

## Autoroute A85 (section Druye – Vierzon) Synthèse du Bilan LOTI socio-économique

### Introduction

**La mise en service de l'axe Druye-Vierzon de l'autoroute A85 (117 kilomètres de linéaire, 6 diffuseurs) s'est effectuée de façon étalée dans le temps, entre octobre 2001 et décembre 2007.**

**Le présent document constitue la synthèse du Bilan LOTI socio-économique de l'autoroute A85 Druye-Vierzon, sous la maîtrise d'ouvrage de Cofiroute.**

Il vise à estimer qualitativement et si possible quantitativement les effets socio-économiques de l'opération. 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.

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

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

### Précautions méthodologiques

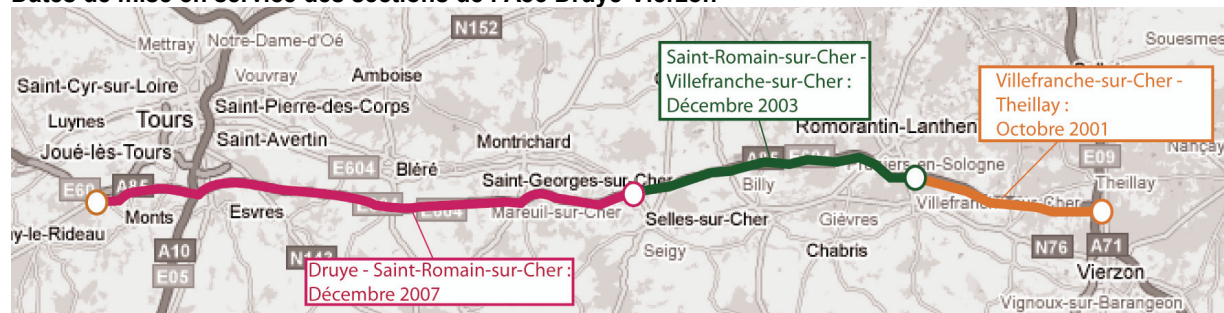
Une infrastructure de transport s'inscrit dans un territoire qui a sa propre histoire, sa structure, son fonctionnement, ses dynamiques. La problématique de l'évaluation, et a fortiori de l'évaluation quantitative des effets territoriaux des autoroutes est complexe.

Le Bilan LOTI de l'autoroute A85 Druye-Vierzon a été réalisé quatre ans seulement après la mise en service complète de l'axe qui a eu lieu fin 2007. Ce pas de temps est apparu à plusieurs reprises insuffisant pour évaluer certains effets socio-économiques de la mise en service de l'autoroute, notamment en matière d'aménagement du territoire.

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

La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon en plusieurs phases, avec étalement sur six années, constitue également une limite. Les effets potentiels de l'aménagement peuvent être dilués dans le temps.

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



Source : Egis France

### Aménagement du territoire

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

**La mise en service de l'A85 est venue compléter le maillage autoroutier.**

Le nouvel axe offre ainsi de nouvelles potentialités en créant une liaison rapide orientée est-ouest entre la façade atlantique et l'est de la France.

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

Conformément aux effets attendus dans le dossier DUP, avec l'axe A85 Druye-Vierzon, 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.

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

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. L'A85 constitue un important vecteur de désenclavement pour le sud du département du Loir-et-Cher. Bien que non traversé par l'A85, le département de l'Indre bénéficie de l'amélioration de sa desserte autoroutière.

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.

Le dossier DUP prévoyait que la réalisation de l'autoroute s'accompagnerait de l'extension de l'urbanisation des agglomérations de Tours et Vierzon et de celle des noyaux urbains à proximité des échangeurs. Or, l'A85 n'a pas eu les effets attendus dans le dossier DUP en termes d'urbanisation.

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.

