

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

Introduction

La mise en service de l'axe Angers-Druye de l'autoroute A85 s'est effectuée de façon étalée dans le temps, entre janvier 1997 et janvier 2007.

L'autoroute A85 Angers-Druye représente 95 kilomètres de linéaire et comprend 7 diffuseurs.

Le présent document constitue la synthèse du Bilan LOTI socio-économique de l'autoroute A85 Angers-Druye, 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

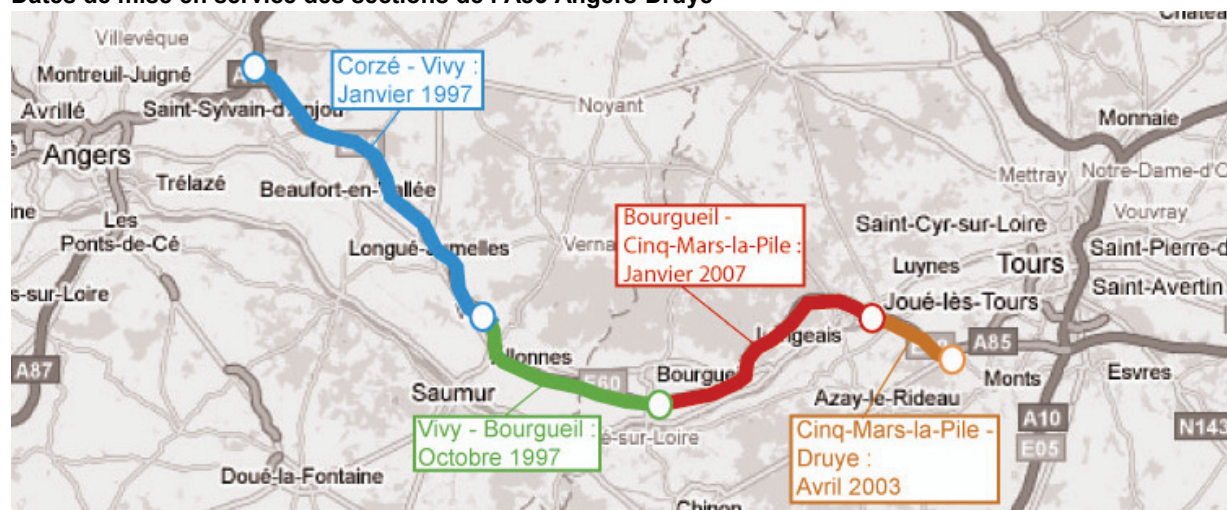
Une infrastructure de transport s'inscrit dans un territoire qui a sa propre histoire, sa structure, son fonctionnement, ses dynamiques. La problématique de l'évaluation, et a fortiori de l'évaluation quantitative des effets territoriaux des autoroutes est complexe.

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

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

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

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



Source : Egis France

Aménagement du territoire

L'A85 s'inscrit dans un territoire situé entre la zone d'influence parisienne et le littoral atlantique, deux territoires dynamiques. Les grandes agglomérations de l'aire d'étude, pourtant toutes deux localisées à proximité de l'axe structurant ancien de la région qu'est la Loire, vont donc subir des attractions différentes :

- Tours, faisant partie de la zone d'influence parisienne, bénéficie du dynamisme francilien,
- Angers, déjà plus éloignée de la capitale et proche de Nantes, est attirée par le littoral atlantique.

La mise en service de l'A85 Angers-Druey a entraîné une réduction des temps de parcours et amélioré l'accessibilité du Val de Loire.

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

Pour Angers, la mise en service de l'A85 est une porte ouverte sur la vallée du Rhône et le sud de la France, et ce d'autant plus que la qualité de l'accessibilité routière constitue un important facteur d'attractivité, aussi bien pour les activités économiques que pour le tourisme.

A proximité du tracé de l'A85, la population est fortement concentrée dans les principales unités urbaines : Angers (216 000 habitants), Tours (345 000 habitants) et dans une moindre mesure Saumur (30 000 habitants), dessinant un axe de fortes densités démographiques correspondant au Val de Loire et aux tracés de la ligne de chemin de fer et des RD347 et RD952.

