

DEBAT PUBLIC RN 154



Le financement du projet : enjeux et scénarios

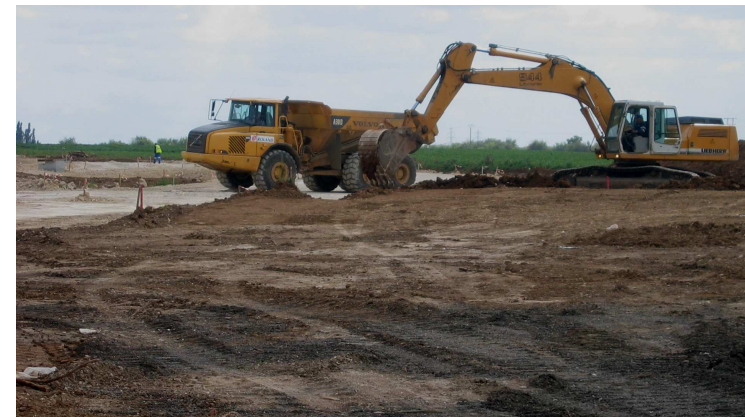
Chartres, 23 novembre 2009



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** ?





La RN154 aujourd'hui



- Un axe partiellement aménagé avec :
 - des trafics importants
 - des temps de parcours peu fiables
 - un nombre d'accidents élevé
 - des nuisances pour les riverains
(bruit, pollution atmosphérique, etc.)





Les enjeux de la RN154



- **Améliorer les complémentarités** entre les modes pour le transport de marchandises
- **Soutenir l'économie et l'emploi**
- **Renforcer la cohésion** de la Région Centre
- **Contribuer au développement** des pôles de Chartres et de Dreux
- **Améliorer la sécurité et le cadre de vie**
- **... en intégrant les enjeux environnementaux** dès la conception du projet

DEBAT PUBLIC RN 154



Le financement du projet : enjeux et scénarios

Chartres, 23 novembre 2009



1 – Historique des financements



- **Avant 2006 :**

- cofinancements État et Collectivités Locales,
- Contrats de Plan État-Région.

- **Depuis 2006 :**

- CPER (Contrats de Projets) sans volet routier,
- investissements routiers planifiés par itinéraire
Programmes De Modernisation des Itinéraires (PDMI)



1 – Financement budgétaire et RN 154



Le principe de l'aménagement (APSI 1994)

- 2 x 2 voies express, échanges dénivelés
- itinéraire de substitution
- inter-distance échangeurs : norme 20 km → de 6 à 10 km
- inter-distances aires de service et repos : 30 à 60 km (+)
- parti court terme (Dreux est) et long terme (Dreux sud ouest)

→ *c'est ce qui a été réalisé ou est en cours de travaux*



1 – Historique des financements



Le coût et le financement pour les aménagements dans l'Eure

Sections	Date mise en service	km	Coût*	Financement	CPER	Part Etat
Déviations Sud-Est d'Evreux	1996	2	3,65 M€	Etat : 27,5 % Région : 27,5 % Département : 30 % Agglo Evreux : 15 %	1994-1999	1,004 M€
Evreux-Chavigny et échangeur du Coudray phase 1	2000	16,1	61,35 M€	Etat : 26 % Région : 61,5 % Département : 12,5 %	1994-1999	15,95 M€
Echangeur du Coudray phase 2	2007	2	4,65 M€	Etat : 43,75 % Région : 43,75 % Département : 12,5 %	-	2,05 M€
Chavigny-Nonancourt	2005	11,4	51,011 M€	Etat : 43,75 % Région : 43,75 % Département : 12,5 %	2000-2006	22,32 M€
TOTAUX	-	31,5	120,661 M€ soit 3,83 M€/km	-	-	41,324 M€ soit 34,25 % et environ 1,31 M€/km

