bilan LOTI.	Thématique non approfondie dans le Bilan LOTI.
	<ul style="list-style-type: none"> Conséquences indirectes : <ul style="list-style-type: none"> Constructions nouvelles aux abords des échangeurs, avec le développement des zones d'activités, Construction ou rénovation de résidences secondaires, gîtes ruraux et équipements d'accueil touristique, Travaux de rénovation des bourgs, Construction ou rénovation de résidences principales (croissance de population consécutive à un développement des activités économiques, desserrement des agglomérations urbaines). 	Thématique non approfondie dans le Bilan LOTI. Les analyses conduites par ailleurs n'ont pas mis en évidence d'évolutions spécifiques de la construction en lien avec A85.	Thématique non approfondie dans le Bilan LOTI. A priori effets constatés différents des effets attendus dans la DUP.
Activités de services et commerces	<u>Evolution générale :</u> <ul style="list-style-type: none"> Sur réseau local, amélioration du confort de conduite et de l'accessibilité des services ; arrêts plus aisés du fait de la baisse du trafic. Le long de l'autoroute, mise en place d'aires de repos et de services. 	Baisse de la circulation sur le réseau routier local, améliorant les conditions d'accès au tissu commercial de détail. Aménagement d'aires de repos et services sur A85.	Effets constatés conformes à la DUP

	<p><u>Evolution le long de la RN 76 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Dans un premier temps de causer préjudice aux commerces ou services sensibles localisés le long de la RN 76 (hôtellerie-restauration, commerces alimentaires, garages et stations services). A terme, l'amélioration de la qualité de vie et de la circulation dans les bourgs traversés par l'axe actuel devrait amener une clientèle nouvelle. A long terme, l'effet peut être positif. Les mesures d'accompagnement sont fondamentales (rénovation de l'habitat, aménagement des traversées de bourgs...). 	<p>Quelques effets défavorables de l'A85 Druye-Vierzon sur le commerce de détail installé le long de la RD976 (Communauté de Communes Cher-Sologne) ou sur certains autres axes secondaires (Méry-sur-Cher le long de la RD2076 au nord-est de Vierzon).</p> <p>De façon générale un ressenti plutôt neutre de la part des acteurs du territoire interrogés.</p>	Effets constatés globalement conformes à la DUP.
Activités de services et commerces (suite)	<p><u>Accentuation des dynamiques en cours sur l'ensemble du territoire français :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> En milieu rural, la présence d'un échangeur accentuera la concentration des commerces et services dans les bourgs les plus importants, à la défaveur des bourgs et villages non ou mal desservis. Dans les plus grandes villes (en particulier Tours), concentration de la grande distribution, des commerces spécialisés et du tertiaire supérieur. Ainsi, l'autoroute Tours. 	<p>Evolution du commerce au sein de l'aire d'étude conforme à la tendance nationale (renforcement des principaux pôles, difficultés du commerce de détail en milieu rural), sans toutefois de lien de causalité avec A85.</p> <p>Renforcement de la polarité tourangelle surtout ; perspective de renforcement de la polarité de Vierzon (aménagement en cours d'une vaste zone commerciale au nord de l'agglomération).</p>	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 Druye-Vierzon sur le tissu d'entreprises sont globalement conformes aux effets attendus dans le dossier DUP.

Quelques écarts méritent d'être soulignés :

- Pas de développement spécifique de la logistique sur Vierzon contrairement aux attentes de la DUP,
- Pas de pression foncière sur les terres agricoles imputable à l'A85,
- Pas d'implantations d'entreprises notables à proximité des diffuseurs autoroutiers.

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 analyses étaient assez peu développées dans le dossier DUP.

L'amélioration de la qualité de la liaison est-ouest pourrait inciter les touristes à sortir des sentiers battus de la Bourgogne et du Val de Loire. A proximité immédiate de l'autoroute, le tourisme vert devra saisir sa chance, pour développer des séjours de courte durée (fins de semaine) en particulier des résidents de la Région parisienne, voire des Britanniques et dans le même temps, retenir certains vacanciers plus longtemps en leur proposant des activités variées et des structures d'accueil de bonne qualité à des tarifs raisonnables.

Ainsi, des gens moins pressés ou des touristes avides de découvertes seront susceptibles de continuer à emprunter l'axe actuel s'ils ont connaissance de points d'attrait.

La proximité des centres urbains, favorisera des « échappées » hors de l'autoroute, le temps d'un bon repas... par exemple.

La réduction des temps de parcours, même en période de grande circulation, assurée par le nouvel aménagement, favorisera les déplacements touristiques et culturels, tant à l'intérieur de la zone qu'entre celle-ci et l'extérieur.

En toutes saisons, l'axe Druye-Vierzon est appelé à représenter un très important support de trafic lié aux déplacements touristiques [...] entre régions de l'Ouest et du Sud-est, ainsi qu'entre régions de l'Ouest et Europe du Sud-est (Suisse, Italie, Grèce, Yougoslavie).

En préservant le champ visuel, en l'améliorant, en l'aménageant, l'autoroute enrichie de pictogrammes, de panneaux d'animation et d'informations pratiques (hébergement, loisirs, restauration,...) propose autant d'appels à s'arrêter.

L'A85 ouvre aussi un potentiel pour l'avenir économique et touristique de la Touraine, du sud de la Sologne et du nord du Berry.

Présentation de l'activité touristique

Présentation générale tourisme

Les territoires desservis par l'axe A85 Druye-Vierzon se situent à proximité du Val de Loire, haut lieu du tourisme en France du fait de ses richesses patrimoniales (Châteaux de la Loire) et naturelles, sans disposer pour autant de la même notoriété.

Le long du tracé de l'A85, Chenonceau (château), Amboise (Clos Lucé, château d'Amboise) ainsi que le zoo de Beauval bénéficient d'une forte fréquentation. Plus généralement, l'offre touristique est surtout tournée vers les activités de plein air et le patrimoine gastronomique local.

Etat actuel et évolution de la fréquentation des pays touristiques

Hôtellerie En 2010, la fréquentation hôtelière des Pays traversés ou directement concernés par l'axe A85 Druye-Vierzon a représenté plus de 1,9 million de nuitées (cf. Figure 30).

La clientèle française représente près de 75% des nuitées. L'agglomération de Tours représente 62% de l'ensemble des nuitées, suivies du Pays Loire-Touraine (14%) et du Pays Vallée du Cher et Romorantinais (9%).

Entre 2007 et 2010, la fréquentation hôtelière a globalement enregistré une diminution de 9,8%, essentiellement du fait de la forte diminution des nuitées étrangères (- 22%). Les évolutions sont néanmoins contrastées géographiquement ; les pays Indre-et-Cher, Loire-Touraine et Vallée du Cher et Romorantinais ont profité d'une croissance de fréquentation (cf. Figure 32)

En 2010, le taux d'occupation dans l'hôtellerie des Pays traversés ou directement concernés par l'axe A85 Druye-Vierzon s'est élevé à 49,9%. Les principales agglomérations (Tours, Vierzon) obtiennent les meilleurs résultats.

Entre 2007 et 2010, le taux d'occupation moyen dans l'hôtellerie a diminué, d'un point en moyenne ; la crise économique en est la principale raison. Vierzon a vu s'améliorer son taux d'occupation.

Hébergement de plein air

En 2010, la fréquentation des hébergements de plein air des Pays traversés ou directement concernés par l'axe A85 Druye-Vierzon a représenté plus de 500 000 nuitées (cf. Figure 31).

La clientèle française représente 55% des nuitées. Le Pays Loire-Touraine et la Grande Sologne représentent respectivement 30% et 27% de l'ensemble des nuitées.

Entre 2007 et 2010, la fréquentation des hébergements de plein air a enregistré une croissance de 4,6%, inférieure à celle observée au cours de la période 2004-2007 (>30%). Cette tendance s'explique essentiellement par la crise économique qui sévit depuis 2008. Les Pays de Loire-Touraine et de la Vallée du Cher et Romorantinais ont bénéficié d'une forte croissance de fréquentation sur la période 2007-2010 (cf. Figure 33).

En 2010, le taux d'occupation des hébergements de plein air des Pays traversés ou directement concernés par l'axe A85 Druye-Vierzon s'est élevé à 27%.

Entre 2004, 2007 et 2010, le taux d'occupation moyen des hébergements de plein air a augmenté, passant de 18 à 24 puis 27%.

