

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

Bilan LOTI A77

Section non concédée Cosne-Cours-sur-Loire - Nevers

Rapport n° 010046-01
établi par

Paul SCHERRER

Mai 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° 010046-01

Date du rapport : Mai 2015

Titre : Bilan LOTI A77 : Section non concédée Cosne-Cours-sur-Loire - Nevers

Commanditaire(s) : DGITM/DIT

Date de la commande :
29 octobre 2014

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Paul SCHERRER

Coordonnateur(trice) :

Superviseur(euse) : Yves MORIN

Relecteur(trice) :

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 9

Sommaire

Résumé et conclusion.....	2
Liste des recommandations.....	4
Introduction et présentation de l'opération.....	5
1. Coûts de construction et d'exploitation de l'ouvrage.....	8
1.1. Coûts de construction.....	8
1.2. Coûts d'entretien et d'exploitation.....	9
2. Trafics.....	10
3. Sécurité et qualité de service.....	11
3.1. Sécurité.....	11
3.2. Qualité de service.....	11
4. Bilan environnemental.....	12
Annexes.....	14
1. Lettre de mission.....	15
3. Glossaire des sigles et acronymes.....	17

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.

Les recommandations font l'objet du paragraphe suivant.

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

De façon générale, le bilan présenté est de qualité inégale, et présente une difficulté méthodologique majeure.

En effet, l'évaluation *ex post* présentée porte sur un tronçon de 68 km, qui ne constitue qu'une partie de la liaison totale de 244 km qui avait fait l'objet de la DUP du 20 septembre 1995. De plus, l'aménagement de l'axe complet de 244 km a été morcelé dans le temps, et finalement réalisé incomplètement à ce jour, puisque manquent encore environ 80 km. Ces circonstances rendent difficiles les comparaisons faites *ex post* entre les effets constatés et ceux attendus initialement de l'aménagement complet de l'axe.

Sur un certain nombre de points, le dossier analyse de façon soigneuse différents aspects de l'investissement réalisé. C'est le cas par exemple des aspects relatifs aux trafics constatés, aux gains sur les temps de déplacement, sur la sécurité, et aux effets socio-économiques monétarisables.

Cependant, ce bilan présente des lacunes ou des imperfections méthodologiques qui ne sont pas toutes justifiées par la spécificité d'une réalisation partielle, avec de plus des mises en service extrêmement étalées dans le temps (DUP de l'ensemble de l'itinéraire signée en septembre 1995 et mises en service étalées entre février 1984 et septembre 2004), ce qui a conduit à rendre difficile les comparaisons *ex ante/ex post*. Trois remarques principales peuvent être soulignées à cet égard :

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'A77 qui relève de la responsabilité du maître d'ouvrage, soit claire et facilement compréhensible. À cet égard, il serait appréciable que les divers documents fassent l'objet d'une synthèse explicative par le maître d'ouvrage

b) Le bilan environnemental repose sur des éléments de terrain recueillis en seulement trois jours, ce qui, à l'évidence, n'a permis ni d'identifier tous les items, ni de réaliser l'ensemble des relevés nécessaires. Des éléments notables relatifs aux aspects environnementaux sont absents ou incomplets dans le bilan : inventaire précis des engagements environnementaux pris par l'État consécutivement à la DUP, bilans environnementaux intermédiaires, essentiellement par absence de suivis

environnementaux, que ce soit pendant les phases chantier ou durant l'exploitation de l'ouvrage.

c) Pour le bilan socio-économique monétarisé, le bureau d'études a réalisé un modèle assez complet sous forme de tableur. Cette analyse l'a conduit à constater des écarts « *difficiles à interpréter* » avec les données fournies dans le dossier de DUP. Ceci l'a conduit à reconstituer le bilan *ex ante* avec le même modèle avant de le comparer aux résultats *ex post*. Cette méthode, certes compréhensible, ne peut qu'introduire de nouveaux biais dans le bilan socio-économique de cette réalisation.

