



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

Avis sur le bilan de réalisation de l'autoroute A 85 Angers-Vierzon

Rapport n° 0010047-01
établi par

Jean-Paul OURLIAC

Avril 2015



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil.

Rapport CGEDD n° 0010047-01

Date du rapport : Avril 2015

Titre : Avis sur le bilan de réalisation de l'autoroute A 85 Angers-Vierzon

Commanditaire(s) : DGITM/DIT

Date de la commande : 29/10/2014

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Jean-Paul OURLIAC

Superviseur(euse) : Yves MORIN

Relecteur(trice) : Jean Panhaleux

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 14

Sommaire

Résumé et conclusion	2
A) Respect des règles de l'art dans l'établissement du bilan par le maître d'ouvrage.....	2
B) Résultats marquants du bilan.....	3
Introduction	4
Rappel de la procédure.....	4
Présentation de l'opération.....	4
Composition du dossier.....	6
1. Coûts de construction et d'exploitation de l'ouvrage	7
1.1. Coûts de construction.....	7
1.2. Coûts d'exploitation et d'entretien.....	7
2. Trafics	8
3. Sécurité et qualité de service	9
3.1. Sécurité.....	9
3.2. Qualité de service.....	9
4. Volet environnemental	10
4.1. Observations liminaires.....	10
4.1.1. Contenu du dossier.....	10
4.1.2. Suivi des engagements de l'État.....	10
4.1.3. Comités de suivi.....	11
4.2. Approches thématiques.....	11
4.2.1. Qualité des eaux souterraines et superficielles.....	11
4.2.2. Milieu naturel.....	11
4.2.3. Qualité de vie.....	11
4.3. Conclusion.....	12
5. Volet territorial	13
6. Bilan socio-économique et financier	14
Annexes	16
1. Lettre de mission	17
2. Glossaire des sigles et acronymes	19

Résumé et conclusion

Nous présentons ci-dessous le résumé de l'avis et nos conclusions en distinguant, comme de façon générale dans les avis sur bilans LOTI, les deux thèmes suivants:

- Appréciation du respect des règles de l'art dans l'établissement du bilan par le maître d'ouvrage
- Résultats marquants du bilan

A) Respect des règles de l'art dans l'établissement du bilan par le maître d'ouvrage

L'autoroute A 85 relie Angers (A11) à Tours en suivant la vallée de la Loire puis le Cher et la Sauldre jusqu'à Vierzon (A20) sur une longueur d'environ 220 km. Cet axe est-ouest a une vocation de transit et de desserte locale.

Le bilan analyse sur plusieurs points de façon approfondie l'investissement autoroutier réalisé. C'est le cas par exemple des aspects relatifs aux trafics constatés, aux gains sur le plan de la sécurité.

Par contre,

a) Les dispositions législatives et réglementaires confèrent aux bilans ex-post un caractère public. Il est donc important que la communication du bilan de l'A 85, qui relève de la responsabilité du maître d'ouvrage, soit claire et facilement compréhensible.

A cet égard, la présentation du bilan de façon séparée sur chacune des sections (Tours-Vierzon et Tours-Angers) répond formellement à l'obligation du concessionnaire (un bilan par opération) mais va à l'encontre d'une bonne compréhension en excluant toute vision de synthèse sur les effets de l'opération.

b) De plus, le concessionnaire a souhaité présenter le bilan environnemental de façon distincte du bilan socio-économique, en s'appuyant sur une justification qui ne nous paraît pas fondée. Cela ne permet pas au lecteur d'avoir une vision globale des effets de l'aménagement.

c) L'écart, présenté dans le bilan, entre le coût d'investissement prévu et annoncé à l'appui de la DUP et le coût effectif, qui est très important (+60 % en Euros constants sur une section) aurait gagné à être analysé de façon plus explicite.

d) Des éléments notables relatifs aux aspects environnementaux sont absents ou incomplets dans le bilan : inventaire précis des engagements environnementaux pris par l'Etat consécutivement à la DUP, comparaison des réalisations à ces engagements, conclusions des comités de suivi.