Figure 29 : Découpage des Pays touristiques

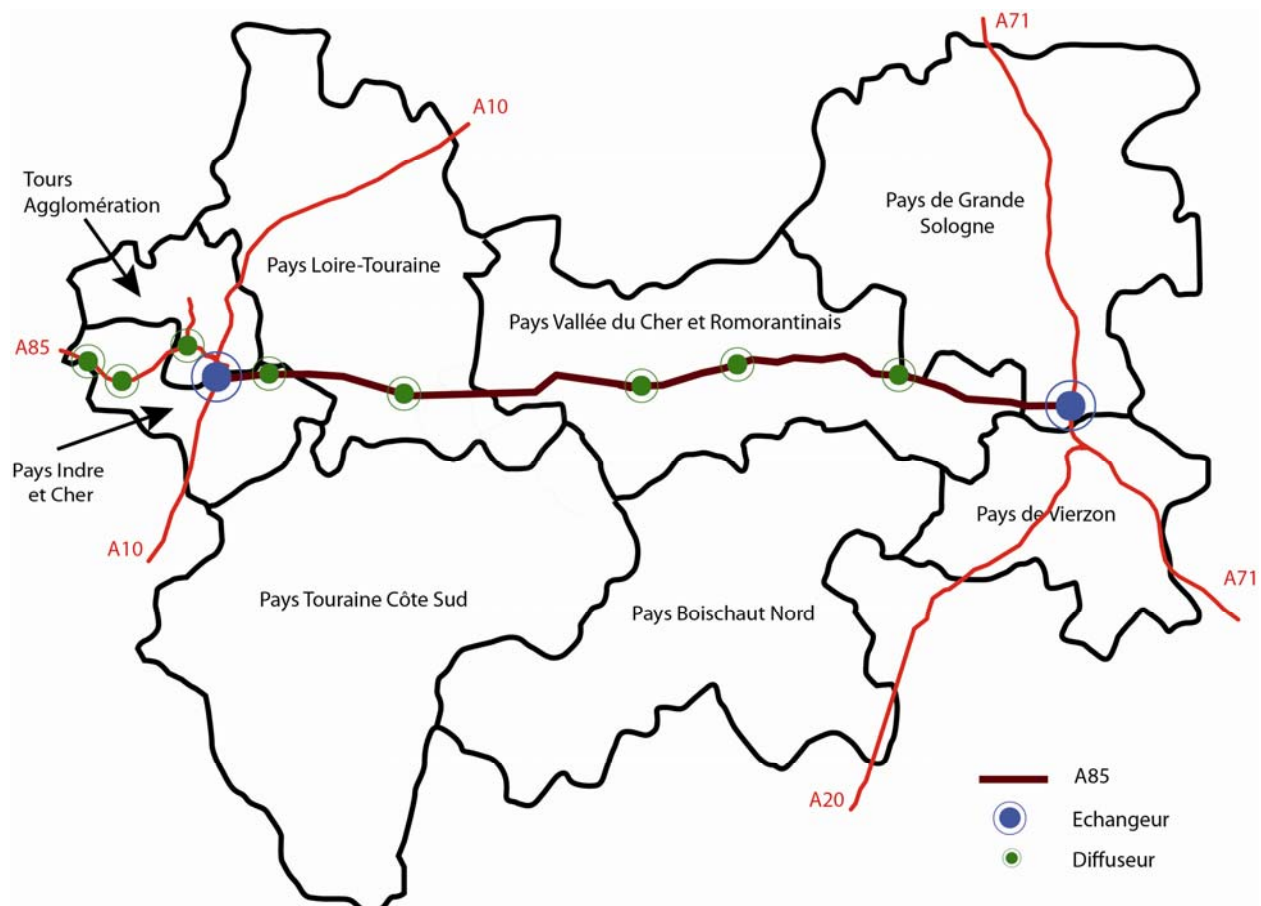


Figure 30 : Fréquentation des hôtels en 2010 (nombre de nuitées)

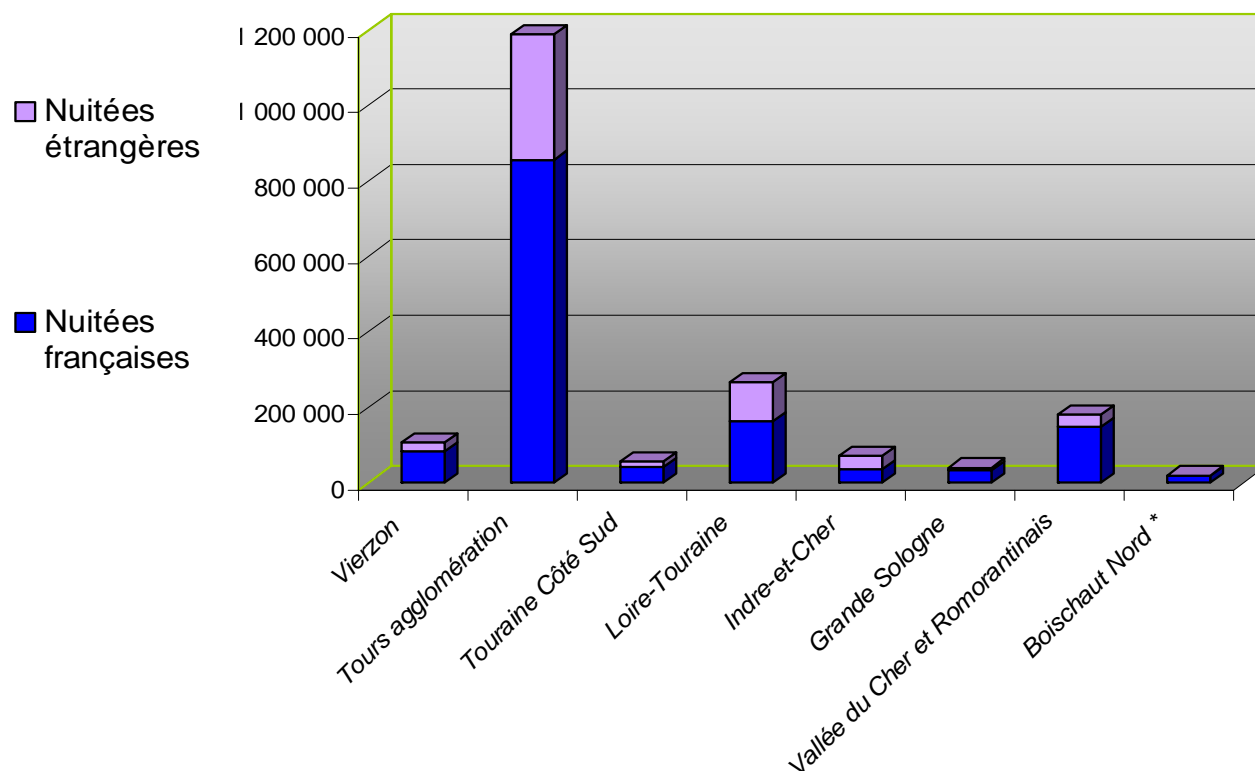


Figure 31 : Fréquentation des hébergements de plein air en 2010 (nombre de nuitées)

