

N° 007283-01

Novembre 2010

Avis du CGEDD sur le bilan LOTI de l'autoroute A66 (bifurcation A61 - Pamiers)

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° 007283-01

Avis du CGEDD sur le bilan LOTI de l'autoroute A66 (bifurcation A61 - Pamiers)

établi par

Jean-Alfred BEDEL,
ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

Gérard OLIVERO,
ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

Jean-Pierre TAROUX,
membre permanent du CGEDD

Novembre 2010

**Bilan LOTI Autoroute A66
(bifurcation A61-Pamiers)
Avis du Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable
Novembre 2010**

I. Introduction

Par note du 20 avril 2010, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer a demandé, en application de l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs, l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), sur le bilan socio-économique et environnemental ex-post de la section A61-Pamiers de l'autoroute A66 concédée à Autoroutes du Sud de la France.

Cette section, d'une longueur de 39,1 km, a été déclarée d'utilité publique le 29 juillet 1996 et mise en service le 27 février 2002.

Les bilans socio-économique et environnemental ont été établis en décembre 2008 respectivement par la société ARCADIS et le bureau d'études Aphyllanthe ingénierie pour le compte d'ASF.

L'avis technique du SETRA sur la partie socio-économique de ce bilan a été rendu le 11 mai 2009.

Par note du 7 mai 2010, le Vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a confié à MM. Jean-Alfred BEDEL, Gérard OLIVERO, Jean-Pierre TAROUX, membres permanents du CGEDD, la mission de préparer l'avis du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur le bilan.

II. Comparaison des prévisions et des réalisations

2.1 Brève description de l'opération

Le Schéma directeur routier national défini dans le décret du 1^{er} avril 1992 prévoyait entre Paris et l'Espagne (E9) un axe direct et rapide (GLAT : Grande liaison d'aménagement du territoire). L'A66 s'inscrit dans cet aménagement, dont il constitue un maillon essentiel, mais qui reste inachevé coté français en l'absence des améliorations prévues entre Tarascon et la frontière espagnole.

Son tracé s'écarte significativement de l'itinéraire traditionnel (RN20 rebaptisée CD 820), ce qui en fait une voie d'accès alternative et complémentaire du département de l'Ariège à la métropole toulousaine, desservant des territoires nouveaux.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique lui assignait en 1994 comme objectifs :

- d'améliorer le niveau de service offert de la RN20 en termes de sécurité et de temps de parcours,

- de désenclaver le département de l'Ariège pour favoriser son développement économique,
- de contribuer au développement du tourisme régional,
- de compléter l'axe international nord-sud Paris-Limoges-Toulouse-Espagne.

L'autoroute A66, sa construction, son entretien et son exploitation, était inscrite dans les ouvrages concédés par la convention passée le 10 janvier 1992 entre l'Etat et la société des autoroutes du sud de la France (ASF), au titre de sections à réaliser ultérieurement. Il était indiqué que les conditions techniques et financières de la réalisation de ces sections seraient précisées par avenant.

Le quatrième avenant à la convention de concession, signé le 29 décembre 1997, apporte ces précisions. Il définit en particulier le plan de financement des ouvrages, entièrement par emprunt à long terme. Aucune participation financière de l'Etat n'est prévue pour la construction, mais selon le principe de l'adossement, la date de fin de concession est reportée de quatre ans pour l'ensemble des ouvrages concédés. Le prolongement de la concession issu de l'avenant n°4 concerne de nombreuses sections d'autoroutes dites d'aménagement du territoire, A89, A87 d'une part et d'autres composantes comme la suppression des frais de contrôle et fonds de concours. La compensation est globalisée et celle propre à A66 n'a pas été isolée.

La DUP prévoyait une mise en service en 2000. La construction commencée en mai 1999 s'est achevée en décembre 2001. L'autoroute a été ouverte à la circulation en février 2002,

2.2. Evolution de la situation de référence

L'établissement du bilan a rencontré deux difficultés méthodologiques :

- Le réseau routier dans lequel s'insère le nouvel itinéraire A66 diffère significativement de celui qui avait été prévu et pris en compte dans la DUP. L'itinéraire E9 Toulouse Barcelone n'a été que très partiellement aménagé au delà de Pamiers. En revanche, des aménagements non prévus de grande ampleur ont été réalisés dans la section Toulouse-Pamiers de la RD820 (déviation à 2x2 voies).
- L'impact sur la répartition du trafic de la mise en service de l'A66 ne s'est manifesté que progressivement, et on a assisté à une montée en charge du nouvel itinéraire.

Afin de rendre la comparaison des situations avec ou sans l'A66 plus pertinentes, ASF a choisi de reconstituer, à l'aide de modèle de trafic, une situation de référence au 1^{er} janvier 2006, prenant en compte l'état réel du réseau routier hors A66.

