

N° 005173-01

juillet 2007

## **Avis du CGPC sur le bilan LOTI de l'autoroute A 837 Section Saintes - Rochefort**



**CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES**

**Rapport n° 005173-01**

**Avis du CGPC**  
**sur le bilan LOTI de l'autoroute A 837**  
**Section Saintes - Rochefort**

établi par

**Christian BERNHARD,**  
ingénieur général des ponts et chaussées

**Chantal LECOMTE,**  
inspectrice générale de l'équipement

**Destinataire**

Le Directeur général des routes

---

## note à l'attention de

ministère  
de l'Écologie  
du Développement  
et de  
l'Aménagement  
durables

Monsieur le Ministre d'Etat,  
Ministre de l'écologie, du développement  
et de l'aménagement durables

A l'attention de  
**Monsieur Patrice PARISÉ**,  
Directeur général des routes

Conseil général  
des Ponts  
et Chaussées  
Le Vice-Président

La Défense, le 20 Juillet 2007

**Rapport n°005173-01 : Avis du CGPC sur le bilan LOTI de l'autoroute A 837 - Section  
Saintes-Rochefort**

Par note du 7 mars 2007, vous m'avez demandé que le **bilan LOTI de l'autoroute A 837** Saintes-Rochefort, soit soumis à l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées selon les dispositions de l'article 9 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984.

Je vous prie de trouver ci-joint l'avis du CGPC sur ce bilan, en date du 9 juillet 2007, établi par **Mme Chantal LECOMTE**, inspectrice générale de l'équipement et **M. Christian BERNHARD**, ingénieur général des ponts et chaussées.

Les principales conclusions qui s'en dégagent sont les suivantes :

- Le bilan a fait l'objet d'un travail sérieux et très complet, tant pour ce qui relève du bilan socio-économique que du bilan environnemental.
- Le coût initial a été réévalué notablement après la DUP, le coût définitif de l'opération étant lui-même en dépassement très sensible de l'estimation après DUP.
- La réalité des trafics observés, par rapport aux prévisions révèle une sous-estimation importante sur la section gratuite, pour une raison de méconnaissance des phénomènes d'affectation de trafic en zone péri-urbaine, et une surestimation sur le corridor A837-RN137 probablement (et en partie) à cause de l'effet de réseau lié au changement de tracé de l'autoroute A83 (décidé après les études préliminaires de A837). Mais globalement les objectifs fixés ont été atteints, en particulier le délestage des PL de la nationale a bien joué et le bilan en terme de sécurité est largement positif.
- Le résultat en termes de *rentabilité socio-économique* ( 9,5% en rentabilité interne) est d'un niveau correct et montre que l'infrastructure présente une réelle utilité socio-économique.
- La *rentabilité financière*, recalculée approximativement, se situe aux environs de 2,5%, ce qui est évidemment faible pour un projet isolé, mais se situe dans les ordres de grandeur des projets financés par adossement.

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
télécopie :  
01 40 81 23 24  
courriel :  
Cgpc-sg  
@equipement.gouv.fr

.../...

Il suggère également quelques voies d'amélioration dans l'évaluation des projets :

- L'évaluation ex ante devrait systématiquement intégrer une « étude de risque » sur les possibilités de dépassement des coûts.
- l'évaluation des coûts autres que les coûts de construction devrait être beaucoup plus approfondie: les coûts d'entretien et de grosses réparations des chaussées notamment, devraient être étudiés ex ante, et expliqués ex post de façon beaucoup plus fine et argumentée en relation avec les dépenses de construction, et les coûts d'usage occasionnés par les travaux d'entretien.

