



# AUTOROUTE A57

Section Cuers - Le Cannet-des-Maures



# BILAN LOTI

(Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs)

# Introduction

**Le bilan de l'autoroute A57 a été établi cinq ans après la mise en service, soit en 1996/1997. Les analyses présentées ci-après ne prennent donc pas en compte l'évolution, intervenue depuis cette date, des contextes économique, social et environnemental de l'autoroute et de leurs interactions avec elle.**

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a fait obligation aux maîtres d'ouvrage de produire une évaluation de l'ensemble des effets d'une infrastructure trois à cinq ans après sa mise en service.

Dans ce cadre, la société ESCOTA a fait réaliser en 1996 et 1997 une série d'études détaillées permettant, cinq ans après la mise en service de la section Cuers - Le Cannet-des-Maures de l'autoroute A57, d'établir un bilan des effets concernant trois grands domaines : l'économie locale, les transports et l'environnement naturel et humain. Ces études ont été complétées en 2003 par un bilan de l'économie de l'opération (coût et rentabilité).

Les rapports complets de ces études sont consultables auprès d'ESCOTA (voir modalités sur le site internet de la société) ou de la Direction Départementale de l'Équipement du Var. Le présent document constitue une synthèse de ces études de bilan.

Conformément aux prescriptions réglementaires, le Conseil Général des Ponts et Chaussées a rédigé un avis sur ce bilan. Cet avis est disponible sur le site internet du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (MEDAD) et d'ESCOTA.



# L'autoroute A57

une liaison autoroutière moderne et rapide entre Toulon et l'Est du Var

En 1986, la liaison autoroutière A57, section Cuers - Le Cannet-des-Maures, est inscrite au Schéma Directeur Autoroutier National. Déclarée d'utilité publique en 1988, elle est mise en svce en décembre 1991

## La vocation de l'A57 est d'assurer :

- Une liaison entre le pôle urbain de Toulon et les zones en devenir du Centre et de l'Est Varois.
- La liaison de Toulon vers les Alpes-Maritimes et l'Italie.
- La desserte des pôles d'activités locaux.

Par ailleurs, en restituant la RN97 aux flux de proximité, elle contribue à améliorer les conditions de déplacement et la qualité de vie des riverains.





## Un bilan socio-économique et environnemental, cinq ans après la mise en service de la nouvelle section

Le bilan a été réalisé en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) pour ce qui concerne les aspects socio-économiques et les transports, et de la circulaire du 15 décembre 1992 (dite circulaire Bianco) pour les effets touchant à l'environnement.

### Un double objectif pour le bilan :

- s'assurer que les effets obtenus correspondent bien à ce qui était attendu et que les moyens mis en œuvre pour limiter les impacts sont efficaces ;
- mettre en évidence les résultats positifs afin de les valoriser et les effets négatifs afin de les traiter.

### Zones d'influence : trois niveaux d'étude

Les études ont porté sur trois zones d'influence distinctes, définies en vue d'apprécier les effets socio-économiques de l'autoroute A57 :

- une zone d'influence étendue : vaste périmètre géographique englobant le Var et son pourtour, dans lequel les effets concernent le domaine des transports,
- une zone d'influence large : cantons traversés par l'A57, au sein desquels on constate des effets diffus et multiples,
- une zone d'influence étroite : les communes traversées et desservies par l'A57, où l'on trouve les conséquences directes les plus évidentes.

## Les effets d'A57 sur l'économie locale

### Une création d'emplois significative

Les dépenses liées à l'aménagement de l'autoroute A57 ont été de l'ordre de 1 milliard de francs TTC (150 millions d'euros). Sachant que trois emplois totaux (directs, indirects et induits) sont maintenus ou créés par an et par million de francs investis, on peut estimer que la construction de l'autoroute A57 entre Cuers et Le Cannet-des-Maures a mobilisé temporairement (sur trois ans) environ 1 000 emplois.

Au-delà de ces emplois liés aux travaux, l'A57 est créatrice d'emplois sous plusieurs formes.

