

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°14



Conseil général de Saône-et-Loire

Rue de Lingendes - 71026 MÂCON cedex 9

Tél. : 03 85 39 66 00

Site Internet : www.cg71.fr

Solution pour une RCEA sûre et gratuite en six années de travaux, présentée par M. Arnaud MONTEBOURG au nom du Conseil général de Saône-et-Loire

Un débat public, deux exigences : urgence, gratuité

- La mise à 2 x 2 voies de la RCEA est une demande constante du Conseil général de Saône-et-Loire pour des motifs de sécurité routière, d'aménagement du territoire et de développement économique.
- Au terme du débat public, la proposition d'accélération d'aménagement à 2 x 2 voies par mise en concession, déjà écartée en 1998, est très compromise. La faisabilité du projet semble douteuse tant d'un point de vue juridique que d'un point de vue technique, et ce plus particulièrement du fait de l'absence d'itinéraires de substitution en Saône-et-Loire et des reports de trafics sur des équipements inadaptés.
- Une alternative, plus conforme aux engagements historiques de l'État, peut être envisagée. C'est l'objet de la proposition que formule aujourd'hui le Conseil général de Saône-et-Loire.

Ce que veulent les Saône-et-Loiriens

- Une mise à 2 x 2 voies sécurisées des branches nord et sud, avec séparateur central, et l'ensemble des échangeurs prévus aux déclarations d'utilité publique de 1996 et 1997 ; la mise aux normes des sections élargies dans les années 1970 ; la vitesse serait limitée à 110 km/h. L'ensemble de ces éléments correspond aux opérations de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) avec leur actualisation par l'État lui-même, en 2007.
- La réalisation dans les meilleurs délais de cet équipement avec une échéance de fin de travaux, si possible, en 2017.
- Des modalités de financement du projet permettant de garantir la gratuité d'usage aux véhicules de moins de 3,5 tonnes, les poids lourds étant assujettis, par la loi¹, au paiement de l'écotaxe nationale.
- Les Saône-et-Loiriens, comme le Conseil général, refusent la privatisation d'un équipement public déjà largement financé par les contribuables locaux. Le Département de Saône-et-Loire aura consacré 86,7 M€ à la RCEA de 1984 à ce jour.

¹ LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;

La proposition du Conseil général de Saône-et-Loire

Pour le Conseil général de Saône-et-Loire, **il est possible aux personnes publiques, sans recours aux financements privés, de concilier gratuité et rapidité en dissociant les calendriers de réalisation des travaux (6 ans) et de financement (20 ans)**. C'est la présente proposition alternative du Conseil général qui devra faire l'objet d'une mise à l'étude partenariale indépendante sous le regard croisé des collectivités locales, de l'État et de la population.

Un partenariat public public

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.

À cette fin, il propose la création d'une **structure publique d'investissement et de réalisation**. Composée *a minima* de l'État et du Département, cette société se verrait confier la maîtrise d'ouvrage et le portage financier de la mise à 2 x 2 voies sur la base des DUP de 1996 et 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.

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

Le coût de l'équipement et son coût

Sur la base des évaluations financières réalisées en 2007 par l'État et actualisées à 2012, la mise à 2 x 2 voies coûterait 805 M€ contre 1,2 milliard € pour la mise aux normes autoroutières (actualisation à 2012 de l'évaluation 2008). Soit un écart de 395 M€ entre les deux hypothèses pour les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire.

Dans le seul département de Saône-et-Loire, pour les branches nord et sud, la mise à 2 x 2 voies coûterait environ 500 M€ au terme des DUP de 1996 et 1997 mises à jour en 2007, contre environ 725 M€ pour la mise aux normes autoroutières. Ces 725 M€ ne prennent pas en compte les 130 M€ de travaux nécessaires à la mise au gabarit du réseau secondaire aujourd'hui inadapté aux reports de trafic.

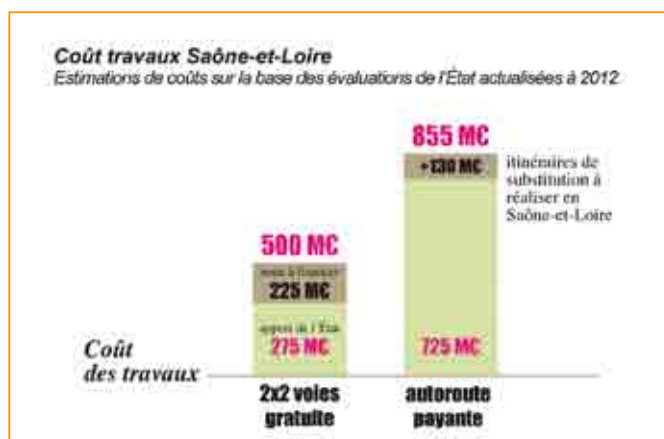
Pour la seule Saône-et-Loire, le coût du projet de mise en concession et ses dépenses induites s'élèveraient ainsi à 855 millions € dans le cas de la création d'une autoroute.

