

n° 005322-01

juillet 2008

Avis du CGPC sur le bilan LOTI de l'autoroute A 39 Sections Dijon – Dôle et Dôle - Bourg-en-Bresse

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° 005322-01

Avis du CGPC
sur le bilan LOTI de l'autoroute A 39
Sections Dijon – Dôle et Dôle - Bourg-en-Bresse

établi par

Paul SCHMITT,
ingénieur général des ponts et chaussées

Jean-Pierre TAROUX,
ingénieur ESTP, chargé de mission

Destinataire

Le Directeur général des routes



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Conseil général des Ponts et Chaussées

La Défense, le 4 juillet 2008

Le vice-Président

Note

à

Monsieur le Ministre d'état,
Ministre de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable
et de l'aménagement du territoire

à l'attention de
Monsieur le Directeur général des routes

Avis n° 005322-01 : Le bilan LOTI de l'autoroute A 39 : sections Dijon-Dôle et Dôle-Bourg en Bresse.

Par note du 1er juin 2007, vous avez demandé que le bilan LOTI des sections Dijon-Dôle et Dôle-Bourg en Bresse de l'A39 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 bien vouloir trouver ci-joint l'avis du CGPC sur ce bilan en date du 1er juillet 2008, établi par Messieurs Paul Schmitt Ingénieur général des ponts et chaussées, et Jean-Pierre Taroux, Ingénieur ESTP, chargé de mission, une fois reçus les derniers éléments du bilan du concessionnaire en date de juin 2008.

Les principaux points signalés sont les suivants :

-Il n'existe pas de document de synthèse sur les deux sections, ce qui aurait permis d'éviter certaines incohérences notamment dans les données sur les coûts d'exploitation et de corriger ou d'atténuer l'hétérogénéité des analyses dans les domaines des motifs de déplacement, des flux de transit et surtout des impacts sur le développement économique.

-La sous estimation des coûts est de 11% environ. Cet écart s'explique essentiellement par le coût du viaduc sur la Saône et le volume des terrassements. Par contre la forte sous estimation des coûts d'exploitation n'est pas explicitée.

.../...

-Les trafics ont été surestimés de 40% en 2000 sur Dijon-Dôle et de 15% sur Dôle-Bourg en Bresse. Ces écarts s'amenuisent cependant en 2005, montrant ainsi la réalisation partielle de l'objectif d'itinéraire alternatif de l'A39 par rapport à l'A6.

Le trafic des PL représente 7 points de plus que la moyenne nationale sur l'ensemble de l'A39 ce qui confirme le caractère de transit de cette voie.

-La rentabilité socioéconomique ex post (respectivement 18% et 14%) est largement supérieure au taux d'actualisation retenu en ex ante (8%) ce qui prouve le fort intérêt pour la collectivité de l'A39, bien que celle de la section Dijon -Dôle soit nettement supérieure à celle de la section Dôle-Bourg en Bresse.

-En matière environnementale il convient de rappeler la mise en place par le concessionnaire d'un Observatoire économique et écologique de l'A39. Dans l'ensemble les engagements de l'Etat ont été respectés à part les problèmes constatés sur les eaux superficielles et souterraines et le bruit dans les aires de service qui doivent être résolus par les mesures proposées dans le bilan.

-En matière d'effets économiques, les éléments sur l'emploi direct lors des phases construction et d'exploitation semblent homogènes avec les autres autoroutes ; pour les autres effets, on constate comme d'ailleurs pour d'autres projets autoroutiers, un impact limité mais un effet catalyseur certain avec la difficulté cependant d'apprécier ces effets qui se manifestent souvent sur une période de temps plus longue que celle des bilans LOTI.

Ce bilan LOTI de l'A39 Dijon-Dôle-Bourg en Bresse doit être rendu public dans les formes prévues par les textes. A cette fin il est recommandé que le concessionnaire établisse une note de 4 pages présentant la synthèse des différents aspects du bilan et de l'avis du CGPC, qui sera mis à la disposition du public. Le bilan lui-même et l'avis du CGPC figureront sur le site internet de la société ainsi que sur celui de la Direction générale des Routes.

Signé

Claude MARTINAND

Liste de diffusion du rapport n°005322-01

- le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire d'Etat chargé des transports	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire général	2 ex
- le directeur général des routes	2 ex
- DGR/ADJ	1 ex
- DGR/IR	1 ex
- DGR/GD	1 ex
- DGR/GR	1 ex
- DGR/PRD	1 ex
- le directeur des affaires économiques et internationales	2 ex
- le directeur régional de l'équipement de Franche-Comté	2 ex
- le directeur régional de l'équipement de Bourgogne	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 du collège C13 Économie et régulation des transports	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT n°9	1 ex
- MM. SCHMITT, TAROUX	2 ex
- archives CGPC	1 ex

Avis du Conseil général des ponts et chaussées
Bilan LOTI A39
Dijon - Dole - Bourg en Bresse
Juin 2008

Sommaire

I. Introduction

II. Comparaisons prévisions-réalisations

1. description de l'opération
2. la situation de référence
3. les coûts
 - 3.1. les coûts d'investissements
 - 3.2. les coûts d'exploitation
4. les trafics
 - 4.1. section Dijon – Dole
 - 4.2. section Dole -Bourg en Bresse
 - 4.3. le trafic poids lourds
 - 4.4. les motifs de déplacements
 - 4.5. les flux de transit
5. la qualité de service.
 - 5.1. les temps de parcours et la vitesse moyenne
 - 5.2. les enquêtes de satisfaction des usagers.
 - 5.3. la congestion
6. La sécurité
7. les engagements environnementaux
 - 7.1. eaux superficielles
 - 7.2. eaux souterraines
 - 7.3. flore, végétation naturelle
 - 7.4. faune
 - 7.5. agriculture
 - 7.6. sylviculture
 - 7.7. urbanisme
 - 7.8. bruit
 - 7.9. patrimoine culturel
 - 7.10. paysages et emprunts-dépôts
8. la rentabilité socioéconomique.
9. La rentabilité financière
10. les effets économiques
 - 10.1. effets de la construction sur l'emploi et l'économie
 - 10.2. effets de l'exploitation sur l'emploi
 - 10.3. effets sur les activités de service.
 - 10.4. effets sur les exploitations agricoles
 - 10.5. effets sur l'industrie et notamment la filière agro-alimentaire
 - 10.6. effets sur les pôles d'emploi et de bassin de main d'oeuvre
 - 10.7. effets sur les commerces riverains des axes routiers délestés.
 - 10.8. effets sur l'activité touristique

- 10.9. effets sur l'organisation spatiale.
- 10.10. effets de l'exploitation sur les finances communales
- 10.11. effets sur la localisation et le comportement des personnes
- 10.12. les mesures d'accompagnement

III. Conclusions

- .1. Respect des règles de l'art dans la réalisation du bilan LOTI
- 2. Qualités intrinsèques du projet
- 3. les leçons à en tirer

IV. Mise à disposition du public

I - Introduction

La Direction générale des routes conformément à l'article 9 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 a demandé le 1er juin 2007 au Conseil général des ponts et chaussées de formuler son avis sur le bilan LOTI de l'A39 : sections Dijon-Dole et Dole-Bourg en Bresse.

La section Dijon-Dole a fait l'objet d'une DUP le 5 mai 1990 et la section Dole-Bourg-en-Bresse le 11 janvier 1994. Les mises en service ont été effectives respectivement le 25 octobre 1994 et le 3 juin 1998.

La réalisation de ces deux bilans a été confiée au CETE de Lyon. Ces bilans élaborés respectivement en 2001 et 2004 ont fait l'objet de compléments en 2006.