En 1996, la société ESCOTA emploie 49 personnes sur le district du Cannet-des-Maures. Le peloton de gendarmerie a créé 12 postes supplémentaires de sous-officiers. L'exploitation de l'A57 a donc alors permis la création d'une soixantaine d'emplois directs permanents.

A ceux-ci on doit ajouter une trentaine d'emplois générés par les dépenses de fonctionnement (sous-traitants, artisans, fournisseurs), et une vingtaine d'emplois induits. Au total, en 1996, l'A57 est ainsi à l'origine de plus de 110 emplois permanents.

Les emplois générés par les gares de péage lors de la réalisation des échangeurs de Carnoules et du Luc viendront s'y ajouter ultérieurement.



## Un impact sur les activités industrielles et commerciales encore limité

En 1991, la mise en service de l'A57 est survenue dans un contexte économique particulièrement morose, ne permettant pas à l'autoroute de jouer pleinement son rôle de vecteur de développement.

L'impact de l'autoroute sur l'économie locale devrait être amplifié après la réalisation des demi-échangeurs de Carnoules (raccordement à la RN97) et du Luc (raccordement à la RD33).

### Des effets sensibles ou reconnus sur l'activité touristique locale

La volonté d'agir de façon positive sur l'activité touristique s'est concrétisée par la création de quatre aires de repos thématiques. Les aires consacrées à la tortue d'Hermann, espèce emblématique du massif des Maures, ont eu une action promotionnelle importante

en faveur de la fréquentation du village des tortues et des sites de loisirs voisins.

La fréquentation du village enregistre une croissance de 10 % par an.

Les effets sur les sites touristiques des Maures, du Haut-Var, du Verdon et des Alpes sont diffus et difficilement identifiables, mais réels selon l'avis des professionnels du tourisme.

## Des trafics supérieurs aux prévisions

Le trafic observé en 1995 sur la section à péage entre Cuers et Le Cannet-des-Maures est de 8 700 véhicules/jour en moyenne annuelle (TMJA) ce qui est sensiblement supérieur à la prévision figurant dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique (7 700 véhicules/jour). La RN97 enregistre un trafic variant de 9 500 véhicules/jour à Puget-Ville à 6 200 véhicules/jour au Luc (TMJA).

Depuis l'établissement du bilan, le trafic d'A57 a crû de moitié alors qu'en moyenne, sur les autoroutes concédées, la croissance a été d'environ +30 % entre 1995 et 2005.

L'autoroute a bien joué son rôle en absorbant une part essentielle du trafic de transit.

### Des pointes de trafic estivales

Le trafic estival (juillet-août) dépasse de près de 30 % le trafic du reste de l'année sur l'A57 entre Cuers et Le Cannet-des-Maures. Cependant, le caractère saisonnier du trafic de cette section d'autoroute doit être relativisé. A titre de comparaison, le trafic supporté en été par l'autoroute A8 à hauteur de Brignoles est supérieur de 70 % au trafic du reste de l'année ; on peut parler dans ce cas d'infrastructures à vocation touristique.

### Une répartition du trafic sur la journée caractérisant le fonctionnement de l'autoroute

Sur la section Toulon - Cuers, la répartition du trafic est caractérisée par deux fortes pointes entre 7 et 9 heures et de 16 à 19 heures.

En revanche, sur la section Cuers - Le Cannet, ces pointes apparaissent très atténuées. L'usage de l'autoroute pour les trajets domicile-travail se réduit au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Toulon. Au-delà de Cuers, et dans l'attente de l'ouverture des diffuseurs de Carnoules et du Luc, la première fonction de l'autoroute est le transit à moyenne et longue distance.

