



Les premières études pour la Rcade sud-est ont été lancées par l'Etat fin 1996. Il s'agissait d'identifier et de comparer les différents tracés possibles. Confiées à un bureau spécialisé, ces études ont été achevées en mars 1997. Parmi les variantes étudiées, le tracé n°5, choisi par les représentants du Conseil général et de la CAT, a été évalué à l'époque à 203 MF TTC – soit 31 M€ TTC – pour sa 1ère phase de réalisation (2 x 1 voie, avec des carrefours plans).

Comparer des coûts comparables

En la matière, on ne peut pas se permettre de comparer des coûts « Hors Taxes » avec des coûts « TTC », comme cela a été fait. Pour pouvoir comparer honnêtement des estimations, il faut par ailleurs tenir compte de l'évolution du coût de la vie.

Actualisée sur la base de l'index officiel TP01 (travaux publics), l'estimation de mars 1997 correspond ainsi à une somme, valeur 2005, de 42 M€ TTC.

Cette estimation de 42 M€ est à rapprocher de l'estimation du Conseil général : 48 M€ « valeur travaux 2005 »... ce qui correspond bien à une enveloppe financière de 50 M€ TTC, lorsqu'on intègre les « provisions pour actualisation des prix jusqu'à achèvement de l'ouvrage » (plus de 3 ans de travaux).

On notera que cette somme de 50 M€ a été largement rendue publique dès la concertation de la population en 2003. Elle figurait bien sûr également, dans l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (2004). Pourquoi s'en étonner soudain aujourd'hui ?

Si on compare l'estimation 1997 de l'Etat actualisée pour 2005 (42 M€) avec l'estimation du Conseil général valeur 2005 (48 M€), l'écart est inférieur à 15 %. Cela correspond aux marges d'imprécision habituelles – et inévitables – entre une étude sommaire initiale... et une étude beaucoup plus détaillée, débouchant sur des offres précises d'entreprises.

Une route à « vocation locale » dès l'origine du projet

S'agissant de l'éventuelle inscription de cette opération au Contrat de plan Etat/Région, l'Etat a toujours eu une position constante. Le barreau de la Rcade sud-est est considéré comme ayant une vocation exclusivement locale. N'étant pas jugé nécessaire au transit régional ou national, il ne peut bénéficier d'aucune subvention de l'Etat – que ce soit en dehors, ou dans le cadre du Contrat de plan.

Le Conseil général a toujours été informé de cette position, ce qui l'a conduit à exercer la maîtrise d'ouvrage de cette infrastructure.

Une collaboration active et franche, entre l'Etat et le Conseil général

En conclusion, comme le résume le tableau ci-dessous, le montant prévisionnel des travaux de la 1ère phase de la rocade, tel qu'il avait été estimé en 1997 par la DDE, avoisine bien le montant actuel défini par le Conseil général.

Il n'y a donc pas matière à mettre en cause l'Etat dans cette affaire –pas plus, d'ailleurs, que le Conseil général.

Ce dossier a régulièrement progressé ces dernières années, dans le cadre d'une collaboration active, franche et permanente, entre l'Etat et le Conseil général.

Estimation de l'Etat, après études sommaires	Estimation du Conseil général, après études détaillées	Estimation du Conseil général « fin de chantier »
31 M€ TTC en 1997 <i>soit</i> 42 M€ valeur 2005 (actualisation sur la base de l'index officiel des travaux publics TP01)	48 M€ TTC « valeur travaux 2005 » soit un écart inférieur à 15 % (marge d'imprécision habituelle entre études sommaires et détaillées)	50 M€ Soit 48 M€ + 2 M€ de provisions pour actualisation des prix jusqu'à la fin des travaux.

Le Préfet de l'Aube,
Philippe REY

Le président du Conseil général de l'Aube,
Philippe ADNOT

ERROR: syntaxerror
OFFENDING COMMAND: --nostringval--

STACK:

(RSE_fev06_droitReponse_Pref_CG)
/Title
()
/Subject
(D:20060316134700)
/ModDate
()
/Keywords
(PDFCreator Version 0.8.0)
/Creator
(D:20060316134700)
/CreationDate
(moyot)
/Author
-mark-