

Compte-rendu du comité syndical du Syndicat Mixte d'Études et de Promotion de l'Axe Toulouse-Lyon

SÉANCE DU VENDREDI 8 FEVRIER 2013

Le 19 décembre 2012, une convocation a été adressée aux membres du syndicat mixte afin de réunir le comité syndical le jeudi 31 janvier 2013 à 10h30 à Saint Étienne. L'absence de quorum ayant été constatée, le Syndicat Mixte d'Études et de promotion de l'Axe Toulouse Lyon a réuni de plein droit son comité le vendredi 8 février 2013 à 10h30, au Conseil Général de la Loire à Saint Étienne, salle des Commissions, sous la présidence de M. Jean-Paul POURQUIER, son Président.

Étaient présents :

1. M. Jean-Paul POURQUIER – Président du Conseil général Lozère
2. M. Pierre HUGON - Conseil général Lozère
3. M. Jean-Claude CHAZAL – Conseil général Lozère
4. M. Jean DE LESCURE – Conseil général Lozère
5. M. Georges ZIEGLER – Conseil général Loire
6. M. Bernard JAYOL - Conseil général Loire
7. M. Jean-Paul DEFAYE - Conseil général Loire
8. M. Jean-François BARNIER - Conseil général Loire
9. M. André CHAPAVEIRE – Conseil régional Auvergne
10. M. Christian BARTHELEMY – Communauté urbaine de Lyon
11. M. Jean-Paul PEYRAC – Conseil Général Aveyron
12. M. Jean-Claude FERRET – Conseil général Haute-Loire
13. M. Michel DECOLIN - Conseil général Haute-Loire
14. M. Michel GANTOU – Communauté d'agglomération du Grand Rodez
15. M. Jérôme BAY – Communauté d'agglomération du Puy en Velay
16. M. Bruno AMIEL – Ville de Toulouse

Pouvoirs :

1. M. Marc MOURET – Conseil général Haute-Loire – ayant donné pouvoir à M. Michel DECOLIN
2. M. Jérôme GROS – Conseil général Ardèche ayant donné pouvoir à Jean-Claude CHAZAL
3. M. Christophe GUILLOTEAU - Conseil général Rhône ayant donné pouvoir à M. Jean-Paul POURQUIER
4. M. Claude MEISSONNIER - Communauté de Communes Cœur de Lozère ayant donné pouvoir à M. Jean-Paul POURQUIER

Étaient absents excusés :

1. M. Luc BOURDUGE – Conseil Régional Auvergne
2. Mme Marie-Agnès PETIT – Conseil Régional Auvergne
3. M. Robert NAVARRO - Conseil Régional Languedoc-Roussillon
4. Mme Corinne GIACOMETTI - Conseil Régional Languedoc-Roussillon
5. Mme Martine PEREZ - Conseil régional Midi Pyrénées
6. M. Guy MALATERRE - Conseil général Tarn
7. M. Jacques VALAX - Conseil général Tarn
8. M. Serge ENTRAYGUES - Conseil général Tarn
9. M. Dominique BILLET - Conseil général Tarn
10. M. Jérôme GROS - Conseil général Ardèche
11. M. Marc MOURET – Conseil général Haute-Loire
12. Mme Madeleine DUBOIS – Conseil général Haute-Loire

13. M. Jean-Louis REYNAUD – Conseil général Haute-Loire
14. M. Philippe ROCHOUX – Conseil général Lozère
15. M. Bernard PALPACUER – Conseil général Lozère
16. M. Christophe GUILLOTEAU – Conseil général du Rhône
17. M. Raymond DURAND - Conseil général du Rhône
18. M. Marc PETIT - Conseil général Loire
19. M. Hervé REYNAUD - Conseil général Loire
20. M. Ludovic MOULY – Communauté d'agglomération du Grand Rodez
21. M. Pierre FAYOL NOIRETERRE – Communauté d'agglomération Saint Étienne
22. M. Jean-Claude DESSEIGNE – Communauté urbaine de Lyon
23. M. Claude MEISSONNIER – Communauté de communes Cœur Lozère
24. Mme Régine BOURGADE - Communauté de communes Cœur Lozère
25. M. Jean-Luc DARGEIN VIDAL – Ville d'Albi

Assistaient également à la réunion :

1. M. Éric MORATILLE – Directeur Général des Services du Conseil général de la Lozère
2. M. Jean TOGUYENI – Directeur des Routes, Transports et Bâtiments Conseil Général Lozère
3. Mme Aurélie CHARRADE – Direction des Routes Conseil Général Lozère
4. M. Olivier COLLON – Association « Oui à la 2 x 2 voies »
5. M. Jean VILLEMAGNE – Président de l'Association « Oui à la 2 x 2 voies »
6. Mme RODIER – Payeuse Départementale Lozère
7. M. RICARD - Directeur des Routes CG Aveyron
8. Mme Sophie RODOLPHE – Communauté d'agglomération du Grand Rodez
9. Mme Anne-Sophie BOUREY, Messieurs Chadi EID, Romain MERESSE et Adrien ROHNER - Cabinet ERA
10. M. MARTINO – Directeur des études, de la prospective et maîtrise d'ouvrage DADD Conseil général Loire
11. M. SALVAT – Directeur général Adjoint DADD Conseil général Loire

L'ordre du jour de la séance était le suivant :

Le Président POURQUIER ouvre la séance à 10h40. Monsieur ZIEGLER (CG 42) excuse Monsieur BONNE, Président du Conseil général de la Loire, absent pour convalescence. Le Conseil général de la Loire est très attentif au travail du Syndicat mixte Axe Toulouse Lyon, et a toujours été solidaire des territoires. Il faut mettre en avant la liaison fiable et durable entre Lyon et St Étienne, car aujourd'hui l'autoroute est ancienne et ne répond plus aux exigences de sécurité et de fluidité de trafic.

