

## Sur la rentabilité socio-économique

Le périmètre du débat public s'avère extrêmement limité.

Ce qui est troublant c'est qu'ici on ne compare pas deux projets routiers aux fonctions principales identiques, mais on compare deux objets financiers qui ne remplissent pas les mêmes fonctions : d'un côté on a une route aménagée complètement de bout en bout et de l'autre côté on a une succession de tronçons aménagés ou non.

Sur l'objet autoroutier, l'AE-CGEDD dans son avis de cadrage préalable observe :

*« L'infrastructure serait donc financée pour plus des trois quarts de son coût par des fonds publics. Ni les conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures COI ni le contenu de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) n'évoquent ce projet. Ces résultats (de la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) ) sont fortement modérés par une circulation prévue particulièrement faible pour une autoroute (en moyenne 5030véh./j. pour les VL et 910véh./j. pour les PL) du fait d'un mauvais taux de report du trafic sur l'autoroute. »*

En 2013, la Commission « Mobilité 21 » estimait qu'il fallait réserver strictement les aménagements à 2x2 voies aux seules sections le justifiant pleinement au regard des trafics.

Le dossier ne présente pas ce que serait le coût d'une mise à 2x2 voies complète de la RN147 de bout en bout sans péage, ni quelle en serait sa rentabilité, ce qui aurait permis d'éclairer le débat.

De même, le dossier n'indique pas si des variantes d'autoroute à péage et sans péage Poitiers - La Croisière (sans aménagement du tronçon Bellac-Limoges) ont été étudiées, et quelles en seraient leur rentabilité ni leurs effets sur l'évolution et la répartition du trafic.

Pour les projets d'infrastructure de transport, le calcul de la VAN-SE est extrêmement normé :

- Selon la note technique de la DGITM datée du 27 juin 2014 :

*« La valeur actualisée nette socio-économique (van-SE), qui est la somme, sans doubles comptes, des variations des effets monétarisés actualisés de toute nature induits par le projet (effets marchands et non marchands) relevant des sphères économiques, sociales et environnementales pour lesquels on dispose ou de prix résultant d'un équilibre de marché, ou d'une valeur monétaire de référence, comptés négativement (coûts) et positivement (avantages), incluant l'investissement initial, le fonctionnement, la maintenance et la valeur résiduelle. Cet indicateur reflète le surplus global actualisé pour la collectivité généré par le projet. »*

- Selon la fiche outil « Monétarisation des effets et indicateurs socio-économiques » du 03 août 2018 :

*« Les différents composants de la VAN-SE (investissements, recettes, surplus des usagers, etc.) sont calculés à un horizon d'évaluation fixé, égal à l'année 2070. Au-delà de 2070, la VAN-SE tient compte de la valeur résiduelle de l'investissement actualisée à la même année T. Cette valeur résiduelle actualisée correspond à la somme actualisée, à l'année T d'actualisation, des avantages nets procurés par le projet à la collectivité, sur 70 ans, entre 2071 et 2140 ».*

Ainsi, la VAN-SE, lorsque ce n'est pas précisé, est l'ensemble des éléments économiques jusqu'en 2140.

En dressant un tableau comparatif à partir des éléments figurant dans l'étude de concession ou dans le dossier de concertation pour certaines des variantes de l'« A\_147 » on y observe des trafics et des éléments de VAN-SE pour la période 2017-2070, ou pour la période 2017-2140, ou pour une période non précisée (et donc 2017-2140) :

référence	Etude concessibilité page 12	Etude concessibilité page 17	Etude concessibilité pages 19-20	Etude concessibilité pages 18 et 20	Dossier de concertation page 61
scénario	V2	V2	V2 (optimum tarifaire)	V2C (A147 Seule avec principaux OANC à 2x1 voies, 8 échangeurs, profil autoroute, Valeur du temps VL nationales, interdiction PL +7,5t en transit)	V2C
coût	897 M€ HT page 12	897 M€ HT pages 14 et/ou 17	897 M€ HT	853 M€ HT	853 M€ 2020 HT page 58 et de 823 M€ à 1 208 M€ TTC page 83
VAN-SE sur la période 2017-2070		-63,4 M€ page 16			172 M€ à 189,3 M€
VAN-SE sur la période 2017-2140		+354,7 M€ page 16	De 102,2 ou 114,9M€	De +172,0 à +189,3M€	Entre +381 et -39 M€ page83
VAN-SE par euro public investi		0,47 page 16	De 0,11 ou 0,13	0,22 page 20 tests de sensibilité de -0,08 à 0,65 pages 22 et 23	
Niveau de subvention		82,00%	80,70%	63,7 à 71,5%	
Valeur de la subvention d'équilibre		736 M€ selon page 17	de 724 M€ HT à 675 M€ HT	543 à 610 M€	449 M€ à 771 M€.
Péage VL	0,08€ page 11	0,11 €km page 14	0,11 €km	0,13 €km	0,13 €km
Péage PL	0,16€ page 11	0,20 €km page 14	0,20 €km	0,20 €km	0,20 €km
Trafic sur A147 poitiers lussac		7800vl (880pl) page 14	5800vl (830pl) page 19	5500vl (1060pl) page 19	5400vl (1030pl) page 59
Trafic résiduel sur RN147 Poitiers- Lussac		4800vl (960pl) page 14	6000vl (1050pl) page 19	5900vl (440pl)	3960vl (400pl) page 59
Trafic total sur Poitiers-Lussac		12600vl (1840pl)	11800vl (1880pl)	11400vl (1500pl)	9360vl (1430pl)
Trafic sur A147 Lussac- Bellac		7200vl (910pl) page 14	5300vl (580pl)	5000vl (900pl)	
Trafic résiduel sur RN147 Lussac- Bellac		1000vl (1020vl) page14	2200vl (1270pl)	2200vl (710pl)	
Trafic total sur Lussac-Bellac		8200vl (1930pl)	7500vl (1830pl)	7200vl (1610pl)	
Trafic sur A147 Bellac Limoges		6100VL (et plus de 600PL) page 14	4300vl (500pl)	4600vl (770pl)	4610vl (770pl) page 59
Trafic résiduel sur RN147 Bellac- Limoges		3000vl (750pl) page 14	4200vl (810pl) page 19	3900vl (320pl)	4040vl (330pl)
Trafic total Bellac- Limoges		9100vl (1350pl)	8500vl (1310pl)	8500vl (1090pl)	8650vl (1100pl)

