

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)*

*SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) ; Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)*

**Projet de contournement autoroutier de Nice  
soumis à débat public**

**Estimation de la rentabilité financière  
du projet**  
*Première approche*  
*[Synthèse]*

**Gabriel JOURDAN**

*Docteur en Géographie*

*Chargé d'études à l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise*

*Administrateur du GIR Maralpin*

***Contribution du GIR Maralpin  
au débat public sur le projet de contournement routier de Nice***

Février 2006

**Projet de contournement autoroutier de Nice  
soumis à débat public**

**Estimation de la rentabilité financière du projet**  
*Première approche [Synthèse]*

Gabriel JOURDAN

***Avertissement***

*Le document ci-après présente la synthèse d'une note rédigée par l'auteur suite à une question écrite qu'il avait formulée sur les conditions de financement du futur ouvrage et, notamment, le montant éventuel des subventions publiques qui devraient être versées au concessionnaire, question posée le 14 novembre 2005 par l'auteur à Cannes<sup>1</sup> lors de la réunion du débat public et n'ayant pas reçu de réponse chiffrée de la part du maître d'ouvrage.*

*Cette note, basée sur des hypothèses n'ayant encore pu être vérifiées ou validées auprès d'organismes spécialisés dans le financement de projets à long terme, ne constituait certes qu'une première approche sur les conditions de financement de l'ouvrage et a cependant été élaborée pour être communiquée à temps à la Commission particulière du débat public à titre de contribution au débat de la réunion publique thématique du 6 février 2006 sur le financement du projet de contournement autoroutier de Nice.*

*La présente synthèse renvoie donc à cette note initiale dont on trouvera les développements sur le site du débat public sur le projet de Contournement routier de Nice et dont on tient à rappeler le caractère provisoire.*

**1. Objectif de la démarche : estimer les conditions de la rentabilité financière du futur ouvrage de contournement de Nice et en déduire le montant éventuel des subventions publiques qui seront versées au concessionnaire**

**(a) Consistance du projet**

Le projet dit de "contournement routier de Nice" a été soumis à débat public sous la forme de 3 variantes, l'une consistant en un aménagement sur place (solution 3), et les deux autres (solutions 1 & 2) consistant en tracés autoroutiers nouveaux dupliquant l'autoroute existante. Ces deux variantes présentent sur leur section Est (contournement de Nice proprement dit) un *tracé commun* qualifié de "tracé court Est"<sup>2</sup> ; elles ne se distinguent que sur leur secteur Ouest, et sont ainsi définies par leur longueur

- Solution 1 : "courte à l'ouest" (environ 25 km au total)
- Solution 2 : "longue à l'ouest" (environ 35 km au total)

<sup>1</sup> le 14 novembre 2005, lors de la réunion thématique du débat public "Quel projet de territoire pour les Alpes-Maritimes"

<sup>2</sup> Il s'agit d'un tracé entièrement souterrain (d'une longueur d'environ 8 km) reliant d'Est en Ouest la Vallée du Paillon (au niveau de l'Ariane) à celle du Var (au niveau de St. Isidore) ; ce tracé est qualifié de "court" en regard d'un projet initial se prolongeant plus à l'Est au niveau de La Turbie, et considéré depuis comme non justifié

## **(b) Modalités d'exploitation envisagées par le maître d'ouvrage**

Selon le maître d'ouvrage, le "contournement routier de Nice" sera concédé à un opérateur privé (société d'autoroute). Le concessionnaire empruntera les sommes nécessaires à la construction de l'ouvrage, organisera sa construction, puis l'exploitera durant un certain nombre d'années, le temps d'amortir ses investissements et de réaliser un bénéfice.

Si la somme actualisée des recettes de péage perçues durant toute la concession est insuffisante pour couvrir la somme actualisée des annuités d'emprunts et des frais de fonctionnement de la future autoroute, la puissance publique (Etat et Collectivités Locales) devra verser une subvention d'équilibre au futur concessionnaire [cf. Contribution de Claude BRULÉ "Les conséquences d'un choix entre les solutions d'aménagement"].

## **(c) Objectifs de la présente évaluation**

Les calculs qui vont être présentés s'inscrivent dans une logique de calcul de rentabilité financière (on se place en situation de futur concessionnaire soumissionnaire ayant à estimer ses charges financières d'investissement (paiement des annuités d'emprunts) et de fonctionnement (entretien et exploitation de l'ouvrage), ses recettes financières (péages et subventions publiques éventuelles) ainsi que sa marge bénéficiaire.

