

## EXAMEN DES PROPOSITIONS ALTERNATIVES DE FINANCEMENT DE LA RCEA

Cette note détaille les éléments présentés lors de la réunion publique de Mâcon du 21 janvier 2011

<http://debatpublic-rcea.org/docs/reunion-20110121/analyse-sommaire.pdf>

Pour accélérer la réalisation de la RCEA, l'État propose le financement des travaux par le recours à la concession. Deux propositions alternatives basées sur la mobilisation de l'éco-redevance Poids Lourds ont été émises au cours du débat public par le député Gérard Voisin et par le Conseil général de la Saône-et-Loire.

Ces propositions sont basées sur le fait qu'en se privant des recettes de l'éco-redevance qu'il ne percevra plus sur la partie concédée, l'État perdrait une source de financement qui lui aurait permis de réaliser le projet dans de meilleures conditions. La proposition du Conseil général de Saône-et-Loire présente le mécanisme juridique et financier qui conduirait à la réalisation rapide de la mise à deux fois deux voies de la RCEA avec une participation complémentaire de 2M€ par an de sa part. Gérard Voisin prévoit, lui, la possibilité de transfert de domanialement aux départements, tout en laissant l'exploitation sous la responsabilité de l'État.

Le financement par l'éco-redevance peut, en première approche, apparaître séduisant car il permet des frais financiers moindres puisque la collectivité emprunte dans de meilleures conditions qu'un investisseur privé, qu'il ne nécessite pas la rémunération des fonds propres et des risques pris par ses actionnaires.

Cependant, un aménagement rapide de la mise à 2x2 voies de la RCEA nécessite un emprunt supplémentaire, qui conduira à accroître le niveau d'endettement public de notre pays et ce qui constitue une première difficulté importante.

En outre, l'analyse sommaire qui est développée dans la suite de cette note montre que les recettes dégagées ne seront pas suffisantes pour couvrir l'ensemble des besoins de financement : les coûts d'investissement et d'entretien sont sous-estimés du point de vue du maître d'ouvrage et les calculs ne sont présentés que sur l'un des départements, la Saône-et-Loire sans qu'il soit possible de les généraliser.

Les structures de financement proposées ne seraient pas viables sans des apports financiers complémentaires.

Ce résultat n'est pas surprenant : le montant de l'éco-redevance pour les poids lourds s'élève seulement à environ la moitié de celle du péage et les véhicules légers en sont exemptés : les recettes annuelles de l'éco-redevance sont donc de l'ordre du tiers de ce qu'apporte le péage et malgré les coûts qui lui sont propres, celle-ci s'avère plus réaliste. Une participation des usagers au financement par un péage allant au-delà de la seule éco-redevance est donc nécessaire.

Les valeurs présentées dans cette note constituent une première approche qui demandera à être précisée à partir de simulations de trafic et financières qu'il n'a pas été possible de réaliser dans le délai court des dernières semaines du débat public. Il serait toutefois très peu vraisemblable que les conclusions soient modifiées tant l'écart est grand avec une possibilité de financement réaliste de la RCEA par l'éco-redevance.

### LA PROPOSITION DU CONSEIL GÉNÉRAL SUPPOSE QUE LE PRODUIT DE L'ÉCO – TAXE SOIT AFFECTÉ À LA RCEA

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a été créée par le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004, afin qu'elle apporte la part de l'État dans le financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, fluviales, maritimes et routières.

La démarche du Grenelle de l'environnement lancée en 2007 a accru l'ambition en matière de réalisation de nouvelles liaisons ferroviaire à grande vitesse, d'aménagement de lignes pour le fret, de construction d'un canal à grand gabarit, de développement des grands ports maritimes, de soutien aux services d'autoroutes ferroviaires ou de la mer, enfin de relance des transports collectifs. En ce qui concerne la part de l'État dans ces projets, ce programme a vocation à reposer essentiellement sur l'AFITF, dont la mission se trouve ainsi encore renforcée.

Les différences recettes qui viennent alimenter le budget de l'AFITF que sont la redevance domaniale versée par les sociétés autoroutières (180 M€ en 2009), la taxe d'aménagement du territoire prélevée sur les concessionnaires d'autoroutes (528 M€ en 2009), la partie du produit des amendes du dispositif de contrôle et de sanction automatisés des infractions au code de la route (122 M€ en 2008, puis 115 M€ en 2009), ne sont en aucun cas affectées spécifiquement à tel ou tel aire géographique ou projet.