Après avoir remercié M. ZIEGLER pour l'accueil et fait un tour de table, le Président POURQUIER rappelle l'ordre du jour de cette séance.

- Approbation du compte-rendu de la réunion du 6 avril 2012
- Approbation du compte administratif 2012 et du compte de gestion du Payeur départemental
- Orientations budgétaires / Budget Primitif 2013
- Durée amortissement logiciel AGEDI M14
- Indemnité de conseil au Payeur départemental pour 2013
- Renouvellement de la convention de mise à disposition de personnel entre le syndicat mixte d'études et de promotion de l'Axe Toulouse Lyon et le Département de la Lozère
- Demande de retrait du Conseil Général du Rhône
- Site Internet
- Présentation de l'étude complémentaire de mise à 2 x 2 voies de la RN 88
- Questions diverses

Il souhaite que les membres se prononcent sur plusieurs points, et notamment comment représenter les propositions à la nouvelle commission du SNIT, qui doit rendre un rapport prochainement, comment et sous quelle forme sera présentée cette étude au nouveau Ministre des Transports et enfin voir quelles actions mener pour faire avancer le projet d'aménagement de la RN 88 à 2 x 2 voies. A court terme, il existe des urgences et des priorités pour des raisons de sécurité.

1. Approbation du compte-rendu du comité syndical du 6 avril 2012

Le comité syndical approuve à l'unanimité le compte-rendu de la réunion du 6 avril 2012.

2. Approbation du compte administratif 2012 et du compte de gestion du Payeur départemental

M. TOGUYENI présente le compte administratif de l'exercice 2012, ainsi que le compte de gestion établi par Madame RODIER, Payeuse Départementale, en sa qualité de comptable du Syndicat.

Le compte 2012 du Syndicat présente les résultats suivants :

	Fonctionnement	Investissement
Recettes réalisées en 2012	99 645,00 €	4 000,00 €
Dépenses mandatées en 2012	8 906,27 €	862,92 €
Résultat de l'exercice 2012	90 738,73 €	3 137,08 €
Résultat de l'exercice 2011	474 597,47 €	-547,77 €
Virement section à section	-4 000,00 €	0,00 €
Résultats cumulés de l'exercice	561 336,20 €	2 589,31 €

Vu la non-participation de M. POURQUIER au débat et au vote, et considérant que ce compte administratif 2012 est strictement conforme au compte de gestion 2012 de Madame la Payeuse Départementale de la Lozère, il est procédé au vote. Le compte administratif 2012 est approuvé à l'unanimité.

3. Orientations budgétaires

Monsieur TOGUYENI présente le rapport : en 2010, il a été décidé de prospecter la voie du recours au PPP ou à la concession pour convaincre l'État de la nécessité de terminer l'aménagement de la RN 88. En 2011, cette étude a été présentée au service de l'État. A l'issue, il a été décidé de faire une étude complémentaire.

Pour l'année 2012, les dépenses de fonctionnement se sont élevées à 8 906,27 € pour 99 645 € de recettes. Le résultat de cet exercice est donc de 90 738,73 € pour un résultat cumulé de 561 336,20 € (4 000 € ont été virés de la section fonctionnement à la section investissement). Les dépenses d'investissement s'élèvent à 862,92 €. La situation financière du Syndicat est donc saine, avec des charges de fonctionnement minimales.

L'année 2013 permettra d'effectuer un point sur les études réalisées et d'avoir des éléments concrets pour poursuivre les actions auprès de l'État. Cette année sera également marquée par la mise en place du site Internet, précieux outils de communication et d'échanges entre les différentes collectivités membres.

Il est donc proposé de reconduire les grands postes habituels du budget comme en 2012, et compte-tenu de la situation saine du syndicat, de ne pas demander cette année de participation aux collectivités membres à titre exceptionnel.

Après avoir délibéré, à l'unanimité des voix, le Comité Syndical prend acte de la tenue du débat des orientations budgétaires préalables à l'examen du budget primitif 2013 et décide de ne pas demander de participation aux collectivités à titre exceptionnel pour l'année 2013.

4. Budget primitif 2013

L'exécution du budget 2012 a augmenté l'excédent d'exploitation cumulé de 474 049,70 € à 563 925,51 €. Suite au débat d'orientations budgétaires et à l'excédent dégagé encore en 2012, il a été décidé de ne pas demander de participation cette année aux collectivités membres, à titre exceptionnel. Les principaux postes de dépenses seront, comme les années précédentes, les prestations intellectuelles de communication et d'assistance à la stratégie du syndicat.

Le budget primitif 2013 :

Investissement	Fonctionnement
3 569,31 €	561 336,20 €

A l'unanimité, les membres approuvent le budget primitif 2013.

