

Autoroute A 57 Bilan LOTI Avis du CGPC

Par note du 30 août 2004, la Direction des Routes a demandé, en application de l'article 14 de la LOTI, l'avis du CGPC sur le bilan ex-post de la section Cuers-Le Cannet des Maures de l'autoroute A 57..

L'opération, d'une longueur de 34 km entre Cuers et Le Cannet des Maures, a été déclarée d'utilité publique en juillet 1988 et mise en service en décembre 1991. Elle s'inscrit dans la continuité d'un tronçon construit par l'Etat à l'est de Toulon jusqu'à Cuers et remis aux normes par la société ESCOTA.

Le bilan ex post comprend :

1. 3 études réalisées en 1997 : un bilan environnemental, un bilan socio-économique et une synthèse.
2. une évaluation de la rentabilité économique, réalisée en 2003 à la demande du CGPC
3. une note de transmission du 30 juillet 2004 de la société ESCOTA.

Ce dossier a donc été conçu en 3 étapes et à des périodes où les préoccupations étaient différentes. Ainsi, les études de 1997 peuvent paraître lourdes par rapport aux enseignements que l'on peut en tirer sur l'efficacité de l'infrastructure mise en service. La pertinence des réflexions a aussi été limitée par la difficulté de retrouver les études initiales support du dossier d'enquête d'utilité publique ; c'est un problème classique des bilans LOTI. On peut néanmoins, à la lumière des documents remis, tracer les grandes lignes des effets de la réalisation de l'autoroute et apprécier les différences entre les prévisions présentées au public lors de l'enquête de 1987 et la réalité.

A Comparaison des prévisions et de la réalisation

I Le coût de l'opération

Le coût initial de l'opération était de 705 MF, valeur juillet 1985 et le coût final 1160 MF valeur juillet 1994.

Le tableau annexé, demandé à la société concessionnaire montre qu'une partie importante de l'écart provient de l'évolution du programme. L'Etat a demandé d'ajouter au projet l'aménagement de la section Pierrerronde-Cuers et la réalisation d'un point d'appui à Cuers.

Le tableau joint montre que l'écart entre prévision et réalisation est d'un peu moins de 160 MF valeur juillet 1994 (1052,5 MF en réalisation pour 894,4 MF en réalisation). Des travaux de parachèvement après la mise en service y contribuent pour 30,8 MF.

Pour le reste, la Société estime que l'écart est d'environ 15 % du coût, « marge instituée par la circulaire du 27 octobre 1987 » et de ce fait ne donne pas d'explication technique. Cette conception de l'évaluation laisse perplexé.

II Les trafics

Le service rendu correspond à ce qui était prévu au moment de l'enquête : le gain de temps, permettant de diminuer par deux le temps de parcours entre Toulon et Le Luc a été obtenu ; le péage, conforme aux pratiques de l'époque, était certainement celui retenu pour les études de trafic préalables à l'enquête.

Le tableau suivant permet de comparer les prévisions présentées lors de l'enquête publique et la réalité :

Trafics en veh/j Année 1992	RN 97 Puget Ville	A 57	Total
<i>Situation référence</i> Prévisions	12 770		12 770
<i>Situation projet</i> Prévisions	7110	7190	14 300
Réalisation	8960	7940	16 900

On constate donc :

- Le trafic sur l'autoroute est supérieur d'un peu plus de 10 % aux prévisions.
- Le trafic sur la coupure, autoroute plus nationale, est lui supérieur de près de 20 % aux prévisions. C'est probablement le trafic local qui a surtout été sous-estimé; de ce fait, le partage entre l'autoroute et la nationale est un peu moins favorable que prévu. C'est ce que donne à penser la forte augmentation de trafic, plus de 10 %, provoquée par la mise en service en 2001 du demi-échangeur de Carnoules.

Les objectifs de trafic de l'ouvrage ont été dépassés.

III La sécurité

L'évaluation des gains en matière de sécurité n'est pas présentée de manière synthétique claire ni dans l'étude socio-économique de 2003, ni dans la lettre de transmission. Il ressort cependant des données communiquées que le gain sur la sécurité a été important.

Le bilan de 1997 indique que le taux de tués, calculé sur la période 1992-1995, sur la coupure a diminué de 75 % par rapport à la période 1989-1992, alors qu'une diminution de seulement 18 % était prévue lors de l'enquête.

Une autre approche est présentée dans le rapport de 2003 : pour la période 1992-2001, le nombre de tués s'est élevé à 17 sur la N 97 et à 4 sur l'A 57. Une approche normative, à partir du taux de tués sur une nationale en fonction du trafic, conduit à une estimation du nombre de tués sur la même période de plus du double.

IV L'environnement

Le bilan environnemental de 1997 est volumineux. Le rapport de 2003 procède à une mise à jour pour permettre une évaluation. Enfin, la lettre de transmission apporte quelques éléments complémentaires.

Les dispositifs de traitement des eaux mis en place se sont révélés efficaces. Par contre, les études de 1997 avaient montré quelques perturbations des écoulements naturels. 7 ans après, des mesures vont être mises en œuvre.

La faune, et en particulier les tortues d'Hermann qui ont fait l'objet d'un suivi spécifique, ne semble pas avoir souffert de la réalisation de l'autoroute.

La réalisation de l'infrastructure semble avoir été respectueuse du paysage. La plantation de chênes, de cèdres, d'eucalyptus et de pins a contribué à cette insertion.

Des mesures de prévention des incendies de forêt, notamment un dispositif « anti-mégots mais aussi débroussaillage et réalisation de points d'eau et de pistes, ont permis de limiter le nombre de feux induits par cette section d'autoroute à 9 sur les 5 dernières années.

