

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission d'enquête sur le montage juridique et financier du projet d'autoroute A69

- Audition, ouverte à la presse, de M. Fabien Balderelli, sous-directeur des financements innovants, de la dévolution et du contrôle des concessions autoroutières au ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, et de Mme Charlotte Coupé, adjointe au chef du bureau de la dévolution, sur les tarifs des péages 2
- Présences en réunion..... 25

Mardi 30 avril 2024

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 18

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Présidence de
M. Philippe Frei,
Vice-président de la
commission**



La séance est ouverte à seize heures trente.

*

M. Philippe Frei, président. Chers collègues, nous poursuivons nos travaux consacrés aux hypothèses économiques et sociales qui ont justifié le choix de recourir à l'autoroute A69 en vue d'améliorer la liaison entre Toulouse et Castres. Nous abordons aujourd'hui la question des péages.

Je renouvelle mes souhaits de bienvenue aux deux personnes que nous recevons aujourd'hui, puisque nous les avons déjà entendues le 4 avril dernier, à savoir M. Fabien Balderelli, sous-directeur des financements innovants, de la dévolution et du contrôle des concessions autoroutières au ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, et Mme Charlotte Coupé, adjointe au chef de bureau chargé de la dévolution.

Madame, monsieur, les tarifs des péages font l'objet de l'article 25 de la convention de concession. Ils sont la source de nombreuses rumeurs et l'A69 est ainsi présentée comme une autoroute dont les tarifs seraient inaccessibles à la plupart de nos concitoyens. Je ne sais quel en est le fondement, car la seule manière de comprendre la tarification des péages est de disposer de la convention de concession et d'analyser les équations qui permettent les calculs des péages. Or cette convention n'est logiquement accessible qu'à peu de personnes. Les députés de cette commission d'enquête en disposent et ont pu accomplir un travail d'analyse avant de vous auditionner.

J'espère qu'à la fin de la présente réunion, les membres de la commission d'enquête, comme les citoyens qui en suivent les travaux, comprendront le mécanisme de la tarification des péages et auront une idée des montants à acquitter pour emprunter cette autoroute.

L'article 25 est d'une lecture complexe. Les équations comprennent de nombreuses entrées, ce qui signifie tout simplement que l'État et la société Atosca ont tenu compte de multiples paramètres pour que l'A69 soit une infrastructure ouverte à tous : usagers individuels et professionnels, véhicules électriques et transports collectifs. Ainsi répondra-t-elle à son objectif, voulu depuis près de 40 ans par une majorité d'élus, à savoir être un outil de désenclavement simple, commode et accessible.

Je rappelle que notre audition est publique et retransmise sur le portail de l'Assemblée nationale.

Madame, monsieur, en application de l'article 6 de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, je vais préalablement vous demander de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité, et de dire « je le jure ».

(M. Fabien Balderelli et Mme Charlotte Coupé prêtent successivement serment.)

M. Philippe Frei, président. Avant de donner la parole à Mme la rapporteure, je souhaite vous interroger sur le prix du péage. Selon votre expérience et au regard du prix pratiqué sur d'autres axes, celui de Toulouse-Montauban par exemple, le prix qui sera pratiqué sur l'A69 vous paraît-il être dans la norme ?

M. Fabien Balderelli, sous-directeur des financements innovants, de la dévolution et du contrôle des concessions autoroutières au ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Monsieur le président, madame la rapporteure, mesdames et messieurs les députés, le tarif du péage de l'autoroute A69 sera comparable à ce qui se pratique sur le reste du réseau autoroutier concédé, s'agissant des concessions les plus récentes passées par appels d'offres. J'ai notamment quelques références, à la même date de valeur, qui permettent de réaliser des comparaisons.

Pour les véhicules légers, de la classe 1, le tarif de péage sur l'autoroute A69 est fixé à 10,7 centimes d'euro par kilomètre, à comparer à ceux de l'autoroute Aliénor/A65 (entre Langon et Pau) se situant à environ 12 centimes d'euro par kilomètre, à l'autoroute Alicorne /A88 (entre Alençon et Caen) qui est de 14 centimes d'euro par kilomètre, à l'autoroute A19 (entre Artenay et Courtenay) qui est de 13,4 centimes d'euro par kilomètre, à l'autoroute Alis (entre Rouen et Alençon) qui est de 13,3 centimes d'euro hors taxe par kilomètre.

