

Déviation de la RN 147

# Réalité des coûts pour les travaux routiers envisagés par la DREAL...?

Analyse de DÉCAPE - 25 avril 2019

LES COÛTS AFFICHÉS PAR LA DREAL

L'ANALYSE DE DÉCAPE

# Estimation DREAL : 10M€ du km 2x2 voies

- Information donnée par la DREAL Nouvelle Aquitaine à la réunion de concertation du 13 mars 2019 à Mignaloux-Beauvoir, réaffirmée lors des autres réunions publiques ;
- Information confirmée par une fiche relative aux coûts, mise en ligne par la DREAL sur son site en mars 2019, précisant que :

L'estimation des services de l'état en 2005 ( DREAL en 2019), du scénario Nord long 1 (retenu par le ministère des transports), aurait été SOUS-EVALUÉE en raison d'échangeurs valorisés à 2 M € au lieu de 6 M€ !!!!

54 M€ pour 12 500 mètres soit 4,3 M€ / Km en 2005

En 2019 le fuseau/scénario 3, proche du scénario Nord long 1 de 2005, est valorisé par la DREAL à 155 M€ pour 13 800 mètres soit 11,2 M€ / Km, soit une multiplication du coût par 2,87 depuis 2005 !

Dans son dossier la DREAL justifie les évolutions des coûts des travaux par une évolution des prix de l'ordre de 33 % en moyenne sur la période concernée 2005 / 2018 !!!

Nous sommes bien loin de ce taux lorsque nous examinons les coûts des travaux affichés par la DREAL : évolutions 2005/2019 chiffrés par la DREAL

- + 287 % pour le scénario 3.
- + 319 % pour le scénario 4
- + 14 % pour le scénario 1
- 6,9 % pour le scénario 2
- + 209 % pour le scénario 6

Où est la cohérence ?

Données DREAL Nouvelle Aquitaine 2005 / 2019 comparées

Scénarios	projet 2005*					2019 (source dossier de concertation DREAL)			Comparaison coûts TTC 2005/ 2019
	Longueur en ml	Coûts M€ TTC Colonne D	M€/km	Coûts M€ TTC actualisation DREAL à 33 %	M€/km actualisation 2019 DREAL à 33%	Longueur en ml	Coûts M€ TTC Colonne I	M€ km	colonne I/D %
<b>Scénarios longs Nord</b>									
Scénario 3	12 500	54.1	4,33	72	6,00	13 800	155	11,23	. +287%
Scénario 4	12 600	53.8	4,27	72	5,92	15 300	172	11,24	. +319%
<b>Scénarios Centre</b>									
Scénario 1	9100	90.3	9,91	120	13,18	9 200	103	11.20	. +14,06%
Scénario 2	9160	90.9	9,92	121	13,19	9 200	85	9,24	. -6,9%
Scénario 5						9 300	79	8,50	
<b>Variante Sud</b>									
Scénario 6	10 400 ml 2x2 + 4900ml 2x1 Banlègre	57.4	3,75	76	5,00	11 900	120	10	. + 209%

\*2005 : tous les scénarios nord sud et centre comprenaient en plus la déviation de la Banlègre ( route de Chauvigny RD 951 ) en 2x1 voies sur 4900ml

2019 : les scénarios 1,2,5,6 ne prennent pas en compte la déviation de la Banlègre ( route de Chauvigny RD 951 ) en 2x1 voies sur 4900ml

# ANALYSE DE DÉCAPE :

Pour le fuseau /scénario 3, la DREAL justifie son estimation de coûts en 2019, en se référant aux exemples suivants :

- Chabanais : environ 9M€/km (97 M € pour 11 km),
- Lussac-les-Châteaux : environ 11M€/km (94M€ pour 8,5km),
- Reignac-Chevanceaux (RN10): environ 8M€/km (85M€ pour 11 km).

**=> Dans les pages suivantes, DÉCAPE explique pourquoi les coûts des travaux affichés par la DREAL pour le dossier de la déviation de Mignaloux-Beauvoir ne correspondent pas à la réalité, notamment pour le scénario 3.**

# ANALYSE DE DÉCAPE :

Pour DÉCAPE, la DREAL compare des dossiers non comparables en terme de coûts :

Chabanais : le viaduc pèse à lui seul plus de 30% du coût du projet.

Lussac-les-Châteaux : le dossier comporte notamment 3 viaducs. Près de la moitié du budget est consacré au coût des viaducs.

✦ **Ces exemples donnés par la DREAL ne peuvent donc pas servir de références pour évaluer le coût d'un projet routier classique (sans viaduc, sans tunnel) tel celui du scénario 3 proposé pour la déviation de Mignaloux-Beauvoir.**

✦ **La DREAL a surestimé le coût du scénario 3.**

(N.B. : Le prix au m<sup>2</sup> d'un viaduc vaut environ 10 fois le prix au m<sup>2</sup> d'une route).

# Estimation Décape d'un projet routier « classique » :

- Sur la base des dossiers de Chabanais, de Lussac-les-Châteaux, de Beynac (Dordogne), hors viaduc et tunnel,
- Sur la base d'autres exemples (avec actualisation 2019) sans surcoûts liés aux viaducs et tunnels : RN 147 Déviation de FLEURÉ; RN164 Merdignac (Côtes d'Armor),

 6 à 7 M€/km au lieu de 11,23 M€/km

=> Ceci modifie à la baisse le coût du scénario 3 :

**13,8 Km X 6 M€ = 83 M€ et non 155 M€ chiffrés par la DREAL soit - 46,5 % !**

**Si nous arrondissons à 100 M€ (aléas de chantier, acquisitions foncières, travaux et mesures compensatoires, spécificités de l'échangeur avec la pénétrante,...), soit - 35,5 % , nous sommes encore bien loin des 155 M€ chiffrés par la DREAL**

# QUESTIONS DE DECAPE :

- 1/ Pourquoi la DREAL surestime-t-elle le coût des travaux de certains scénarios (scénario 3 par exemple) ?**
- 2/Sachant que le coût d'investissement est un élément déterminant pour le calcul du critère de «rentabilité socio-économique» d'un projet routier, maintes fois évoqué par la DREAL, quelle est la rentabilité du scénario 3 si l'on diminue son coût de 46,5% ou 35,5% ?**
- 3/ Pourquoi la DREAL sous-estime-t-elle le coût des travaux du scénario 5 : le fichier coûts travaux de la DREAL fait apparaître l'absence d'ouvrages d'art sur ce scénario, alors qu'il sera nécessaire de réaliser 3 ponts pour passer, au-dessus de la route du château (carrefour de Ste Jeanne), de la route de Savigny (2) ? Il manque donc 10 M€ dans la valorisation du coût du scénario 5.**
- 4/ Une déviation 2x2 voies est elle nécessaire pour le scénario 3 ? Une déviation 2x1 voie ne suffirait elle pas et quels en seraient les coûts induits ?**