De plus ce bilan environnemental ne couvre pas la section Angers-Tours à l'exception du contournement de Langeais.

B) Résultats marquants du bilan

Le bilan fait apparaître :

- a) Une durée de réalisation longue et un surcoût important par rapport aux estimations initiales, qui avaient donné lieu à publication préalablement à la Décision d'Utilité Publique.
- b) Des trafics, affichés dans le bilan, meilleurs que les prévisions, et des gains de temps au moins équivalents pour les usagers
- c) Un bénéfice socio-économique largement positif. Toutefois en l'absence de justificatifs, le TRI est à considérer avec circonspection.
- d) un ensemble de mesures environnementales, dont l'appréciation est difficile en l'absence d'un rappel des engagements de l'Etat auxquels elles répondent
- e) un bilan positif pour l'utilisateur en termes de sécurité routière et de confort.

Introduction

Par lettre du 29 octobre 2014, le Directeur des infrastructures de transport (DIT) a souhaité recueillir l'avis du CGEDD sur le bilan ex post de réalisation de l'autoroute A85, établi par la société concessionnaire Cofiroute.

La transmission précise que le bilan ex post de l'A85 a été adressé par Cofiroute aux services de la DIT au printemps 2012, mais que, jugé incomplet ou perfectible sur certains volets (analyse des coûts, bilans environnementaux, etc.), il a fait l'objet de demandes de compléments auxquelles le concessionnaire n'a répondu qu'à minima. La DIT a demandé l'avis technique du Cerema (direction technique Ouest) qui lui a été remis à l'été 2014.

Rappel de la procédure

La loi modifiée du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) précise les conditions d'évaluation des grands projets d'infrastructure¹ et fixe que « lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public. »

Le décret n°84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de la LOTI stipule que « le bilan (...) est établi par le maître d'ouvrage au moins trois et au plus cinq ans après la mise en oeuvre des infrastructures concernées » et que « la collecte des informations nécessaires au bilan est organisée par le maître d'ouvrage dès la réalisation du projet. »

Pour les infrastructures autres que celles dont les communes, les départements, les régions et leurs groupements sont maîtres d'ouvrage, et donc pour l'ensemble des opérations du réseau routier national, concédé et non concédé, le bilan est soumis à l'avis du CGEDD.

Un bilan est réalisé pour les opérations dont le choix préalable a fait l'objet d'une évaluation, ce qui inclut notamment toutes les opérations dépassant un seuil financier fixé à 83 M€. Le bilan doit faciliter une comparaison ex post, donc reprendre les choix soumis à l'évaluation et notamment : l'efficacité économique et sociale de l'opération, les choix environnementaux, les coûts économiques réels dont ceux des atteintes à l'environnement.

Présentation de l'opération

L'autoroute A 85 relie Angers (A11) à Tours en suivant la vallée de la Loire puis le Cher et la Sauldre jusqu'à Vierzon (A20) sur une longueur d'environ 220 km.

Les premières études ont été réalisées en 1975, le schéma directeur routier national de 1988 attribue un statut autoroutier à cette liaison, dont le CIAT du 17 novembre 1988 décide la réalisation sous forme de concession.

Les objectifs fixés à cette infrastructure dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sont :

