

ESTIMATION SUR LE FINANCEMENT DU PROJET DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE

PREMIER APPROCHE – VERSION PROVISOIRE

Par Gabriel JOURDAN, docteur en géographie

Avertissement

Cette note fait suite à une question écrite posée lors de la séance du débat public de Cannes sur les conditions de financement du futur ouvrage et notamment le montant éventuel des subventions publiques qui devraient être versées au concessionnaire.

N'ayant malheureusement pas eu de réponse chiffrée de la part du maître d'ouvrages, cette note constitue une première approche sur les conditions de financement de l'ouvrage basée sur des hypothèses qui n'ont malheureusement pas pu être vérifiées ou validées auprès d'organismes spécialisés dans le financement de projets à long terme.

Cette note doit être considérée comme un document de travail provisoire, destinée à alimenter la séance du débat public sur le financement du projet de contournement autoroutier de Nice prévue le lundi 6 février 2006.

Si nous parvenons ultérieurement à obtenir des éléments plus précis qui viendraient infirmer ou confirmer les hypothèses choisies, une nouvelle version de cette note sera présentée.

SOMMAIRE

A) Objectif de la démarche : estimer les conditions de la rentabilité financière du futur ouvrage de contournement de Nice et en déduire le montant éventuel des subventions publiques qui seront versées au concessionnaire	2
B) Hypothèses fondatrices du raisonnement	3
1 – Environnement économique général et taux d'actualisation retenu	3
2 – Durée de la concession	3
3 – Charges financière supportées par le concessionnaire	3
4 – Produits financiers du concessionnaire et hypothèse sur les recettes de péage	3
5 – Bénéfices du concessionnaire et taux d'intérêt global applicable au capital investit dans le projet	4
6 – Hypothèse sur le taux d'intérêt global applicable au capital investit dans le projet et annuité fixe d'emprunt correspondante	5
C) Incertitudes sur les hypothèses qui pourraient changer la donne	6
1 – Facteurs d'incertitude qui pourraient induire des charges supplémentaires	6
2 – Facteurs d'incertitude qui pourraient induire une hausse des recettes ou une baisse des charges	6
D) Calcul du montant actualise de la subvention publique qui serait versée au concessionnaire	7
1 – Méthode de calcul	7
2 – Montant prévisionnel de la subvention publique à verser au concessionnaire selon les hypothèses de taux d'intérêt global et de progression des recettes de péage (exprimée en prix valeur 2005)	7
E) Conclusions	9

A) OBJECTIF DE LA DEMARCHE : ESTIMER LES CONDITIONS DE LA RENTABILITE FINANCIERE DU FUTUR OUVRAGE DE CONTOURNEMENT DE NICE ET EN DEDUIRE LE MONTANT EVENTUEL DES SUBVENTIONS PUBLIQUES QUI SERONT VERSEES AU CONCESSIONNAIRE

L'ouvrage de contournement routier de Nice sera concédé à un opérateur privé (société d'autoroute). Le concessionnaire empruntera les sommes nécessaires à la construction de l'ouvrage, organisera sa construction, puis l'exploitera durant un certain nombre d'années le temps de « rentrer dans ses frais » et de réaliser un bénéfice.

Si la somme actualisée des recettes de péage perçues durant toute la concession est insuffisante pour couvrir la somme actualisée des annuités d'emprunts et des frais de fonctionnement de la future autoroute, la puissance publique (Etat et Collectivités Locales) devront verser une subvention d'équilibre au futur concessionnaire.

Les calculs qui vont être présentés s'inscrivent dans une logique de calcul de rentabilité financière (on se place dans la « peau » du futur concessionnaire en essayant d'estimer ses charges financières (entretien et fonctionnement de l'ouvrage, paiement des annuités d'emprunts), ses recettes financières (péages et subventions publiques éventuelles) et sa marge bénéficiaire.