➔ **120 M€ avec 34 % de part État**

* En millions d'euros courants



1 – Historique des financements



Le coût et le financement pour les aménagements en Eure-et-Loir

Sections	Date mise en service	km	Coût*	Financement	CPER	Part Etat
Déviations Marville	1994	3	5,2 M€	Etat : 39,7 % Région : 40,2 % Département : 20,1 %	1989-1993	2,06 M€
Déviations Le Boullay-Mivoye	2008	6,4	20,65 M€	Etat : 50 % Région : 33,3 % Département : 16,7 %	2000-2006	10,325 M€
Le Boullay-Mivoye Nord de Chartres	par tronçon de 1999 à 2002	13	34,64 M€	Etat : 31 % Région : 29 % Département : 19 % Autre : 21 %	1989-2006	10,738 M€
Déviations Nord d'Allaines	1999	1,4	1,89 M€	Etat : 50 % Région : 33 % Département : 17 %	1993-2000	0,945 M€
TOTAUX	-	23,8	62,38 M€ soit 2,62 M€/km	-	-	24,068 M€ soit 38,18 % et environ 1,01 M€/km

→ **62 M€ avec 38 % de part État**

* En millions d'euros courants

→ **Ymonville et Prunay-Allonnes : + 21 M€ + 50 M€ → 133 M€**



180 M€

Nonancourt –
Saint Rémy sur Avre

Contournement de Dreux

130 M€

Mise aux normes
Dreux - Chartres

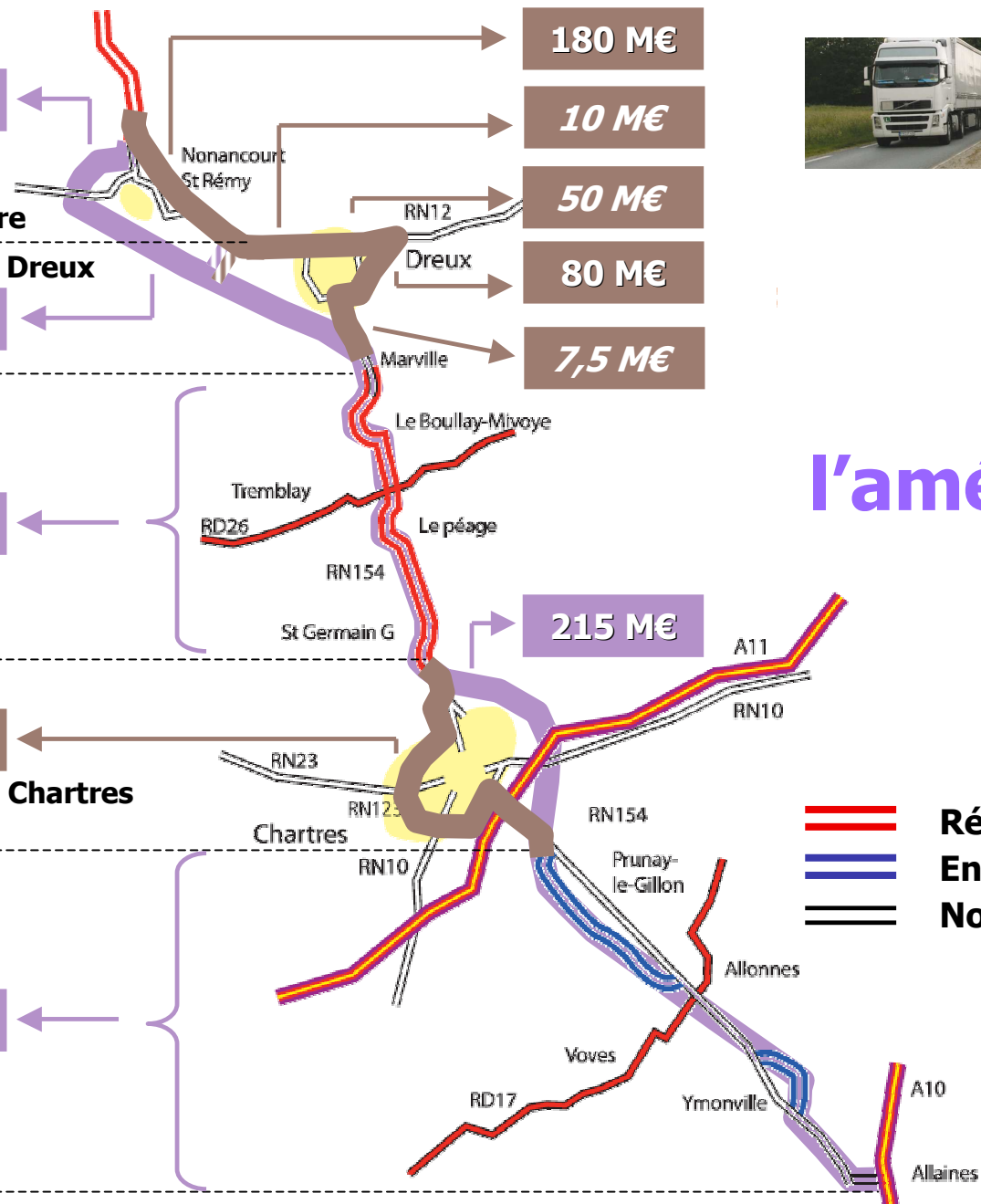
25 M€

Contournement de Chartres

130 M€

Chartres - Allaines

104 M€



Coûts de l'aménagement



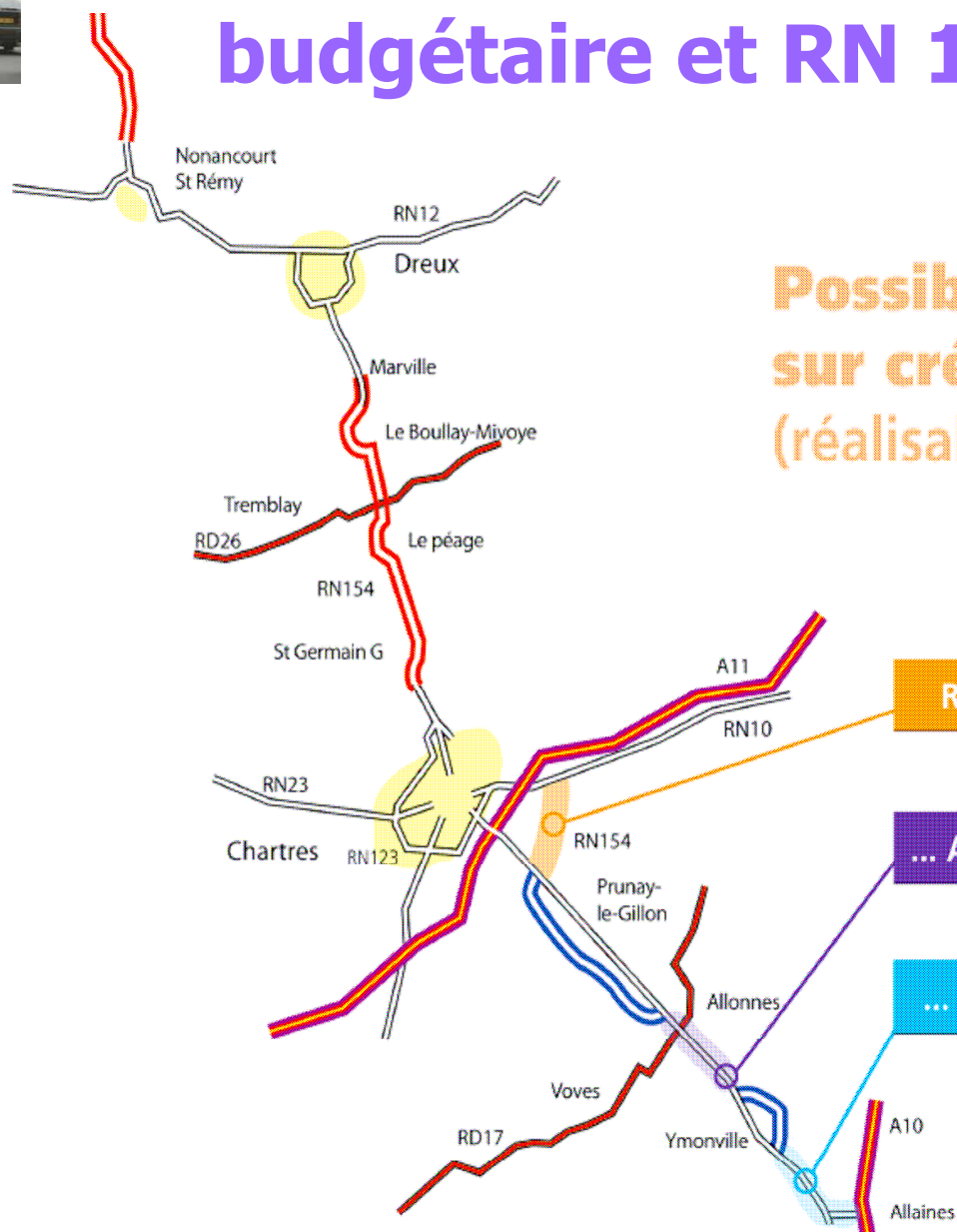
1 – Financement budgétaire et RN 154



- Un coût de construction estimé entre 650 et 700 M€ (valeur 2009)
