

Message à l'attention de M. le Président de la CPDP et des membres de la Commission Particulière.

Monsieur le Président,

Vous trouverez ci-joint une estimation « en première approche » des conditions de financement du projet de contournement routier de Nice dans sa solution 1 « tracé neuf court à l'Ouest et court à l'Est » soit 25 km de tracé neuf pour un coût TTC de 2 milliards d'euros et un trafic prévisionnel de 40 000 à 47 000 UVP selon la section soit une recette totale de péage de 38 millions d'euros TTC et de 30 millions d'euros HT (somme conservée par le concessionnaire) pour l'année 2020 (exprimée en prix valeur 2005). **Note :** *les recettes de péage poids lourds représenteront environ 30% des recettes totales de péage sur la base des trafics PL prévus par le CETE et du « coefficient multiplicateur » actuel entre péage PL et péage VL (2,88).*

Cette simulation s'appuie sur les hypothèses de trafic et de coût du projet présentée dans le dossier du maître d'ouvrage ainsi que sur l'hypothèse d'une équivalence du péage entre l'actuelle A8 et le futur ouvrage de contournement afin que ce dernier joue pleinement son rôle de délestage de l'autoroute A8. La durée de concession retenue est de 70 ans par analogie avec l'A86. Plusieurs hypothèses de taux d'intérêt, de marge bénéficiaire du concessionnaire et de taux de progression des recettes de page ont été estimées.

Les hypothèses retenues n'ont cependant pas pu être vérifiées auprès de spécialistes du financement des grands projets. Elles doivent donc être considérées comme un document de travail destiné à alimenter en première approche les réflexions sur le financement de l'ouvrage.

Le résultat des calculs souligne que dans tous les cas, la puissance publique (Etat et collectivités locales) devront verser une somme totale actualisée de 800 millions d'euros (prix valeur 2005)

- Soit sous la forme d'un fonds de concours (versés au moment des travaux) dans les hypothèses où la concession est structurellement déficitaire (somme actualisée sur 70 ans des charges supérieure à la somme actualisée des recettes)
- Soit sous la forme d'une subventions d'équilibre destinées à « éponger » le déficit de la concession lors de ses 32 premières années dans la (seule) hypothèse où la concession est légèrement bénéficiaire (somme actualisée sur 70 ans des charges légèrement inférieure à celle des recettes) – le concessionnaire remboursant alors les sommes perçues au cours des 37 dernières années de la concession.

Au regard de l'ampleur des sommes potentiellement mobilisées par la puissance publique, le risque est que le projet de contournement ne vienne concurrencer la mobilisation des capacités financières pour d'autres projets structurants tels que la LGV PACA, les transports collectifs en site propre urbains ou le programme départemental de résorption des points noirs routiers.

Si le projet devait être financé par la concession avec une moindre participation des collectivités locales, la solution serait d'augmenter le péage sur l'ouvrage de contournement dans des proportions substantielles, ce qui impliquerait de l'augmenter également sur l'A8 actuelle pour éviter une concurrence tarifaire entre les deux ouvrages. Cela pose la question de l'acceptabilité politique et sociale d'une telle mesure.

Enfin, que se passera-t-il une fois la concession de l'A8 arrivée à l'échéance (31 décembre 2026) ? Si l'A8 actuelle devenait gratuite car retombée dans le domaine public, cela aurait des conséquences désastreuses sur la fréquentation de l'autoroute de contournement ... et donc sur son équilibre financier.

Je souhaite que cette note puisse être jointe aux documents et présentations prévues pour la réunion de ce soir sur le financement du projet de contournement, afin d'éclairer le débat et les choix collectifs à faire sur ce grand projet structurant. Je ne pourrais malheureusement pas me rendre à cette réunion, étant retenu à Toulon par des obligations professionnelles cet après-midi et demain matin.

En vous priant d'agréer, M. le Président, l'expression de mes considérations distinguées

Gabriel JOURDAN