Conformément aux effets attendus dans le dossier DUP, l'aménagement de l'autoroute A85 Angers-Druey a été de nature à développer l'urbanisation.

Les territoires proches de diffuseurs autoroutiers de l'A85 ont enregistré une croissance démographique marquée (ouest de Tours, secteur du carrefour autoroutier A11/A85, Beaufort-en-Vallée, Longué-Jumelles, nord de Saumur). La croissance démographique ainsi que la pression foncière et immobilière enregistrées s'expliquent avant tout par le processus d'étalement urbain notamment en périphérie de Tours. La mise en service de l'A85 a entraîné une **augmentation de la pression foncière sur les terres agricoles** notamment à l'ouest de Tours.

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

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

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

Saumur a observé, depuis la mise en service de la section Angers-Druey de l'A85, **une intensification de ses relations avec Tours et Angers**. L'enjeu pour Saumur est de trouver son rôle dans l'organisation du territoire, de constituer une polarité intermédiaire au sein du Val de Loire entre les agglomérations angevine et tourangelle.

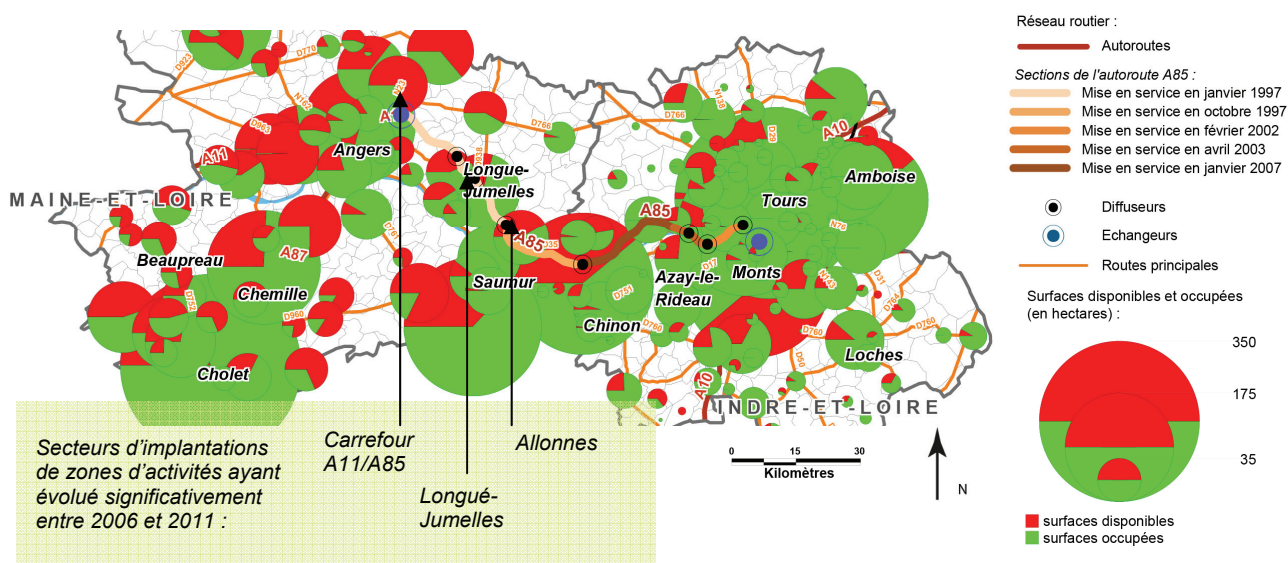
Economie locale et tissu d'entreprises

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

La mise en service de l'A85 Angers-Druey a eu des effets en termes d'implantation de zones d'activités, essentiellement au sein de l'espace situé entre les agglomérations d'Angers et Tours : création de nouvelles zones (secteur du carrefour A11/A85, Beaufort-en-Vallée, Longué-Jumelles, Saumur), installation de la plateforme logistique Système U sur la zone de Savigny-en-Véron, gains d'accessibilité de la zone d'activités d'Esves-sur-Indre.