Ce tableau conduit à poser des questions :

Comment passe-t-on de l'étude de concessibilité pour la V2C avec une VAN-SE sur la période 2017-2140 de 172M€ à 189,3M€ au dossier de concertation pour la même V2C avec une VAN-SE sur la période 2017-2070 de 172M€ à 189,3M€ à l'horizon 2070 ?

Comment, sans changer les options tarifaires entre les deux documents pour la V2C, le trafic total baisserait sur Poitiers-Lussac et augmenterait sur Bellac-limoges ?

On note que page 12 de l'étude de concessibilité est écrit « *L'application d'une réglementation plus restrictive pour les poids-lourds (scénarios B, C, D et E) permet de gagner en moyenne +310 PL/jour sur l'aménagement (soit 910 PL/jour contre 600 PL/jour pour le scénario A)* » et on observe que si cela serait vrai pour le tronçon Lussac-Bellac (+320PL sur l'aménagement), c'est moins vrai pour le tronçon Bellac-Limoges où le trafic PL reste toujours plus faible et le gain sur l'aménagement n'est que de +270PL.

On observe aussi que dans la V2C, sur le tronçon central Lussac-Bellac, la perte de trafic PL global n'est que de 220PL/jour.

Si on s'intéresse au trafic global, on pourrait être surpris par la baisse d'attractivité de l'ensemble A147+RN147 en particulier pour les PL, et étonné que dans la V2C le trafic PL global soit plus important de 110pl entre Lussac et Bellac qu'entre Poitiers et Lussac (comme d'ailleurs dans la V2 non optimisée avec +90pl) alors que dans la V2 optimisée il y est plus faible de 50pl. D'où vient de l'ouest et où va vers l'ouest ce trafic PL supplémentaire de 110pl entre Lussac et Bellac si on ne le retrouve pas sur l'axe 147 entre Poitiers et Lussac ?

A l'inverse, on n'est pas étonné par le fait que le trafic global PL serait moins important entre Bellac et Limoges qu'entre Lussac et Bellac du fait de l'apport non négligeable de la RN145.

Ce qui est également surprenant c'est qu'en augmentant légèrement le tarif pour les VL tout en gardant le même tarif pour les PL avec les OANC à 2 voies et une incitation pour les PL par des interdictions sur la RN147, le trafic PL global baisse de façon significative entre la V2 et la V2C alors qu'ils ne sont pas concernés par la mesure tarifaire mais seulement par l'interdiction sur le réseau local. La liaison serait alors globalement moins attractive, même si on maintient du trafic sur l'A147 (?).

Ce qui est également surprenant c'est qu'en augmentant le tarif pour les VL, le trafic VL augmente sur le tronçon à péage A147 Bellac-Limoges alors qu'on se serait attendu à ce qu'il baissât comme ce qui est montré pour les tronçons A147 Poitiers-Lussac et Lussac-Bellac. Qu'elle en est l'explication ?

On note également en page 16-17 de l'étude socio-économique :

*« La rentabilité socio-économique pour les quatre scénarios est obtenue à un horizon très long terme (horizon supérieur à 2070) – Les VAN-SE sur la période 2017-2070 (sans la valeur résiduelle) sont négatives pour l'ensemble des scénarios »*

En particulier, la V2 est à -63,4M€ sur la période 2017-2070 (soit à peu près sur la durée de concession) dans ces conditions faut-il faire le projet ?

Les van SE sont positives en 2140 ( pour la V2 +354,7 M€ sur la durée ; VAN-SE par euro public investi de 0,47) avec un niveau subvention très important à 82%. Les scénarios A, B, C, D, E (déclinaisons de la V2) évoqués en page 18 font l'objet de calculs de VAN-SE présentés en page

20 où il apparaît c'est la C qui aurait la plus importante (0,22 de VAN-SE par euro public investi). Sur cette base, le scénario C serait celui retenu. Toutefois aucune information n'est donnée pour savoir au bout de quelle durée le montant la VAN-SE devient positif.

