

**Autoroute A5
Melun (Francilienne) / Troyes
Bilan LOTI : note d'information**



Avril 2009

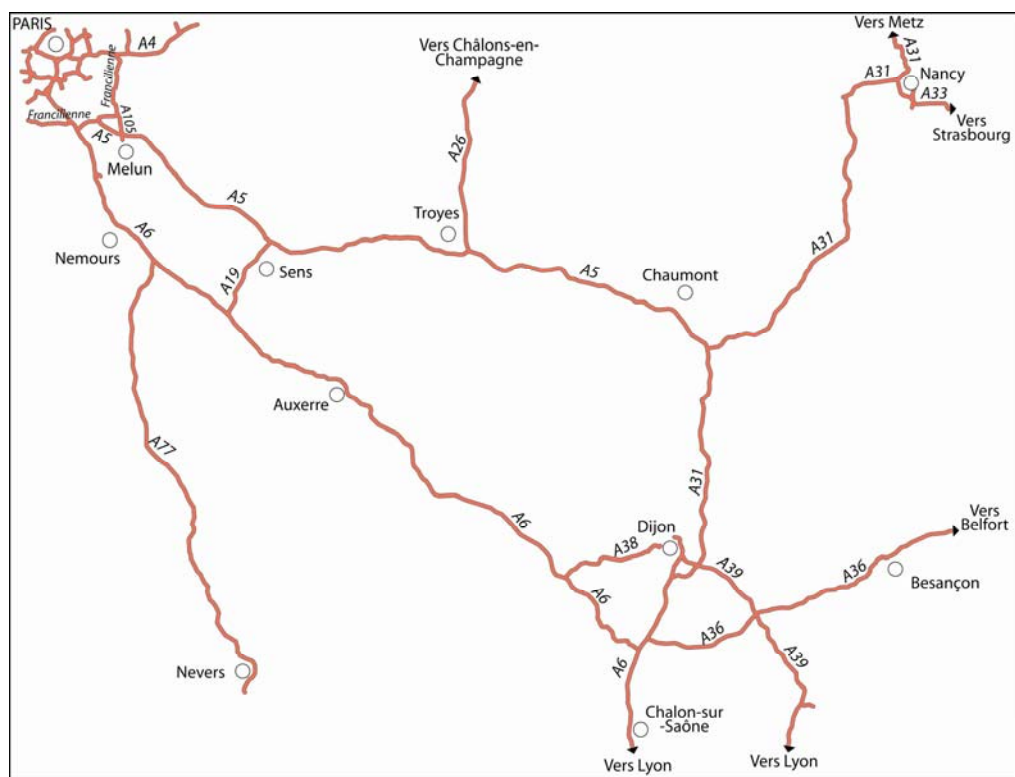
A - CONTEXTE

A.1 L'autoroute A5, ...

Comme l'autoroute A6, qu'elle double globalement dans sa partie nord, l'autoroute A5 est concédée à la société APRR.

A son extrémité nord-ouest, l'autoroute A5 se raccorde à la Francilienne au droit de Melun, et par là même au réseau de voies rapides de la région parisienne, par l'intermédiaire de ses deux branches A5 (ex-A5a) et A105 (ex-A5b) qui sont libres de péage. A l'est, l'autoroute A5 rejoint l'autoroute A31 à hauteur de Langres, au sud de Chaumont.

La section Francilienne (RN104) – Troyes (diffuseur de Saint-Thibault), longue de 150 km, a fait l'objet de trois mises en service successives (22 octobre 1993, 24 novembre 1994 et 20 juin 1995). L'opération de construction comprenait également la section A5 – RN6 (Saint-Denis-lès-Sens) de l'autoroute A19 en direction de Courtenay.



A.2 ... la LOTI et son Bilan.

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

La circulaire sur les grands projets du Ministère de l'équipement du 15 décembre 1992 a élargi la pratique du bilan au domaine de l'environnement.

