



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

Bilan LOTI autoroute A43 de la Maurienne

Rapport n° 010315-01
établi par

Emmanuelle BAUDOIN, Bernard SIMON (coordonnateur)

Décembre 2015



CGEDD

CONSEIL GÉNÉRAL DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE

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

Sommaire

Résumé.....	2
Respect des règles de l'art dans l'établissement du bilan par le maître d'ouvrage.....	2
Résultats marquants du bilan.....	3
Introduction.....	6
Présentation de l'opération.....	6
Composition du dossier.....	8
1. Trafics.....	9
2. Sécurité et qualité de service.....	13
2.1. La sécurité routière.....	13
2.2. qualité de service.....	13
<i>2.2.1. Les temps de parcours.....</i>	<i>13</i>
<i>2.2.2. Le niveau de satisfaction des usagers.....</i>	<i>14</i>
3. Coûts de construction, d'exploitation et d'entretien de l'ouvrage.....	15
3.1. Coût de construction.....	15
3.2. coûts d'exploitation et d'entretien.....	15
4. Bilan socio-économique et financier.....	17
4.1. Taux de rentabilité socio-économique.....	17
4.2. Rentabilité financière.....	18
5. Volet territorial.....	19
6. Volet environnemental.....	20
6.1. Volet paysage.....	20
6.2. Volet nuisance sonore.....	20
6.3. Volet patrimoine naturel.....	21
6.4. Volet qualité de l'air.....	21
6.5. Volet qualité de l'eau.....	21
Conclusion.....	22
Annexes.....	24
1. Lettre de mission.....	25
2. Glossaire des sigles et acronymes.....	26

Résumé

Le projet, objet du présent bilan, portait sur la réalisation des 63,5km de l'autoroute A43, appelée « autoroute de la Maurienne », qui relie Aiton au tunnel du Fréjus (ouvert en 1980) dans le département de la Savoie. Il a fait l'objet d'une Déclaration d'utilité publique (DUP) relative à la section pont d'Aiton – le Freney le 17 novembre 1992. Sa mise en service s'est faite en trois étapes :

- la section Aiton – Sainte-Marie-de-Cuines a été ouverte en janvier 1997 ;
- la section Sainte-Marie-de-Cuines – Saint-Michel-de-Maurienne a été ouverte en janvier 1998 ;
- la section Saint-Michel-de-Maurienne – Le Freney a été ouverte en juillet 2000.

Le dossier analysé est constitué du bilan ex post remis en mars 2013 complété par un rapport de mars 2015 relatif aux volets eaux superficielles et souterraines.

C'est donc 15 ans après la mise en service de l'ensemble de l'itinéraire que le bilan Loti fait l'objet d'un avis.

Nous présentons ci-dessous le résumé de l'avis et nos conclusions en distinguant, comme de façon générale dans les avis sur les 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.

Les recommandations font l'objet du chapitre page 5 suivant.

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

Le bilan Loti des effets socio-économiques de l'A43 dans la vallée de la Maurienne se révèle extrêmement inégal et aurait nécessité des compléments et de nombreuses corrections.

1) Le volet trafic est incomplet. Il présente des insuffisances méthodologiques qui ne permettent pas de conclure sur les écarts et sur les causes de ces écarts, notamment par manque d'un modèle de trafic reconstituant les situations de référence et de projet prévues et réelles. Cette absence de modèle est d'autant plus regrettable que de nombreux événements imprévus ont eu des impacts très forts sur les prévisions de trafic : fermeture du tunnel du Fréjus suite à un incendie en juillet 2005, fermeture du tunnel du Mont-Blanc de mars 1999 à mars 2002 alors que la mise en service complète de l'A43 d'accès au tunnel du Fréjus a eu lieu en juillet 2000. Il est par ailleurs dommage que le périmètre d'analyse ait été beaucoup trop restreint et n'ait pas compris l'A40 d'accès au tunnel du Mont-Blanc, les deux itinéraires étant étroitement liés. Cette absence de modèle de trafic a empêché la reconstitution de la situation de référence pour calculer les gains de temps ex ante et la limitation du périmètre d'analyse a probablement eu pour conséquence une sous-estimation de ces mêmes gains.

2) Le volet sécurité routière est bien détaillé avec néanmoins une erreur méthodologique : l'analyse ex post du nombre de victimes est faite en valeur absolue et non en pourcentage, ce qui ne permet pas d'effacer l'effet trafic.

3) Si l'écart ex post/ex ante pour le coût de construction est correctement calculé, le rapport pêche par manque d'analyse détaillée de cet écart, pourtant très important.

4) Le dossier de DUP, ce qui est classique pour un dossier qui date de 1992, ne précise ni le périmètre ni la date de valeur du coût d'exploitation et d'entretien. De plus, aucune indication n'est donnée pour savoir si ces coûts sont hors taxe ou toutes taxes comprises, rendant difficile toute comparaison ex post et ex ante. Le bilan s'avance alors sur des hypothèses d'interprétation de ces chiffres, ce qui ne permet pas de conclure de manière indiscutable.

5) Outre les erreurs méthodologiques ci-dessus, il est regrettable que le dossier ne présente pas les hypothèses et le détail de calcul des gains utilisés pour établir le bilan socio-économique.

In fine, le manque d'explication d'une part, et le manque de reconstitution de la situation de référence dans la plupart des volets est problématique. Le manque de rigueur méthodologique ne permet pas de conclure de manière certaine sur le montant et l'analyse des écarts dans la quasi totalité des volets. A contrario, le volet satisfaction des usagers, le volet territorial et le volet environnemental sont de bonne qualité avec néanmoins des lacunes sur l'impact sur la flore, la faune et l'avifaune.

Résultats marquants du bilan

Le bilan fait apparaître les points suivants :

a) Malgré les événements extérieurs qui ont profondément impacté les prévisions initiales, les trafics VL en 2010 sur l'A43 sont correctement estimés, ce qui n'est pas le cas des trafics PL très largement surévalués dans le dossier de DUP (le trafic constaté en 2010 est inférieur de 45 % en moyenne sur toutes les sections par rapport aux prévisions et est inférieur de 74 % sur le dernier tronçon avant le tunnel du Fréjus).

b) Le nombre d'accidents, de tués, de blessés graves et légers évités ont été très largement surestimés dans la DUP. Ceci s'explique par le fait que la DUP ne pouvait prendre en compte la baisse structurelle importante de l'accidentologie en France due aux mesures prises au niveau national dans les années suivant la DUP.

c) Un bilan majoritairement ressenti comme très positif par les acteurs socio-économiques et répondant aux attentes des territoires traversés. La mise en service de l'A43 a participé à une réelle mise en valeur de la vallée de la Maurienne par un traitement paysager et architectural de grande qualité et de nombreuses opérations d'accompagnement (par exemple le traitement de friches industrielles jalonnant le tracé avec la démolition de 8 usines désaffectées ou encore le réaménagement de qualité de toutes les carrières ou dépôts de stockage de matériaux). Par son effet sur l'accessibilité, il a eu un effet catalyseur des tendances déjà en place et permis le maintien de certains emplois.