De ce point de vue, on peut donc considérer que le tarif kilométrique de l'autoroute A69 est tout à fait comparable et même un peu inférieur aux tarifs pratiqués sur des réseaux comparables.

Mme Christine Arrighi, rapporteure de la commission d'enquête sur le montage juridique et financier du projet d'autoroute A69. Je vous remercie de revenir devant notre commission d'enquête ; je vous avais prévenu que vous alliez en être des habitués, puisque ce ne sera pas votre dernière audition, ce qui n'a rien de surprenant, dans la mesure où la sous-direction des financements innovants, de la dévolution et du contrôle des concessions autoroutières, que vous représentez, est la rédactrice des annexes à la convention de concession et qu'elle a négocié les articles de celle-ci.

Aujourd'hui, c'est l'article 25 qui nous intéressera plus particulièrement en ce qu'il porte sur les tarifs des péages, soit neuf pages, avec de nombreuses équations que j'ai pris soin d'analyser avant d'en comprendre la logique. Comme vient de le dire notre président, nous espérons que cette audition apportera de la clarté et qu'elle répondra précisément à une question simple. Si l'autoroute A69 était mise en service maintenant ou dans quelques mois, quels tarifs acquitteront les différentes catégories d'usagers se déplaçant, pour raisons personnelles ou professionnelles, les détenteurs de véhicules thermiques ou électriques, les conducteurs de poids lourds ou encore de véhicules de transport collectif ?

Vous nous avez donné quelques exemples, pour des autoroutes qui figurent parmi les plus chères de France. Nous savons en outre que l'autoroute qui relie Pau à Langon est complètement déficitaire. On peut imaginer que les autres exemples que vous avez choisis correspondent à ce type de profil.

La question évidemment n'est pas anodine. L'A69 sera financée principalement par les usagers et non par la solidarité nationale, contrairement au projet longtemps envisagé de doublement de la RN126. Pour autant, plusieurs collectivités publiques – l'État, les intercommunalités, la région Occitanie, les départements de Haute-Garonne et du Tarn – apportent un concours public plus faible que celui prévu, mais nous en reparlerons avec l'examen des conditions financières de ce contrat. En effet, il était envisagé qu'elles accordent 220 millions d'euros et, en définitive, leur contribution n'est plus que de 23 millions d'euros, mais avec l'intégration d'une infrastructure financée par la solidarité nationale à hauteur de 75 millions d'euros, que nous ne retrouvons pas dans l'équilibre financier. Ce concours public doit permettre de rendre cette infrastructure accessible au plus grand nombre de nos concitoyens.

La question de son acceptabilité sociale est donc cruciale. Je rappelle que le salaire annuel médian dans le Tarn est de 29 400 euros par an, soit 2 450 euros par mois et 16,15 euros par heure, contre 36 000 euros par an et 19,78 euros par heure en Haute-Garonne. Ces chiffres seront à mettre au regard d'un aller-retour Toulouse-Castres, que ce soit en voiture particulière, en véhicule utilitaire léger et en poids lourds, sachant que l'article 25, s'agissant des poids lourds, ne nous offre guère de visibilité à ce stade.

Par conséquent, emprunter cette autoroute coûtera relativement cher à la majorité de nos concitoyens. Un trajet aller-retour représentera quasiment une heure de travail pour la majorité des usagers. Je ne sais pas si vous l'avez en tête, mais je pense que ceux qui acquitteront ce montant, demain, en verront les conséquences dans leur porte-monnaie. Ce tarif est acceptable pour un usage sporadique, mais beaucoup moins pour les agriculteurs et les artisans qui seraient tentés de l'emprunter régulièrement ou, pour certains salariés qui, habitant de plus en plus loin de la métropole pour vivre dans des communes où l'immobilier et le foncier sont moins onéreux, se retrouveront avec une charge financière qu'ils n'assumaient pas aujourd'hui en empruntant la route nationale gratuite.