A ce titre, APRR a fait réaliser les bilans socio-économique et environnemental de l'autoroute A5 Francilienne – Troyes et de l'antenne de Sens (A19).

La section plus ancienne de l'autoroute A5, entre Troyes et-Langres, n'était pas visée par cette procédure.

B - L'AUTOROUTE A5 ET LES DÉPLACEMENTS

B.1 L'A5 décharge les routes parallèles et l'autoroute A6, ...

En 2007, le trafic de l'A5 est en moyenne de 11 000 véhicules par jour entre Troyes et Sens et de 17 000 véh/j entre Sens et Melun ; il varie ensuite entre 30 et 48 000 véh/j jusqu'à la Francilienne.

L'autoroute répond globalement aux objectifs fonctionnels qui lui étaient assignés dans les dossiers DUP, hormis pour l'effet du maillage A19+A5 qui est nettement plus réduit qu'envisagé.

Ainsi, l'A5 a bien joué le rôle prévu de report des trafics depuis les routes parallèles, particulièrement la RN19, la RN60 et la RN6 au nord de Melun. Mais, si les reports depuis l'autoroute A6 sont conformes aux prévisions pour les trafics à très longue distance, ils le sont très inférieurs pour les trafics susceptibles d'emprunter l'A19 puis l'A5 en entrée de région parisienne.

Pour cette raison, les trafics de l'autoroute A5 sont conformes aux prévisions au sud de Sens, mais entre Melun et Sens ils sont inférieurs d'un tiers aux estimations des dossiers DUP.

A5 entre Sens et Troyes, en 1999 : provenance du trafic (en véh./jour)

Provenance	Trafics
Reports d'A6	4 100
Reports de la RN60	2 850
Reports de la RN19 *	2 200
Autres	1 200
Total	10 350

* et de la RD442

B.2 ... elle réduit globalement les temps de parcours ...

L'autoroute réduit les temps de parcours, tant pour les automobilistes qui l'empruntent que pour ceux qui continuent de circuler sur les axes parallèles : les premiers gagnent plus d'une demi-heure entre Troyes et Melun ; les seconds, très nombreux, bénéficient d'une fluidité de circulation améliorée.

B.3 ... et elle améliore la sécurité routière.

L'A5 a nettement amélioré la sécurité routière dans le corridor : pour un automobiliste se reportant sur l'autoroute depuis les routes nationales parallèles, le risque d'être tué dans un accident est divisé par 4 environ et celui d'y être blessé gravement est divisé par près de 3.

C - L'ÉCONOMIE DE L'OPÉRATION

C.1 Des coûts de construction globalement maîtrisés, ...

L'écart entre le coût de construction total et les estimations des dossiers DUP est inférieur à 2%. En fait, pour la section de rase-campagne Melun-Troyes, le coût final est inférieur au coût prévisionnel ; tandis que pour la section Francilienne-Melun, il lui est supérieur, à la suite d'une forte évolution de l'environnement du projet entre sa conception et sa réalisation, et à d'importantes dispositions, non prévues, d'insertion au droit de la ville nouvelle de Melun-Sénart.

C.2 ... une rentabilité pour la collectivité confirmée ...

La rentabilité socio-économique pour la collectivité de l'opération qui avait justifié l'utilité publique de l'A5 est confirmée, malgré des trafics inférieurs aux prévisions. En effet, les avantages qu'apporte l'autoroute (gains de temps, sécurité, ...) sont supérieurs d'un tiers aux dépenses nécessaires à sa construction et à son exploitation. Il était donc justifié et souhaitable de réaliser l'A5 entre Melun et Troyes.

C.3 ... et un financement rendu possible par la pratique de l'adossement

Comme prévu, les recettes pour APRR générées par le péage de l'A5 couvrent les charges d'entretien et d'exploitation, mais ne permettent pas de rembourser le coût de la construction. Son financement sans recours à des ressources publiques a été rendu possible par la pratique de l'adossement (par exemple, via la contribution des recettes de péage d'autres autoroutes du réseau APRR, comme l'A6).