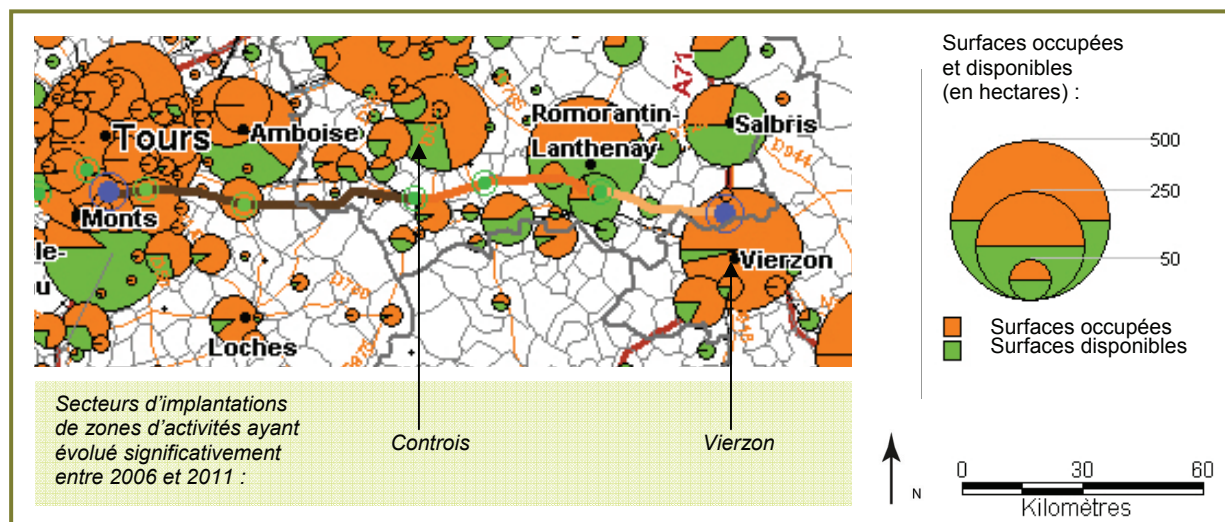
**La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a eu peu d'effets sur le foncier et l'immobilier des territoires.** Contrairement aux attentes du dossier DUP, les effets de l'A85 à l'Est de Tours sur le foncier et l'immobilier sont limités et localisés. L'autoroute A85 à péage, ainsi que son tracé sensiblement éloigné des principales agglomérations du Val de Cher expliquent ces écarts.

## Activités économiques

Hormis l'agglomération tourangelle jouissant de fonctions tertiaires d'envergure régionale, la majeure partie des territoires situés à proximité de l'A85 présentent une forte représentation de l'industrie (aéronautique, automobile, agro-alimentaire). Ce secteur d'activités a enregistré, conformément à la tendance nationale, un net recul de sa main-d'œuvre au cours des deux dernières décennies.

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

### Localisation des zones d'activités en 2011 et principales évolutions entre 2006 et 2011



Source : DREAL région Centre

**La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a eu jusqu'à présent de faibles effets sur le tissu de zones d'activités.** L'étalement dans le temps des mises en service de l'A85, ainsi que la mise en service récente de l'ensemble du linéaire, ont pu constituer une contrainte à la création de zones d'activités et à la commercialisation de certains sites. Plus probablement la crise économique qui sévit depuis 2008 a constitué une contrainte au développement économique.

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.

En Touraine, le tracé est-ouest de l'A85 coïncide peu avec la dynamique de transit 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.

Les plus fortes dynamiques ont été enregistrées dans le Controis, ainsi que sur le territoire de Communauté de Communes de Vierzon (création en 2009 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, conformément aux effets attendus dans le dossier DUP, des effets sur l'activité des entreprises (amélioration de l'image, amélioration de l'accessibilité, élargissement des aires de marché, etc.), ainsi que sur leurs pratiques de transports (organisation facilitée des flux de transport des entreprises, gains de temps de parcours, meilleure fluidité du trafic).

**L'A85 a contribué au renforcement des nœuds autoroutiers de Tours et Vierzon, bénéfique pour les activités de transport et logistique.** Comme prévu dans le dossier DUP, les activités de transports et logistique se sont développées en périphérie sud de l'agglomération tourangelle (zone Isoparc existante à Sorigny sur 150 ha, projet de zone logistique nommée Carrefour en Touraine à Ballan-Miré). Contrairement aux attentes du dossier DUP, aucun développement spécifique de la logistique n'a été relevé sur Vierzon.

Tours constitue le principal pôle commercial de la zone d'étude, avec de nombreuses surfaces de vente localisées en périphérie. L'évolution du commerce au sein de l'aire d'étude est globalement conforme à la tendance nationale (difficultés du commerce de détail en milieu rural, renforcement des principaux pôles).