- Une charge d'entretien – exploitation d'environ 6,5 M€/an
- Moyens mobilisables : 50 à 55 M€ par période de 5 ans (10 M€ / an)
- Un financement par le contribuable
- Une mise en service à l'horizon 2070



1 – 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€



1 – Financement budgétaire et RN 154



Les limites de la solution budgétaire

- Un aménagement **progressif** : la RN154 conserve des caractéristiques hétérogènes jusqu'à l'achèvement.
- Ne répond pas aux **enjeux** dans un **délai** acceptable.
- Des difficultés de financer les **sections à coûts élevés**.

DEBAT PUBLIC RN 154



Le financement du projet : enjeux et scénarios

Chartres, 23 novembre 2009



2 – Autres modes de financements



Les contrats de régie intéressée ou de gérance

- L'exploitant privé est chargé d'exploiter un service.
- Le contrat fixe le niveau de service et la rémunération.
- La puissance publique finance l'investissement et prend en charge le risque lié aux recettes.



2 – Autres modes de financements



Les contrats de partenariat (ordonnance de 2004)

- Concerne des projets complexes qui relèvent d'une mission de service public.
- Permet à la puissance publique de confier à un acteur privé
 - le financement,
 - la construction et l'exploitation/entretien
- Rémunération de l'acteur privé par une redevance annuelle versée par les pouvoirs publics (contribuables).
- Le risque lié aux recettes de trafic est assumé par la puissance publique (cas de montage avec péage).



2 – Autres modes de financements



Le contrat de concession

(délégation de service public)

- Contrat public encadrant le financement, la réalisation et l'exploitation d'un équipement ou d'une infrastructure.
- Appel d'offres basé sur 3 critères principaux : délai de mise en service, politique tarifaire et subvention d'équilibre.
- Les dépenses de la concession doivent être équilibrées par les recettes des péages...
- ... éventuellement complétées par une subvention d'équilibre (investissement).
- Le risque lié au trafic est assumé par le concessionnaire.



3 – La concession



- Adossement : n'existe plus depuis 2001.
- Concessions antérieures (adossées) : fin en 2028-2030.
- Toute concession résulte d'une mise en concurrence.
- L'État assure le contrôle technique et juridique du suivi des contrats de concession.
- Une clause de "retour sur bonne fortune" peut être envisagée.



3 – La concession *questions posées*



- Pourquoi ne pas concevoir une autoroute gratuite ?
 - deux types de "charges" : investissement et exploitation,
 - la gratuité n'existe pas : contribuables ou usagers.

