

## Liaison autoroutière A.51 Section Sisteron - La Saulce

### Bilan LOTI socio-économique



Source : ESCOTA

Novembre 2007

# Synthèse

## 1. Introduction

La section Sisteron - La Saulce de l'autoroute A51 a été mise en service en juin 1999.

La présente note constitue la synthèse du bilan des effets économiques et sociaux de cette section autoroutière, établi conformément aux prescriptions de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Elle aborde successivement les aspects suivants :

- la perception du projet par les utilisateurs et par les acteurs locaux ;
- les effets du projet sur les conditions de circulation (trafics, temps de parcours, sécurité) ;
- l'économie du projet (coûts, rentabilité socio-économique pour la collectivité, rentabilité financière pour la société concessionnaire) ;
- les effets du projet sur les territoires et l'économie locale.

## 2. La perception du projet

### 2.1 Perception du projet par les utilisateurs

Le CETE Méditerranée a réalisé en mai 2006 une enquête de circulation dans le corridor Sisteron - La Saulce. En particulier, les usagers de l'autoroute A51 étaient interrogés sur leur degré de satisfaction vis-à-vis de la section Sisteron - La Saulce de l'autoroute.

Comme le montre le tableau ci-dessous, plus de 70% des usagers se sont déclarés satisfaits de l'autoroute, parmi lesquels près de 45% étaient totalement satisfaits.

Le grief de 95% des usagers qui se sont déclarés "pas du tout satisfaits" concerne le niveau de péage, jugé trop élevé ; alors que le tarif de la section Sisteron - La Saulce est actuellement de 8,0 ct/km contre 8,5 ct/km environ au sud de Sisteron.

**A51 - Enquête à la barrière de La Saulce de mai 2006 : réponses à la question "Quel est votre sentiment sur le niveau de service de la section Sisteron - La Saulce ?"**

Avis	Totalement satisfait	Plutôt satisfait	Plutôt pas satisfait	Pas du tout satisfait	Autre	Total
Nombre	965	626	29	594	36	2 250
Proportion	43%	28%	1%	26%	2%	100%

A la question "Qu'est ce que la mise en service de la section Sisteron - La Saulce vous a apporté ?" :

- 74% des usagers mentionnent les gains de temps ;
- 11% citent l'amélioration du confort,
- 9% évoquent une meilleure sécurité.

### 2.2 Perception du projet par les acteurs locaux

Trente-et-un acteurs locaux ont été interviewés, en face-à-face<sup>1</sup>, qui étaient susceptibles d'apporter au total une vision la plus large et la plus complète possible des effets socio-économiques de la section Sisteron - La Saulce.

Ils représentent les institutions suivantes : les dix communes concernées par l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et la commune de Gap, les trois communautés de communes concernées, le Conseil Général 04 (pôle Aménagement) et le Conseil Général 05 (service développement économique), la CCI 05, les Directions Départementales de l'Équipement 04 et 05, les Comités Départementaux du Tourisme 04 et 05, la Chambre d'Agriculture 05, la Fédération Départementale du Bâtiment et des Travaux Publics 05, Hautes-Alpes Développement, sept organismes représentatifs des principales activités économiques locales.

Ces entretiens ont permis de confirmer les secteurs clés du territoire desservi par la section Sisteron - La Saulce d'A51 : arboriculture, tourisme, espace et aérologie, nouvelles technologies. Ils ont également permis d'identifier trois territoires particulièrement dynamiques (zones de Gap, Sisteron et Tallard). Une attention particulière a donc été portée à ces secteurs et à ces territoires lors de la recherche des effets socio-économiques de l'autoroute.

De ces entretiens, il apparaît que les acteurs locaux ont majoritairement un avis positif sur la nouvelle section autoroutière et sur ses impacts socio-économiques :

- outil de transport efficace : gains en confort et en sécurité, et fiabilité des temps de parcours ;
- amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN85 : suppression des bouchons, réduction des accidents ;
- influence positive sur le tourisme (résidences secondaires, stations de skis, vallée de l'Ubaye) et l'emploi correspondant ;
- politique de remembrement efficace ;
- effets positifs sur les zones d'activités proches de l'infrastructure et de ses diffuseurs : l'autoroute a été le facteur déclenchant pour la création de certaines zones et, pour celle de Sisteron-Nord, elle a suscité l'implantation de nouvelles entreprises ;
- facilitation des déplacements professionnels pour les entreprises (parfois en matière d'accès à leurs marchés), en particulier celles du gapençais.