Le SETRA a donné son avis technique respectivement le 12 septembre 2006 et le 9 janvier 2007.

Les rapporteurs de l'avis Paul SCHIMTT et Jean-Pierre TAROUX ont été désignés par le Vice Président du CGPC le 3 juillet 2007.

II - Comparaison des prévisions et de la réalisation

1. Description de l'opération : ses objectifs, sa réalisation

Les principales fonctionnalités de l'autoroute A39 : Dijon – Dole - Bourg-en-Bresse sont les suivantes :

- sur le plan international, l'A39 est un maillon d'un axe structurant nord-sud qui facilite les échanges entre nations européennes, notamment entre d'une part le nord : la Grande Bretagne, les Pays Bas, l'Allemagne rhénane et la Belgique et d'autre part le sud : la Suisse et l'Italie.

- au niveau national, elle constitue, en liaison avec A31 et A5 au nord, A42 et A40 au sud, un itinéraire alternatif potentiel à l'autoroute A6 Paris-Lyon comme prévu au Schéma Directeur Routier National dès 1979.

- enfin, sur le plan régional, elle favorise les échanges tant économiques que touristiques entre les départements bressans (Jura, Saône-et-Loire, Ain) et rapproche les régions de Bourgogne, Franche-Comté et Rhône-Alpes de la Lorraine et de l'Alsace.

La section depuis Dijon (à l'échangeur de Crimolois avec A31) jusqu'à Dole, longue de 35 km relie le département de la Côte d'Or au département du Jura. Au delà de Dole et grâce à l'A 36 : la Comtoise, elle facilite de surcroît les liaisons entre les deux capitales régionales : Dijon et Besançon.

La section Dole - Bourg-en-Bresse longue de 109 km traverse les trois départements suivants : le Jura (sur 58 km), la Saône-et-Loire (sur 27 km) et l'Ain (sur 24 km). C'est une autoroute à 2x2 voies, avec possibilité de passer à 2x3 voies (par l'intérieur) dans le futur. Elle permet de relier Dijon à Bourg-en-Bresse, *via* Genlis, Auxonne, Dole, Poligny, Lons-le-Saunier et Cuiseaux.

La section Dijon - Dole a été mise en service en octobre 1994.

La section Dole - Bourg-en-Bresse a été mise en service en juin 1998.

2. La situation de référence

Dans le dossier de DUP, on supposait réalisé en 2010 la section A48 Ambérieu-Bourgoin (Coiranne) qui permettrait de constituer un axe parallèle A6/A7 évitant Lyon ni la section Grenoble-Sisteron. Cette situation de référence n'a pas évolué depuis.

3. Les coûts

3.1 Les coûts d'investissements

Millions €05. TTC	DUP	réévaluation	Écart/ DUP	réalisation	Écart/ DUP
Dijon-Dole (35km)	213	268,7	+26,2%	285,8	+34,2%
Dole-Bourg en Bresse (109km)	890,6	956,4	+7,4%	936,7	+5,2
total	1103,6	1225,1	+11%	1222,5	+10,8%

Millions €05. TTC	DUP Dijon -Dole	DUP Dole Bourg en Bresse	Réalisation Dijon -Dole	Réalisation Dole Bourg en Bresse	Écart Dijon -Dole	Écart Dole Bourg en Bresse
Études et contrôle travaux	16,9	nd	33,1	112,8	+96,5%	nd
Acquisitions foncières	14,8	nd	17,9	49,9	+20,6%	nd
Travaux (ycs mesures compensatoires)	181,3	nd	234,8	774	+29,5%	nd
Total	213	612,6	285,8	936,7	+34,2%	+5,2%

La réévaluation de la section Dijon -Dole (+26,2%) résulte des éléments suivants :

- sous-estimation du coût du viaduc sur la Saône,
- sous-estimation du volume des terrassements,
- mise en place de nouveaux dispositifs d'équipements d'exploitation et de sécurité non prévus dans les études d'avant-projet sommaire,
- transformation de l'aire de repos de Pont en aire de service,
- sous estimation du coût des acquisitions foncières.

En fait le coût définitif a encore augmenté de 8% par rapport à la réévaluation de 1992 soit une variation de +34% par rapport à la DUP compte tenu de nouvelles sous-estimations du coût du viaduc de la Saône, du volume de terrassements ainsi que des acquisitions foncières.

Le coût moyen au km est de 8,1 M€05.

La réévaluation de la section Dole-Bourg en Bresse (+7,4%) est due au surcoût lié à la réalisation d'un profil en travers qui permette un élargissement ultérieur à 2 x 3 voies ainsi qu'à un changement de TVA (20,6% au lieu de 18,6%). Le coût final est inférieur au coût réévalué compte tenu d'une stratégie de maîtrise des coûts développée par le concessionnaire et d'une baisse de la TVA (19,6% au lieu de 20,6%) mais reste en augmentation de 5,2% par rapport à la DUP.

Le coût moyen au km ressort à 8,6 M€05.

Pour l'ensemble de deux sections, le coût final est en augmentation de 10,8% par rapport à la DUP et le coût kilométrique moyen ressort à 8,5M€05.

3.2 Les coûts d'exploitation

Ramenées au km et en valeur 2005 pour une année, les charges courantes sont les suivantes pour les deux sections

Charges de personnel	70 000 €/km
Charges d'exploitation	60 000 €/km
Charges d'entretien régulier	20 000 €/km
Charges de renouvellement	30 000 €/km
Impôts et taxes hors TVA	70 000 €/km

Si on les compare aux chiffres de la circulaire des routes de 1986 qui constituait la référence pour le dossier de DUP, on constate, que les coûts réels d'exploitation et d'entretien courant sont 1,8 fois plus élevés que les coûts prévus et les coûts de grosses réparations (renouvellement) sont 5,4 fois plus élevés. Cependant il est difficile de conclure car les chiffres de la circulaire de 1986 ont été peut être sous évalués, d'autant plus que les postes pris en compte dans les coûts d'exploitation et d'entretien ne sont pas forcément homogènes avec ceux du concessionnaire (absence de normes dans ces concepts).

	Valeur 2005	Clef de passage valeurs 1985 /2005
Grosses réparations	5 595€/km	Index TP01
Entretien courant	32 000 €/km	Index TP09 puis TP09 ter
Dépenses d'exploitation liées à la perception du péage	52 600 €/km	Indice des prix CFM

4. Les trafics

4.1 Section Dijon - Dole

Comparaison entre les prévisions et la réalisation

	RN5 Genlis - Soirans	A39 Soirans - A36	Coupure A39 + RN5	Reports autoroutiers	Répartition A39 / RN5
1992	environ -15 %	-	environ -15 %	-	-
1995	-20 %	-21 %	-20 %	Sous- estimation	Correcte
2000	-32 %	+40 %	+5 %	Surestimation	Surestimation de la part d'A39

A la mise en service, le trafic sur la coupure ainsi que sur la RN5 et sur l'A39 a été sous-estimé principalement du fait :

- d'une sous-estimation du trafic de référence sur la RN5. La croissance naturelle du trafic a mal été appréciée particulièrement aux abords des villes comme Dijon et Dole où la croissance du trafic local n'a pas été anticipée. D'autre part, il est possible que la RN5 ait connu un phénomène de saturation avant mise en service de l'A39 et que la mise en service de l'autoroute ait libéré de la capacité pour ces trafics auparavant détournés de l'axe.
- de la sous-estimation des reports de grands itinéraires sur l'A39.