B) Résultats marquants du bilan

Le bilan fait apparaître :

a) une réalisation très partielle de l'itinéraire prévu lors de la DUP et de plus, une durée de réalisation particulièrement longue avec des chantiers successifs perturbant ainsi l'efficacité de cet axe routier ;

b) un surcoût important par rapport aux estimations initiales, de la partie réalisée aux normes autoroutières, masqué partiellement par les économies sur la partie laissée en voie express ;

c) des trafics nettement inférieurs aux prévisions (de l'ordre de -40%). L'A77, du fait de sa réalisation très partielle, ne peut plus constituer un véritable itinéraire alternatif à l'A6 et à l'A71 ;

d) un important trafic Poids Lourds ;

e) un bilan socio-économique largement positif avec un taux de rentabilité immédiate de 22,6% ; ce taux est nettement plus faible que la rentabilité prévue à la DUP (46,8%). Ceci est évidemment la conséquence du trafic beaucoup plus réduit ainsi que des surcoûts de réalisation. Ces valeurs très exceptionnelles dans l'absolu n'ont pas pu être vérifiées avec les éléments fournis ;

f) une insertion dans l'ensemble maîtrisée de l'A77 dans son environnement. En particulier les vignobles AOC ont été préservés. Un renforcement du suivi de la qualité des eaux souterraines et de surface est recommandé ;

g) un rôle important de cette section de l'A77 pour les dessertes locales du fait de la gratuité et des très nombreux points d'échanges (14 points d'échange sur 64 km soit un tous les 4,3 km).

Liste des recommandations

Pages

Dans les bilans LOTI, il convient de veiller à la clarté de la répartition des rôles entre maître d'ouvrage et bureaux d'études prestataires. Cet élément doit apparaître clairement dans les documents élaborés, dans leur ordonnancement et dans leurs processus de transmission au Ministère ainsi que dans leur communication au public. Or, l'ensemble des documents apparaissent à la seule en tête du CETE de l'Ouest alors que ce dernier n'est que le prestataire de la DREAL Bourgogne. La réalisation du bilan ex post et la communication au public relèvent de la responsabilité du maître d'ouvrage. Il conviendra de bien préciser ce point dans la présentation des documents pour leur mise à disposition du public. Plus généralement, il convient que les maîtres d'ouvrage de tels documents veillent bien à ce que les pages de garde distinguent clairement les donneurs d'ordre et les prestataires.

7

La réussite des actions en faveur de l'environnement tient essentiellement à la qualité de l'état initial, au suivi environnemental pendant les chantiers, ainsi qu'aux suivis et aux mesures correctrices tout au long de la vie de l'infrastructure. Il serait souhaitable que ce suivi et ces mesures fassent l'objet d'une bonne traçabilité.

12

L'évaluation ex post présentée ne porte que sur une partie du projet d'ensemble objet de la DUP, ce qui rend difficile les comparaisons avec les attentes initiales. Pour des dossiers ultérieurs d'enquêtes publiques préalables aux DUP de grands projets linéaires, nous recommandons de veiller particulièrement à présenter des données détaillées par portions d'itinéraire. Cette recommandation s'applique à tous les niveaux d'analyse des études environnementales et des études socio-économiques préalables à la DUP, y compris en termes d'évaluation des coûts. En effet dans le présent dossier de DUP, il n'y avait que très peu de données détaillées rendant donc très difficile toute réelle analyse ex post.

13

Introduction et présentation de l'opération

Les articles L. 1511-2 et 1511-6 du code des transports (repris de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs - LOTI) et le décret 84-617 du 17 juillet 1984 prévoient que les grandes opérations d'infrastructure, dont le coût est supérieur à 83 M€, 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, 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'A77 a été remis au printemps 2012 aux services de la Direction des infrastructures de transport, par le CETE de l'Ouest, (devenu depuis DterOuest du CEREMA) qui avait été mandatée par la DREAL Bourgogne pour constituer cette évaluation. **Ce bilan avait été effectué en 2011 soit après la sixième année de mise en service du dernier tronçon** soit la déviation de Pouilly en septembre 2004. Cette première restitution alors jugée incomplète avait fait l'objet d'une demande de compléments exécutés dans le cadre d'une V3 du 31 décembre 2013 établie au sein du groupe transports du CETE de l'Ouest. Le bilan environnemental quant à lui est resté au stade V2 en date du 14 avril 2011, établi au sein du groupe environnement du CETE de l'Ouest.