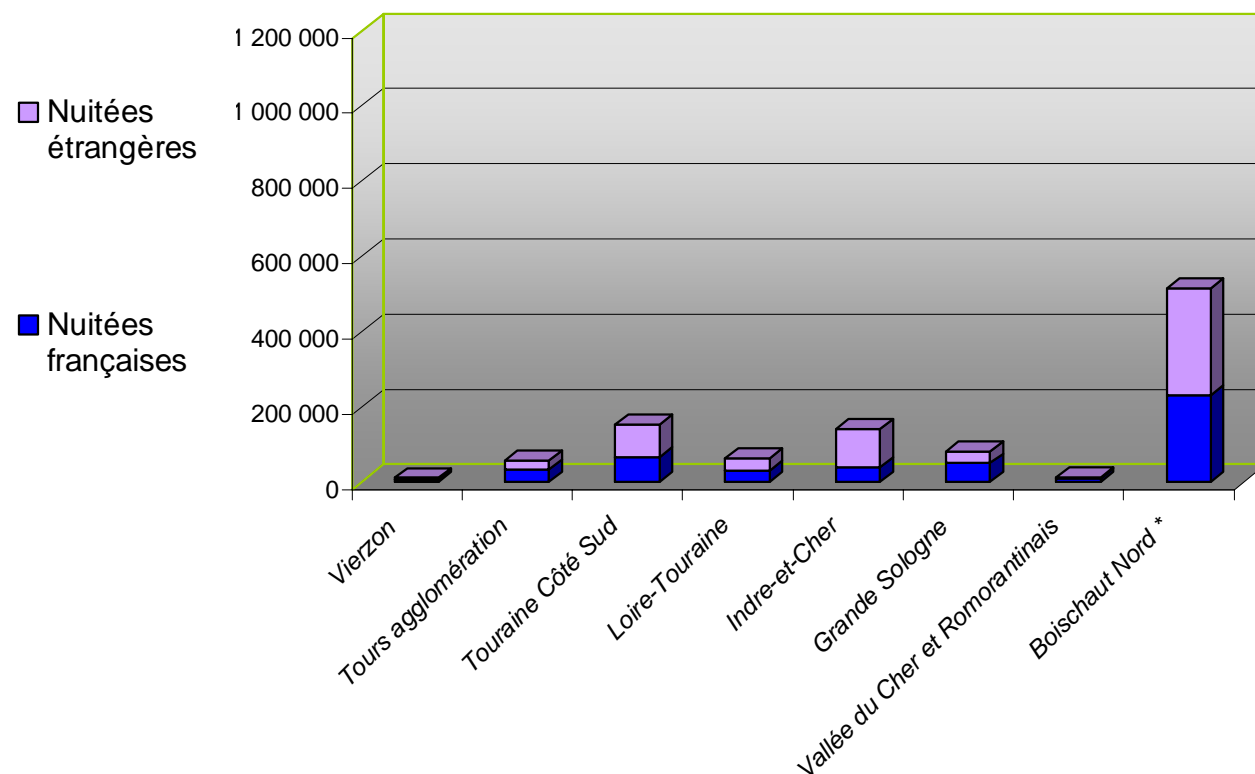


Figure 32 : Fréquentation des hôtels

Pays	Nuitées françaises		Nuitées étrangères		Total nuitées	
	2010	Evolution 2007/2010 (en %)	2010	Evolution 2007/2010 (en %)	2010	Evolution 2007/2010 (en %)
Pays de Vierzon	82 205	5,2	23 707	2,7	105 912	4,7
Tours agglomération	855 850	-2,4	333 176	-18,8	1 189 025	-7,6
Pays Touraine Côté Sud	40 700	-9,6	15 754	-34,7	56 454	-18,4
Pays Loire-Touraine	162 648	-31,4	103 661	-35,5	266 308	-33,0
Pays Indre-et-Cher	35 798	35,0	34 505	33,8	70 303	34,4
Pays de Grande Sologne	33 075	-35,3	7 106	-58,7	40 183	-41,2
Pays Vallée du Cher et Romorantinais	148 120	56,8	32 832	-26,8	180 952	29,9
Pays Boischaut Nord *	18 103	-12,6	1 154	-33,2	19 257	-14,2
Total	1 376 499	-3,8	551 895	-22,0	1 928 394	-9,8

Données 2009 et non 2010

Figure 33 : 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 %)
Pays de Vierzon	81,4	-12,8	18,1	-14,8	50,2	-13,5
Pays Touraine Côté Sud	-4,7	-0,6	32,5	9,3	7,3	3,3
Pays Loire-Touraine	12,6	12,8	2,4	17,1	6,6	15,2
Pays Indre-et-Cher *	0,0	10,3	0,0	-18,2	0,0	-6,8
Pays de Grande Sologne	38,7	12,2	35,8	-9,1	36,8	-4,0
Pays Vallée du Cher et R.	2,8	15,0	-10,5	25,7	-2,6	19,0
Pays Boischaut Nord	-17,4	5,9	-19,5	-32,2	-18,0	-5,2
Total	26,4	9,6	35,2	0,8	31,4	4,6

* Territoire touristique défini entre 2004 et 2007

Etat actuel et évolution de la fréquentation des sites touristiques

Au sein de l'aire d'étude élargie (quatre départements), on recense une quarantaine de sites touristiques importants. Ceux-ci sont avant tout concentrés dans le Val de Loire, entre Azay-le-Rideau et Mer ; s'ajoute le zoo Parc de Beauval dans le secteur de Saint-Aignan (cf. Figure 34).

La carte d'évolution de la fréquentation des principaux sites touristiques montre que les dynamiques sont particulièrement favorables (cf. Figure 36).

Figure 34 : Fréquentation des sites touristiques par communes en 2010

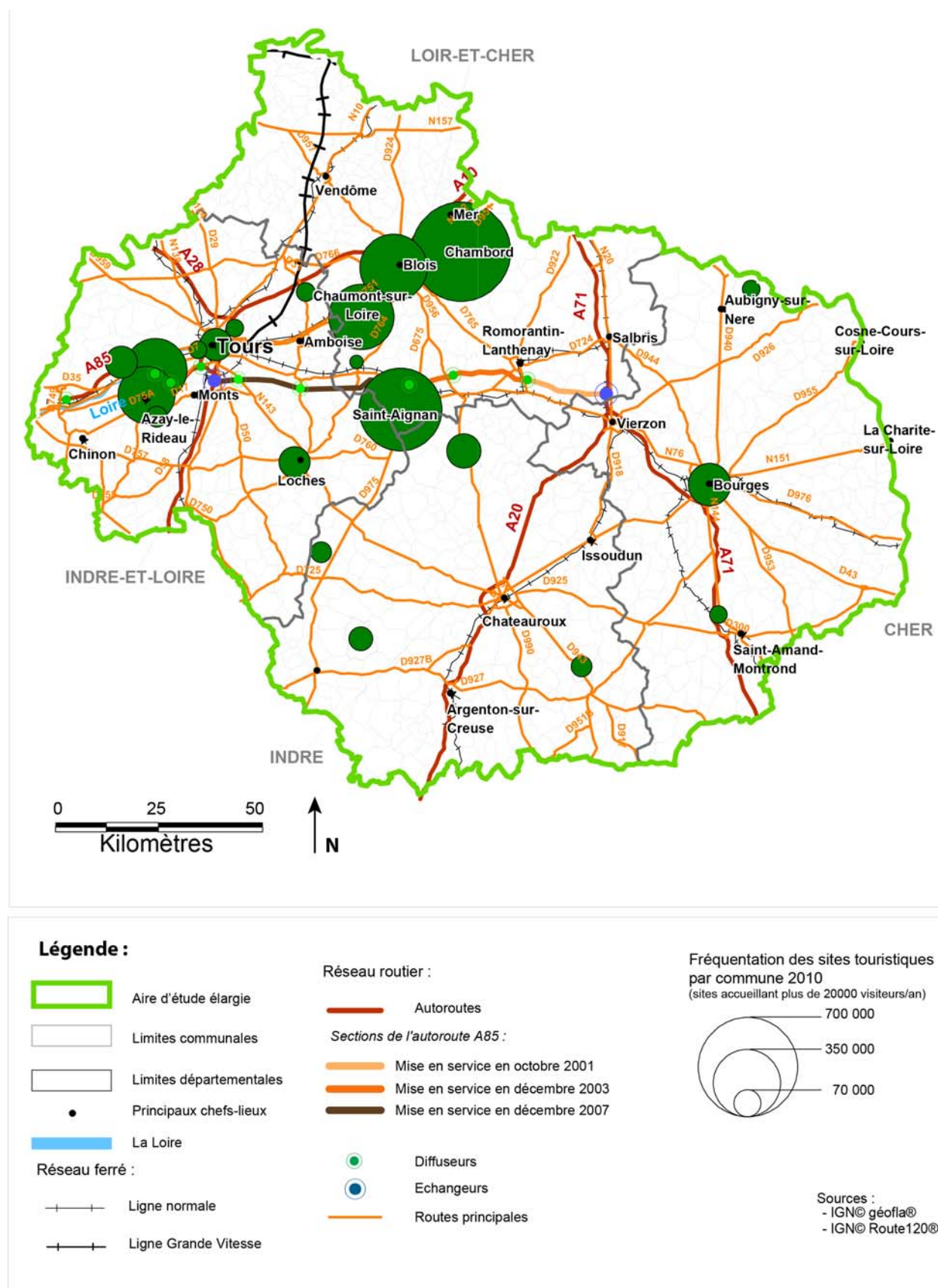
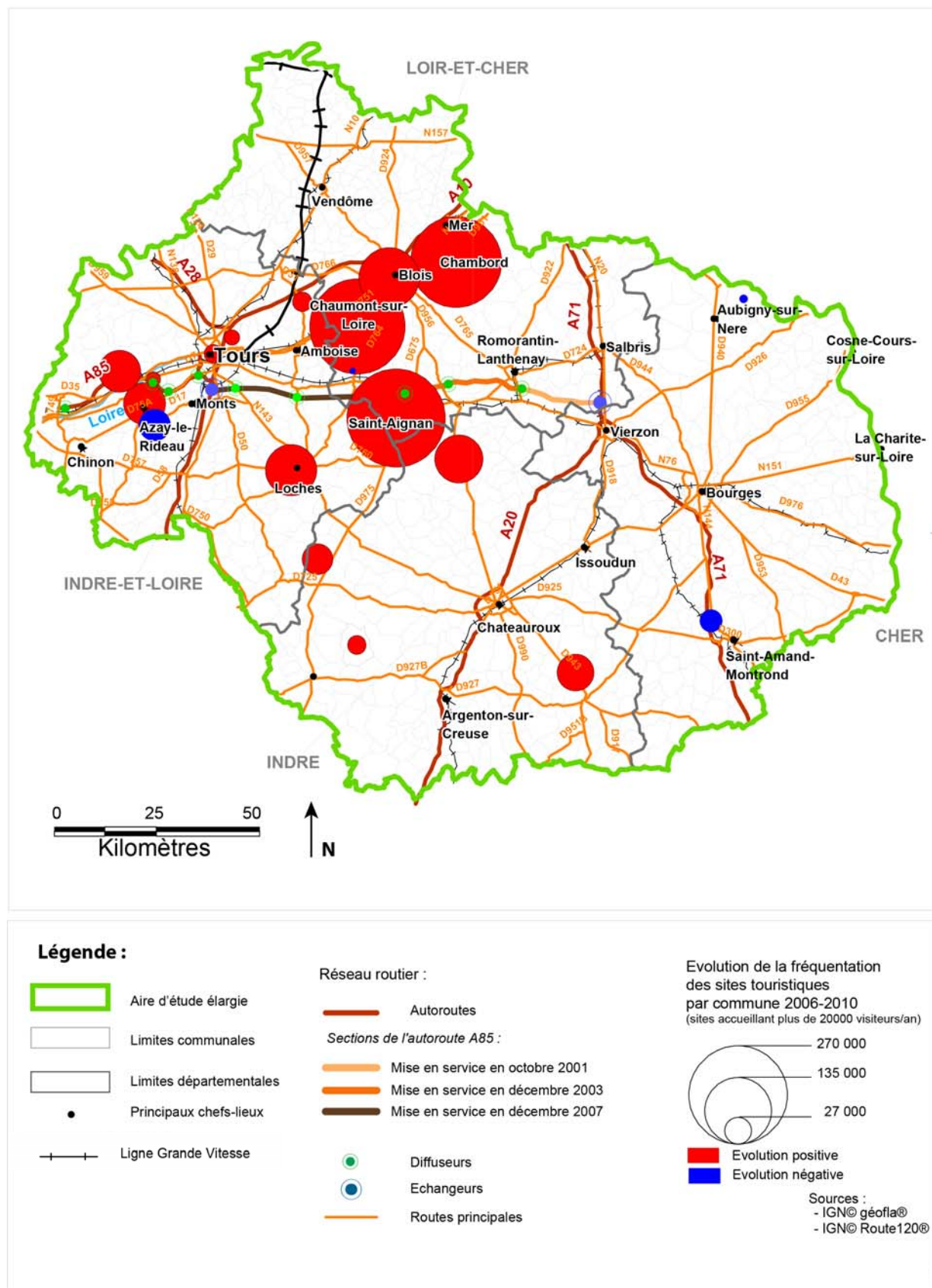


