

Autoroute A39 Dijon / Dole

Bilan LOTI : note d'information



Juin 2009

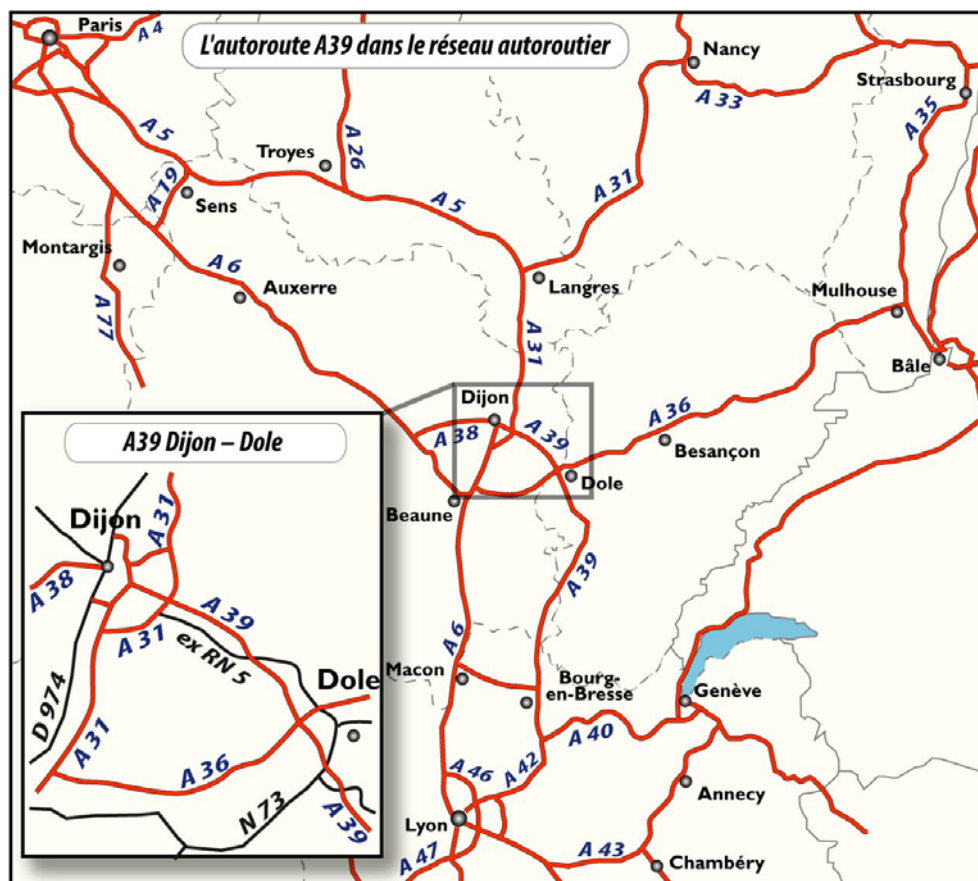
A - CONTEXTE

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-ouest/sud-est et longue de 35 km, la section Dijon-Dole de l'A39 est parallèle à la RN5. Elle relie les autoroutes A31, à hauteur de Dijon (Crimolois), et A36, puis se prolonge jusqu'au sud de Dole où elle se raccorde à la RN5 (à Choisey). Elle a été mise en service le 25 octobre 1994.

Depuis juin 1998, elle se prolonge au sud jusqu'à Bourg-en-Bresse et l'autoroute A40.



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 Dijon - Dole. Un bilan similaire a également été établi pour la section Dole – Bourg-en-Bresse 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).

B - L'AUTOROUTE A39 ET LES DEPLACEMENTS

B.1 L'A39 décharge la RN5 et les autres routes parallèles, ...

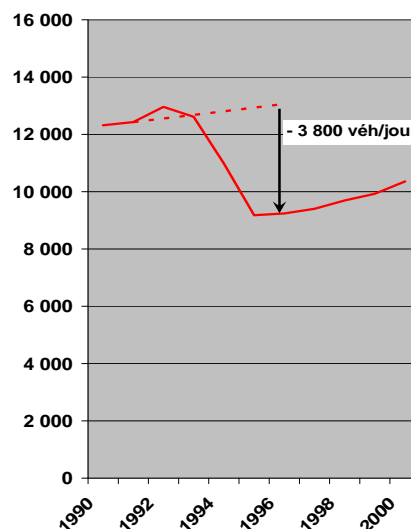
En 2007, le trafic de l'A39 est en moyenne de 18 200 véhicules par jour entre l'A31 (est de Dijon) et Choisey (Dole).