Ces calculs de rentabilité financière diffèrent des calculs de rentabilité socio-économiques présentés dans le dossier du maître d'ouvrage et les études mises à la disposition du public. En effet, le calcul de rentabilité socio-économique intègre une estimation des gais « non monétaires » induits par le futur ouvrage (exemple : temps gagné par les usagers). Par ailleurs, il est calqué sur un taux d'actualisation de 8% bien supérieur au taux moyen d'inflation constaté au cours des 10 dernières années (mais aussi aux « bornes supérieures » posées par le traité de Maastricht à savoir 3% / an).

Les calculs ne porteront que sur la solution 1 proposée au débat public (solution de contournement « courte à l'Ouest » et « courte à l'Est »).

En effet, par rapport à la solution 2 du débat public (solution longue à l'Ouest, courte à l'Est), le coût de construction de la solution 1 est moins élevé (2 milliards d'euros TTC , contre 2,4 milliards d'euros TTC) et le trafic prévisionnels est plus élevé (40 000 unités véhicule particuliers contre 30 000).

B) HYPOTHESES FONDATRICES DU RAISONNEMENT

1 – Environnement économique général et taux d'actualisation retenu

Nous supposons que le taux d'inflation à long terme est de 3% / an (borne supérieure permise par le traité de Maastrich).

Cela veut dire que toutes choses égales par ailleurs, l'ensemble des recettes et des charges (à l'exception de l'annuité d'emprunt que nous supposons fixe) progresse à un rythme de 3% / an.

De ce fait, pour nous ramener à un prix 2005, il faut appliquer un taux d'actualisation de 3% / an.

Par exemple : 100 euros prix valeur 2006 = $100 / (1,03) = 97$ euros prix valeur 2005.

Par exemple : 100 euros prix valeur 2005 = $100 \times 1,03 = 103$ euros prix valeur 2006.

2 – Durée de la concession

Le futur ouvrage de contournement routier de Nice sera concédé à une société spécialisée pour une durée de 70 ans. Cette durée correspond à celle de la concession de l'autoroute A86 (ouvrage autoroutier souterrain dans la banlieue Ouest de Paris dont le coût de construction est estimé à 1,7 milliards d'euros)

3 – Charges financière supportées par le concessionnaire

Le concessionnaire prend à sa charge l'ensemble des coûts de construction, d'entretien et de fonctionnement de l'ouvrage.

La construction de l'ouvrage étant financée par l'emprunt, le concessionnaire doit rembourser chaque année une annuité d'emprunt.

Nous supposons que le concessionnaire fait un emprunt sur une durée de 70 ans à taux fixe et avec une annuité fixe.

Cet emprunt porte sur le montant hors taxe de l'ouvrage (en effet, en tant qu'entreprise privée, le concessionnaire récupère la TVA sur ses investissements). Pour la solution 1, ce montant hors taxes s'élève à 1 672 000 000 euros (sur la base d'une TVA à 19,6%).

Les coûts d'entretien et de fonctionnement sont estimés sur la base des coûts constatés sur le réseau ESCOTA dans les Alpes-Maritimes en 2002, soit 590 000 euros HT / km¹. Ce coût inclut les investissements réalisés sur les sections déjà en service (grosses réparations, élargissements, etc.)

Nous supposons que les frais d'entretien et de fonctionnement progressent comme l'inflation prévisionnelle de long terme, soit de 3% / an.

4 – Produits financiers du concessionnaire et hypothèse sur les recettes de péage

Le concessionnaire conserve le montant des recettes de péage, déduction faite des taxes perçues par l'Etat sur le montant de ces recettes (TVA, taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale). Sur le réseau ESCOTA dans les Alpes-Maritimes, ces taxes s'élevaient à 26% des recettes TTC pour l'année 2002².

Il bénéficie le cas échéant de subventions publiques d'équilibre si les recettes de péage sont insuffisantes.

