

A45: 422 millions à trouver pour les collectivités de la Loire

Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a reçu ce 19 février les élus ligériens concernés par le projet d'autoroute A 45 pour leur présenter les offres techniques et financières des 2 sociétés ayant répondu à l'appel d'offre.

A ce stade, une seule offre correspond en totalité au cahier des charges, pour un coût global conforme aux estimations soit 1,2 milliards d'euros environ, mais nécessitant une subvention d'équilibre élevée de 845 millions d'euros. Le ministre a confirmé l'engagement de l'Etat si les collectivités assurent leur part, soit 422 millions. Quant au péage de cette partie d'autoroute entre Lyon et Saint-Etienne, il a été estimé à 5 euros TTC, a indiqué le ministre.

"Nous réaffirmons qu'il s'agit d'une infrastructure d'intérêt national dont la responsabilité incombe à l'Etat, Saint-Etienne Métropole et le Conseil général de la Loire s'étant mobilisés pour éviter l'abandon de ce projet", écrivent les élus UMP Gaël Perdriau et Bernard Bonne qui "regrettent que le gouvernement n'ait pas véritablement associé le conseil général de la Loire et Saint-Etienne Métropole pour la rédaction du cahier des charges, alors que l'Etat s'était engagé à ce que le dossier soit suivi de manière partenariale. Cela aurait permis de travailler sur des options permettant de diminuer le coût global de l'investissement, tout en privilégiant, autant que possible, l'intégration de cette infrastructure dans son environnement."

Pour le sénateur socialiste Maurice Vincent, "l'hypothèse" des 422 millions à sortir pour les collectivités locales "résulterait une charge très importante pour les finances locales, notamment Saint-Etienne Métropole qui devrait assumer une contribution de 211 millions d'euros, soit l'équivalent de 5 années d'investissement (charge nette). Dans ces conditions, il me semble indispensable de solliciter le ministère pour un examen de la possibilité de phasage en 2 tranches (Lyon - contournement de Saint-Chamond / puis plus tard Saint-Chamond - Saint-Etienne) qui soit conforme à la DUP. Les sociétés pourraient alors répondre à nouveau sur ces bases."

La Sauvegarde des Côteaux du Jarez, opposée à cette "3e autoroute entre Saint-Etienne et Lyon" juge "scandaleux, à l'heure où tous nos concitoyens font face à des hausses incessantes de leurs impôts, que les élus ligériens puissent penser un seul instant consacrer de telles sommes à une opération qui ne les servira pas." Les 422 M€ "qui incombent à nos collectivités sont à rapprocher des 95M€ que consacre le Conseil général pour les actions d'insertion et des 346M€ qu'il consacre à l'aide à la personne. Pour ce qui est de Saint-Etienne Métropole nous rappelons qu'elle consacre 12M€ à la solidarité et 12M€ au développement économique." Pour les opposants à l'A45: "Engager des sommes qui représente la moitié de leur budget est tout simplement une folie que nous les exhortons de ne pas commettre. Par ailleurs nous posons la question du devenir d'un tel engagement pour le Conseil général alors qu'il semble qu'il n'aura plus, dans un avenir proche, la compétence Routes et transports."

Enfin, compte tenu des prochaines échéances électorales en mars qui permettront d'élire l'Assemblée départementale, "et pour respecter le choix des élus départementaux qui auront à s'engager sur ce projet", le Conseil départemental de la Loire "attendra le temps de l'élection avant de décider".

Réaction d'Europe Écologie Les Verts Saint-Étienne:

"Concrètement le coût moyen par foyer fiscal imposable sur le territoire de Saint Étienne Métropole serait de 3000 euros, soit un doublement de la dette par habitant. Si l'A45 est financée par St Étienne Métropole et le Conseil général, cela sera le seul investissement pour les 15 ans à venir au minimum. Les transports en commun, l'université, la santé,... seraient sacrifiées pour rendre service à quelques automobilistes fortunés, puisque l'autoroute serait payante. Rares sont ceux qui pourront payer 10 euros de péage pour un aller-retour quotidien à Lyon (soit 200 euros par mois) et en même temps payer deux fois plus d'impôts locaux ? Europe Écologie Les Verts refuse de dépenser une telle somme qui hypothèque notre avenir financier et climatique. C'est bien pour ces raisons que les élus pro-A45 refusent de s'engager avant les élections départementales. Ils reculent simplement l'heure de vérité à laquelle il faudra reconnaître que ce projet doit être abandonné. Europe Écologie Les Verts ne votera pas un centime d'argent public pour ce projet et défendra les nombreuses alternatives qui existent."