d) Des écarts très importants sur le coût de construction avec une sous-estimation des coûts de 25 à 35 % (en valeur 2007) selon que l'on compare à la prévision avec ou sans phasage. Si le concessionnaire a refusé d'approfondir l'analyse pour comprendre l'origine de cette sous-estimation, la Cour des comptes dans son rapport sur le contrôle

des comptes de la SFTRF écrit que ces surcoûts *«étaient sans doute inévitables (accidents géologiques...) mais que beaucoup d'entre eux auraient sans doute pu être identifiés plus tôt, voire prévus dès l'attribution de la concession, par exemple la construction d'un centre d'entretien et d'exploitation de l'autoroute »*. Il apparaissait aussi que *« la SFTRF a engagé des dépenses substantielles pour aménager la vallée de la Maurienne. L'insertion de cette autoroute dans son environnement est certes assez remarquable, ce qui a permis de la faire accepter sans fortes protestations, mais le coût de ces aménagements, qui n'est pas négligeable, n'avait pas été totalement anticipé. »*

e) Des prévisions de taux de rentabilité socio-économique et financier déjà très faibles au moment de la DUP qui s'avèrent l'être encore plus a posteriori du fait de l'augmentation des coûts de construction, de la sur-estimation du trafic PL qui conditionne l'essentiel des recettes et des gains de sécurité : un taux de rentabilité interne de 1,23 % en ex post (contre 3,16 % prévu) qui confirme que l'opération est loin d'être rentable socio-économiquement pour la collectivité au regard du taux d'actualisation de 8 %. Alors que l'A43 a été réalisée par adossement au contrat de concession de la SFTRF pour le tunnel du Fréjus, l'analyse montre un taux de rentabilité financière pour l'A43 de -1,4 % qui indique que, si le petit équilibre¹ est obtenu, les recettes ne couvrent qu'une fraction du coût de la construction de l'infrastructure et du coût de son financement, alors que le dossier de DUP prévoyait une couverture par les péages *« des dépenses d'exploitation (perception du péage, entretien, réparations), le paiement des charges d'intérêt liés aux emprunts levés pour sa construction et le remboursement du capital emprunté »*.

Alors que la Cour des comptes, dans son rapport sus-mentionné, mettait déjà en cause *« la décision de construire cette autoroute et de la concéder à la SFTRF sur la base de prévisions irréalistes »*, les évolutions constatées ex post ne peuvent que confirmer cette analyse et contribuer à dégrader encore un peu plus la rentabilité financière et socio-économique de cet investissement.

¹ C'est à dire que les recettes couvrent les charges récurrentes d'entretien et d'exploitation

Liste des recommandations

1. Lorsque le détail des coûts d'entretien et d'exploitation dans le dossier de DUP n'est pas explicité ou qu'une incertitude existe sur le périmètre de la prestation ou sur sa valeur (hors taxe ou TTC, date de valeur), il est préférable de prendre par défaut les valeurs tutélaires renseignées dans la circulaire en vigueur au moment de la rédaction du dossier d'enquête publique pour reconstituer les coûts ex ante..... 16
2. Au niveau de la DUP, bien s'assurer que les hypothèses prises pour faire les prévisions sont bien explicitées..... 16
3. La réalisation éventuelle d'aménagements réalisés hors emprise par le concessionnaire nécessite au préalable une contractualisation sur les modalités d'entretien..... 20

Introduction

Les articles L 1511-2 et L1511-6 du code des transports repris de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite la « LOTI », et le décret 84-617 du 17 juillet 1982 prévoient que les grandes opérations d'infrastructures dont le coût est supérieur à 83M€ font l'objet d'une évaluation préalable, et, lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, d'un bilan établi par le maître d'ouvrage entre 3 et 5 ans après l'achèvement du projet. Le bilan est rendu public après avis du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), pour les infrastructures autres que celles dont les communes, les départements, les régions et leurs groupements sont maîtres d'ouvrage.

C'est dans ce cadre que le bilan ex post de l'A43 a été établi, les 67km de ce tracé autoroutier concédé à la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) ayant fait l'objet d'une mise en service en trois sections successives entre 1997 et 2000. Le bilan a été réalisé avec plusieurs années de retard, de manière itérative avec l'appui des services de la direction des infrastructures de transport (DIT), de l'ex-Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) et de plusieurs inspecteurs généraux du CGEDD, avec qui le concessionnaire a échangé des versions intermédiaires entre 2008 et 2011. En dépit de ces échanges, la version réputée finale adressée en mars 2013 soit 13 ans après la mise en service, s'est révélée insatisfaisante. Un courrier de la DIT à la SFTRF fait état d'approximation méthodologique dans le volet socio-économique et d'un manque d'explication sur les causes des écarts avec les prévisions initiales tout particulièrement en matière de coût de construction et de trafic, et d'un volet manquant dans le bilan environnemental, la partie hydrologie.

En réponse à ce courrier, le président de la SFTRF a, en août 2014 expliqué, qu'il ne donnerait pas suite aux demandes de complément émis par la DIT, sauf en ce qui concerne le volet hydrologie, complément qui a été remis en juin 2015. Il considère en effet que les autres sujets ont déjà fait l'objet d'investigations poussées de la part de la Cour des comptes dans son rapport de 2002 et de l'inspection générale des finances et du Conseil général des ponts et chaussées dans son rapport de 1998. Les difficultés financières résultant de l'adossement de la réalisation de l'A43 vallée de la Maurienne au contrat de concession relatif au tunnel du Fréjus a conduit l'État à recapitaliser une première fois en 1998 la société d'économie mixte SFTRF.

Le dossier analysé est donc constitué du bilan ex post remis en mars 2013 complété par un rapport de mars 2015 relatif aux volets eaux superficielles et souterraines. L'analyse a pu être complétée par les éléments issus du rapport de la Cour des comptes en date de 2002 sur les comptes et la gestion de la SFTRF de 1993 à 2000.

C'est donc 15 ans après la mise en service de l'ensemble de l'itinéraire que le bilan Loti fait l'objet d'un avis.

Présentation de l'opération

Le projet objet du présent bilan, portait sur la réalisation des 63,5km de l'autoroute A43, appelée « autoroute de la Maurienne », qui relie Aiton au tunnel du Fréjus dans le département de la Savoie. Il a fait l'objet d'une Déclaration d'utilité publique (DUP)

relative à la section pont d'Aiton – le Freney le 17 novembre 1992. Sa mise en service s'est faite en trois étapes :

- la section Aiton – Sainte-Marie-de-Cuines a été ouverte en janvier 1997 ;
- la section Sainte-Marie-de-Cuines – Saint-Michel-de-Maurienne a été ouverte en janvier 1998 ;
- la section Saint-Michel-de-Maurienne – Le Freney a été ouverte en juillet 2000.