D - L'A5 ET LES TERRITOIRES

D.1 Les effets du chantier et de l'exploitation, ...

L'A5 : une PME locale	Un chantier qui a stimulé l'activité et l'emploi
<p>Au-delà de la phase temporaire de construction, l'autoroute a créé localement environ 300 emplois permanents (APRR, services sur les aires, gendarmerie).</p> <p>Pour l'entretien courant, APRR fait appel à des entreprises régionales.</p> <p>Et elle verse des impôts et taxes aux collectivités territoriales.</p>	<p>Sur près de quatre années, le chantier a mobilisé en moyenne 3 500 postes de travail.</p> <p>Une partie de ces emplois étaient occupés par de la main d'œuvre régionale.</p> <p>S'y ajoutent ceux qui ont été mobilisés localement chez les fournisseurs, les restaurateurs et les hôteliers, etc...</p>

D.2 ... et les avantages de la meilleure accessibilité des territoires

Le tissu socio-économique local de la zone desservie (en Seine-et-Marne, dans l'Yonne et dans l'Aube) a bénéficié de l'amélioration de l'accessibilité permise par l'autoroute. Ces effets sont plus marqués à proximité des échangeurs et sur l'agglomération de Troyes :

- croissance plus soutenue du nombre des entreprises ;
- baisse du taux de chômage, alors qu'il était en hausse dans les zones plus éloignées des échangeurs ;
- croissance des clients extérieurs à la région visitant les magasins d'usines pour lesquels l'agglomération troyenne a été le précurseur en France.



Magasin d'usine à Troyes

Château de Vaux-le-Vicomte

En matière de tourisme, des panneaux d'animation ont été implantés sur la section courante de l'A5 et contribuent à la sensibilisation aux richesses locales, naturelles et patrimoniales de la région traversée.

Par ailleurs, les aires de service de Villeneuve l'Archevêque situées en limite des départements de l'Yonne et de l'Aube offrent une possibilité de promouvoir auprès des automobilistes le tourisme local et les produits régionaux.

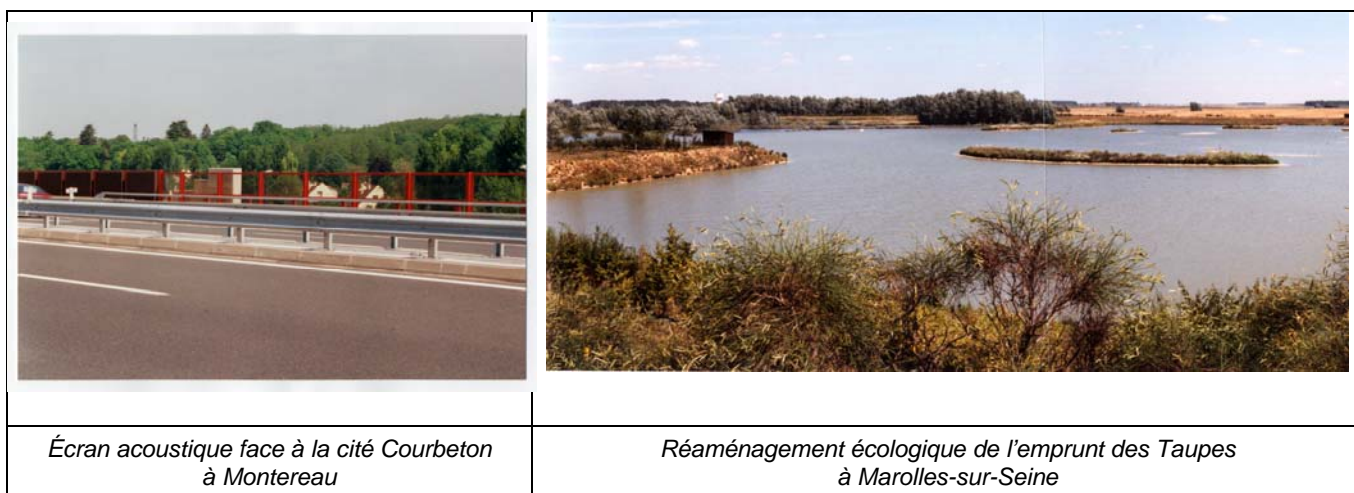
E - UNE AUTOROUTE INTÉGRÉE DANS SON ENVIRONNEMENT