C'est sur ce réseau que ASF a analysé ensuite l'impact de la mise en service de l'A66.

2.3 Les coûts de l'opération

2.3.1 Coût de construction

Le coût final de construction (1 800 MF TTC juillet 1996 soit 399 MEuros juillet 2007) est supérieur de 2,1% au coût prévu par la DUP (1 762 MF TTC juillet 1996 soit 391 MEuros

juillet 2007) et inférieur de 5% au coût cible fixé par la décision ministérielle du 5/07/99 (1 895 MF TTC juillet 1996 soit 420 MEuros juillet 2007).

Il est également intéressant de comparer ce coût à celui qui figurait dans le plan de financement annexé au quatrième avenant au contrat de concession. Le montant du plan de financement s'élevait pour les travaux à 2 095 millions de F, valeur 1997, soit 454 millions d'Euros en valeur juillet 2007.

Ces coûts ne tiennent pas compte des sommes versées au titre de la politique « 1% paysage et développement ».

Ils n'intègrent pas non plus le coût de l'échangeur de Nailloux et des bretelles orientées vers Toulouse de l'échangeur sud de Pamiers (d'un montant total de 61,3 MF TTC valeur juillet 1996 soit 13,6 MEuros valeur juillet 2007), qui ont fait l'objet de conventions distinctes.

Le bilan propose une analyse des coûts par poste qui met en évidence l'écart entre la prévision de la DUP et le montant final de la construction. Ce qui donne, converti en Millions d'Euros juillet 2007 :

Postes	Montant DUP	Montant final
Etudes et maîtrise d'œuvre	35,54	61,49
Acquisitions foncières	25,27	24,36
Dégagement des emprises	5,12	27,95
Terrassements	116,47	122,99
Ouvrages d'art	80,48	46,72
Assainissement	15,42	19,57
Chaussées	58,59	47,12
Equipements et aires de service	46,61	41,53
Aménagements paysagers	7,48	7,59
Total	390,97	399,31

Le coût des études et maîtrise d'œuvre (15,4%) est élevé, s'agissant d'un ouvrage qui ne présente pas de difficultés exceptionnelles. La baisse très importante du poste « ouvrages d'art » (-42%), alors même que l'entreprise se voyait imposer des contraintes environnementales supplémentaires, est elle surprenante. ASF la justifie par un meilleur calage du profil en long dans les côteaux du Lauragais, pour favoriser l'intégration de l'autoroute, qui a permis de réduire le nombre des ouvrages.

2.3.2 Coûts d'entretien et d'exploitation

Les coûts d'entretien, exploitation et grosses réparations ressortent à 64 000 €/km en Euros 2007, en moyenne annuelle sur la durée de la concession. Ils sont inférieurs de 38% à l'évaluation de la DUP (467 000 F valeur juillet 96, soit 103 600 € valeur juillet 2007). Les coûts inscrits dans la DUP étaient sans doute une évaluation normative et ne tenaient pas compte des conditions réelles d'exploitation, intégrée avec celle de A61.

2.4. Trafics et péages

L'analyse du trafic repose sur les relevés des postes de comptages permanents en place sur l'ensemble du réseau, et sur une enquête-cordon A66-RD820 effectuée en 2007 au nord de Pamiers.

La situation de référence a été reconstituée à l'aide d'un modèle de trafic :

- pour la période avant 2000, la courbe des prévisions de trafic est établie par interpolation linéaire entre les comptages 1992 donnés dans le dossier DUP et les prévisions de trafic 2000 de la DUP en situation de référence (sans A66).
- Pour la période courant depuis la mise en service de l'A66, la courbe est établie par interpolation linéaire entre les prévisions de trafic de la DUP avec projet en 2000 et 2010, déduction faite pour 2010 de l'effet itinéraire E9 (mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'axe de la RN20 jusqu'en Espagne) ; l'impact de cet aménagement était évalué à 3000v/j en 2010¹.

On observe après la mise en service une « montée en charge », qui correspond à une stabilisation des comportements, dont la durée est évaluée à deux ans (2002-2004)