*Signé*

**Claude MARTINAND**

**Liste de diffusion du rapport n°005173-01**

- le directeur du Cabinet du ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables	2 ex
- le directeur du Cabinet du secrétaire d'Etat aux transports	2 ex
- le secrétaire général du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables	2 ex
- le directeur général des routes	2 ex
- le directeur des affaires économiques et internationales	2 ex
- le directeur régional de l'équipement de Poitou-Charentes	2 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de sections du CGPC	7 ex
- la secrétaire de la 4ème section du CGPC	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT n°6	1 ex
- Mme LECOMTE, MM. CHAPULUT, TAROUX, BERNHARD	4 ex
- archives CGPC	1 ex

# Autoroute A 837-Bilan LOTI

## Avis du CGPC

Par note du 7 mars 2007, la DGR a demandé, en application de l'article 14 de la LOTI, l'avis du CGPC sur le bilan ex-post de l'autoroute A 837 Saintes Rochefort, concédée à la société ASF.

Ce projet, d'une longueur de 36,5 km, a fait l'objet d'une décision ministérielle le 30 janvier 1991 approuvant l'APS. Il a fait l'objet d'un décret de DUP publié le 3 décembre 1992. Un document récapitulatif « mesures en faveur de l'environnement, les engagements de l'Etat » a été publié par le ministère de l'Équipement à la suite de la DUP et un comité de suivi des engagements de l'Etat mis en place par arrêté préfectoral du 8 novembre 1993. L'autoroute a été mise en service le 18 mars 1997.

Le bilan ex-post de l'opération a été réalisé par les sociétés "Ouest-infra" et "Sud-Ouest-infra" du groupe Egis (Bilan socio-économique-synthèse du bilan LOTI Saintes-Rochefort- comparaisons prévisions-réalisations, datés de décembre 2006) et, pour ce qui concerne le bilan environnemental, daté de mai 2005, par Cera environnement, Géoplus environnement et Géoscan ingénierie. Il a été transmis au Directeur Général des Routes par ASF le 29 décembre 2006.

Le bilan a fait l'objet d'un avis préliminaire du SETRA du 2 mars 2007. Par note du 2 avril 2007, le vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées a missionné conjointement Mme Chantal LECOMTE, inspectrice générale de l'Équipement (4ème section du CGPC), et M. Christian BERNHARD, ingénieur général des Ponts et Chaussées ( MIGT n° 6), pour préparer l' avis du CGPC sur ce bilan.

### **I- Principales caractéristiques de l'opération.**

L'autoroute A 837, située en totalité en Charente maritime, longue de 36,5 km est à 2x2 voies et comporte *deux sections*:

- la section Saintes-Rochefort Nord d'environ 33 km, *payante pour tout trafic*,
- la section Rochefort Nord-Rochefort Ouest (qui a repris le tracé prévu pour la déviation de Rochefort) d'environ 3 kms, *gratuite pour le trafic local*, se raccordant à l'ouest à la voie rapide Rochefort-La Rochelle.

Elle comporte *5 points d'échange*, la bifurcation avec A10, orientée vers le sud, et 4 situés au droit de l'agglomération de Rochefort: deux demi-diffuseurs à Tonnay Charente, deux diffuseurs à Rochefort. *Le péage* est perçu à la barrière pleine voie située légèrement à l'est de Tonnay Charente et au demi-échangeur de Tonnay tourné vers l'ouest.

Cette autoroute combine plusieurs objectifs:

- favoriser l'accès des communes et des activités de la façade atlantique, notamment Rochefort et le port de La Rochelle, grâce à son raccordement à l'ouest, à la section Rochefort La Rochelle de la RN137 à 2x2voies.
- dynamiser les régions et aménager le territoire
- assurer la fonction de contournement de Rochefort.

Le coût de construction a été de 1738 MF TTC (valeur mai 1992).

5 ans après sa mise en service, son trafic en moyenne journalière annuelle variait, selon les sections,

de 7 200 véh/jour (pour la section à péage) à 19 400 véh/jour (pour la section libre de péage).