En matière économique, les avis négatifs concernent les deux aspects suivants :

- les embouteillages, en période de grandes migrations, qui se seraient déplacés de Sisteron au giratoire de La Saulce ;
- le niveau du péage, jugé relativement élevé ;
- la perte de taxes sur le foncier non bâti (résultant de la consommation, par l'emprise, de terres agricoles).

Il est également apparu que les acteurs interviewés isolaient difficilement les effets de la seule section Sisteron - La Saulce des effets de l'ensemble de l'autoroute A51.

<sup>1</sup> Pour des raisons liées à leur disponibilité, six acteurs parmi les 31 ont été interviewés par téléphone ou par mail.

### 3 Les conditions de circulation

#### 3.1 Les trafics

Les trafics sur la section Sisteron – La Saulce de l'autoroute A51 et sur la route nationale parallèle, cinq ans après la mise en service, sont indiqués dans le tableau ci-dessous. Ils sont rapprochés des prévisions indiquées dans les études d'avant-projet sommaire (APS) de 1991.

**Trafics moyens journaliers annuels 2005 (arrondis à la dizaine) dans le corridor de l'autoroute A51 Sisteron - La Saulce : trafics observés et trafics prévus dans les études d'APS**

Section routière	Trafics prévus (1)	Trafics observés (2)	Ecart relatif (2) / (1)
A51 Sisteron – La Saulce (a)	9 040	7 570	-16%
RN85 Sisteron – Upaix (b)	2 260	4 710	108%
Corridor (a)+(b)	11 300	12 280	9%
RN85 Upaix – La Saulce (c)	3 820	5 920	55%
Corridor (a)+(c)	12 860	13 490	5%

On fait le constat suivant :

- le trafic observé en 2005 sur l'A51 est inférieur aux prévisions ;
- le trafic relevé sur la RN85 est considérablement plus élevé que celui qui avait été prévu : plus du double sur la section sud et supérieur de moitié au nord ;
- le trafic total du corridor est proche des prévisions : il est supérieur de +5% à +10% selon la coupure considérée.

Les écarts observés s'expliquent donc par le fait qu'en moyenne les véhicules s'affectent moins que prévu sur l'autoroute ; deux raisons justifient cette situation :

- dans le projet réalisé, des améliorations sensibles ont été apportées aux caractéristiques de la RN85, qui n'avaient pas été envisagées dans les études de trafic de 1991, rendant la route existante plus attractive que prévu ;
- la composition des trafics du corridor paraît différente de celle prévue dans les études de trafic : en 2005, la proportion des trafics à courte et moyenne distance serait plus importante que prévu et, en sens inverse, la proportion des trafics à très longue distance serait plus faible que prévu ; l'expérience montre que la première catégorie de trafic s'affecte généralement moins que la moyenne sur les autoroutes à péage et que la seconde catégorie s'y affecte mieux.

Sur les cinq premières années de son exploitation, l'autoroute a absorbé plus des trois quarts de la croissance des trafics dans le corridor. En été, elle en a absorbé plus de 90%.

La nouvelle section a également absorbé l'essentiel des pointes de trafic (départs et retours de week-ends et de vacances, grandes migrations estivales) : la route nationale assure désormais une fonctionnalité locale ou régionale, et son trafic est non seulement plus faible mais également plus régulier.

**Evolution des trafics entre 2000 et 2005 dans le corridor de l'autoroute A51 Sisteron - La Saulce à hauteur de Valenty (section Upaix – Mônetier-Allemont de la RN85)**

Axe	RN85	A51	Corridor
Trafic journalier moyen annuel	+ 5 %	+ 17 %	+ 11 %
Trafic journalier moyen d'été	+ 2 %	+ 20 %	+ 12 %

Les analyses de séries chronologiques des trafics sur les différentes sections d'A51 et de l'axe routier parallèle permettent de tirer les deux conclusions suivantes :

- la mise en service de la section Sisteron – La Saulce d'A51 n'a pas induit de trafic routier supplémentaire dans le corridor ;
- la continuité d'itinéraire a incité certains usagers de la route nationale au sud de Sisteron à se reporter vers l'autoroute : le phénomène est surtout sensible entre Aubignosc et Sisteron-Nord (5 à 8% de trafic additionnel sur A51).