A partir de 2000, la mise en service de la partie Dole - Bourg en Bresse est prise en compte dans les prévisions. Les trafics sur A39 sont alors surestimés :

- on pensait lors de la DUP, que l'axe Dijon - Bourg serait un itinéraire alternatif pour les parcours Paris - Lyon, Dijon - Lyon et Besançon - Lyon. Or, le trafic de report (hors report de la RN5 vers l'A39) et d'induction sur A39 en 2000 est estimé à 7 300 véh/j au lieu de 11 200 prévus dans l'APS : la mise en service du deuxième tronçon n'a donc pas eu l'effet escompté. Cette surestimation des reports de grands itinéraires autoroutiers et des trafics induits explique l'écart entre prévisions et réalisations sur A39.

- l'aménagement des voiries départementales et l'amélioration des conditions de circulation sur la RN5 ont également limité les reports locaux vers A39.

En 2000, le trafic sur la RN5 reste sous-estimé notamment à cause de la mauvaise appréciation de la croissance naturelle sur ce corridor.

La surestimation des reports sur A39 compense la sous-estimation de la croissance du trafic sur la RN5, c'est pourquoi le trafic sur la coupure en 2000 est proche de la prévision.

En 2005, sur A39 le trafic réel est de l'ordre de 16 600 véh/j contre 19835 véh/j en prévision soit une surestimation de 19,5%. Le trafic sur la RN5 reste sous-estimé de 23%. Globalement le trafic sur la coupure est néanmoins inférieur de 7% à celui de la prévision.

Il convient d'indiquer que faute de données provenant de la SNCF il n'est pas possible de vérifier les hypothèses de report du rail qui étaient cependant très faibles (100 véh/j au profit de la RN5 et de l'A39).

4.2 Section Dole –Bourg-en-Bresse

Trafics en TMJA sur A39	Prévisions DUP en 2000	Trafics réels en 2000	Écarts
Reports d'A6.	13 000	9 000	-31%
Reports du réseau routier principal.	2 400 à 3 900	3 750	De +36% à - 4%
Reports réseau secondaire et trafic induit.	500 à 1 000	1 750	De + 43% à + 71 %
Total	16 100 à 18 000 selon les sections	14 500	-10% à -20%

A la mise en service, le trafic sur l'A39 a été surestimé de 10 à 20% selon les sections.

La prévision globale de croissance du trafic est correcte sur le corridor et légèrement inférieure à la réalité sur la RN83. Elle n'explique donc pas la surestimation de trafic. Il en est de même pour les reports depuis la RN83 vers l'A39 qui sont supérieurs aux prévisions (conséquence mécanique du trafic réel supérieur aux prévisions sur la RN83).

Les écarts sont essentiellement dus à une surestimation des reports d'A6 notamment du fait :

- d'une mauvaise signalisation de l'autoroute aux abords de Lyon qui ne favorisait pas l'emprunt de l'A39 ;

- de biais dans le modèle de trafic : dans ARIANE une faible différence de coûts généralisés entre deux itinéraires entraîne un écart important dans la répartition des trafics entre ces deux itinéraires (un écart de 5 % dans les coûts entraîne une affectation de 62 % des véhicules sur l'itinéraire le plus performant et 38 % sur l'autre). Or, dans la réalité, les usagers n'ont souvent pas conscience de ces faibles écarts et se répartissent de façon plus homogène sur les itinéraires. Dans le cas étudié, l'autoroute A39 présentait pour certaines OD une solution légèrement moins coûteuse que l'itinéraire par A6 et le report de trafic de ces OD a certainement été surestimé par le logiciel.

De 1999 à 2005, un phénomène de rattrapage des prévisions est observé, grâce notamment à une meilleure connaissance d'A39 par les usagers. Ainsi, le trafic atteint 18300 véh/j en 2005 contre 19300 véh/j en prévision soit un écart de 5,5% seulement.

L'A39 a rempli partiellement son objectif de délestage de l'A6 : la croissance a été retardée de 1997 à 2002 sur l'A6 mais les reports sur A39 en période de pointe "été" restent limités.

Comme pour la section Dijon Dole aucune donnée sur les péages (prévisionnels et réels) ne figure dans les dossiers de bilan, ce qui aurait permis pour partie de comprendre les décalages entre les prévisions et les réalisations de trafic.

En outre, on constate bien une baisse entre 1997 et 1999 voire 2005 sur les itinéraires concurrents que sont les RN 83, RN5 et RD 475. En fait cette baisse est sensible sur la RN 83 au sud de Lons-leSaunier où elle atteint le tiers du trafic avant l'A39.

Par ailleurs, les analyses conduites ne permettent pas de mettre en évidence de reports perceptibles depuis les autres modes de transport (essentiellement le chemin de fer).

4.3 Le trafic poids lourds

Les PL représentent en 2005, sur l'ensemble de l'A39 (Dijon -Bourg-en -Bresse), 23,2% du trafic total soit un taux nettement supérieur à celui de la moyenne nationale des autoroutes qui est de 16% ce qui montre bien le caractère de transit de cette voie. Toutefois , A6 reste l'axe prédominant pour ce type de flux: les trois quarts du trafic PL de la Côte d'Azur à l'Ain roulent sur A6 contre un quart sur A39.

4.4 Les motifs de déplacements

Des enquêtes menées en hiver et en été 2002 sur la section Dole –Bourg-en-Bresse (sortie diffuseur de Beaurepaire et échangeur de Bersaillin avec l'A31) ont permis de préciser les motifs de déplacements : le motif principal qui ressort est celui des vacances (de 57% à 74% en hiver et 55% l'été) puis celui des affaires personnelles (de 14% à 21% en hiver et 21% l'été), le week-end et loisirs (de 9% à 18% en hiver et 19% l'été), et les affaires professionnelles (3% l'hiver et 5% l'été).

4.5 Les flux de transit

sur la section Dole-Bourg-en-Bresse qui a été analysée les principaux flux de véhicules sont les suivants :

- 50% Zone de Nord Est (A36) – Sud (A6 Villefranche, A432, A42 Beynost)
- 26% Nord (A31-A5) - Alpes du Nord (A40, A404, A42)
- 22 % Zone de Nord Est (A36) - Alpes du Nord (A40, A404, A42)

5. La qualité de service offerte

5.1 Les temps de parcours et la vitesse moyenne

-section Dijon -Dole

Les gains de temps procurés aux usagers de l'autoroute sont plus importants que prévus (gains ex post de 21mn en heures creuses et de 28 mn en heures de pointe contre 11 à 12 mn en ex ante).

En heure creuse, la vitesse moyenne de circulation des automobilistes qui sont restés sur la RN5 est en retrait par rapport à l'estimation qui avait été faite dans le dossier DUP (55 km/h contre 60 km/h). En sens inverse, celle des usagers de l'autoroute est supérieure aux prévisions (92 km/h contre 86 km/h).

Ce constat est directement corrélé aux trafics qui sont plus importants que prévus sur la RN5 et plus faibles qu'escomptés sur l'A39.

Aucune mesure de temps de parcours ou de vitesse PL n'a pu être effectuée (le gain estimé en DUP était de 9mn).

-section Dole –Bourg-en-Bresse

Les gains de temps réels sont de 30 min sur l'A39 (par rapport au temps mis pour effectuer le même trajet sur la RN la même année sans mise en service de l'autoroute) et d'environ 10 min sur la RN. Ils sont semblables aux prévisions.

5.2 Les enquêtes de satisfaction des usagers

Aucune enquête de satisfaction des usagers de l'A39 n'a été menée à l'occasion de l'élaboration des bilans LOTI.