Conformément aux dispositions des articles 9 et 10 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984, pris pour application des dispositions législatives susvisées, le directeur des infrastructures de transport a saisi, le 29 octobre 2014, le CGEDD pour recueillir son avis sur ce bilan *ex post*.

Le bilan prévu par les textes rappelés ci-dessus a pour objet de comparer les conditions de réalisation et les effets de toute nature (économiques, sociaux, environnementaux, etc) de l'opération tels qu'ils sont constatés a posteriori avec les mêmes conditions de réalisation et effets qui avaient été prévus préalablement aux décisions publiques de lancer le projet. Nous analyserons donc le bilan présenté dans cet esprit.

Présentation de l'opération

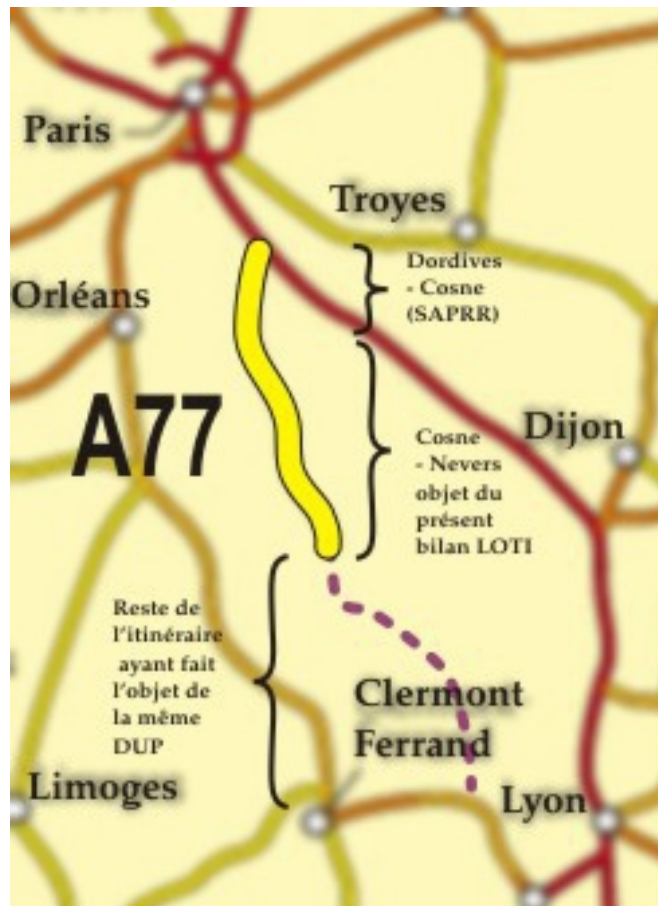
Le dossier DUP ayant posé les bases du bilan LOTI objet du présent rapport a été établi en 1993 (Avant Projet Sommaire d'Itinéraire approuvé par décision ministérielle du 18 octobre 1993, complétée le 28 décembre 1993).

Le projet présenté portait sur :

- l'aménagement à 2x2 voies avec carrefours dénivelés de la RN7 entre Cosne-Cours-sur-Loire (Nièvre) et Balbigny (Loire) soit une section de 244 km ;
- l'attribution du statut autoroutier pour la liaison classée LACRA (liaison assurant la continuité du réseau autoroutier) Cosne-Cours-sur-Loire - Nevers sud longue de 68 km environ ;

- l'attribution du statut de route express pour la liaison classée GLAT (grande liaison d'aménagement du territoire) Nevers sud - Balbigny.

A la différence du dossier DUP, le bilan porte uniquement sur la liaison Cosne-Cours-sur-Loire - Nevers sud soit environ 28% de l'itinéraire total présenté lors de la DUP. Cette liaison vient en continuité de l'autoroute A77 concédée à APRR entre A6 (Dordives) et Cosne-sur-Loire soit 110 km mis en service entre novembre 1999 et juin 2000.



La carte ci-dessus illustre les différentes sections de la N7/A77.

De plus, contrairement à la DUP, la section Pouilly-Tronsanges soit 23 km sur les 68 km de l'aménagement, ne répond pas aux normes autoroutières et conserve donc le statut de voie express avec une vitesse limitée à 110 km/h.