Sur l'ensemble du Val de Cher, de façon générale, **la mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a eu peu d'effets sur le commerce de détail. La baisse de la circulation sur le réseau routier local a amélioré les conditions d'accès au tissu commercial de détail. Ces effets constatés sont conformes à la DUP.** Seulement quelques effets défavorables ont été relevés sur le tissu commercial installé le long de la RD976 (Communauté de Communes Cher-Sologne) ou à Méry-sur-Cher le long de la RD2076 au nord-ouest de Vierzon.

**La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a eu des 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.



**Conformément aux prévisions du dossier DUP, l'A85 Druye-Vierzon a permis une amélioration des transports de marchandises, notamment pour certaines filières** (fraises Maras des bois, filière viticole), qui profitent de facilités d'expéditions et d'une mise en valeur de leurs produits.



## Tourisme

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

L'axe dessiné par l'A85 Druye-Vierzon contribue à **l'amélioration de l'accessibilité du Val de Loire, et de la côte atlantique. L'A85 facilite et canalise largement les flux touristiques** entre l'Est de la France et de l'Europe et la façade atlantique ; elle facilite également l'accès au sud de la France et à la vallée du Rhône pour la population locale.

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

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

**La mise en service de l'A85 Druye-Vierzon a eu des 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 augmenté ces dernières années.

L'amélioration de l'accessibilité des territoires desservis par l'axe A85 Druye-Vierzon a favorisé 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 fréquentation des visiteurs en provenance des régions Centre, Bretagne et Pays de la Loire s'est renforcée.



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

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

**L'A85, jalonnée de multiples visuels** mettant en valeur le patrimoine touristique du Val de Cher, **est utilisée à des fins de communication** par de nombreux acteurs du tourisme.

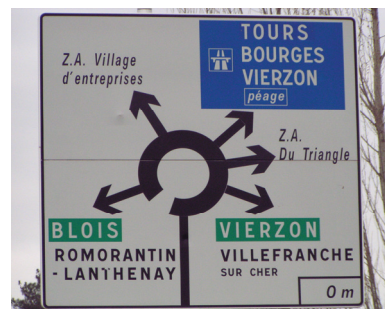
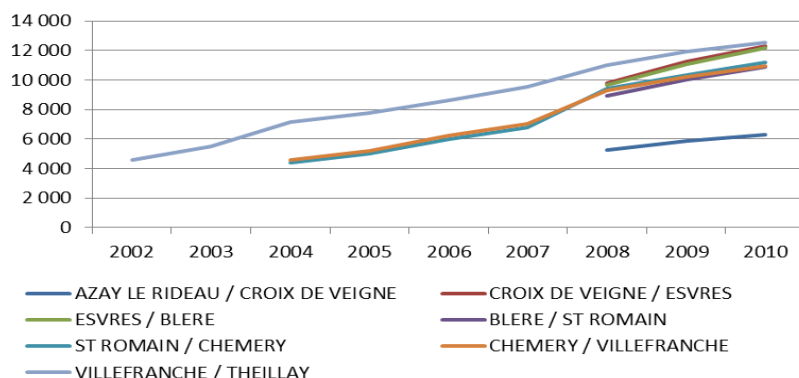
Enfin, **l'A85 a joué un rôle de création ou de renforcement de collaborations en réseaux** : collaboration entre Offices du tourisme (Val de Cher – Saint-Aignan et Amboise ; Cher et Loir-et-Cher), collaboration interdépartementale entre Indre-et-Loire et Loir-et-Cher concernant la mise en place du Label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

## Déplacements

Les trafics observés trois ans après la mise en service complète de l'A85 entre Druye et Vierzon oscillent **entre 6 300 et 12 500 véhicules par jour** (TMJA).