5.3 La congestion

La réalisation d'A39 n'a pas apporté de solution immédiate à la congestion de la région lyonnaise car les trafics longue distance de type Nord-Sud doivent toujours passer par le noeud lyonnais. Ainsi durant la période 1997-2002 la congestion a continué à fortement augmenter dans cette région. L'ouverture en juin 2003 de la section d'A32 entre St Laurent de Mure et La Boisse permet désormais d'éviter le noeud lyonnais pour le trafic provenant de A39 et se dirigeant vers le Sud par A48 ou vers les Alpes.

6. La sécurité

Le bilan établi par le CETE de LYON et APRR comporte une comparaison des taux d'insécurité sur A39 d'une part et les axes concurrents : RN5 + RN83 ; A36 + A6 + A40 d'autre part.

On constate que l'autoroute A39 présente des taux d'accidentologie très inférieurs à ceux des trois autres sections d'autoroutes concernées et encore plus à ceux de la RN83 et de la RN5.

*Taux d'insécurité ramenés à 100 millions de véhicules x km -
période 1999-2003*

Axes	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers
RN5 + RN83 ^(a)	9,2	2,0	4,5	10,2
A36 +A6 + A40 ^(b)	3,3	0,6	1,4	3,4
A39 Dole - Bourg	2,9	0,2	0,9	3,5

(a) Sections comprises dans le corridor direct d'A39 Dole - Bourg-en-Bresse.

(b) Sections comprises entre le noeud A36/A39 (Dole) et le noeud A40/A39 (Bourg-en-Bresse).

En effet, les statistiques montrent que :

- le risque d'être tué dans un accident de la circulation sur A39 est trois fois plus faible que sur les autoroutes parallèles ; il est dix fois plus faible que sur les routes nationales parallèles ;
- le risque d'être gravement blessé dans un accident sur A39 est inférieur de 40% au risque encouru sur les autoroutes parallèles et cinq fois plus faible que sur les routes nationales.

Ce caractère faiblement accidentogène s'explique certainement du fait de conditions favorables : volumes de trafics modérés, intégration des normes autoroutières récentes, large plate-forme (du fait de la possibilité d'élargissement du profil en travers à 2x3 voies par le milieu).

En conclusion APRR et le CETE de Lyon concluent que :

-la diminution du nombre de tués (4 à 5 par an) est conforme à la prévision de la DUP du fait de l'excellent niveau de sécurité d'A39 et en dépit de la diminution de la référence nationale en matière de mortalité constatée notamment en 2002 et 2003,

-la diminution du nombre d'accidents est moindre du fait de la diminution générale de l'accidentologie en France.

7. Engagements environnementaux

Chacune des 2 sections : Dijon - Dole d'une part et Dole - Bourg-en-Bresse d'autre part a fait l'objet d'un bilan environnemental spécifique.

On rappelle que APRR a mis en place pour Dole - Bourg-en-Bresse dès la phase des travaux **un Observatoire économique et écologique de l'autoroute A39.**

Les domaines dans lesquels des constats critiques ont pu être faits, débouchant sur des recommandations sont les suivants :

7.1 Eaux superficielles

Sur Dijon - Dole, on note que des mesures correctrices réalisées à l'instigation du conseil général de Côte d'Or après mise en service de l'autoroute ont pu avoir des effets pervers, en l'occurrence *" la baisse très importante du débit de l'écoulement alimentant le Moulin des Maillys "*.

Sur Dole - Bourg-en-Bresse, trois accidents de matière dangereuses ont eu lieu :

- sur la section Sud à une date non précisée dans le rapport du CETE de décembre 2005 une citerne d'acide sulfurique a déversé son chargement dans le réseau. Grâce à une intervention rapide sur le bassin, l'acide a pu être confiné dans la fosse.

- le 16.10.1999 un écoulement de substances toxiques a par contre, suite à une mauvaise manoeuvre des vannes d'un bassin, pollué les ruisseaux de la Madeleine, de la Soullène et des Mourraches.

- le 18.04.2006 l'accident d'un camion citerne de transport de matières dangereuses a pu faire craindre une contamination de la rivière : la Veuge. Après qu'une interdiction de consommation de l'eau ait été prescrite, suppléée par la fourniture d'eau minérale par APRR, le retour à une situation normale a pu être constaté.

Par ailleurs un dysfonctionnement de l'aire du Poulet de Bresse a été constaté.

Dès lors le rapport du CETE de Lyon préconise ce qui suit :

*" - d'interdire l'utilisation d'herbicides au droit des plans d'eau ;
- de vérifier les performances épuratoires des principaux types de bassins de traitement ;
- d'améliorer l'efficacité de la lagune de l'aire du Poulet de Bresse ;
- de mieux former les personnes susceptibles d'intervenir sur les bassins en cas de pollution accidentelle."*

Concernant la formation du personnel aux situations d'urgence, APRR nous a communiqué un cahier des procédures à suivre en cas d'accidents de TMD, daté de juillet 2007 et intitulé :

ACCIDENTS MATIÈRES DANGEREUSES ET/OU POLLUANTES
PRISE EN COMPTE DES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

7.2 Eaux souterraines

Sur Dijon - Dole les mesures effectuées sur les captages n'ont révélé aucune pollution d'origine routière. Par contre sur Dole - Bourg-en-Bresse, le rapport de synthèse du CETE de Lyon précise en page 48 que *" les dispositifs de protection des eaux mis en place dans les vallées du Doubs et de la Seille ne répondent qu'en partie aux engagements pris, l'imperméabilisation de la plateforme autoroutière n'ayant pas été mise en oeuvre comme prévu aux engagements de l'Etat."*

Indépendamment des engagements de l'Etat, la traversée en déblais de certains aquifères captés sensibles au passage de l'autoroute a fait l'objet d'un état zéro qui permet de suivre toute évolution des puits captés. En outre, la Madeleine a fait l'objet d'un suivi continu jusqu'en 2003, en raison des relations de cette rivière avec la nappe alluviale de la Seille."

Constats après mise en service

Le même rapport du CETE rappelle que " *La nappe de Villevieux qui alimente une partie de l'agglomération de Lons-le-Saunier a été contaminée en 1999 suite à la pollution de la Madeleine par des produits chimiques déversés par un camion accidenté sur l'A39. Le dispositif de protection des eaux de l'autoroute, malencontreusement court-circuité lors de l'intervention des secours, n'a pu jouer son rôle.*

Aussi, il apparaît nécessaire de former régulièrement les personnes susceptibles d'intervenir sur l'A39 en cas de pollution accidentelle et de pratiquer des simulations pour une intervention rapide et efficace des services de secours. "

Ces constats sont inquiétants alors même que les ouvrages venaient d'être mis en service et devaient de ce fait être en bon état de fonctionnement .

7.3 Flore, végétation naturelle

Les programmes d'actions mis en oeuvre avec le concours des DIREN de Bourgogne et Franche-Comté semblent donner satisfaction ,selon le rapport du CETE de Lyon.

7.4 Faune

Les passages faunes réalisés semblent donner satisfaction par leur niveau d'utilisation par la faune, par exemple sur 4 passages grande faune de la section Dole-Bourg-en-Bresse suivis par l'Observatoire économique et écologique de l'autoroute A39.

7.5 Agriculture

L'impact de la section Dijon-Dole de l'A 19 sur l'activité maraîchère du val de Saône est jugée "*très limitée*".

Par contre sur Dole-Bourg-en-Bresse il est jugé que "*l'espace rural intéressé par l'A39 a subi en dix ans une transformation importante pour partie liée à la réalisation de l'autoroute "*.

