

**Autoroute A39  
Dole / Bourg-en-Bresse  
Bilan LOTI : note d'information**



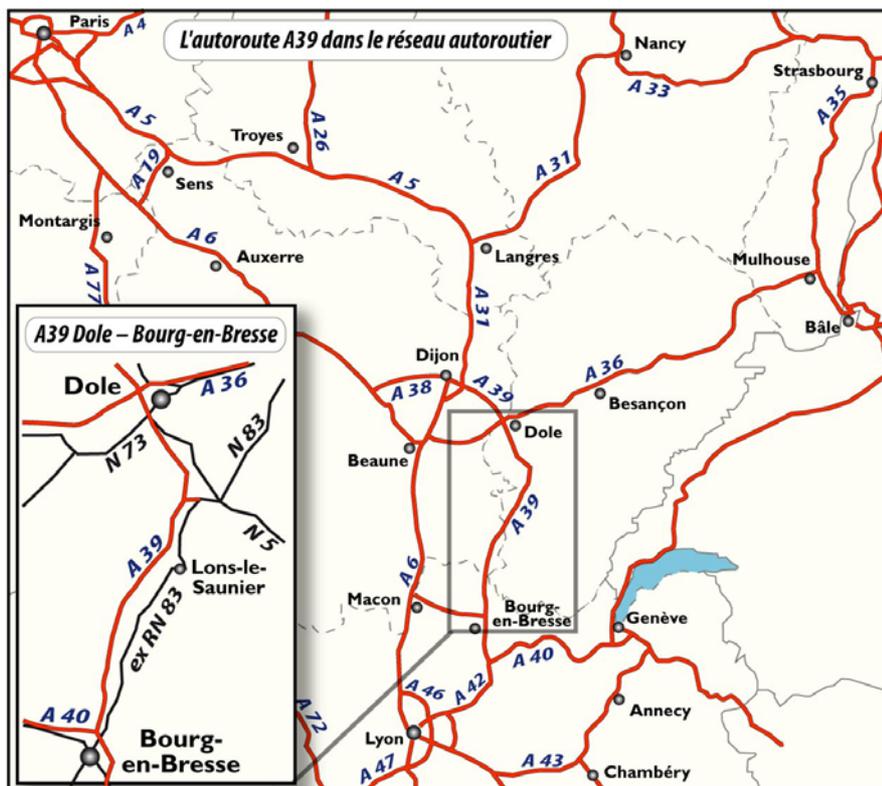
**Juin 2009**

## A - CONTEXTE

### A.1 L'autoroute A39, ...

L'autoroute A39 constitue un itinéraire de transit nord-sud à l'est de la vallée de la Saône. Dans le prolongement des autoroutes A26, A31 et A36, elle offre une alternative à l'axe historique de l'A6 en direction de la région Rhône-Alpes. Comme ces autres autoroutes, l'A39 est concédée à la société APRR.

Orientée nord-sud et longue de 109 km, la section Dole – Bourg-en-Bresse de l'A39 est parallèle à la RN83. En traversant les départements du Jura, de la Saône-et-Loire et de l'Ain, elle relie les autoroutes A36 aux environs de Dole et l'autoroute A40 au nord de Bourg en Bresse. À hauteur de Poligny, elle est connectée à la RN83 par une antenne autoroutière. Cette nouvelle section, ouverte au trafic le 3 juin 1998, prolonge vers le sud la section comprise entre Dijon et Dole qui avait été mise en service en octobre 1994.



### A.2 ... la LOTI et son Bilan.

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI) prévoit que les grands projets d'infrastructures fassent l'objet, avant adoption définitive, d'une évaluation prévisionnelle de leurs effets sur le plan économique et social puis, après réalisation, d'un bilan de leurs effets constatés. La circulaire sur les grands projets du Ministère de l'équipement du 15 décembre 1992 a élargi la pratique du bilan au domaine de l'environnement.

A ce titre, APRR a fait réaliser le bilan socio-économique et environnemental de l'autoroute A39 Dole – Bourg-en-Bresse. En partenariat avec l'Etat et les trois conseils généraux concernés, APRR a également conçu et financé un observatoire économique et environnemental mené sur dix ans (1993-2003).

Un bilan similaire a également été établi pour la section Dijon - Dole de l'autoroute. Ces bilans ont fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (disponible sur [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=215](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=215)).

## B - L'AUTOROUTE A39 ET LES DEPLACEMENTS

### B.1 L'A39 décharge l'autoroute A6 et les RN parallèles, ...

En 2007, le trafic de l'A39 est en moyenne de 19 000 véhicules par jour entre Dole (Choisey) et le nœud autoroutier d'A40.