Le montant du péage sur le contournement routier de Nice est supposé inférieur ou égal au montant du péage sur l'actuelle autoroute A8. En effet, le but de l'ouvrage est de délester l'autoroute A8 actuelle. On peut donc

¹ Données fournies par ESCOTA dans le cadre de l'étude d'actualisation du compte déplacements de l'agglomération azuréenne en 2002.

² ADAM / G. Jourdan, Le compte déplacements de l'agglomération azuréenne, actualisation 2002, février 2004, p. 38

supposer que si le différentiel de péage est trop fort entre l'autoroute de contournement et l'A8 actuelle, l'essentiel des usagers choisira de rester sur l'A8 actuelle, même au prix d'une perte de temps ou de confort de conduite.

En 2005, le péage acquitté par un véhicule léger entre Sophia-Antipolis et Saint Isidore (branche Ouest du Contournement) est de 1,6 euros TTC. Le péage acquitté par un véhicule léger entre Saint-Isidore et Nice Est (branche Est du Contournement) est de 0,9 euros TTC³.

Le coefficient multiplicateur entre le niveau de péage pour un véhicule léger et le niveau de péage pour un poids lourds est de 2,88 (source : rapport d'activité du groupe ASF). Un camion paye alors 4,6 euros entre Sophia et St Isidore (branche Ouest) et 2,6 euros entre St Isidore et Nice Est (branche Est).

Le trafic prévisionnel journalier en 2020 sur le futur autoroute (solution 1) est de :

- 40 000 Unité Voiture Particulière (UVP) pour la branche Ouest⁴ dont 3 450 poids lourds⁵, ce qui permet d'estimer le trafic des véhicules légers à 29 650 véhicules / jour (un véhicule léger = 1 UVP et un poids lourds = 3 UVP).
- 47 000 UVP pour la branche Est⁶ dont 5 210 poids lourds⁷, ce qui permet d'estimer le trafic des véhicules légers à 31 369 véhicules / jour.

On peut alors estimer que les recettes de péage pour l'année 2020 (exprimée en prix valeur 2005) s'élèveront à 38 129 000 euros TTC, soit une recette conservée par le concessionnaire de 30 261 000 euros.

Deux hypothèses de progression des recettes de péage seront étudiées :

- Hypothèse P1 : + 3% / an (soit une progression du tarif de péage égale à celle l'inflation prévisionnelle de long terme et un trafic routier stable sur le futur contournement).
- Hypothèse P2 : + 4% / an (soit une progression des tarifs de péage égale à celle de l'inflation prévisionnelle et une progression de trafic routier sur le contournement égale à 1% / an sur une période de 70 ans).

Remarque : Nous n'avons par retenu une hypothèse plus forte de progression du trafic routier car il nous semble peu probable que les taux de croissance du trafic observés au cours des 10 dernières années sur l'A8 (entre 3 et 4% / an) puisse se prolonger durablement au regard de la saturation croissante de l'infrastructure, de la volonté de développer les transports publics et de la croissance des coûts du carburant.

Pour mémoire :

- + 3% de croissance du trafic par an pendant 70 ans = un trafic multiplié par 8.
- + 1% de croissance du trafic par an pendant 70 ans = un trafic multiplié par 2.

5 – Bénéfices du concessionnaire et taux d'intérêt global applicable au capital investi dans le projet

Nous supposons que le contrat de concession permet au concessionnaire de bénéficier d'une marge de rémunération du capital investi dans le projet.

Cette marge est assimilable à un taux d'intérêt qui vient s'ajouter à celui des emprunts contractés par le concessionnaire.

Par exemple, si le concessionnaire emprunte le montant du projet au taux de 3,6% / an et bénéficie contractuellement d'une marge de 2% / an sur le capital investi, le taux d'intérêt global du capital investi dans le projet (taux d'intérêt versé au banquier et marge du concessionnaire) s'élève à 5,672% ($1,036 \times 1,02 - 1$).

C'est ce taux d'intérêt global (incluant le remboursement de l'emprunt et la rémunération du concessionnaire) qui servira de base au calcul de l'annuité de remboursement.