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



Sources : Observatoire Economique des Territoires de Touraine, Comité d'Expansion économique 49

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

Le Bilan LOTI a permis de détailler les effets de l'A85 sur le tissu de zones d'activités et sur le tissu d'entreprises.



Il reste que si les élus ont anticipé la mise en service de l'A85 par la création de zones d'activités, **l'autoroute n'a pas constitué un facteur important de relocalisation ou de création d'établissements à proximité du tracé.**

La mise en service de l'A85 Angers-Drue a eu de réels effets sur le tissu d'entreprises, d'une part sur leur activité (amélioration de l'image, amélioration de l'accessibilité, ouverture des aires de marché), d'autre part sur leurs pratiques de transports (organisation facilitée des flux de transport des entreprises, gains de temps de parcours importants, fiabilité des temps de parcours, amélioration de la sûreté des trajets et du confort pour les chauffeurs). Les témoignages de Soviba (au carrefour A11/A85), des transports Brunet et Rosette sur Saumur, ou encore d'ATM et Faliénor l'illustrent.

Le dossier DUP était resté sommaire sur le thème du développement économique général.

L'étalement dans le temps des mises en service de l'A85, la mise en service récente de l'ensemble du linéaire ainsi que la crise économique qui sévit depuis 2008 ont constitué une contrainte au développement économique, notamment à la commercialisation des zones d'activités et à l'implantation d'entreprises. C'est particulièrement net dans le secteur de Saumur. Les implantations d'entreprises constatées n'ont pas été à la hauteur des attentes du dossier DUP.

La mise en service de l'A85 Angers-Drue a eu **quelques effets, conformes à la DUP, sur le commerce de grande distribution des principaux pôles** : extension de l'aire de chalandise angevine, amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité des installations commerciales de l'agglomération tourangelle.

Alors que le dossier DUP prévoyait des effets défavorables de l'A85 sur le commerce de détail, **l'autoroute n'a pas entraîné, d'après les acteurs du territoire sollicités, de diminution du nombre de commerces le long de la RD976 parallèle à l'autoroute.**

Les effets de l'A85 sur les industries agro-alimentaires comme sur les coopératives et les grossistes de la filière agricole ou viticole apparaissent favorables.

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

Ces effets constatés sont là encore conformes au dossier DUP.

Tourisme

L'axe dessiné par l'A85 Angers-Druey contribue à l'amélioration de l'accessibilité 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 du Val de Loire.

L'A85 Angers-Druey contribue au **développement de l'accessibilité et de l'attractivité touristique du territoire**. En ce sens les effets constatés sont conformes au dossier DUP.

Comme attendu dans le dossier DUP, l'A85 joue un rôle d'information. Les visuels en bordure d'autoroute constituent des arguments de communication touristique. De façon générale, l'A85 a contribué au **changement d'image des territoires traversés**.

L'A85 se présente comme un vecteur de développement de l'activité touristique en particulier pour le Maine-et-Loire où la clientèle vient plus facilement sur Angers, Saumur et le Val de Loire.



L'A85 a permis **l'augmentation de la fréquentation de certains sites et hébergements touristiques**. De nouvelles pratiques touristiques apparaissent comme le développement d'un tourisme de proximité ou encore l'étalement de la saison touristique.

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



En Maine-et-Loire les effets constatés sont plus importants que les effets attendus, notamment en termes de fréquentation touristique.

L'amélioration de l'accessibilité des territoires desservis par **l'axe A85 Angers-Tours a favorisé la fréquentation de certains sites touristiques** (Cadre Noir à Saumur, Zoo de Doué-la-Fontaine, etc.). Les données de trafic ont aussi montré un **report de trafic des axes historiques du Val de Loire vers l'autoroute**, favorable à la qualité des déplacements à vocation touristique.

En Indre-et-Loire, les effets ont été moins marqués que dans le Maine-et-Loire ; aussi sont-ils moindres que ceux attendus dans le dossier DUP en termes de fréquentation touristique en particulier pour l'agglomération de Tours.

Les secteurs de Saumur et de Bourgueil jouissent d'une renommée importante pour leurs vins. **L'A85 a permis une augmentation du nombre de visiteurs en matière de tourisme viticole** dans le Val de Loire (Saumurois notamment). Quelques projets de développement se sont mis en place, s'appuyant sur la desserte autoroutière comme argument de promotion de l'activité touristique.