## II- Le coût de l'opération

### *\* le coût de construction*

Évalué en valeur de mai 1992, le coût prévisionnel estimé dans la **DUP** était de **1133 MF. TTC**. Ce coût a été réévalué en juin 1994, à la demande de la société concessionnaire, par décision du directeur des routes à **1470 MF** ( base mai 1992), soit + **30%**, s'expliquant de la façon suivante:

Etudes et direction des travaux	+68MF (résultant de l'augmentation du coût total du projet)
Acquisitions foncières	+60MF (inflation du prix de l'acquisition, sous-estimation dans la DUP du nombre de propriétés bâties concernées et de l'emprise de l'infrastructure)
Dégagement des emprises	-21MF
Terrassements	+60MF (modifications imposées au concessionnaire au cours de la DUP et sous-estimation des remblais des zones de marais)
Ouvrages d'art (viaduc)	+95MF (allongement de 360 à 860 m du viaduc de Charente et élargissement de sa largeur roulable en application de la nouvelle circulaire ministérielle du 29 août 1991: il semble que le tracé retenu dans l'APS conduisait en fait, compte tenu des contraintes géologiques de sols compressibles, à une longueur nettement plus grande que celle estimée, d'où la sous évaluation du coût dans l'APS; compte tenu de la sensibilité du site, l'étude préliminaire d'ouvrage d'art non courant a fait l'objet à l'époque d'un examen approfondi entre la société concessionnaire et le ministère de l'équipement, donnant lieu à une décision d'approbation par le directeur des routes le 28 mars 1994, comportant un coût plus que doublé par rapport à celui prévu dans l'APS)
Assainissement	+21MF (augmentation du coût imposée par la densité du réseau hydrographique)
Chaussées	-7MF
Equipements et aires de services	+63MF (augmentation des coûts des glissières de sécurité, du réseau d'appels d'urgence et des gares de péage, transformation de l'aire de service unilatérale de Cabariot en une aire bilatérale)
Aménagements paysagers	-2MF

Ce montant réévalué a encore été dépassé par le coût de construction final, qui s'élevait à 1738MF(en valeur de mai 1992 incluant l'augmentation de TVA d'août 1995). A conditions de TVA identiques, ce coût final s'établit à **1722 MF** ( en valeur de mai 1992), soit un dépassement de **17,14%** par rapport à la DM modifiée, et de **52,38%** par rapport à la DUP.

Ce nouveau dépassement est dû, selon les explications données par le concessionnaire, à :

*Des modifications du programme:* modification de l'échangeur de Rochefort-Ouest)- réalisation de zones thématiques sur les aires de repos *ce qui représente 30% du surcoût. On peut toutefois observer, relativement à ce dernier point, que le dossier de DUP était très peu précis, se contentant d'indiquer que 2 aires étaient envisagées et que leur localisation précise serait étudiée par la société concessionnaire...*

*Des travaux supplémentaires:* travaux de drainage particulier dans les déblais au nord de Tonnay-Charente- démolition et reconstruction de la RN 137 entre les PK 0,500 et 0,900 - mise en place de remblai allégé au droit des culées de deux ouvrages,représentant 30% du surcoût.

*Des contraintes extérieures,* conditions météorologiques défavorables, entrée en vigueur de la Loi sur l'eau, ayant conduit à des dispositions techniques plus coûteuses; aménagements complémentaires (voiries, pistes cyclables, signalisation, ...); autorisation de carrières n'ayant pu aboutir nécessitant l'ouverture d'un emprunt exploité dans des conditions particulièrement difficiles *représentant 40% du surcoût* .

Le coût kilométrique final de 40 MF HT/km (1992), soit 8,9M€ (€2005) peut être rapproché de la

fourchette de 3,8 à 6 M€ donnée dans une étude SETRA de 2005 relative au coût des autoroutes concédées en site peu contraint, ou 4,9 à 7,6M€ pour les sites à environnement contraignant. Ainsi, le coût kilométrique final apparaît en dépassement sensible du maximum de la fourchette relative aux autoroutes concédées en site à environnement contraignant.