Figure 35 : Fréquentation des sites touristiques les plus fréquentés de l'aire d'étude

Dpt	Sites	Communes	2006	2008	2010	Evol. 2006- 2010
41	Château de Chambord	Chambord	659 000	717 800	729 600	
41	Zoo Parc de Beauval	Saint-Aignan-sur-Cher	450 000	450 000	530 000	
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	
41	Château de Blois et musées	Blois	241 100	268 300	262 300	
41	Festival International Parcs Jardins	Chaumont-sur-Loire	183 100	167 200	209 600	
41	Château de Chaumont-sur-Loire	Chaumont-sur-Loire	87 500	116 500	136 000	
36	Parc et château de Valençay	Valençay	87 500	82 900	110 000	
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	
41	La Maison de la Magie Robert Houdin	Blois	65 600	69 400	79 500	
18	Festival "Le Printemps de Bourges"	Bourges	72 000	66 300	67 600	
36	Maison du Parc de la Brenne	Rosnay	56 700	61 300	60 900	
37	Musée des Beaux-Arts	Tours	46 900	62 800	52 300	
36	Maison de George Sand	Nohant Vic	34 200	34 900	48 500	
37	Société Coopérative Agricole de Vannerie	Villaines-Les-Rochers	58 300	52 100	47 300	
36	Réserve de la Haute Touche	Obterre	36 400	30 000	47 000	
37	Musée du Compagnonnage	Tours	46 700	47 700	45 700	
18	Palais Jacques Cœur	Bourges	35 000	57 100	39 200	
37	Réserve de Beaumarchais Grand Veneur	Autrèche	34 300	37 500	39 000	
37	Lulu Parc	Rochecorbon	33 400	37 800	36 400	
37	Prieuré Saint Cosme	La Riche	NC	25 500	36 000	
18	Musée de la sorcellerie	Blancafort	36 400	33 500	35 300	
18	Abbaye de Noirlac	Bruère Allichamps	39 400	33 700	33 500	
41	Son et lumière "Ainsi Blois vous est conté"	Blois	32 800	29 600	31 600	
18	Tour et crypte de la cathédrale de Bourges	Bourges	27 000	28 300	31 000	
18	Muséum d'histoire naturelle	Bourges	29 200	37 300	25 800	
41	Caves Monmousseau	Montrichard	21 600	23 600	20 900	
41	Musée de Sologne	Romorantin-Lanthenay	13 500	17 000	16 800	
18	Maison des Sancerre	Sancerre	37 200	15 700	15 900	
18	Maison de Pays de Vierzon	Vierzon	41 000	15 400	15 300	
41	Château de Cheverny	Cheverny	382 700	NC	NC	NC
37	Château de Chinon	Chinon	93 500	102 900	NC	NC
41	Game Fair (Journées Chasse pêche)	Chambord	80 000	NC	NC	NC
18	Pôle du cheval et de l'âne	La Celle Condé	43 600	NC	NC	NC
18	Festival "Un été à Bourges"	Bourges	42 800	NC	NC	NC
41	Spectacle équestre de Chambord	Chambord	30 000	NC	NC	NC
41	Les rendez-vous de l'histoire	Blois	30 000	NC	NC	NC
37	Château de Tours expositions	Tours	28 200	NC	NC	NC
41	Caves champignonnières des Roches	Bourré	25 700	NC	NC	NC
41	Château de Beauregard	Cellettes	20 800	NC	NC	NC

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

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,

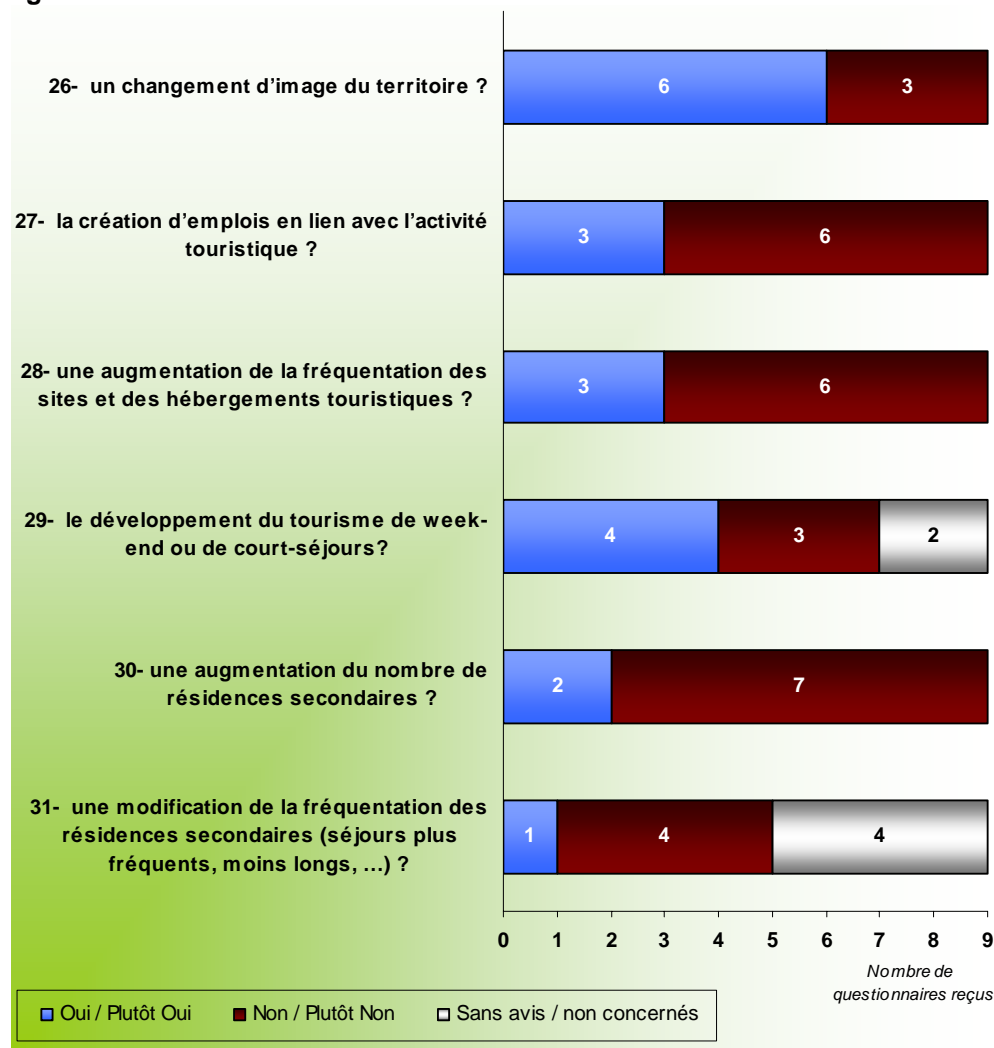
De plus, le taux de départ en vacances des Français stagne depuis dix ans (un peu plus de 60%).

