

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 30 SEPTEMBRE 2015

CAHIER D'ACTEUR

N°34
SEPTEMBRE
2015



L'Union Interfédérale des Transports CGT est l'outil dont s'est dotée la Confédération CGT afin de coordonner l'activité des Transports sur l'ensemble des territoires.

Son périmètre recouvre plus d'un million cinq cent mille salariés en France.

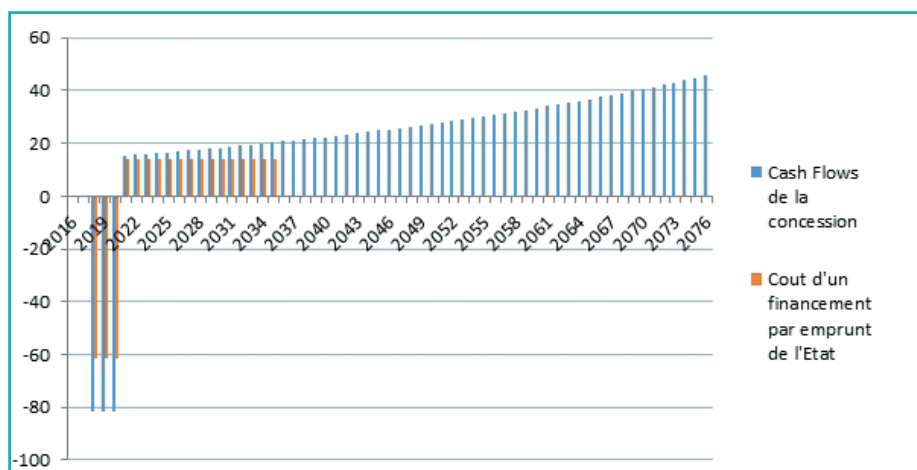
CAHIER D'ACTEUR L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS CGT

Les cahiers d'acteurs sont rédigés sous sa responsabilité par toute personne morale qui désire exprimer un point de vue argumenté. Ils sont édités et diffusés par la CPDP.

Dans le prolongement de notre premier cahier d'acteur, nous avons souhaité travailler sur le financement de cette infrastructure essentielle pour notre territoire. Notre divergence avec le maître d'ouvrage porte sur le financement et la privatisation de cette route. En effet, **nous rejetons les 3 scénarii** extrêmement coûteux pour l'utilisateur **et souhaitons la production d'un scénario d'investissement en faveur de l'exploitation et l'entretien de la route actuelle, dans le cadre d'un financement public des travaux.**

Une des autoroutes les plus chères de France

Selon les tarifs kilométriques fournis par le maître d'ouvrage (0,0127 €/km pour les véhicules légers et 0,0343 pour les poids lourds), l'A31 bis ferait ainsi son entrée à la **4^{ème} place du classement des autoroutes les plus chères de France** : en considérant que les cash-flows représentent 47 % du chiffre d'affaire [moyenne calculée sur les SCA (Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes) source DIT], on peut reconstruire l'équilibre financier de la concession. En retenant un taux d'actualisation de 7,5 % et une hypothèse d'un trafic de 15 000 véhicules/jour (effet de report du trafic estimé par le maître d'ouvrage), **on obtient l'équilibre avec une subvention de 1 milliard € et une durée de concession de 55 ans.** Ceci nous permet de comparer cette concession avec un financement par emprunt d'Etat à 15 ans :



Evolution des cash-flows d'une SCA « concession réduite » et comparaison avec un financement de l'Etat

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

Le scénario « concession réduite »

Dans ce scénario de financement, **seul le barreau Toul-Dieulouard est concédé**. Le coût d'investissement total (comprenant la mise en œuvre des systèmes de péage) est estimé à **1 245 millions €**. Le montant de la **contribution publique** correspondante, qui inclut le coût d'aménagement des sections non concédées et la subvention d'équilibre versée au concessionnaire du barreau Toul-Dieulouard, est compris entre **820 et 1 000 millions €**, en fonction des hypothèses de trafic retenues. La durée de la concession ainsi que le taux d'actualisation retenus ne sont pas précisés. Le délai de mise en service des sections aménagées est estimé **de 4 à 5 ans après la déclaration d'utilité publique pour la section concédée**. **Pour les sections non concédées**, en retenant un rythme annuel de 60 millions € qui comprennent le versement de la subvention d'équilibre accordée par la puissance publique (on peut d'ailleurs se demander ce qui motive le choix de ce montant par le maître d'ouvrage), **il faudrait 22 ans pour achever les travaux**. Il serait par ailleurs intéressant de connaître le détail de ce calcul puisque à raison de 60 millions €/an, la contribution publique comprise entre 820 et 1 000 millions € représente entre 14 et 17 ans de subventions (et non 22 ans).