### ***\*le coût d'exploitation***

Le coût d'exploitation prévisionnel indiqué dans le dossier de DUP s'élevait à 400 000 F /km/an (valeur 1985), dont 370 000 d'exploitation et d'entretien courants et 30 000 de grosses réparations. Cette évaluation était conforme à l'instruction de mars 1986 (DR/SETRA)

Les valeurs réelles constatées en 1998/99 par le concessionnaire sont de 377 000F TTC en valeur 1985 pour l'entretien et l'exploitation courants (donc comparable à la valeur annoncée si l'on effectue la correction de TVA) tandis que le montant des grosses réparations s'établirait à 60 000€ HT/km (en valeur de l'année 2000), soit 299 000F/km (en valeur de l'année 1985) donc 10 fois supérieur à la valeur annoncée. Ce montant peut par ailleurs être rapproché du niveau moyen constaté dans les SEMCA en 2005 lequel s'établissait à 26 900€/km. De tels écarts ne peuvent s'expliquer que par référence à une stratégie du concessionnaire en matière de chaussée, s'appuyant notamment sur le concept de "chaussée progressive" selon lequel la structure de chaussée est progressivement établie en adéquation avec la montée du trafic lourd (permise notamment en cas d'autoroute à faible trafic ce qui est le cas de A837 au moins dans sa partie à péage). Ainsi, une véritable comparaison avec les chiffres avancés dans l'instruction DR/SETRA de mars 1986, nécessiterait probablement d'inclure en investissement initial des dépenses relevant, selon le concessionnaire, des grosses réparations, ce qui, évidemment, accentuerait encore le dépassement du coût d'investissement initial (ce point de vue est conforté par le fait que les coûts de chaussées ont été prévus en diminution de 7MF entre l'APS initial et la DM modifiée (voir ci-dessus).

Ainsi, une véritable comparaison prévision-réalisation du poste "chaussées" ne peut-elle être que globale en incluant de manière actualisée la totalité des dépenses d'investissement et d'entretien ultérieures, et même aussi, les coûts des perturbations apportées aux usagers pendant ces mêmes travaux d'entretien. Il serait souhaitable que ces éléments soient beaucoup plus développés dans les futurs bilans LOTI.

### **III- Les trafics**

A partir des éléments donnés dans le bilan, une comparaison a été faite, sur l'année 2000, entre les trafics constatés et les trafics prévus (par recalage en 2000 des trafics prévus en 1995 dans le dossier de DUP). Il apparaît notamment, outre le fait que la fréquentation de l'A837 est surtout due aux trafics en relation avec le sud-ouest (agglomération bordelaise), que l'augmentation de trafic globale de 1988 à 2000 sur le corridor a été surestimée (1,7 % constatés, 3,8% prévus) et que le dossier de DUP ne semble pas avoir prévu d'induction de trafic. La surestimation globale du trafic du corridor pourrait être en rapport (au moins en partie) avec le changement de tracé de l'autoroute A83 (confirmé après les études de A837) qui privilégie l'utilisation de A83 puis A10, au détriment de A837, par le trafic entre Nantes et Bordeaux.

Mais la comparaison fait aussi apparaître une situation *très contrastée selon les sections*:

-sur la section *A10-Tonnay Charente* (26 km), il y a concordance parfaite du réel avec le prévu, alors que sur la RN 137, le trafic subsistant est inférieur de 15 % aux prévisions, ce qui correspond bien à une surestimation globale du trafic du corridor.

-sur la section *Tonnay-Charente-Rochefort Nord* (7km), la surestimation du trafic a été de 45% (9250 veh/j au lieu de 16815) s'expliquant par le cumul de la surestimation globale déjà évoquée, et

d'une *mauvaise appréciation de l'affectation de trafic à partir de la RN 137, résultant elle-même, de la mauvaise connaissance que l'on avait, à l'époque des études, des phénomènes de répartition des trafics impliquant un itinéraire à péage, en zone péri-urbaine.* Subséquemment, sur la RN137, le trafic est supérieur de 28 % sur la section Tonnay Rochefort, qui conserve 18 000 veh/j au lieu de 14 000 prévus.