En 2000, deux ans après la mise en service de l'A39 Dole-Bourg-en-Bresse, le trafic que cette dernière captait depuis la RN83 était supérieur de 20% aux prévisions. A l'inverse, les trafics détournés depuis l'autoroute A6 étaient inférieurs de 30% aux reports prévus. Au total, selon la section considérée, le trafic de l'A39 était inférieur de 10 à 15% aux prévisions. Par la suite, cet écart s'est réduit, la croissance des trafics de l'A39 étant soutenue : +29% entre 2000 et 2007, contre +19% en moyenne sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé.

Au total, l'objectif d'amélioration de la desserte du Jura a été bien atteint. Tandis que si l'A39 a joué son rôle prévisionnel de réduction des trafics de l'autoroute A6 entre Beaune d'une part et Mâcon et Lyon d'autre part, c'est dans des proportions plus modestes que prévu.

*Origine des trafics d'A39 au sud de Lons-le-Saunier en 2000 (en véhicules par jour)*

Provenance	Trafics
Reports d'A6	9 000
Reports des RN	3 750
Autres *	1 750
Total	14 500

\* Reports des réseaux locaux et induits

### B.2 ... elle réduit globalement les temps de parcours ...

L'usage de l'autoroute permet un gain de temps d'une demi-heure entre Dole et Bourg-en-Bresse. Les automobilistes qui continuent de circuler sur la RN83 bénéficient également d'une réduction de leur temps de parcours de 10 mn environ, grâce à la meilleure fluidité qui résulte de la baisse du trafic.

### B.3 ... et elle améliore la sécurité routière.

L'A39 a nettement amélioré la sécurité routière dans le corridor : par exemple, pour un automobiliste se reportant sur l'autoroute depuis les routes nationales parallèles, le risque d'être tué dans un accident est divisé par 10 ; pour ceux qui se reportent depuis l'autoroute A6, le risque est divisé par 3.

## C - L'ECONOMIE DE L'OPERATION

### C.1 Des coûts de construction maîtrisés, ...

Le coût de construction total de l'A39 Dole – Bourg-en-Bresse est de 644 M€ TTC valeur janvier 1992. Il est inférieur de 1,5% au coût prévisionnel de réalisation validé en 1995 par le ministère en charge des transports. Ce dernier coût était supérieur de 5,6% au coût prévisionnel affiché dans le dossier DUP, car il prenait en compte une évolution de la conception technique de l'infrastructure (désormais élargissable à 2x3 voies).

### C.2 ... une rentabilité pour la collectivité confirmée ...

La rentabilité socio-économique pour la collectivité de l'opération qui avait justifié l'utilité publique de la section Dole – Bourg-en-Bresse de l'autoroute A39 est confirmée, malgré un niveau de trafic inférieur aux prévisions. Les avantages qu'apporte l'autoroute (gains de temps, sécurité) sont donc bien supérieurs aux dépenses nécessaires à sa construction et à son exploitation. Il était justifié et souhaitable de réaliser cette autoroute.

### C.3 ... et un financement rendu possible par la pratique de l'adossement

Comme prévu, les recettes pour APRR générées par le péage de l'A39 Dijon-Dole couvrent les charges d'entretien et d'exploitation, mais ne permettent de rembourser qu'une partie du coût de la construction. Son financement sans recours à des ressources publiques a été rendu possible par la pratique de l'adossement (par exemple, via la contribution des recettes de péage d'autres autoroutes du réseau APRR, comme A6).

Cette pratique, qui ne permettait pas d'identifier le financement spécifique nécessaire et de juger de la rentabilité propre d'une opération a, depuis, été supprimée.

## D - L'A39 ET LES TERRITOIRES

### D.1 Les effets du chantier et de l'exploitation ...

<i>L'A39 : une PME locale</i>	<i>Un chantier qui a stimulé l'activité et l'emploi</i>
<p>Au-delà de la phase temporaire de construction, l'autoroute avait créé localement en 1998 près de 240 emplois permanents (APRR, services sur les aires, gendarmerie).</p> <p>Pour l'entretien courant, APRR fait appel à des entreprises régionales.</p> <p>Et elle verse des impôts et taxes aux collectivités territoriales (environ 1,2 M€ par an).</p>	<p>Les travaux de construction se sont déroulés de fin 1994 à mi 1998. En nombre d'emplois directs, le chantier a produit l'équivalent de 770 postes de travail sur une durée de trois ans et demi.</p> <p>Une grande part de ces emplois étaient occupés par de la main d'œuvre régionale, puisque 45% des montants des travaux sont revenus à des entreprises régionales.</p> <p>S'y ajoutent ceux qui ont été mobilisés localement chez les fournisseurs, les restaurateurs et les hôteliers, etc.</p>

### D.2 ... et les avantages de la meilleure accessibilité des territoires

À l'échelle des régions, l'autoroute A39 Dijon-Dole a atteint ses objectifs qui étaient de favoriser les échanges économiques entre Bourgogne et Franche-Comté et de relier rapidement ces régions à la Lorraine et à l'Alsace.