La carte ci-dessous présente l'aire d'étude.



Les objectifs principaux énoncés dans le dossier d'enquête publique étaient les suivants :

- au niveau national et international : assurer la continuité de l'axe autoroutier d'intérêt international entre l'Europe du nord et l'Europe du bassin méditerranéen du sud-est, tout particulièrement pour le transport de marchandises, appelé à se développer dans la perspective du grand marché européen ;
- au niveau régional et local : développement de la Maurienne par l'amélioration des communications routières avec les pôles économiques alentours notamment ceux de l'Italie du nord, également générateurs de clientèle touristique, et développement d'un effet vitrine susceptible de favoriser l'expansion des zones d'activités ;
- pour le trafic routier , faciliter l'écoulement du trafic véhicules légers et poids lourds de l'ex RN6 devenue RD1006 , éviter que le trafic ne se détourne du tunnel routier du Fréjus pour d'autres itinéraires et réduire le sentiment d'insécurité des riverains.

Ainsi, cette nouvelle infrastructure devait :

- rendre homogène la liaison franco-italienne par le tunnel du Fréjus ;
- réduire les temps de parcours ;
- accroître la fréquentation du tunnel routier du Fréjus ;
- contribuer à résorber les difficultés d'écoulement des trafics poids lourds et de pointe aux périodes d'affluence des vacanciers ;
- décharger l'ex RN6 devenue RD1006 de la quasi-totalité du trafic de transit et lui redonner une vocation de desserte locale et de liaison moyenne distance ;
- améliorer la sécurité ;
- réduire les nuisances sonores des riverains de l'ex RN6.

Composition du dossier

Le dossier présenté par la SFTRF distingue :

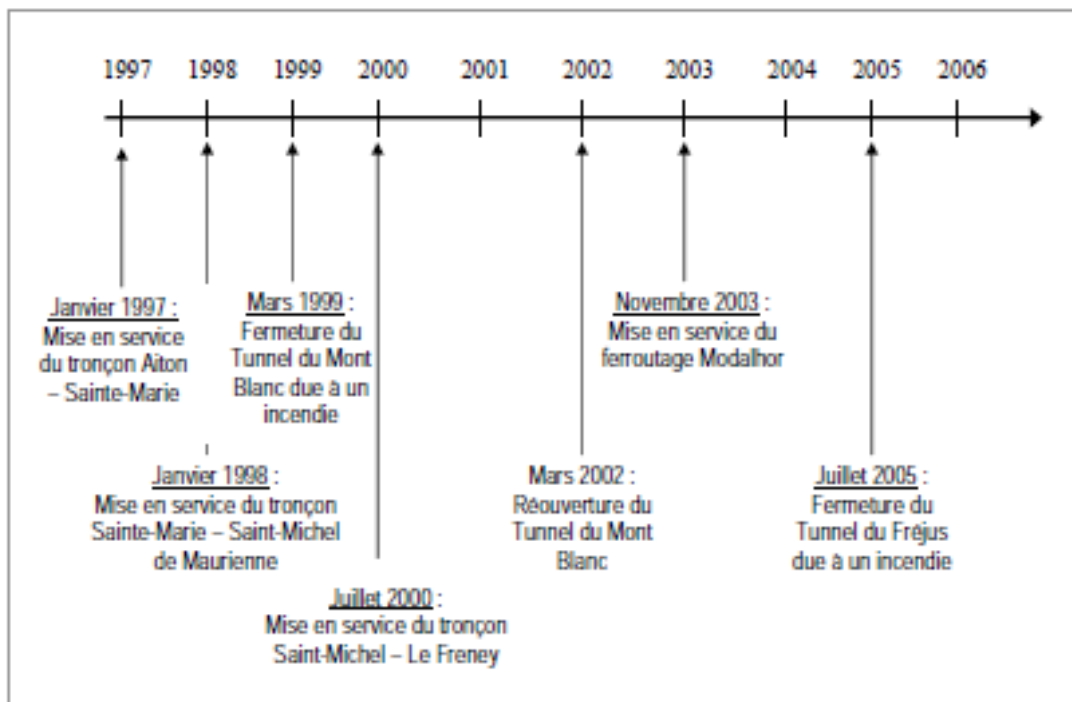
- un bilan Loti des effets socio-économiques de l'autoroute en date de janvier 2012 ;
- un bilan environnemental final en date de mars 2013 ;
- un bilan Loti des effets environnementaux de l'autoroute, volets eaux superficielles et souterraines en date de mars 2015.

1. Trafics

Le volet trafic du bilan est incomplet : il présente des insuffisances méthodologiques qui ne permettent pas de conclure sur les écarts et d'en analyser les causes.

Le bilan compare sur la période 1997-2006 les trafics observés (statistiques et enquêtes origines/destinations) aux prévisions de trafics du dossier de DUP, d'abord sur l'A43 puis sur la RD1006. Le volet présente de plus une analyse spécifique pour l'année 2006 en trafic moyen journalier mensuel puis estival et hivernal pour l'A43, et hebdomadaires pour la RD1006. Enfin il donne les niveaux de trafic aux franchissements alpins du Fréjus et du Mont-Blanc en TMJA (trafic moyen journalier annuel) de 1995 à 2006.

L'exercice d'évaluation était rendu particulièrement complexe du fait d'événements extérieurs enregistrés sur la période 1997-2006, qui ont eu de forts impacts sur l'évolution du trafic. L'historique est retracé ci-dessous.



Dans ce contexte et en absence de modèle de trafic reconstituant les situations de référence et de projet prévues et réelles, il n'est pas possible de mettre en évidence les seuls effets de la mise en service de l'A43 et d'analyser les écarts entre les prévisions du dossier DUP et les trafics réellement observés et de savoir dans quelle mesure ils sont dûs à l'évolution du réseau de référence (autoroute ferroviaire Aiton-Orbassano), à l'évolution tendancielle du trafic, aux trafics nouveaux, aux événements extérieurs (fermetures des tunnels) ou encore à des écarts sur les reports d'itinéraire.

De plus il est dommage que l'analyse n'ait pas été faite sur le trafic de coupure (A43+RD1006) et que le périmètre d'étude ait été trop restreint : l'étude aurait dû englober l'A40 d'accès au tunnel du Mont-Blanc et analyser le trafic d'A43 et d'A40

selon plusieurs coupures afin de permettre de caractériser les trafics et d'identifier les reports entre les deux itinéraires, ceux-ci étant étroitement liés. In fine, le bilan n'a pas développé la méthode nécessaire à une explication des divergences des trafics avec les prévisions.