-sur la section *Rochefort Nord-Rochefort Ouest* (3 km) , on note une sous-estimation de 43% des trafics (17 600 véh/j contre 12330 prévus) résultant de l'attrait plus important que prévu de l'autoroute pour le trafic local, du fait de sa gratuité.

Enfin, il est intéressant de noter que , notamment grâce à l'interdiction de circulation des PL sur la RN137 dans certaines communes, l'autoroute joue bien son *rôle de délestage des PL*: la part PL sur A 837 est de 18% sur la section à péage (en 2002), le trafic PL ayant chuté de 65% sur la RN.

## **IV-Conditions de trafic et sécurité**

### **IV-1 Conditions de trafic**

Les gains de temps prévus dans le dossier de DUP ont effectivement été obtenus. La prévision portait sur un gain de 15 minutes de bout en bout, alors que des études réalisées par ASF en 2006 montrent un gain de 13mn30 en heure creuse et de 17mn10 en heure de pointe sur A837, tandis que le gain de temps induit sur la RN137 est de 6mn.

### **IV-2 Sécurité**

Le dossier de DUP donnait une estimation des gains en sécurité appuyée sur le constat que « *les autoroutes s'avèrent 3 à 4 fois moins dangereuses que les routes à 2 ou 3 voies* » et sur les éléments de prévision de trafics rappelés ci-dessus. Les écarts de cette prévision avec la réalité (surestimation du trafic du corridor, surestimation du report vers l'autoroute dans une section) expliquent sans doute la *surestimation du nombre d'accidents et de tués évités*: les prévisions étaient pour 1995 de 34 accidents, 3 tués et 16 blessés graves évités sur l'année, le constat en 2000 a été respectivement de 8, 2, et 7.

Pour autant, le bilan est positif, grâce aux bonnes performances de l'autoroute (A 837 est 10 fois plus sûre que la RN), ainsi que le montre la comparaison des indicateurs de sécurité avant et après la réalisation de l'autoroute,et avec les moyennes nationales:

Période	(PI)1994/1996	(PII)1998/2002			Variation PII/PI		Taux national 1998/2002	
		RN137	A837	Corridor	RN 137	Corridor	RN	Réseau concédé
Indicateur pour 10 <sup>8</sup> véh km	RN 137							
Taux d'accident corpo.	11,2	9,6	1,7	5,9	-14%	-47%	11,5	3,5
Taux de tués	2,64	2,49	0,19	1,4	-6%	-47%	1,91	0,47
Taux de blessés totaux	18,2	18,9	1,85	10,8	4%	-41%	18,0	5,6

## **V- Bilan des engagements environnementaux**

Un bilan environnemental complet a été réalisé, présentant une analyse détaillée thème par thème. Les conclusions font *globalement apparaître le respect des engagements pris, et des effets correctement maîtrisés de l'infrastructure sur l'environnement, avec des protocoles de suivi satisfaisants.* Les principaux points sont les suivants:

*\*Topographie-Géologie :*

Le seul problème subsistant est celui du tassements de zones compressibles encore en mouvement occasionnant l'inondation de certains canaux et rendant inopérants certains passages à petite faune. Il fait l'objet d'un suivi assuré avec le CETE de Bordeaux.

*\*Eau :*

Les suivis effectués montrent que les aménagements réalisés semblent remplir leur fonction de *préservation des eaux souterraines, comme des eaux superficielles*. Le bilan présenté fait toutefois ressortir qu'il conviendrait de conduire des analyses piézométriques qui n'avaient pas encore été faites et d'*assurer un suivi régulier* du fonctionnement de ces aménagements.

*\*Milieux naturels (faune, bois et vallées) :*

2 passages à grande faune ont été aménagés: si l'un donne satisfaction, l'autre paraît peu utilisé ce qui conduit à s'interroger sur sa localisation. Les 9 passages à petite faune donnent globalement satisfaction, sauf les passages spécifiques à loutres, souvent inondés, et pour lesquels des dispositions correctrices paraissent nécessaires.