³ Source : Site Internet mappy.fr (calculs d'itinéraires et de leurs coûts).

⁴ Source : dossier du maître d'ouvrages, p. 73

⁵ Source : DDE 06 / CETE Méditerranée, Contournement routier de Nice, étude interurbaine, économie, étude de trafic et évaluation économique, octobre 2005, p. 12 (étude disponible sur le site Internet du débat public).

⁶ Source : dossier du maître d'ouvrages, p. 73

⁷ Source : DDE 06 / CETE Méditerranée, Contournement routier de Nice, étude interurbaine, économie, étude de trafic et évaluation économique, octobre 2005, p. 12 (étude disponible sur le site Internet du débat public).

6 – Hypothèse sur le taux d'intérêt global applicable au capital investi dans le projet et annuité fixe d'emprunt correspondante

Trois hypothèses de taux d'intérêt global ont été étudiées :

- H1 : Un taux d'intérêt global à 3,6%, ce qui correspond à la moyenne des taux d'intérêt de long terme actuels. Cela suppose que le concessionnaire ne fait pas de marge bénéficiaire (hypothèse d'un concessionnaire « public » de type société d'économie mixte qui n'a pas d'objectif de profit).
- H2 : Un taux d'intérêt global de 5,4%, ce qui correspond à l'hypothèse d'un taux d'intérêt bancaire ou obligataire de long terme à 3,6% auquel s'ajoute une marge bénéficiaire du concessionnaire de 1,7%. Ce taux correspond également au taux moyen d'intérêt payé par le groupe autoroutier ASF sur sa dette pour l'année 2004 hors marge bénéficiaire du concessionnaire (en effet, le groupe ASF a encore de nombreux prêts « anciens », contractés à une époque où les taux d'intérêts étaient plus élevés).
- H3 : Un taux d'intérêt global de 6%, ce qui correspond à l'hypothèse d'un taux d'intérêt bancaire ou obligataire de long terme à 3,6% auquel s'ajoute une marge bénéficiaire du concessionnaire de 2,3% ce qui correspond au taux de croissance économique annuel prévu sur le long terme dans les analyse socio-économique du projet par le CETE Méditerranée⁸.

	Montant de l'annuité fixe sur la base d'une somme empruntée de 1 672 000 000 euros sur 70 ans
H1 : Taux d'intérêt global de 3,6%	65 729 000
H2 : Taux d'intérêt global de 5,4%	92 635 000
H3 : Taux d'intérêt global de 6%	102 062 000

⁸ On peut estimer qu'une entreprise investissant à très long terme cherchera à caler ses bénéfices prévisionnels sur le taux moyen de la croissance économique du territoire où elle intervient.

C) INCERTITUDES SUR LES HYPOTHESES QUI POURRAIENT CHANGER LA DONNEE

1 – Facteurs d’incertitude qui pourraient induire des charges supplémentaires

- a) L’exercice ne prend pas en compte la question des pertes de recettes subies par ESCOTA, concessionnaire de l’autoroute A8 actuelle, au-delà de 2020 en raison du report de trafic vers l’autoroute de contournement.
- b) L’exercice a été conduit sur la base d’un maintien du péage sur l’autoroute A8 actuelle pendant toute la durée de concession du contournement routier de Nice. Si l’autoroute A8 devenait gratuite à l’expiration de la concession d’ESCOTA (31 décembre 2026), cela pourrait induire une forte baisse du trafic sur l’autoroute de contournement et par là même des recettes du concessionnaire.
- c) Les charges d’entretien et de fonctionnement de l’autoroute de contournement ont été estimées sur la base des charges d’entretien et de fonctionnement supportées par ESCOTA dans les Alpes-Maritimes. Comme l’autoroute de contournement sera presque entièrement en tunnel, il est fort probable que ses charges d’entretien et de fonctionnement seront supérieures à celles de l’autoroute A8 actuelle notamment en raison des exigences de sécurité et de la nécessité de disposer d’usines de ventilation.
- d) Le taux d’intérêt de long terme est actuellement faible et il n’est pas certain que ce dernier reste à un niveau aussi bas à moyen et long terme.