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 a eu des effets globalement significatifs et favorables 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 Druye-Vierzon, EGIS

Une amélioration de l'image et communication

L'effet le plus notable de l'A85 sur le tourisme est d'avoir contribué, pour 6 EPCI enquêtés sur 9, au changement d'image du territoire traversé. Seules les Communautés de Communes de l'Est Tourangeau, du Val de l'Indre et de Montrésor ne relèvent pas cet effet.

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 qu'**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 secteur de Tours et la Touraine, l'A85 a sans doute joué un rôle sur le tourisme grâce à l'amélioration de l'accessibilité est-ouest.

L'A85 a permis une meilleure accessibilité du château royal d'Amboise. Elle constitue une alternative intéressante à l'A10. Elle est systématiquement mentionnée sur tous les plans d'accès. De plus, elle permet un contournement de la commune de Tours et de ses problèmes de congestion. L'A85 permet de faciliter les flux touristiques qui s'opèrent principalement de l'Est vers l'ouest. L'A85 constitue pour le château d'Amboise un axe intéressant pour les touristes en séjour dans le Val-de-Loire souhaitant visiter les différents châteaux du territoire. L'A85 a pu cependant permettre un transfert de la clientèle des châteaux de Chenonceau, Cheverny ou Villandry vers les communes d'Angers et de Nantes.

Toutefois, l'ouverture complète de l'axe étant récente, les effets sur le tourisme ne sont pas encore entièrement perceptibles.

Dans le Loir-et-Cher, une réflexion a été menée au sein du pays de Val de Cher afin d'utiliser au mieux le passage de l'autoroute pour développer le secteur touristique.

Dans le Loir-et-Cher, l'A85 a permis aux visiteurs du zoo de Beauval en provenance de la région Ile-de-France de pouvoir effectuer l'ensemble de leur trajet par autoroute en empruntant l'A10, l'A71 et puis l'A85. Le site souligne toutefois la difficulté d'accès du fait de la saturation de l'axe entre la sortie de l'A85 et l'entrée du zoo. L'A85 a été un réel apport pour le zoo de Beauval et a permis un désenclavement du site. L'A85 constitue un argument de communication.

La mise en service de l'A85 a entraîné une baisse importante de fréquentation touristique des points d'informations situés sur les axes routiers secondaires, comme celui des Trois Provinces à Noyers-sur-Cher qui était situé sur une aire de repos de l'ex RN76. Cet élément traduit le report de flux touristiques des routes secondaires au profit de l'A85.

L'amélioration de l'accessibilité permet une amélioration de l'activité touristique notamment de transit. A ce propos, la CCI du Cher rapporte qu'un établissement hôtelier près du diffuseur de Vierzon Centre (Chalet de la Forêt) semble mieux fonctionner lors des périodes de sports d'hiver (haltes des touristes pour la restauration) depuis l'ouverture de l'A85.

L'accessibilité touristique tant de Vierzon que de Bourges depuis et vers le Val de Loire est renforcée avec l'ouverture de l'A85.

Certains effets en termes de fréquentation touristique

Ressenti général L'augmentation de la fréquentation des sites et des hébergements touristiques du fait de l'ouverture de l'A85 est relevée par 3 EPCI sur 9 enquêtés.

De même, en termes de fréquentation du territoire, le **développement du tourisme de week-end ou de court-séjours** est un effet ressenti par 4 EPCI sur 9. La Communauté de communes du Val de l'Indre ne se prononce pas mais précise qu'il est trop tôt pour constater un tel effet d'augmentation de fréquentation touristique. Elle ne bénéficie de l'ouverture de l'autoroute que depuis décembre 2007.

L'A85 Druye-Vierzon n'a pas engendré d'augmentation du nombre de résidences secondaires dans 7 des 9 EPCI enquêtés ni d'augmentation de la durée des séjours dans ce type d'hébergement. Seules les Communautés de Commune de Cher Sologne et du Controis relèvent une augmentation du nombre de résidences secondaires sur leur territoire.

Quelques effets de l'A85 sur la fréquentation touristique De façon générale, **l'A85 est avant tout considérée comme une voie d'accès, une porte d'entrée touristique** sans pour autant engendrer un surplus de touristes. L'A85 est perçue comme un élément de confort par la population.

Deux secteurs géographiques ont bénéficié de façon privilégiée de la mise en service de l'A85 :

- Le Val de Cher,
- Vierzon.

Le département du Loir-et-Cher bénéficiait déjà, avant la mise en service de l'A85, d'une certaine notoriété et d'une offre touristique conséquente. **Dans le Loir-et-Cher, l'A85 facilite les mobilités touristiques, et consolide un axe déjà préexistant**, historiquement dessiné par le Cher, la voie ferrée, la RN. La logique de vallée existait déjà. Dans ce contexte, il ne semble pas y avoir eu de croissance générale de fréquentation touristique depuis la mise en service de l'A85. On fera cependant remarquer une hausse de la fréquentation des Offices du tourisme de Val de Cher- Saint-Aignan et de Montrichard (de 22 200 visiteurs en 2007 à 25 200 en 2010) ces cinq dernières années.

Dans le secteur de Vierzon, l'A85 permet à ses ressortissants de rejoindre plus facilement l'ouest de la France pour les périodes de vacances.

En 2010, le **Pays de Vierzon** enregistrait 106 000 nuitées dans l'hôtellerie classique et 10 500 nuitées dans l'hôtellerie de plein air. Le taux d'occupation était de 59%. **La fréquentation des hébergements a eu tendance à augmenter ces dernières années** (106 000 nuitées en 2010 contre 97 000 nuitées en 2008).

Le Pays de Vierzon pâtit d'une mauvaise image en raison de son passé industriel alors qu'il bénéficie d'attraits touristiques comme les vignes de Quincy et la forêt. Le Pays de Vierzon a l'avantage de concentrer 3 autoroutes et 5 sorties autoroutières. L'A85 a réellement permis à Vierzon, selon l'Agence départementale du tourisme du Cher, de décoller économiquement et dans le secteur hôtelier. Vierzon est la seule commune à avoir réellement tiré profit de l'A85 en raison de sa localisation.

La clientèle des établissements d'hébergements correspond principalement à une clientèle en transit qui reste pour un court séjour (1 ou 2 nuitées). Les autres communes proposent un hébergement rural qui s'avère ne pas être adapté à un tourisme de transit.

Des effets sur la fréquentation de certains sites touristiques

La fréquentation du **zoo de Beauval** avec 600 000 visiteurs en 2011 ne cesse d'augmenter. Cette augmentation de fréquentation est sensiblement liée à la mise en service de l'A85 : un ensemble de facteurs explique cette augmentation (investissements réalisés, communication, etc.) mais ces actions auraient eu moins d'impacts sans l'A85. Le directeur général du zoo estime à 50% la part des visiteurs qui viennent en empruntant l'A85. Un panneau indiquant la présence du zoo est d'ailleurs visible depuis l'A85.

Selon l'Office du tourisme Val-de-Cher – Saint-Aignan, les territoires éloignés du tracé autoroutier ont aussi tiré profit de la mise en service de l'A85. Par exemple, le **château de Valençay** a enregistré une augmentation de sa fréquentation touristique qui semble être liée à A85.

L'A85 a pu jouer un rôle dans l'augmentation de la fréquentation du **Château de Chenonceau**.

Les principaux sites touristiques du territoire de Montrichard (château de Chenonceau, caves de Monmousseau, cave champignonnière de Bourré) ont enregistré des évolutions de fréquentation positives. Ces augmentations de fréquentation sont le résultat de plusieurs facteurs mais l'A85 a joué un rôle positif dans cette tendance.

