

**Autoroute A77  
Dordives / Cosne-sur-Loire  
Bilan LOTI : note d'information**



Décembre 2008

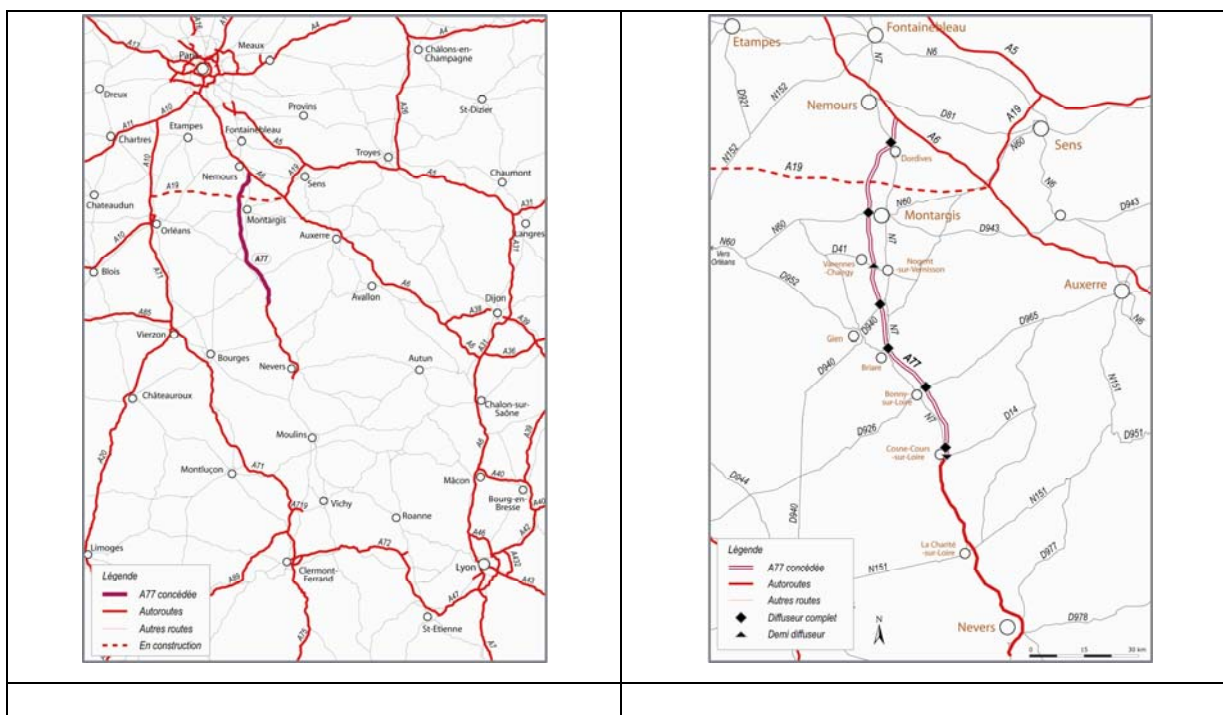
## A - CONTEXTE

### A.1 L'autoroute A77, ...

A son extrémité nord, l'autoroute A77 se débranche de l'autoroute A6 à hauteur de Dordives, et se termine aujourd'hui (2008) au sud de Nevers.

Le tronçon Dordives – Cosne-sur-Loire, d'une longueur de 95 km, dont 4 km en Seine-et-Marne, 74 km dans le Loiret et 17 km dans la Nièvre, est concédé à la société APRR. Cette autoroute qui est parallèle à la RN7 a été mise en service en novembre 1999 pour sa section nord et en juin 2000 pour sa section sud. Six diffuseurs et deux demi-diffuseurs permettent de relier l'autoroute au réseau routier existant.

L'autoroute se poursuit ensuite jusqu'à Nevers où elle est prolongée par la RN7. La section non concédée, entre Cosne-sur-Loire et Nevers, n'est pas visée par le présent dossier.



### 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 A77 Dordives – Cosne-sur-Loire.

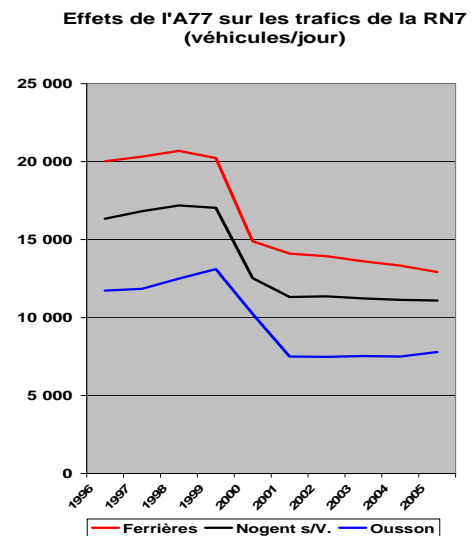
### A.3 ... et l'Observatoire de la Nièvre.