#### 3.2 Les temps de parcours

Le CETE Méditerranée a réalisé une série de relevés de temps de parcours entre Sisteron et La Saulce, avec la technique dite "du véhicule flottant" :

- 31 mesures sur l'autoroute A51, en 2005 puis en 2006 : en février (départs pour les sports d'hiver), en mai (journées "normales"), en été et en novembre ;
- 18 mesures sur la RN85, en novembre 2006.

Hors périodes de grandes migrations (départs de vacances d'hiver, etc.), les temps de parcours sont assez stables, tant sur la route nationale que sur l'autoroute. En 2006, le temps de parcours par A51 est en moyenne inférieur de l'ordre de 5 mn au temps de parcours par la RN85.

Cet écart de temps de parcours est globalement conforme à la prévision du dossier DUP (8 mn).

En 2006, si la section Sisteron - La Saulce d'A51 n'avait pas été en service (situation dite "de référence"), le trafic de la RN85 aurait été plus élevé que celui qui y circule effectivement, puisqu'il comprendrait également les véhicules qui en 2006 ont choisi de circuler sur l'autoroute. Par ailleurs, les caractéristiques de la RN85 auraient été moins bonnes, cet axe ayant bénéficié de corrections de tracés dans le cadre de l'opération A51. Dans ces conditions, les vitesses y auraient été plus basses et les temps de parcours, plus élevés. Par application d'équations "débit-vitesse" usuelles, on évalue que le temps de parcours moyen sur la route nationale "en référence" aurait été supérieur de 10 mn à celui que l'on relève effectivement en 2006. Au total en 2006, l'autoroute permet donc un gain de temps moyen d'environ 15 mn par rapport aux conditions de circulation qui auraient prévalu sur la RN85 si ladite section n'avait pas été réalisée. Par rapport à cette "situation de référence", les automobilistes qui continuent d'emprunter la RN85 bénéficient, eux, d'un gain de temps de 10 mn.

### 3.3 La sécurité

Dans le corridor Sisteron - La Saulce, les nombres d'accidents et de victimes par an (en moyenne) ont fortement diminué depuis la mise en service d'A51.

#### Evolution des données d'accidentologie dans le corridor Sisteron - La Saulce (moyennes annuelles)

Période	1994-1997		2000-2005	
	RN85	RN85	A51	Corridor
Section routière				
Accidents / an	14,0	6,3	1,3	7,7
Tués / an	4,3	1,8	0,3	2,2
Blessés hospitalisés / an	11,5	1,7	0,2	1,8
Blessés non hospitalisés / an	17,8	7,7	1,0	8,7

Pour éliminer l'effet de la croissance du trafic, on analyse également les évolutions des taux d'accidents et des taux de victimes rapportés à l'intensité du trafic.

#### Evolution des taux d'accidents et de victimes dans le corridor Sisteron - La Saulce

Période	1994-1997		2000-2005	
	RN85	RN85	A51	Corridor
Section routière				
Accidents / 10 <sup>8</sup> véh x km <sup>(a)</sup>	12,5	10,0	1,7	5,4
Tués / 10 <sup>8</sup> véh x km	3,8	2,9	0,4	1,5
Blessés graves <sup>(b)</sup> / 10 <sup>8</sup> vk	10,3	2,6	0,2	1,3
Blessés légers <sup>(c)</sup> / 10 <sup>8</sup> vk	15,9	12,1	1,3	6,1

(a) Taux du nombre d'accidents pour cent millions de véhicules x kilomètres ; il exprime la probabilité constatée d'être victime d'un accident sur l'axe ou sur les axes routiers considérés. (b) Hospitalisés (c) Non hospitalisés

Comme le montre le rapprochement entre la première et la dernière colonne de chiffres, les risques d'accidentologie ont été divisés par plus de deux depuis l'ouverture d'A51 Sisteron - La Saulce et par près de sept pour la probabilité d'être gravement blessé.