Pour les milieux naturels sensibles des bois et vallées, le bilan ne fait pas apparaître d'effets néfastes de la construction de l'autoroute.

Dans l'ensemble les engagements de l'Etat sur le milieu naturel ont été respectés.

*\*Paysage , patrimoine culturel et touristique:*

Le paysage est un élément fort de l'A837 et le bilan intermédiaire avait déjà indiqué que les réalisations en la matière étaient remarquables. L'intégration paysagère de l'infrastructure est bonne dans l'ensemble, et les engagements de l'Etat respectés. Certains secteurs sont cités comme particulièrement réussis (traversée des carrières de Crazannes notamment); en revanche, le village d'Agonnay est impacté par la présence d'un pont métallique franchissant la Charente à proximité de l'église. Enfin, l'impact du franchissement du marais de Rochefort par l'infrastructure, même s'il est maîtrisé, reste important.

Ces résultats globalement satisfaisants auraient pu être améliorés et l'autoroute mieux mise en valeur, si la politique dite du «1%» paysage avait pu être mise en oeuvre. Le bilan fait malheureusement apparaître que tel n'a pas été le cas, sans qu'il soit réellement possible d'en analyser la raison. Le bilan fait apparaître un travail préparatoire important générateur d'espoirs de réalisations (notamment reconstitution de haies dans ce secteur sensible), et une mise en cause de l'Etat par les acteurs locaux dans l'échec de cette action.

Il faut néanmoins rappeler que la politique du 1% paysage supposait l'élaboration coordonnée par tous les acteurs d'un véritable programme, et son financement à 50% par les acteurs locaux. L'échec de la mise en oeuvre de cette politique est donc vraisemblablement dû à un manque de coordination et d'accord sur des projets partagés entre l'ensemble de ces acteurs, plus qu'à une défaillance de l'Etat ou de la société concessionnaire.

*\*Aménagements/urbanisme :*

Concernant les rétablissements de voiries et les raccordements, le bilan a de bons résultats (seul un boviduc a été supprimé sans qu'une solution de remplacement ait été trouvée).

Sur un plan général, il apparaît que l'obligation de mise en conformité des POS, crée un contexte favorable à la remise à niveau efficace des documents d'urbanisme dans la zone concernée par rapport aux autres secteurs du département.

*\*Bruit/nuisances sonores:*

Les suivis faits dans le cadre du bilan (analyses cartographiques, mesures du bruit, étude acoustique par modélisation) avaient fait apparaître des problèmes subsistant sur 2 sites. De nouvelles mesures de protection ont été mises en place en 2005/2006 (écran phonique ou protection de façade) pour y remédier. Le niveau de bruit sera à nouveau contrôlé après réalisation des aménagements.

## **VI- Effets socio-économiques**

Les effets socio-économiques ont été étudiés de façon complète, par analyses quantitatives et interviews d'acteurs. *Toutefois, la présentation très formelle des résultats rend malaisée la distinction des effets propres de l'autoroute, par rapport à la dynamique de développement propre au secteur.*

### ***Effets sur les systèmes de transport***

Il a été vu ci-dessus que l'autoroute est plutôt bien utilisée par les *transporteurs routiers*, pour des raisons tantôt économiques (gain de temps pour les messageries) que réglementaires (interdictions locales de trafic sur la RN).

Les effets sur les *autres modes* ressortent davantage des entretiens que des données quantifiées observées:

#### *Activité portuaire:*

Le dossier de DUP mettait en avant le développement des ports. L'activité du port de la Rochelle a augmenté de 30% entre 1995 et 2003, mais il n'est pas possible de déterminer le rôle de l'autoroute dans cette croissance qui paraît davantage relever de la conjoncture internationale. Les entretiens mettent toutefois en évidence le sentiment que la zone d'influence d'A837 « se trouve confortée par cette infrastructure » et que les meilleures conditions d'écoulement des produits de la mer renforcent la position compétitive du port de la Rochelle.