7.6 Sylviculture

L'effet de coupure de l'A39 est souligné sur Dijon-Dole où le rapport du CETE de Lyon note cependant que :

" Certaines communes ont mis à profit la procédure de remembrement pour reconstituer leur patrimoine forestier . Plusieurs dizaines d'hectares de bois ont ainsi été plantés aux abords de l'autoroute ".

Sur Dole - Bourg-en-Bresse le CETE de Lyon note de ce point de vue que "*le reboisement du site d'emprunt de Mantry constitue une opération intéressante méritant d'être valorisée. "*

7.7 Urbanisme

On note l'émergence de nombreuses zones d'activité, dont les taux de remplissage lors de l'enquête de 2003 étaient dispersés, les plus forts étant constatés près des agglomérations.

Le CETE de Lyon conclut ainsi qu'il suit : *" De façon générale, la zone étudiée apparaît en développement, son solde migratoire est en progression à proximité des diffuseurs. Plus particulièrement, la section étudiée semble bénéficier aux secteurs d'activités sensibles à l'amélioration des conditions de transport (tertiaire). De plus, les aires de service du Jura et du Poulet se révèlent de véritables espaces de promotion et contribuent activement à la croissance du territoire traversé."*

7.8 Bruit

Sur Dijon-Dole bien que les aménagements effectués soient fort appréciés localement l'avis du CETE de LYON est néanmoins réservé du fait de l'absence de mesures de bruit avant et après réalisation de l'autoroute.

Sur Dole-Bourg-en-Bresse si dans l'ensemble les niveaux de décibels constatés a posteriori sont normaux, par contre le CETE de LYON note que :

"Les seuils réglementaires se trouvent ainsi globalement respectés, mais on observe une importante dégradation de l'environnement sonore par rapport à la situation antérieure à l'A39, pouvant représenter de nuit 10 à 17 dB(A). Un important bruit résiduel subsiste donc."

Le fonctionnement des aires de repos et de service est également une source permanente de nuisances pour les riverains les plus proches eu égard à l'importance du nombre de poids lourds s'y arrêtant.

Un programme complémentaire de protection d'une trentaine d'habitations riveraines sera mis en oeuvre à moyen terme sur la base d'une nouvelle étude acoustique en fonction de l'évolution du trafic."

7.9 Patrimoine culturel

Pas d'observation particulière.

7.10 Paysages et emprunts-dépôts

Le rapport du CETE de LYON constate la bonne intégration paysagère de l'A39 et indique que "l'A39 Dijon-Dole est une autoroute discrète".

Le même constat est fait pour Dole - Bourg-en-Bresse (page 62 du rapport de synthèse).

8. La rentabilité socioéconomique

Sur le plan méthodologique on peut regretter comme il a été déjà été fait mention en introduction qu'aucune simulation de synthèse n'est été effectué sur l'ensemble des deux sections.

8.1 Section Dijon-Dole

Afin de comparer la rentabilité prévue et la rentabilité réelle une méthode simplifiée à partir d'un tableur Excel a été mise au point car les modèles informatiques lourds d'évaluation ex ante ne sont plus disponibles(Ariane 4).

Cette méthode simplifiée d'évaluation se base sur les valeurs tutélaires de la circulaire de 1986 avec notamment un taux d'actualisation de 8 %.

Le modèle prend en compte les gains de temps de sécurité et de confort ainsi que les avantages de l'Etat et du concessionnaire. Il intègre les principaux reports de trafic provenant de la RN5 et des grands itinéraires autoroutiers : les éventuels reports des routes départementales ou communales sont considérés comme du trafic induit. L'étude est effectuée sur une durée de 30 ans avec une valeur résiduelle non nulle correspondant à la somme des avantages constants à partir de 30 ans. Les calculs ont été effectués en considérant d'une part la mise en service de A39 complète et d'autre part en supposant que la partie Dole Bourg-en-Bresse ne soit jamais construite (scénario A39 isolée). Pour le calcul de la rentabilité réelle l'ensemble des données réelles disponibles (péages, gains de temps, de sécurité, trafics, coûts, taux de TVA) ont été utilisées.

Les chiffres obtenus en prévision et en réalisation sont les suivants pour l'hypothèse de la réalisation complète de l'A39.

	DUP	réalisation	écart
date de mise en service	1992	1994	
Coût économique global actualisé (HT)	82M€ ₀₅	126,4M€ ₀₅	+54%
Avantage annuel à la mise en service	9,5M€ ₀₅	10,5M€ ₀₅	+11%
Bénéfice actualisé en 1991	388M€ ₀₅	288M€ ₀₅	-26%
Taux de rentabilité immédiate (à la mise en service)	11,6%	8,3%	
Taux de rentabilité interne	21%	18%	
Bénéfice par euro investi	4,73	2,66	-44%

Le rapport en conclut :

"Par plusieurs aspects, le bilan économique de la section Dijon - Dole de l'autoroute A39 reflète les écarts notés entre les prévisions du dossier préalable à l'enquête d'utilité publique et la réalité. On retiendra notamment les éléments suivants :

- la sous-estimation lors des études d'APS du coût de construction et des coûts annuels inhérents à l'exploitation de l'ouvrage a conduit à minimiser le coût économique global de l'infrastructure et, par suite, à surestimer le bénéfice actualisé et la rentabilité interne du projet.

- la sous-estimation de la croissance des trafics sur la coupure RN5 + A39 a conduit à sous-estimer le trafic utilisant l'A39 dès sa mise en service. L'avantage annuel procuré à la mise en service est donc plus élevé que prévu malgré un report moins important que prévu des trafics de la RN5 vers A39.

- la surestimation des reports d'autres itinéraires autoroutiers vers A39 a conduit à surestimer les trafics à l'horizon 2000, générant ainsi des avantages plus importants que ceux constatés. La combinaison des différents écarts constatés entre les prévisions et la réalité a un effet négatif puisque le bénéfice retiré de l'investissement est inférieur de 26 % à la prévision. Malgré tout, le niveau de rentabilité interne (environ 18 %) reste sensiblement équivalent aux prévisions".

On observera que l'appréciation des gains réels de temps est peu précise puisqu'elle est uniquement basée sur des mesures de véhicules flottants pour les VL dont on déduit une estimation du temps de parcours des PL. Or les gains de temps ont un impact fort dans le calcul du bénéfice actualisé ex post. Ce dernier doit donc être considéré avec précaution ; des tests de sensibilité aux gains de temps renseigneraient sur la robustesse du chiffre proposé.

8.2. section Dole –Bourg-en-Bresse

Un calcul socio-économique a été effectué ex post à l'aide d'un tableur conformément à la méthodologie de la circulaire de 1986 (pour que la comparaison avec les données de la DUP soit possible) et dans l'hypothèse où A48 Ambérieu-Coiranne n'est pas réalisé (contrairement à l'hypothèse de la DUP, mais les valeurs retenues en ex ante pour la comparaison avec les calculs a posteriori sont bien de l'option où cet autoroute n'était pas réalisé.)

	DUP/APS	Réalisation	écart
Date de mise en service	2000	1998	
Coût économique global actualisé (HT)	332M€05	443M€05	+33%
Avantage annuel à la mise en service	36 M€05	26 M€05	-28%
Bénéfice actualisé en 1990	421M€05	262M€05	-38%
Taux de rentabilité immédiate	11%	6%	
Taux de rentabilité interne	22%	14%	
Bénéfice par euro investi	2,56	1,25	-51%

Le taux de rentabilité interne ex post est inférieur aux prévisions du fait de l'augmentation des coûts de construction et de la surestimation du trafic à l'ouverture d'A39.

