

DEBAT PUBLIC RN 154



Mise en concession : « règles et enjeux »
Dreux, 19 janvier 2010



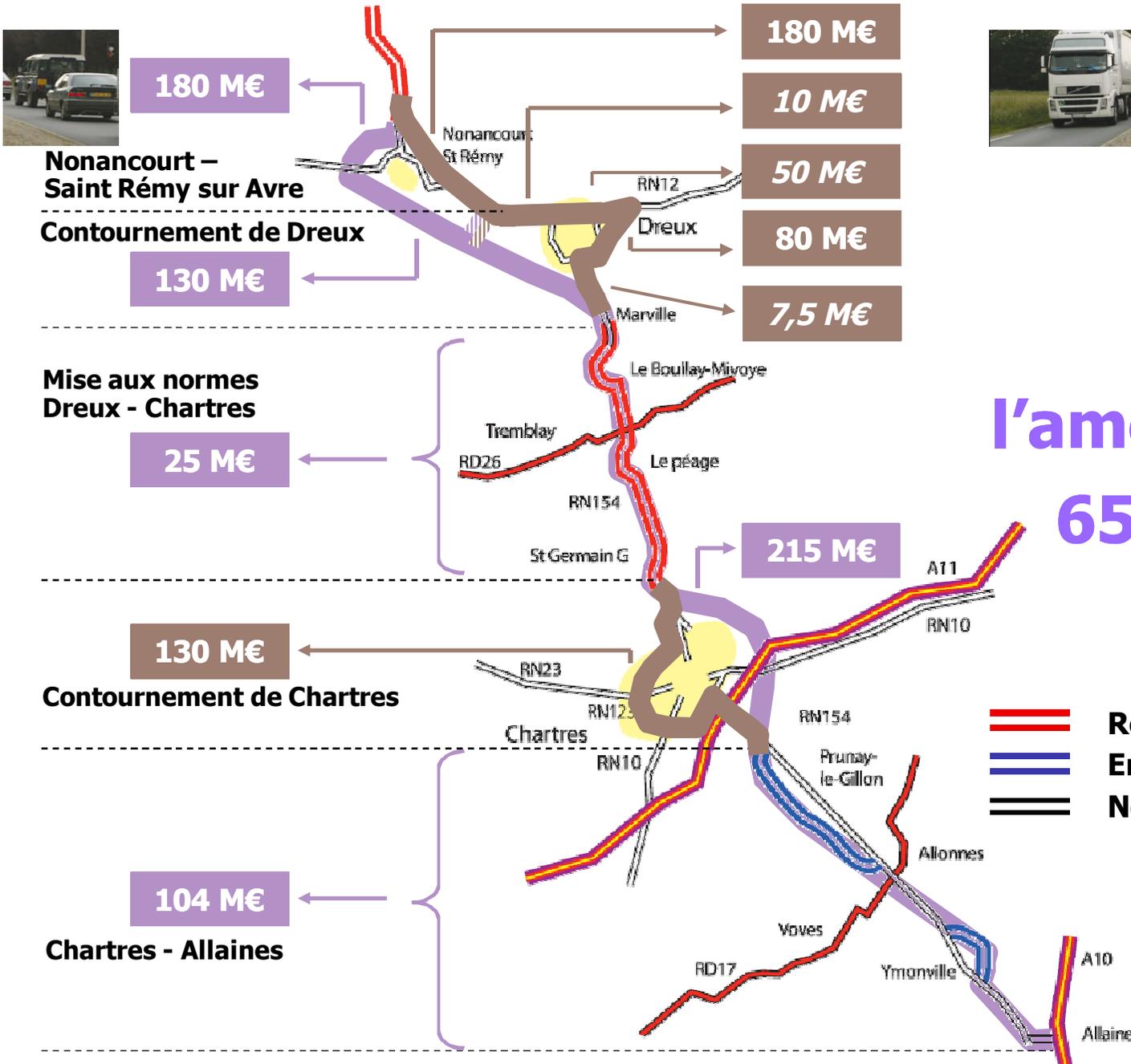


Les 3 questions-clés du débat public



- Faut-il **achever l'aménagement** de la RN 154 ?
- Si oui, faut-il **l'accélérer** ?
- Quels **financements mobilisables** dans quel **délai** ?