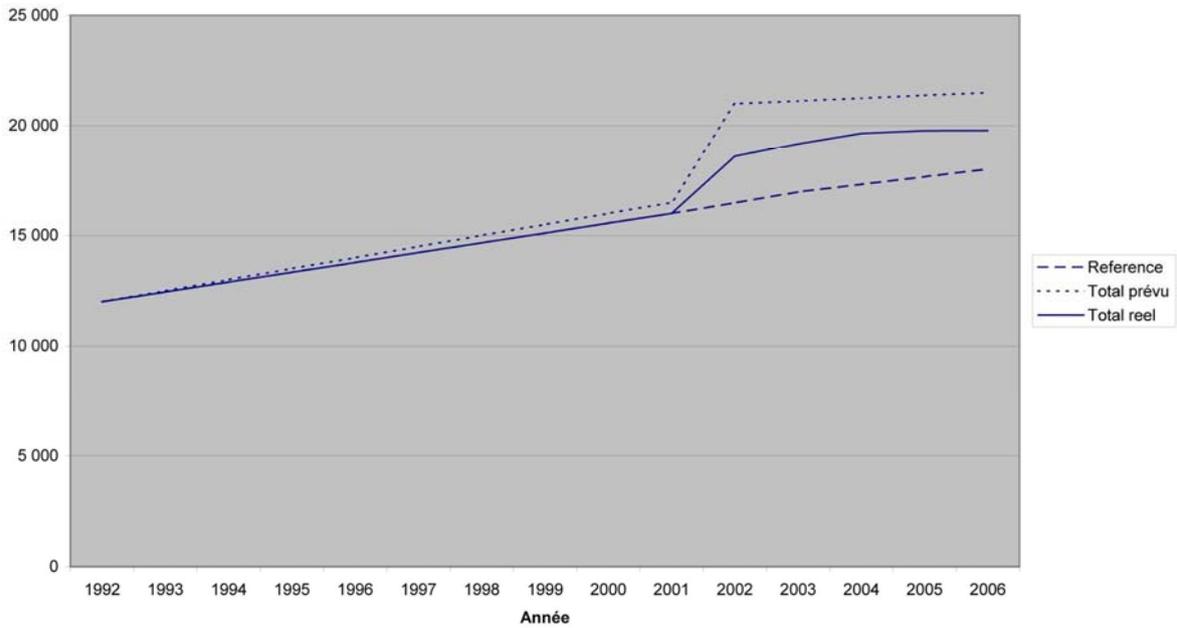
La référence de la post évaluation se situe à quatre ans après la mise en service (2006).

A l'année 2006, le trafic constaté sur l'A66 dans sa **section sud** est très inférieur au trafic prévu (8 000 vs 11000, hors effet E9).

Une partie de la différence peut s'expliquer par une croissance du trafic sur le corridor Toulouse-hte Ariège (coupure sud) inférieure à celle qui était prévue, révélant un trafic induit plus faible. Le graphique ci-dessous montre que cette différence est de l'ordre de 1700 v/j, et indique donc un impact plus faible que prévu de l'A66 sur la haute Ariège.

¹ On peut s'interroger sur la pertinence de la prévision relative à l'effet E9, alors que le trafic sur Puymorens stagne depuis 1995 à 3500 véhicules environ, et considérant que « l'itinéraire complètement aménagé ne sera jamais comparable à la liaison autoroutière par le Perthus et restera un itinéraire de montagne, dissuasif par ses dénivelés », et qu' « il n'est pas sûr qu'il faille faire reposer le développement sur un renforcement des fonctions de transit, alors même que les Alpes suivent le chemin inverse, sous l'impulsion de la Convention alpine » (Bilan LOTI du tunnel de Puymorens- Avis du CGEDD décembre 2007).

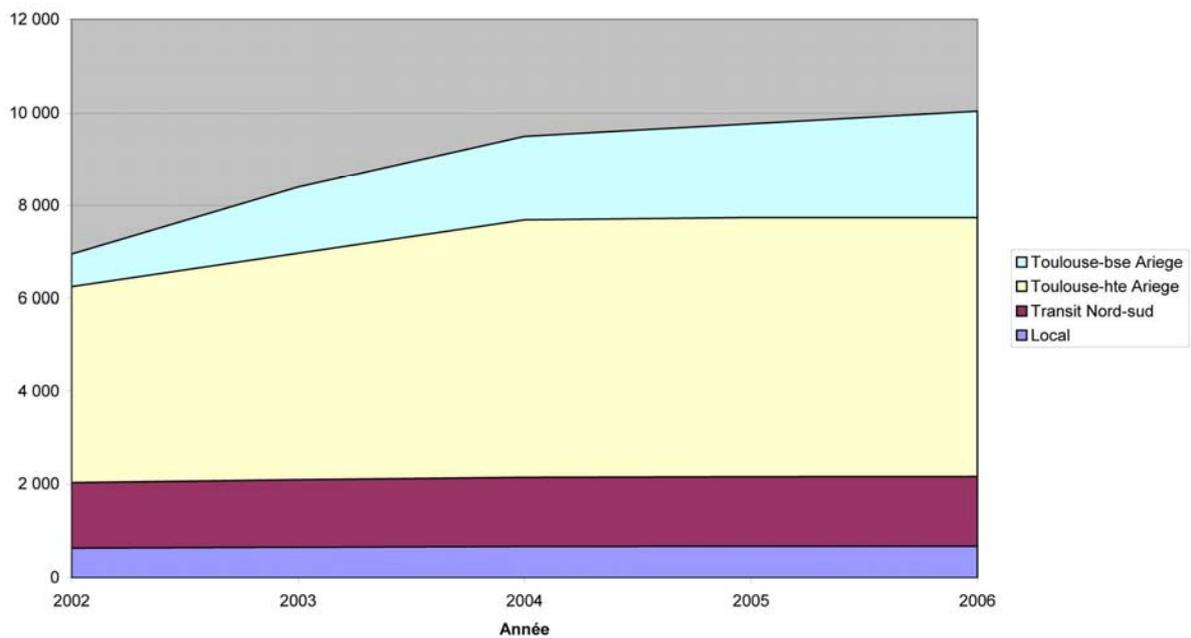
Coupure sud (Pamiers)