Il n'y a pas eu de mesures acoustiques. Mais la gêne a du diminuer, les riverains étant essentiellement situés le long de la nationale dont le trafic diminue. De plus, des mesures de protection, murs anti-bruit, merlons végétalisés, ont été prises le long de l'autoroute. Des calculs théoriques ont été faits dans l'étude de rentabilité de 2003.

Au total, et même si des mesures complémentaires doivent encore être mises en œuvre, on peut considérer que le bilan environnemental de l'ouvrage est satisfaisant.

B Les évaluations quantifiées.

A la demande du CGPC, des évaluations socio-économiques ont été réalisées en 2003 par SETEC international pour le compte du maître d'ouvrage. Ces évaluations a posteriori ne peuvent malheureusement pas être comparées avec les évaluations a priori pour lesquels on ne dispose pas des éléments de calcul, ce qui est d'ailleurs habituel.

Par rapport à la situation a priori, rappelons les principales modifications :

- Le coût de l'ouvrage a été majoré d'une part de 10 % du fait de l'adjonction de la section Pierrerronde-Cuers, d'autre part de 20 % du fait de « dérapages ». La première majoration doit être exclue de la comparaison.
- Un trafic sur A 57 supérieur de 10 % aux prévisions.
- Une amélioration de la sécurité supérieur à celle prévue a priori.

1 Le bilan pour la collectivité

Les avantages sont pour les 5/6 ceux des usagers : gais de temps, bonus et accessoirement diminution de coûts. L'avantage sécurité représente l'essentiel du solde. Les péages ne sont retenus ni en dépenses des usagers, ni en recettes de la société. Les coûts d'entretien et d'exploitation pour la société représentent en année courante environ 10 % des avantages.

Pour la collectivité, le taux de rentabilité interne a posteriori est de 14,8 % et le taux de rentabilité immédiate de 9,7 %. Le taux prévisionnel était de 20 % mais il est difficile de savoir s'il s'agit d'un taux de rentabilité interne ou d'un taux de rentabilité immédiate.

Un TRI de 14,8 % reste satisfaisant.

2 Le bilan pour la société d'autoroutes.

Les calculs conduisent à un taux de rentabilité interne de 6,1 %, taux que l'on peut considérer comme faible. On peut attribuer cette faiblesse à 3 causes :

- Le coût de l'investissement, qui en monnaie constante a été supérieur d'environ 30 % à la prévision. Cette majoration inclut la prise en charge par la société d'un investissement sans contrepartie évidente.
- Une réalisation simultanée du demi-échangeur de Carnoules aurait permis une majoration des recettes de l'ordre de 10 % pour une majoration de l'investissement de l'ordre de 3 %.
- D'un strict point de vue de rentabilité, la réalisation aurait dû être différé de quelques années, comme le montre la faiblesse du taux de rentabilité immédiate, taux de 3,6 %. L'intérêt d'améliorer les relations entre le littoral et le Moyen Var et en particulier entre Toulon, nouvelle préfecture depuis 1977, et Draguignan, l'ancienne, a pu contribuer à l'anticipation de cette décision.

C Mise à disposition du bilan au public

La loi prévoit que le bilan des opérations doit être mis à la disposition du public. Cette disposition permet au public, consulté lors de l'enquête préalable, de connaître les résultats de la réalisation. La mise à disposition doit être annoncée dans au moins 2 journaux.

Encore faut-il que la consultation des documents n'exige pas un effort physique et intellectuel disproportionné par rapport à l'intérêt que le public peut avoir pour les sujet. Or les documents actuels ne peuvent concerner qu'un public de spécialistes soit du transport, soit de l'environnement. La raison veut donc que le maître d'ouvrage prépare et diffuse un document synthétique récapitulant les effets de l'ouvrage, la comparaison entre les prévisions et les réalisations et les principaux éléments de l'avis du CGPC. Une brochure de 4 à 6 pages, qui pourrait aussi être mise en ligne sur le site d'ESCOTA, et aussi sur celui de la Direction des Routes, répondrait à cet objectif.

JN CHAPULUT
20 décembre 2004

AUTOROUTE A57 COUT DE CONSTRUCTION

	MONTANTS EN MF TTC				
	Valeur 07/85 (TP 01 = 317,4) TVA = 18,6 %	Valeur 07/88 (TP 01 = 325,6) TVA = 18,6 %	Valeur 07/88 (TP 01 = 325,6) TVA = 20,6 %	Valeur 07/94 (TP 01 = 381,1) TVA = 20,6 %	
Section Cuers / Le Cannet-des-Maures, telle que définie à l'APS approuvé par DM du 23/09/86	700,0	718,7	730,8	855,4	(1)
Elargissement des ouvrages d'art sur la RN7 et sur l'A8 (DM du 19/02/90)	-	5,9	6,0	7,0	(2)
Réalisation d'un point d'appui à Cuers	-	26,9	27,4	32,0	(3)
Montant total du programme de l'opération A57	-	751,5	764,2	894,4	(4) = (1) + (2) + (3)
Marge de 15% instituée par la circulaire du 27 octobre 1987	-	112,7	114,6	134,2	(5) = (4) x 0,15
Montant maximal de l'investissement avant la mise en service, ne nécessitant pas l'obtention d'une DM modificative		864,2	878,8	1028,6	(6) = (4) + (5)
Montant effectif de l'investissement réalisé avant mise en service		858,4	872,9	1021,7	(7)
Travaux de parachèvement entrepris après la mise en service, suite aux désordres provoqués par les intempéries pendant le chantier		25,9	26,3	30,8	(8)
Total général au titre de la construction de l'A57		884,3	899,2	1052,5	(9) = (7) + (8)

Origine ESCOTA (décembre 2004)