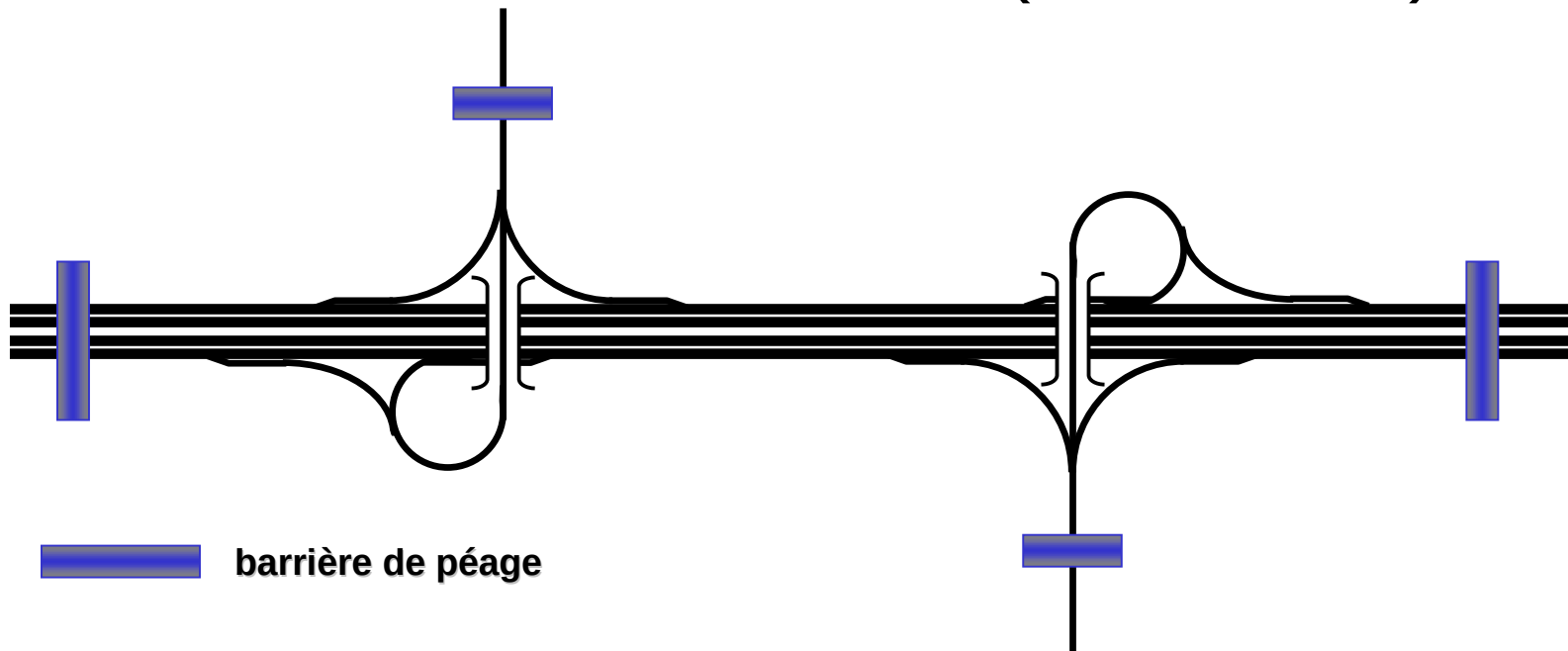
- Quels tarifs pour les Euréliens ?
 - équité de l'usager devant le péage : pas de discrimination,
 - des possibilités d'aménagement tarifaire : abonnements, ...
 - un mode de perception dérogatoire : péage ouvert.



3 – La concession *questions posées*



- Le péage **fermé** :
 - barrières de péage en entrée et en sortie
 - paiement proportionnel au linéaire parcouru (service rendu)