Le taux de rentabilité immédiate ex post inférieur au taux d'actualisation (8 % ici) indique que l'investissement a été effectué trop tôt (alors que le bilan prévisionnel concluait que l'aménagement devait être réalisé avant 2000 (deux à trois ans plus tôt) ce qui fut finalement décidé mais cette décision s'avère finalement une erreur au vue de l'analyse ex post). Néanmoins le TRInterne reste supérieur à 8 %, ce qui indique que le projet est rentable pour la collectivité. Toutefois cette section semble moins rentable que la première alors qu'ex ante les rentabilités prévues étaient semblables pour les deux sections.

9. La rentabilité financière

Sur le plan méthodologique on peut regretter comme il a été déjà été fait mention en introduction qu'aucune simulation de synthèse n'est été effectué sur l'ensemble des deux sections.

9.1 Section Dijon -Dole

- jusqu'à la mise en service de la section Dole/Bourg en Bresse (fin 1998) les recettes générées (recettes de péage et recettes commerciales) par la section Dijon-Dole ne permettent pas d'en couvrir les dépenses annuelles d'exploitation et d'entretien (taux de couverture inférieur à 70%).
- à compter de 1999, les recettes couvrent les dépenses et le taux de couverture est de l'ordre de 140% en 2005, ce qui permet comme le prévoyait la DUP de contribuer au remboursement des

charges de financement des travaux.

9.2 Section Dole –Bourg-en-Bresse

-les recettes nettes de péage (recettes perçues moins les pertes de recettes sur autres autoroutes) couvrent les dépenses d'exploitation et d'entretien. Le taux de couverture est de 117% en 2002, ce qui permet comme le prévoyait la DUP de contribuer au remboursement des charges de financement des travaux.

Néanmoins sur la base des hypothèses de trafic et de taux d'intérêt à long terme réel, les concessions présenteraient un déficit à son terme (2032). Toutefois, comme le prévoyait la DUP, ces opérations n'ont pas mis en cause l'équilibre financier de la société APRR sur le moyen terme.

Ainsi le système de l'adossement en tenant compte en particulier de prolongements de la durée de concession globale d'APRR, aura permis la construction et l'exploitation des sections Dijon Dole et Dole Bourg-en-Bresse sans subventions publiques (celles ci sont en fait implicites et financées par les bénéfices des autres sections concédées).

	Dijon-Dole	Dole-Bourg en Bresse
TRI sans subvention	3,2%	4,5%
Taux de subvention implicite (% du cout du scénario d'aménagement)	85%	59%
Part des fonds propres (% du cout total des financements)	10%	10%
Taux de rentabilité des fonds propres	10,1%	10,1%

Ces résultats résultent de simulations homogènes faites le CGPC à l'aide du modèle financier de la DGR, car celles figurant dans les bilans LOTI n'avaient pas été réalisées avec des données homogènes sur les deux sections¹.

10. Les effets économiques

10.1 Effets de la construction sur l'emploi et l'économie

– section Dijon-Dole

Dans le dossier de DUP 2975 emplois totaux x ans résultant de la construction (emplois directs, indirects et induits) étaient prévus soit l'équivalent de 992 emplois/an sur trois ans. Le nombre d'emplois totaux n'a pas été évalué a posteriori seul les emplois directs de chantier l'ont été : 316 emplois par an sur trois ans. Ce résultat est cohérent avec ce que l'on constate en moyenne : environ 1 à 1,2 emploi direct (résultat d'enquête) par MF investi. Par ailleurs, on estime à 1-1,2 emplois indirect et 0,5-0,8 emploi induit (résultat de modélisation: modèle IMPACT du MEDAD) par MF investi soit au total de l'ordre de 2,5 à 3 emplois par MF investi.

¹ Les couts d'exploitation de la section Dijon -Dole ont été évalués sur la base de ceux de la section Dole-Bourg en Bresse en tenant compte du kilométrage. Les péages pour la section Dijon-Dole sont les suivants : pour les VL : 0,29F90/km et pour les PL 065F90/km. Pour la section Dole -Bourg en Bresse : VL : 0,31F90/km et PL : 0,72F90/km Les hypothèses d'inflation et de taux d'intérêt sont respectivement de 1,5% et de 6,5%.

40% des travaux ont été réalisés par des entreprises régionales. Par contre peu de retombées locales sur les commerces et services ont été constatées (ce sont surtout les villes extérieures au chantier qui en ont profité (Dijon, Dole)) La taxe professionnelle non évaluée directement serait de l'ordre de 13,4M€ sur la base de la circulaire des routes d'octobre 1998 et a constitué une manne ponctuelle pour les communes concernées.

section Dole –Bourg-en-Bresse

Le dossier de DUP prévoyait 9400 emplois totaux x ans soit 2350 /an sur 4 ans. L'évaluation ex post a porté sur les emplois directs de chantier : 770 emplois en moyenne sur 4 ans, ce qui est cohérent avec les chiffres constatés sur la section Dijon -Dole et les autres chantiers.

45% des travaux ont été réalisés par des entreprises régionales. On a évalué à 24 M€ l'apport à l'économie locale (dépenses de personnel) mais ce sont comme pour la section Dijon Dole, les villes extérieures au chantier qui en ont profité (Dole, Bourg, Long). L'évaluation de la taxe professionnelle porte sur 26,2M€.

Ressenti du chantier : *« les enquêtés ont apprécié d'être bien informés par les maires qui ont organisé des réunions régulières et par le contact direct avec les responsables de chantier. Le souci de ces derniers de minimiser les nuisances et leur disponibilité pour répondre à tous les problèmes quotidiens ont aidé à mieux supporter les désagréments »*

10.2 Effets de l'exploitation sur l'emploi

-section Dijon-Dole

Au total 55 emplois d'entretien et d'exploitation ont été créés ce qui représente 1,5 emplois permanents générés par km d'autoroute. compter les emplois relevant de contrats passés par APRR à des entreprises extérieures.

- section Dole –Bourg-en-Bresse

Au total plus de 220 emplois d'entretien et d'exploitation ont été créés (hors embauche d'une vingtaine de gendarmes) ce qui représente 2,2 emplois permanents générés par km d'autoroute, sans compter les emplois relevant de contrats passés par APRR à des entreprises extérieures.

10.3 Effets sur les activités de service

- section Dijon-Dole

De telles analyses ne figurent pas dans le bilan

- section Dole-Bourg –en-Bresse On constate une croissance des activités tertiaires liées au transport, pour laquelle A39 a et A3 assurément contribué, mais pas uniquement, la constitution des carrefours A39-A36 9-A40 expliquent également ces changements.

10.4 Effets sur les exploitations agricoles

-section Dijon-Dole

Les différentes enquêtes menées auprès des responsables du milieu agricole traduisent une satisfaction globale sur les conditions de passage de l'autoroute. Les nombreux aménagements et indemnités ont compensé apparemment convenablement les préjudices subis. Cependant les principales modifications semblent plus liées à une évolution du contexte général qu'à A39.

- section Dole –Bourg-en-Bresse

La redistribution des parcelles (les acquisitions foncières ont représenté 9% des terres disparues) et les indemnités compensatoires substantielles ont permis le passage à des exploitations agricoles totalement mécanisées et à une production moins artisanale. Dans un contexte général de profonde transformation de l'activité agricole A 39 semble avoir accéléré localement les mutations en cours.

10.5 Effets sur l'industrie et notamment la filière agro-alimentaire

- section Dijon-Dole

L'impact sur l'activité industrielle n'est pas marquant. Les effets attendus aux diffuseurs ne sont pas produits à la sortie de Soirans.