#### *Le transport ferroviaire:*

On ne peut que regretter l'absence d'informations de la part la SNCF pour documenter le bilan sur ce point. Il semble que l'accroissement du trafic du port de la Rochelle a permis des évolutions positives à la gare du port. Il n'en reste pas moins que pour des raisons de coût et de flexibilité, le mode routier est souvent préféré au fer, y compris pour le transport de matières dangereuses, et que l'autoroute a permis, certes, le *délestage de la plus grande part de ce trafic de matières dangereuses de la RN, mais pas en totalité*.

#### *Le transport aérien*

Sans accentuer la concurrence avec l'aéroport de Bordeaux, la mise en service d'A837 a accru la zone d'influence de l'aéroport de la Rochelle (essentiellement au sud) et semble avoir joué un rôle dans l'ouverture de nouvelles lignes (vols quotidiens sur Londres).

### ***Effets sur la démographie et l'immobilier***

Comme c'est souvent le cas, *les effets propres de l'autoroute sont difficiles à discerner* dans le développement global du secteur, du fait qu'A837 traverse une zone à évolution démographique dynamique. Sa zone d'influence directe semble toutefois connaître une croissance démographique plus forte que l'ensemble du département.

La croissance immobilière de la zone est forte, mais l'analyse des permis de construire ne fait pas apparaître d'accroissement global à partir de 1997, mais seulement un accroissement dans certains secteurs proches d'A837 à Saintes et Rochefort notamment, où l'autoroute a pu accentuer le phénomène de péri-urbanisation.

Il n'y a pas d'influence directe sur les résidences secondaires des zones très touristiques du département, dont la notoriété reste indépendante (île de Ré, etc...).

### ***Effets sur les activités économiques-entreprises, industrie agriculture -et l'emploi***

Les effets de l'A837 sur le *tissu industriel de la région*, dont l'évolution est positive, sont là encore *non quantifiables* même si les entretiens avec les élus font penser que la présence de l'autoroute a

joué un rôle pour certaines implantations. La présence d'A837 et d'un échangeur a constitué un argument de vente pour les zones d'activité nouvellement créées à proximité. Enfin, l'autoroute, selon le bilan, apparaît plus comme un « *élément de confort et de facilités que comme un critère déterminant de l'activité des entreprises* ».

Concernant par ailleurs les *commerces et services* en bordure de la RN, ils ont été moins affectés que cela n'était craint, tandis que l'amélioration du cadre de vie est citée comme élément positif.

Concernant *l'agriculture*, les effets du remembrement ne sont pas critiqués. En outre, l'autoroute a un effet positif sur le bon écoulement des produits de la mer et la position compétitive de la région en la matière.

Dans le département, les *actifs et l'emploi* sont fortement concentrés autour de l'A837, et dans les unités urbaines de Rochefort et la Rochelle. L'ouverture d'A837 a accompagné le dynamisme de l'activité et de l'emploi, en *facilitant les déplacements domicile travail, la politique tarifaire d'abonnements y contribuant*.

## **VII Rentabilité socio-économique et financière.**

### ***Rentabilité socio-économique***

Même si le calcul a posteriori fait apparaître des résultats inférieurs aux prévisions (écart dû aux surcoûts et aux surévaluations de trafic), le *bénéfice actualisé reste nettement positif* et confirme la rentabilité pour la collectivité. Le taux de rentabilité immédiate, inférieur à 8 % indique que la mise en service aurait dû être plus tardive pour optimiser ce bénéfice. Le taux de rentabilité interne ex post, recalculé par le SETRA à partir des données ASF, s'établit à 9,5%, ce qui, sans être une valeur très élevée, reste d'un niveau tout à fait correct.

	prévision (DUP_APS)	Bilan a posteriori
Année de mise en service	1995	1997
Bénéfice actualisé en 1994 (F de 1985)	510 MF	355 MF
Taux de rentabilité interne	-	9,5%
Taux de rentabilité immédiate	13,0%	5%

### ***Rentabilité financière***

Le bilan fournit une indication de 2,6% de taux de rentabilité interne pour la société (pour une concession se terminant en 2032), tout en précisant qu'il s'agit d'une approximation.