De son côté, en plus de bénéficier de taux d'intérêts plus faibles, l'Etat n'aurait pas à engager les dépenses correspondant à l'installation des péages puisque les sections resteraient gratuites, ce qui explique que son investissement initial soit moindre sur notre graphique. **Au total, sur la période 2021-2076, la Société Concessionnaire d'Autoroute perçoit en cumulé 1.3 milliards € de plus que ce qu'aurait coûté le financement par un emprunt de l'Etat, ce qui représente 730 millions € en valeur 2015 pour l'Etat**. Notons que le financement des dépenses liées à la part concessionnaire correspond à 60 millions € supplémentaires par an pendant 3 ans, ou bien à retarder de 3 ans la mise en œuvre de la section Toul-Dieulouard (qui comme le montrent les projections de trafic à l'horizon 2030 n'est pas la plus urgente). Ainsi, avec ces hypothèses de trafic et de financement, l'Etat assumerait une perte de 730 millions € par son refus d'investir 3x 60 millions € soit 180 millions € à la place d'un concessionnaire privé.

L'équilibre financier de cette section étant très aléatoire puisque il s'agit de proposer une alternative payante, à peine plus courte, à une section gratuite qui n'est pour l'instant pas saturée. Si les prévisions de croissance du trafic se réalisent et que la section gratuite atteint un état de saturation, le report de trafic sur l'autoroute payante pourrait effectivement se produire. Cependant les expériences récentes des nouvelles concessions autoroutières (en particulier Aliénor) tendent à montrer que les prévisions de trafic ne se réalisent pas toujours et peuvent remettre en cause le modèle économique de la concession.



Ce scénario de « concession réduite » empêche en outre l'amplification de l'affectation budgétaire aux travaux routiers prioritaires. En effet, en consacrant pendant les premières années son effort budgétaire au versement de la subvention d'équilibre de la concession, l'Etat retarde ainsi l'aménagement de la section au nord de Thionville qui subit pourtant les perturbations les plus importantes. Les travaux sur les sections non concédées, programmés sur une longue période, ne permettent pas d'éviter la saturation du Sillon Lorrain.

Le scénario « concession partielle »

Dans ce second scénario, **la section Toul-Dieulouard et la liaison A30-A31 nord jusqu'à la frontière luxembourgeoise seraient mises à péage**. Les autres sections seraient gratuites. Le coût de ce scénario, comprenant la mise en œuvre des systèmes de péage est estimé à 1 345 millions €. Le montant de la subvention d'équilibre correspondante est compris entre 390 et 590 millions € selon les hypothèses retenues. La mise en service des sections concédées aurait lieu 4 à 5 ans après la déclaration d'utilité publique. **Pour les sections non concédées, il faudrait 11 ans pour achever les travaux**.

Si on retient également un taux d'actualisation de 7.5 %, une durée de concession de 55 ans et une valeur moyenne de la contribution publique à 490 millions €, on obtient une différence de 4.65 milliards € entre le cash-flow perçu par le concessionnaire et ce qu'aurait coûté le financement par un emprunt étatique (annuités de 52 millions € pendant 15 ans), ce qui représente **2.5 milliards € en valeur 2015 pour l'Etat**.

Ces 2.5 milliards d'euros ne correspondent toutefois pas à la perte subie par la population française dans son ensemble. **En effet les péages sont également acquittés par les véhicules étrangers** qui n'auraient pas participé au financement des infrastructures utilisées en cas de maîtrise d'ouvrage étatique. Plus le pourcentage de véhicules en transit est important, plus la mise en place d'un péage est économiquement justifiée. Ainsi, mettre à péage la section au nord de Thionville peut permettre de faire participer les usagers étrangers (une étude détaillée de la composition du trafic serait toutefois nécessaire pour apprécier cette contribution). Par contre, **faire construire en concession le barreau Toul-Dieulouard pour lequel la grande majorité du trafic est local présente très peu de sens**.