### L'autoroute A57 permet un gain de temps significatif

L'évolution des temps de parcours sur l'autoroute et sur la RN97 est conforme aux prévisions données dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le délestage du trafic sur la RN97 permet sur cette infrastructure un gain de temps estimé à 20 minutes par rapport à une situation sans aménagement. Les automobilistes



gagnent 10 minutes supplémentaires en empruntant l'autoroute sur tout l'itinéraire.  
 Au total, l'usage d'A57 permet de gagner 30 minutes entre Toulon et l'A8 ; par rapport à une situation sans aménagement, le temps de parcours aura ainsi été divisé par deux.

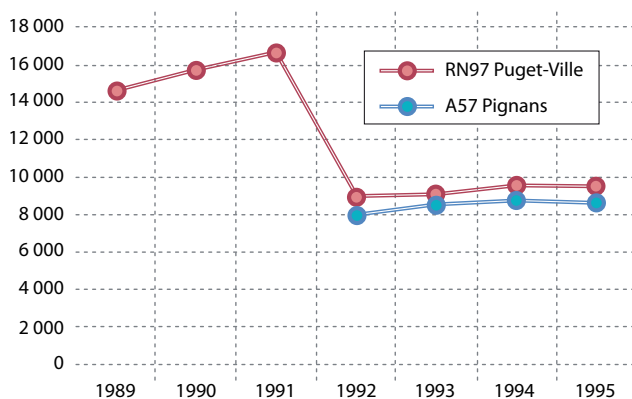
### L'A57 est utilisée avant tout pour les trajets à longue distance

La RN97 maintenue supporte un trafic local provenant des zones les plus proches au sud de Puget Ville (Solliès-Pont, Signes, Cuers, agglomération toulonnaise).

Puis le trafic se répartit régulièrement de Puget-Ville jusqu'au Luc dans toutes les communes traversées. En revanche, l'autoroute supporte un trafic à moyenne et longue distance issu de l'aire toulonnaise et majoritairement à destination du Centre Var, de la Côte d'Azur et de l'Italie.

### Une sécurité nettement améliorée

Grâce à la réalisation de l'A57, la sécurité entre Cuers et Le Cannet s'est sensiblement améliorée : la probabilité de subir un accident a baissé de 18 %, et celle d'être tué dans un accident, route nationale et autoroute confondues, a été divisée par deux.



Trafics dans le corridor d'A57  
 Cuers / Le Cannet-des-Maures (TMJA)

## L'économie de l'opération

### Le coût de construction

L'avant-projet, approuvé par Décision Ministérielle du 23 septembre 1986, évaluait le coût de réalisation 855 millions de francs TTC (aux conditions économique de juillet 1994). Ce montant a ensuite été porté à 894 MF TTC pour prendre en compte les aménagements complémentaires proposés par ESCOTA et approuvés par l'État (élargissement des ouvrages d'art A8 / RN7 et réalisation du point d'appui de Cuers).

Le coût de réalisation effectif est ressorti à 1 052 MF TTC (160,4 millions d'euros TTC, aux conditions économiques de 1994), soit un écart de près de +18 % par rapport au montant prévisionnel.

### La rentabilité pour la collectivité est confirmée

Pour A57, les valeurs des indicateurs de la rentabilité socio-économique, calculés sur la base des coûts de construction et des trafics réels, sont les suivantes : 15 % pour le taux de rentabilité interne et près de 10 % pour le taux de rentabilité immédiate.

## La reconquête du milieu végétal

### L'enherbement des talus : des objectifs atteints

Trois objectifs étaient visés :

- permettre le développement rapide d'une couverture herbacée afin de participer à la stabilisation des terrassements,
- faire en sorte que les espèces herbacées semées laissent place progressivement à des espèces spontanées,
- limiter la biomasse végétale afin de réduire les risques d'incendie.

Deux types de mélanges herbacés ont été utilisés : l'un adapté aux talus de déblais sans support végétal, l'autre adapté aux talus de remblais revêtus de terre végétale.

Exception faite du talus du "Suvé du Vent", les trois objectifs précités ont été atteints sur la quasi-totalité des talus de déblais. La situation est plus contrastée sur les talus de remblais et les merlons acoustiques : les espèces naturelles en place aujourd'hui ont prospéré mais sont très sensibles au feu.