Il est prévu que le produit de la taxe poids lourds vienne alimenter le budget de l'AFITF : il n'est donc pas envisageable, à droit constant, que la recette de la taxe PL prélevée sur la RCEA soit affectée au seul bénéfice de la RCEA.

La question de l'intérêt ou non, sur le long terme, du choix de la concession reste cependant légitime, car il peut être considéré que ce choix prive l'État des recettes liées à la redevance poids lourds sur cet axe.

Les hypothèses prises par le conseil général, qui le conduisent à prévoir un retour à l'équilibre de l'opération sur 20 ans, sont néanmoins difficilement crédibles.

### LES COÛTS ET LES RECETTES SELON LE MODE DE FINANCEMENT

Dans les deux propositions alternatives, les raisonnements sont basés sur le fait qu'en ne concédant pas la RCEA et en percevant l'éco-redevance au lieu que ce soit le concessionnaire qui réalise l'investissement, l'entretienne et perçoive les péages, la collectivité fait un gain qui lui permet de financer les coûts de maintenance de la voie ainsi que de rembourser les annuités d'un emprunt qu'elle réalise sur une durée de 20 ou 30 ans selon la contre-proposition.

Cependant, les valeurs données pour ces différents scénarios diffèrent de celles connues du maître d'ouvrage.

Le tableau suivant présente les coûts et les flux financiers du point de vue de la collectivité selon que la RCEA est concédée ou qu'elle ne l'est pas. Ces flux sont estimés en valeur 2008 pour la date de mise en service avec comme hypothèse simplificatrice un niveau de trafic poids lourds moyen journalier de 2500 dans le cas d'une concession et de 3500 dans le cas hors concession. Cette dernière valeur n'est pas issue d'une modélisation et demandera à être vérifiée mais elle paraît crédible au vu des tests de sensibilité au péage réalisés. Ils évolueraient dans le temps selon un rythme proche de celui de l'inflation.

Les coûts de perception de l'éco-redevance sont estimés à 20% de son produit.

Montants en millions d'euros	Allier	Saône-et-Loire (hors Ciry-le-Noble/Chalon)	Ciry-le-Noble/Chalon
<b>En cas de concession :</b>			
Coût des travaux		910	200
Coût initial pour l'État		150	200
Coût de maintenance annuel pour l'État		0	3,25
Produit net de l'éco-redevance		0	4,5
Produit de la redevance domaniale et des taxes versées par le concessionnaire		5	0
<b>Dans le cas où la RCEA n'est pas concédée :</b>			
Coût des travaux (= coût initial pour l'État)	350	400	200
Coût de maintenance annuel	6,2	6,2	3,25
Produit net de l'éco-redevance	12	12	6
Produit de la redevance domaniale et des taxes versées par le concessionnaire	0	0	0

Dans le cas d'une mise en concession, l'État investit donc 350 M€ dans la phase de travaux. Par la suite, il perçoit l'éco-redevance sur la seule branche nord dont il doit assumer la maintenance et les redevances domaniales et taxes que verse le concessionnaire, la balance de l'ensemble amenant à une recette nette annuelle de l'ordre de 6,25 M€ par an.

S'il n'y a pas de mise en concession, l'investissement initial est de 950 M€. La collectivité doit assumer la maintenance de l'ensemble de l'itinéraire et l'État

perçoit l'éco-redevance, la balance amène à une recette nette estimée à 14,35 M€ par an.

Il apparaît donc clairement que cette recette ne pourrait pas financer le remboursement d'un emprunt d'un montant de 600 M€ : elle n'en couvrirait même pas les intérêts. La différence du point de vue des collectivités publiques entre les recettes en situation de concession et en situation hors concession sont très inférieures à ce qui est annoncé dans les propositions alternatives.

## ANALYSE DE LA PROPOSITION FAITE PAR LE DÉPARTEMENT DE LA SAÔNE-ET-LOIRE

### Proposition du Conseil général 71

### Réponse du maître d'ouvrage

#### Qu'est-ce que coûte cette mise à 2 X 2 voies ?

Le maître d'ouvrage prétend que cette mise aux normes autoroutières coûterait un milliard d'euros sans préciser la part respective des investissements réalisés en Saône-et-Loire et dans l'Allier.

