

Débat public sur le devenir de la RN 154 entre Nonancourt/Dreux/Chartres/Allaines

Les Cahiers d'acteurs • ACTS, l'Association Contre le Tracé Sud,

La mise en concession : règles et enjeux

Association loi 1901, dont le siège est situé à la Mairie, 28270 Escorpain.

AVEC LE CONSEIL TECHNIQUE
DU BUREAU HORIZONS



Coordonnées :

ACTS

Mairie d'Escorpain
28.270 ESCORPAIN

adresse internet : acts28@free.fr

le blog de l'ACTS est celui du collectif regroupant les associations :

VIVAVRE, AVERN, ASCVEG, ACTS et
AMPCV :
nonalautoroute.over-blog.com

L'objet du débat public actuel suppose de bien comprendre les ressorts juridiques et économiques de la mise en concession. Le dossier de la Direction Régionale de l'Équipement évoque certains aspects de la mise en concession de la RN154 entre Nonancourt et Allaines. Toutefois, les estimations chiffrées sont extrêmement lapidaires, et aucune étude de référence n'a été fournie à l'appui de celles-ci. Citons : les délais de réalisation, la durée de la concession, les prix au péage, la rentabilité économique...

L'expérience montre que quelles que soient les projections effectuées par l'État à ces niveaux, les réponses réelles relèvent in fine de la société concessionnaire. Or, celle-ci n'a pas encore été désignée. Bien que l'État ait pour obligation de respecter le principe de libre concurrence sans préjuger de l'attribution de la concession, il est d'usage que les sociétés autoroutières pressenties participent à des études préalables de concédabilité, telle que l'étude mentionnée en p68 du dossier.

À ce stade, seul l'État dispose des études de référence, et des informations fournies par les sociétés autoroutières. Dans ces conditions, l'actuel débat public ne peut être ni équitable, ni même informatif. Le présent cahier d'acteur résume les responsabilités qui seront prises en charge, ou non, par le futur concessionnaire vis-à-vis des usagers et des contribuables.

1) Différences entre intérêts publics et privés

Le dossier propose la définition suivante : « Dans ce cas [de la concession], l'acteur privé, c'est-à-dire le concessionnaire, est chargé, par la puissance publique, de construire, de financer, d'exploiter et d'entretenir un équipement ou une infrastructure, pour une durée légale minimum de 20 ans, mais en pratique souvent de l'ordre de 50 à 60 ans. Le concessionnaire se rémunère grâce au prix payé par les usagers, et peut par ailleurs bénéficier de subventions versées par les acteurs publics (État, collectivités). » (p66).

La construction et la gestion effectives de la section concédée seront assurées à condition qu'elle soit économiquement rentable. La rentabilité socio-économique proposée par la DRE s'applique « à l'ensemble de la collectivité » (p76). Elle ne correspond donc à aucune réalité : fonte de tous les budgets en un seul, convergence de tous les intérêts (publics et privés), monétarisation de tous les intérêts (y compris « confort, sécurité et nuisances »). Le périmètre même de la « collectivité » n'est pas précisé : départemental, national, transnational...

La rentabilité économique réelle du projet correspond à son taux de rentabilité des capitaux investis (TRCI) et s'applique au budget spécifique du concessionnaire : ce taux n'est pas même évoqué. En première approche, la rentabilité du projet pose toutefois question, compte-tenu des faibles trafics prévus par la DRE, et du nombre important d'aménagements prévus (diffuseurs notamment).

En compensation de la rentabilité du projet, l'octroi d'une subvention d'équilibre pose la question de la nature des fonds publics mobilisés. La seule information disponible étant qu'« elle est financée à parts égales par l'État et par les collectivités territoriales » (p66). Sans information financière réelle (TRCI, modalités d'emprunt, fixation des recettes) il est impossible d'estimer le montant de cette subvention, même à 50 millions d'euros près comme le propose la DRE.

2) Réalisation des investissements

La DRE a évalué le montant total des investissements à la charge du concessionnaire, mais pas la durée pressentie de leur amortissement. Le dossier considère les concessions en général, mais aucun élément spécifique au projet envisagé. Les durées des concessions varient ainsi « de 20 à 75 ans généralement » (p67), ou « environ 55 à 65 ans » (p68). Cette durée est pourtant un paramètre essentiel, tant pour le concessionnaire que pour les usagers et contribuables : ceux-ci auront la charge de rembourser pendant toute cette durée les capitaux investis, et assortis de leurs intérêts.

Alors que les données essentielles de l'investissement privé ne sont pas étudiées ou non communiquées – il s'agit pourtant d'une enveloppe de l'ordre du milliard d'euros qui doit être mobilisé en seulement quelques années – la DRE propose des extrapolations sur le montant des fonds publics mobilisables jusqu'à l'horizon 2085.

Historiquement, les sociétés concessionnaires de droit privé ont toutes démontré que la réalisation d'investissements importants pouvait être suspendue à leurs dispositions économiques internes. Dans le secteur du projet, des retards de 5 à 10 ans ont été observés pour l'aménagement de l'A28 Rouen-Alençon, de l'A85 Tours-Vierzon ou du contournement nord d'Angers (A11).

Les sociétés autoroutières sont ainsi naturellement enclines à différer leurs investissements pour des aménagements peu rentables : le manque à gagner sur les nouveaux péages étant inférieur à l'économie réalisée sur les frais financiers. Au renouvellement du contrat de plan entre l'Etat et Cofiroute en 2004, par exemple, la société n'avait pas encore investi 1,5 milliard d'euros de travaux sur lesquels elle s'était engagée en 1995. Ces retards n'ont fait l'objet d'aucune pénalité.