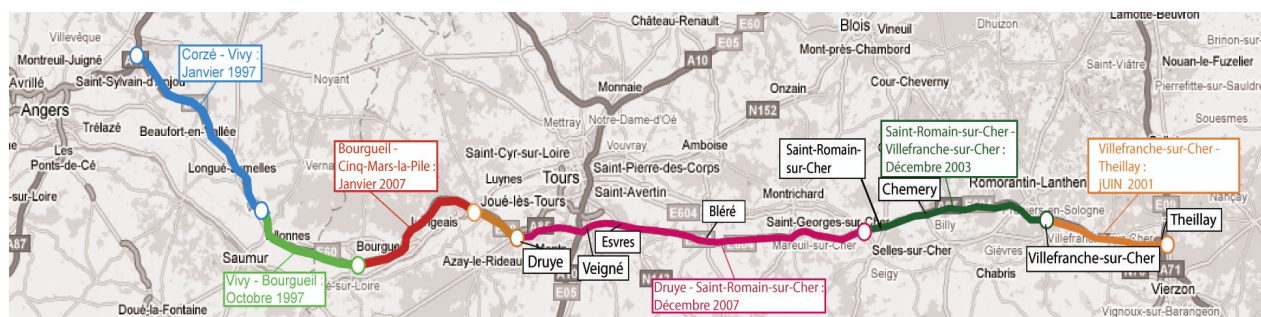
¹ Reprise dans les articles L1511-2 et L1511-6 du Code des transports.

- désenclaver les régions de la façade Atlantique Nord ;
- relier ces régions à celles des frontières Est et Sud-est du pays, si l'on prend en compte la section Tours-Vierzon qui se greffe à l'A20 (Paris- Clermont-Ferrand) ;
- éviter toute traversée d'agglomération par les usagers en transit ;
- améliorer l'accessibilité à Angers et les conditions globales de circulations sur le réseau routier.

L'opération a été scindée dès l'origine en deux sections : Angers-Drueye (à l'ouest de Tours) et Drueye-Vierzon, chacune donnant lieu à une DUP. De plus, le passage au droit du château de Langeais a donné lieu à plusieurs contentieux, qui ont conduit finalement à une modification du tracé importante et à une troisième DUP.

Sections	Date des déclarations d'utilité publique	Date des mises en service
A11-Drueye	7/01/1991	De janvier 1997 (Corze-Vivy) à janvier 2007 (Bourgueil-Langeais)
Drueye-Vierzon	12/07/1995	Juin 2001 à décembre 2007
Déviation de Langeais (Restigné-Cinq Mars la Pile)	05/01/1996	Janvier 2007

Dans la pratique, la réalisation de chaque section a été très morcelée : le tronçon Angers-Saint Sylvain d'Anjou est intégré dans l'autoroute A11, le franchissement de la Loire entre Joué les Tours et Azay le Rideau avait été construit avant mise en concession par le département d'Indre-et-Loire, et a été par la suite intégré à l'autoroute (ce qui explique l'absence de péage sur ce tronçon), un raccordement était initialement prévu sur le périphérique de Tours, mais cette solution a été abandonnée au bénéfice d'une section purement autoroutière.



Les ouvertures s'étant étalées sur une durée de quatorze ans, il est difficile d'apprécier l'impact cumulé de l'ouverture de chaque section et de réaliser un bilan global.

Au regard de l'ambition rappelée dans le dossier de DUP (réaliser un barreau de liaison entre le grand ouest et le sud-est), le périmètre retenu pour l'analyse des effets,

qui correspond aux départements du Maine-et-Loire (Angers), d'Indre-et-Loire (Tours) et de Loir-et-Cher (Vierzon) paraît limité par rapport aux effets de cet axe qui au-delà de la section Angers-Vierzon, assure une continuité de Nantes vers Clermont-Ferrand.

Composition du dossier

Le dossier présenté par Cofiroute distingue :

- un bilan socio-économique, qui a été réalisé séparément pour chacune des deux sections Angers-Drueye, et Drueye-Vierzon². Il comporte un volet « territorial » (effet de l'opération sur les territoires), et un volet « transports » (trafic, sécurité routière),
- et un bilan environnemental présenté en trois parties, la déviation de Langeais étant traitée de façon séparée ce qui conduit à avoir 3 rapports distincts.