2 – Facteurs d’incertitude qui pourraient induire une hausse des recettes ou une baisse des charges

- a) Nous avons volontairement retenus une hypothèse de progression du trafic routier sur l’autoroute de contournement nulle ou faible (1% / an) en tablant sur la montée des contraintes énergétiques et du coût des carburants.
Si le taux de croissance de trafic routier s’avérait plus fort, l’équilibre de la concession en serait amélioré.
- b) Si le taux d’inflation de long terme est supérieur à 3% / an, cela viendra également améliorer l’équilibre financier de la concession. En effet, nous supposons que l’annuité d’emprunt est fixe mais que les tarifs de péage sont indexés sur l’inflation.

D) CALCUL DU MONTANT ACTUALISE DE LA SUBVENTION PUBLIQUE QUI SERAIT VERSEE AU CONCESSIONNAIRE

1 – Méthode de calcul

En 2020, le concessionnaire encaissera 30 261 000 euros de recettes de péage (prix valeur 2005).

Dans l'hypothèse H1, il devra verser une annuité de remboursement d'emprunt de 65 729 000 euros et assumer les charges d'entretien estimées à 14 750 000 euros.

Au total, ses charges s'élèveront à 80 479 000 euros.

En 2021, dans l'hypothèse P2, la recette de péage aura progressée de 4% par rapport à 2020. Il encaissera donc 31 471 000 euros de recettes. Pour se ramener en prix valeur 2005, il faut actualiser cette somme par rapport au taux d'inflation (3%). Les recettes s'élèvent donc à $31\,471\,000 / (1,03) = 30\,556\,000$ euros prix valeur 2005.

Il versera une annuité de remboursement d'emprunt de 65 729 000 euros et assumer les charges d'entretien qui ont progressé de 3% par rapport à 2020, soit un montant de 15 192 000 euros.

Au total, ses charges d'élèveront à 80 921 000 euros. Pour se ramener en prix valeur 2005, il faut actualiser cette somme par rapport au taux d'inflation (3%). Les charges s'élèvent donc à $80\,921\,000 / (1,03) = 78\,564\,000$ euros prix valeur 2005.

... ainsi de suite pour les 70 annuités de la concessions.

On fait ensuite la somme des charges (exprimées en prix valeur 2005) et les recettes (exprimées en prix valeur 2005) pour chaque année de la concession. Si on constate un déficit, le solde est pris en charge par la puissance publique.

2 – Montant prévisionnel de la subvention publique à verser au concessionnaire selon les hypothèses de taux d'intérêt global et de progression des recettes de péage (exprimée en prix valeur 2005).

Hypothèse sur l'évolution des recettes de péage →	P1 : recettes + 3% / an (progression du tarif égal à l'inflation prévisionnelle de long terme et trafic stable)	P2 : recettes + 4% (progression du tarif égal à l'inflation prévisionnelle de long terme et progression du trafic routier de 1% par an)
Hypothèse sur le taux global d'intérêt ↓		
H1 : Taux d'intérêt global de 3,6% (le concessionnaire emprunte sur la base des taux de long terme actuel et ne fait pas de bénéfice)	Somme actualisée des charges et des recettes sur 70 ans (prix valeur 2005) = - 885 917 000 euros	Somme actualisée des charges et des recettes sur 70 ans (prix valeur 2005) = + 8 758 000 euros
H2 : Taux d'intérêt global de 5,4% (le concessionnaire emprunte sur la base des taux de long terme actuel et fait un bénéfice de 1,7%)	Somme actualisée des charges et des recettes sur 70 ans (prix valeur 2005) = - 1 693 020 000 euros	Somme actualisée des charges et des recettes sur 70 ans (prix valeur 2005) = - 798 344 000 euros
H3 : Taux d'intérêt global de 6% (le concessionnaire emprunte sur la base des taux de long terme actuel et fait un bénéfice de 2,3%)	Somme actualisée des charges et des recettes sur 70 ans (prix valeur 2005) = - 1 975 803 000 euros	Somme actualisée des charges et des recettes sur 70 ans (prix valeur 2005) = - 1 081 127 000 euros