### Les plantations forestières : une qualité de reprise variable selon les espèces

Près de 20 000 chênes ont été plantés le long de l'A57 afin de favoriser à long terme l'intégration naturelle paysagère de l'infrastructure.

Ces niveaux de rentabilité conduisent aux conclusions suivantes :

- conformément aux prévisions du dossier DUP, l'A57 aura été une opération rentable pour la collectivité puisque son taux de rentabilité interne est largement supérieur au taux d'actualisation de 8 % en vigueur à l'époque : il était donc justifié de la construire ;
- il était urgent de réaliser cette autoroute, car l'année optimale de sa mise en service est antérieure à son année effective d'ouverture à la circulation (1991), puisque le taux de rentabilité immédiate est supérieur au taux d'actualisation.

### La rentabilité financière pour le concessionnaire

Le taux de rentabilité interne de l'opération pour le concessionnaire ressort à 6,1 %.

Cet indicateur reflète le niveau de la rentabilité financière de l'opération pour la société ESCOTA qui, en contrepartie des dépenses d'investissement et des charges annuelles d'exploitation, perçoit des recettes de péage.



Les cèdres, les eucalyptus et les pins parasols mis en place ont un développement satisfaisant et agrémentent l'ensemble de l'itinéraire.

### Des protections efficaces contre les risques d'incendie

Des dispositifs ont été installés sur les deux tiers de l'itinéraire pour éviter les départs de feu (cunettes anti-mégots, bande d'arrêt d'urgence aménagée). Après cinq années de service, aucun incendie n'a été constaté.

## L'eau

### Un réseau hydrographique maintenu

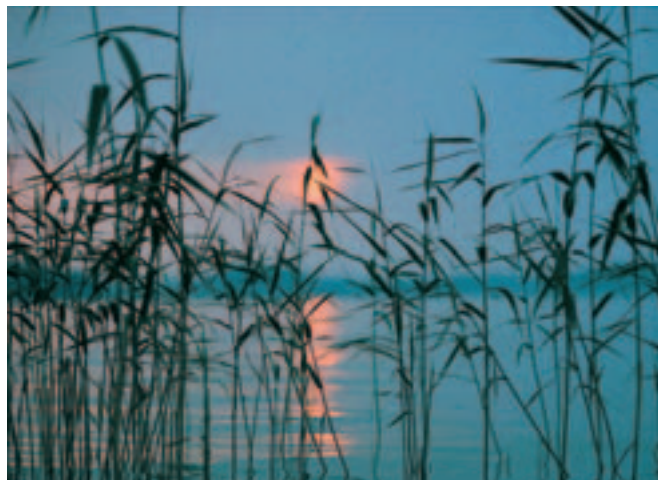
Tous les écoulements superficiels interceptés par l'A57 ont été rétablis afin d'éviter tout effet de digue des remblais autoroutiers.

Les ouvrages de franchissement, dimensionnés pour un écoulement des eaux de crue centennale, ont un fonctionnement hydraulique satisfaisant. Cependant, certains ne permettent pas le maintien d'une lame d'eau suffisante à la libre circulation des poissons en période d'étiage. Des dispositifs simples et peu onéreux tels que des seuils bétonnés transversaux pourront être réalisés de manière à rétablir la continuité biologique en permanence.

### Des dispositifs de traitement des eaux efficaces

Des dispositifs de drainage et de collecte des eaux de la plate-forme autoroutière ont également été mis en place afin de préserver de toute pollution d'origine routière les eaux superficielles et souterraines. Ces dispositifs ont été réalisés selon les principes suivants :

- Lorsque le linéaire de plate-forme drainée est supérieur à 250 mètres, et lorsque les rejets se font dans un cours d'eau ou dans un affluent de cours d'eau dont les objectifs de qualité ou la qualité étaient reconnus, les eaux sont collectées par des fossés bétonnés puis traitées par un bassin de rétention/décantation avant rejet.