A45 : ce sera 422 millions pour le conseil général et Saint-Etienne Métropole

Infrastructure. Le projet du concessionnaire retenu a été dévoilé. Sur un coût de construction global de 1,2 milliard d'euros, la subvention d'équilibre a été fixée à 845 millions d'euros. Somme à partager entre l'État (50 %) et les deux collectivités (25 % chacune). Pour une livraison en 2021.

Plusieurs fois reportée, la réunion entre le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies et les élus de la Loire ⁽¹⁾, s'est finalement tenue ce jeudi en fin d'après-midi, à Paris. Elle était très attendue, car elle devait déterminer le montant du financement pour les uns et les autres du projet autoroutier entre Saint-Etienne et Lyon. Tous les scénarios, des

plus optimistes aux plus funestes, avaient jusqu'ici circulé. Les choses sont désormais claires. Le seul concessionnaire encore en lice, dont le nom n'a pas été dévoilé, a fixé le coût global du projet à 1,2 milliard d'euros. Soit exactement celui qui avait été anticipé en 2009, et donc maintenu sans avoir à « rogner » sur les aménagements, si ce n'est à la marge, semble-t-il.

Décision après les élections départementales

Restait alors à fixer le montant de la subvention d'équilibre nécessaire à cette réalisation, telle que défini par la contractualisation entre l'État, le conseil général et Saint-Etienne Métropole. Elle sera de 845 millions d'euros. Ce n'est donc pas neutre, comme l'espéraient en leur temps certains élus du monde économique. Ce n'est pas non plus démesuré,

toutes proportions gardées, comme le brandissaient certains opposants au projet.

Ces 845 millions d'euros devront être partagés entre l'État, qui a reconfirmé son engagement jeudi à hauteur de 50 %, et les deux collectivités territoriales (25 % chacune). La facture est néanmoins supérieure à celle estimée en cette même année 2011 (700 millions d'euros). Saint-Etienne Métropole et le conseil général devront donc mettre la main à la poche, pour un montant d'un peu plus de 210 millions d'euros chacun. Ce qui n'est pas rien et demande donc réflexion. La décision de s'engager ou non a été volontairement suspendue au lendemain des élections de l'assemblée départementale, qui se dérouleront dans un mois. « Cela va nous laisser le temps d'échanger et de travailler sur les conditions dans lesquelles on pourrait réaliser ce finance-



■ Le coût total du projet s'élève à 1,2 milliard d'euros. Photo archives Richard Mouillaud

ment », a ajouté Gael Perdriau, non sans regretter au préalable « que cette infrastructure ne soit pas assumée à 100 % par le concessionnaire et l'État ». L' élu ne désespère pas non plus de faire infléchir la position du conseil régional, (élections à la fin de l'année), qui, jusque-là, avait refusé son engagement, au motif que les infrastructures n'étaient pas de sa compétence. Rien n'est donc encore joué.

Mais si le feu vert était accordé par les deux assemblées, la signature entre les parties prenantes du projet pourrait intervenir en septembre de cette année. Pour une livraison prévue à l'horizon 2021. ■

Jacques Perbey

⁽¹⁾ Outre Bernard Bonne et Gaël Perdriau, étaient présents : Jean-Louis Gagnaire, Maurice Vincent, François Rochebloine et Jean-Claude Frécon.

5

C'est, en euros, le montant du péage fixé par le concessionnaire sur le futur tronçon A45, entre Saint-Etienne et Lyon. La concession a été accordée pour 55 ans, ceci expliquant peut-être un prix relativement correct. Par comparaison, le prix aller simple du billet TER entre les deux agglomérations est de 11,50 €, à plein tarif.