Première question : quel est l'avantage de la mise aux normes autoroutières par rapport à une voie rapide dès lors que la vitesse y serait également limitée en grande partie à 110 km/h ?

Deuxième question : comment dès lors se justifient les différences de coûts entre les deux équipements ?

Le coût de la mise à deux fois deux voies hors concession est estimé par l'État à 950 M€ en valeur juillet 2008 dont 200 M€ pour la section de la branche nord entre Ciry-le-Noble et Chalon, 400 M€ pour le reste de la Saône-et-Loire et 350 M€ pour la partie située dans le département de l'Allier.



## Proposition du Conseil général 71

Sur la base des évaluations financières réalisées en 2007 et actualisées à 2012, la mise à 2X2 voies telle que présentée en 2007 par l'Etat à Moulins coûterait 805 M€ contre 1,2 M€ pour la mise aux normes autoroutières (actualisation à 2012 de l'évaluation 2008).

Pour les seules branches Nord et Sud la mise à 2 x2 voies coûterait environ 500M€ au terme des DUP de 1996 et 1997 mises à jour en 2007, contre environ 725 M€ (si l'on reprend la même répartition Allier/Saône-et-Loire qu'en 2007) pour la mise aux normes autoroutières.

Ces évaluations ne prennent pas en compte les 130 M€ de travaux nécessaires à la mise au gabarit du réseau secondaire aujourd'hui inadaptés aux reports de trafic. Pour la seule Saône et Loire, le coût du projet de mise en concession et ses dépenses induites s'élèveraient ainsi à 855 millions €..

Le Conseil général, dans ces conditions, soutient le projet tel qu'il résulte des DUP de 1996 et 1997 et de ses actualisations. En outre, celles-ci demeurent valables, alors que la mise aux normes autoroutières implique nécessairement une nouvelle Déclaration d'utilité publique qui obérerait les délais affichés, tels que nous l'enseignent les exemples d'autres départements. La sécurité juridique comme la rapidité plaident pour la réalisation du projet initial.

Compte tenu des travaux d'ores et déjà réalisés, les sections demeurant à aménager ou à mettre aux normes, ainsi que le doublement des ouvrages en Saône-et-Loire représentent 85 km.

Branche Sud :

- Volesvres -Charolles
- Charolles - La Chapelle Mont de France
- La Chapelle Mont de France - la Valouze
- Viaduc de la Roche (doublement de l'ouvrage)
- Prissé - RN6

Branche Nord :

- Paray - Ciry le Noble
- Ciry le Noble - Montceau les Mines (mise aux normes)
- Montceau les Mines - Ecuisses

Compte tenu des engagements pris par l'Etat dans le cadre de la concession, 275 millions d'euros sont d'ores et déjà acquis au financement de ces travaux en Saône-et-Loire : 200 M€ au titre de la branche Nord et 50% des 150 M€ au titre de la branche Sud. Le montant des travaux restant à financer en Saône-et-Loire s'élève donc à 225 M€.

## Réponse du maître d'ouvrage

C'est bien l'actualisation de l'estimation présentée en février 2007 qui conduit à la valeur de 950 M€ et non à 805 M€. Au delà de l'application des index, il faut tenir compte notamment des évolutions des exigences en termes environnementaux (loi sur l'eau, incidences sur les zones Natura2000 et les espèces protégées), des coûts de maîtrise d'œuvre non identifiés en 2007 de même que du coût du 1% paysage.

L'estimation pour le département de Saône-et-Loire est, pour la maîtrise d'ouvrage, de 600 M€ et non de 500 M€ si la voie n'est pas concédée et de 700 M€ avec la concession telle que prévue dans le dossier soumis au débat.

Les adaptations du réseau local nécessaires pour assurer la gratuité seraient ponctuelles et très localisées et le coût de 130 M€ paraît très surestimé.

Même en restant sur le projet des DUP de 1996 et 1997, les procédures liées à la loi sur l'eau, aux zones Natura2000 et aux espèces protégées seront nécessaires et elles conduiront comme indiqué plus haut à un renchérissement du projet.