Après enquête publique du 7 février au 24 mars 1994, la DUP a été prise par décret du 20 septembre 1995 et prolongée par décret du 20 septembre 2000.

Les objectifs principaux énoncés dans le dossier d'enquête publique préalable à la DUP étaient les suivants :

- **Au niveau européen**, permettre « l'ouverture d'une liaison rapide et de haut niveau de service entre l'Europe du Nord, l'Ouest et le Sud-Ouest de la France, et la péninsule ibérique ».

- **Aux niveaux national et régional**, contribuer au désenclavement du Nivernais, du Bourbonnais et du Forez. Il devait assurer la desserte d'agglomérations importantes : Nevers, Moulins, Roanne et indirectement Vichy et Saint-Etienne. Faciliter les relations interdépartementales :
 - Nord-Sud : Nièvre - Allier - Loire
 - radiales : Nevers - Moulins - Clermont-Ferrand, Nevers - Moulins - Macon,
- **Au niveau local**, assurer, par l'intermédiaire de ses échangeurs, la desserte des zones urbanisées génératrices de trafic. Par ailleurs, permettre de soulager la circulation des traversées encombrées des villes et des villages rencontrés.
- **Améliorer la sécurité** sur un itinéraire qui supporte, selon les sections, des trafics de 8 000 à 16 000 véhicules/jours, dont 14 à 27% de poids lourds.
- **Améliorer le cadre de vie des riverains** en détournant l'essentiel du trafic de transit des agglomérations.

L'intérêt du projet était par ailleurs défini comme suit : « l'itinéraire Paris-Lyon par la RN7 constitue un axe structurant de l'aménagement du territoire ». En effet, l'aménagement des RN7 et RN82 entre Cosne-Cours-sur-Loire et Balbigny « constitue un maillon important du réseau routier et autoroutier national et renforce un axe historique entre Paris et le Sud de la France par Nevers et Lyon ».

Le projet devait permettre de « rendre homogènes les caractéristiques de l'itinéraire actuel et de constituer ainsi un axe à haut niveau de service susceptible de permettre le délestage de l'autoroute A6 pour les relations Paris - Lyon ».

1. Dans les bilans LOTI, il convient de veiller à la clarté de la répartition des rôles entre maître d'ouvrage et bureaux d'études prestataires. Cet élément doit apparaître clairement dans les documents élaborés, dans leur ordonnancement et dans leurs processus de transmission au Ministère ainsi que dans leur communication au public. Or, l'ensemble des documents apparaissent à la seule en tête du CETE de l'Ouest alors que ce dernier n'est que le prestataire de la DREAL Bourgogne. La réalisation du bilan ex post et la communication au public relèvent de la responsabilité du maître d'ouvrage. Il conviendra de bien préciser ce point dans la présentation des documents pour leur mise à disposition du public. Plus généralement, il convient que les maîtres d'ouvrage de tels documents veillent bien à ce que les pages de garde distinguent clairement les donneurs d'ordre et les prestataires.

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

1.1. Coûts de construction

A défaut de données détaillées dans le dossier DUP qui ne donnait aucun détail des coûts par opération, l'analyse des coûts n'a pu se faire que sur la base des données issues de l'APSI qui datait de 1993.

Cette analyse a été fortement compliquée par le fait que l'aménagement comprend un phasage longitudinal, qui se décompose en plusieurs sections réalisées sur une longue période avec des mises en services très étalées dans le temps, à savoir entre 1990 et 2004. Certaines sections, soit 16km sur les 68km étaient donc déjà en configuration définitive de route express, au moment du lancement de l'APSI en 1993.