Le solde de la différence (1300 v/j), provient d'un report plus faible que prévu de la RD820 vers l'A66, qu'on peut imputer à un gain de temps surestimé

Dans la **section nord** vient se superposer un trafic induit par la basse Ariège supérieur à celui prévu, qui vient atténuer la différence entre prévision et réalisation de trafic sur l'A66.

Trafic A66



Le rapport ne dit rien sur la politique de péage appliquée par le concessionnaire. Aucune indication n'existait non plus dans le rapport présenté pour la DUP. Le montant du péage est cependant jugé élevé par les usagers et les organismes interrogés.

2.5. Gains de temps et de confort

Les temps de parcours sont évalués à partir de mesures réalisées sur les différents itinéraires en novembre 2007. En situation de référence, ils sont fournis par le modèle de trafic évoqué précédemment.

Les gains de temps ont été surestimés dans les études préalables. Prévus de l'ordre de 35mn dans la DUP, ils sont en fait en moyenne de 23 mn sur le trajet Toulouse Pamiers. De plus, le gain de temps est très variable selon la localisation dans l'agglomération toulousaine de l'extrémité du déplacement. Il s'échelonne de 17 mn dans le cas le plus défavorable à 30 mn dans le cas le plus favorable. Pour le transit nord-sud, il s'établit à 24 mn.

La raison principale de cette surestimation réside dans les travaux d'aménagement effectués sur la RD820 entre Toulouse et Pamiers, qui en ont accru la capacité et donc diminué la saturation.

2.6. Sécurité

En matière de sécurité, le gain annuel constaté par rapport à la situation de référence (sans A66) reconstituée se révèle très inférieur au gain estimé dans la DUP. Pour le nombre d'accidents, par exemple, le gain effectif est de 3,5 accidents pour un gain estimé de 30 accidents.

La différence s'explique

- Par la baisse intervenue au niveau national du taux d'accidents (plus de 50%, soit environ 16 accidents de moins)
- Par un trafic sur le corridor inférieur de plus de 20% au trafic prévu (soit environ 3 accidents de moins)
- Par un moindre report de trafic vers l'A66 pour le solde.

Avec un taux d'accident de 1,7 pour 10⁸ véh.km, inférieur à la moyenne des autoroutes françaises, l'A66 est beaucoup plus sûre que la RD820. Un trajet Toulouse-Pamiers par l'A66 est ainsi trois fois plus sûr que par la RD820, et le risque d'y être tué est cinq fois moindre.

2.7 Engagements environnementaux

2.7.1 Genèse de l'élaboration du bilan environnemental.

Le dossier des engagements de l'État de la section de l'autoroute A66 comprise entre l'A61 et Pamiers a été publié en juillet 1997. Le secteur traversé est entièrement rural et la qualité des eaux souterraines et superficielles est le principal enjeu environnemental du projet. Le canal du Midi, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, constitue l'autre enjeu d'importance.

Un comité de suivis environnementaux a été constitué et s'est réuni deux fois, mais aucun observatoire environnemental n'a été mis en œuvre, ce qui semble tout à fait justifié au vu des enjeux.

Le bilan environnemental intermédiaire a été produit en 2005 et le bilan environnemental final en décembre 2008, soit six ans après la mise en service. Ils ont été rédigés, sous la conduite d'ASF, par le bureau d'études Aphyllanthe ingénierie, avec des contributions de sociétés spécialisées sur l'eau et le bruit et une contribution de la fédération de chasse de la Haute Garonne sur les milieux naturels.

Aucune indication n'est donnée sur les dispositions de contrôle qualité et d'approbation des deux bilans.

En juin 2008, les ASF avaient adressé pour avis le projet de bilan environnemental de l'autoroute A 66 à la Direction Régionale de l'Environnement Midi-Pyrénées (DIREN). Dans sa réponse la DIREN notait un traitement correct des nuisances acoustiques, des eaux de ruissellement et de l'insertion paysagère et que « l'impact résiduel majeur réside dans l'obstacle que constitue l'ouvrage aux déplacements de la faune » et concluait que « la prise en compte par les projets d'infrastructure des enjeux du continuum écologique (trame verte) reste encore à améliorer ».

L'avis de la DIREN n'est pas joint au bilan environnemental final.