A45: et si les 422 M€allaient en priorité à l'A47 ?

Paru sur www.zoomdici.fr le 23/02/2015

[Après la confirmation du ministre des transports de l'engagement de l'Etat à financer l'A45 à hauteur de 420 millions d'euro si les collectivités locales mettent la même somme](#), certains souhaiteraient voir ces 420 millions dans la sécurisation de l'actuelle A47...

Pour l'association stéphanoise ARCO: "Au prétexte de concurrence à l'A45, l'A47 va être "apaisée", traduisez : elle va être transformée en boulevard urbain, avec ronds-points et feux rouges. Adieu l'autoroute gratuite entre Saint-Etienne et Lyon", et son président Jacques Stribick de proposer à l'Etat "de mobiliser les 420 millions qu'il a prévu d'investir pour réaliser le contournement de Givors et la sécurisation de l'A47. Voilà la quasi-totalité des difficultés de la liaison Saint-Etienne/Lyon résolue, sans contribution locale."

De son côté, la Sauvegarde des Coteaux du Jarez demande au président de Saint-Etienne-Métropole "de lancer au plus vite une réflexion globale et sans a priori sur les alternatives à la voiture individuelle dans notre bassin de vie": amélioration de la ligne SNCF Saint-Etienne/Lyon, modernisation de l'A47, développement du covoiturage dans la vallée du Gier... "Il est d'une impérieuse nécessité d'être à la hauteur des ambitions de nos entreprises en mettant en œuvre des solutions innovantes efficaces et peu coûteuses", écrit Julia Lourd, co-présidente de la SCJ.

Infrastructures routières

A 45 : LES COLLECTIVITÉS PIÉGÉES

Le montant de la subvention d'équilibre est enfin tombé : 845 M€ sur 1,2 Md € que coûte le projet. Département de la Loire et Saint-Étienne Métropole pourront-ils en supporter 25 % conformément à leur engagement ? Ils en appellent à l'aide leurs voisins...

Tout simplement ahurissant. Lors de leur rencontre à Paris avec le secrétaire d'État aux Transports jeudi 19 février, les présidents du conseil général de la Loire et de Saint-Étienne Métropole n'ont pas eu le droit au détail des réponses fournies par les entreprises en septembre dernier. Une pierre de plus à l'édifice de dédain dont ont régulièrement fait preuve les gouvernements successifs vis-à-vis du dossier et d'élus, représentants de centaines de milliers de Ligériens majeurs, pour beaucoup vaccinés et contribuable.

Le secrétariat d'État aux transports a fait savoir, bien sûr sans surprise, qu'il n'avait « pas d'éléments » à nous transmettre... Dans un communiqué commun, conseil général et agglomération ont regretté que le gouvernement ne les ait « pas véritablement associés » à la rédaction du cahier des charges alors qu'il s'était engagé à un suivi partenarial. Impossible par exemple de savoir sur quel trafic tablent les offres ! Seules informations, certes capitales, obtenues ce 19 février de haute lutte : la durée de la concession - 55 ans (!) -, le montant du péage trajet simple sur 48 km en voiture (5 € TTC) et surtout la subvention d'équilibre : 845 M€ !

211 M€ chacun

En 2010 puis 2011, Département, CCI Saint-Etienne/Montbrison et Saint-Étienne Métropole, certes moins catégoriques en 2011, disaient que de « l'aveu même des concessionnaires » cette subvention à donner à l'entreprise retenue ne serait pas nécessaire... L'évolution conditions bancaires et du prix de matériaux auraient donc fait passer la nécessité de cette aide de 0... à 845 M€ en 3 ans ! Reste que priés de s'engager financièrement par l'État qui envisageait alors la subvention à 700 M€, l'agglomération et Département ont signé en novembre 2011 pour une prise en charge à 25 % chacun. Engagement annulé par la Justice, apparemment sans que cela provoque de véritables conséquences. Mais comment, dans un contexte de réduction de dotations d'État, d'annonces de non augmentation des impôts, de tentatives de maîtrise voire de réduction des dettes publics et enfin de perspectives économiques incertaines, les deux collectivités pourraient-elles plomber leur investissement des années à venir de 211 M€ cha-