Le directeur adjoint du **château d'Amboise**, précise qu'un effet de l'A85 a été ressenti sur la fréquentation en 2007 et 2008 avec un net décollage pour les régions Pays-de-la-Loire, Centre et Bretagne mais qu'il s'était suivi par une baisse de fréquentation en 2009 et 2010.

La mise en service de l'A85 ne semble toutefois pas avoir eu d'effet sur la fréquentation touristique de la ville de Romorantin-Lanthenay.

L'A71 reste l'autoroute empruntée par les touristes en provenance du nord de la France, et notamment de la région parisienne. La réalisation du Carré des Marques aurait probablement impulsée une attractivité touristique forte.

Des effets sur la provenance des touristes

La mise en service de l'A85 a eu quelques effets sur la provenance géographique des touristes :

- **En Loir-et-Cher**, une évolution de la provenance des visiteurs de l'Office du tourisme de Val de Cher – Saint-Aignan depuis la mise en service de l'A85. La part des visiteurs en provenance de la région Centre est passée de 11% pour l'année 2010 à 43% en 2011. Il a enregistré **l'arrivée d'une clientèle en provenance de Bretagne et de la région Pays-de-la-Loire** qui n'était pas présente auparavant. Le gain de temps permis par A85 explique cette tendance.
- Dans le Cher et notamment le **Pays de Vierzon**, une **hausse de fréquentation depuis 10 ans des touristes en provenance de l'Ouest (région Pays-de-la-Loire notamment)**, faisant une halte à Vierzon. Les touristes du département du Cher proviennent principalement du bassin Parisien (Paris, les Hauts-de-Seine, les Yvelines, le Val-de-Marne, etc.).

De nouvelles pratiques touristiques

L'A85 a eu quelques effets sur les pratiques touristiques :

- **Développement d'un tourisme de proximité** avec une consommation de loisirs à la journée du territoire. Tel est le cas pour la Communauté de communes de Val de Cher – Saint-Aignan grâce à l'amélioration de son accessibilité.
- **Etalement de la saison touristique du territoire**, comme dans le Val de Cher- Saint-Aignan, où la fréquentation était auparavant concentrée sur les mois de Juillet et Août et qui débute désormais au printemps.
- Perte de clientèle de passage et d'opportunité pour la commune de Montrichard : le nombre de touristes qui s'arrêtent pendant leur trajet pour effectuer une pause déjeuner a diminué.

La mise en place de réseaux d'acteurs et de promotion touristique

L'A85 est utilisée à des fins de communication sur l'accessibilité du territoire par de nombreux acteurs comme l'Agence départementale du Tourisme du Cher (bien qu'elle ne traverse pas le département) ou l'Office de tourisme Val de Cher – Saint-Aignan.

L'A85 a joué un rôle de création ou de renforcement de collaborations en réseaux :

- L'A85 a pu renforcer la collaboration entre les Offices du tourisme des départements du Cher et du Loir-et-Cher,
- L'A85 a facilité la collaboration interdépartementale entre l'Indre-et-Loire et le Loir et Cher concernant la mise en place du Label « Vignoble et Découverte ». Le label exploitera d'ailleurs sûrement, selon la présidente de l'office du tourisme de Montrichard, la desserte par l'A85 dans sa communication,
- L'A85 a permis la collaboration récente entre les Offices du tourisme de Val de Cher- Saint-Aignan et d'Amboise,
- L'A85 a permis la collaboration entre le château d'Amboise et les Offices du tourisme d'Angers et de Nantes. L'objectif est de valoriser l'espace ligérien jusqu'à l'océan et de développer les flux touristiques de l'ouest vers l'est. Le château d'Amboise cherche à développer la clientèle en provenance de Bretagne. Des opérations communes sont réalisées entre le château d'Amboise, les Comités Départementaux du Tourisme et les sites touristiques bretons (exemple : opérations de démarchage en Allemagne). L'A85 a donc permis la création récente de réseaux : la mise en place de ces partenariats était inenvisageable avant A85.

La Maison du Pays de Vierzon a été un aménagement touristique réalisé grâce à l'A85. Elle était située sur une aire de repos et comprenait un espace scénographique, un restaurant et les bureaux du Pays de Vierzon. Elle constituait une vitrine touristique importante : présentation d'offres, vente de produits régionaux. Elle est désormais fermée.

Certains acteurs ont toutefois souligné le potentiel touristique encore non utilisé de l'A85 :

- L'Office du tourisme de Val de Cher- Saint-Aignan souligne que l'aménagement de la sortie de Saint-Romain-sur-Cher permettrait une meilleure lisibilité du territoire.
- L'absence d'aires d'accueil à vocation touristique ou l'absence de signalétique autoroutière des centres d'intérêts touristiques du territoire sont des éléments qui restent à être mis en place selon l'Office du tourisme de Val de Cher – Saint-Aignan.
- Le Château d'Amboise serait intéressé pour utiliser le potentiel de vitrine touristique des aires d'autoroutes de l'A85 pour communiquer.

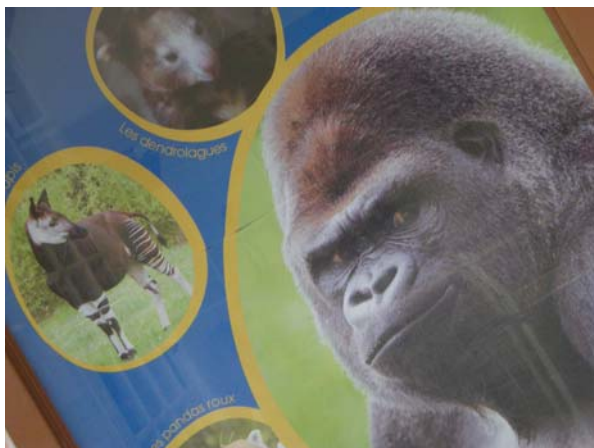
Coup de projecteur sur le zoo de Beauval



La croissance continue de la fréquentation du zoo de Beauval (600 000 visiteurs en 2011) résulte d'une forte politique commerciale qui se couple à une bonne desserte autoroutière.



Le site s'est consolidé avec la construction, en 2009, d'un complexe hôtelier attenant au zoo, qui n'aurait d'ailleurs pas vu le jour, ou du moins n'aurait probablement pas été d'une telle envergure et/ou n'aurait pas été aménagé dans ces délais sans la mise en service de l'A85.



L'Observatoire économique du Loir-et-Cher estime que la mise en service de l'A85 a pu être un vecteur de développement pour cet établissement.

Figure 38 : Un Val de Cher touristique desservi par A85



Points à retenir

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon 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. En ce sens la desserte autoroutière a profité à Tours et à la Touraine, et surtout à la Vallée du Cher ainsi qu'au secteur de Vierzon.

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a eu certains effets en termes de fréquentation touristique.

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 eu tendance à augmenter ces dernières années.

L'autoroute a eu des effets sur la fréquentation de certains sites touristiques, comme le zoo de Beauval, le Château de Valençay, le Château de Chenonceau, le Château d'Amboise.

On note des effets de la mise en service de l'A85 sur la provenance des touristes.

En Loir-et-Cher, la part des visiteurs en provenance de la région Centre, de Bretagne et de la région Pays-de-la-Loire s'est renforcée.

Dans le Cher et notamment le Pays de Vierzon, les touristes en provenance de l'Ouest (région Pays-de-la-Loire notamment) sont plus nombreux.

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

L'A85 a joué un rôle de création ou de renforcement de collaborations en réseaux : collaboration récente entre les Offices du tourisme de Val de Cher- Saint-Aignan et d'Amboise, collaboration entre Offices du tourisme (Cher, Loir-et-Cher), collaboration interdépartementale entre l'Indre-et-Loire et le 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.