Coûts de l'aménagement 650 à 700 M€

- ▬▬▬ **Réalisé**
- ▬▬▬ **En travaux**
- ▬▬▬ **Non aménagé aujourd'hui**



Les modes de financement



Comment résoudre l'équation coûts / délais ?

- Outils de montage financier :
 - budgétaire,
 - emprunt,
 - contrats de partenariat (dont la concession).



Financement des infrastructures de transport



Deux sources de financement :

- l'utilisateur : via le péage d'infrastructures
automobiliste, entreprise de chemin de fer, compagnie aérienne
- la subvention : *Europe, État, Collectivités territoriales, etc...*

Montage financier = répartition entre les ressources
(usagers et subventions)

... déterminant pour le niveau de transfert des risques
aux contractants privés.



Budgétaire

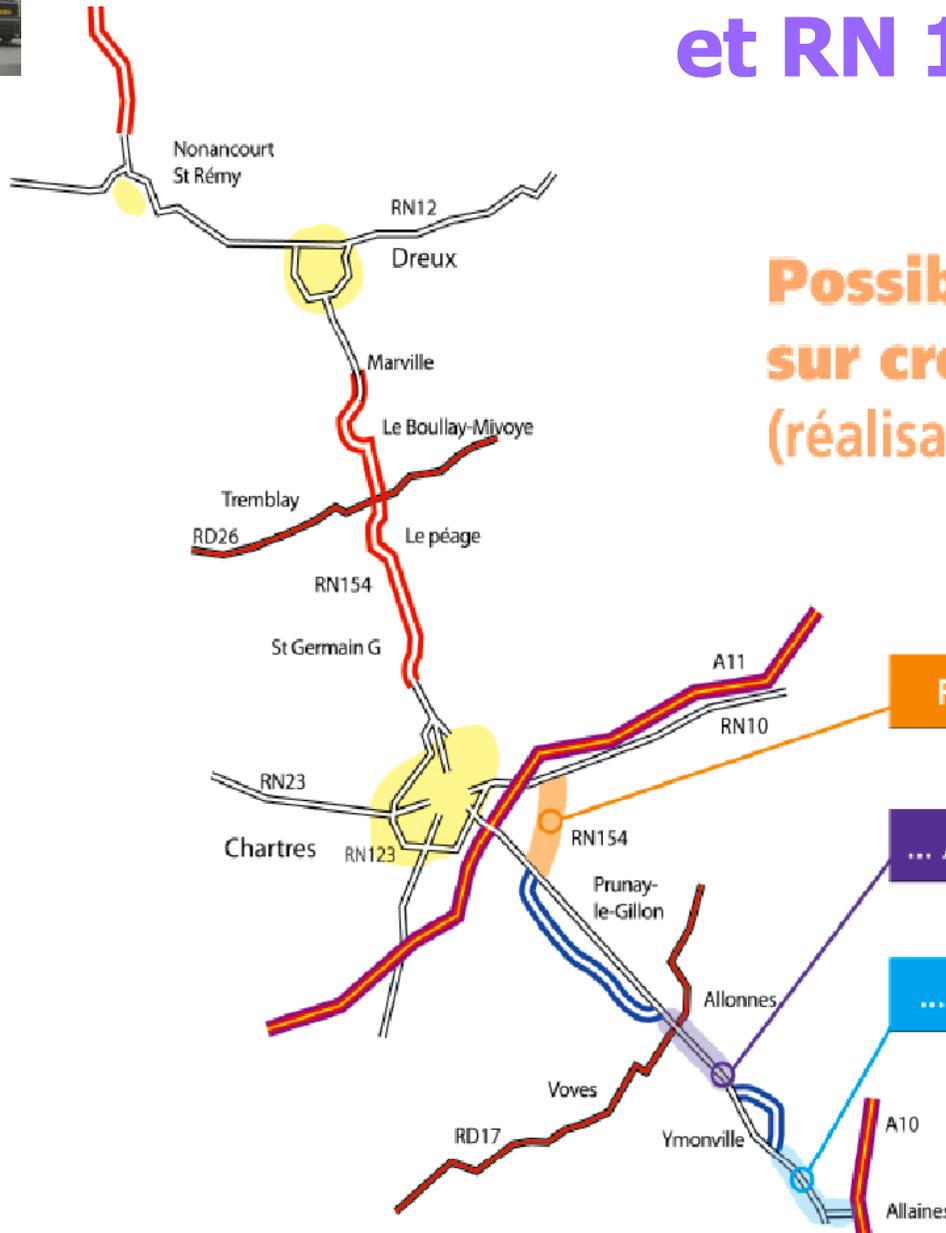


Investissements et exploitation sur fonds publics

- aménagement progressif
capacité budgétaire estimée à 10M€ par an
- financement par les citoyens : via les impôts
(*investissement + exploitation*)
- coût de construction estimée entre 650 et 700 M€
- mise en service à l'horizon 2070