La sécurité juridique du projet sera nécessaire (évolutions des réglementations) et assurée au travers des procédures réglementaires. Les délais nécessaires d'études et de procédures sont à intégrer dans les délais et ne permettent pas un engagement immédiat des travaux.

L'engagement de 350 M€ « pour solde de tout compte » pris par l'Etat porte sur un projet global permettant de mettre à 2x2 voies en totalité la RCEA dans un horizon rapproché et à ne plus être exposé à des coûts de maintenance pendant une longue période en dehors de la partie de la branche nord située entre Ciry-le-Noble et Chalon. Il n'a pas été pris d'engagement dans l'hypothèse d'une réalisation partielle par département.



## Proposition du Conseil général 71

## Réponse du maître d'ouvrage

**Quel portage juridico-financier ?**

La proposition du Conseil général se fonde sur l'idée qu'une initiative strictement publique est possible pour assurer la réalisation dans de brefs délais de ces investissements ainsi que leur financement, tout en garantissant la gratuité pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

A cette fin, il propose la création d'une structure publique d'investissement et de réalisation. Composée a minima de l'Etat et du Conseil général, cette société se ferait confier la maîtrise d'ouvrage et le portage financier de la mise à 2 X 2 voies sur la base de la DUP de 1997. Elle assurerait l'investissement nécessaire à la réalisation, la prise en charge des provisions pour grosses réparations et la sécurisation du montage financier global pour la durée de l'investissement. La question de la domanialité devra faire l'objet d'un examen approfondi.

L'exploitation de la RCEA resterait en tout état de cause de la responsabilité de l'Etat.

La suite des propositions montre que l'apport du département de Saône-et-Loire serait de l'ordre de 7% du montant des seuls travaux d'investissement.

Par ailleurs, les emprunts que contractera une telle société seront assimilés à une dette publique.

**Quel financement ?**

Le conseil général de Saône-et-Loire propose que la nouvelle structure publique emprunte le montant nécessaire à l'investissement sur vingt ans et réalise les travaux en six ans. Il ne s'agit pas là d'un montage financier abouti, mais d'une vérification de la possibilité de couvrir les coûts d'investissement par le rendement de l'éco-redevance en Saône-et-Loire.

L'hypothèse se fonde sur :

- une inflation sur travaux et sur engagement budgétaires de 2%
- un accroissement du produit de l'éco-redevance de 3%, correspondant à un effet inflation (2%) et un effet volume (1%)
- un financement sur la base d'un emprunt à 4% sur 20 ans

A l'investissement initial de 225 millions d'euros, il faut ajouter 6 millions d'euros/an pour la couverture des grosses réparations. Ce dernier montant correspond aux provisions pour renouvellement des couches de roulement et pour les ouvrages. Ce besoin est mis en oeuvre au fur et à mesure de la mise en service de la voie : 1 M€ en 2013 ; 2 M€ en 2014 ; 3 M€ en 2015....., 6 M€ à compter de 2018. La RCEA compte 149 km en Saône-et-Loire.

Ces hypothèses financières sont réalistes.

Le coût étant, selon la maîtrise d'ouvrage, sous évalués de 100 M€ par le Conseil général, ce sont 325 millions d'euros et non 225 qu'il faudra financer par emprunt.

Le coût de l'entretien et de la maintenance prévu pour la section concédée est de 6,2 M€ par an dans le cas où elle ne serait pas concédée ainsi que de 3,25 M€ par an pour la branche nord entre Ciry-le-Noble et Chalon, soit un total de 9,45 M€ pour l'ensemble de la Saône-et-Loire.

## Proposition du Conseil général 71

## Réponse du maître d'ouvrage

Ces besoins d'investissement seraient financés par un prélèvement sur l'éco-redevance, applicable au terme du projet de décret gouvernemental en Saône-et-Loire à la RCEA et à plusieurs routes départementales (RN 73, RN6...). L'éco-redevance est une taxe nationale. Elle est prévue par la loi Grenelle II pour le financement de modes alternatifs de transport. L'Etat n'a prévu aucun investissement de ce type en Saône-et-Loire dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport. Cette éco-redevance serait perdue pour la RCEA dans le cadre d'une concession autoroutière, l'Etat se privant définitivement d'une capacité annuelle d'investissement comprise entre 16 millions d'euros (source : Direction générale des routes du Ministère de l'Environnement) et 20 millions € (estimation du Conseil général) en valeur 2012.