Derrière cette acceptation sociale, c'est l'ensemble de l'équilibre financier qui est en jeu, car s'il s'avère que le trafic de l'autoroute n'est pas conforme aux prévisions, le tableau des recettes s'en trouvera erroné. Qui devra alors acquitter la facture ? Les actionnaires accompliront-ils leur devoir ainsi que l'exige le droit, ou se retourneront-ils vers l'État et les collectivités territoriales, selon ce mécanisme éprouvé de privatisation des profits et de socialisation des pertes, pour éponger le déficit, et à quel moment ? En d'autres termes, les Haut-Garonnais et les Tarnais paieront-ils à la fois en tant qu'usagers et contribuables ? C'est là tout l'enjeu de notre débat.

Par ailleurs, il convient d'ores et déjà de noter qu'après l'ouverture de l'autoroute, la route nationale deviendra une route départementale à la charge des seuls contribuables tarnais. Par conséquent, de nombreux camions risquent d'emprunter la route départementale, qui sera donc d'autant plus dégradée et pèsera sur les seuls contribuables tarnais.

Je vous ai adressé un questionnaire qui, en vertu de ma volonté de transparence au sein de cette commission, a été transmis à l'ensemble de mes collègues afin qu'ils aient tous le même niveau d'information, s'agissant du sens que je souhaite donner à cette audition. Je souhaiterais vivement, si vous ne répondez pas précisément ou intégralement à toutes ces questions, recevoir vos réponses écrites dans les meilleurs délais.

Parmi les questions essentielles, figurent les principes retenus pour la tarification des péages, le fait de savoir si le mécanisme de tarification est commun à d'autres conventions autoroutières ou s'il est spécifique à l'A69, les estimations de tarifs à court terme et leur niveau dans les prochaines années si l'inflation s'établissait annuellement à 1,5 %, la confirmation que le tarif plafond ne peut jamais diminuer pendant 24 ans et, enfin, la confirmation que la première revalorisation des tarifs interviendra dès 2026, soit moins d'un an après la mise en service de l'autoroute.

Par ailleurs, je souhaiterais avoir un échange précis sur votre réponse écrite récente à mes demandes réitérées quant aux études réalisées à l'appui de la décision de recourir à une concession autoroutière, prise à l'époque par M. Dominique Perben. En effet, vous m'indiquez n'avoir retrouvé aucune étude, ni sur le doublement de la RN126, ni sur la modernisation de la ligne ferroviaire, ce qui laisserait entendre que cette décision a été prise par l'État sans qu'il ne dispose d'aucun élément de comparaison ou d'éléments alternatifs au recours à la concession. Je vous remercie par avance de me le confirmer.

Enfin et au vu des auditions précédentes, je souhaiterais également revenir sur le calcul de la valeur actualisée nette socioéconomique, qui est passée de 508 à 98 millions d'euros, à la suite de la contre-expertise du Commissariat général à l'investissement (CGI), puis à 788 millions d'euros dans un document qui vous a été adressé par Atosca ; et ce, sans qu'il n'y ait eu aucune contre-expertise supplémentaire entre le moment où ces éléments vous ont été communiqués, sans intégrer les 75 millions d'euros d'apports en nature de la route nationale entre Soual et Puylaurens et sans qu'il y ait eu de contre-expertise alors même qu'on dépasse les 100 millions d'euros d'apport au titre des contributions publiques.

Je souhaite donc avoir des réponses extrêmement précises à mes interrogations mentionnées dans le questionnaire et aux questions que je viens d'ajouter, en particulier sur la valeur actualisée nette socioéconomique.

M. Philippe Frei, président. Monsieur Balderelli, vous avez la parole.

M. Fabien Balderelli. Je précise d'emblée que toutes les questions que vous avez posées et poserez auront bien évidemment leurs réponses écrites.

Je vais revenir sur le mécanisme selon lequel les tarifs de péage sont fixés, puis sur la façon dont les contrats sont conçus, sur la procédure et la façon ils sont écrits.

Quand une infrastructure autoroutière est réalisée par voie de concession, l'objectif est d'en permettre la réalisation accélérée en recourant à son paiement pour partie par l'usager, de manière à alléger la part du financement reposant sur les concours publics. Ce mécanisme n'est pas récent, puisqu'il est pratiqué en France depuis les années 1950. La première loi introduisant le péage date de 1955. Elle a ensuite été codifiée dans le code de la voirie routière et a permis le développement d'un réseau autoroutier qui, au sortir de la guerre, dans les années 1950 jusqu'au début des années 1960, était indigent par rapport aux réseaux autoroutiers des autres pays européens.