Cette amélioration s'explique pour une faible part par la baisse des risques sur la RN85 : -20% pour le taux d'accidents, -24% pour le taux de tués et environ -40% pour le taux de blessés ; mais ces diminutions sont moins fortes que celles enregistrées sur la même période en moyenne sur l'ensemble des routes nationales françaises (les baisses de taux ont été de -40% dans les trois cas). Toutefois, les évolutions des taux d'accident sur la RN85 ne sont pas directement comparables avec les tendances nationales car, après aménagements, la route nationale ne comporte pas de section urbanisée et comprend de longs alignements droits, qui favorisent la vitesse.

Dès lors, l'essentiel de l'amélioration de la sécurité routière dans le corridor s'explique par le fait que la nouvelle section autoroutière est nettement plus sûre que la section de la RN85 qu'elle double ; de fait, comme le montre le tableau ci-dessus, quand un automobiliste se reporte de la RN85 vers A51 :

- sa probabilité d'être victime d'un accident corporel est divisée par près de 6 ;
- celle d'être tué dans un accident est divisée par près de 7 ;
- et celle d'être gravement blessé est divisée par plus de 10.

On évalue que chaque année, de 2000 à 2005, la mise en service de l'autoroute a permis d'épargner la vie de deux personnes environ et d'éviter deux blessés graves.

## 4 L'économie du projet

### 4.1 Les coûts

Les estimations successives du coût de construction de la section Sisteron - La Saulce de l'autoroute A51, puis le coût final de construction, sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

#### Coût de construction de la section Sisteron - La Saulce d'A51 : estimations et coût final (montants TTC)

Nature du coût	Dossier DUP (APS) (Décision Ministérielle DM du 26 oct. 1992)	APS réévalué (coût d'objectif) (DM du 15 déc. 1997)	Coût final
Montant	780 MF	1 168 MF	1 411 MF
Aux prix de ...	Août 1990	Février 1994	Février 1994

La réévaluation de 1997 a été approuvée pour tenir compte des évolutions des caractéristiques de l'opération, notamment :

- la forte sous-estimation du poste "acquisitions foncières", apparue lors de la concertation administrative en phase d'enquête DUP ;
- la décision de l'Etat d'adopter un profil d'autoroute élargissable à 2x3 voies, avec acquisitions foncières immédiates ;
- la décision d'ESCOTA de réaliser un point d'appui à La Saulce / La Bâtie-Neuve, envisagée dans le cadre de la fonction autoroutière entre Gap et Grenoble.

L'évolution du coût final par rapport au coût d'objectif s'explique en particulier par les éléments suivants :

- le surcoût des rétablissements de la RN85 ;
- l'évolution de la législation et de la réglementation en matière d'eau, de bruit, de sécurité et d'archéologie ;
- les difficultés successives rencontrées dans le déroulement de l'opération : retard dans la mise en service de la RN85, trémie de Rourebeau et problème d'ordre géologique / hydraulique (ces aspects expliquent 17% de l'évolution du coût) ;
- les bouleversements des terrassements et la réclamation correspondante des entreprises (47% de l'évolution du coût).

### 4.2 La rentabilité socio-économique, pour la collectivité

Un bilan socio-économique *a posteriori* du projet a été établi en appliquant la même méthode que celle utilisée dans le dossier APS.

Le tableau ci-dessous rapproche les principaux résultats du bilan *a posteriori* de ceux du bilan prévisionnel.

#### Bilan socio-économique d'A51 Sisteron - La Saulce : comparaison des indicateurs du bilan *a posteriori* et du bilan prévisionnel

	Bilan <i>a posteriori</i> (Bilan LOTI)	Bilan prévisionnel (Etudes APS)
Mise en service d'A51 Sisteron - La Saulce	Janvier 2000 <sup>(a)</sup>	Janvier 2000
Bénéfice actualisé en 1990 (en francs de 1985)	1,0 Milliard	1,9 Milliards
Taux de rentabilité immédiate	7,7 %	16 %
Taux de rentabilité interne (pm)	15 %	nd

(a) Date très proche de la date de mise en service réelle (26 juin 1999).