5. Durée d'amortissement du logiciel AGEDI – M14

Monsieur TOGUYENI présente le rapport : le syndicat mixte a acquis le logiciel AGEDI pour effectuer la comptabilité. Cette immobilisation doit faire l'objet d'une durée d'amortissement. La durée d'amortissement d'un logiciel est en principe fixée à 2 ans.

A l'unanimité, les membres approuvent cette proposition et retiennent deux ans comme durée d'amortissement du logiciel.

6. Indemnité de conseil au Payeur départemental

Monsieur TOGUYENI présente le rapport : l'arrêté interministériel du 12 juillet 1990 fixe les conditions d'attribution de l'indemnité de conseil allouée aux comptables non centralisateurs des services extérieurs du Trésor chargés des fonctions de payeur des départements, des régions et de leurs établissements publics.

Les taux de base servant de base de calcul de cette indemnité sont ceux de l'article 4, 3ème alinéa de l'arrêté interministériel du 12 juillet 1990.

En 2012, Madame Martine RODIER a rempli les fonctions de comptable public du syndicat mixte du 1er janvier au 31 décembre.

Par conséquent, pour cette période, il est proposé d'attribuer l'indemnité de conseil à Madame RODIER, soit 94,51 €. Les membres du syndicat mixte approuvent à l'unanimité cette proposition.

7. Convention de mise à disposition de personnel

Monsieur TOGUYENI présente le rapport : depuis 2008, le siège du syndicat mixte a été transféré de Rodez à Mende. En 2009, afin d'assurer les missions administratives et comptables du syndicat mixte, il a été décidé d'établir une convention de mise à disposition de personnel entre d'une part, le syndicat mixte d'études et de promotion de l'Axe Toulouse Lyon, et d'autre part, le Département de la Lozère, permettant d'assurer le secrétariat et la comptabilité du syndicat mixte avec compensation financière du Syndicat mixte au Département de la Lozère. Cette convention a pris fin en 2012. Aussi, il convient d'établir une nouvelle convention selon les mêmes modalités.

A l'unanimité, cette proposition est approuvée par le comité syndical.

8. Demande de retrait du CG Rhône

Monsieur TOGUYENI présente le rapport : suite à différents échanges et débats des 22 juin et 20 juillet 2012, le Conseil général du Rhône, par délibération du 20 juillet 2012, a décidé de suspendre son adhésion au Syndicat Mixte d'Études et de Promotion de l'Axe Toulouse – Lyon, à compter de 2012, sans motif.

Pour rappel :

- L'article n°12 des statuts du Syndicat Mixte stipule que la demande de retrait fait l'objet d'une délibération du Comité syndical à la majorité absolue. D'autre part, le règlement intérieur du syndicat Mixte stipule, dans l'article 1, que la majorité des deux tiers est requise pour le vote du budget ainsi que pour toute décision relative à des modifications statutaires dont la modification des conditions initiales de composition, de fonctionnement, de durée du syndicat.

- Le Comité syndical du 18 mars 2011 a décidé de réduire les cotisations de moitié à titre exceptionnel pour l'ensemble des collectivités membres pour l'année 2011. Il en avait été de même l'année 2010.

- Le Comité syndical, réuni le 6 avril 2012, a émis un avis défavorable, à la majorité des voix, aux retraits du Conseil régional Rhône Alpes et du Conseil général de la Haute Garonne, au nom de la solidarité vis-à-vis des autres adhérents qui n'ont pas encore vu leur projet se réaliser sur leur territoire.

Le Président rappelle le débat qui avait eu lieu lors de la dernière séance et qui est retranscrit dans le compte-rendu.

M. BARTHELEMY (Grand Lyon) prend la parole pour dire que, si la loi relative aux collectivités est votée courant 2013, le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône risquent de fusionner, il n'y aura donc plus de problème de participation du CG Rhône.

A l'unanimité, les membres du syndicat mixte émettent un avis défavorable à la demande de retrait du CG Rhône, au nom de la solidarité vis-à-vis des autres adhérents qui n'ont pas encore vu leur projet se réaliser sur leur territoire.

9. Site Internet (Cf présentation du projet de site Internet joint)

Monsieur TOGUYENI présente le document de MEDIACITE, car Mme LEVAILLANT s'est excusée et n'a pu venir à la réunion. Il rappelle que le syndicat souhaite disposer d'une vitrine sur internet, au travers d'un site qui puisse constituer un espace d'information, et un outils de communication des actions. Pour cela, les objectifs sont d'informer sur le syndicat, de proposer une vision globale de l'itinéraire, de valoriser les actualités du projet et d'être un espace de ressources pour l'ensemble des acteurs.

M. TOGUYENI présente l'arborescence du site, puis une rubrique relative à l'actualité du projet. Les tests de mise en ligne sont prévus mi-mars. Lors de la dernière réunion, il avait été décidé que toutes les collectivités fassent apparaître sur leur site internet un lien avec le site du syndicat mixte.

Aucune remarque n'est faite sur la présentation du site.