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

	Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison
Fréquentation touristique	<p>L'amélioration de la qualité de la liaison est-ouest pourrait inciter les touristes à sortir des sentiers battus de la Bourgogne et du Val de Loire.</p> <p>A proximité immédiate de l'autoroute, le tourisme vert devra saisir sa chance, pour développer des séjours de courte durée (fins de semaine) en particulier des résidents de la région parisienne, voire des Britanniques et dans le même temps, retenir certains vacanciers plus longtemps.</p> <p>Des gens moins pressés ou des touristes avides de découvertes seront susceptibles de continuer à emprunter l'axe actuel s'ils ont connaissance de points d'attrait.</p> <p>La proximité des centres urbains favorisera des « échappées » hors de l'autoroute.</p>	<p>A85 contribue au développement de l'accessibilité et de l'attractivité du territoire.</p> <p>Deux secteurs géographiques ont bénéficié de façon privilégiée de la mise en service de l'A85 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Val de Cher • Vierzon. <p>A85 a pu contribuer à l'étalement de la saison touristique du territoire.</p> <p>L'amélioration de l'accessibilité permet une amélioration de l'activité touristique de Vierzon, notamment en lien avec le transit. La fréquentation des hébergements a eu tendance à y augmenter ces dernières années.</p> <p>Amélioration de l'accessibilité de sites importants tels le château royal d'Amboise ou le zoo de Beauval.</p>	<p>Effets constatés conformes à la DUP.</p>
Mobilités touristiques	<p>La réduction des temps de parcours, même en période de grande circulation, assurée par le nouvel aménagement favorisera les déplacements touristiques et culturels, tant à l'intérieur de la zone qu'entre celle-ci et l'extérieur.</p> <p>En toutes saisons, l'axe Tours - Vierzon est appelé à représenter un très important support de trafic lié aux déplacements touristiques.</p> <p>L'A85 sera le support d'échanges touristiques entre les régions de l'Ouest et du Sud-est, entre régions de l'Ouest et Europe du Sud-est (Suisse, Italie, Grèce, Yougoslavie).</p> <p>A envisager aussi l'attrait exercé par ces mêmes zones méridionales sur les Britanniques auxquels l'autoroute Tours - Vierzon apportera un intérêt partiel, même si le lien fixe Trans-Manche est censé en devoir limiter la portée.</p>	<p>A85 facilite et canalise largement les flux touristiques entre l'Est de la France et de l'Europe et la façade atlantique.</p> <p>A85 a pu également contribuer au développement d'un tourisme de proximité.</p>	<p>Effets constatés globalement conformes à la DUP.</p> <p>L'attractivité vis-à-vis des Britanniques n'a pas été vérifiée. On peut cependant penser que la dévalorisation de la livre sterling ces dernières années a plutôt eu tendance, comme sur le reste du territoire français, à limiter leur fréquentation touristique.</p>

Communication touristique et perspectives	<p>En préservant le champ visuel, en l'améliorant, en l'aménageant, l'autoroute enrichie de pictogrammes, de panneaux d'animation et d'informations pratiques (hébergement, loisirs, restauration,...) propose autant d'appels à s'arrêter.</p> <p>L'A85 ouvre aussi un potentiel pour l'avenir économique et touristique de la Touraine, du sud de la Sologne et du nord du Berry.</p>	<p>L'A85 est jalonnée de multiples visuels mettant en valeur le patrimoine touristique du Val de Cher.</p> <p>L'A85 est utilisée à des fins de communication sur l'accessibilité du territoire par de nombreux acteurs du tourisme.</p> <p>L'A85 a joué un rôle de création ou de renforcement de collaborations en réseaux (collaborations d'Offices du tourisme des départements du Cher et du Loir-et-Cher, collaboration interdépartementale entre l'Indre-et-Loire et le Loir et Cher concernant la mise en place du Label « Vignoble et Découverte », collaborations entre le château d'Amboise et les Offices du tourisme d'Angers et de Nantes. L'objectif est de valoriser.</p>	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 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 Druye-Vierzon 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 Druye-Vierzon en plusieurs phases, avec étalement sur une demi-douzaine d'années (et Angers-Druye sur une dizaine d'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 Druye-Vierzon 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 Druye-Vierzon a entraîné une **réduction des temps de parcours** et **amélioré l'accessibilité des territoires**. Cette évolution a conforté l'étoile autoroutière tourangelle, dessiné le carrefour autoroutier de Vierzon, et désenclavé le Val de Cher.

Economie locale et tissu d'entreprises

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a eu jusque là **de faibles effets sur le tissu de zones d'activités**. Des perspectives s'ouvrent puisque de nouveaux projets de ZA se font jour, en particulier dans le Loir-et-Cher (Controis, secteur de Montrichard).

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon 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 Druye-Vierzon a **renforcé la concentration du tissu commercial sur les agglomérations de Tours et Vierzon**.

L'A85 a eu **des impacts sur certaines filières agricoles** en particulier du Loir-et-Cher, par exemples :

- Amélioration des transports de marchandises pour les productions fragiles comme la Fraise de Maras.
- Amélioration de la mise en réseau et des relations commerciales viticoles du département. Grâce à l'A85 les négociants viennent aujourd'hui s'installer dans la vallée du Cher ; les producteurs privés bénéficient d'une amélioration de l'accessibilité favorable à la vente directe et au démarchage.

Tourisme

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon 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.

La desserte autoroutière a profité à Tours et à la Touraine, et surtout à la Vallée du Cher (Saint-Aignan, Montrichard) ainsi qu'au secteur de Vierzon. Le Bilan LOTI a permis de souligner des gains de fréquentation touristique sur certains territoires ou sites (zoo de Beauval, Château de Valençay, Château de Chenonceau, Château d'Amboise).

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

Enfin, l'A85 a permis de créer ou de renforcer des relations interterritoriales entre acteurs du tourisme.

Annexes

Annexe 1 – Données emplois salariés (source UNISTATIS)

Emplois salariés du privé en 1996

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Cher	22	23629	5362	10980	22861	62 854
Indre	15	18113	4200	9124	17267	48 719
Indre-et-Loire	27	34526	11 872	23 271	51 153	120 849
Loir-et-Cher	70	27404	6712	11059	25843	71 088
Aire d'étude	134	103672	28146	54434	117124	303 510
France	9 652	3 796 581	1 130 488	2 634 007	6 201 592	13 772 320

Emplois salariés du privé en 2001

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Cher	20	22881	5908	12401	26822	68 032
Indre	21	18717	4811	9414	20693	53 656
Indre-et-Loire	30	34 241	13 300	25 854	63 294	136 719
Loir-et-Cher	14	27 268	7 552	12 092	31 913	78 839
Aire d'étude	85	103 107	31 571	59 761	142 722	337 246
France	10 227	3 863 784	1 247 540	2 956 937	7 676 502	15 754 990

Emplois salariés du privé en 2006

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Cher	9	20 520	6 214	12 121	28 371	67 235
Indre	13	15 332	5 121	9 159	22 914	52 539
Indre-et-Loire	6	30 853	15 782	25 365	72 931	144 937
Loir-et-Cher	32	22 166	8 374	12 977	33 787	77 336
Aire Etude	60	88 871	35 491	59 622	158 003	342 047
France	10 219	3 422 847	1 399 942	3 006 529	8 449 543	16 289 080

Emplois salariés du privé en 2010

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Cher	19	17 174	6 215	12 610	28 541	64 559
Indre	14	13 823	4 847	9 431	24 014	52 129
Indre-et-Loire	9	27 691	15 805	26 141	76 243	145 889
Loir-et-Cher	23	20 579	8 322	12 589	35 326	76 839
Aire Etude	65	79 267	35 189	60 771	164 124	339 416
France	7 050	3 023 137	1 462 275	2 974 940	8 915 940	16 383 342

Evolution des emplois salariés du privé entre 2001 et 2006

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Cher	-50,0%	-10,9%	3,2%	-1,1%	6,1%	-1,2%
Indre	-33,3%	-18,3%	6,5%	-1,7%	10,5%	-2,1%
Indre-et-Loire	-26,7%	-10,6%	16,1%	-0,3%	15,5%	6,0%
Loir-et-Cher	285,7%	-19,2%	10,5%	7,1%	6,4%	-1,9%
Aire d'étude	17,6%	-14,3%	10,9%	0,8%	11,0%	1,4%
France	-0,1%	-11,4%	12,2%	1,7%	10,1%	3,4%

Evolution des emplois salariés du privé entre 2006 et 2010

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce	Services	Total
Cher	111%	-16%	0%	4%	1%	-4%
Indre	8%	-10%	-5%	3%	5%	-1%
Indre-et-Loire	50%	-10%	0%	3%	5%	1%
Loir-et-Cher	-28%	-7%	-1%	-3%	5%	-1%
Aire Etude	8%	-11%	-1%	2%	4%	-1%
France	-31%	-12%	4%	-1%	6%	1%

Annexe 2 – 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 %)
Pays de Vierzon	78 123	82 205	5,2	23 073	23 707	2,7	101 196	105 912	4,7
Tours agglomération	877302	855 850	-2,4	410172	333176	-18,8	1287479	1189025	-7,6
Pays Touraine Côté Sud	45 032	40700	-9,6	24 142	15754	-34,7	69 174	56454	-18,4
Pays Loire-Touraine	237 007	162 648	-31,4	160 656	103 661	-35,5	397 663	266 308	-33,0
Pays Indre-et-Cher	26 511	35 798	35,0	25 779	34 505	33,8	52 290	70 303	34,4
Pays de Grande Sologne	51 088	33 075	-35,3	17 212	7 106	-58,7	68 300	40 183	-41,2
Pays Vallée du Cher et Romorantinais	94 448	148 120	56,8	44 856	32 832	-26,8	139 304	180 952	29,9
Pays Boischaut Nord *	20 707	18103	-12,6	1 727	1154	-33,2	22 434	19257	-14,2
Total	1 430 218	1 376 499	-3,8	707 617	551 895	-22,0	2 137 840	1 928 394	-9,8