Sans rentrer dans les détails des calculs que le conseil général tient à la disposition de la commission, les simulations effectuées montrent qu'une éco-redevance prélevée à environ 15 M€ d'éco-redevance à partir de 2012 suffit à assurer l'équilibre des flux au taux de 4% et donc à prendre en charge l'annuité d'un emprunt et les coûts annuels de maintenance.

Le conseil général s'engage, pour la durée du financement, à verser à la nouvelle société publique la part départementale de l'éco-redevance évaluée à ce jour à 2 millions d'euros (source Direction générale des routes). Il s'agit pour le Conseil général de Saône-et-Loire et pour les contribuables de Saône-et-Loire d'un acte de solidarité, car c'est sans le produit de cette éco-taxe que pendant 20 ans, ils devront financer l'entretien des routes nationales transférées et notamment mal compensées. L'Etat devra pour sa part verser également une cote part garantie de l'éco-redevance pour assurer l'équilibre financier du projet. En 2012, il faut rapporter l'effort de l'Etat, c'est-à-dire de la solidarité nationale, au milliard d'euros attendu de produit de l'éco-taxe au plan national.

Cette opération est à somme nulle en ce qui concerne les investissements pour l'Etat comme pour les collectivités locales à 20 ans. Le coût de l'éco-redevance demeurant en outre inférieur au montant d'un péage pour les transporteurs routiers.

Il faut rappeler que l'éco-redevance au regard de la législation actuelle ne peut pas être affectée à un projet mais qu'elle doit financer un ensemble d'opérations concernant les différents modes de transport.

Le SNIT est encore « en projet ». Le débat parlementaire pourrait faire émerger d'autres opérations y compris parmi celles qui intéressent la Saône-et-Loire et d'autre part, toutes les opérations qui seront financées par l'AFITF ne sont pas nécessairement individualisées dans le SNIT. Le développement des transports collectifs à Chalon, la poursuite de la modernisation du réseau ferroviaire, la VFCEA, le grand gabarit Rhône-Moselle).

Cet apport du Conseil général ne suffit pas à changer grandement l'économie du projet. Il convient de signaler que par ailleurs, le Conseil général de Saône-et-Loire a interdit l'usage de la RD973 aux poids lourds en transit, ce qui réduira le montant de la redevance sur cette route.

L'Etat n'entrerait pas dans cette structure de financement :

- elle présente un risque financier trop important en raison de la sous-estimation des coûts des travaux, des coûts financiers et des coûts de maintenance,
- la part de la contribution apportée par les collectivités locales est minime et ne correspond pas à des répartitions habituelles de cofinancements,
- les charges restant à l'Etat sont trop importantes: subvention d'équilibre supportée par lui seul en plus de sa « part » d'emprunt contracté par la société ad hoc, entretien restant à sa charge, ...].



## PROPOSITION DE GÉRARD VOISIN

## Proposition faite par Gérard Voisin

## Réponse du maître d'ouvrage

## ANNEXE 7 : L'EUROVIGNETTE PEUT EVITER LE RECOURS A UNE CONCESSION : L'EXEMPLE DE LA RCEA

## I. Les coûts du projet :

Autoroute concédée à péage : 1 100 Mds €

Autoroute non concédée gratuite : 950

Route à 4 voies gratuite 760

## II. Le coût des différents scénarios pour l'État

Autoroute concédée à péage  
1,653 milliard € (150+1851-348)

150 Mds€ subvention d'équilibre + perte de l'éco redevance poids lourds sur 60 ans = 30 835 200 € x 60 ans = 1 851 millions d'Euros.

Il convient de déduire les frais annuels d'entretien de la RCEA 5,8 millions d'euros x 60 ans = 348 millions d'euros.

Le calcul n'intègre pas la différence entre la TVA acquittée sur le prix des péages et le montant remboursé au concessionnaire, faute de renseignements.

Route à 4 voies gratuite : 1 008 millions d'euros (750+348)

Cette somme correspond au coût de réalisation majoré du coût d'entretien durant 60 ans.

Il n'y a pas de différence entre le coût « autoroute non concédée gratuite » et le coût d'une route à quatre voies gratuite. Les travaux à réaliser sont les mêmes dans les deux cas.