Néanmoins, il ressort du bilan que :

Sur l'A43

- Les trafics VL connaissent une croissance continue depuis la mise en service de l'autoroute après une légère baisse de tendance en 2002, date de réouverture du tunnel du Mont-Blanc avec 7260VL/j en 2006 sur le tronçon le plus chargé. Les pointes de trafic se situent en période hivernale et estivale, ce qui montre la fonction d'autoroute touristique d'A43 permettant l'accès aux stations de la Maurienne et Haute Maurienne.
- Les trafics PL après avoir doublé de 2000 à 2002 ont continuellement baissé jusqu'en 2005 : le bilan l'explique par la réouverture en 2002 du tunnel du Mont-Blanc et la fermeture en 2005 du tunnel du Fréjus ainsi que par la morosité économique générale. La mise en service de l'autoroute ferroviaire² entre Aiton et Orbassano en 2003 n'a eu quant à elle qu'un impact extrêmement faible avec 17.300 PL transportés sur l'ensemble de l'année 2005 à comparer aux 2.500 PL/jour environ recensés sur A43 en 2005.
- En 2000, le trafic tous véhicules sur A43 est supérieur globalement au trafic prévu dans la DUP. Cependant, l'analyse par tronçon montre que les parties les plus proches du tunnel du Fréjus ont vu des trafics inférieurs aux prévisions sans que le bilan ne donne d'explication. L'ouverture tardive du tronçon Saint-Michel-de-Maurienne - le Freney en juillet 2000 pourrait l'expliquer.

Par contre pour les années 2006 et 2010, les résultats sont moins positifs :

- L'écart des trafics observés sur l'A43 en 2006 par rapport à la prévision de la DUP donne les résultats suivants (chiffres reconstitués à partir du taux de croissance moyen annuel géométriques 2000/2006 fournis dans le bilan):

Différence entre trafics observés en 2006 (reconstitués) avec ceux prévus (DUP) sur l'A43

	VL	PL	PL+VL
Pont d'Aiton- Epierre	+ 8,40 %	-43,15 %	-11,76 %
Epierre- La Chambre	+1,09 %	-47,30 %	-12,60 %
La Chambre- St Jean ouest	+8,40 %	-47,30 %	-14,55 %
St Jean ouest- St Julien Mont Denis	+12,70 %	-46,70 %	-17,40 %
St Julien Mont Denis- St Michel	-0,07 %	-46,50 %	-21,27 %
St Michel – Le Freney	-53 %	-73,90 %	-48 %

²L'autoroute ferroviaire est un type de transport combiné consistant à transporter des poids lourds (essentiellement les remorques) sur des trains spéciaux.

- Pour le trafic VL : un trafic légèrement supérieur de 0 à 12 % par rapport aux prévisions de la DUP sur tous les tronçons, et inférieur de 53 % sur le tronçon final Saint-Michel-de-Maurienne - le Freney.
- Pour le trafic PL : un trafic inférieur de l'ordre de 45 % sur tous les tronçons par rapport aux prévisions de la DUP et de 74 % sur le tronçon Saint-Michel-de-Maurienne - le Freney .

Ces écarts sont à comparer aux +20 % généralement constatés dans les bilans ex post.

Le bilan justifie ces écarts par les événements extérieurs qui ont fortement impacté les prévisions initiales (fermeture du tunnel du Mont-Blanc avant la mise en service complète de l'A43 en 2000 puis réouverture en mars 2002, fermeture du tunnel du Fréjus en juillet 2015).

Cependant, sans modèle de trafic, il n'est pas possible d'interpréter ces écarts. Pour plus de clarté, il aurait été intéressant d'avoir sur un même graphique la courbe des trafics VL et PL entre 2000 et 2010 prévus dans la DUP et observés, plutôt qu'un tableau comparatif des trafics pour l'année 2000, puis un deuxième sur la comparaison des taux de croissance entre 2000 et 2006.

Par ailleurs, il est dommage qu'aucune donnée trafic sur le tronçon final d'accès au tunnel du Fréjus depuis Freney n'ait pu être donnée, car elle aurait permis de faire la distinction entre trafic d'échange et trafic international de transit. Enfin, il aurait été intéressant d'avoir les trafics 2010 plutôt que 2006, le dossier de DUP prévoyant les trafics à cet horizon.

Cependant, le rapport de mars 2015 remis par la SFTRF relatif au « bilan Loti des effets environnementaux de l'autoroute, volet eaux superficielles et souterraines » fournit une analyse intéressante dans son paragraphe 6-1 « analyse d'évolution du trafic routier entre le trafic prévu et observé en 2010 » qui conforte les tendances ci-dessus:

Différence entre trafics observés en 2010 avec trafics prévus (DUP) sur l'A43

	VL	PL	Total
Pont d'Aiton- Epierre	+ 6%	-48%	-15 %
Epierre- La Chambre	+9 %	-55 %	-17 %
La Chambre- St Jean ouest	+5 %	-56 %	-20 %
St Jean ouest- St Julien Mont Denis	+9 %	-55%	-24 %
St Julien Mont Denis- St Michel	-7 %	-55%	-29 %
St Michel – Le Freney	-3 %	-49 %	-27 %

In fine, 10 ans après la mise en service complète de l'A43 on observe la confirmation d'une bonne prévision dans la DUP du trafic VL et d'une sur-évaluation importante du trafic PL.

Sur la RD 1006 (ex RN6)

Le dossier de DUP précisait que la création d'une autoroute devrait décharger la quasi totalité de la RN6 du trafic de transit et lui redonner un rôle de desserte locale et de liaison à moyenne distance.

Le trafic chute de moitié pour les VL et un peu plus pour les PL dans les deux ans après la mise en service d'A43. Cependant le trafic VL observé sur la RD1006 à la mise en service de l'A43 est très supérieur aux prévisions de la DUP de 25 à 124 %, selon les tronçons. Pour les PL le trafic observé est inférieur de 70 % sur certains tronçons et supérieur de 80 % sur d'autres par rapport aux prévisions initiales. Le bilan explique ces écarts par un fort développement touristique de la vallée de la Maurienne, les évolutions démographiques et la fermeture du tunnel du Mont-Blanc en 2000.

Avec une part de PL sur la RD1006 qui a baissé en passant de 20 à 27 % selon les tronçons en 1996 à environ 5 % en 2006, l'A43, malgré un niveau de trafic resté sur la RD supérieur aux prévisions, a néanmoins rempli en partie son rôle de délestage.

2. Sécurité et qualité de service

2.1. La sécurité routière

Le bilan est bien mené avec néanmoins une erreur méthodologique. L'analyse ex post du nombre de victimes est faite en valeur absolue et non en pourcentage, ce qui ne permet pas d'effacer l'effet trafic.