APRR a également participé au pilotage et au financement d'un Observatoire économique de la Nièvre pour évaluer les effets économiques de l'autoroute A77, sections non concédées (sous maîtrise d'ouvrage Direction Départementale de l'Équipement) et sections concédées confondues.

## B - L'AUTOROUTE A77 ET LES DEPLACEMENTS

### B.1 L'A77 a fortement délesté la RN7, ...

Sur le plan des fonctionnalités, l'autoroute A77 concédée répond globalement aux objectifs qui lui étaient assignés dans le dossier DUP. Ainsi, entre Dordives et Cosne-sur-Loire, elle a permis de décharger la RN7 d'environ la moitié de son trafic, correspondant majoritairement à des trafics de transit. Pour ces derniers flux, l'itinéraire constitué de l'A77 prolongée par la RN7 s'avère cependant moins attractif que prévu par rapport aux itinéraires autoroutiers concurrents (A6 et, surtout, A71+A75), car pour l'instant l'aménagement à caractéristiques autoroutières n'a pas été poursuivi au sud de Nevers. Pour cette raison essentiellement, les trafics de l'A77 sont finalement inférieurs d'un tiers aux prévisions les plus basses.



### B.2 ... elle réduit significativement les temps de parcours, ...

L'autoroute a réduit les temps de parcours et elle a amélioré la fiabilité du temps de déplacement, tant pour les automobilistes empruntant A77 que pour ceux qui sont restés sur la RN7 : les premiers gagnent environ une demi-heure entre Dordives et Cosne-sur-Loire.

### B.3 ... et elle a considérablement amélioré la sécurité routière.

L'A77 a fortement amélioré la sécurité routière dans le corridor : pour un automobiliste se reportant sur A77 depuis la RN7, le risque d'être tué dans un accident est divisé par six et celui d'y être blessé gravement l'est par quatre.

## C - L'ECONOMIE DE L'OPERATION

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

Le coût de construction est inférieur de 4% au coût d'objectif qui avait été fixé par l'État lors de l'engagement des travaux. Il est cependant plus élevé que le montant prévisionnel affiché dans le dossier DUP, car les caractéristiques du projet et les contraintes réglementaires (insertion environnementale, etc...) avaient évolué entre temps.

### 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'A77 est confirmée, malgré des trafics inférieurs aux prévisions et un coût de construction plus élevé. En effet, les avantages qu'apporte l'autoroute (gains de temps, sécurité) sont supérieurs d'environ 15% aux dépenses nécessaires à sa construction et à son exploitation. Il était donc justifié et souhaitable de réaliser l'A77.

### 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'A77 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 A6). Cette pratique, qui ne permettait pas d'identifier le financement spécifique nécessaire et de juger de la rentabilité d'une opération en elle-même, a été depuis supprimée.

## D - L'A77 ET LES TERRITOIRES

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

<b>L'A77 : une PME locale</b>	<b>Un chantier qui a stimulé localement l'activité et l'emploi</b>
Au-delà de la phase temporaire de construction, l'autoroute a créé localement plus d'une centaine d'emplois permanents (APRR, services sur aire, gendarmerie). Pour l'entretien courant, APRR fait appel à des entreprises régionales. Et elle verse des impôts et taxes aux collectivités territoriales (environ 1,3 M€ par an).	Un quart des emplois mobilisés sur site par le chantier étaient occupés par de la main d'œuvre locale. S'y ajoutent les emplois mobilisés localement chez les fournisseurs, les restaurateurs et les hôteliers, etc...  Près de 60 M€ de commandes ont été passés à des entreprises régionales, pour les trois quarts à des sociétés du Loiret et pour un quart à des sociétés de Seine-et-Marne.

### D.2 ... et les effets de la meilleure accessibilité des territoires.

L'autoroute améliore les conditions de vie des riverains de la RN7 : dans la traversée des bourgs, la baisse de la circulation a amélioré la sécurité et a suscité des opérations d'aménagement urbain.

Si l'A77 a pu contribuer, avec d'autres facteurs structurels, à la baisse d'activité, voire à la disparition de certaines activités commerciales situées le long de la RN7 (restauration, stations-services, ...), le tissu socio-économique local a surtout bénéficié de l'amélioration de l'accessibilité permise par l'autoroute. Ces effets sont croissants quand on se déplace vers le sud de l'axe :

- création, extension ou accélération du rythme de commercialisation de plusieurs zones d'activités ;
- pérennisation de l'ancrage local et modernisation des entreprises existantes, même si l'on n'enregistre pas d'implantation majeure d'entreprises extérieures ;
- développement des excursions touristiques (visite sur une journée), en particulier depuis la région parisienne et dynamisation du marché des résidences secondaires.

Il est probable que l'A77 ait joué un rôle dans le processus de croissance des prix de l'immobilier dans les communes proches des diffuseurs (Gien, Briare, La Puisaye, Cosne-sur-Loire), ainsi que le long de la section non concédée, entre Cosne et Nevers.