Les valeurs des indicateurs du bilan *a posteriori* conduisent aux conclusions suivantes :

- conformément aux prévisions du dossier DUP, l'autoroute A51 Sisteron – La Saulce est une opération rentable pour la collectivité (puisque son bénéfice actualisé est positif, même s'il est inférieur au bénéfice actualisé prévisionnel) : il était donc justifié de la réaliser ;
- selon les critères de l'analyse économique en vigueur lors de l'enquête DUP, il aurait été préférable de reporter d'une année la construction de sorte à maximiser le bénéfice actualisé de l'opération, car, à 7,7% le taux de rentabilité immédiate s'avère inférieur au taux d'actualisation du Plan de 8% ; alors même que le bilan prévisionnel concluait que l'aménagement devait être réalisé avant 2000.

Ces écarts s'expliquent par les deux considérations suivantes :

- le coût de construction effectif est supérieur des deux tiers au coût estimé dans le dossier d'APS (voir plus haut la section 4.1) ;
- les premières années d'exploitation, les trafics d'A51 ont été sensiblement inférieurs aux trafics attendus (de plus de 20% en 2000 à plus de 15% en 2005) ; *a contrario*, les trafics sur la route nationale se sont avérés significativement supérieurs à ceux qui avaient été envisagés ; ceci se traduit mécaniquement par des avantages économiques moins élevés.

#### 4.3 La rentabilité financière, pour la société concessionnaire

Les recettes annuelles d'exploitation générées pour ESCOTA<sup>2</sup> par la section Sisteron – La Saulce de l'autoroute A51 sont supérieures aux dépenses annuelles d'exploitation. En 2005 par exemple, soit cinq ans après la mise en service, le montant des recettes a été le double des dépenses courantes.

Cependant, l'excédent brut d'exploitation cumulé jusqu'en 2026 (date de fin de concession d'ESCOTA) généré par A51 Sisteron – La Saulce atteindra 190 millions d'euros. Or, le coût d'investissement du projet (coût de construction initiale et coûts de renouvellement périodiques), hors frais de financement (frais financiers liés aux emprunts, etc.) aura représenté une charge totale pour la société concessionnaire de 240 millions d'euros. L'excédent d'exploitation est donc inférieur au coût d'investissement. Le déficit serait encore plus important si l'on tenait compte des coûts de financement. Les recettes ne permettent donc pas de financer l'investissement.

Mais le principe de l'adossement (voir ci-contre) a permis de faire prendre en charge par la société concessionnaire ESCOTA la construction et l'exploitation de cette nouvelle section autoroutière (par les excédents dégagés sur des autoroutes plus circulées), sans versement de subvention publique et tout en maintenant son équilibre financier.

#### Adossement

Pour chaque nouvelle autoroute, ou section d'autoroute, l'Etat choisissait le concessionnaire de gré à gré selon une logique géographique, à savoir l'attribution des concessions d'une même zone à un unique concessionnaire, et une logique financière caractérisée par la pratique dite de "l'adossement".

Celle-ci consistait à faire financer les nouvelles sections d'autoroutes, moins rentables, par les péages prélevés sur les sections plus anciennes, plus rentables et parfois déjà amorties, de ce concessionnaire.

Formellement, au lieu d'attribuer une nouvelle concession pour chaque nouvelle autoroute ou section d'autoroute, l'Etat modifiait par avenant la liste des sections d'autoroutes comprises dans une unique concession globale attribuée à chaque société autoroutière. Au besoin, la durée de cette concession globale était allongée pour faciliter le financement de la nouvelle section.

Cette politique a permis de construire assez rapidement un réseau important d'autoroutes de bonne qualité sans aucune dépense pour le budget de l'Etat.

Source : "La réforme de la politique autoroutière" (rapport annuel 2002 de la Cour des Comptes, p.321 et suivantes).