Il montre que les performances de l'A43 en terme d'accidentologie sont supérieures à celles d'autoroutes comparables, sans aucun tué depuis la mise en service. Le bilan l'explique par des trafics modérés par rapport au trafic moyen sur le réseau autoroutier national, des mesures de prévention et de sécurité sur la signalisation de chantier et le bon entretien des ouvrages.

Sur la RD1006 est observé, en nombre, une baisse des accidents corporels, mais de bien moins bonnes performances en termes d'accidentologie comparées au réseau routier national français, sans que le bilan ne fournisse d'explication.

La comparaison ex post sur le corridor A43 + RD1006 compare bien la situation réelle à la situation reconstituée ex ante pour calculer le nombre d'accidents évités mais le calcul a été fait en nombre et pas en taux ce qui, comme dit précédemment, fausse l'analyse car n'enlève pas l'effet trafic.

Il en résulte que le nombre d'accidents, de tués, de blessés graves et légers évités ont été très largement surestimés dans la DUP. L'effet de l'investissement sur la sécurité dans le corridor est faible.

Comparaison ex post entre gains de sécurité prévus (DUP) et observés

	Nombre d'accidents corporels évités	Nombre de tués évités	Nombre de blessés graves évités	Nombre de blessés légers évités
Situation prévue DUP reconstituée	38	8	27	35
Situation réelle	3	2	9	8

Le bilan explique cet écart par la sous estimation, dans la DUP, de l'amélioration de la sécurité routière avant la mise en service de l'A43 en 2000, tendance structurelle qui est observée ces dernières années en France.

2.2. qualité de service

2.2.1. Les temps de parcours

Le calcul des gains des temps de parcours pose des problèmes méthodologiques qui remettent en cause la pertinence des résultats :

- d'une part aucune campagne de mesure de temps de parcours n'a été prévue. Les résultats présentés sont issus d'un calculateur de temps de parcours grand public, sans que l'on sache si l'effet congestion est inclus ou non. Cependant,

l'incidence de la non prise en compte de la congestion dans le logiciel devrait être faible car elle reste rare sur ces axes sauf en période hivernale ;

- faute de modèle de trafic, la situation de référence de la RD1006 n'a pas pu être reconstituée, ce qui ne permet pas de prendre en compte la fluidification du trafic sur cet axe. Il aurait été préférable que les temps de parcours soient recalculés en situation de référence et de projet comme dans le volet socio-économique (en appliquant des courbes débit vitesse) ;
- enfin, le périmètre d'étude aurait du être élargi à l'A40 d'accès au tunnel du Mont-Blanc.

Le bilan fait ainsi état de temps de parcours constaté supérieur aux prévisions sur l'A43 et sur la RD1006.

	Temps de parcours constaté (par calculateur de temps)	Temps de parcours prévu dans le dossier DUP	Écart entre le temps prévu et le réel
RD1006 :			
VL	56 min	48 min	+8 min (+14,3%)
PL	74 min	61 min	+13 min (17,6%)
A43 :			
VL	36 min	33 min	+3 min (+83%)
PL	49 min	44 min	+5 min (+10,2%)

Pour la RD1006, le bilan l'explique par un trafic observé bien supérieur (+40%) aux prévisions, ce qui pourrait être une justification acceptable uniquement si le logiciel de temps de parcours prend en compte les effets de la congestion.

Ceci dit les erreurs méthodologiques ne permettent pas de savoir si les gains de temps auraient ou non été supérieurs aux chiffres présentés.

2.2.2. Le niveau de satisfaction des usagers

L'analyse du niveau de satisfaction des usagers est basée sur des enquêtes et montre que les usagers utilisent l'A43 majoritairement pour des raisons de rapidité de l'itinéraire et de sécurité. L'analyse faite de la congestion routière entre 2003 à 2007 montre que les encombrements centrés sur le samedi en période hivernale tendent à diminuer après un pic en 2005 et qu'il n'est constaté aucun encombrement sur la RD1006. Les objectifs qualitatifs et quantitatifs de réduction de l'insécurité, et des temps de parcours, de fluidification du trafic aux périodes d'affluence des vacanciers semblent atteints.

3. Coûts de construction, d'exploitation et d'entretien de l'ouvrage

3.1. Coût de construction

La méthode employée pour comparer le coût de construction prévu dans la DUP et observé est bien menée.

La DUP présentait deux coûts de construction, un sans phasage, l'autre avec phasage. La construction de l'A43, qui devait s'étaler sur 3 ans, a eu en réalité une durée de 4 ans, prolongée par des travaux annexes sur 6 ans de plus, couvrant ainsi toute la période 1997-2007, avec une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire en 2000.

Valeur 2007	Coût DUP avec phasage	Coût DUP sans phasage	Coûts réels	avec phasage : sous évaluation/coût réel	Écart sans phasage : sous évaluation/ coût réel
Coût de construction	1322M€HT	1528M€HT	2028M€HT	25 %	35 %
Coût kilométrique moyen	21 M€HT/km	24M€HT/km	31,4M€HT/km	24 %	33 %

Le coût de construction de l'A43 prévu dans la DUP a été sous évalué de 25 à 35 % par rapport au coût constaté.

Alors que cet écart constaté entre prévision et réalisation est très supérieur à ce qui est en général constaté dans les bilans ex post (en moyenne 20%), il est dommage que les écarts de coûts n'aient pu être détaillés et analysés finement poste par poste, et que le bilan ne fournisse aucune explication, le concessionnaire ayant refusé d'approfondir l'analyse.

Néanmoins, la Cour des comptes dans son rapport sur le contrôle des comptes et la gestion de la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) pour les exercices 1993 à 2000, confirme que ces surcoûts *«étaient sans doute inévitables (accidents géologiques...)* mais que beaucoup d'entre eux auraient sans doute pu être identifiés plus tôt, voire prévus dès l'attribution de la concession, par exemple la construction d'un centre d'entretien et d'exploitation de l'autoroute ». Il apparaissait aussi que *« la SFTRF a engagé des dépenses substantielles pour aménager la vallée de la Maurienne. L'insertion de cette autoroute dans son environnement est certes assez remarquable, ce qui a permis de la faire accepter sans fortes protestations, mais le coût de ces aménagements, qui n'est pas négligeable, n'avait pas été totalement anticipé. »*

3.2. coûts d'exploitation et d'entretien

La comparaison des coûts d'entretien et d'exploitation ex ante et ex post comporte des erreurs méthodologiques et de calcul.

En l'absence de précision, il semble que le dossier de DUP ne chiffre que les coûts d'entretien, à l'exclusion des coûts d'exploitation et de grosses réparations. De plus, il n'est pas précisé si ces coûts sont HT ou TTC et quelle est la date de valeur.