A la mise en service d'A39 Dijon-Dole, ses trafics ont été supérieurs aux prévisions de plus de 25%. En effet, l'A39 a non seulement capté des trafics depuis la RN5 parallèle (voir ci-contre), mais elle également bénéficié de reports de trafics depuis d'autres axes qui n'étaient pas envisagés dans le dossier DUP ; en outre, la croissance générale des trafics dans le corridor avait été plus forte que prévu.

En revanche, en 2000, malgré les trafics supplémentaires apportés par le prolongement de l'A39 jusqu'à Bourg-en-Bresse, les trafics de l'autoroute entre Dijon et Dole étaient inférieurs d'un quart aux prévisions. Mais progressivement l'écart s'est réduit et, en 2007, il n'était plus que de -10% environ.

Par ailleurs, grâce à l'A39, la proportion de poids lourds dans les trafics de la RN5 a fortement baissé, passant de 12% à 6%.

RN5 : trafic au sud de Genlis (véh/jour)



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

Par rapport à la RN5 parallèle, l'autoroute réduit les temps de parcours de 20 mn entre Dijon et Dole (30 mn aux heures de pointe). Les automobilistes qui continuent de circuler sur la RN5 bénéficient également d'une amélioration de leurs conditions de circulation 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 : pour un automobiliste se reportant sur l'autoroute depuis la RN5, les risques de subir un accident ou d'être victime sont divisés par plus de 10.

C - L'ECONOMIE DE L'OPERATION

C.1 Un coût de construction supérieur aux prévisions,...

Le coût de construction total de l'A39 Dijon-Dole est de 192 M€ TTC valeur janvier 1990. Le coût prévisionnel indiqué dans le dossier DUP était de 143 M€ aux mêmes conditions économiques. Cet écart s'explique essentiellement par de fortes sous-estimations, dans les études préalables, des volumes de terrassements et des coûts des acquisitions foncières, par l'allongement du viaduc sur la Saône ainsi que par la décision de transformer l'aire de repos de Pont en aire de services.

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 Dijon-Dole de l'autoroute A39 est confirmée, malgré un coût de construction supérieur au coût prévisionnel. 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 produits du 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 impacts positifs du chantier et de l'exploitation, ...

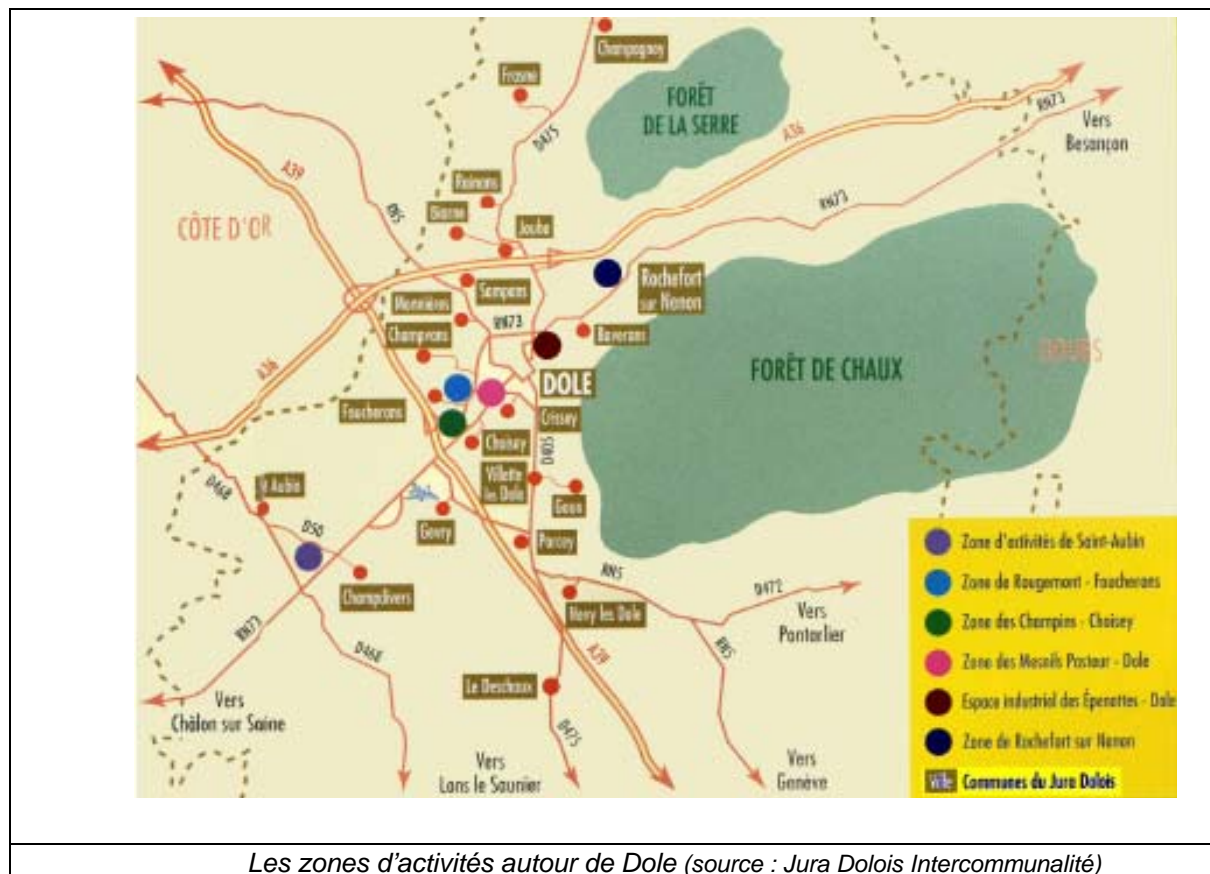
<i>L'A39 : une PME locale</i>	<i>Un chantier qui a stimulé l'activité et l'emploi</i>
<p>Au-delà de la phase temporaire de construction, l'autoroute a créé localement une cinquantaine d'emplois permanents (APRR, services sur les aires, gendarmerie).</p> <p>Pour l'entretien courant, APRR fait appel à des entreprises régionales.</p> <p>Et elle verse des impôts et taxes aux collectivités territoriales (environ 0,4 million d'euros par an).</p>	<p>Les travaux de construction se sont déroulés de novembre 1990 à octobre 1994. En nombre d'emplois directs, le chantier a produit l'équivalent de 316 postes de travail sur une durée de trois ans.</p> <p>Une grande part de ces emplois étaient occupés par de la main d'œuvre régionale, puisque 40% 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 ... mais peu d'effets liés à la desserte même des territoires