Déplacements

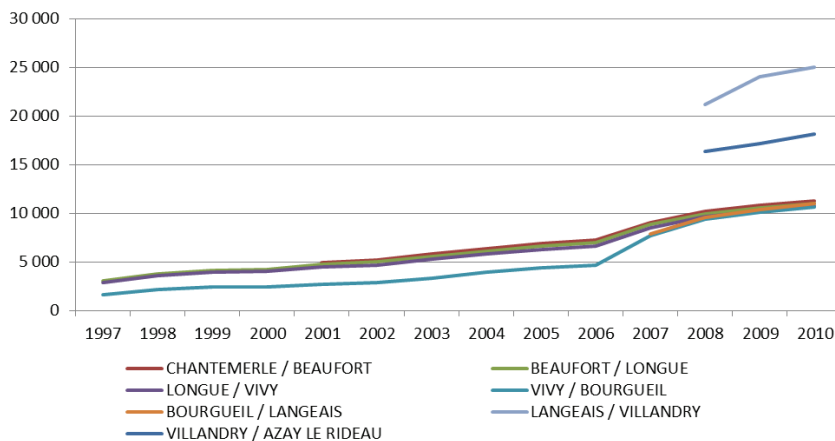
Les trafics observés trois ans après la mise en service complète de l'A85 entre Angers et Druey oscillent **entre 10 700 et 25 100 véhicules par jour** (TMJA). Les deux sections les plus à l'est, hors péage (Villandry / Azay-le-Rideau et Langeais / Villandry) captent les trafics les plus importants (respectivement 18 100 et 25 100 véh./jour).

L'analyse des trafics montre que **le trafic de l'autoroute est essentiellement reporté depuis la RD347** (entre 2 350 et 4 900 véhicules par jour selon

les sections) **et la RD952** (entre 4 300 et 5 000 véhicules par jour).

Les trafics de l'A85 Angers-Druey ont connu une évolution à chaque ouverture d'un nouveau tronçon. Toutefois, **les croissances les plus fortes des trafics sont observées à partir de la mise en service complète** de l'axe Angers-Druey, en janvier 2007.

Evolution des trafics tous véhicules de l'A85 Angers-Drueye (période 1997-2010)



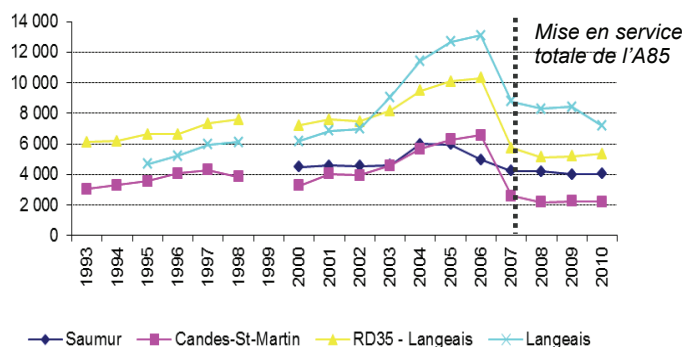
Source : Cofiroute

La mise en service de l'autoroute A85 Angers-Drueye a eu un impact sur le réseau routier proche, particulièrement sur la RD952 où les trafics sont en forte baisse dès 2007, lors de la mise en service complète de l'A85. Entre 2008 et 2010, les taux moyens annuels d'évolution des trafics évoluent entre -1,6% et -6,5% selon les sections.

La mise en service a également entraîné une diminution du trafic sur la RD766 de l'ordre de 300 véhicules par jour.