Le fait de ne pas chercher à déterminer de façon précise le taux de rentabilité financière, comme la faiblesse de ce taux, sont caractéristiques d'un mécanisme de concession dit «de l'adossement», selon lequel n'était examiné que l'équilibre *global* des concessions (c'est à dire l'équilibre global d'ASF) avant de décider de l'attribution d'une nouvelle section à concéder.

Il est d'ailleurs probable que, dans le système qui s'est substitué entre temps (législation française et européenne, avec mise en concurrence de l'attribution de sections isolées, et subventionnement le cas échéant), l'intégration de la section hors péage du contournement de Rochefort dans la concession d'A837 n'aurait pas pu se faire dans les mêmes conditions.

## **CONCLUSIONS**

Le bilan fait globalement apparaître que l'infrastructure présente une utilité socio-économique réelle, que sa réalisation n'a pas eu d'effets néfastes, et que les mesures compensatoires ont joué leur rôle.

## **La qualité du bilan**

Le bilan a fait l'objet d'un travail sérieux et très complet, tant pour ce qui relève du bilan socio-économique que du bilan environnemental.

## **La justification de l'opération**

Le coût initial a été réévalué notablement après la DUP, le coût définitif de l'opération étant lui-même en dépassement sensible de l'estimation après DUP.

La réalité des trafics par rapport aux prévisions est contrastée selon les sections: elle est inférieure à la prévision sur le corridor A837-RN137, probablement (et en partie) à cause de l'effet de réseau lié au changement de tracé de l'autoroute A83 (décidé après les études préliminaires de A837), mais elle est sensiblement supérieure sur la section gratuite, pour la raison de méconnaissance des phénomènes d'affectation de trafic en zone péri-urbaine évoqué ci-dessus. Mais globalement les objectifs fixés ont été atteints, en particulier le délestage des PL de la nationale a bien joué et le bilan en terme de sécurité est largement positif, malgré la surestimation des accidents évités.

Le résultat en termes de *rentabilité socio-économique* ( 9,5% en rentabilité interne) est d'un niveau correct, même s'il montre que la mise en service aurait dû être plus tardive pour optimiser le bénéfice. Le bilan fait donc apparaître que l'infrastructure présente une réelle utilité socio-économique.

La *rentabilité financière*, s'agissant d'une autoroute construite dans le régime de l'adossement, n'avait pas été évaluée de façon précise ex ante. Un recalcul approximatif a posteriori l'évalue à 2,5 %, ce qui est évidemment faible pour un projet isolé mais se situe dans les ordres de grandeur des projets financés par adossement.

## **Les leçons à tirer**

- l'évaluation ex ante devrait intégrer une « étude de risque » sur les possibilités de dépassement du coût: dans le cas présent, le dépassement entre le projet de la DUP et le projet réalisé a été considérable, et ce après que la décision ministérielle intervenue après la DUP ait réévalué de façon notable le projet.

- l'évaluation des coûts autres que les coûts de construction devrait être beaucoup plus approfondie: les coûts d'entretien et de grosses réparations des chaussées notamment, devraient être étudiés ex ante, et expliqués ex post de façon beaucoup plus fine et argumentée en relation avec les dépenses de construction, et les coûts d'usage occasionnés par les travaux d'entretien.

- les évaluations de trafic se sont révélées inexactes ou incomplètes sur deux aspects: l'évaluation tendancielle sur la base de laquelle le trafic global a été apprécié s'est révélée excessive, même si l'effet de réseau avec l'autoroute A83 qui a entraîné une affectation préférentielle du trafic entre Nantes et Bordeaux par A83 et A10, au détriment de A837 a pu jouer sensiblement - la connaissance des réactions du trafic en zone péri-urbaine était mal connue.

Secrétariat général  
Bureau  
Rapports  
et Documentation  
TOUR PASCAL B  
92055 LA DEFENSE CÉDEX  
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45