Ces calculs de rentabilité financière diffèrent des calculs de rentabilité socio-économiques présentés dans le dossier du maître d'ouvrage et des études mises à la disposition du public. En effet, le calcul de rentabilité socio-économique intègre une estimation des gains « non monétaires » induits par le futur ouvrage (exemple : temps gagné par les usagers). Par ailleurs, il est calqué sur un taux d'actualisation de 8 % bien supérieur au taux moyen d'inflation constaté au cours des 10 dernières années (mais aussi aux « bornes supérieures » posées par le traité de Maastricht à savoir 3 % par an).

Les calculs ne porteront que sur la solution 1 proposée au débat public (solution de contournement « courte à l'Ouest » et « courte à l'Est »).

En effet, par rapport à la solution 2 du débat public (solution longue à l'Ouest, courte à l'Est), le coût de construction de la solution 1 est moins élevé (2 milliards d'euros TTC, contre 2,4 milliards d'euros TTC) et le trafic prévisionnel y est plus élevé [40 000 unités véhicule particuliers (UVP) journalières contre 30 000].

## **2. Données prises en considération et hypothèses fondatrices de l'estimation**

*On trouvera justifiées et commentées ces données et hypothèses dans la note de référence*

### **(a) Longueur de la section concernée**

Longueur totale : 25 kilomètres

qui se répartissent entre 16 km de tracé neuf à l'Ouest et 9 km de tracé neuf à l'Est.

### **(b) Coûts de construction de la section concernée**

2 milliards d'euros TTC, soit 1, 672 milliards d'euros HT (somme empruntée).

### **(c) Durée de la concession**

70 ans. Taux d'inflation prévisionnel (= taux d'actualisation) : 3 % par an.

### **(d) Recette de péage estimée<sup>3</sup>**

---

<sup>3</sup> Sur la base des trafics donnés dans les études du maître d'ouvrage et des tarifs constatés en 2005 sur l'A8 entre Sophia et Saint-Isidore, d'une part, et Saint-Isidore et Nice Est, d'autre part.

Recette brute : 38 129 000 euros TTC (prix valeur 2005) pour l'année 2020, soit *un montant HT conservé par le concessionnaire de 30 261 000 euros* (le taux moyen de taxe étant de 26%).

Deux hypothèses de progression des recettes de péage ont été analysées

- **P1** : + 3% par an et
- **P2** : + 4% par an.

**(e) Charges liées au remboursement des emprunts et à la rémunération du concessionnaire**

Trois hypothèses ont été analysées

- **H1** : 65 729 000 euros / an (prix valeur 2005) pour un taux de 3,6 % sans marge bénéficiaire du concessionnaire
- **H2** : 92 635 000 euros / an (prix valeur 2005) pour un taux de 3,6 % et une marge bénéficiaire du concessionnaire de 1,7 % du capital investi, soit un taux global de 5,4 %
- **H3** : 102 602 000 euros / an (prix valeur 2005) pour un taux de 3,6 % et une marge bénéficiaire du concessionnaire de 2,3 % du capital investi, soit un taux global de 6 %.

**(f) Charges liées à l'entretien de l'ouvrage**

590 000 euros par km (prix valeur 2005 d'après coûts constatés sur le réseau ESCOTA en 2002 dans les Alpes-Maritimes),

soit un total de 14 750 000 euros pour les 25 km de l'ouvrage en 2020 (prix valeur 2005).

Ces charges sont supposées progresser comme l'inflation (+ 3% par an).

**3. Bilan global**

Le Tableau ci-après dresse un état récapitulatif des bilans globaux pour chacune des hypothèses envisagées.

<b>Bilan global - Somme actualisée des charges et des recettes sur 70 ans (prix valeur 2005) en fonction d'hypothèses sur l'évolution des recettes de péage [P1 &amp; P2] et sur le taux global d'intérêt [H1, H2 &amp; H3]</b>		
	<b>P1</b> : Recettes + 3 % par an [progression du tarif égale à l'inflation prévisionnelle de long terme et trafic stable]	<b>P2</b> : Recettes + 4 % par an [progression du tarif égal à l'inflation prévisionnelle de long terme et progression du trafic routier de 1 % par an]
<b>H1</b> Taux d'intérêt global de 3,6 % [le concessionnaire emprunte sur la base des taux de long terme actuel et ne fait pas de bénéfice]	<b>- 886 000 000 €</b>	<b>+ 8 760 000 €</b>
<b>H2</b> Taux d'intérêt global de 5,4 % [le concessionnaire emprunte sur la base des taux de long terme actuel et fait un bénéfice de 1,7 %]	<b>- 1 693 000 000 €</b>	<b>- 798 000 000 €</b>
<b>H3</b> Taux d'intérêt global de 6 % [le concessionnaire emprunte sur la base des taux de long terme actuel et fait un bénéfice de 2,3 %]	<b>- 1 976 000 000 €</b>	<b>- 1 081 000 000 €</b>