Le réseau autoroutier français a été développé de manière extrêmement rapide, au point que la France compte aujourd'hui un des réseaux autoroutiers les plus performants et offrant une des meilleures qualités de service aux usagers pour tous types de trajets (domicile-travail, loisirs, professionnels, transport de marchandises). Le transport de marchandises par la route, en particulier, aura démontré son caractère indispensable lors de la crise sanitaire de 2020, puisque l'alimentation et le fonctionnement de la nation ont reposé sur ce type particulier de transport.

En réponse à Mme la rapporteure, l'adaptation de la route à la crise climatique passe par son électrification et par le développement des véhicules n'utilisant pas de carburants fossiles. L'électrification de la route et de l'autoroute est l'une des préoccupations majeures du Gouvernement. Depuis 2023, toutes les aires de services du réseau autoroutier comptent des installations de recharge de véhicules électriques. Le ministère travaille à l'élaboration d'un schéma directeur de déploiement d'installations de recharge de véhicules électriques. La décarbonation des transports, enjeu majeur et sujet de société, passe à la fois par la politique de report modal importante mise en œuvre par le ministère et par une politique de décarbonation de la route.

L'autoroute A69 ne déroge pas à ce principe dans la mesure où les aires de repos compteront des installations de recharge de véhicules électriques. L'autoroute sera équipée en technologies de péage en flux libre, qui permettront de réduire son emprise, ce qui participe de la

stratégie de zéro artificialisation nette (Zan) des sols, et permet également aux usagers de réaliser des gains de temps et de carburant. On estime l'économie à environ un litre de carburant pour un poids lourd qui ne s'arrête plus à une barrière de péage. La décarbonation et la crise climatique sont des préoccupations constantes du Gouvernement. Elles se déclinent à la fois dans les modes collectifs (les voies ferrées), les nouvelles mobilités et dans les infrastructures routières.

Pour revenir au mode de fonctionnement du péage et à la façon dont sont élaborés les contrats de concession, le recours au péage se justifie pour permettre un développement accéléré des infrastructures par rapport à ce que permettent de faire les ressources publiques. Lorsque le projet est envisagé en phase d'étude, l'administration et les services de l'État réalisent des estimations sur les tarifs des péages et sur les concours publics qui pourraient en être la conséquence. C'est ainsi que, dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP), a été avancé un montant de subventions d'un peu plus de 200 millions d'euros pour des tarifs de péage, fixés dans les études préalables, de l'ordre de 10 centimes d'euros par kilomètre hors taxe en valeur 2010 et pour les usagers de poids lourds, de 30 centimes d'euros hors taxe par kilomètre en valeur 2010. Ces éléments ont été pris en compte pour calculer la subvention d'équilibre.

Avant de lancer la procédure de mise en concession, le gouvernement s'est assuré que les collectivités qui financent la subvention d'équilibre à hauteur de 50 % étaient en mesure d'apporter ces financements, c'est-à-dire qu'il a été demandé aux collectivités de s'engager sur une centaine de millions d'euros, lesquels correspondaient à l'estimation des concours publics.

Dans la phase d'appel d'offre, les candidats vont élaborer à leur tour des études de trafic et ce faisant, ils peuvent reprendre les études de trafic de l'État ou également en élaborer d'autres. En tout état de cause, ils héritent de la double responsabilité d'élaborer ces éléments et d'établir à la fois les prévisions de trafic et celles des tarifs des péages. Autrement dit, les tarifs des péages estimés par l'État dans le cas des études, puisqu'il faut bien avoir une hypothèse de départ, ne lient pas les candidats. C'est bien à eux qu'il revient de déterminer le couple tarif-traffic pour l'ensemble des classes d'usagers (véhicules légers et poids lourds), comment ils évaluent le trafic et le pouvoir d'achat des usagers, en fonction de leurs hypothèses de développement territorial.