Cinq ans après la mise en service de la section Dijon – Dole de l'A39, ses impacts économiques sur les territoires directement desservis étaient encore difficilement perceptibles.

Néanmoins les effets suivants ont été mis en évidence :

- L'autoroute a facilité des déplacements d'affaires pour les entreprises localisées dans le corridor Dijon-Dole, par les gains de temps et de sécurité qu'elle permet ;
- Des zones d'activités ont été créées, en nombre limité toutefois.



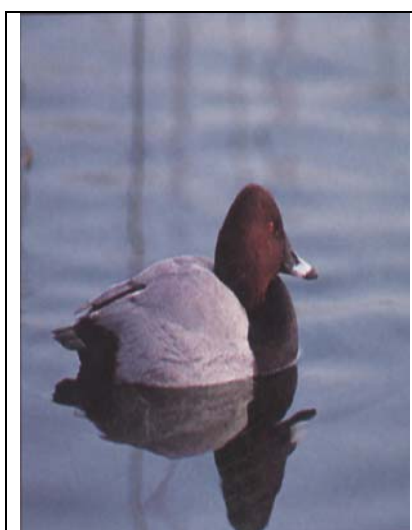
E - UNE AUTOROUTE INTÉGRÉE DANS SON ENVIRONNEMENT

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

L'étude d'impact, qui identifie les enjeux environnementaux de l'A39 Dijon-Dole, a été soumise à enquête publique en 1988. 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, en particulier lors du chantier ;
- le suivi environnemental du chantier, notamment pour la protection des nappes alluviales, qui permet de mieux intégrer les préoccupations d'environnement dans la gestion quotidienne des travaux.



Fuligule miloin hivernant dans le site des Mailllys



Réaménagement écologique de la gravière des Mailllys (Côte d'Or)

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

Quelques années après sa mise en service, l'A39 Dijon-Dole 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 et des eaux souterraines, que de la préservation de la faune et de la flore.

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

- la protection renforcée des eaux souterraines dans les zones de captage pour l'alimentation en eau potable, notamment dans les plaines alluviales de la Tille, de la Norge et de la Saône ;
- le réaménagement de l'emprunt des Mailllys, avec la création d'un plan d'eau et d'une réserve pour les oiseaux, qui constitue une réussite sous l'angle de la diversité ornithologique ;
- la construction d'un passage à faune spécifique et la réalisation d'une mare de substitution pour les batraciens dans la traversée des bois humides de la Malnoue.

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



GROUPE 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

Assistance à maîtrise d'ouvrage



A7 CONSEIL

2, rue des Bergers
F-75015 PARIS

Bureau d'étude



CETE DE LYON
46, rue Saint Théobald
BP 128
F-38081 L'ISLE D'ABEAU CEDEX
www.cete-lyon.equipement.gouv.fr