Ce choix paraît doublement contestable. La division en deux sections, si elle répond aux obligations du maître d'ouvrage (produire un bilan pour chaque opération), nuit à la compréhension des effets de l'opération, et ne permet pas au public d'avoir une approche synthétique des conséquences de l'opération. Par ailleurs, la distinction que fait Cofiroute entre un bilan socio-économique prévu dans un texte législatif (Loti) et un bilan environnemental résultant d'un élargissement au domaine de l'environnement prescrit par la circulaire « Bianco » du 15 décembre 1992 n'a pas de raison d'être.

Le bilan prévu par les textes rappelés ci-dessus a notamment pour objet de comparer les conditions de réalisation et les effets de toute nature (économiques, sociaux, environnementaux...) de l'opération tels qu'ils sont constatés a posteriori avec les mêmes conditions de réalisation et effets qui avaient été prévus préalablement à la décision publique de lancer le projet³. C'est dans cet esprit que le présent avis analyse le bilan présenté par COFIROUTE.

² Notons cependant que si les tronçons ont été abordés séparément, la même méthodologie a été adoptée dans les deux cas, ce qui autorise des comparaisons.

³ Ce point a précédemment été soulevé dans l'avis n°8517-01 sur la réalisation de l'autoroute A28 Alençon-Tours, dont le maître d'ouvrage est également COFIROUTE.

1. Coûts de construction et d'exploitation de l'ouvrage

1.1. Coûts de construction

Le bilan LOTI présenté par COFIROUTE a été réalisé à la demande de cette société par Egis. Les calculs du Cerema font apparaître une augmentation (en valeur HT octobre 2002) d'environ +66 % entre le coût prévu dans l'Avant Projet Sommaire et le coût final de l'opération pour la section Angers- Druye, et de +31 % pour la section Druye-Vierzon.

Comme le notent les rapports, les évolutions du projet ont été nombreuses (11 avenants pour la section Angers-Druye). Les définitions ne sont pas identiques entre l'APS et le coût final. Les tracés sont différents (en particulier la déviation de Langeais, le contournement de Tours ou les limites de section), et le « coût réel » final a été réduit par rapport à l'avenant n°11 et à l'APS par la réalisation de chaussées à structure évolutive⁴.

Une analyse fine n'est pas possible à partir des documents présentés, d'autant que les mesures d'adaptation de tracés ont été importantes. Il n'en demeure pas moins que le surcoût global de construction est important lorsqu'on rapporte le coût final au coût annoncé dans les enquêtes publiques.

1.2. Coûts d'exploitation et d'entretien

Les coûts d'entretien et d'exploitation fournis dans le bilan sont les mêmes pour les deux sections. Ils étaient évalués dans la DUP à 140.000 €/km HT, valeur 2011, et le constat est de 180.000 €/km soit +28 %.

Aucun détail n'est apporté quant à l'organisation de l'exploitation, ou aux frais de structure, qui permette d'expliquer ces différences.

2. Trafics

L'analyse des trafics a été correctement réalisée et sa présentation est bien détaillée.

On retiendra notamment que le trafic moyen est de l'ordre de 10.000 eh/jour avec des pointes à 25.000 veh ; que les objectifs fixés dans le dossier d'UP ont été dépassés de plus de 20 % (à l'exception du tronçon urbain Azay-le-Rideau / Croix de Veigné sur le contournement sud de Tours) ; que le trafic est fortement saisonnier pour les VL comme pour les PL, cette saisonnalité étant plus marquée à l'est de Tours ; que la section hors péage franchissant la Loire entre Langeais et Vilandry connaît un trafic deux fois plus important qu'initialement prévu.

Le report du réseau local a été apprécié en reconstituant la situation de référence à l'aide d'un modèle, ce qui permet de distinguer les sources d'écart entre les trafics prévus par la DUP et ceux effectivement observés ex post. Ce report reste limité, de même que le trafic induit par l'autoroute.