Parmi les 6 scénarios étudiés, le seul où la somme actualisée des charges et des recettes est (faiblement) positive est celui où le concessionnaire emprunte à 3,6% par an (taux de long terme actuel) sans faire de bénéfices et où les recettes de péage progressent de 4% / an.

Mais même dans cette hypothèse, l'équilibre économique de la concession paraît difficilement viable sans subventions publiques.

Plus précisément, le concessionnaire enregistrera un déficit d'exploitation (charges supérieures aux recettes) durant les 32 premières années de la concession, puis un bénéfice les 37 années suivantes, la somme actualisée des charges et des recettes sur 70 ans permettant de dégager un bénéfice de 8,8 millions d'euros (prix valeur 2005).

Mais il est peu probable qu'une société acceptera d'être en déficit durant 32 années. On peut donc supposer que le concessionnaire demandera à la puissance publique de compenser le déficit constaté durant les 32 premières années, puis s'engagera à reverser tout ou partie de ses bénéfices d'exploitation les 37 dernières années.

- Dans ce cas, la collectivité versera une somme actualisée de 723 065 000 euros HT (prix valeur 2005) répartie sur les 32 premières années de la concession. Les subventions versées au concessionnaire sont soumises à TVA au taux de 19,6%. Le montant total versé par la collectivité au cours des 32 premières années s'élèvera donc à 864 786 000 euros TTC.
- La collectivité bénéficierait ensuite d'un reversement de bénéfice de la part du concessionnaire égal à 740 582 000 euros (prix valeur 2005) sur les 37 dernières années de la concession.
- **Au final, la collectivité aura versé un montant total de 124 024 000 euros (prix valeur 2005).**

b) Dans les 5 autres hypothèses étudiées, la concession est structurellement déficitaire.

La somme actualisée des charges et des recettes varie entre – 798,344 millions d'euros HT (prix valeur 2005) et – 1,976 milliards d'euros HT (prix valeur 2005) selon les hypothèses étudiées.

Dans deux des 5 hypothèses, la somme actualisée des charges et des recettes laisse apparaître un déficit supérieur au prix de référence de l'ouvrage (hypothèse d'une progression des recettes de péage de 3% / an et d'un taux d'intérêt global sur le capital investi de 5,4% et de 6%).

Dans les trois autres hypothèses, la somme actualisée des charges et des recettes laisse apparaître un déficit compris entre 44,7% et 65,6% du montant total hors taxe de construction de l'ouvrage.

E) CONCLUSIONS

L'analyse n'a portée que sur la solution 1 (dite courte) présentée au débat public qui présente à priori les meilleures caractéristiques de rentabilité (coût de construction moins élevé et trafic prévisionnel plus fort que la solution 2 dite longue).

L'hypothèse retenue est que le prix du péage sur le futur ouvrage de contournement ne peut pas être supérieur au prix du péage pour un trajet équivalent sur l'autoroute A8 actuelle. Cette hypothèse est nécessaire pour que le nouvel ouvrage joue pleinement son rôle de délestage de l'autoroute A8 actuelle.

Nous avons alors raisonné en prix valeur 2005, c'est-à-dire à partir des valeurs de péage constatées en 2005 entre Sophia et St Isidore et entre St Isidore et Nice Est.