10. Point du Président sur l'étude complémentaire de faisabilité de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 88 (cf. Étude d'opportunité de recours à un partenariat public privé)

Le Président POURQUIER rappelle l'historique de l'ensemble de l'étude avec l'étude complémentaire demandée au cabinet ERA, concernant le financement de la partie Etat. Il rappelle que lors de la présentation de l'étude, figurait une subvention d'équilibre de 500 M€ et que côté Etat, il avait été demandé au syndicat de trouver des solutions pour financer cette participation. La demande a été faite au cabinet ERA qui va en faire la présentation.

Mme BOUREY commence par présenter le plan. En ce qui concerne l'état des lieux, le bilan de la RN 88 est de 44 % de mise à 2 x 2 voies ; réalisée en tronçons discontinus.

Il est ensuite question de l'avancement de la modernisation en détail :

- **Toulouse / Rodez** : modernisation complète achevable à court terme (hors tronçon à Lescure d'Albigeois et grand contournement de Rodez)
- **Rodez / Séverac** (40km) : DUP et maîtrise foncière mais achèvement non programmé
- **A75 / Le Puy-en-Velay** (97 km) : absence de DUP, section non achevable à moyen terme
- **Le Puy-en-Velay** (15 km) : achevable horizon 2014-2015, sauf pour 4 km entre Fangeas et Baraques
- **Le Puy-en-Velay / Firminy** (61 km) : absence de programmation pour 15 km entre Le Puy et Yssingaux et 1km au niveau du viaduc du Lignon.

En ce qui concerne le bilan des aménagements programmés :

- sur la section Toulouse Rodez, 45 km rentrent dans le cadre de PDMI et 3 km restent à aménager,
- entre Rodez et l'A75, 40 km restent à aménager,
- de même qu'entre l'A75 et Fangeas pour 97 km,
- au Puy en Velay, 9 km rentrent dans le cas du PDMI et 4 km restent à aménager,
- et entre Le Puy en Velay et Firminy, 16 km restent à aménager.

Donc pas d'achèvement à court terme entre Rodez et Fangeas.

Les engagements inscrits dans les PDMI : 54 km seront aménagés en 2 x 2 voies (50% des 315 km) et il restera 160 km à achever en plusieurs tronçons.

M. ZIEGLER (CG 42) demande une précision sur « Le Puy en Velay (Fangeas – Rhône) » : il s'agit d'une erreur dans le document, il faut enlever Rhône.

M. PEYRAC (CG 12) indique que pour la partie Albi-Rodez, les travaux avancent, même si le contournement de Baraqueville a pris un peu de retard, et sur la section Rodez -Séverac, les études écologiques vont démarrer en 2013.

Le cabinet ERA poursuit : l'étude de 2010 a retenu 2 périmètres : Rodez/A75 et A75/Le Puy en Velay. Les résultats financiers synthétiques font ressortir que sur la section (A75/Le Puy en Velay), il est plus intéressant d'avoir une concession sur 65 ans, les travaux sont rémunérés avec un péage aux usagers, et sur la section Rodez/A75, un peu différente en terme de trafic, c'est un PPP qui a été proposé avec un loyer annuel moyen de 30 M€ courant sur 25 ans.

Suite à ces résultats, le COPIL a décidé d'engager des réflexions pour améliorer la faisabilité financière du projet, notamment sur la partie concession, en y intégrant par exemple une partie de l'A75, ce qui permettrait d'optimiser ou de supprimer la subvention d'équilibre, qui reste assez importante, comme vient de le rappeler le Président.

C'est cette hypothèse qui est présentée, avec un bilan sur l'A75 :

A 75 : 340 km entre Clermont-Fd et Béziers :

- une section Nord : 195 km (Clermont-Ferrand/Séverac-le-Château) achevée en 1997,
- une section Sud : 145 km (Séverac-le-Château/Béziers) achevée entre 2002 et 2010.

Cette autoroute est gratuite sur la majorité de son parcours, hormis le viaduc de Millau et un petit tronçon entre Béziers et l'A9.

C'est une alternative aux autoroutes de la Vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien (VRAL), avec un avantage en sa faveur en termes de longueur, d'itinéraires, notamment vers Béziers, et de sa quasi-gratuité.

Du point de vue réglementaire et des autorisations administratives, six différents dossiers (Instruction mixte et/ou d'enquête préalable à la DUP) encadrent sa réalisation (A75). Certaines DUP sont très anciennes (plus de 20 ans), puisque cet aménagement a commencé avec l'aménagement de la RN 9 dans les années 70 et le dernier tronçon, vers Béziers, a été achevé en 2010.

Cette autoroute est particulière au niveau national :

- un nombre important d'ouvrages d'art (15 viaducs et 3 tunnels),
- 3 tronçons présentant des déclivités supérieures à 5%,
- 70 points d'échanges (complet ou partiel), avec une fréquence plus importante que les autoroutes concédées,
- 20 aires de service et de repos,
- des limitations de vitesses sur certains tronçons (70, 90 et 110 km/h), soit 83.5 km concernés et environ 25% de la longueur totale de l'A75.

Il a fallu ensuite définir un périmètre d'intervention sur l'A75 : afin d'intégrer cette étude à la mise à 2 x 2 voies de la RN 88, il a été nécessaire d'identifier des sections fonctionnelles homogènes, avec des critères cohérents en terme d'exploitation et de logique d'itinéraire, ce qui induit un évitement des sections induisant des

limitations de vitesse fréquentes (adéquation avec le service autoroutier concédé), une prise en compte des itinéraires de substitution hors péage (interfère directement sur l'acceptabilité et la faisabilité d'une mise en concession d'une section de l'A75), une neutralisation de la section concédée (on n'inclut pas le viaduc de Millau).