- section Dole –Bourg-en-Bresse

L'arrivée de A39 n'a pas eu d'effet direct dans le processus de modernisation contraint par l'application d'exigences sanitaires européennes. Cependant les enquêtes menées auprès des entreprises au titre de l'observatoire créé en 1993, par APRR en partenariat avec trois départements et l'Etat (ministère de l'équipement) ont montré qu'en renforçant la confiance collective, A39 a permis la mise en place d'ambitieux programmes d'investissements et de modernisation des unités de production. Des enquêtes en 2001 ont montré que 2/3 des industriels de l'agro alimentaire considèrent la proximité avec A39 comme importante.

10.6 Effets sur les pôles d'emploi et de bassin de main d'œuvre

- section Dijon-Dole

De telles analyses ne figurent pas dans le bilan.

- section Dole –Bourg-en-Bresse

Quotidiennement 14900 actifs entrent dans la zone A39 et 14200 actifs la quittent pour rejoindre leur lieu de travail. L'évolution des navettes domicile-travail des pôles d'emploi de Bourg-en-Bresse et Lons-leSaunier semble liée à une intensification des mouvements pendulaires avec les espaces périurbains de proximité. Par contre pour Dôle l'évolution des déplacements s'accompagne d'une recomposition géographique : moins de déplacements vers la zone A39 et davantage vers Dijon, Besançon et Lons-le-Saunier. Les routes nationales parallèles modernisées en 2 x 2 voies dans les déviations de villages-bourg et gratuites constituent une alternative réelle à l'usage de A39. Mais les déplacements domicile –travail de plus grande envergure prévus dans la DUP ne se concrétisent pas dans les données du recensement de 1999 trop proche de la mise en service d'A39 pour des changements significatifs soient lisibles.

10.7 Effets sur les commerces riverains des axes routiers délestés

- section Dijon-Dole

Depuis la mise en service d'A39, la RN5 (le report de trafic est moins important que prévu) apparaît comme un axe attractif et structurant le long duquel les activités autrefois concentrées dans les centres villes ont tendance à se localiser. Toutefois, ces changements sont dus essentiellement aux nouvelles tendances nationales.

-Section Dole –Bourg-en-Bresse

La disparition de stations services et garages situés le long de la RN83 est sans doute liée à A39, mais aussi à d'autres causes plus générales comme la concurrence des grandes surfaces, les nouvelles dispositions juridiques pour les routiers et les contournements de village. La perte d'emplois et de revenus occasionnées par A39 est aisément compensée par les créations d'emplois

et les dépenses effectuées sur les aires de service.

10.8 Effets sur l'activité touristique

- section Dijon-Dole

A39 ne semble pas avoir eu d'impact sur l'activité touristique restreinte de la zone d'étude. Toutefois le développement du tourisme fluvial sur la Saône est de nature à renforcer la fréquentation touristique de proximité notamment celle de Dijon.

- section Dole –Bourg-en-Bresse

La zone touristique d'A39 a connu un accroissement de sa capacité d'accueil après la mise en service d'A39 et l'augmentation sensible du nombre d'hébergements familiaux pour des séjours de plus longue durée. Les investissements du Pays lédonien et de Bresse louhandaïse semblent miser sur une augmentation de la fréquentation touristique grâce à une meilleure accessibilité à partir du diffuseur de Beaurepaire. Toutefois l'influence directe de A39 concerne uniquement la clientèle de passage dans les aires de service (hôtels et points d'information) comme le prévoyait la DUP

10.9 Effets sur l'organisation spatiale

- section Dijon-Dole

Quatre ans après la mise en service d'A39 les créations effectives de zones d'activités sont limitées. Cependant une coopération intercommunale semble se mettre en place avec en contrepartie une péréquation de la taxe professionnelle. La charte Plaine et Saône pour les cantons de Genlis et d'Auxonne et les projets du Jura Dolois dénotent une volonté nouvelle de travailler dans un esprit de complémentarité.

- section Dole –Bourg-en-Bresse

A39 a généré une mise en place progressive d'une nouvelle géographie des zones d'activités. Pourtant après avoir suscité un certain engouement avant l'ouverture d'A39 ces zones ne confirment pas leur attractivité et d'importantes surfaces restent disponibles à proximité du tracé. Le dossier de DUP indiquait le risque de prolifération anarchique et incontrôlée des projets communaux concurrents ce qui est peut être partiellement arrivé malgré leur mise en place progressive. Par ailleurs le dossier de DUP prévoyait des déplacements d'activité du plateau vers la plaine et du centre de la Bresse vers le Revermont. Seules quelques évolutions géographiques, lentes par nature, sont perceptibles. En particulier, on ne constate pas un mouvement de relocalisation plus fort à proximité des diffuseurs que dans les secteurs plus éloignés d'A39. En outre il convient d'indiquer que l'hypothèse du dossier de DUP d'un renforcement de l'attractivité des capitales régionales (pour les achats et loisirs) du fait d'une meilleure liaison avec la région de Lons- le-Saunier grâce à A39; n'est pas vérifiée. Seule l'aire de chalandise de Dijon et dans une moindre mesure celle de Bourg-en-Bresse semblent s'étendre quelque peu. Cependant A39 ne semble pas avoir accru la mobilité des personnes et aucune redistribution significative des flux entre les villes n'est mise en évidence.

10.10 Effets de l'exploitation sur les finances communales

-section Dijon-Dole

Dans le dossier de DUP, les pertes des revenus forestiers et des taxes sur le foncier non bâti étaient considérées comme compensées par la perception d'une taxe professionnelle liée à l'autoroute. En fait APPR a payé en 1997 de l'ordre de 360 000€ de taxes diverses pour les communes, les départements, régions et chambres de commerce et d'industrie concernées (la part de la taxe professionnelle n'est pas isolée dans le bilan) mais l'analyse ex post n'a pas été faite pour savoir si la compensation prévue dans le dossier de DUP s'est révélée exacte.

- section Dole –Bourg-en-Bresse

La taxe professionnelle est identifiée dans le bilan et représente environ 300 000€ chaque année

Cependant « l'analyse des diverses taxes versées ne fait pas apparaître clairement une polarisation de l'espace autour d'A39. La dynamique des bases de la fiscalité des ménages relève surtout de processus de périurbanisation et de rurbanisation déjà mis en évidence. »

10.11 Effets sur la localisation et le comportement des personnes

-section Dijon-Dole :

« en 1998 on constatait que l'offre immobilière ne pouvait satisfaire la demande. Les nombreux projets de construction ou de réhabilitation de logements et une offre immobilière insuffisante permettent de confirmer les prévisions d'augmentation de population des communes de l'axe sud-est de Dijon dans les années à venir »

« Par ailleurs l'influence d'A39 sur les différents aires d'attraction ne peut être qu'un phénomène lent fonction du rapport coût/gain de temps mais aussi de l'évolution des comportements ».²

- section Dole –Bourg-en-Bresse

de telles analyses ne figurent pas dans le bilan.

10.12 Les mesures d'accompagnement

- section Dijon-Dole La réalisation d'A39 devait réduire les nuisances subies par les riverains de la RN5. Mais la diminution limitée du trafic reporté sur A39 et la persistance d'un fort taux d'accidents n'ont pas permis d'atteindre cet objectif. Seul le moindre nombre de PL constitue une amélioration des riverains. Cependant A396 offrait aux collectivités locales des possibilités de réhabilitation et leur donnait l'occasion d'engager une politique d'accompagnement: c'est au niveau de l'urbanisation des communes rurales le long de l'axe d'A39 que les changements sont les plus notables, avec aussi les projets d'équipements de loisirs.