Au niveau local, les effets de l'autoroute sont plus difficiles à identifier. Néanmoins, plusieurs indices montrent que le tissu socio-économique local des territoires desservis a bénéficié de l'amélioration d'accessibilité :

- en renforçant la confiance collective des industriels de l'agro-alimentaire, l'A39 a permis la mise en place d'ambitieux programmes d'investissements et de modernisation des unités de production ;
- dans le Jura, les acteurs du secteur touristique ont manifestement développé les capacités d'accueil en misant sur une croissance de fréquentation résultant de la meilleure accessibilité ;
- même si leurs taux de remplissage restent modestes en moyenne, de nombreuses zones d'activités ont été aménagées au droit des échangeurs d'A39 ;
- plus généralement, l'autoroute a eu un effet positif important en termes d'image de marque et d'amélioration des échanges d'affaire.



*Fruitière de Desnes (Jura)*



*Animal emblématique de la Bresse (aire du Poulet)*

Par ailleurs, les conseils généraux du Jura et de Saône-et-Loire et la région Franche-Comté ont contribué à la conception et au financement des aires de services du Jura et du Poulet de Bresse qui assurent une vitrine de promotion touristique et des produits régionaux des départements traversés.

## E - UNE AUTOROUTE INTÉGRÉE DANS SON ENVIRONNEMENT

### E.1 Une préoccupation constante dans la conduite du projet ...

L'étude d'impact, qui identifie les enjeux environnementaux de l'A39 entre Dole et Bourg-en-Bresse, a été soumise à enquête publique en 1992. Les enseignements de l'enquête et les résultats de la concertation avec les associations et les acteurs locaux ont permis de compléter l'état des dispositions à prendre pour assurer la meilleure insertion possible de l'autoroute dans son environnement naturel et humain.

De la conception détaillée du projet jusqu'à la mise en service de l'A39 et, lorsque nécessaire, ultérieurement, le respect de ces dispositions a représenté une préoccupation permanente de la société concessionnaire. Plusieurs facettes de l'approche développée par APRR méritent d'être mises en exergue :

- une démarche visant à traiter de façon exhaustive l'ensemble des problèmes d'environnement rencontrés au fur et à mesure de l'avancement du projet ;
- un effort constant d'implication des multiples acteurs locaux concernés, tout particulièrement lors du chantier ;
- le suivi environnemental externe du chantier, démarche alors innovante, qui a permis de mieux intégrer les préoccupations d'environnement dans la gestion quotidienne des travaux.



### E.2 ... pour une intégration remarquable de l'ouvrage

Quelques années après sa mise en service, l'A39 est intégrée dans son environnement tant sous l'angle de l'insertion paysagère et du respect des lieux d'habitat, que de la protection des cours d'eau, des zones humides et des eaux souterraines, que de la préservation de la faune et de la flore, que de la reconversion des carrières.

Trois aspects sont emblématiques des mesures mises en œuvre par le maître d'ouvrage :

- les très importantes mesures compensatoires au bénéfice de la biodiversité et des zones boisées : création de 20 ha de zones humides (mares, étangs) pour 4 ha prélevés, reconstitution de 100 ha de prairies humides pour 110 ha consommés, reboisement de 110 ha hors emprise pour 590 ha prélevés ;
- les modalités de rétablissement des déplacements de la grande faune, au moyen de 25 passages faune ;
- les réaménagements des trois principales carrières, avec le traitement écologique pour partie et la reconversion en base de loisirs de l'ancienne carrière de Desnes, ou encore la réhabilitation exceptionnelle du site de Roissiat avec restitution d'un site morphologiquement et écologiquement comparable aux collines avoisinantes.

Pour assurer la pérennité sur le moyen et le long terme de l'insertion de l'A39 dans son environnement, des opérations de suivi, d'entretien et de maintenance se poursuivent pour vérifier l'efficacité des différents dispositifs mis en place et corriger, le cas échéant, les éventuels dysfonctionnements qui seraient constatés.

## Maîtrise d'ouvrage – Conduite d'opération



GRUPE AUTOROUTES PARIS-RHIN-RHÔNE  
DIRECTION DES GRANDS INVESTISSEMENTS  
ET DE LA CONSTRUCTION  
42, boulevard Eugène Deruelle  
F-69432 LYON PART-DIEU CEDEX  
[www.aprr.com](http://www.aprr.com)

## Assistance à maîtrise d'ouvrage



A7 CONSEIL

2, rue des Bergers  
F-75015 PARIS

## Bureau d'étude : volet socio-économie



CETE DE LYON  
46, rue Saint Théobald  
BP 128  
F-38081 L'ISLE D'ABEAU CEDEX  
[www.cete-lyon.equipement.gouv.fr](http://www.cete-lyon.equipement.gouv.fr)

## Bureau d'étude : volet environnement

**EPA**

EPA  
13 rue des Cordeliers  
39000 Lons-le-Saunier