Financement budgétaire et RN 154



Possibilités d'aménagement sur crédits budgétaires (réalisables à l'horizon 2018)

RN10-Prunay ou...



65 M€

ou

... Allonnes-Ymonville



43 M€

ou

... ou Ymonville-A10



61 M€



Emprunt (simulation théorique)



Investissements pré-financés remboursement et exploitation sur fonds publics

- aménagement global en une seule fois
- remboursement + exploitation : citoyens, via les impôts

- **simulation** (*Internet / immobilier*) :

- **650 M€** empruntés en 2010 à **3 %** sur **60 ans**

mensualités de 2M€ → soit **24 M€ / an** > capacité
(investissement seul)

Nota : pas d'emprunt affecté de l'État pour les infrastructures



Partenariat public - privé



PPP classique :

- préfinancement + exploitation maintenance
 - charge annuelle > investissement seul
 - donc > remboursement emprunt (construction seule)
- **simulation** (*en général durée + courte ≈ 30 ans*) :
 - fonds propres 10% - taux d'emprunt 5 % - 60 ans
 - loyer annuel de **54 M€ / an** > capacité
(optimiste)
- **besoin d'une autre source** de financement : péage
(usager)



Partenariat public - privé



PPP avec péage / maître d'ouvrage :

- préfinancement + exploitation maintenance

→ risque trafic non transféré : incertitudes sur le montant annuel (valeur définie +/- péages perçus)

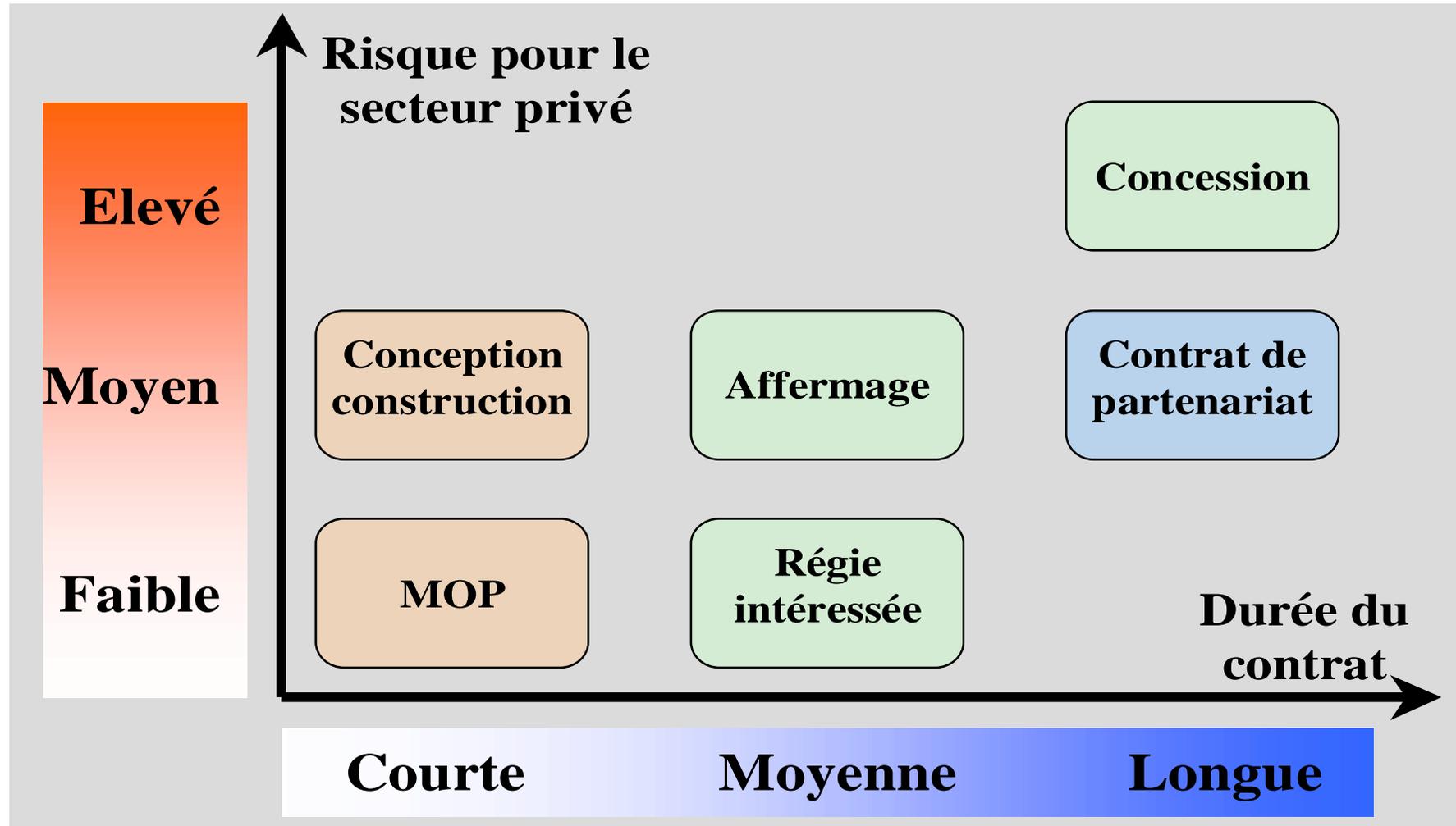
DSP concession → péage / concessionnaire :