Dans le dossier de concertation est indiqué :

*« La réalisation d'un aménagement performant entre Limoges et Poitiers est une demande ancienne, que certains acteurs locaux réclament avec une certaine urgence. Le recours aux seuls crédits publics pour la mise à 2x2 voies de la RN147 impliquerait un plus long délai de réalisation compte tenu des contraintes financières de l'État. A contrario, l'aménagement d'une autoroute par un opérateur privé, dans le cadre d'une concession, permettrait un gain de temps significatif : la mise en service pourrait alors intervenir à l'horizon 2030. »*

Est-ce que cela veut dire qu'il est plus facile d'apporter la subvention d'équilibre à la charge des collectivités et de l'Etat (de plus de 736 M€ HT à l'étude de concessibilité et qui varie de 449 M€ à 771 M€ selon le dossier de concertation) en seulement 5 ans plutôt que de financer les mêmes travaux avec les mêmes partenaires (évalués à 1 068 M€) sur 10-15 ans ?

En principe, les subventions d'équilibre sont versées au concessionnaire à l'avancement des travaux, elles permettent la prise en charge partielle des investissements pour la construction de l'autoroute qui reste propriété de l'Etat. La subvention d'équilibre n'a pas pour objet de compenser un éventuel déficit du concessionnaire qui est un risque assumé par le concessionnaire. Le montant de la subvention est précisé lors de la présentation de son offre par chaque candidat concessionnaire et dépend de sa stratégie financière (notamment les péages) et c'est donc lors de l'attribution de la concession que le montant de la subvention d'équilibre sera fixé. Dans sa stratégie financière le concessionnaire fait payer les intérêts de son emprunt par le biais de la subvention d'équilibre.

La mise en concession présente l'intérêt est de déplacer le risque financier (résultat des appels d'offres, réclamations des entreprises, taux d'emprunt, péages,...) de l'Etat et des collectivités vers un privé.

Mais, sans parler *« des contraintes financières de l'État »*, ne faudra-t-il pas que les collectivités elles-mêmes empruntent pour verser rapidement leur part de subvention d'équilibre ?

Remarquons qu'on fera « cadeau » au concessionnaire des tronçons payés dans le cadre des CPER également payés par les collectivités et l'Etat (donc le contribuable) :

*« Rappelons aussi que, d'ici la mise en service de la concession, il sera nécessaire de mobiliser les financements des aménagements déjà programmés. Ceux de la déviation de Lussac-les-Châteaux et des crèneaux au nord de Limoges sont déjà prévus au contrat de plan Etat-Région 2015-2022. Les crédits nécessaires à la réalisation des aménagements de la RN520 entre l'A20 et l'axe Poitiers-Limoges, de la déviation nord de Limoges et de la section de Mignaloux-Beauvoir, pour un montant total estimé à 310 M€ HT, seront à inscrire dans les prochaines contractualisations entre l'Etat et la région Nouvelle-Aquitaine. »*

D'où l'intérêt de savoir quand la VAN-SE redeviendra positive.

De plus ce « cadeau » se fera au détriment d'une partie des usagers qui ne prendront pas la route à péage et des riverains qui continueront à subir la partie de trafic qui n'empruntera pas la route à péage.

Vu les anomalies ou absences d'explications relevées dans l'étude socio-économique, on peut regretter que le décret d'application n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ne prévoit pas lors du débat public de contre-expertise de l'étude socio-économique comme cela est prévu pour la phase de l'enquête publique : *« Lorsque le projet d'investissement est soumis à enquête publique au sens des [articles L. 11-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique](#) et [L. 123-1 et suivants du code de l'environnement](#), le rapport de contre-expertise et l'avis*

*du secrétaire général pour l'investissement sont versés au dossier d'enquête publique. Lorsque le projet d'investissement n'est pas soumis à enquête publique, le rapport de contre-expertise et l'avis du secrétaire général pour l'investissement sont préalables à l'acte d'engagement comptable et budgétaire relatif au projet, hormis les dépenses relatives aux études préalables. » Cette contre-expertise aurait eu le mérite de vérifier et commenter l'étude socio-économique.*

En conclusion auraient été utiles :

- un éclairage sur les variantes étudiées, avec un périmètre moins limité, avec une comparaison non pas limitée à des objets financiers mais à de vraies alternatives routières.
- une contre-expertise de l'étude socio-économique (et de l'étude de trafic) pour en rectifier les anomalies et apporter les explications utiles,
- la précision de l'année où la VAN-SE redevient positive,
- la précision sur les conditions de mise en oeuvre de l'effort financier des collectivités,

tout ceci pour éviter un débat tronqué qui ne porte que sur le choix entre une autoroute complète Poitiers-Limoges et un aménagement partiel Poitiers-Limoges, alors qu'on ne sait pas si c'est la bonne question.

Alain BRAGUIER

35000 Rennes