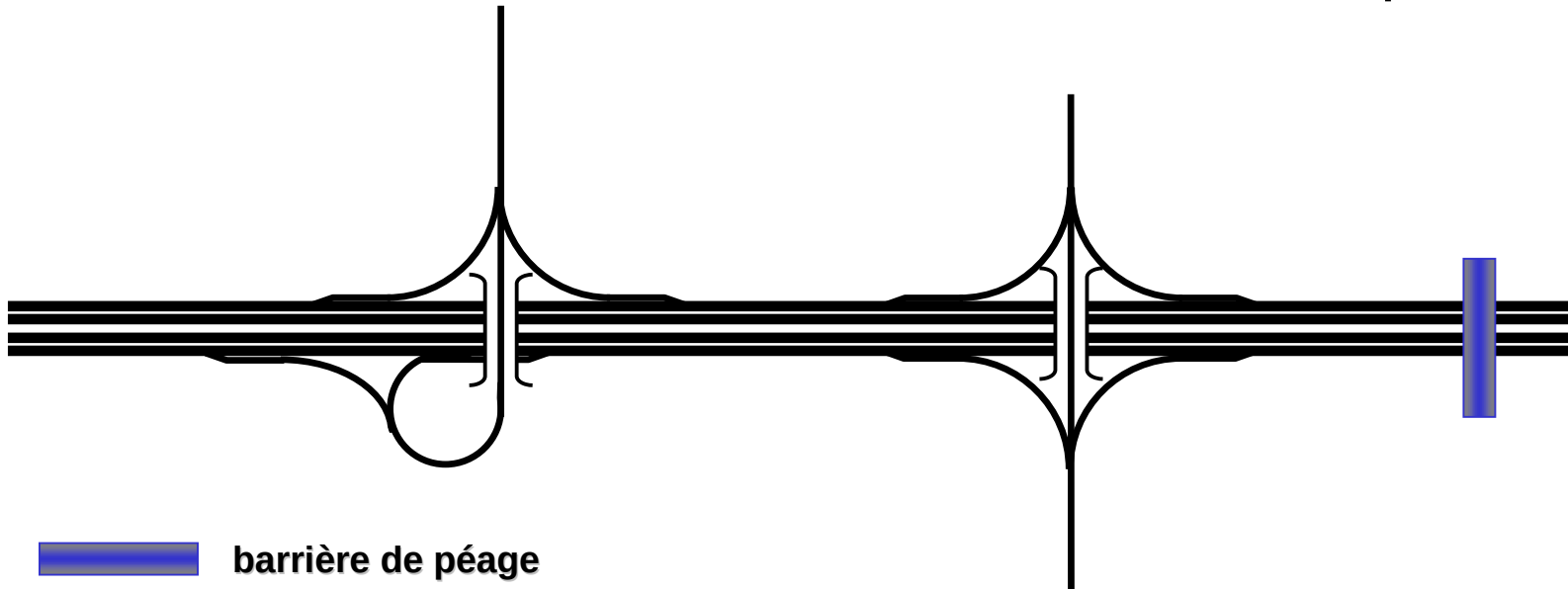




3 – La concession *questions posées*



- Le péage **ouvert** :
 - barrières de péage en pleine voie
 - paiement forfaitaire par sections,
variable selon le linéaire parcouru