La DREAL, consultée en septembre 2010 pour l'établissement de ce présent avis, confirme les conclusions de l'avis de la DIREN de juin 2008.

2.7.2 Principales conclusions du bilan environnemental

Le bilan environnemental passe en revue tous les thèmes de l'environnement et présente pour chacun :

- les enjeux,
- les engagements de l'État,
- les conclusions du bilan intermédiaire et les mesures correctrices proposées,
- les conclusions du bilan final et, pour certains thèmes, des propositions de suivis complémentaires.

Les principales conclusions, reprises dans le chapitre « synthèse et conclusion » du bilan final, sont les suivantes :

L'eau

-La qualité des eaux superficielles et souterraines a été maintenue à un niveau comparable à celle de la période antérieure aux travaux ;

-Sur les 3 cours d'eau rescindés et déviés lors de la construction de l'autoroute, les restaurations végétales des berges ont pleinement réussi, et les ripisylves sont en voie de reconstitution progressive sur 2 des 3 cours d'eau (l'Aïse et la Thésauque) mais beaucoup plus lente sur le troisième (le Crieu).

-Des désordres sur les ouvrages hydrauliques construits ont été constatés : fissuration, accumulation de débris végétaux, creusement de terriers de gros rongeurs, envasement. Le bilan recommande « une surveillance étroite et un entretien rigoureux » des ouvrages hydrauliques. Mais ce constat intervient alors que ASF a mis en place un suivi des bassins,

suite un premier constat de désordres après la mise en service de l'A66. Le bilan devrait donc être plus précis sur la manière de s'assurer que cette « surveillance étroite » et « entretien rigoureux » seront bien effectués.

Milieus naturels :

-Le tracé de l'autoroute n'affecte pas de zones protégées ou présentant des enjeux pour la protection du biotope. Aucune acquisition de terrains nécessaires à la reconstitution de biotopes perturbés n'a été nécessaire.

-Le bilan souligne des effets positifs produits par des aménagements de l'infrastructure qui, avec le temps, sont à l'origine de l'apparition de milieux naturels favorables à certaines espèces : oiseaux et batraciens.

-La mortalité de la grande et petite faune a été estimée trop élevée à l'issue du bilan initial. Des mesures correctives ont été apportées (repositionnement des clôtures et pose supplémentaire de grillage à mailles fines). Une baisse de la mortalité a été notée dans le bilan final mais les données demeurent trop fragmentaires pour conclure définitivement sur l'efficacité des dispositifs de franchissement aménagés.

Bruit.

-Le tracé de l'autoroute limite les incidences phoniques sur les habitations riveraines. Les quelques habitations impactées ont été soit achetées soit traitées.

-Les mesures sonores effectuées après la mise en service montrent que les niveaux de bruit sont inférieures aux prévisions initiales et une étude acoustique réalisée en s'appuyant sur ces mesures conclut que les protections acoustiques des habitations restent suffisantes pour le niveau de trafic prévu à l'horizon 2022.

Patrimoine culturel, paysage, restauration des milieux, aménagement et urbanisme, agriculture et sylviculture.

-Les engagements de l'Etat ont été globalement respectés. En particulier, l'ouvrage sur le canal du Midi s'inscrit bien dans le paysage.

2.8. Rentabilité économique

Le bilan économique est établi selon la méthode de calcul employée pour la DUP, qui comptabilise que les avantages de temps, de sécurité, de coût de fonctionnement des véhicules et de confort. Le coût d'investissement retenu prend en compte l'échangeur de Nailloux et les bretelles orientées vers Toulouse de l'échangeur sud de Pamiers, qui apportent une part non négligeable du trafic, mais qui ont fait l'objet d'un mode de financement distinct, et n'ont pas été pris en compte dans le coût final comparé à la DUP de façon à effectuer la comparaison à périmètre identique. Ainsi dans la mesure où ont été pris en compte les avantages liés à ces diffuseurs (trafic), le coût de ces derniers doit être intégré dans l'analyse de rentabilité socio-économique même s'ils n'étaient prévus au stade de la DUP ; sinon, cela revient à surévaluer la rentabilité socio-économique.

Le bilan socio-économique traduit les observations déjà faites sur le trafic et les gains de temps et de sécurité. Ainsi, le taux de rentabilité immédiate, prévu dans la DUP à 18% ne

s'élève qu'à 5,3%. Le bénéfice actualisé au taux de 8% reste négatif à -104 millions d'Euros, et le taux de rentabilité interne est limité à 5,3%.