Opportunité : mise à niveau environnementale et technique de sections anciennes, des travaux de maintenance lourde ou de gros renouvellement qui permettent de justifier la mise en concession de ce tronçon.

L'étude complémentaire inclut :

- RN88 (101 km) : entre Baraques et Romardiès
 - A75 (57.5 km) : entre Romardiès (éch. 39.1) et le Viaduc de Millau : 8 points d'échange, Tunnel de Montjézieu (600m), 3 viaducs, 1 couple d'aire de repos,
- Coût d'investissement actualisé (valeur 2010) : 488 M€

Des investissements complémentaires pourraient être réalisés sur cette section de l'A75 :

- des coûts de gros entretiens, renouvellement sur des sections et ouvrages anciens (chaussées, équipements, ouvrages d'art),
- des travaux de mise à niveau environnementale d'anciens tronçons déjà aménagés,
- des équipements et installations de péage : fréquence des échangeurs et du contexte difficile de relief, des solutions de type de péage ouvert privilégiées (barrières pleine voie et non des barrières aux entrées et sorties),
- des améliorations des services aux usagers et équipements nécessaires à la gestion du trafic (signalisation dynamique, mise en place de caméra),
- itinéraire de substitution : un itinéraire alternatif quasi-continu existe tout au long de la section proposée (principalement par la RD809, sur une grande partie de l'itinéraire). Une enveloppe est proposée pour permettre des mesures de sécurisation.

Au final, les couts d'investissement complémentaires s'élèveraient à 89 M€ (2010).

Quelques caractéristiques du périmètre concédé incluant la RN 88 et le tronçon de l'A75 :

Longueur (km)	158.5
Coût investissement M€ TTC (base 2010)	1 370.0
Exploitation / entretien courant hors Péage M€/an	6.9
Exploitation Péage M€/an	7.9
Trafic 2020 véh/j (basé sur VRAL, trafic pondéré)	11 460
Recettes VL/an	81.4
Recettes PL/an	47.9
Total recettes M€/an (base 2020)	129.3
Date de mise en service	2 020
Durée de Contrat (exemples)	65 ans

Les contraintes juridiques :

- le péage ne peut être instauré que sur autoroute, il faut attendre que la RN 88 soit transformée en A88,
- le péage autoroutier est une redevance pour service rendu : l'usage de l'ouvrage que l'automobiliste paye doit correspondre globalement au service qui lui est rendu,
- le principe de proportionnalité du montant de la redevance au service rendu doit être respecté : adéquation entre le montant demandé au péage et le service rendu à l'usager,
- le principe d'égalité entre les usagers doit être respecté,
- en cas de concession, interdiction de l'adossement : le fait d'adosser le financement d'une portion d'autoroute à partir d'une autre concession déjà existante ou de prolonger une concession déjà existante pour permettre l'équilibre financier.

Il n'est donc pas possible de faire financer par les usagers d'un ouvrage en tout ou partie, un ouvrage qui lui est distinct et dont ils ne sont pas les usagers.

Les conséquences de ces contraintes juridiques sur le projet envisagé sont les suivantes :

- la perception d'un péage sur la RN88 imposerait sa transformation en autoroute,
- le péage perçu devra être la contrepartie d'un service rendu (péage sur l'A75 pour les usagers de l'A75),
- la dissociabilité fonctionnelle des ouvrages A75/88, qui pourrait être pratiquée, risquerait fort de rendre irrégulier le financement de la mise à 2 x2 voies de la RN 88 par les usagers de l'A75, il faudrait pouvoir démontrer que l'axe proposé A75/RN88 (160 km) constitue un axe pertinent, cohérent qui pourrait justifier de percevoir un péage sur l'ensemble de cet axe et d'intégrer une partie du financement des travaux au sein de ce périmètre. Il y a un risque juridique sur la faisabilité du projet, ce risque étant, au regard des trafics prévisibles, de faire financer la mise à 2 x 2 voies de la RN 88 par les usagers de la seule A75.

La concession est un type de montage particulier qui recherche un équilibre global. C'est le concessionnaire

qui va financer et porter l'ensemble de l'investissement et il peut avoir recours à des financeurs.

Hypothèses financières :

Conditions de préfinancement

	Concession
Taux de préfinancement	1,5%
Marge de préfinancement	1,5%
Commission d'arrangement	1,00%
Commission d'engagement	0,50%

Structure financement

	Concession
Gearing	85%
Part capital social dans fonds propres	50%
Part comptes courants associés dans les fonds propres	50%

Les conditions de financement ont évolué depuis l'étude : les taux ont baissé et les marges ont augmenté (faible impact sur le coût complet du financement). Les niveaux des commissions d'arrangement et d'engagement ont augmenté (2,5 % et 1,2 %), ce qui renchérit le projet.