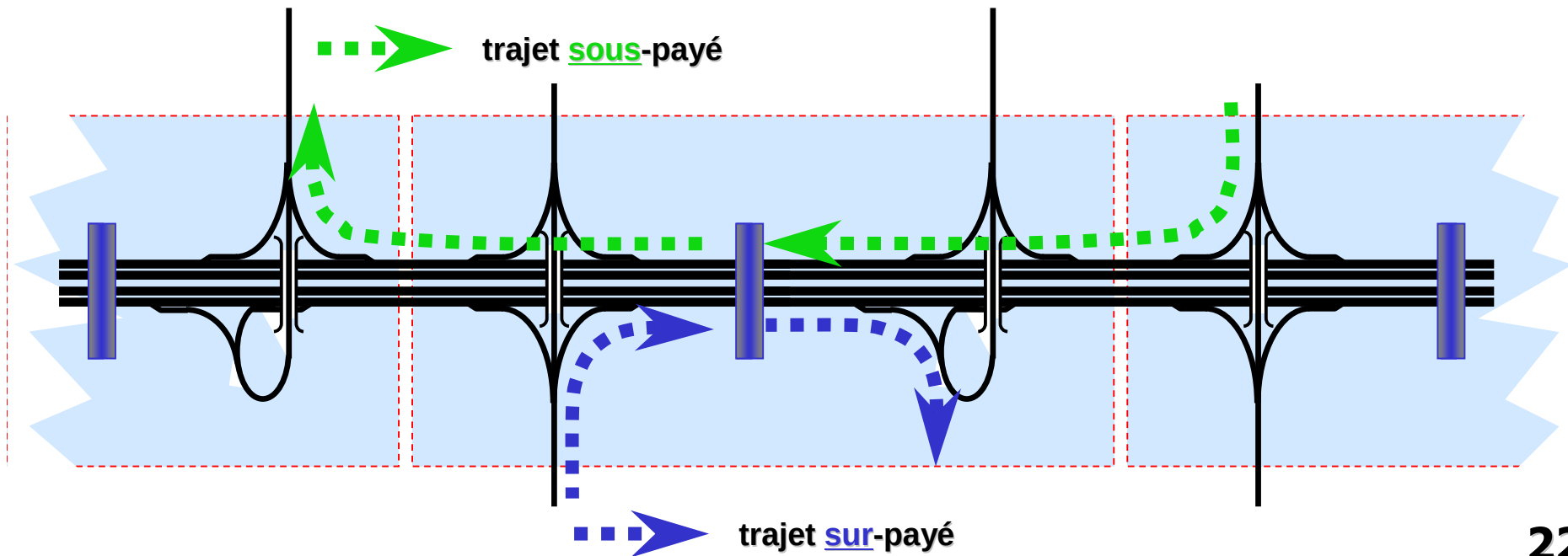


3 – La concession *questions posées*



● Le péage **ouvert** :

■ barrière de péage
▭ sections de tarification





3 – La 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 (inflation, ...)



3 – La concession



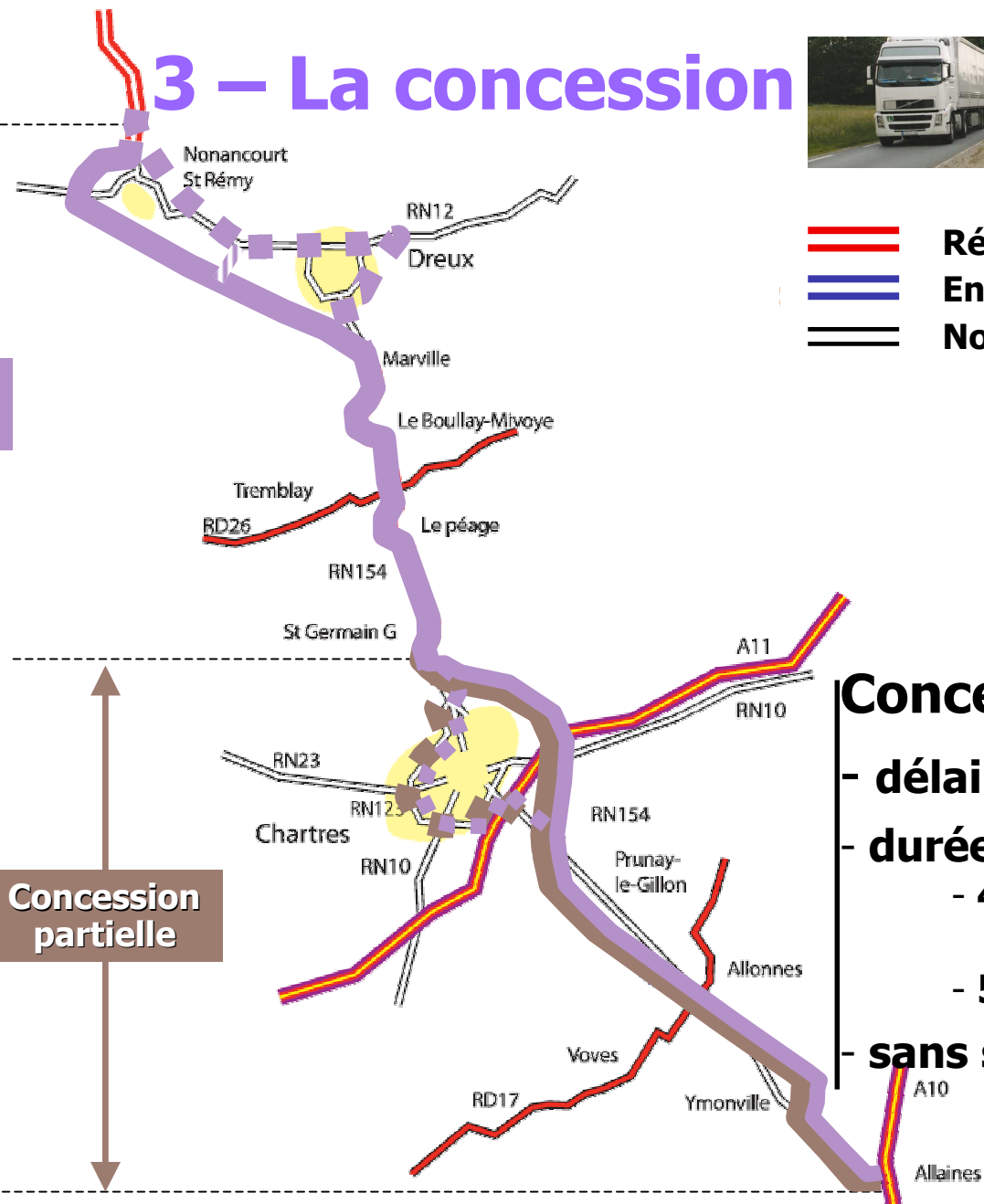
- **Ensemble de l'itinéraire Allaines – Nonancourt :**
 - une subvention d'équilibre estimée
→ entre 50 et 100 M€
(entre 8 et 15 % de subvention à l'investissement)
 - une mise en service envisageable en 2018