- Lorsque le milieu récepteur ne présente pas de sensibilité particulière vis-à-vis des pollutions d'origine routière, ou lorsque le linéaire de chaussée drainée est inférieur à 250 mètres, les eaux de plate-forme sont collectées par des fossés enherbés ou rejetées de manière diffuse.

- Au cours des cinq premières années d'exploitation, un seul accident s'est produit avec déversement d'hydrocarbures sur la chaussée. Le dispositif de drainage/assainissement mis en place a permis de contenir la charge polluante déversée jusqu'à ce qu'elle soit pompée.

## La faune :

### constat contrasté

Plusieurs dispositifs en faveur de la faune ont été mis en place, afin de minimiser l'effet de coupure engendré par l'autoroute et pour interdire l'accès de la chaussée aux animaux.

Douze ouvrages mixtes, permettant le rétablissement d'une voie ou d'un cours d'eau et le rétablissement d'un cheminement faunistique, et deux ouvrages spécifiques (destinés aux tortues d'Hermann) ont été réalisés entre Cuers et Le Cannet-des-Maures.

Les "tortues-duc" ont un caractère expérimental.

Ils permettent par ailleurs la traversée de nombreux petits mammifères. En raison de nombreuses contraintes techniques, les rétablissements pour la grande faune n'ont pu être faits en lieu et place des cheminements initiaux. Si leur efficacité n'est pas optimale, ils permettent néanmoins de bonnes conditions d'échanges des principales espèces



de part et d'autre de l'autoroute. Les clôtures implantées tout le long de l'autoroute ont joué leur rôle vis-à-vis de la faune, même si des renforts seraient utiles aux niveaux des axes de déplacement qui n'ont pas pu être rétablis.





## Le paysage

La préservation des paysages est une donnée qui a été prise en compte dès la recherche et la conception des tracés lors des études d'avant-projet.

Plusieurs aménagements ont également favorisé l'intégration paysagère de l'infrastructure : traitement morphologique des talus, plantations des terrassements, traitement architectural des ouvrages d'art et de certains écrans acoustique, aménagement des aires de repos.

### La perception de l'utilisateur : un paysage mis en scène

De Cuers au Cannet-des-Maures, l'autoroute ménage de nombreuses perspectives sur la plaine du Luc, les contreforts de l'Etoile, le massif des Maures. L'utilisateur peut ainsi, tout au long de l'itinéraire, découvrir et apprécier l'ensemble des composantes paysagères des sites qu'il traverse.

## Le bruit :

### Des dispositifs de protection acoustique adaptés

Le bruit induit par l'autoroute A57 a nécessité la mise en place de dispositifs de protection conformes à la législation en vigueur lors de la réalisation de l'infrastructure.

Deux types de protection à la source ont été réalisés :

- des écrans acoustiques minces aménagés dans des zones où l'espace disponible ne permettait pas la réalisation de buttes de terre,
- des buttes en terre végétalisées mises en place lorsque les emprises le permettaient.

Une comparaison, entre les niveaux de bruit relevés préalablement à l'aménagement de l'autoroute et ceux mesurés cinq ans après la mise en service, a permis de constater que l'infrastructure n'avait pas modifié de façon notable l'ambiance acoustique des zones habitées riveraines. Les dispositifs de protection s'avèrent donc efficaces.

### La perception de l'ouvrage par les riverains : un impact paysager maîtrisé

Malgré des terrassements relativement importants par endroits, l'autoroute s'intègre au paysage. Le traitement morphologique des talus réalisé lors de terrassements mais, aussi et surtout, les différentes plantations mises en œuvre ont permis une intégration harmonieuse.

Les perceptions de l'autoroute sont toujours très éloignées des zones habitées et des axes de circulation. Les vues proches sont le plus souvent limitées par le cloisonnement végétal de la région.