Dette long terme

	Concession financement initial	Concession refinancement 1	Concession refinancement 2
Taux dette long terme	4,00%	4,00%	4,00%
Marge dette cédée PPP			
Marge dette non cédée	1,80%	1,80%	1,80%
Tail dette projet			4 trimestres
Taux de progressivité annuelle dette projet	0,23%	0,23%	0,23%
DSOR	1,4	1,4	1,4

Hypothèses fiscales

	Concession
Déductibilité intérêts comptes courants associés	5,00%
Taux IS	33,3%
Taux Organic	0,16%

Les conditions de financement ont évolué depuis l'étude : les taux ont baissé et les marges ont augmenté (faible impact sur le coût complet du financement)

Vérifier que le nouveau périmètre permet d'atteindre l'équilibre économique global sans subvention d'investissement:

Le taux de rentabilité interne est de 9,8 % (rentabilité « naturelle »)

L'assiette à financer du projet représente 1 610,6 M€ HT

Estimer la valeur de rachat liée à la mise à disposition par l'État d'une infrastructure qu'il a financé. Le « ticket d'entrée » sera versé au Trésor public et entrera dans le calcul du modèle financier de l'opération:

Le taux de rentabilité interne cible est de 9%

L'assiette totale que le concessionnaire serait capable de porter est de 1 828,9 M€ HT

Valeur du droit d'entrée est de 218,3 M€ HT

Attention : non prise en compte des fluctuations des conditions de financement.

Globalement, sans parler des contraintes juridiques, c'est un périmètre qui fait sens d'un point de vue économique.

Le Président remercie le cabinet ERA pour la présentation. D'un point de vue juridique, tout n'est pas levé, il y a quelques incertitudes. D'un point de vue économique, il y a un intérêt à intégrer cette partie à l'A75.

Le Président lance le débat.

M. AMIEL (Ville de Toulouse) demande si la concession dont il est question est la partie RN88 entre Rodez/Séverac et l'A75.

Le Président précise que c'est uniquement la partie entre Le Puy en Velay/A75 et A75/viaduc de Millau, Rodez/Séverac ayant été exclu car déjà engagé dans un PPP et notamment dans le cadre d'une enquête publique validée.

M. PEYRAC (CG 12) confirme que c'est depuis Le Puy jusqu'à Millau. Il rappelle la position du Département de l'Aveyron, déjà indiquée dans le précédent compte-rendu, à savoir que celui-ci est fermement opposé à la mise en concession de l'A75 dans la traversée aveyronnaise, et ceci pour plusieurs raisons :

- l'A75 est un axe de développement économique pour l'Aveyron, c'est prouvé,
- l'A75 est financée par les contribuables via l'État et la fiscalité,
- Quelle sera la position d'Eiffage, qui a aujourd'hui déjà une concession sur le viaduc de Millau ?

Le Président rappelle que dans l'étude initiale présentée, pour l'État, la subvention d'équilibre estimée à 500 millions d'euros, représentait encore beaucoup. Il a alors été demandé de trouver des solutions alternatives pour alléger cette subvention, en intégrant des tronçons d'autoroutes aujourd'hui gratuites et les mettre à péage, pour aboutir à l'équilibre. Le cabinet ERA a pris comme exemple ce tronçon, mais cela pourrait être ailleurs. D'un point de vue juridique, beaucoup de choses restent à vérifier, mais on peut trouver des solutions. Il faut se poser la question de savoir ce qu'on veut : attendre beaucoup d'années pour l'aménagement de la RN 88 ou bien que chacun fasse des efforts et que cette réalisation soit faite plus rapidement ?

Le Président rappelle que le viaduc de Millau est payant, qu'il a été concédé. Que s'il n'avait pas été concédé, il ne serait toujours pas fait. Pour autant, le trafic ne cesse d'augmenter et d'ailleurs, l'entreprise concessionnaire est assez surprise du taux de fréquentation, et dit clairement qu'elle va amortir sur une durée beaucoup plus courte que ce qu'elle avait prévu.

Le Président n'est pas sûr que ce soit de nature à perturber l'activité économique dans ce secteur car on est dans un secteur contraint, restreint.

M. PEYRAC (CG 12) reprend la parole : quand on regarde les chiffres du dossier, sur 750 M€ avec un loyer annuel de 30 M€, la partie Rodez/A75 est déjà estimée à 280 M€ dans le cadre de la DUP d'un PDMI (et non plus d'un PPP), comme l'a rappelé le Ministre dans un courrier.

M. RICARD (CG 12) indique que le coût d'un PPP serait 2,5 fois plus élevé qu'un PDMI.

Le Président POURQUIER rappelle que quand ils ont rencontré le Ministre M. MARIANI, celui-ci n'a pas contesté les coûts, ni dit qu'ils étaient surestimés. Entre la partie lozérienne A75 (Romardiès) et Le Puy en Velay, il y a beaucoup d'ouvrages d'art qui surenchérissement considérablement le coût au km.

Le cabinet ERA apporte quelques précisions sur le coût d'un PPP : le périmètre ne doit pas être le même : quand on parle de 750 M€, on parle en euros courant sur toute la durée du contrat (entre 2020 et 2045), il y a aussi toutes les charges d'exploitation.

M. ZIEGLER (CG 42) demande :

- au cabinet s'il y a des précédents en France sur ce genre de méthode. Le cabinet ERA répond qu'il existe l'A63 dans le sud de Bordeaux (104 km) et dans le calvados l'A88.