Ainsi, parmi les 6 scénarios étudiés, un seul présente un bilan financier [somme actualisée des charges et des recettes] positif, et encore l'est-il faiblement. C'est celui où le concessionnaire emprunte à 3,6 % par an (taux de long terme actuel) sans faire de bénéfices et où les recettes de péage progressent de 4 % par an.

Mais, même dans cette hypothèse, l'équilibre économique de la concession paraît difficilement viable sans subventions publiques [cf.4 (a)].

#### **4. Conclusions**

L'analyse n'a porté que sur la solution 1 (dite courte) présentée au débat public qui offre, *a priori* selon le maître d'ouvrage, les meilleures caractéristiques de rentabilité (coût de construction moins élevé et trafic prévisionnel supérieur à celle de la solution 2 dite longue).

L'hypothèse fondamentale retenue est que le prix du péage sur le futur ouvrage de contournement ne peut pas être supérieur au prix du péage pour un trajet équivalent sur l'autoroute A8 actuelle. De telles dispositions sont nécessaires pour que le nouvel ouvrage joue pleinement son rôle de délestage de l'autoroute A8 actuelle.

Nous avons alors raisonné en prix valeur 2005, c'est-à-dire à partir des valeurs de péage relevées en 2005 entre Sophia et St Isidore et entre St Isidore et Nice Est.

*Dans cette hypothèse, il apparaît impossible d'équilibrer financièrement la concession sans une participation financière substantielle de la puissance publique.*

##### **(a) Cas le plus favorable**

Dans le cas le plus favorable [cf. case **H1/P2** du Tableau] où le concessionnaire emprunterait à un taux de 3,6 % (valeur actuelle des taux d'intérêt de long terme), ne demanderait aucun taux de marge sur le capital investi, et bénéficierait d'une hausse de ses recettes de péage de 4 % par an, la somme actualisée des charges et des recettes permettrait de dégager un bénéfice d'à peine 8,8 millions d'euros (prix valeur 2005).

Mais même dans cette hypothèse, ainsi que les calculs figurant dans le corps de la note l'ont établi, la concession *serait déficitaire* pendant les 32 premières années de son exploitation. *On peut donc supposer que le concessionnaire demanderait une subvention d'équilibre pour faire face à ce déficit, quitte à rétrocéder ensuite tout ou partie de ses bénéfices.*

Comme toute subvention d'équilibre versée par la collectivité à un concessionnaire privé est soumise à TVA au taux de 19,6 %, le bilan final pour la collectivité aboutirait à un versement total de 124 millions d'euros (prix valeur 2005) qui se décomposerait entre :

- Un versement au concessionnaire de 865 millions d'euros TTC (prix valeur 2005) répartis sur les 32 premières années de la concession (soit un versement moyen de 27 millions d'euros TTC / an),
- Puis une rétrocession des bénéfices de la part du concessionnaire pour un montant de 741 million d'euros (prix valeur 2005) répartis au cours des 37 dernières années de la concession (soit une rétrocession moyenne de 20 millions d'euros par an).

##### **(b) Dans les 5 autres hypothèses étudiées, la concession est structurellement déficitaire**

La somme actualisée des charges et des recettes varie entre, approximativement, – 0,8 milliard d'euros HT (prix valeur 2005) et – 2 milliards d'euros HT (prix valeur 2005), selon les hypothèses étudiées.

Dans deux des 5 hypothèses, la somme actualisée des charges et des recettes laisse apparaître un déficit supérieur au prix de référence de l'ouvrage (hypothèse d'une progression des recettes de péage de 3 % par an et d'un taux d'intérêt global sur le capital investi de 5,4 % et de 6 %).

Dans les trois autres hypothèses, la somme actualisée des charges et des recettes laisse apparaître un déficit compris entre 44,7 % et 65,6 % du montant total hors taxe de construction de l'ouvrage.

Dans le cas le moins défavorable d'entre ces dernières [hypothèses **P2/H2**], *la puissance publique devra au minimum participer à hauteur de 44,7 % du coût total de l'ouvrage, soit un apport financier proche de 800 millions d'euros en prix valeur 2005.*

---