Malgré ces incertitudes, le bilan compare ces coûts considérés comme TTC en valeur 1989 à ceux constatés intégrant « l'entretien hivernal, l'entretien courant et les charges de personnel ». En prenant cette hypothèse et en corrigeant les erreurs de calcul dans le bilan ex post (utilisation probable de mauvais indices TP pour l'actualisation des coûts), le coût annuel DUP en valeur 2007 ressort à 2,42M€ à comparer au coût d'entretien constaté de 7,5M€ soit une sous estimation de 67,7 % dans le dossier DUP par rapport au coût d'entretien constaté. Il n'est cependant pas possible, compte tenu des incertitudes sur les données de départ, de conclure sur le montant des écarts.

Il aurait été judicieux de prendre par défaut les valeurs tutélaires renseignées dans la circulaire en vigueur au moment de la rédaction du dossier d'enquête publique, à savoir l'instruction cadre de 1986, comme le préconise le guide du SETRA pour l'élaboration des bilans ex post pour les projets routiers lorsque, dans la DUP, on ne dispose pas du détail des coûts d'entretien et d'exploitation.

1. Lorsque le détail des coûts d'entretien et d'exploitation dans le dossier de DUP n'est pas explicité ou qu'une incertitude existe sur le périmètre de la prestation ou sur sa valeur (hors taxe ou TTC, date de valeur), il est préférable de prendre par défaut les valeurs tutélaires renseignées dans la circulaire en vigueur au moment de la rédaction du dossier d'enquête publique pour reconstituer les coûts ex ante.

2. Au niveau de la DUP, bien s'assurer que les hypothèses prises pour faire les prévisions sont bien explicitées.

4. Bilan socio-économique et financier

4.1. Taux de rentabilité socio-économique

Les bilans ex ante et ex post sont présentés de manière pédagogique. L'évaluation ex ante a bien été reconstituée sur la base des hypothèses détaillées dans la DUP ou avec les valeurs tutélaires à partir de l'instruction cadre de 1986 en application lors de l'élaboration du dossier de DUP et comparée selon la même méthodologie à l'évaluation ex post.

Il est cependant regrettable de ne pas disposer des hypothèses et du détail de calcul des gains. La vérification des résultats des gains ex post par catégorie d'acteur par la DIT conduit à un écart de moins de 10 % pour chacun des avantages, probablement du fait des approximations établies faute de modélisation de trafic.

Les résultats du bilan, qui sont à considérer avec précaution au regard des problèmes méthodologiques constatés dans les paragraphes précédents, montrent que les deux bénéficiaires actualisés ex ante et ex post sont largement négatifs pour la collectivité publique, avec un résultat du simple au double.

Indicateurs de rentabilité (MF1985) ; comparaison des bilans ex ante et ex post

Valeur MF 1985	Ex post (1985)	Ex ante (1985)
Bénéfice actualisé	-6874	-3237
Taux de rentabilité immédiate	En 2001 ³ : 1,6 %	En 2000 : 2 %
Taux de rentabilité immédiate en 2010	1,7 %	2,8 %
Taux de rentabilité interne	1,23 %	3,16 %

Le taux de rentabilité immédiate en 2000 déjà très faible dans le bilan ex ante (2%) au regard du taux d'actualisation de 8 %, se dégrade dans le bilan ex post calculé en 2001 (1,6%) confirmant qu'il n'était pas rentable pour la collectivité publique de mettre en service l'A43 en 2000/2001, ni d'ailleurs en 2010 (1,7%).

Bien que non demandé dans la circulaire de 1986, le taux de rentabilité interne de l'opération a été reconstitué dans le bilan : il s'élève à 3,16 % en situation ex ante et 1,23 % en ex post ce qui confirme que l'opération est loin d'être rentable sur le plan socio-économique pour la collectivité, au regard du taux d'actualisation de 8 %.

La dégradation des résultats ex ante et ex post sont expliqués principalement par des coûts de construction très largement supérieurs aux estimations (+67 % en valeur actualisée) et dans une moindre mesure par des gains moindres en termes de sécurité comme vu précédemment et en matière de coût d'entretien des véhicules (suite au raccourcissement de la distance parcourue du fait de la création de l'A43).

Les commentaires et les conclusions du rapport sont néanmoins décalés par rapport à ce constat, puisqu'il est écrit que les gains de temps monétarisés du bilan ex post sont supérieurs aux prévisions, alors qu'ils sont identiques selon le tableau de la page 42.

³Mise en service avec un an de retard par rapport à la DUP

Le rapport fait ensuite le calcul du bilan socio-économique ex post à partir de l'instruction cadre de 2004 modifiée en 2005, ce qui permet d'avoir un éclairage complémentaire sur l'analyse de la rentabilité économique mais ne change en rien le résultat. Le taux de rentabilité interne de 1,23 %, et le taux de rentabilité immédiate en 2001 de 1,9 % et en 2010 de 2 %, restent toujours très faibles au regard du taux d'actualisation de 4 %. Cela confirme que le projet n'était pas rentable au plan socio-économique pour la collectivité publique et qu'il n'était pas rentable de la mettre en service en 2001 ni en 2010.

4.2. Rentabilité financière

La SFTRF est titulaire de deux contrats de concession dont les durées sont différentes. En premier lieu, elle a construit et exploite depuis 1981 la partie française du tunnel routier du Fréjus dans le cadre d'une concession approuvée par décret du 15 janvier 1974, expirant en 2050. En deuxième lieu, la réalisation et l'exploitation de l'A43 dans la vallée de la Maurienne ont fait l'objet, à son profit, d'une nouvelle concession approuvée par décret du 31 décembre 1993, expirant en 2015 puis prolongée jusqu'en 2050 après autorisation de la commission européenne et adoption par voie législative en novembre 2001.

L'analyse de la rentabilité financière pour le concessionnaire montre un taux de rentabilité financière pour l'A43 de -1,4 % qui indique que, si le petit équilibre est obtenu, c'est-à-dire que les recettes couvrent les charges récurrentes d'entretien et d'exploitation, elles ne couvrent qu'une fraction du coût de la construction de l'infrastructure et du coût de son financement, alors que le dossier de DUP prévoyait une couverture par les péages « des dépenses d'exploitation (perception du péage, entretien, réparations), le paiement des charges d'intérêt liés aux emprunts levés pour sa construction et le remboursement du capital emprunté ».

5. Volet territorial

Le volet territorial est de très bonne qualité, clair, pédagogique, rappelant systématiquement les effets de l'A43, les prévisions faites dans le dossier DUP et comparant les effets prévus et observés, même si les objectifs énoncés dans la DUP étaient majoritairement qualitatifs.

En s'appuyant sur les travaux réalisés dans le cadre de l'observatoire socio-économique et des transports de la Maurienne complétés par une enquête auprès des 28 communes concernées, le bilan s'emploie à faire la part des choses de manière objective entre l'évolution économique générale dans les contextes régional, national et international et l'impact lié à la seule mise en service de l'A43.