- préfinancement + exploitation maintenance

→ risque trafic transféré : montant annuel optimisé



Partenariat : répartition du risque





RN 154 et concession



- **Hypothèses de la modélisation** concession :
 - coût de construction
 - coût d'exploitation / entretien
 - durée de concession : 50 ans
 - niveau de péage : 0,084 €/km (VL) – 0,235 €/km (PL)
 - trafic
 - système d'échange
 - données économiques

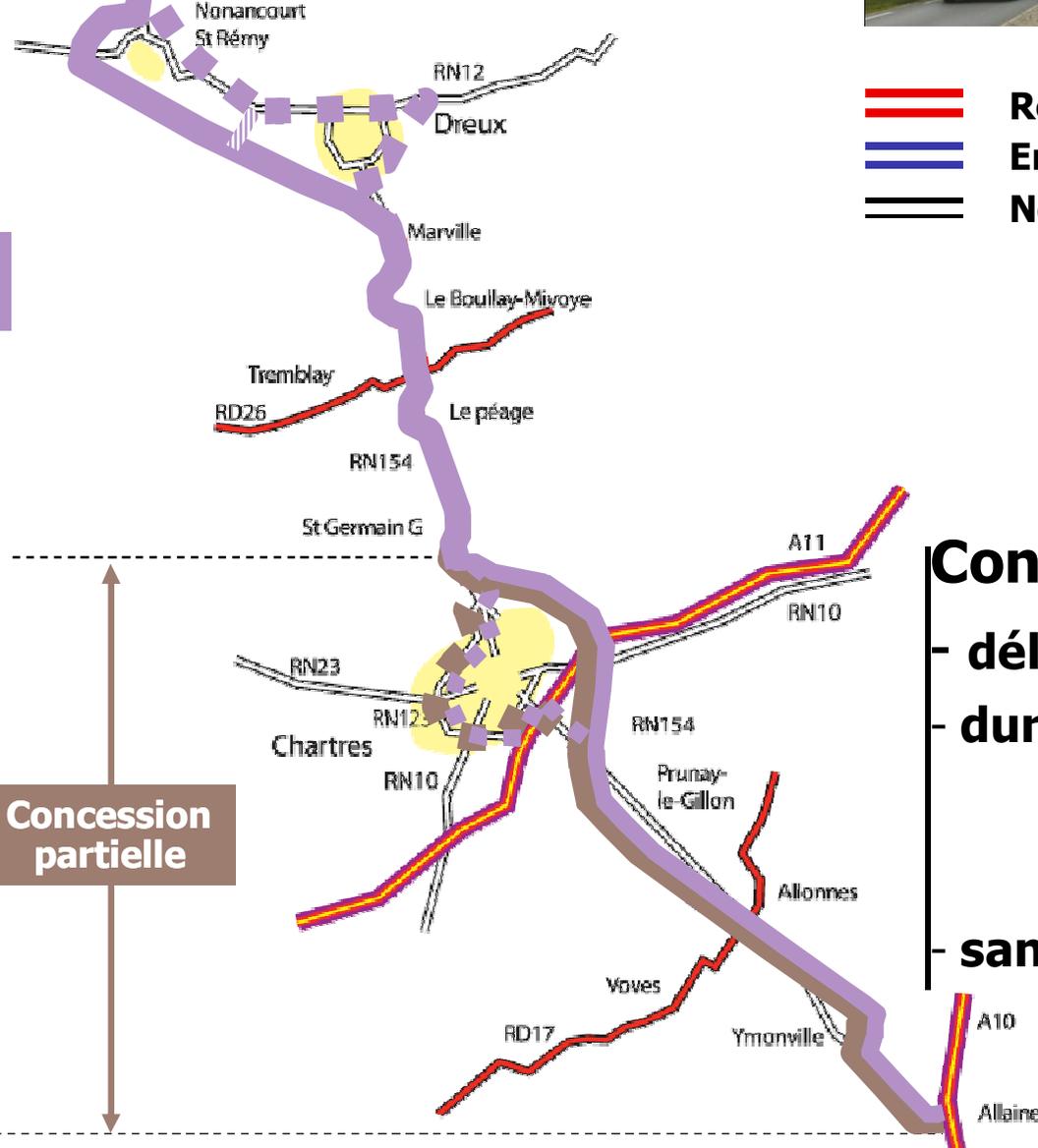


RN 154 et concession



- **Ensemble de l'itinéraire Allaines – Nonancourt :**
 - une subvention d'équilibre estimée
→ entre 50 et 100 M€
(entre 8 et 15 % de subvention à l'investissement)
 - une mise en service envisageable en 2018