Par rapport à un montage public, le montage concessif permet certes une **accélération des mises en service mais cela au prix d'un surcoût énorme payé par les usagers**. Il révèle également le **choix contestable de faire payer les usagers** locaux notamment dans les déplacements quotidiens domicile/travail lors de leurs migrations alternantes transfrontalières **alors même que le trafic**



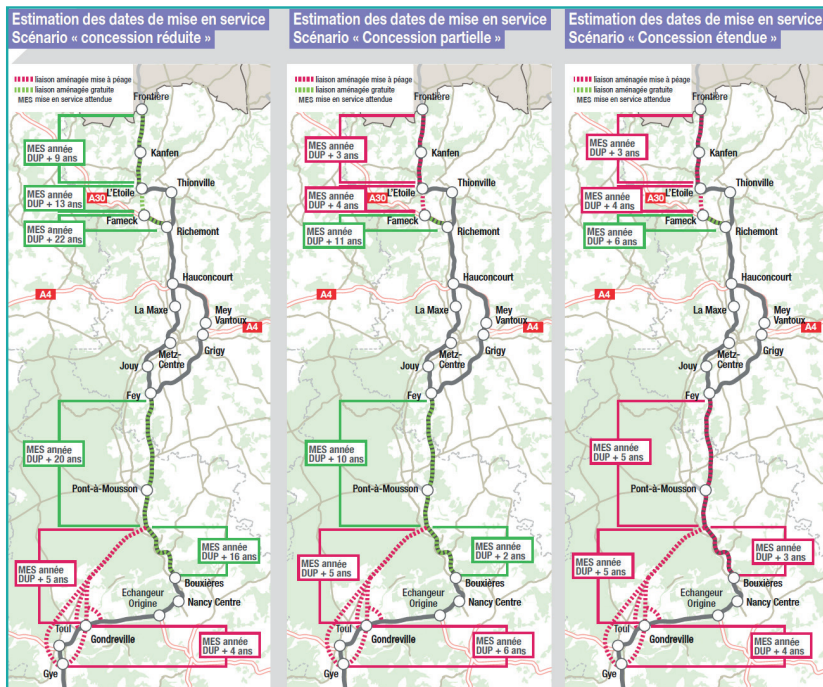
PL résultant du report des autoroutes allemandes et belges en raison de la taxe poids lourds et du prix du gazoil sur les routes alsaciennes et lorraines est une des causes de la congestion.

Le scénario « concession étendue »

Dans le scénario « concession étendue », les sections Toul-Dieulouard, Bouxières-Fey et liaison A30-A31 nord jusqu'à la frontière luxembourgeoise sont mises à péage. Le coût de ce scénario est estimé à 1 425 millions €, incluant le coût des systèmes de péage avec un montant de contribution publique compris entre 180 et 400 millions €. Avec ce scénario qui nécessite une intervention minimale de l'Etat, toutes les sections seraient disponibles 6 ans après la déclaration d'utilité publique.

En conservant des hypothèses similaires, ce scénario induit un surcoût de 8 milliards € par rapport à un financement par un emprunt étatique, ce qui représente 4,4 milliards € en valeur 2015 pour l'Etat.

Ce scénario de « concession étendue » permettrait de disposer des infrastructures avant même que le réseau existant soit saturé, ce qui présente assez peu d'intérêt.



Dates de mise en service des sections selon les 3 scénarii. Source : CNDP

Un scénario alternatif doit être élaboré avec un financement public de l'A31bis

Si le dossier du maître d'ouvrage est très complet concernant les prévisions de congestion de l'A31 et les durées de réalisation du projet en fonction des différents scénarii, il ne donne que peu de détails relatifs aux modèles économiques des concessions qu'il propose de mettre en place. De même, si la présentation de trois scénarii est une très bonne idée, on ne peut que regretter qu'un quatrième scénario reposant sur un financement complet du projet par l'Etat n'ait pas été étudié.

Le dossier du maître d'ouvrage ne précise pas non plus combien d'agents de la DIR Est seront concernés par la mise en concession d'une partie du réseau qu'ils gèrent actuellement ainsi que les possibilités de reclassement au sein des services de l'Etat ou des collectivités.

De fait, la totalité du dossier du maître d'ouvrage semble tendu vers un seul but, présenter le scénario « concession partielle » comme le plus à même de répondre aux objectifs de décongestion du Sillon Lorrain. Le scénario de concession étendue est présenté comme « nécessitant une contribution financière plus élevée » pour l'utilisateur tandis que la concession réduite « ne permet pas d'éviter la saturation totale de l'infrastructure ni ses conséquences économiques négatives pour la Lorraine ». Les deux scénarii extrêmes semblent avoir été construits pour mettre en évidence, par leurs faiblesses respectives, l'intérêt de recourir au scénario médian. La dernière phrase du dossier invitant « le débat public à éclairer le maître d'ouvrage sur l'option financière à retenir, conciliant soutenabilité budgétaire, sociale et délais de réponse aux enjeux identifiés » relève de la plaisanterie puisqu'un seul des trois scénarii est présenté comme acceptable dans le dossier du maître d'ouvrage.