2.9. Bilan financier pour le concessionnaire

Le taux de rentabilité interne calculé dans le rapport est de 2,6%. Mais ce calcul ne tient pas compte du processus d'adossement. Il est erroné de considérer, comme le prétend le rapport, que la technique de l'adossement ne conduit à aucune mobilisation de fonds publics. Lorsque l'adossement est associé à un allongement de la durée de la concession, il prive la ressource publique du montant des péages, diminuée des coûts d'entretien et d'exploitation, encaissée pendant le délai supplémentaire. L'adossement peut être assimilé dans ce cas à une subvention de l'Etat au concessionnaire, dont celui-ci fait l'avance et se rembourse en fin de concession, intérêt et capital, en encaissant le produit des péages durant ce délai supplémentaire. Dans le cas de l'A66 il est difficile d'apprécier l'avantage financier concernant cette seule section, puisqu'elle est comprise dans un lot de 538 km, comprenant en outre A87, A89, A83.

2.10 .Effets socio-économiques.

Le sujet de la concurrence rail-route aurait mérité d'être approfondi : le rapport fait simplement mention que le trafic ferroviaire ne semble pas avoir été affecté par l'ouverture de l'A66. La mise en place d'une desserte ferroviaire cadencée en 2004 sur l'axe Toulouse-Foix rend toutefois difficile une mesure de l'impact.

Aménagement du territoire :

L'axe Foix-Varilhes-Pamiers était mis en avant dans la DUP comme pouvant constituer un pôle secondaire d'équilibre de l'agglomération toulousaine, mais cette évolution n'a pas été constatée. Chacune de ces agglomérations a poursuivi un développement propre, Pamiers s'affirmant comme centre économique.

Les activités économiques : Outre divers entretiens dont il rend compte, le rapport s'appuie sur l'évolution des surfaces consacrées aux activités et sur le rythme de remplissage des zones d'activité économique.

Sur le plan de la méthodologie, le rapport met en avant un ratio «surface de locaux construite/nombre d'emplois existant en 1999» dont la pertinence n'apparaît pas clairement lorsqu'on l'applique indifféremment à des zones rurales ou déjà urbanisées.

De façon indéniable, la région concernée a bénéficié d'un développement économique soutenu durant la période étudiée. Cependant l'impact de l'A66 dans ce développement n'apparaît pas déterminant, comme semble le montrer le cas de Auterive qui ne bénéficie pas de l'effet A66. C'est la disponibilité foncière qui apparaît comme premier critère pour le choix d'implantation des entreprises. L'amélioration de l'accessibilité n'intervient qu'après.

Les activités commerciales : L'examen de l'évolution des surfaces commerciales, et les résultats des entretiens ne font pas apparaître d'impact significatif de l'A66. Le rapport

souligne que l'extension des surfaces commerciales sur les communes situées dans le périmètre d'étude s'inscrit dans les tendances observées à l'échelle départementale et nationale. Le dynamisme commercial constaté, notamment à Pamiers, semble plutôt imputable à l'évolution de la démographie, et à un renforcement du pôle de Pamiers au détriment de Foix. Les comportements des consommateurs n'ont pas non plus connu de bouleversements. Cependant la création d'un village automobile à Pamiers semble disproportionnée par rapport au développement démographique local : c'est clairement la garantie d'une accessibilité à moyenne distance depuis l'agglomération toulousaine et au-delà dans toutes les directions (permise par l'ouverture de l'A66) qui a motivé la création de ce site commercial particulier.

La démographie : On constate sur la zone d'étude un dynamisme démographique largement explicable par la proximité de l'agglomération toulousaine. En dehors de la commune de Nailloux, la construction de l'A66 ne semble pas avoir eu un impact déterminant sur le phénomène.

Le cas de Nailloux : Le rapport met en avant l'impact de la construction de l'A66, accompagnée il faut le préciser par une politique de mise à disposition de terrains constructibles au détriment de l'activité agricole, qui a permis le développement du village. Le fort taux de développement (9% par an) ne doit pas occulter que la taille de l'agglomération reste très modeste (1800 habitants en 2005) et très dépendante de l'agglomération de Toulouse pour les emplois, les équipements et les services. Le site devrait voir se développer une activité commerciale nouvelle avec le « Village de marques », dont toutefois l'ouverture, initialement prévue en avril 2010, vient d'être reportée en juin 2011.

Tourisme : Malgré quelques cas signalés d'arrivée d'une clientèle bordelaise, mais non quantifiés dans les documents annexes au rapport (comptes rendus d'entretiens), la construction de l'A66 ne semble pas avoir étendu l'aire de chalandise des centres d'activité touristiques ariégeois, et notamment de stations de sports d'hiver (baisse des nuitées depuis 2002). En revanche, la réduction significative des temps de parcours et des encombrements semble en avoir accru l'attractivité pour la clientèle toulousaine, ce qui se retrouve dans l'accroissement de leur chiffre d'affaires depuis 2001/2002.

III. Conclusions.

3.1 Respect des règles de l'art

3.1.1 Avis sur le bilan socio-économique

Le rapport couvre l'ensemble des sujets devant être traités au niveau du bilan. Il aurait cependant gagné à être plus précis et mieux étayé sur certains aspects.