Pour enrichir les analyses présentées dans cette partie du bilan, il serait intéressant, au niveau des histogrammes comparant les trafics ex ante / ex post, d'indiquer la part de trafic induit et la part d'erreur liée aux estimations de croissance de la demande.

3. Sécurité et qualité de service.

3.1. Sécurité

L'interprétation des données est difficile, dans la mesure où :

- le dossier de DUP indiquait des gains de sécurité globaux,
- les sections observées sont assez courtes, leur mise en service a été échelonnée,
- l'ensemble du réseau français a connu une baisse significative des accidents dans la période 1995-2010.

Sous ces réserves, il semble que particulièrement sur Angers-Druey l'accidentologie a diminué sur le réseau secondaire complémentaire de l'autoroute.

3.2. Qualité de service

Les gains de temps correspondent globalement aux prévisions du dossier DUP. Ces gains sont particulièrement sensibles sur la section Vierzon-Tours, qui est loin d'être saturée : 120 mn sans A85 et 74 mn en empruntant l'autoroute en 2010. Ils ont été un peu surestimés sur Angers-Tours, ce qui peut être lié à l'allongement de parcours induit par les modifications de tracé, et à une charge supérieure aux abords des villes.

L'amélioration de la qualité de service est globalement incontestable sur l'ensemble du parcours, particulièrement pour les véhicules en transit.

4. Volet environnemental

4.1. Observations liminaires

4.1.1. Contenu du dossier

Le dossier comprend un bilan environnemental, comme indiqué p.7 ci-dessus, qui comprend trois fascicules correspondant aux tronçons Theillay / Saint-Romain-sur-Cher ; Druye / Saint-Romain-sur-Cher ; et contournement nord de Langeais.

Deux sections ne sont pas couvertes par les bilans environnementaux : A11 / Bourgueil (55km) ; et Langeais / Druye (10 km). Cette dernière section ayant été réalisée sous maîtrise d'ouvrage État et mise en service en 2003 avant d'être intégrée à la concession COFIROUTE en 2007, la non-réalisation du bilan environnemental par le concessionnaire est donc compréhensible.

Pour ce qui concerne en revanche la section A11 / Bourgueil, le concessionnaire COFIROUTE a estimé qu'il ne lui appartenait pas de réaliser un bilan environnemental, en considérant que la déclaration d'utilité publique de cette partie (décret du 5 juillet 1991) est antérieure à la circulaire Bianco, et qu'il n'avait donc pas d'obligation en la matière. L'intervention de la DIT en date du 20 novembre 2013 demandant la production d' « un bilan environnemental, même sommaire afin de mettre en évidence les principaux enjeux et impacts environnementaux constatés, quand bien même les engagements initiaux de l'État n'auraient pas été précisément définis au moment de la déclaration d'utilité publique en 1991 » n'a pas eu de suite. Cette attitude est regrettable, et de nature à alimenter au sein du public une suspicion à l'égard du bilan LOTI, et des dispositifs d'intégration environnementale effectivement mis en œuvre.

Le cas ne devrait pas se reproduire, les opérations déclarées d'utilité publique avant 1992 étant soit réalisées depuis plus de cinq ans, soit abandonnées, mais il est suggéré à la DGITM de s'assurer – lors de la passation d'un contrat de concession, ou à l'occasion de la signature de tout avenant – de l'existence et de la rédaction de clauses imposant la fourniture de bilans socio-économiques et environnementaux.

4.1.2. Suivi des engagements de l'État

Les bilans environnementaux présentés par COFIROUTE rappellent, en présentant le cadre réglementaire, le contexte des « engagements de l'État », et les résultats thématiques sont évoqués sous le titre « les engagements pris et leur réalisation ». Il n'est toutefois pas possible à partir de la présentation de comprendre quels sont les engagements pris, et en quoi les aménagements et mesures réalisés y répondent.

Le bilan de l'atteinte ou non de ces engagements ne ressort pas de manière claire des restitutions. Le traitement des thématiques, pêche, de manière générale, par l'absence de relevés cartographiés ou/et de données chiffrées permettant de situer et quantifier les effets de l'A85 sur l'environnement.