Globalement sur les 52 km restant réduits en fait à 49 km, l'évolution des coûts de réalisation ramenés en valeurs 2005 a été de +10%. Cette variation globale cache des disparités très fortes :

- +90% pour la mise aux normes autoroutières de la déviation de Cosne-sur-Loire alors même que 3 km sur les 6 km n'ont pas été réalisés dans le cadre de l'opération puisque concédés à APRR. Il est bien précisé dans le dossier que ce surcoût est dû aux caractéristiques « minimalistes » qui figuraient dans l'APSI qui ont dû être relevées dans une logique d'itinéraire avec de plus, une nouvelle couche de roulement ;
- +40% pour l'aménagement sur place de la section Cosne-sur-Loire - Pouilly sur Loire, (13 km) réalisée sous circulation sur une fort longue période (mises en circulation entre décembre 1999 et septembre 2004) avec un découpage en de très nombreux marchés ;
- -21% pour la section Pouilly-sur-Loire - Mesve-sur-Loire, 3 km, qui n'a pas été mise aux normes autoroutières mais est restée voie express limitée à 110 km/h. Sans cette baisse du niveau de service par rapport aux prévisions, les travaux auraient très probablement engendré un surcoût ;
- Maintien des estimations pour les deux déviations de Tronsanges (restée voie express) et Pougues-les-Eaux, soit 12 km ;
- +5% pour la déviation de Nevers, 18 km, dont les travaux se sont étalés sur 8 années.

Le dossier met en avant un certain nombre de facteurs ayant entraîné les dérives financières **sans qu'il soit possible de répartir les diverses dérives entre les causes évoquées**. Outre la durée très longue des chantiers, réalisés sous circulation, est en particulier évoquée l'évolution des contraintes réglementaires (lois sur l'eau, le bruit, la sécurité et la santé) et techniques (nouvelle version du catalogue de structure de chaussée, contraintes sur place). Par ailleurs, le poste chaussée a varié selon le contexte conjoncturel et notamment les variations du prix du bitume. Les surcoûts ont été partiellement réduits par des économies sur le poste terrassement, l'utilisation de l'ancien catalogue de structure de chaussée pour la déviation de Pougues-les-Eaux ou encore des niveaux de service réduits sur 23 km.

1.2. Coûts d'entretien et d'exploitation

Aucun élément de coût d'entretien et d'exploitation ne figurait dans le dossier de DUP. Aucune comparaison ne peut donc être effectuée.

En partant des valeurs de l'instruction de 1986 et des coûts constatés entre 2007 et 2012, le CETE de l'Ouest arrive à conclure que « les coûts d'entretien, d'exploitation et de grosses réparations sont 20% moins élevés que ce qu'aurait pu indiquer le dossier DUP en appliquant la circulaire de 1986 ».

2. Trafics

L'analyse à mener au titre des trafics devrait consister :

- à rappeler les écarts (augmentations ou diminutions) de trafic, prévus *ex ante*, sur les réseaux routiers de la région, attendus de la mise en service de l'infrastructure considérée, par rapport à une situation de référence sans projet, (évolution des trafics sur ces mêmes réseaux « au fil de l'eau ») ;
- à comparer ces écarts avec les écarts constatés entre les divers trafics sur ce réseau, et l'évolution qui aurait eu lieu sans la réalisation de l'A77, mais en prenant en compte les évolutions des réseaux non prévues *ex ante*. Il s'agit de mesurer l'effet de l'infrastructure réalisée de façon spécifique.

Cet exercice est d'autant plus difficile si le planning de réalisation du projet considéré a subi des retards importants, et si des améliorations de réseau routier non prévues *ex ante* ont été réalisées. Ces deux difficultés apparaissent dans le cas présent et, de plus, sont exacerbées par le fait que seule la partie nord de l'aménagement prévu à la DUP a été réalisée, les 176 km plus au sud dont la mise en service était prévue en 2010 dans le dossier de DUP n'étant pas achevée à la date de l'évaluation *ex post*.

Le bilan *ex post* souligne de plus qu'au « stade du dossier DUP, il était déjà établi que les prévisions de trafics étaient considérées comme plutôt fortes ».

Le bilan ne peut que conclure que « le niveau de trafic observé sur l'A77 est nettement inférieur aux prévisions, de l'ordre de -40%. L'inachèvement de l'itinéraire semble avoir un impact significatif sur le trafic de transit concurrencé par l'A71 et l'A6 en particulier avec la mise en service complète de l'A75 et du viaduc de Millau.