Dans cette hypothèse, il apparaît comme impossible d'équilibrer financièrement la concession sans une participation financière substantielle de la puissance publique.

a) Dans le cas limite où le concessionnaire emprunterait à un taux de 3,6% (valeur actuelle des taux d'intérêt de long terme), ne demanderait aucun taux de marge sur le capital investit, et bénéficierait d'une hausse de ses recettes de péage de 4% / an, la somme actualisée des charges et des recettes permettrait de dégager un bénéfice de 8,8 millions d'euros (prix valeur 2005).

Mais dans cette hypothèse, la concession serait déficitaire pendant les 32 premières années de son exploitation.

On peut donc supposer que le concessionnaire demanderait une subvention d'équilibre pour faire face à ce déficit, quitte à rétrocéder ensuite tout ou partie de ses bénéfices.

Comme toute subvention d'équilibre versée par la collectivité à un concessionnaire privé est soumise à TVA au taux de 19,6%, **le bilan final pour la collectivité aboutit à un versement total de 124 millions d'euros (prix valeur 2005) qui se décomposerait entre :**

- **Un versement au concessionnaire de 865 millions d'euros TTC (prix valeur 2005) répartis sur les 32 premières années de la concession** (soit un versement moyen de 27 millions d'euros TTC / an),
- **Puis une rétrocession des bénéfices de la part du concessionnaire pour un montant de 741 million d'euros (prix valeur 2005) répartis au cours des 37 dernières années de la concession** (soit une rétrocession moyenne de 20 millions d'euros / an).

b) Dans tous les autres cas étudiés, la concession est structurellement déficitaire.

Parmi les cas étudiés, la puissance publique devra au minimum participer à hauteur de 44,7% du coût total de l'ouvrage, soit un apport financier proche de 800 millions d'euros en prix valeur 2005 (cas où les recettes de péage augmentent de 4% / an, où le concessionnaire emprunte au taux de 3,6% / an et réalise en outre une marge de 1,7% sur le capital investit soit un taux d'intérêt global de 5,4%).

Si la puissance publique apportait cette somme sous la forme d'un « fond de concours » (subvention d'investissement versée au concessionnaire au moment des travaux), cela impliquerait qu'elle emprunte 800 millions d'euros, ce qui induirait une annuité fixe de 31,5 million d'euros / an durant 70 ans.

Pour mémoire, le coût de la ligne 1 du tramway de Nice et de la ligne de bus en site propre « Le Port – CADAM » sont estimés à 300 millions d'euros.

c) La principale variable d'ajustement envisageable pour que la rentabilité de la concession se présente sous un jour plus favorable est **d'augmenter le niveau du péage sur l'autoroute de contournement.**

Mais pour que l'autoroute de contournement reste attractive et joue pleinement son rôle de délestage de l'A8, il faudrait que le péage augmente dans les mêmes proportions sur l'autoroute A8 actuelle pour les trajets Sophia – Saint-Isidore et Saint-Isidore – Nice Est.

Se pose alors la question de l'acceptabilité sociale et politique de cette mesure.

d) Il faut par ailleurs souligner que le contrat de concession de l'autoroute A8 actuelle arrive à échéance au 31 décembre 2026 (Rapport d'activité du groupe ASF, p. 65).

Se posera alors le problème du **maintient ou non d'un péage sur l'actuelle A8**, sachant que si cette dernière devient gratuite, l'autoroute de contournement perdra une grande partie de son attractivité pour les usagers.

e) On peut enfin conclure sur le fait que le financement du projet de contournement routier de Nice impliquera un **fort engagement financier des collectivités locales (au minimum, 800 millions d'euros prix valeur 2005 à verser sous forme d'un fond de concours au moment des travaux, ou sous la forme d'une subvention d'équilibre durant les 32 premières années de la concession).**

Cet engagement financier entrera en concurrence directe avec la capacité de la puissance publique à financer d'autres projets structurants d'infrastructure de transport pour la conurbation azurienne à

savoir la ligne à grande vitesse ferroviaire PACA (dont la mise en service est également prévue à l'horizon 2020), le développement des réseaux de transports collectifs urbains en site propre et le programme départemental de résorption des points noirs routiers.