4.1.3. Comités de suivi.

En réponse à l'interpellation de la DGITM, le concessionnaire indique que les engagements de l'État ont été présentés lors des comités de suivi présidés par les Préfets des départements concernés. Les compte-rendus de ces comités ne sont pas joints ce qui ne permet pas de prendre connaissance des sujets abordés.

4.2. Approches thématiques.

Le dossier balaie les thématiques suivantes :

- milieu physique
- eaux souterraines et superficielles
- flore et faune
- agriculture et sylviculture
- patrimoine
- paysage
- urbanisme
- qualité de vie : bruit et qualité de l'air

Les observations sortant d'un cadre général portent essentiellement sur trois d'entre elles.

4.2.1. Qualité des eaux souterraines et superficielles

D'après le dossier DUP, l'A85 s'inscrit dans un environnement sensible caractérisé par des zones humides et des rivières de bonne qualité. Les indications sur les réalisations sont succinctes : ainsi, rappeler que « les services administratifs concernés ont été consultés lors de l'élaboration du projet »⁴ n'a pas une réelle valeur ajoutée.

Il aurait été utile d'avoir d'une part, un document permettant d'identifier précisément ces milieux sensibles. D'autre part, des résultats d'analyses de la qualité des eaux au niveau des bassins de traitement ainsi que dans les rivières adjacentes auraient dû être présentés.

L'absence d'une carte répertoriant la localisation des bassins de traitement est également à noter.

4.2.2. Milieu naturel

Il manque également ici une carte répertoriant les zones protégées (ZNIEFF et Natura 2000) et les autres zones sensibles (faune et flore) situées sur le tracé de l'autoroute. L'insertion paysagère et les aménagements réalisés pour la faune (ouvrages de franchissement de l'autoroute) sont toutefois bien présentés (carte et type d'aménagement).

4.2.3. Qualité de vie

Bien que l'A85 s'inscrive quasi intégralement en rase campagne, il aurait fallu traiter de manière plus précise les impacts en termes de pollution atmosphérique et sonore. Une carte localisant les lieux de mesures ainsi que des tableaux présentant les données recueillies relatives au bruit et à la qualité de l'air aurait été nécessaire ici.

4.3. Conclusion

Le caractère partiel de ce bilan ne permet pas d'avoir un aperçu complet des incidences sur l'environnement et les milieux de la réalisation de l'autoroute A 85. Ceci est d'autant plus regrettable que l'ouvrage est de qualité, et que des travaux importants ont été faits en ce sens.

5. Volet territorial

Le volet territorial du bilan est présenté en deux parties (qui se recopient assez largement), l'analyse étant conduite en deux phases : une évaluation du ressenti des acteurs locaux à partir d'entretiens, et des approfondissements sur quelques thèmes.

Le ressenti est globalement positif, la seule différence relevée concerne l'effet sur l'agriculture, positif sur Angers-Tours (restructuration et agrandissement des exploitations) et plus réservé sur Tours-Vierzon (prélèvement de terres).

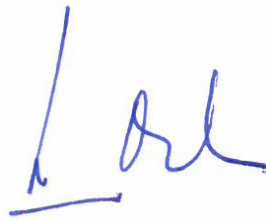
La mise en service de l'autoroute a eu des effets sensibles, à des degrés divers, sur l'accessibilité des territoires (diminution des temps de parcours), la création de zones d'activité, d'une façon pas toujours ordonnée. Elle a contribué à un accroissement de la fréquentation touristique dans une mesure qu'il est difficile de quantifier.

6. Bilan socio-économique et financier

Le bilan socio-économique a été établi conformément au cadre en vigueur au moment de la DUP, c'est-à-dire l'instruction du 14 mars 1986 relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne et en milieu urbain. Il s'agit donc d'une démarche simplifiée, qui tient compte des coûts de construction et d'entretien, du trafic (nombre de véhicules), de l'accidentologie (coût des accidents) et des gains de temps valorisés.