Le report de trafic des PL s'est bien opéré de l'ancienne RN7 vers l'A77. Le nouvel axe apparaît attractif pour les PL qui bénéficient d'une infrastructure gratuite et d'un haut niveau de service (taux de PL : 13%), moins pénalisés par la vitesse autorisée que les véhicules légers.

Nous pouvons regretter, comme l'a fait le SETRA dans son analyse qu'un modèle de trafic *ex post* n'ait pas été mis en œuvre, ce qui aurait certainement permis de mieux comprendre les effets de la mise en service partielle et progressive ainsi que d'évaluer les reports de trafics longue distance.

3. Sécurité et qualité de service

3.1. Sécurité

Un des objectifs du projet était d'améliorer la sécurité de la circulation routière en développant un réseau de type autoroutier à 2X2 voies qui permette de diminuer notablement le nombre de tués.

Il faut souligner que le dossier de DUP ne fournissait aucun élément par section mais il a été possible de les reconstituer à partir des éléments de calculs de taux d'accidents au véhicules/km.

L'objectif d'amélioration de la sécurité est atteint. En effet, l'A77 présente une accidentologie nettement plus faible qu'en situation de référence, et même plus faible que la moyenne nationale sur ce type de voies.

3.2. Qualité de service

Temps de parcours

Le dossier d'enquête relatif à la DUP mentionnait bien des temps de parcours intermédiaires avant réalisation le long de l'itinéraire Cosne-Cours-sur-Loire - Balbigny d'un temps de parcours total de 210 minutes (soit 3h30). Ainsi, pour la section Cosne-Cours-sur-Loire - Nevers un temps de parcours de 40 minutes était présenté représentant 19% du temps de parcours total.

Les gains de temps observés *ex post* sont équivalents à ceux de la DUP soit 10 minutes malgré les 23 km de voie express à 110 km/h. Ceci est dû au trafic plus faible que prévu qui permet des vitesses pratiquées très proches des vitesses autorisées.

Equipement de l'infrastructure

L'examen de l'équipement de l'A77 Cosnes-Nevers (aires de service et aires de repos) montre que la réalisation est conforme aux prévisions à l'exception de la section à 110 km/h qui compte une borne d'appel d'urgence tous les 4 km au lieu des 2 km prévus.

Par ailleurs, l'on peut souligner que cette infrastructure assure une très bonne desserte des territoires puisque sur 64 km elle compte 14 points d'échanges, soit un point d'échanges tous les 4,3 km. A titre de comparaison, l'A77 Dordives - Cosne-Cours-sur-Loire compte 6 diffuseurs et 2 échangeurs pour 95,5 km soit environ un point d'échanges tous les 12 km.

4. Bilan environnemental

Un tel bilan environnemental nécessite de pouvoir traiter des éléments suivants :

- un état initial de l'environnement ;
- une comparaison entre les mesures réalisées et les mesures prévues dans les engagements de l'État ;
- un bilan de fonctionnement des dispositifs de protection mis en place.

Ce volet du bilan *ex post* semble avoir été particulièrement difficile à constituer, car ni l'observation des milieux et leur suivi lors des phases de chantier, ni le suivi environnemental de l'infrastructure suite à la mise en service n'ont été mis en œuvre par le maître d'ouvrage. Par ailleurs, certains documents nécessaires à l'établissement de ce bilan n'ont pu être retrouvés par les services en charge de le réaliser (Études de bruit détaillées en phase projet, suivis de qualité des eaux, etc.). De plus, de nombreuses informations n'ont pas été collectées pendant les travaux (suivi du chantier, compte-rendu du remembrement agricole, etc.). Il convient aussi de souligner que le seul document présentant les engagements de l'État qui a pu être utilisé est un document non référencé et non daté.

Dans ces conditions, la plupart des informations présentées proviennent d'une enquête terrain réalisée d'après le rapport sur mars-avril 2010 et en fait, seulement sur trois jours les 30,31 mars et 1er avril ce qui n'a, à l'évidence, pas permis d'identifier tous les items d'étude qu'il aurait fallu, ni de réaliser l'ensemble des relevés nécessaires.

2. La réussite des actions en faveur de l'environnement tient essentiellement à la qualité de l'état initial, au suivi environnemental pendant les chantiers, ainsi qu'aux suivis et aux mesures correctrices tout au long de la vie de l'infrastructure. Il serait souhaitable que ce suivi et ces mesures fassent l'objet d'une bonne traçabilité.