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, comme nous l'enseignent les exemples d'autres départements (ex. mise aux normes autoroutières de la RN10 Landes/Gironde). **La sécurité juridique comme la rapidité plaident donc pour la réalisation de ce projet initial.**

Compte tenu des travaux d'ores et déjà réalisés, les sections demeurant à aménager selon les DUP de 1996 et 1997 actualisées, ainsi que le doublement des ouvrages (dès lors que la nécessité technique en serait avérée - viaduc





de Charolles et viaduc de la Roche) représentent 85 km environ en Saône-et-Loire.

Au regard des engagements pris par l'État dans le cadre de la concession, 275 M€ (valeur 2008) 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 (Allier+Saône-et-Loire, pages 4 et 75 du dossier du maître d'ouvrage). **Le montant des travaux restant à financer au regard des coûts actualisés des DUP de 1996 et 1997 en Saône-et-Loire s'élève donc à 225 M€.**

À l'investissement initial de 225 M€, il faut ajouter 6 M€/an pour la couverture des grosses réparations. Ce dernier montant correspond aux provisions pour renouvellement des couches de roulement et pour les ouvrages.

Modalités de 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 et de grosses réparations par le rendement de l'écotaxe en Saône-et-Loire.

Ces besoins d'investissement seraient, en effet, financés par un prélèvement sur le produit national de l'écotaxe dont l'objet, selon les termes de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009, est « *de financer les projets d'infrastructures de transport. À cet effet, le produit de cette taxation sera affecté chaque année à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour la part du réseau routier national. L'État rétrocèdera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents.* »

Le gouvernement prévoit que cette écotaxe a pour objet prioritaire, mais non exclusif, le financement des modes alternatifs de transport. L'État n'ayant prévu aucun investissement de ce type en Saône-et-Loire dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport, le Conseil général de Saône-et-Loire est fondé à revendiquer le financement de la mise à 2 x 2 voies par le produit de l'écotaxe nationale (évalué à 1 milliard € en 2012).

Par ailleurs, **cette écotaxe serait perdue pour la RCEA dans le cadre d'une concession autoroutière**, l'État se privant définitivement d'une capacité annuelle d'investissement comprise entre 16 M€ (source : direction générale des routes du ministère de l'Environnement) et 20 M€ (estimation du Conseil général) en valeur 2012.

Les simulations effectuées, tenues à la disposition de la commission, montrent qu'une recette d'écotaxe d'environ 13 M€ par an permettrait de garantir l'équilibre des flux au taux de 1% et donc de 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 structure publique la part départementale de l'écotaxe évaluée à ce jour à 2 M€. Il s'agit pour le Conseil général de Saône-et-Loire, et pour les contribuables de Saône-et-Loire, d'un acte de solidarité. L'État devra pour sa part verser une quote-part garantie de l'écotaxe pour assurer l'équilibre financier du projet. En 2012, il faut rapporter l'effort demandé à l'État, estimé à environ 13 M€, au milliard d'€ attendu de produit de l'écotaxe au plan national (source État), soit à peine plus de 1% de cette recette.

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

Objectif

Les travaux pourraient débuter en 2012. La RCEA ainsi réalisée sera mise en service fin 2017, comme affiché par le maître d'ouvrage dans le cadre de la concession, dont le projet nécessite, de plus, une nouvelle DUP. L'ouvrage réalisé par la structure publique sera remis à l'État qui en assurera l'entretien.

Les engagements du Département

- assurer avec l'État, le montage financier, juridique et opérationnel de la nouvelle structure publique pour la RCEA ;
- renoncer à la part départementale de l'écotaxe au profit de la nouvelle structure publique ;
- rester ouvert à la possibilité d'un élargissement de la présente proposition au Département de l'Allier s'il le souhaite ;

Les engagements demandés à l'État

- le financement de la structure publique *ad hoc* pour la durée de l'investissement sur la base d'un prélèvement sur le produit de l'écotaxe ;
- le versement à la nouvelle structure publique des 275 M€ (valeur 2008) promis jusqu'à présent à la RCEA en Saône-et-Loire ;
- la délégation de la maîtrise d'ouvrage à la nouvelle structure publique ;
- la reprise de l'ouvrage à l'issue de sa réalisation ;
- la mise à disposition d'agents pour la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de l'opération.

Conclusion :

Une proposition avantageuse d'intérêt public et garantissant la gratuité

- suppression des péages, maintien des échangeurs prévus
- fiabilité juridique
- raccourcissement des délais
- niveaux d'investissement acceptables
- un projet favorable aux deniers publics

La proposition faite par la Saône-et-Loire consiste à substituer à un projet de privatisation de la dernière route nationale de Saône-et-Loire, déjà largement financée par les contribuables locaux, **un partenariat public public efficace et solidaire.**



© T.Chassepoux