TRI par section	DUP	Bilan a posteriori
Angers-Tours	11,8 %	13,5 %
Tours-Vierzon	12,5 %	8,6 %

Les éléments figurant dans le dossier ne permettent pas de vérifier les calculs, ce qui aurait été intéressant compte tenu notamment des évolutions constatées sur le coût des travaux (+60 %) et de l'entretien (+30 %).



Jean-Paul OURLIAC

Ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 010047-01



426/2014

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

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

La Défense, le 29 OCT. 2014

Direction des infrastructures de transport

Sous-direction de l'aménagement du réseau routier national
Bureau de la politique de l'aménagement routier

Le directeur des infrastructures de transport

à

Nos réf. : DEP2014-930
Suivi par : BREGASSOU Guillaume
guillaume.bregassou@developpement-durable.gouv.fr
Tel : 01 40 81 18 57

Monsieur le vice-président du conseil général
de l'environnement et du développement
durable

Objet : recueil de l'avis du CGEDD sur les bilans ex post d'A77 (Cosne – Nevers) et A85 (Angers – Vierzon)
PJ : 2 avis techniques de la DTecTM

Le bilan ex post de l'autoroute A77 (section non concédée Cosne-Cours-sur-Loire – Nevers), ainsi que celui de l'A85 (Angers – Vierzon) ont été établis conformément aux dispositions des articles L.1511-2 et L.1511-6 du code des transports.

Le bilan ex post de l'A77 a été remis à mes services au printemps 2012 par la DTerOuest du CEREMA qui avait été mandatée par la DREAL Bourgogne pour constituer cette évaluation. Cette première restitution alors jugée incomplète avait fait l'objet d'une demande de compléments exécutés en janvier 2014. Sur cette base, la DTecTM (ex-SETRA) a récemment finalisé un avis technique détaillé que vous trouverez joint à cet envoi.

Par ailleurs, le bilan ex post de l'A85 a été adressé par Cofiroute à mes services au printemps 2012. Également jugé incomplet ou perfectible sur certains volets (analyse des coûts, bilans environnementaux, etc.) il a fait l'objet de demandes de compléments auxquelles le concessionnaire n'a répondu qu'à minima. L'avis technique de la DTecTM sur ce dossier a été constitué à l'été 2014.

Conformément aux dispositions des articles 9 et 10 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984, pris pour application des dispositions législatives susvisées, je souhaite recueillir l'avis du CGEDD sur ces deux bilans ex post.

Les dossiers constitutifs de ces deux bilans ex post vous seront transmis par voie électronique parallèlement à cet envoi. Mes équipes restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire sur ces dossiers.



Le Directeur des infrastructures de transport

Christophe SAINTILLAN



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

Conseil général de l'environnement
et du développement durable

Le vice-président

Paris, le 18 MAI 2015

Note

à l'attention de

Monsieur Jean-Paul Ourliac,
ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts

Référence CGEDD n° 010047-01

Par lettre du 29 octobre 2014, le directeur des infrastructures de transport a demandé que le bilan LÔTI ex-post de l'autoroute A85 (Angers - Vierzon) soit soumis à l'avis du Conseil général de l'environnement et du développement durable selon les dispositions de l'article 9 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984.

Je vous confie cette mission, dont le superviseur est M. Yves Marin. Elle est enregistrée sous le n° 010047-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait du directeur de disposer de cet avis pour le 31 mai 2015.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de me l'adresser afin que je puisse le transmettre au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et au directeur des infrastructures de transport.



Françoise Parisé



Copies : Mme la secrétaire de la 2ème section
M. Yves Marin, 2ème section

2. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
DUP	Déclaration d'utilité publique
UP	Utilité publique
DIT	Direction des infrastructures de transport
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