Dans ce contexte, le travail important qui a été engagé pour réaliser ce bilan environnemental est tout à fait honorable. Pour autant, le résultat, malgré les 74 pages du rapport, reste assez limité et le bilan livré pauvre en enseignements.

Ainsi, les sous-parties « agriculture » et « sylviculture » apportent très peu d'éléments de fond et concluent uniquement que « aucun dysfonctionnement majeur n'a été relevé ».

La partie « eaux superficielles » qui évoque successivement l'assainissement, les cours d'eau et les risques de pollutions présente pour l'essentiel un descriptif des principaux aménagements et un diagnostic technique des ouvrages d'assainissements routiers réalisé en septembre 2009 par le CETE de Lyon. Il ne donne aucun résultat d'analyse de la qualité des eaux, en signalant simplement « les résultats des analyses et de l'auto-contrôle n'ont pas été obtenus ».

C'est également le cas dans la partie consacrée aux « eaux souterraines » dont la principale conclusion est : « le suivi et l'entretien des ouvrages est nécessaire afin de garantir leur fonctionnalité en toute circonstance ». Il est en outre signalé qu'à la date de rédaction du rapport, le SAGE Loire Amont était en cours d'élaboration sans qu'aucun élément ne soit disponible pour le secteur de l'A77.

Les autres sous-parties traitant du bruit, des paysages et du patrimoine culturel, des milieux naturels sont relativement bien traitées et rendent compte d'une insertion dans l'ensemble maîtrisée de l'A77 dans son environnement.

Le bilan relève cependant que le seul passage utilisé par la grande faune (comme l'atteste des présences de traces) ne peut être considéré comme un axe principal puisque ses abords ne sont pas aménagés et qu'il est sous circulation. Est également soulignée l'absence de suivi de la fréquentation des passages pour la petite faune dont certains n'ont d'ailleurs pas pu être retrouvés sur le terrain en raison d'un référencement imprécis.

Enfin, il manque une conclusion à la partie environnementale de ce bilan dans laquelle il conviendrait de synthétiser les effets environnementaux observés (ou bien résumer pourquoi certains effets n'ont pas pu être observés) ainsi que les principales recommandations formulées dans ce cadre.

3. L'évaluation ex post présentée ne porte que sur une partie du projet d'ensemble objet de la DUP, ce qui rend difficile les comparaisons avec les attentes initiales. Pour des dossiers ultérieurs d'enquêtes publiques préalables aux DUP de grands projets linéaires, nous recommandons de veiller particulièrement à présenter des données détaillées par portions d'itinéraire. Cette recommandation s'applique à tous les niveaux d'analyse des études environnementales et des études socio-économiques préalables à la DUP, y compris en termes d'évaluation des coûts. En effet dans le présent dossier de DUP, il n'y avait que très peu de données détaillées rendant donc très difficile toute réelle analyse ex post.

Paul SCHERRER



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 010046-01



478/BM

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. : DEP2014-910
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'A77 (Cosne – Nevers) et A85 (Angers – Vierzon)
PJ : 2 avis techniques de la DTecITM

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 DTecITM (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. Egalement 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 DTecITM 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 16 MARS 2015

Note

à l'attention de

Monsieur Paul Scherrer,
ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts

Référence CGEDD n° 010046-01

Par lettre du 29 octobre 2014, le directeur des infrastructures de transport a demandé que le bilan LOTI ex-post de l'autoroute A77 (section non concédée Cosne-Cours-sur-Loire - Nevers) 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 Morin. Elle est enregistrée sous le n° 010046-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de m'adresser cet avis aux fins de transmission au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et au directeur des infrastructures de transport.


Patrice Parisé

Copies : M. le président et Mme la secrétaire de la 2ème section
M. Yves Morin, 2ème section

3. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
APPR	Société des Autoroutes Paris Rhin Rhône
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
DUP	Décision d'utilité publique
GLAT	Grande liaison d'aménagement du territoire
LACRA	Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
RD	Route départementale
RN	Route nationale
SETRA	Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements