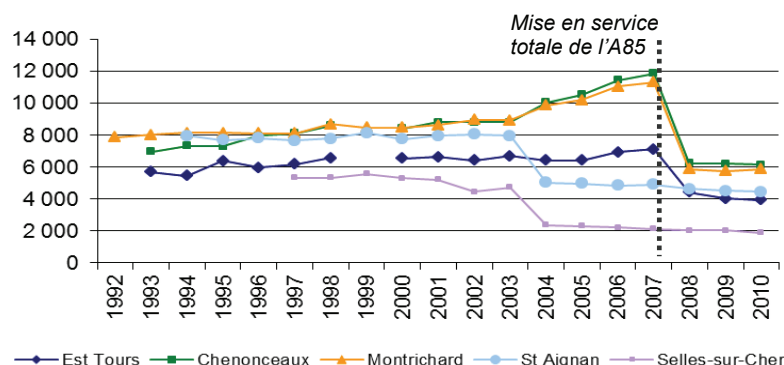
En dehors de la section au sud de Tours qui est moins fréquentée (Azay-le-Rideau / Croix de Veigné), **les sections ont un niveau de trafic assez homogène**, entre 10 900 et 12 500 véhicules par jour.

**Evolution des trafics tous véhicules de l'A85 Druye-Vierzon (période 2002-2010)**



Source : Cofiroute

### Exemple de l'évolution des trafics tous véhicules de la RD976 (période 1992-2010)



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

**Le trafic de l'autoroute A85 Druye-Vierzon est essentiellement reporté depuis la RD976** (entre 5 400 et 7 400 véhicules par jour selon les sections), **l'autoroute A10** entre Tours et Blois (1 200 véhicules par jour) et **la RD765** entre Blois et Romorantin-Lanthenay (1 400 véhicules par jour).

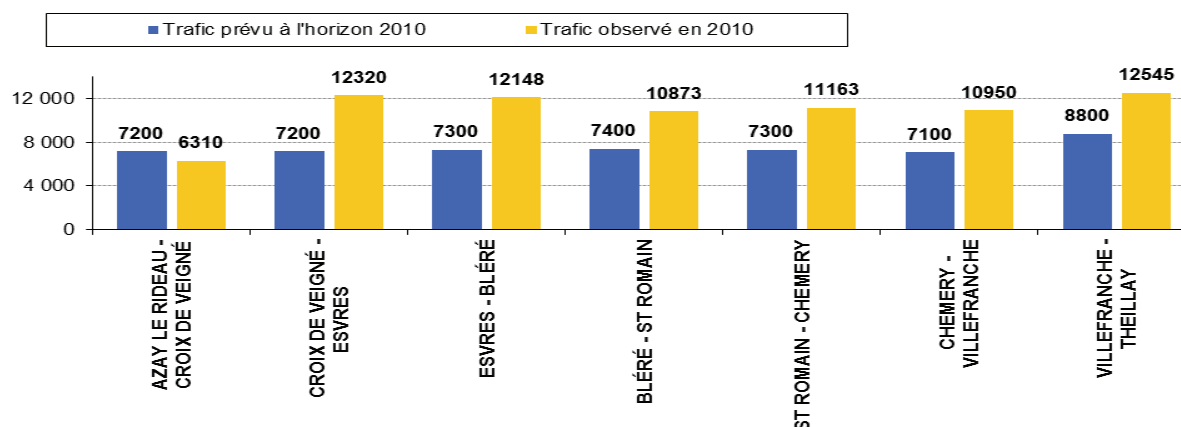
Les trafics de l'A85 ont connu une évolution à chaque ouverture d'un nouveau tronçon (2004, 2008). Toutefois, les croissances les plus fortes des trafics sont observées à partir de la mise en service complète de l'axe Druye-Vierzon, en décembre 2007.

**L'impact de l'autoroute sur le réseau routier proche est réel, particulièrement sur la RD976** où les trafics sont en forte baisse dès 2008, lors de la mise en service complète de l'A85.

Entre 2007 et 2010, les trois sections de la RD976, entre l'est de Tours et Montrichard ont vu leur trafic divisé par deux. En revanche, les données disponibles pour la RD943 et la RD952 présentent des fluctuations importantes d'une année sur l'autre et ne permettent pas de mettre en évidence l'impact de l'A85.

**Trois ans après la mise en service complète de l'autoroute, les trafics observés sont supérieurs aux prévisions de trafics de la DUP** (+30% à +42%), en dehors de la section Azay-le-Rideau / Croix de Veigné (-14%). Sur cette section, l'écart peut s'expliquer par le maillage du réseau routier, plutôt dense au sud de Tours : les usagers ont une alternative à l'autoroute A85.

