

Coût financier du projet d'autoroute A147

Comme naguère pour le projet de LGV Limoges-Poitiers, le coût financier des travaux semble très sous-évalué.

Je l'ai indiqué lors de la réunion à la Faculté des Lettres de Limoges le 10 février 2022 lorsque j'étais à la tribune ; mais les montants que j'ai cités ont été contestés par la DREAL.

En effet, j'ai rappelé que les travaux de cette LGV auraient coûté deux milliards d'euros en 2015 pour créer une voie unique de chemin de fer (difficilement exploitable) entre Limoges et Poitiers. Certes les rayons de courbure et les profils en long sont différents de ceux d'une autoroute ; mais qui peut croire que la large autoroute A147 ne coûterait « qu'un milliard » ou un milliard deux cent millions (prévision maximale dans le dossier soumis au public) ?

Sur la comparaison avec le coût de la LGV, il est vrai que le Conseil d'Etat, dans son arrêt d'annulation de la DUP (arrêt du 15 avril 2016, considérants 8 et 11) a cité le montant d'un milliard six cents millions valeur 2011. Il a constaté que le financement du projet n'était pas assuré. Cette affirmation reposait en partie sur l'avis du rapporteur public qui a prévenu que « le coût total de la LGV serait de deux milliards deux cents millions d'euros si elle était construite en 2019 » (Rapport lu en audience publique du Conseil d'Etat le 23 mars 2016). La contestation des chiffres par la DREAL n'est donc pas fondée.

Comme ce fut le cas pour la LGV, il y a sous-évaluation du coût de l'A147, probablement dans le but de rendre le projet irréversible. L'Autorité environnementale indique que, selon le dossier de saisine de la CNDP, une subvention dite "d'équilibre" au bénéfice du concessionnaire serait d'un montant estimé pouvant atteindre 771 millions d'euros. Par rapport au coût annoncé d'un milliard, l'infrastructure serait donc financée pour plus des trois quarts par des fonds publics alors que le privé recevrait 100% des bénéfices futurs (si bénéfices il devait y avoir). En réalité, il faut sans doute raisonner sur un coût réel de deux milliards, voire davantage, pour des travaux dont l'achèvement annoncé serait en 2030. Et pourtant, la subvention d'équilibre ne pourrait sans doute pas être augmentée en valeur absolue : il convient de prendre en compte le coût lié à la rareté relative de l'argent public et aussi le coût de la prise de risques.

Le plan de financement est donc en défaut, ce qui fausse l'information due aux contribuables. Ce fut un motif d'annulation du projet de LGV ; le même type de faille existe dans le dossier de financement de l'A147 et les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Nos remarques ci-dessus formulées ont été finalisées avant le 24 février 2022, date de l'invasion de l'Ukraine par la Russie. L'actuel contexte de guerre, ajouté aux effets des pandémies, à la politique du « quoi qu'il en coûte » et au retour de l'inflation, ne laisse aucun doute sur la sous-évaluation caricaturale du coût financier du projet d'autoroute A 147 en valeur 2030.

Au coût financier s'ajoutent le coût environnemental, le coût humain et le coût agricole. Les bouleversements du territoire par un chantier de cette ampleur ne peuvent se justifier que par un plan de financement rigoureux et tenable, incluant toutes les compensations. Or le plan de financement présenté est intenable.

Marcel Bayle 87510 Peyrilhac