3) Fixation des tarifs au péage

Une seule estimation chiffrée des futurs tarifs est donnée dans le dossier : « Les études réalisées par le maître d'ouvrage s'appuient sur des hypothèses de prix de péages toutes taxes comprises de 8,4 centimes €/km pour les voitures et 23,5 centimes €/km pour les poids lourds (aux conditions économiques de 2009).» (p67)

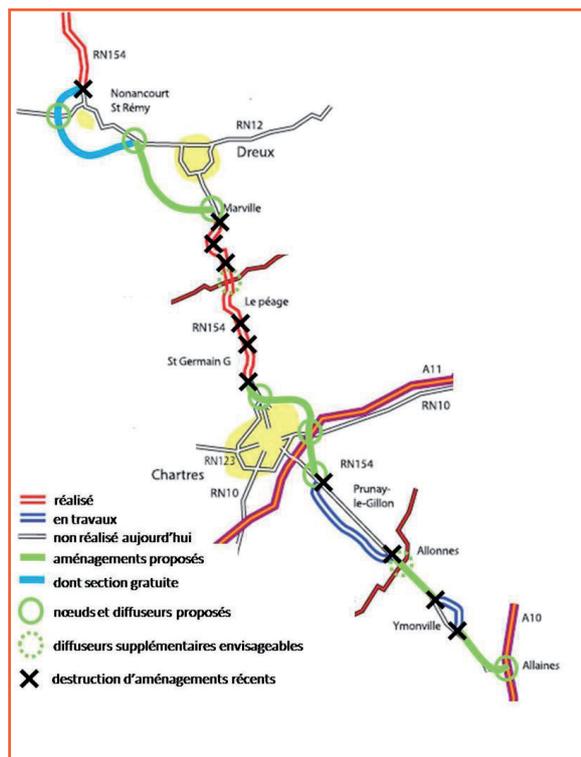
La construction du prix au péage effectuée par la DRE n'est pas expliquée, mais nous pouvons supposer qu'elle intègre simplement les coûts de construction et de gestion. Dans cette hypothèse, il est certain que le (ou les) prix au péage pratiqué par le futur concessionnaire n'aura aucun rapport avec cette estimation. En effet, toutes les études menées depuis 2004 par la Direction Générale des Routes et la Cour des Comptes, concluent à l'absence de lien logique repérable entre les prix pratiqués sur chacun des trajets et les facteurs de coûts pour les concessionnaires.

Bien que l'homologation tarifaire annuelle effectuée par l'Etat pour chacun des réseaux concédés se fonde juridiquement sur les coûts de construction et de gestion, l'absence de base scientifique sérieuse à l'appui de la réglementation a deux conséquences majeures : (1) les tarifs kilométriques moyens ne sont pas considérés en valeurs absolues mais uniquement en variations annuelles et (2) la notion légale de section de référence autorise des variations de tarif moyen allant d'un rapport 1 à 10 entre différents trajets effectués. Enfin, la construction des prix par trajet échappant à toute obligation de transparence, des pratiques de distorsion tarifaire ont proliféré et se sont généralisées à l'ensemble du système autoroutier.

Ces pratiques apportent aux sociétés autoroutières des résultats bien supérieurs aux scénarios de référence étudiés avec l'Etat, et sont réalisés aux dépens des usagers. Si elles dénigrent la mission de service public confiée aux sociétés, et sont régulièrement dénoncées depuis 2006, elles n'en restent pas moins tout à fait légales. Les sociétés autoroutières continuent toutefois de les nier (en 2007, seuls APRR et sa filiale AREA ont partiellement reconnu l'application de distorsions tarifaires).

Evolution 2007-2008	Hausse tarifaire accordée	Trafic sur le réseau concédé	Total recettes au péage
APRR	+1,3%	+1,1%	+4,5%
ASF	+2,5%	+0,7%	+4,8%
SANEF	+1,5%	+0,2%	+5,6%

D'après Cour des Comptes, rapport annuel 2009



Les reports de trafic impliqués par la mise en concession et la suppression de nombreux points d'échanges supposent des surcoûts non quantifiés. En particulier, l'itinéraire de substitution déjà existant le long de la section aménagée Dreux-Chartres verrait son trafic multiplié par 10 (p77), et le risque d'accidents fortement accru. Les mêmes problématiques se posent sur les itinéraires alternatifs. Toutefois, la DRE ne paraît pas encline à aménager ces itinéraires pour les usagers refusant ou ne pouvant pas prendre l'autoroute. Au contraire, elle souhaite réduire l'attractivité de ces axes, au moyen de ronds-points, de réductions de largeur de chaussée, etc. (p73)

Références

- Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)*
- Cour des Comptes, rapports publics annuels 2004 à 2009*
- Sociétés autoroutières (rapports financiers semestriels et annuels 2008, grilles tarifaires 2009)*
- Autouroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) , Autoroutes du Sud de la France (ASF)*
- Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes (Cofiroute)*
- Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)*
- Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)*

Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière de débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que les auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.

CPDP devenir de la RN54 – Hôtel Ibis – Place Drouaise – 28 000 Chartres
Tél. 02 37 36 06 36 – courriel : contact@debatpublic-devenirdelarn154.org - www.debatpublic-devenirdelarn154.org