- M. MORATILLE (CG 48) parle de la rencontre au Ministère avec M. BUSSEREAU : l'intérêt était de pouvoir faire bouger les lignes concernant les concessions d'autoroutes. L'État se rend compte de la difficulté à gérer des infrastructures gratuites (Bordeaux/Biarritz). L'intérêt, via le syndicat, de pouvoir étudier la possibilité de dépasser le simple cadre classique d'une concession et de pouvoir réfléchir au-delà pour apporter des éléments techniques, financiers, voire les difficultés juridiques qui peuvent se présenter, pour intégrer les sections complémentaires gratuites intéressent l'État. L'entretien des autoroutes l'intéresse également, car certaines sont très anciennes et nécessitent des gros investissements (10 milliards d'investissement nécessaires sur autoroutes gratuites).

Le Président rejoint ce qui vient d'être dit, le Ministre avait sollicité ce complément d'étude. C'est une proposition. Sur le principe, cette proposition présentait un intérêt pour le précédent ministre. Et l'idée avait même été soufflée par Monsieur CARENCO, ancien Directeur de cabinet de M. BORLOO, et maintenant Préfet dans le Rhône, qui suggérait de rendre payant des tronçons gratuits pour financer ce qui n'était pas encore construit.

M PEYRAC prend la parole : la RN 88 jusqu'à Séverac, est sur un régime d'une gratuité complète de l'autoroute. Pour cela, Le Département de l'Aveyron a fait un financement croisé pour arriver d'Albi à Rodez, l'État finance 54 %, Le Département 23 % et la Région Midi Pyrénées 23%. Le CG 12 a aussi participé à toutes

les études foncières sur le tracé de l'axe de Rodez à Séverac et il est en maîtrise d'ouvrage déléguée à 100% de l'État, sur le barreau de St Mayme (25 M€).

Le Président comprend la position du Département de l'Aveyron, qui fait des efforts en matière de co-financement.

M. BARTHELEMY veut redire ce qu'il a déjà pu exprimer en comité syndical, à savoir que les discours sombrent dans des aspects trop locaux. L'intérêt de cette opération est de la replacer dans son contexte national d'aménagement du territoire, d'un axe alternatif de la Vallée du Rhône et dans le cadre d'une politique plus générale, de désenclavement du reste de la France, c'est comme cela que l'on pourra intéresser les partenaires et convaincre l'État et l'ensemble des collectivités. Il évoque l'A89, très bel ouvrage, mais qui arrive dans l'agglomération lyonnaise et sature davantage le tunnel de Fourvière, car les 4 km n'ont pas été prévus pour rejoindre la vallée du Rhône et Genève. De même, la future autoroute entre St Étienne et Lyon, qui arrive dans l'agglomération lyonnaise au niveau Pierre Bénite, va poser des problèmes incommensurables de circulation. L'intérêt de ce syndicat est véritablement de replacer tout ça dans une optique plus large.

M. BARNIER (CG 42) rejoint la vision de M. BARTHELEMY : il parle du désenclavement total de la Haute-Loire et de la Lozère, c'est un axe supplémentaire qui valorise un très beau territoire. Ce secteur entre Mende et Le Puy a besoin d'oxygène. Des interrogations sur comment cela va se faire se posent et notamment au sujet d'Eiffage.

Le Président rappelle que c'est l'État qui a suggéré cette proposition, c'est un exemple, il peut y avoir d'autres solutions. Pour la partie Lozère, dans le cadre des financements PDMI, le département va demander des opérations prioritaires : le contournement de Langogne et celui de Mende. Après avoir rencontré le Préfet et le Directeur de la DREAL, pour Langogne, celui-ci est possible mais il faut le faire en 3 opérations (coût global : 120 M€), sur 3 PDMI, soit une durée globale comprise entre 15 et 20 ans.

Le Président propose :

1. de rencontrer les membres de la commission installée, à la demande du Ministre, pour présenter l'intérêt de la 88 dans le cadre du SNIT, et le replacer dans un intérêt national (Europe du nord et Europe du sud) et comme une alternative pour le désenclavement de la Vallée du Rhône, il faut absolument que cet itinéraire soit inscrit comme axe prioritaire dans le SNIT,
2. aller présenter ce projet au Ministre des Transports, il invite les membres à dire ceux qui veulent participer,
3. se prononcer sur quelles actions concrètes le syndicat pourrait conduire pour infléchir et avancer, comme une réunion à l'assemblée nationale, au sénat, autour de tous les membres du syndicat, élargie aux parlementaires de l'axe et aux consulaires, pour avoir une action forte, relayée par les médias.

Il place l'intervention à 2 niveaux :

- des interventions urgentes et pressantes à appuyer auprès de l'État, liées à la sécurité car il existe certains points noirs, comme en Lozère,
- des urgences comme le contournement de Langogne qui est une agglomération très perturbée l'été. Pour Mende, c'est plus compliqué, car la déviation va prendre beaucoup de temps. Les études avaient été promises (PDMI) mais lors de l'entretien avec la DREAL, le discours n'était pas tout à fait le même, on ne sait pas si les études seront financées.

Il faut afficher la solidarité, la volonté de l'ensemble des membres de voir aboutir ce projet, lors des différents rendez-vous.

Le Président demande si d'autres initiatives sont proposées.