Les résultats de l'enquête montrent que les effets d'A43 sont très majoritairement ressentis comme positifs et répondent aux attentes des territoires traversés, notamment en matière de création d'emploi, mais aussi de développement des échanges, de l'accessibilité et de l'attractivité du territoire, avec cependant un impact jugé faible sur les commerces et défavorable sur l'agriculture. Par la réduction du trafic sur la RD1006, l'autoroute a également permis de renforcer la sécurité et la qualité de vie des habitants.

La vallée de la Maurienne poursuit sa reconversion industrielle vers les activités tertiaires de service et de commerce principalement tournées vers le tourisme. La mise en service de l'A43 a favorisé le désenclavement et l'attractivité des zones d'activités et pôles industriels localisés pour la plupart à proximité des échangeurs. Elle a redonné un dynamisme nouveau en permettant le maintien de certains emplois et favorisé l'installation de nouvelles populations permettant de pallier au dépeuplement de la vallée. In fine l'A43 a joué un rôle de catalyseur dans le développement de l'habitat notamment à proximité des diffuseurs, et ceci au détriment des surfaces agricoles, ensemble d'effets qui avaient été bien identifiés dans le dossier de DUP.

Par contre, contrairement aux prévisions du dossier de DUP, la mise en service de l'A43 n'a pas eu d'effets particuliers sur les commerces et services situés le long de la RD1006 et n'a pas généré d'implantation de surfaces commerciales aux abords des échangeurs mais a contribué à améliorer la fréquentation touristique de la Maurienne (la DUP prévoyait une stagnation). Elle a amélioré l'accessibilité globale de la vallée et participé à l'ouverture du territoire.

Sur six ans, le nombre d'emplois directs et indirects générés par les travaux de construction ont été légèrement sur estimés de 22 % dans la DUP avec néanmoins , comme prévu dans la DUP, un bon positionnement des entreprises savoyardes avec 35 % du total des marchés attribués. L'effet chantier a aussi permis durant la période 1991-2006 une progression du potentiel fiscal en Maurienne.

6. Volet environnemental

Le volet environnemental est rédigé de manière claire, bien illustré, selon une méthodologie dans l'ensemble correcte. Seules quatre thématiques ont été abordées, (patrimoine naturel, paysage, bruit, qualité de l'air). D'autres thèmes auraient pu l'être, car importants compte tenu du contexte local, comme les enjeux agricoles au regard de la surface importante de consommation d'espaces dans une vallée où le foncier est une ressource rare.

6.1. Volet paysage

Ce volet est extrêmement bien développé et illustré et met en avant un bilan très largement positif avec une insertion paysagère particulièrement soignée allant jusqu'au traitement des friches industrielles jalonnant le tracé, traitées de « points noirs paysagers » (comprenant notamment la démolition de huit usines désaffectées), et un traitement architectural des ouvrages d'art de qualité qui ont largement contribué à une réelle mise en valeur de la vallée. Ainsi, tous les terrains disponibles proches de l'autoroute ont fait l'objet de plantation, tous les talus ont été végétalisés ainsi que les murs et écrans qui ont bénéficié de plantations servant de masque. Des sites de loisirs ont été aménagés sur les gravières. En dehors de quelques problèmes ponctuels d'espèces invasives dans les emprises autoroutières, le bilan évoque quelques cas de manque d'entretien de friches industrielles réaménagées ne relevant pas de la SFTRF, qui reviennent à l'état de friche ou de terrain vague pouvant servir de dépôt illicite et où se développent des espèces végétales invasives.

3. La réalisation éventuelle d'aménagements réalisés hors emprise par le concessionnaire nécessite au préalable une contractualisation sur les modalités d'entretien.

Alors que ce volet est particulièrement riche en illustration, il est dommage pour le lecteur que les numérotations des très nombreuses photos et leurs légendes ne correspondent pas.

6.2. Volet nuisance sonore

Cette partie elle aussi bien traitée montre que les principales pollutions sonores de la vallée sont la voie ferrée, la RD1006 et l'A43 et que dans cet environnement, il est extrêmement difficile d'isoler l'impact de la seule autoroute. Des campagnes de mesures ont été diligentées par l'observatoire du bruit dans la vallée de la Maurienne créé par le concessionnaire, complétées par des mesures de bruit sur les points les plus sensibles de la vallée, qui permettent de donner une tendance mais ne permettent pas de caractériser l'impact réel de l'autoroute A43 dans son environnement. Alors que le concessionnaire a été au-delà des engagements de l'État en anticipant la réglementation et en choisissant même des niveaux de bruit en deçà pour certains types de locaux, le bilan fait ressortir des niveaux de bruit au-delà des engagements du concessionnaire sur quatre points et au-delà du seuil réglementaire pour l'un d'entre eux. Ces points ont été traités par SFTRF par une isolation des façades.

6.3. Volet patrimoine naturel

Ce volet est incomplet. Alors qu'un certain nombre d'engagements listés dans le rapport ont été pris pour limiter l'impact sur la flore, la faune et l'avifaune, le bilan reste muet sur ce point et s'attache uniquement à faire un bilan des mesures prises pour la préservation de la grande faune. Ce volet aurait dû comprendre un état des lieux ex post des espèces protégées recensées ex ante et une analyse de l'effet des mesures prises pour les éviter, réduire voire compenser les impacts de la mise en service de l'A43 sur ces espèces. Cette absence est d'autant plus incompréhensible qu'il est fait mention de très nombreuses mesures de préservation/ restauration de zones humides et de nombreuses plantations qui ont dû très certainement contribuer à les préserver.

6.4. Volet qualité de l'air

Ce volet a été bien traité, s'appuyant sur les mesures faites par l'observatoire « Air des 2 Savoies » depuis sa mise en place en 1997. Ce thème n'avait pas été retenu dans le dossier de DUP et aucun engagement n'avait donc été pris. Il en ressort que la pollution de l'air est très sensible aux conditions climatiques et que, dans la vallée de la Maurienne, elles sont très particulières et complexes et plutôt défavorable à une bonne dispersion des polluants. A l'amont, l'ouverture de la vallée offre une configuration plus favorable. Alors qu'il est difficile d'identifier le seul impact de l'A43, seuls les niveaux de PM10 et NO2 augmentent lorsque l'on se rapproche des axes routiers. Le polluant le plus préoccupant reste cependant le PM10 avec des dépassements réguliers de la valeur limite journalière sans dépasser, sauf une fois, le seuil réglementaire de 35 dépassements par an. La tendance observée sur dix ans est cependant plutôt à la baisse pour tous les polluants du fait de l'amélioration des moteurs et du renouvellement du parc automobile.