### Comparaison des trafics de l'A85 tous véhicules de la DUP et observés



Source : Cofiroute, DUP

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

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

Le gain de temps pour les usagers de l'A85 circulant entre Tours et Vierzon est de l'ordre de 45 minutes par rapport à la situation qui aurait prévalu en l'absence de l'aménagement (74 min via l'A85 contre 120 min par le réseau départemental). **Les temps de parcours observés sont moins favorables que de ceux prévus dans la DUP** sur les relations étudiées mais ils restent proches (de l'ordre de 6 minutes d'écart).

En moyenne, l'indice de gravité des accidents sur l'A85 est proche de celui constaté sur le réseau autoroutier national.

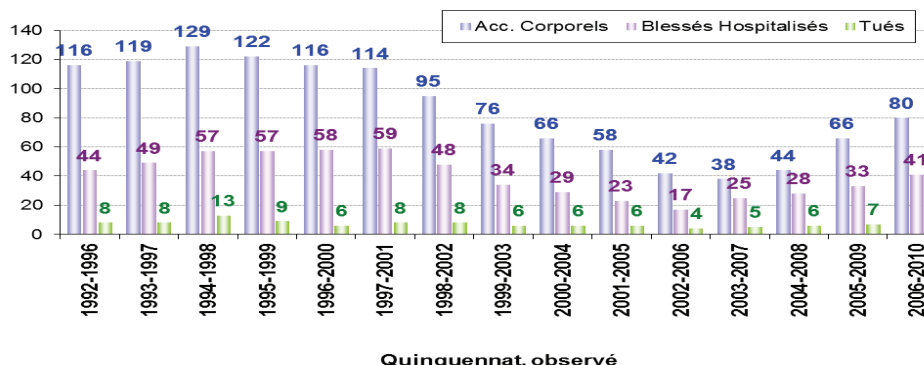
L'aménagement de l'A85 a permis **une amélioration des indicateurs d'accidents corporels et des blessés hospitalisés** (entre 114 et 129 accidents corporels sur 5 ans avant 2001, contre 38 à 95 accidents corporels sur 5 ans après 2001).

On retiendra que **les accidents corporels ont reculé de 30% entre l'aménagement du premier**

**tronçon et la mise en service complète de l'A85**, soit un bilan plus favorable que celui formulé dans le dossier DUP (-27%).

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

#### Comparaison de l'accidentologie cumulée sur 5 ans sur A85 et RD976



Source : Cofiroute, DDT Indre-et-Loire et Loir-et-Cher



## Economie de l'opération

**Le coût constaté de construction de l'autoroute A85, section Druye-Vierzon, s'élève à 906,7 M€ TTC (valeur euros 2002).**

Le coût constaté de construction est supérieur de 17% au coût prévu dans le dossier de la DUP. Mais **le coût de construction constaté est inférieur de 12% au coût contractualisé** dans l'avenant n°11 du contrat de concession hors investissements différés.

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

Le bilan *a posteriori* du projet a été établi en appliquant la même méthode que celle utilisée dans le dossier DUP avec les valeurs effectivement observées (coûts de construction, gains de temps

effectifs, réduction des accidents relevés, trafics observés, etc.). **Le TRI (taux de rentabilité interne) socio-économique est inférieur aux prévisions** (8,6% contre 12,5% dans la DUP). Toutefois, ce TRI étant supérieur au taux d'actualisation officiel de 8%, **le projet reste rentable d'un point de vue socio-économique pour la collectivité.**

Cet écart entre prévision et réalisation s'explique en particulier par l'évolution du projet, donc de son coût de réalisation, et par des niveaux de gains de temps inférieurs à ceux prévus dans la DUP. L'écart constaté sur les trafics, qui sont supérieurs aux trafics prévisionnels, et donc, **les avantages économiques liés à un trafic plus élevé, ne permettent pas de compenser les surcoûts économiques de construction et d'exploitation.**

## Conclusion

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

En matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de tourisme, les effets de la mise en service de l'A85 Druye-Vierzon sont souvent ténus ou complexes à évaluer. Le Bilan LOTI a cependant mis en évidence des dynamiques territoriales qui devraient s'accroître au sortir de la crise économique.

En matière de déplacements, les trafics constatés dépassent sensiblement les prévisions de la DUP. L'A85 joue un rôle majeur en termes de temps de parcours et en termes de sécurité.

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

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