Le coût à retenir est donc bien de 950 millions d'euros pour l'ensemble de la RCEA. En excluant la partie entre Ciry-le-Noble et Chalon qu'il n'est pas prévu de concéder, le coût est de 750 millions d'euros.

C'est sur cette section que porte la suite du raisonnement.

Ce raisonnement supposerait une actualisation des montants. Les approximations consistant à ne pas le faire sont valables sur de courtes périodes mais conduisent à des erreurs d'ordre de grandeur si on les applique sur 60 ans.

Le produit annuel de la redevance poids lourds sur la partie qui serait concédée nous paraît un peu inférieur. L'estimation de G Voisin est basée sur un trafic journalier de l'ordre de 4000 véhicules par jour qui n'est toutefois pas irréaliste.

Le montant des frais annuels d'entretien de la RCEA est estimé à 12,4 millions d'euros sur la section concernée lorsque l'itinéraire sera aménagé à deux fois deux voies.

Le calcul présenté par Gérard Voisin fait intervenir deux fois ce montant : en le déduisant du coût de l'autoroute concédée à péage (il s'agit d'une dépense qui ne serait plus à la charge de l'Etat) et en l'ajoutant au coût de la route à 4 voies gratuite. Dans une évaluation du coût des scénarios, il ne devrait logiquement être compté que dans le second cas, avec également une actualisation.

Le produit de la redevance domaniale et des taxes payées par le concessionnaire n'a pas été pris en compte.



## Proposition faite par Gérard Voisin

## Réponse du maître d'ouvrage

## III. Les différents moyens d'atteindre l'objectif souhaité

Le délai le plus rapide

En termes de vies humaines, cet objectif doit être le premier de tous : sur la base d'une moyenne annuelle de 17 décès le retard de 2 à 3 ans **qu'entraîne la nécessité de conduire une DUP pour une autoroute concédée représente entre 34 et 51 décès supplémentaires.**

La gratuité

Elle exclut le principe de la concession.

La réalisation immédiate de la mise à 2 fois deux voies est possible immédiatement si nous pouvons trouver le financement nécessaire.

## IV. Le financement

L'État apporte en dotation le montant de la subvention d'équilibre qu'il est prévu de verser au concessionnaire soit 150 millions d'euros.

Le besoin de financement s'élève dans ce cas à 760-150= 610 millions d'euros.

Un emprunt à taux fixe à 4% sur 30 ans permet pour un montant mensuel de remboursement de 30 millions d'euros d'emprunter 628 millions d'euros pour un coût de 451 millions d'euros.

## V. Solutions

**1. L'emprunt est porté par l'État :** inconvénient l'aggravation de la dette de l'État au sens de Maastricht Cette solution est techniquement la meilleure car l'État dispose des conditions de prêts les plus favorables.

**2. Une collectivité locale prend en charge l'aménagement de la RCEA :** La loi Grenelle 2 lui permet de bénéficier de droit du produit de l'éco redevance poids lourds, la gratuité est assurée et au bout de trente ans la collectivité locale disposera d'un revenu sans avoir eu à accroître sa fiscalité ni réduire ses investissements

**Un partenariat public-privé conduit par une société d'économie mixte locale initiée par les communes traversées par la RCEA** permettrait également d'arriver à un résultat similaire.

La procédure conduisant à une nouvelle déclaration d'utilité publique et l'appel à la concurrence en vue du choix d'un concessionnaire représentent effectivement un délai.

Ce serait le cas également pour le montage d'une structure nouvelle ou pour le changement de domanialité de la RCEA et pour le bouclage du plan de financement dans le cas proposé.

Par ailleurs, même dans ce cas, il restera des procédures à conduire en vue de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et des incidences sur les zones Natura2000 et sur les espèces protégées.

Par ailleurs, une structure publique reste soumise à des contraintes qui ne lui permettent pas de réaliser les travaux dans le même délai qu'un concessionnaire (application du codes des marchés publics en particulier).

On a vu que la recette nette serait bien inférieure à 30 millions d'euros par an mais plutôt de l'ordre de 14,5 millions d'euros. Ce montant ne couvre même pas le coût des intérêts de l'emprunt et il ne permet donc pas de le rembourser.

L'État serait disposé à examiner un transfert de la RCEA aux Conseils généraux s'ils en font la demande.