Sur les trafics

- Le bilan s'appuie sur une enquête de trafic réalisée un seul jour le mardi 13 novembre 2007, ce qui pourrait n'être pas vraiment représentatif, et sur les comptages permanents. L'enquête a pris en compte un zonage de 15 zones (cf annexe au rapport du bilan simplifié) mais la matrice d'échange obtenue n'est pas comparée avec celle du trafic prévue lors de l'enquête DUP, ce qui aurait pu être apporté un meilleur éclairage sur la différence entre trafics prévus et constatés, qui est considérable.
- La problématique de la concurrence rail-route n'est pas abordée. Elle ne semblait déjà pas l'être au niveau de la DUP. Cette concurrence pourrait exister, au moins pour les déplacements domicile travail, et sans doute pour l'accès aux stations de sport d'hiver.

Sur les rentabilités économique et financière

- Les coûts (construction, entretien exploitations) sont exprimés tantôt en valeur 1994, tantôt en valeur 1996, ou en valeur 2007. Ils sont parfois hors taxes, parfois TTC. La situation vis-à-vis de la TVA n'est pas toujours précisée. Une référence unique pour les coûts aurait facilité la lecture du rapport.
- Le mauvais bilan économique constaté dans le rapport découle directement de la non réalisation des prévisions de trafic. C'est pourquoi le volet trafic aurait mérité d'être plus développé et mieux étayé. Il convient cependant de noter que si l'étude de la question des trafics a été insuffisante ; celle-ci (analyse des séries chronologiques, réalisation d'une enquête de circulation OD, recherche des liens avec l'évolution des conditions de circulation sur la RD820, etc.) se serait donné les moyens pour tenter d'expliquer les différences entre les trafics observés et les trafics prévisionnels.
- Le bilan financier fait état d'un taux de rentabilité très faible, mais ignore complètement les avantages financiers que la société concessionnaire a retirés de la prolongation de la durée de l'ensemble de sa concession même si celle-ci semble concerner que très minoritairement A66.²

Sur l'impact socio-économique

- Le rapport fait appel à un éventail large et varié d'indicateurs qui mettent en évidence certaines formes de développement économique et en attribuent l'origine, au moins

² Il conviendrait cependant au-delà des bilans LOTI par sections d'analyser les impacts financiers des allongements des durées de concession sur la rentabilité financière des investissements (rentabilité des capitaux engagés et des capitaux propres) tout en sachant que le principe de l'adossement a permis à l'Etat de ne pas subventionner directement les projets (en évitant ainsi des contraintes budgétaires) mais implicitement.

pour partie, à la construction de l'A66. Il semble cependant que l'impact psychologique mobilisateur créé par la décision de construire cette infrastructure ait au moins autant joué dans cette évolution que les avantages économiques mesurables.

3.1.2 Avis sur le bilan environnemental.

-Le processus d'élaboration du bilan environnemental semble correct et n'appelle pas de remarques particulières. Les moyens mis en œuvre paraissent être d'un niveau approprié aux enjeux environnementaux du projet. Les conclusions s'appuient sur des études intermédiaires confiées à des bureaux d'études spécialisés et la traçabilité des résultats est tout à fait satisfaisante.

Il est par contre dommageable que le rapport ne donne aucune indication sur les dispositions de contrôle qualité et d'approbation des études et du rapport, ce qui peut nuire à la confiance accordée aux conclusions du bilan.

-Sur la forme, le bilan environnemental est très satisfaisant. Son plan est classique. Le rapport est bien documenté et agréablement illustré. Il présente très clairement, pour chacun des thèmes environnementaux, les enjeux, les engagements de l'État, les conclusions du bilan intermédiaire et les conclusions du rapport final. Les résultats sont présentés à la fois sous forme de texte et de tableaux synthétiques. Les deux légères « critiques » qui peuvent être faites sont :

-Les mises en correspondance entre les engagements de l'Etat, les conclusions du bilan intermédiaire et les conclusions du bilan final, n'apparaissent pas toujours nettement dans le texte et les tableaux, ce qui rend difficile l'examen du dossier.

-Des digressions, certes très instructives, mais « en marge du sujet », alourdissent le rapport et semblent plus relever d'un document de « promotion » du savoir-faire du maître d'ouvrage que d'un bilan environnemental.