Pourtant, si les conclusions du dossier du maître d'ouvrage semblent solides, elles se basent sur des hypothèses qui elles, sont

Toutefois, on peut noter qu'à l'inverse du scénario concession réduite, le scénario concession étendue présente un modèle économique très robuste puisqu'il reprend des sections existantes avec un trafic bien établi et les rend payantes. S'il existe bien des itinéraires alternatifs gratuits, on peut penser que les usagers continueront à emprunter l'A31bis qui est la seule autoroute à effectuer la liaison nord-sud dans le Sillon Lorrain. Le maître d'ouvrage n'anticipe d'ailleurs que très faiblement les effets de report de trafic vers les routes gratuites. Les usagers n'auraient d'autres choix que de devenir « captifs » de l'autoroute payante, ce qui peut laisser supposer que l'entretien et les niveaux d'exploitation des routes gratuites alternatives régresseraient dès la mise en service de l'A31bis.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

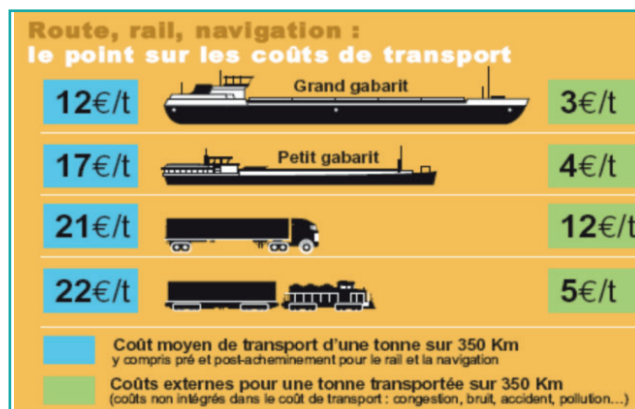
discutables. On considère en effet que tous les travaux listés sont d'égle urgence et que les **60 millions €/an** représentent l'investissement maximal de la puissance publique (Etat et collectivités locales réunis). Sous ces hypothèses, effectivement, **seul le scénario de concession partielle permet de répondre à temps aux objectifs de désengorgement malgré son surcoût de 2.5 milliards € en valeur 2015 pour l'Etat.**

Par contre, **on peut considérer que l'Etat**, qui a listé l'A31bis parmi les premières priorités du rapport Mobilité 21, **peut engager des montants plus importants pour l'A31bis et que le barreau Toul-Dieulouard** qui contourne une section non saturée (ni aujourd'hui, ni à l'horizon 2030 au contraire du reste de l'A31bis) **n'est pas forcément une priorité absolue.** Dans cette configuration, **le projet ne porterait plus que sur 820 millions €** et pourrait ainsi être financé par la puissance publique sur **11 ans à raison de 75 millions €/an.** On obtiendrait ainsi une **réalisation du projet avant saturation complète** de l'ensemble routier existant, et ce **pour un coût très inférieur** au scénario de concession partielle.

Il ne s'agit ici que de l'ébauche d'un montage financier public. Les éléments du dossier du maître d'œuvre (coût de l'aménagement des différentes sections, durée de concession, trafics prévisionnels, taux d'actualisation, subvention d'équilibre) sont très insuffisants pour réaliser une programmation financière précise mais l'analyse que nous venons de mener suggère que ce montage public pourrait être la source d'importantes économies pour la collectivité.



Consommation pétrole/1 tonne transportée



Coût moyen du transport et coût externe sur 350 km

Conclusion

Au-delà du choix de financement, le choix de la concession est éminemment politique : **doit-on concevoir la route comme un service public**, particulièrement dans le cas où elle est utilisée pour un transit quotidien domicile/travail, **ou bien comme un service rendu par l'Etat et les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes aux usagers en échange d'une redevance ?**

L'alternative d'un financement public mérite une analyse financière encore plus approfondie et eu égard aux enjeux pour les lorrains sur les 55 ans à venir, **la CGT sollicite du maître d'ouvrage la proposition d'un quatrième scénario avec un financement d'Etat.**

En outre, nous affirmons **qu'il faut stopper la généralisation des montages concessifs** au réseau routier national non concédé, car ceux-ci ne garantissent plus l'accessibilité des usagers aux routes gratuites.