<sup>2</sup> Elles intègrent les recettes additionnelles résultant des reports de trafics depuis la route nationale vers A51 au sud de Sisteron (par continuité d'itinéraire), ainsi que l'effet du fort accroissement de trafic qu'induit à terme sur la section Sisteron – La Saulce l'achèvement de la liaison Grenoble - Sisteron.

## 5 Effets sur les territoires et l'économie locale

### 5.1 La démographie

En accompagnement de politiques locales très actives de développement économique, la mise en service de la section Sisteron – La Saulce a contribué, dans le prolongement de l'autoroute A51 entre Aix – Sisteron, à rendre attractifs les territoires dont elle a amélioré l'accessibilité, au premier plan desquels le corridor La Saulce – Tallard – Gap. L'attractivité croissante de ces territoires s'est ainsi traduite par un accroissement de population progressivement plus élevé que la tendance régionale, selon un phénomène orienté sud – nord depuis le sud du val de Durance jusqu'aux Hautes-Alpes.

#### *Rythme de croissance de la population (taux de croissance moyens annuels) - INSEE*

Période	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2005
Alpes Hte-Prov.	2,2%	1,0%	0,9%	1,2%	0,7%	1,5%
Hautes-Alpes	0,8%	0,8%	1,1%	0,9%	0,8%	1,5%
PACA	2,7%	1,6%	1,1%	0,9%	0,6%	0,9%
France	1,1%	0,8%	0,5%	0,5%	0,4%	0,6%

Indirectement donc, dans la mesure où elle a contribué à l'accroissement de l'attractivité des territoires qu'elle dessert, l'infrastructure autoroutière participe aussi à la pression qui s'exerce sur le foncier et donc sur ses prix, dans une zone structurellement marquée par le manque de terrains. Ce phénomène avait été envisagé dans le dossier DUP.

### 5.3 Les activités économiques

#### 5.3.1. Effets sur l'emploi

La construction de la section autoroutière a mobilisé des emplois, faisant appel en particulier à la main d'œuvre locale (en moyenne 350 personnes étaient présentes sur le chantier). Conformément aux indications du dossier DUP, son exploitation nécessite 50 emplois permanents, essentiellement occupés par des ressortissants locaux ; les emplois induits sont encore plus nombreux.

Par sa contribution à l'accroissement de l'attractivité des territoires desservis, la section autoroutière a certainement eu des effets, indirects donc, sur l'emploi ; leur ampleur ne peut être évaluée quantitativement.

#### 5.3.2. Effets sur l'agriculture

Comme prévu dans le dossier DUP, si la construction de la section Sisteron – La Saulce a bien consommé des surfaces affectées à l'usage agricole, le remembrement mis en œuvre a effectivement permis de limiter cet impact négatif : la taille moyenne des parcelles recomposées est plus grande que celles des parcelles initiales, autorisant une exploitation arboricole plus productive (car mécanisée).

On a vu aussi que, indirectement, l'infrastructure autoroutière contribuait à la pression qui s'exerce sur le foncier dans les territoires qu'elle dessert : cette pression affecte particulièrement les exploitants agricoles (singulièrement les jeunes), malgré les interventions de régulation de la SAFER.

#### 5.3.3. Effets sur le BTP

Le chantier a mobilisé de l'ordre de 150 entreprises du secteur du BTP. L'attribution en lots séparés a permis que 40% des travaux aient été réalisés par des entreprises locales ou leurs sous-traitants.

Le dynamisme de la démographie dans le Hautes-Alpes, auquel a contribué l'aménagement de la section Sisteron – La Saulce dans le prolongement de l'autoroute A51 Aix – Sisteron, a nécessairement profité au secteur du bâtiment.

Les entreprises du bâtiment du gapençais auraient profité du marché en fort développement de la construction sur le littoral de PACA, auquel ne pouvaient entièrement répondre les entreprises du Var et des Alpes-Maritimes : en effet, la nouvelle section autoroutière, dans le prolongement d'A51 Aix – Sisteron, grâce à l'amélioration de l'accessibilité, rend possibles la gestion de chantiers aussi éloignés et donc les prises de commandes correspondantes.