Données 2009 et non 2010

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 %)
Pays de Vierzon	4 079	7 401	6 457	81,4	-12,8	3 962	4 680	3 988	18,1	-14,8
Pays Touraine Côté Sud	34 876	33 221	33 006	-4,7	-0,6	16 606	22 008	24 052	32,5	9,3
Pays Loire-Touraine	51 823	58 376	65 876	12,6	12,8	72 981	74 724	87 514	2,4	17,1
Pays Indre-et-Cher *	0	26 752	29 508	0,0	10,3	0	39 965	32 673	0,0	-18,2
Pays de Grande Sologne	24 961	34 625	38 861	38,7	12,2	81 592	110 785	100 730	35,8	-9,1
Pays Vallée du Cher et Romorantinais	41 535	42 701	49 097	2,8	15,0	28 596	25 590	32 163	-10,5	25,7
Pays Boischaut Nord	9 675	7 994	8 469	-17,4	5,9	4 242	3 415	2 315	-19,5	-32,2
Total	166 949	211 070	231 274	26,4	9,6	207 979	281 167	283 435	35,2	0,8

* Territoire touristique défini entre 2004 et 2007

Fréquentation des hébergements de plein air (suite)

Pays	Total nuitées				
	2004	2007	2010	Evolution 2004/2007 (en %)	Evolution 2007/2010 (en %)
Pays de Vierzon	8 041	12 081	10 445	50,2	-13,5
Pays Touraine Côté Sud	51 482	55 229	57 058	7,3	3,3
Pays Loire-Touraine	124 804	133 100	153 390	6,6	15,2
Pays Indre-et-Cher *	0	66 717	62 181	0,0	-6,8
Pays de Grande Sologne	106 283	145 410	139 591	36,8	-4,0
Pays Vallée du Cher et Romorantinais	70 131	68 291	81 260	-2,6	19,0
Pays Boischaut Nord	13 917	11 409	10 811	-18,0	-5,2
Total	374 658	492 237	514 736	31,4	4,6

* Territoire touristique défini entre 2004 et 2007

Taux d'occupation dans l'hôtellerie

Pays	Taux d'occupation (en %)		
	2007	2010	Evolution 2007/2010 (en nb de points)
Pays de Vierzon	57,7	59,4	1,7
Tours agglomération	61,5	57,1	-4,4
Pays Touraine Côté Sud	44,1	44,6	0,5
Pays Loire-Touraine	56,0	51,0	-5,0
Pays Indre-et-Cher	48,3	45,9	-2,4
Pays de Grande Sologne	43,0	35,7	-7,3
Pays Vallée du Cher et Romorantinais	50,3	47,9	-2,4
Pays Boischaut Nord *	46,1	57,8	11,7
Moyenne	50,9	49,9	-1,0

* Données 2009 et non 2010

Taux d'occupation des hébergements de plein air

Pays	Taux d'occupation				
	2004	2007	2010	Evolution 2004/2007 (en nb de points)	Evolution 2007/2010 (en nb de points)
Pays de Vierzon	10,8	15,4	13,7	4,6	-1,7
Pays Touraine Côté Sud	23,6	26,3	26,3	2,7	0,0
Pays Loire-Touraine	20,0	20,5	29,6	0,5	9,1
Pays Indre-et-Cher *	0,0	30,5	30,7	30,5	0,2
Pays de Grande Sologne	32,6	40,6	46,1	8,0	5,5
Pays Vallée du Cher et Romorantinais	21,1	20,1	24,1	-1,0	4,0
Pays Boischaut Nord	18,1	13,7	16,1	-4,4	2,4
Total	18,0	23,9	26,7	5,8	2,8

* Territoire touristique défini entre 2004 et 2007

Caractéristiques de la fréquentation dans l'hôtellerie

Pays	Durée moyenne de séjour (en nb de jours)			clientèle d'affaires (%)		
	2007	2010	Evolution 2007/2010 (en %)	2007	2010	Evolution 2007/2010 (en nb de points)
Pays de Vierzon	1,3	1,4	0,1	54	59	5
Tours agglomération	1,5	1,5	0,0	56	55	-1
Pays Touraine Côté Sud	1,4	1,4	0,0	22	33	11
Pays Loire-Touraine	1,5	1,5	0,0	32	30	-2
Pays Indre-et-Cher	1,6	1,8	0,2	21	37	16
Pays de Grande Sologne	1,4	1,6	0,2	23	40	17
Pays Vallée du Cher et Romorantinais	1,5	1,4	-0,1	28	34	6
Pays Boischaut Nord *	1,7	1,8	0,1	14	20	6
Moyenne	1,5	1,6	0,1	31	39	7

* Données 2009 et non 2010

Caractéristiques de la fréquentation dans les hébergements de plein air

Pays	Durée moyenne de séjour				
	2004	2007	2010	Evolution 2004/2007 (en nb de jours)	Evolution 2007/2010 (en nb de jours)
Pays de Vierzon	1,4	1,5	1,6	0,1	0,1
Pays Touraine Côté Sud	3,6	4,1	3,8	0,5	-0,3
Pays Loire-Touraine	2,9	2,6	2,7	-0,3	0,1
Pays Indre-et-Cher *	0,0	3,3	3,2	3,3	-0,1
Pays de Grande Sologne	3,8	5,4	5,7	1,6	0,3
Pays Vallée du Cher et Romorantinais	3,1	2,8	2,5	-0,3	-0,3
Pays Boischaut Nord	2,6	2,9	2,6	0,3	-0,3
Total	2,9	3,3	3,3	0,4	0,0

Table des figures

Figure 1 : L'autoroute A85 Druye-Vierzon au sein du réseau routier national	5
Figure 2 : Extrait du réseau Cofiroute	6
Figure 3 : Dates de mise en service de l'A85.....	6
Figure 4 : Aire d'étude du Bilan LOTI Druye-Vierzon.....	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 Tours, avec et sans A85 (section Druye-Vierzon).....	23
Figure 11 : Accessibilité depuis Romorantin-Lanthenay, avec et sans A85 (section Druye-Vierzon) ..	23
Figure 12 : Accessibilité depuis Vierzon, avec et sans A85 (section Druye-Vierzon).....	24
Figure 13 : Cartes d'accessibilité de Vierzon avec et sans l'autoroute A85 Druye-Vierzon	25
Figure 14 : Cartes d'accessibilité de Tours avec et sans l'autoroute A85 Druye-Vierzon	26
Figure 15 : Aires d'attraction de Tours et Vierzon sans / avec A85	27
Figure 16 : Effets de l'A85 sur la structuration et le fonctionnement du territoire	28
Figure 17 : Evolution de la population entre les périodes 1990-1999 et 1999-2006.....	30
Figure 18 : Evolution de l'emploi salarié au sein de l'aire d'étude (1996-2010).....	30
Figure 19 : Emploi salariés du privé par secteurs d'activités en 2010	30
Figure 20 : Effets de l'A85 sur l'emploi.....	30
Figure 21 : Evolution des emplois	30
Figure 22 : Surfaces des zones d'activités en 2006 (en hectares)	30
Figure 23 : Tissu de zones d'activités au sein de l'aire d'étude	30
Figure 24 : Effets de l'A85 sur les zones d'activités.....	30
Figure 25 : Effets de l'A85 sur le tissu d'entreprises	30
Figure 26 : Effets de l'A85 sur le commerce	30
Figure 27 : Vues sur la zone commerciale nord de Vierzon en cours d'aménagement	30
Figure 28 : Effets de l'A85 sur l'agriculture et sur les industries agro-alimentaires	30
Figure 29 : Découpage des Pays touristiques.....	30
Figure 30 : Fréquentation des hôtels en 2010 (nombre de nuitées)	30
Figure 31 : Fréquentation des hébergements de plein air en 2010 (nombre de nuitées).....	30
Figure 32 : Fréquentation des hôtels.....	30
Figure 33 : Fréquentation des hébergements de plein air	30
Figure 34 : Fréquentation des sites touristiques par communes en 2010	30
Figure 35 : Fréquentation des sites touristiques les plus fréquentés de l'aire d'étude	30
Figure 36 : Evolution de la fréquentation des sites touristiques par commune (2006-2010).....	30
Figure 37 : Effets de l'A85 sur le tourisme	30
Figure 38 : Un Val de Cher touristique desservi par A85.....	30