E.1 Une préoccupation constante dans la conduite du projet ...

Les études d'impact, qui identifient les enjeux environnementaux de l'A5, ont été soumises à enquêtes publiques en 1988 et 1990. Les enseignements des enquêtes et les résultats de la concertation avec les associations et les acteurs locaux ont permis de compléter l'état des dispositions à prendre pour assurer la meilleure insertion possible de l'autoroute dans son environnement naturel et humain.

De la conception détaillée du projet jusqu'à la mise en service de l'A5 et, lorsque nécessaire, ultérieurement, le respect de ces dispositions a représenté une préoccupation permanente de la société concessionnaire. Plusieurs facettes de l'approche développée par APRR méritent d'être mises en exergue :

- une démarche visant à traiter de façon exhaustive l'ensemble des problèmes d'environnement rencontrés au fur et à mesure de l'avancement du projet ;
- un effort constant d'implication des multiples acteurs locaux concernés, tout particulièrement lors du chantier ;
- le suivi environnemental externe du chantier, qui permet de mieux intégrer les préoccupations d'environnement dans la gestion quotidienne des travaux.



E.2 ... pour une intégration remarquable de l'ouvrage

Quelques années après sa mise en service, l'A5 est intégrée dans son environnement tant sous l'angle de l'insertion paysagère et du respect des lieux d'habitat, que de la protection des cours d'eau, des zones humides et des eaux souterraines, que de la préservation de la faune et de la flore, que de la reconversion des carrières.

Quatre aspects sont emblématiques des mesures mises en œuvre par le maître d'ouvrage :

- l'insertion de l'A5 dans le paysage, avec la recherche continue d'un tracé discret, rasant sur le plateau de la Brie et épousant les reliefs de la Champagne Crayeuse, et le soin apporté à la localisation et au traitement paysager des aires de service et de repos ;
- une précaution toute particulière de préservation des milieux naturels, comme les vallons marécageux de l'Alain et du Bétrot ;
- une protection renforcée des eaux souterraines dans les nombreuses zones de captage, notamment celle de la haute vallée de la Vanne ;
- les réaménagements des carrières, en particulier le traitement écologique de l'ancienne carrière des Taupes à Marolles-sur-Seine, avec la création d'un plan d'eau dédié aux oiseaux qui constitue une réussite au plan ornithologique.

Pour assurer la pérennité sur le moyen et le long terme de l'insertion de l'A5 dans son environnement, des opérations de suivi et d'entretien se poursuivent pour vérifier l'efficacité des différents dispositifs mis en place et le cas échéant, corriger les éventuels dysfonctionnements qui seraient observés.

Maîtrise d'ouvrage – Conduite d'opération



GRUPE AUTOROUTES PARIS-RHIN-RHONE
DIRECTION DES GRANDS INVESTISSEMENTS
ET DE LA CONSTRUCTION
42, boulevard Eugène Deruelle
F-69432 LYON PART-DIEU CEDEX
www.aprr.fr

Assistance à maîtrise d'ouvrage



A7 CONSEIL
2, rue des Bergers
F-75015 PARIS

Bureau d'étude



CETE DE L'EST
1, boulevard Solidarité
Metz Technopôle – BP 85230
F-57076 METZ CEDEX 3
www.cete-est.equipement.gouv.fr