#### 5.3.4. Effets sur le commerce

Comme le prévoyait le dossier DUP, la baisse du trafic sur la RN85 a eu un impact sur certains services de bord de route sensibles au volume de la clientèle de passage :

- les deux stations-services de la section Sisteron – La Saulce de la RN85 ont fermé depuis 1999 ; outre la baisse du trafic de transit, ces fermetures s'expliquent probablement pour partie par la tendance nationale de réduction du nombre des stations-services indépendantes ou de pétroliers, en particulier sous la pression du développement des ventes en grandes surfaces qui sont devenues majoritaires ;
- un des deux garages automobiles a fermé ; le second a vu son chiffre d'affaires baisser de 20 à 30% ;
- quatre hôtels/restaurants ont fermé, mais l'un d'eux était en phase de réouverture en 2007 ; au moins la moitié des fermetures résultent de facteurs extérieurs à l'autoroute (affaires familiales, normes de sécurité).

Toutefois, par rapport à d'autres aménagements autoroutiers en France, ces effets négatifs sont à relativiser, car la majorité des bourgs concernés par la nouvelle section d'A51 étaient déjà déviés (La Saulce, Le Poët / Upaix).

De même, conformément à ce qui était envisagé dans le dossier DUP, certains commerçants considèrent que la réduction des niveaux de trafic sur la RN85 est un facteur d'amélioration de l'attractivité de leur commerce.

D'autres ont diversifié leur offre pour pallier les effets négatifs de la perte de la clientèle de passage.

Enfin, contrairement aux prévisions du dossier DUP, selon les gestionnaires de grandes surfaces de Gap, la section Sisteron – La Saulce d'A51 n'a pas modifié les aires de chalandises de leurs magasins.

#### 5.3.5. Effets sur les zones d'activités

En la matière, les effets de la nouvelle section autoroutière sont conformes aux prévisions du dossier DUP.

Le Parc d'activités de Sisteron est implanté au droit du diffuseur de Sisteron Nord d'A51. En facilitant l'accès à Gap, la section Sisteron - La Saulce a prolongé et amplifié l'effet incitateur, pour les chefs d'entreprises s'implantant sur le site, de l'autoroute Aix-Sisteron (accès à Marseille, etc.) : l'emploi est en hausse sensible sur le site.

Les zones d'activités du corridor Tallard – Gap (Châteauvieux, Micropolis, ...) ont clairement bénéficié d'une amélioration de leur accessibilité vers le sud, mais les effets quantitatifs n'en sont pas perceptibles.

Enfin, dans le territoire desservi par la nouvelle section (jusqu'à Gap), plusieurs opérations de création ou d'extension de zones d'activités sont en cours ou en projet.

#### 5.3.6. Effets sur le tourisme / activités de loisirs

Le dossier de DUP anticipait un effet favorable de la nouvelle section autoroutière sur le secteur touristique des zones desservies.

Au-delà des effets très favorables de la mise en service de la section Aix-Sisteron sur l'accès aux stations de ski des Alpes du Sud, clairement établis au milieu des années 1990, la contribution de la section Sisteron – La Saulce aura effectivement été perceptible dans les stations de l'Ubaye et du Champsaur (augmentation des séjours de courte durée, ...). Mais le Briançonnais, par exemple, n'en a pas bénéficié, pénalisé par le service médiocre de la RN94.

Les activités de loisirs aéronautiques à Gap-Tallard ont aussi manifestement profité de la mise en service de la nouvelle section autoroutière.

#### 5.3.7. Effets sur les transporteurs

Conformément aux prévisions, les entreprises locales de transport routier interrogées reconnaissent les avantages pour leur exploitation apportés par la nouvelle section autoroutière : gain de temps, pour certaines d'entre elles amélioration de la sécurité et du confort, réduction de l'usure des autocars. Mais elles jugent élevé le niveau de péage. Et l'amplitude limitée des gains de temps ne permet pas d'accroître le nombre de rotations des véhicules ou, comme l'avait envisagé le dossier DUP, d'augmenter les aires de chalandise.

Ainsi, en 2003, malgré les avantages de l'usage de l'autoroute, 44% des poids lourds (PL) la choisissent plutôt que la RN85 parallèle, alors que ce taux est de 57% pour les véhicules légers (VL) : les PL empruntent donc relativement moins la section Sisteron – La Saulce d'A51 que les voitures.