On notera qu'en matière d'effets sur les territoires (implantation d'entreprises, emploi, immobilier) la zone de Cosne-sur-Loire semble avoir particulièrement bénéficié de l'autoroute : cela pourrait être dû à sa situation singulière de charnière entre la section concédée, qui a fortement amélioré l'accessibilité vers la région parisienne et le nord, et la section non concédée qui permet un accès de qualité à l'agglomération nivernaise.



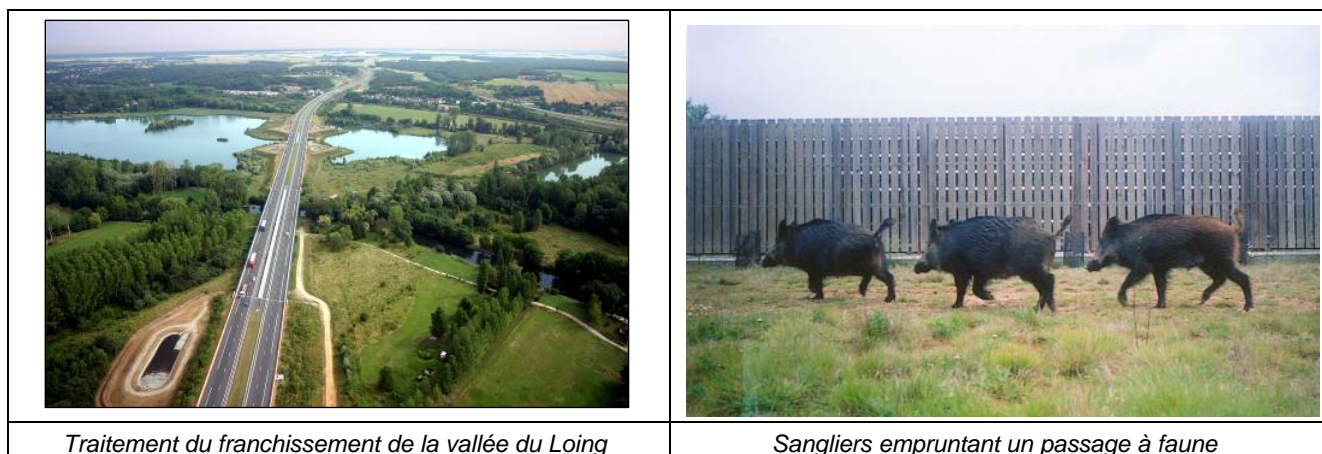
## E - UNE AUTOROUTE INTÉGRÉE DANS SON ENVIRONNEMENT

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

L'étude d'impact, qui identifie les enjeux environnementaux de l'A77, a été soumise à enquête publique en 1993. Les enseignements de l'enquête et les résultats de la concertation avec les associations et les acteurs locaux ont ensuite été formalisés dans le dossier des engagements de l'État : ce dossier fixe les 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'A77 et, lorsque nécessaire, ultérieurement, le respect de ces engagements 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 ;
- l'application de la politique du 1% paysage, outil partenarial de valorisation du territoire traversé par l'autoroute.



### E.2 ... pour une intégration remarquable de l'Autoroute de l'Arbre.

Cinq ans après sa mise en service, l'A77 est remarquablement intégrée dans son environnement tant sur le plan de l'acoustique que de la protection des cours d'eau, des autres zones humides et des eaux souterraines, de la préservation de la faune et de la flore, de l'insertion paysagère, de la reconversion des carrières, ... Globalement les engagements de l'État ont été tenus, même si en phase de chantier certains incidents mineurs n'ont pu être évités.

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

- le rétablissement des déplacements de la grande faune est assuré par une dizaine de passages dédiés, qui sont fréquemment utilisés par les cerfs, les chevreuils, les sangliers, ... ;
- le traitement architectural et paysager des franchissements majeurs : vallée du Loing, canal d'Orléans et canal de Briare ;
- le jalonnement de l'itinéraire par les plantations d'arbres remarquables qui, avec l'Aire du Jardin de l'Arbre, constitue un véritable fil vert que l'automobiliste est invité à suivre.

Pour assurer la pérennité sur le moyen et le long terme de l'insertion de l'A77 dans son environnement, des opérations de suivi, d'entretien et de maintenance se poursuivront pour vérifier l'efficacité des différents dispositifs mis en place et corriger, le cas échéant, les éventuels dysfonctionnements qui seraient constatés.

## 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](http://www.aprr.fr)

## Assistance à maîtrise d'ouvrage



A7 CONSEIL  
2, rue des Bergers  
F-75015 PARIS

## Bureau d'étude (environnement)



EGIS ENVIRONNEMENT  
78, rue de la Villette  
F-69425 LYON CEDEX 03  
[www.groupegis.com](http://www.groupegis.com)

## Bureau d'étude (socio-économie / transport)



EGIS MOBILITÉ  
78, rue de la Villette  
F-69425 LYON CEDEX 03  
[www.isis-its.com](http://www.isis-its.com)