Le Bilan a conduit à recommander, en dehors des travaux d'entretien normal des dépendances vertes, des compléments de plantations à base d'espèces locales sur certaines dépendances de l'autoroute où la végétation ne s'était pas suffisamment développée (délaissés, dépôts, quelques talus).



## Effets sur l'économie locale : un impact encore limité

Ce bilan, réalisé en 1995/1996, est intervenu au cours d'une phase où l'activité économique départementale et régionale stagnait après une période de croissance, ce qui masque en grande partie l'incidence positive de l'aménagement sur les différents indicateurs socio-économiques. Par ailleurs, les échangeurs de Carnoules et du Luc dont la réalisation a été différée n'ont pas pu jouer leur rôle dans l'accessibilité des zones d'activités en cours de développement.

Les effets les plus positifs concernent la création d'emplois directs et indirects et la fréquentation accrue des sites touristiques locaux.

## Effets sur les déplacements : des résultats conformes aux attentes

Les trafics comptabilisés sur la section Cuers - Le Cannet des Maures sont sensiblement supérieurs aux prévisions. L'autoroute joue bien son rôle de délestage de la RN97 en détournant une grande partie du trafic de transit. Plus de la moitié des véhicules empruntent l'A57, ce qui a des conséquences très positives pour la circulation sur la route nationale et pour les riverains :

- le trafic plus fluide permet un gain de temps significatif entre Cuers et Le Luc,
- la sécurité a été nettement améliorée : moins d'accidents et surtout beaucoup moins de tués,
- le trafic local est facilité, surtout dans la traversée des villes et villages.

## Economie de l'opération : un bilan globalement satisfaisant

Le coût de l'aménagement, bien que supérieur à la valeur affichée dans le dossier de DUP, ne remet pas en cause l'utilité socio-économique de la nouvelle section autoroutière, qui reste rentable pour la collectivité dans son ensemble : automobilistes, concessionnaire, Etat, autres. En effet, les avantages que procure l'A57 (gains de temps, diminution des accidents, économies de carburant,...) restent très largement supérieurs aux coûts cumulés de construction et d'exploitation.

En revanche, pour la société concessionnaire, l'opération présente un niveau modeste de rentabilité financière.



## Environnement : des objectifs atteints

La végétalisation des abords de l'autoroute a été dans l'ensemble réussie malgré les difficultés rencontrées pour certaines essences comme le chêne. Actuellement, les végétaux autochtones sont en train de prendre la relève sur la plupart des talus. Seuls quelques déblais rocheux (Suvé du Vent) n'ont pas retrouvé un couvert végétal satisfaisant malgré les efforts de l'exploitant.

Les dispositifs pour rétablir les cheminements de la faune n'ont pas tous eu l'efficacité escomptée. Les ouvrages qui n'ont pu être placés sur les zones de déplacement des animaux sont peu utilisés. Dans l'ensemble cependant, les échanges de part et d'autre de l'autoroute sont suffisants. La densité actuelle de la faune justifie un entretien régulier des clôtures et leur renforcement en particulier au droit des anciens passages de sangliers qui n'ont pas été rétablis. Les dispositifs hydrauliques et d'assainissement ont pleinement joué leur rôle. Aucun incident n'a été signalé. Quelques aménagements mineurs permettraient d'améliorer les déplacements des poissons et de la faune aquatique.

Les dispositifs de protection acoustique, qui ont permis de diminuer la contribution sonore de l'infrastructure, sont bien perçus des riverains.

Le développement du tracé de l'A57 offre à l'utilisateur des perspectives variées lui donnant le loisir d'apprécier le paysage. La bonne insertion du projet dans le paysage et les plantations réalisées n'ont entraîné aucun impact notable pour les riverains.





*Si vous ne conservez pas ce document, pensez à le recycler grâce au tri sélectif.*



Société des Autoroutes  
Estérel, Côte d'Azur,  
Provence, Alpes

432 avenue de Cannes - BP 41 - 06211 Mandelieu CEDEX

Une société de **VINCI**  
CONCESSIONS 