-Sur le fond, le bilan conclut au bon respect des engagements de l'État. Les conclusions sont globalement convaincantes et satisfaisantes au vu des enjeux environnementaux du projet, mais appellent néanmoins quelques réserves et commentaires :

-Le bilan environnemental final ne répond pas à certains points de l'engagement de l'Etat ou donne des réponses incomplètes ou non satisfaisantes. A titre d'exemple, on peut citer :

Engagement de l'État	Conclusions du bilan environnemental	Appréciation de la réponse
Prise en compte de l'onde de rupture potentielle du barrage de Nailloux	Pas traité	
Pas de rejets dans le canal du Midi	Pas traité	
Création d'ouvrages hydrauliques de décharges en <u>nombre suffisant</u>	<u>Plusieurs</u> ouvrages ont été réalisés	Réponse incomplète
Calage des projets sur le niveau des plus hautes eaux connues	Calage sur la crue centennale	Réponse non satisfaisante

-Les engagements de l'État concernant la grande faune ont été respectés (passages pour la grande faune et poses de clôtures) mais les résultats sont décevants. Les explications données sont peu satisfaisantes. Le bilan fait état d'une fréquentation faible des passages qu'il explique par la population réduite de grands mammifères, mais présente par ailleurs des statistiques de mortalité de l'ordre d'un individu par mois en 2007, ce qui, sans être incohérent, mériterait quelques éclaircissements.

-Les dysfonctionnements constatés sur les ouvrages hydrauliques (fissuration, accumulation de débris végétaux, creusement de terriers de gros rongeurs, envasement) sont préoccupants et laissent planer des doutes sur la pérennité du respect des engagements de l'Etat sur le thème de l'eau.

-Quant aux recommandations pour la suite, le bilan attire bien l'attention sur les deux points nécessitant un suivi rigoureux :

- l'entretien des ouvrages hydrauliques,
- la surveillance et l'entretien des clôtures,

et le point pouvant, le cas échéant, demander, dans une dizaine d'année, une révision des dispositions prises :

- les protections acoustiques des habitations riveraines.

3.2 Résultats marquants de bilan

construction de l'ouvrage : il est à noter la parfaite maîtrise des coûts puisque l'écart entre la DUP et la réalisation n'est que de 2%

Utilité de l'ouvrage : Le rapport écarte, sinon définitivement du moins à l'horizon de la concession, toute perspective d'intégration de la section Toulouse - Pamiers de l'A66 dans une liaison internationale Toulouse - Barcelone. Il examine exclusivement l'impact régional de l'ouvrage.

Il met en avant l'amélioration de la fluidité apportée dans les échanges Toulouse - Pamiers, ce qui est bien le moins qu'on puisse attendre alors que la capacité du corridor a été multipliée par trois. Il peine à discriminer un apport spécifique de l'ouvrage au développement économique de la Basse - Ariège, mais déclare cependant qu'il a permis à la région de mieux profiter du dynamisme de l'agglomération toulousaine.

Bilan économique:- Avec un taux de rentabilité interne de 5,3 %, l'investissement affiche un bilan économique médiocre et très en deçà de celui prévu lors de la déclaration d'utilité publique.

Efficiences du projet : Tenant compte du fait que l'utilité réelle du projet se situe dans le contexte du développement de l'agglomération toulousaine et sa liaison avec la Basse - Ariège, on peut se demander si des investissements plus légers et mieux ciblés n'auraient pas permis d'obtenir un résultat équivalent.

S'agissant de plus d'un investissement dont l'impact se limite de fait au périmètre d'influence de l'agglomération toulousaine, il aurait sans doute été judicieux d'en apprécier l'opportunité dans ce cadre, en alternative avec un renforcement de la desserte cadencée de la liaison ferroviaire Toulouse-Pamiers.

Impact sur l'environnement : Les impacts de l'autoroute sur le paysage et les nuisances sonores n'appellent pas de remarques particulières. Le traitement de la continuité écologique (trame verte et trame bleue) a été pris en compte par le maître d'ouvrage mais les résultats restent insuffisants en ce qui concerne la trame verte (mortalité importante de la faune) et préoccupants en ce qui concerne la trame bleue (fissuration, accumulation de débris végétaux, creusement de terriers de gros rongeurs, envasement des ouvrages hydrauliques).

3.3 Leçons à en tirer

Pour améliorer les bilans futurs, il importe avant tout d'apporter un soin particulier aux études préalables au niveau de la DUP. C'est particulièrement vrai lorsque l'investissement ne double pas simplement un itinéraire existant. Il s'avère très difficile d'introduire au niveau du bilan des problématiques qui n'avaient pas été identifiées auparavant.

La question relative à l'adossement ne devrait plus se poser puisque cette procédure n'est désormais plus autorisée.

3.4. Mise à disposition du public

La loi prévoit que le bilan des opérations doit être mis à la disposition du public pour qu'il puisse confronter la réalisation aux prévisions soumises à l'enquête publique.

Il serait souhaitable que le concessionnaire, fasse un 4 pages synthétisant les différents aspects du bilan ainsi que l'avis du CGEDD. Ce document serait mis à la disposition du public conformément aux dispositions légales. Le bilan lui-même et l'avis devront être mis sur le site de la société comme il le sera sur le site de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex

Tél. (33) 01 40 81 68 12/45