con ? En étalant longuement l'amortissement et à condition de « faire des choix », « c'est possible », estiment G. Perdriau, président de Saint-Étienne Métropole et B. Bonne président du conseil général, qui a logiquement décidé d'attendre les élections départementales de mars avant toute décision. Tous les deux retiennent avant tout l'engagement définitif de l'État. « On a jamais été aussi prêt, estime G. Perdriau, faire un autre appel d'offre comme dit Maurice Vincent, ce serait repousser les travaux de 10 ans. » Ils appellent enfin à l'aide les Rhodaniens et les Auvergnats ainsi que la future assemblée régionale Rhône-Alpes-Auvergne qui sera issue des urnes en décembre prochain. Et donc pour l'heure, les formations candidates... L'A 89 ne retire-t-elle cependant pas tout argument de liaison inter régionales à l'A 45 pouvant potentiellement les convaincre ? Aide ou pas des voisins, si les assemblées de Métropole et du Département accordent leur financement, les travaux pourraient débuter en 2021. Un an après la fin de validité de la Dup

(Déclaration d'utilité publique) obtenue en 2008. En novembre dernier, nous apprenions que si les travaux débutaient en 2020, il ne devrait pas être compliqué, c'est même apparemment classique d'obtenir de la part du Conseil d'état, qui doit trancher dans un tel cas comme le veut la procédure, l'autorisation de proroger la Dup.

Une demande que doit cependant déposer et motiver... le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'énergie (dont relève actuellement le secrétariat d'état aux Transports, au moins 6 mois avant la fin de la validité d'une Dup (12 ans) afin d'éviter de reprendre la procédure à zéro, l'enquête publique notamment. Si les travaux, eux, n'avaient pas encore démarré à cette date, l'argumentation se devrait d'être beaucoup plus détaillée. À moins que le ministère ne constate alors l'infaisabilité du projet. Par exemple pour raisons financières...

■ X.A

Concession : gagnants en combien de temps ?

L'État n'ayant pas jugé utile de transmettre aux Ligériens, doubles contributeurs via leurs impôts locaux et nationaux, le détail des propositions (une seule est dans le cahier des charges selon le sénateur stéphanois Maurice Vincent), impossible de savoir combien de temps la mise de 355 M€, revenant aux concessionnaires, sera remboursée, le projet coûtant 1,2 Md€. La fondation Terra nova, réputée politiquement à gauche, qui a publié en novembre 2014 une étude sur les concessions autoroutières assure que le taux de rendement interne (TRI) des groupes est fixé selon des standards internationaux entre 9 et 12 %. « Malgré le peu de risque, une certaine frénésie capitaliste empêche d'envisager un rendement à 2 ou 3 %, précise R. Perez, auteur de l'étude. Il faut ajouter, il est vrai, le contexte de réticence générale à investir. » Selon Terra nova, le coût - moyen - d'exploitation en France est de 3 cents le km parcouru par une voiture. On peut estimer les charges financières d'un projet de 355 M€ sur une concession de 55 ans à environ 10 M€ par an. L'A 45, 48 km, a été précédemment présentée sur une fréquentation estimée à 35 000 véhicules. 5 € de péage donne 63,87 M€ par an de chiffre d'affaires. Tout le monde ne paiera pas 48 km mais certains types de véhicules payeront plus que 5 € sur 48 km... Si on déduit 10 M€ de charges financières annuelles, une charge d'exploitation à 18,4 M€ sur la base de 3 cents, la marge est de 35,47 M€ par an avant impôt. « L'État récupérant en gros 40 % du chiffre d'affaires », précise R. Perez, on obtient 21,3 M€ nets par an. Dans ces conditions, après la 16e année de concession (il y en a 55 avec l'A 45), les 355 M€ sont remboursés. Attention, cette évaluation est très théorique, les charges d'exploitation étant sans doute plus élevées dans le cas A 45, celles financières incertaines. Mais à l'État de fournir les données qu'il possède...