3 – La concession



Concession totale



Concession partielle

Concession partielle

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



3 – La concession



- **Deux possibilités de financement** pour achever l'aménagement

sur fonds publics

- **aménagement**
progressif (10M€ par an)
- financement par les citoyens
impôts
- construction estimée
entre 650 et 700 M€
- mise en service à
l'horizon **2070**

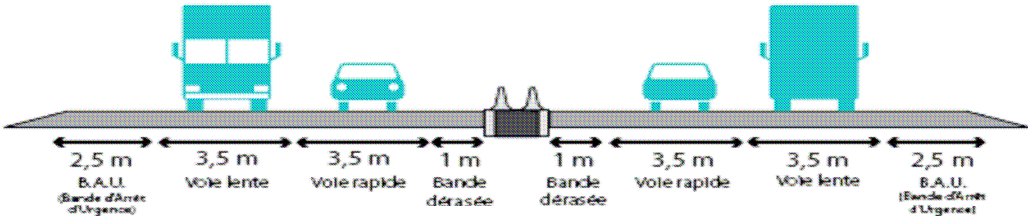
par concession

- **aménagement**
global en une seule fois
- financement par l'utilisateur
péage
- subvention d'équilibre
entre 50 et 100 M€
- mise en service
envisageable en **2018**



3 – La concession *questions posées*



	Concession (autoroute)	Aménagement progressif (voie express)
La vitesse		
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.	



3 – La concession *questions posées*



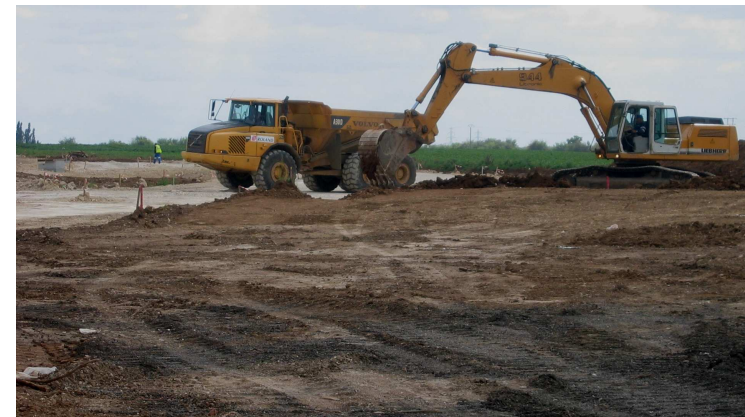
- **Ce qui ne change pas :**
 - 2 x 2 voies (autoroutière),
 - échanges dénivelés,
 - itinéraire de substitution.
- **Ce qui change :**
 - vitesse de circulation,
 - instauration d'un péage,
(↘ financement public + ↗ reports de trafic)
 - inter-distance échangeurs : norme 20 km,
 - inter-distances aires 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** ?



DEBAT PUBLIC RN 154



Le financement du projet : enjeux et scénarios

Chartres, 23 novembre 2009