6.5. Volet qualité de l'eau

Ce volet complémentaire en date de mars 2015 est de bonne qualité : il comprend les engagements de l'État et les obligations réglementaires, les résultats des bilans des dispositifs d'assainissement de la plate-forme autoroutière en date de 2000 et 2014, les moyens mis en œuvre pour maîtriser le risque pollution et les procédures d'entretien des ouvrages de stockage et de dépollution, les campagnes de mesures réalisés par SFTRF et enfin la comparaison avec les mesures antérieures et les objectifs qualité. Il en résulte que le milieu naturel n'a pas subi de dégradation par rapport à la situation antérieure (DUP). Aucune atteinte aux eaux souterraines et superficielles n'a été détectée en termes d'hydrocarbures ou de métaux lourds. Aucune pollution accidentelle significative n'a été à déplorer depuis la mise en service de l'A43. La qualité biologique des eaux de l'Arc reste cependant relativement moyenne compte tenu des activités industrielles (eau chargée en MES) et du fonctionnement des barrages hydroélectriques.

Les bilans ont mis cependant en évidence un certain nombre de dysfonctionnement sur différents composants du système d'assainissement plus ou moins impactant sur le milieu naturel – dégradation suite à défaut d'entretien, non conformité, défaut de conception ou de réalisation, mise au point... – que la SFTRF a commencé en 1999/2000 et devra continuer à traiter de manière hiérarchisée. Les bilans réalisés lui ont aussi permis de mettre en place des dispositifs pérennes de surveillance et d'entretien des ouvrages et la mise en place d'un plan d'intervention de secours afin de maîtriser la pollution accidentelle

Conclusion

Le bilan Loti des effets socio-économiques de l'A43 dans la vallée de la Maurienne se révèle extrêmement inégal et aurait nécessité des compléments et de nombreuses corrections. Le manque d'explication et le manque de reconstitution de la situation de référence dans la plupart des volets est problématique. In fine, le manque de rigueur méthodologique ne permet pas de conclure de manière certaine sur le montant et l'analyse des écarts dans la quasi-totalité des volets. Si l'écart ex post ex ante pour le coût de construction est correctement calculé, le rapport pêche alors par manque d'analyse détaillée des écarts. A contrario, le volet satisfaction des usagers, le volet territorial et le volet environnemental sont de bonne qualité avec néanmoins une lacune sur l'impact sur la flore, la faune et l'avifaune.

Le rapport met en lumière l'excellente intégration paysagère et architecturale de l'autoroute dans son environnement et sa contribution à la mise en valeur de la vallée de la Maurienne, mais aussi de très importants écarts entre prévision et réalisation : tout d'abord le coût de construction (sous-estimation des coûts de 25 à 35 % en valeur 2007 selon que l'on compare à la prévision sans ou avec phasage), mais aussi une très nette sur-estimation du trafic poids lourds, alors que les péages PL représentaient en 2001, -selon la Cour des comptes dans son rapport sur les comptes et la gestion de la SFTRF pour les exercices 1993 à 2000-, 82 % des recettes de la société concessionnaire (et 89 % des recettes du tunnel). La rentabilité de cet ouvrage qui était faible a priori l'est encore plus a posteriori.

Des écarts très importants ont aussi pu être observés sur les gains en matière de sécurité par une insuffisante prise en compte de la baisse structurelle de l'accidentologie en France, compréhensible du fait d'une DUP très ancienne qui date de 1992.

Il faut cependant noter qu'en matière de trafic, la fermeture du tunnel du Mont-Blanc de 1999 à 2002 et l'incendie dans le tunnel du Fréjus en 2005 ont modifié profondément les clauses de paysage (les hypothèses prises dans le contrat sur l'évolution des réseaux adjacents pouvant avoir une incidence sur le projet A43). Cependant, alors que la Cour des comptes, dans son rapport sus-mentionné mettait déjà en cause « *la décision de construire cette autoroute et de la concéder à la SFRTF sur la base de prévisions irréalistes* », les évolutions constatées ex post ne peuvent que confirmer cette analyse et contribuer à dégrader encore un peu plus la rentabilité financière et socio-économique de cet investissement.

Emmanuelle Baudoin



Ingénieure générale
des ponts, des eaux
et des forêts

Bernard Simon



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 010315-01



31/7/2015
Bureau

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

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

La Défense, le 28 JUIL. 2015

Direction des infrastructures de transport

Le directeur des infrastructures de transport

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

à

Nos réf. : DEP2015-696
Suivi par : BREJASSOU Guillaume
guillaume.brejassou@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'A43 (Vallée de la Maurienne).
PJ : avis technique de la DteclTM, avis spécifique sur le volet environnement

Le bilan *ex-post* de l'autoroute A43 (section inscrite dans la Vallée de la Maurienne, entre Aiton et le Tunnel routier du Fréjus), a été établi conformément aux dispositions des articles L.1511-2 et L.1511-6 du code des transports.

Les 67km de ce tracé autoroutier concédé à la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) ont été mis en service en trois sections successives entre 1997 et 2000. L'établissement du bilan *ex-post* a nécessité un délai inhabituellement important. Initié avec plusieurs années de retard, il a été établi de manière itérative avec l'appui de mes services, de l'ex-SETRA et de plusieurs IG du CGEDD avec qui le concessionnaire a échangé des versions intermédiaires entre 2008 et 2011. En dépit de ces échanges, la version réputée finale, adressée à mes services en mars 2013, ne s'est pas révélée pleinement satisfaisante : son volet socio-économique comporte certaines approximations méthodologiques, tandis que des écarts importants avec les prévisions initiales (coûts de constructions, trafics) restent sans explication. L'analyse des impacts sur l'hydrologie était par ailleurs manquante dans le volet environnemental du bilan.

Une demande de compléments a donc été adressée au concessionnaire en octobre 2013. Dans une réponse datée d'août 2014, celui-ci a expliqué qu'il ne donnerait pas suite aux demandes sur les volets trafics et coûts de construction, « ces sujets ayant déjà été abondamment traités dans des rapports de la Cour des Comptes (2002) et de l'inspection Générale des Finances (1998) ». Le concessionnaire signale cependant qu'il accepte de produire un complément sur le volet environnemental pour novembre 2014. Ce volet a finalement été reçu en juin 2015.

L'avis technique de la DteclTM que vous trouverez ci-joint reste donc basé sur la version du volet socio-économique transmise en mars 2013. Vous trouverez également ci-joint une analyse spécifique portant sur le volet environnemental du bilan.

Conformément aux dispositions des articles R.1511-8 et 9 du code des transports, je souhaite recueillir l'avis du CGEDD sur ce bilan *ex post*.

Les sous-dossiers constitutifs de ce bilan 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

2. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
SFTRF	Société française du tunnel routier du Fréjus
DIT	Direction des infrastructures de transport
SETRA	Service d'études technique des routes et autoroutes
DUP	déclaration d'utilité publique
LOTI	loi d'orientation des transports intérieurs
TMJA	trafic moyen journalier annuel
VL	véhicule léger
PL	poids lourd
TRI	taux de rentabilité interne