RN 154 et concession



- ▬▬▬ **Réalisé**
- ▬▬▬ **En travaux**
- ▬▬▬ **Non aménagé aujourd'hui**

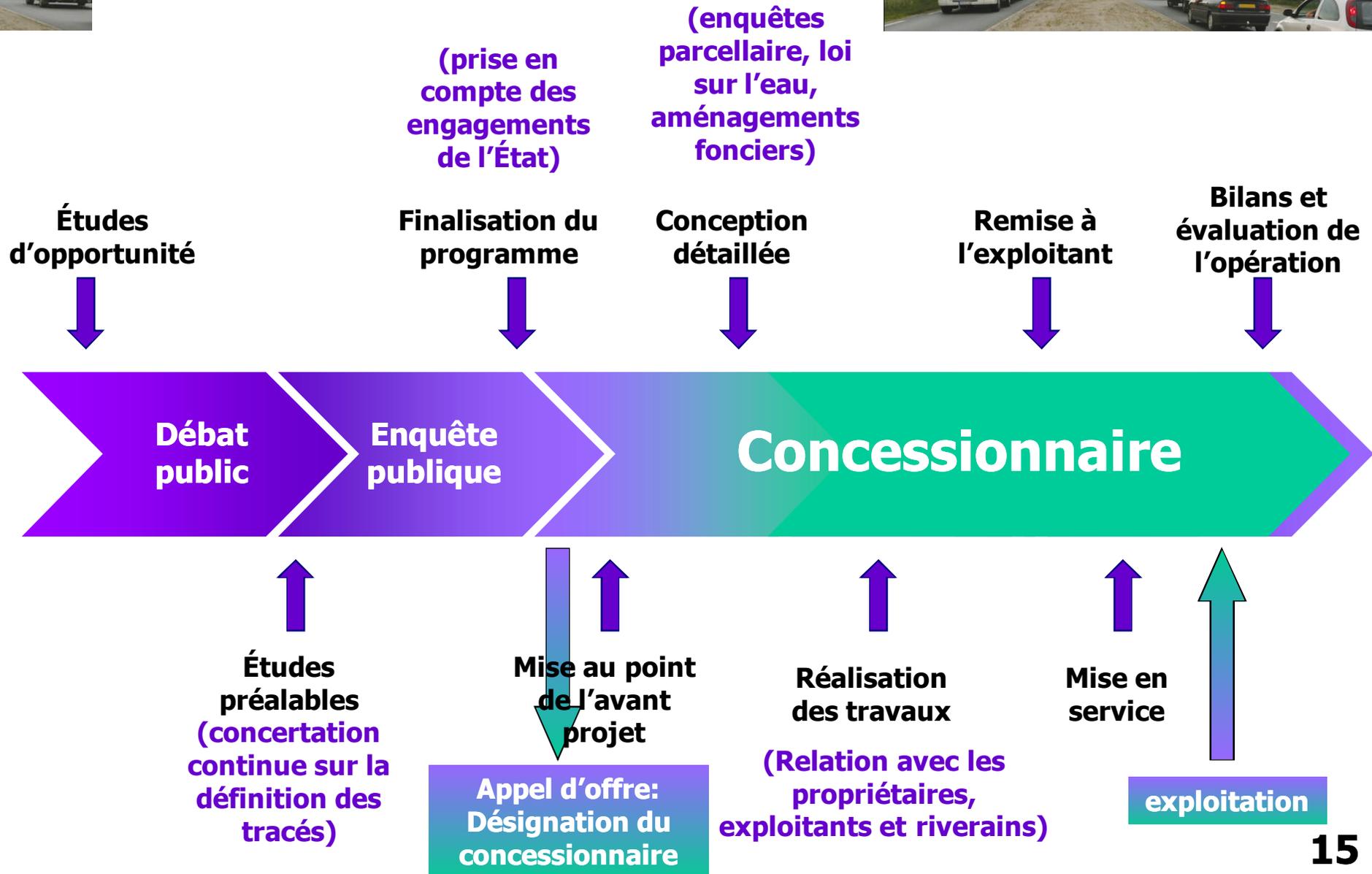
Concession totale

Concession partielle

Concession partielle

- **délaï 2016-2017**
- **durée concession :**
 - 45 ans (si nord réalisé d'ici 2030)
 - 50 ans
- **sans subv. d'équilibre**

En cas de concession





Le rôle du concessionnaire



Appel d'offres européen
et désignation d'un concessionnaire

Etudes détaillées :
définition précise du projet
(emprises, échangeurs, rétablissements
de voiries, ouvrages d'art...)

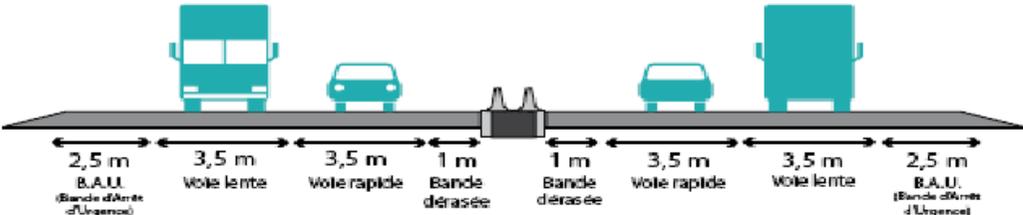
Enquête parcellaire,
enquête loi sur l'eau,
acquisitions foncières

Consultation des entreprises
de travaux et travaux

Mise en service et exploitation

Voie express et autoroute



	Concession (autoroute)	Aménagement progressif (voie express)
La vitesse	 130	 110
Les dimensions		
Le coût pour l'utilisateur	péage	gratuit
L'horizon de mise en service	2018	2070
Usagers interdits à la circulation	Piétons, cycles, véhicules non motorisés ou particulièrement lents.	
Accès riverains	Pas d'accès direct.	
Itinéraire de substitution	Un itinéraire de substitution doit être apporté aux usagers.	



Voie express et autoroute



- **Ce qui ne change pas :**

- 2 x 2 voies (autoroutière),
- échanges dénivelés,
- itinéraire de substitution.

- **Ce qui change :**

- vitesse de circulation,
- instauration d'un péage,
(↘ financement public + ↗ reports de trafic)
- inter-distance échangeurs : norme 20 km,
- inter-distances aires de service et repos :
30 à 60 km (-).



Les 3 questions-clés du débat public



- Faut-il **achever l'aménagement** de la RN 154 ?
- Si oui, faut-il **l'accélérer** ?
- Quels **financements mobilisables** dans quel **délai** ?