M. AMIEL (Ville de Toulouse) est d'accord sur les propositions, mais demande s'il est envisageable de proposer un projet parallèle, à moindre coût, en terme de transports, en gardant l'attrait touristique et d'expliquer que c'est un axe est/ouest important pour l'Europe, en présentant un projet alternatif par rapport aux transports routiers.

M. CHAZAL (CG 48) apporte des précisions sur le chiffrage du contournement de Langogne : il serait réalisé en 2 x 1 voie, mais dans le fuseau, c'est-à-dire susceptible d'être doublé ultérieurement, avec comme répartition :

- 1ère phase : 40 M€ en allant jusqu'à la vallée de l'Allier sans la franchir
- 2ème phase : 57 M€ jusqu'à la D108 en Ardèche
- 3ème phase : 37 M€ qui assurerait le contournement de Langogne.

M. DEFAYE (CG 42) prend la parole pour dire que le CG 42 est complètement favorable à l'aménagement de l'axe Lyon Toulouse, en prenant en compte les problématiques des riverains. Aujourd'hui, le barreau Lyon/St

Étienne/Haute Loire/A47 est complètement saturé et accidentogène, avec 90 000 véhicules/ jour. Le réseau actuel est donc fragilisé et ne présente pas d'alternative possible. Il devra être adapté à cette forte circulation et modernisé. La problématique du nœud stéphanois ne doit pas être un frein, un arrêt sur l'amélioration de l'axe Lyon/Toulouse. L'objectif qu'il faudrait répartir les trafics de ce secteur entre les usagers, c'est en construisant l'A45 et éventuellement le COSE (Contournement Ouest de Saint Étienne). Ce COSE a eu un périmètre d'études qui date de 2006 mais il n'est pas figé, ni définitif. L'objectif serait de définir 3 axes : l'A47 dédiée au trafic sud de Lyon/les Alpes/la Vallée du Rhône, l'A45 qui concernerait plus le trafic vers le cœur de l'agglomération lyonnaise (ce projet est en discussion par une commission d'analyse stratégique mise en place par le gouvernement pour fixer les priorités du SNIT), l'A72/A89 qui est un trafic vers Lyon Nord, avec l'A89 qui vient d'être inaugurée et qui pose quelques problèmes sur l'arrivée de Lyon, et enfin le COSE qui permettrait de joindre l'A45 et l'A72 de la Haute-Loire et qui pourrait offrir trois portes d'entrée sur l'agglomération lyonnaise.

Il passe la parole à M. MARTINO (CG 42) pour présenter le COSE : il y a un périmètre d'études qui a été posé sur le COSE et qui est dans le document de voirie d'agglomération. Celui-ci permet de faire le lien entre l'A45 et l'A72, est complémentaire et permet de réutiliser partiellement la D201, « rocade ouest ». Ce qui ressort des analyses, c'est que si ce périmètre d'études paraît très pertinent dans sa partie nord (arrivée de l'A45 pour lier la circulation ouest de St Étienne), dans la partie sud et la connexion avec la RN 88, la problématique n'est pas traitée et pas aboutie, ce qui va demander un travail complémentaire, et une question sur la modernisation et la réutilisation de la D201, jusqu'au raccordement de la RN 88, permettant à cette voirie d'avoir toutes les fonctionnalités pertinentes. La D201 est un itinéraire stratégique, conçu au départ pour être à 2 x 2 voies, mais la réalité actuelle est différente (2 x 2 voies, 2 x 1 voie, 2 + 1), le trafic, de 40 000 véhicules/jour, sature au niveau des 2 x 1 voie. Une des réflexions du COSE, pour le CG 42, est de savoir comment les différentes collectivités et l'État réfléchissent à la modernisation et se mettent dans une dynamique sur la modernisation de cette voirie, puisque le COSE, c'est surtout le barreau nord (le Rieudelet) où on voit l'arrivée de l'A45 qui permet de rejoindre la rocade ouest de la D201, sans passer par une route d'accès à une zone commerciale, déjà saturée. Aujourd'hui, la priorité pour le territoire serait de plaider pour ce barreau nord du COSE qui ouvrirait un lien direct avec l'A45, un lien plus facile avec l'A72 et déchargerait fortement la RN 88 de ce trafic là.

M. DEFAYE (CG42) conclut en disant que ce type d'orientations améliorerait les grosses problématiques de l'agglomération stéphanoise d'aujourd'hui, à savoir une surcharge de l'A47.

Le Président remercie le CG 42 pour cette présentation.

M. BARNIER (CG 42) prend la parole pour dire qu'il est l'un de ceux le plus impacté. Il souhaiterait qu'on parle de contournement ouest de l'agglomération de St Étienne. Pour que ça réussisse, il faut absolument aller au-delà de Firminy, c'est-à-dire arriver sur la Haute-Loire, car la trémie de Firminy ne peut pas être élargie (2 x 2 voies), et avec le contournement ouest avec 2 voies qui arrive, et avec un viaduc ayant plus de 7 % de pente et en courbe, c'est irréaliste. Il faut absolument que la sortie se trouve au-delà de Firminy, si on veut que ce soit fonctionnel.

Si on veut désengorger, il faut aussi le contournement ouest de l'agglomération lyonnaise.

Le Président conclut en disant qu'il y a un lien évident entre les projets de la RN 88 et de la future A 45. Il remercie tout le monde pour leur participation.

La séance est levée à 12h30.