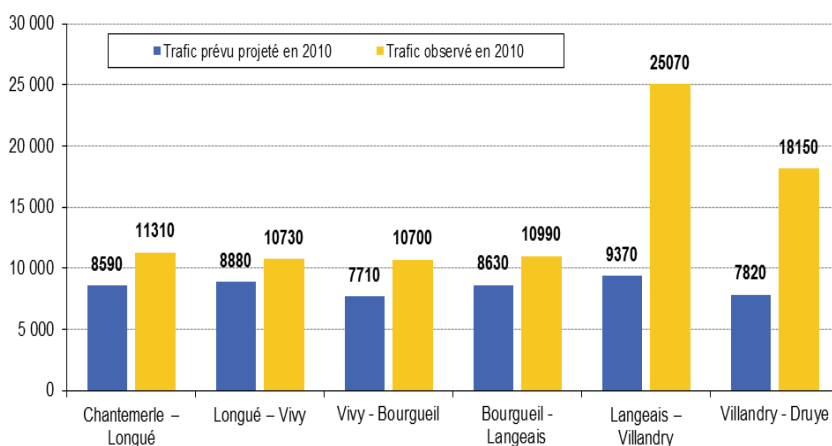
En revanche, l'absence de certaines données pour la RD347 ne permet pas de mettre en évidence l'impact de l'A85.

Exemple de l'évolution des trafics tous véhicules de la RD952 (période 1993-2010)



Source : Conseils Généraux

Comparaison entre les trafics tous véhicules de la DUP et les trafics observés



Source : Cofiroute, DUP

Trois ans après la mise en service complète de l'autoroute, les trafics observés sur l'A85 Angers-Drueye sont supérieurs aux prévisions de trafics de la DUP, particulièrement sur la section de Langeais à Drueye.

Les écarts constatés proviennent essentiellement des hypothèses prises dans le modèle prévisionnel de trafic lors de la DUP (sous-évaluation de la croissance du trafic, difficultés d'évaluation du trafic induit et du report des trafics longue distance).

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

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

Le gain de temps pour les usagers de l'A85 circulant entre Angers et Tours est de l'ordre de 30 minutes par rapport à la situation qui aurait prévalu en l'absence de l'aménagement (64 min. via l'A85 au lieu de 97 min. par le réseau départemental).

Les temps de parcours observés sont proches de ceux prévus dans la DUP sur la plupart des relations étudiées.

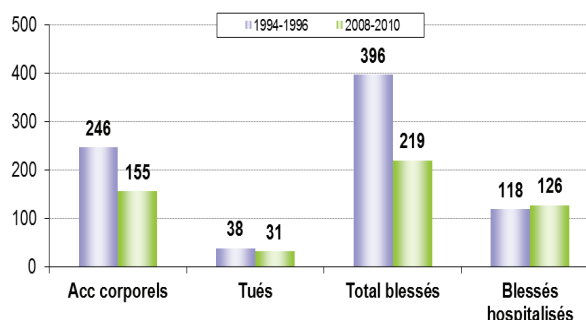
En matière d'accidentologie, l'indice de gravité des accidents sur l'A85 est proche de celui constaté sur le réseau autoroutier national.

Pour les indicateurs majeurs, les écarts relatifs ont été plus importants que ceux prévus dans la DUP : Accidents corporels : -37% (contre -9% prévus dans la DUP).

L'indicateur « Blessés hospitalisés » augmente de 7%, mais le changement de définition en 2005 ne permet pas de comparer ces chiffres (sur la période 1994-1996, le nombre de blessés hospitalisés est sous-estimé).

L'A85 a eu **un impact positif sur l'accidentologie** sur le corridor considéré (particulièrement sur la RD347) 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 A85 et le réseau adjacent sur deux périodes (1994-1996 et 2008 et 2010)



Source : DUP, Cofiroute, Conseils Généraux 37 et 49

Economie de l'opération

Le coût constaté de construction de l'autoroute A85, section Angers-Langeais, s'élève à 651 M€ TTC (valeur euros 2002).

Le coût de construction constaté est inférieur de 1,8% au coût l'avenant n°11 du contrat de concession (section Angers-Langeais) 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 supérieur aux prévisions (13,5% contre 11,8% dans la DUP). Ce TRI étant également supérieur au taux d'actualisation en vigueur lors de l'élaboration du dossier DUP, le projet est rentable pour la collectivité.

Conclusion

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

En matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de tourisme, les effets de la mise en service de l'A85 Angers-Druey 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 Angers-Druey permet de confirmer l'atteinte des objectifs assignés à l'infrastructure au stade de la DUP.**