-section Dole –Bourg-en-Bresse

-structures intercommunales : elles perçoivent A39 comme un argument positif pour le développement local. Cependant son effet d'entraînement est très variable , une nette opposition se faisant jour entre les structures plutôt urbaines et celles plutôt rurales. Les intérêts sont souvent divergents que complémentaires et l'implication des différentes communautés de communes dépend, in fine de l'engagement personnel de leurs principaux responsables.

-aménagement du réseau routier. Une dépense équivalente au coût de construction de 8 km d'autoroute a été investi dans le réseau routier régional (financement contrat Etat/Région et les conseils généraux)

-aires de service (Jura et Poulet de Bresse) : coût de réalisation de 16M€ l'aire (financement d'APPR à 50%, le solde par des fonds privés, avec des subventions du CG et du CR de Franche-Comté de 2,6M€ pour l'aire du Jura).

-création de plans d'eau (à l'origine pour la gravière de Desnes d'une mesure compensatoire financée en majorité par APPR) et mise en valeur du patrimoine (déplacement de la ferme de

2.La partie relative à l'analyse des effets économiques du bilan date de 2001 et n'a pas fait l'objet d'une actualisation (seules les analyses concernant les couts, les trafics et les rentabilités économique et financière ont fait l'objet d'un complément en 2006 à la demande de la DGR et du CGPC afin que ce bilan soit acceptable compte tenu de ces lacunes dans la version initiale de 2001)

Garavand : 18ème siècle financée à 36% par APPR).

III - Conclusions

1. Respect des règles de l'art dans la réalisation du bilan LOTI

Il convient d'abord de rappeler que les bilans LOTI initialement réalisés par le concessionnaire en 2001 pour la section Dijon Dole et 2004 pour la section Dole - Bourg en Bresse ont du être complétés compte tenu des lacunes dans les évaluations socioéconomiques. La version actuelle des bilans date de 2006, mais toutes les données n'ont pas été actualisées notamment les analyses sur l'impact de l'autoroute sur le développement économique qui apparaissent relativement anciennes à la date d'aujourd'hui.

Il n'existe pas de document de synthèse sur les deux sections, (ce que le présent avis a essayé de combler) ce qui aurait permis d'éviter certaines incohérences dans les données sur les coûts d'exploitation pour les estimations des rentabilités financières à l'aide du logiciel de la DGR.

Les bilans des deux sections n'apparaissent pas homogènes dans le niveau d'analyse notamment dans les motifs de déplacement et les flux de transit (seule la section Dole - Bourg en Bresse est enquêtée) et les impacts sur le développement économique sont également plus approfondis sur la section Dole - Bourg en Bresse).

2. Qualités intrinsèques du projet

Globalement la sous estimation des coûts est de 10,8%, mais celle de la section Dijon Dole atteint 34% contre seulement 5% pour Dole-Bourg en Bresse. Ces écarts s'expliquent essentiellement par le coût du viaduc sur la Saône et le volume des terrassements.

Les coûts d'exploitation et d'entretien semblent également avoir été très fortement sous estimés mais les problèmes de délimitation des composantes de ces coûts avec la référence (circulaire de 1986) peuvent expliquer en partie ces écarts, du fait de leur manque d'homogénéité.

On constate une surestimation du trafic de l'ordre de 40% en 2000 sur la section Dijon Dole et de l'ordre de 15% sur la section Dole-Bourg en Bresse. Ces écarts s'amenuisent en 2005 (respectivement 20% et 5%) mais montrent que l'objectif d'itinéraire alternatif pour l'A39 à l'A6 n'est que partiellement atteint (les reports sur A39 en été restent limités).

Le trafic des PL représente 7 points de plus que la moyenne nationale sur l'ensemble de l'A39 ce qui confirme le caractère de transit de cette voie.

En matière de sécurité, la diminution du nombre de tués (4 à 5 par an) est conforme à la prévision de la DUP du fait de l'excellent niveau de sécurité d'A39 et en dépit de la diminution de la référence nationale en matière de mortalité constatée notamment en 2002 et 2003.

La rentabilité socioéconomique ex post est pour les deux sections largement supérieure au taux d'actualisation retenu en ex ante (8%) ce qui prouve le fort intérêt pour la collectivité de l'A39, bien que celle de la section Dijon -Dôle soit nettement supérieure à celle de la section Dôle-Bourg en Bresse (différence de 4 points) et de fait reste assez inférieure à la rentabilité ex ante (4 points également).

Le ratio bénéfice actualisé par euro investi en ex post sur la section Dijon-Dole est le double de celle de la section Dole-Bourg en Bresse ce qui montre la forte différence de rentabilité socioéconomique (la deuxième section d'ailleurs aurait du être construite deux à trois ans plus tard au vu de son taux de rentabilité immédiate réel inférieur au taux d'actualisation).

La subvention implicite sur la section Dijon -Dole est supérieur de près de 50% de celle de la section Dole-Bourg en Bresse ce qui est cohérent avec la différenciation des rentabilités financières et économiques (évoquées précédemment). Néanmoins le système du financement réel par l'adossement a permis la construction de ces autoroutes sans subvention explicite.

En matière environnementale il convient de rappeler la mise en place par le concessionnaire d'un Observatoire économique et écologique de l'A39. Dans l'ensemble les engagements de l'Etat ont été respectés à part les problèmes constatés sur les eaux superficielles et souterraines et le bruit dans les aires de service qui doivent être résolus par les mesures proposées dans le bilan.

En matière d'effets économiques, les éléments sur l'emploi direct lors des phases construction et d'exploitation semblent homogènes avec les autres autoroutes; pour les autres effets, on constate comme d'ailleurs pour d'autres projets autoroutiers, un impact limité mais un effet catalyseur certain avec la difficulté cependant d'apprécier ces effets qui se manifestent souvent sur une période de temps plus longue que celle des bilans LOTI.

3.Les leçons à en tirer

Il s'avère indispensable de vérifier la cohérence des données ex post pour un bilan LOTI comportant deux ou plusieurs sections homogènes: l'élaboration d'un document de synthèse permet d'éviter cette lacune. De plus les moyens consacrés aux bilans des différentes sections doivent être homogènes et proportionnés aux enjeux.

L'analyse du bilan ex post montre également les limites des itinéraires alternatifs incomplets : en effet l'A39 devrait pouvoir augmenter son effet de délestage de l'A6 si l'A48 Ambérieu Bourgoin était mis en service.

S'agissant du bilan environnemental il est donné acte à la société SAPRR, récemment privatisée sous le nom d'APRR, de la formalisation qu'elle a entreprise concernant les interventions d'urgence en cas de situation de crise sur l'autoroute, dont une version provisoire datée de 2007 nous a été remise récemment. Il y aurait lieu de donner dans les meilleurs délais à ce document sa version définitive après les consultations utiles auprès des administrations compétentes : préfetures, gendarmerie, SIS, DIREN, etc...

IV - Mise à disposition du public

La Loi prévoit que le bilan des opérations soumises à évaluation soit mis à disposition du public pour qu'il puisse confronter la réalisation aux anciennes prévisions qui furent soumises à l'enquête publique.

Il serait souhaitable que le concessionnaire établisse une note de 4 pages présentant la synthèse des différents aspects du bilan LOTI et de l'avis du CGPC; ce document serait mis à la disposition du public. Le bilan lui-même et l'avis du CGPC devront figurer sur le site internet du concessionnaire ainsi que sur celui de la Direction générale des Routes.

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