### 5.3 La fiscalité locale

Conformément aux prévisions du dossier DUP, la nouvelle section autoroutière génère de nouvelles recettes fiscales pour les communes qu'elle traverse : en 2004, cinq ans après la mise en service de la section Sisteron – La Saulce, ESCOTA a versé 0,5 M€ de taxe professionnelle et de taxe foncière. Ces impositions sont, ensuite, réparties entre, notamment, les différentes collectivités locales.

Certaines communes mentionnent cependant des pertes sensibles de recettes fiscales résultant de la consommation, par l'emprise autoroutière, de terrains à usage agricole (taxe sur le foncier non bâti).

## 6 Conclusion

Les entretiens et enquêtes menés montrent que la construction de la section Sisteron – La Saulce de l'autoroute A51 apparaît globalement utile aux acteurs locaux et aux automobilistes qui l'empruntent.

Les trafics observés sur A51 sont en retrait par rapport aux prévisions. Cet écart s'explique par une attractivité de la route parallèle plus importante que prévue (suite à son réaménagement au titre de l'opération) et par une composition des trafics dans le corridor plus défavorable à l'usage d'une autoroute à péage que cela avait été envisagé (proportion de flux régionaux plus élevée au détriment des trafics à longue distance qui s'affectent mieux sur autoroute). Néanmoins, depuis sa mise en service, la nouvelle section autoroutière capte l'essentiel de la croissance du trafic dans le corridor. Elle absorbe également les importantes pointes de trafics liées aux week-ends d'hiver, aux vacances et aux grandes migrations estivales.

La construction de l'autoroute et le réaménagement de la RN85 parallèle ont apporté des gains de temps de l'ordre de 15 mn aux automobilistes qui empruntent A51 et d'environ 10 mn à ceux qui continuent de circuler sur la route.

L'opération a considérablement amélioré la sécurité dans le corridor. Elle permet chaque année d'épargner la vie de deux personnes et d'éviter deux blessés graves.

Le coût final de l'opération est supérieur au coût prévisionnel du dossier d'enquête publique : l'écart s'explique essentiellement par une évolution des caractéristiques du projet, par un contexte réglementaire plus contraignant en matière de protection de l'environnement et par des difficultés techniques de réalisation qui n'avaient pas été prévues.

Toutefois, au total, l'opération reste rentable pour la Collectivité, les avantages qu'elle apporte (sécurité, gains de temps, ...) demeurant supérieurs aux coûts de sa construction et de son exploitation.

Les effets d'A51 Sisteron – La Saulce sur les territoires et sur l'économie locale sont plus difficiles à quantifier, voire à isoler de ceux des sections aval d'A51 (Aix – Sisteron). Ils apparaissent néanmoins globalement conformes aux prévisions :

- en accompagnement de politiques locales très actives de développement économique, la section Sisteron – La Saulce a contribué, dans le prolongement de l'autoroute A51 entre Aix – Sisteron, à rendre attractifs les territoires dont elle a amélioré l'accessibilité, au premier plan desquels le corridor La Saulce – Tallard – Gap ; à ce titre, elle a sans doute contribué indirectement à l'accroissement de population et de pression foncière dans ces zones, y compris sur les terrains agricoles ;
- le remembrement paraît toutefois avoir diminué voire compensé les effets résultant de la consommation d'emprise par la nouvelle infrastructure ; il semble avoir favorisé le développement de l'arboriculture dans le corridor ;
- si l'activité des commerces de bord de route sensibles à la clientèle de passage a été affectée, certains commerçants ont cependant su adapter leur offre au nouveau contexte ;
- les zones d'activités, particulièrement celles proches des diffuseurs, ont clairement bénéficié de l'amélioration d'accessibilité ;
- comme les stations de ski du Champsaur et de l'Ubaye ou encore l'aérodrome de Tallard (pour leur clientèle du sud).

Quelques effets envisagés ne se sont pas produits (accroissement de l'aire de marché des transporteurs et de l'aire de chalandises des grandes surfaces commerciales de Gap, implantation de nouveaux acteurs du tourisme).