Le tarif couplé au trafic donne une prévision de recettes et j'insiste sur le fait que ladite responsabilité revient à chaque candidat, c'est-à-dire que l'État n'est pas lié par la prévision de recettes du candidat. Cette prévision de recettes va générer des ressources pendant 55 ans, soit l'intégralité de la durée de la concession, ressources qui vont permettre au candidat de rembourser les dépenses qu'il va assurer en début de concession : coûts de développement, de construction, d'entretien, de maintenance et de l'exploitation de l'autoroute pendant la durée concédée.

Si les recettes estimées par le candidat sont insuffisantes pour assurer le financement de l'autoroute, il demande des concours publics, par la voie d'une subvention. Cette subvention est bien la résultante du mécanisme de constitution des offres. D'ailleurs, le montant de la subvention est l'un des critères pris en compte par l'État pour l'attribution de la concession au mieux-disant, c'est-à-dire en prenant en compte le montant de subvention le plus faible et les paramètres suivants : les tarifs de péage les plus bas, la meilleure insertion environnementale et paysagère, ainsi que la qualité du service offert aux usagers. L'ensemble de ces critères va permettre de sélectionner le concessionnaire le mieux-disant, étant entendu que dans l'appel d'offres tel qu'il est structuré classiquement depuis de nombreuses années, le montant le plus faible de subvention est le premier critère, pondéré à hauteur de 30 ou 35 % en fonction des procédures ; en l'occurrence, de 30 % dans le cadre de la procédure de l'autoroute A69.

Donc, un montant de subventions – en l’espèce, initialement, 200 millions d’euros, dans les études préalables – est prévu par l’État. L’objectif est que l’État et les collectivités territoriales puissent bénéficier de ce mécanisme concurrentiel de manière à obtenir l’autoroute au meilleur prix et dans les meilleures conditions pour les usagers, et ce, en prenant en compte l’ensemble des critères de l’appel d’offres. C’est ainsi que le montant de la subvention, tel que proposé par le lauréat, a été établi à peu plus de 23 millions d’euros, à comparer aux plus de 200 millions d’euros qui avaient été estimés par l’État. Les tarifs des péages proposés par Atosca, qui sont donc de sa responsabilité, sont très comparables aux tarifs estimés par l’État dans le cadre des études préalables, puisqu’Atosca avance, en valeur 2020 et pour les usagers de la classe 1, un montant de tarif kilométrique de 10,6 centimes d’euros par kilomètre, soit un montant légèrement inférieur aux 10 centimes d’euros en valeur 2010 envisagés par l’État.

Il est donc possible d’affirmer que le mécanisme concurrentiel a été bénéfique aux collectivités publiques puisque, pour un montant de tarifs de péage équivalent, la subvention d’équilibre est considérablement inférieure à celle envisagée, car elle est dix fois moins élevée, et ce, pour un niveau qualitatif également amélioré en termes d’insertion de l’autoroute dans son environnement et de construction. C’est le débat que nous avons eu le 4 avril en présence d’Atosca.

En effet, le projet du concessionnaire ne prélève plus de matériaux dans son environnement, contrairement à ce qui avait été envisagé par l’État qui prévoyait 1,3 million de mètres cubes d’emprunts de matériaux. Toujours par rapport au projet de l’État, le concessionnaire a réduit l’emprise foncière d’environ 80 hectares, compte tenu des péages en flux libre et des optimisations de tracés, qui lui ont permis d’éviter les emprunts de matériaux.

Le concessionnaire a également amélioré les passages à faune, désormais plus larges que ceux envisagés par l’État. Le projet a également été amélioré sur les aires de repos, en prévoyant des aires de covoiturage au niveau des diffuseurs.

En termes qualitatifs, le projet du concessionnaire est donc meilleur que celui envisagé par l’État. De surcroît, c’est un projet qui coûte moins cher à la collectivité publique, puisque le montant des tarifs de péage est à peu près équivalent et que le montant des subventions est dix fois inférieur à celui envisagé.

Telle est la manière dont les candidats construisent leur offre, autour d’un couple liant tarif des péages et montant d’une subvention publique. J’en reviens maintenant aux tarifs des péages.

L’article 25 de la convention de concession est effectivement assez technique. Le cadre de l’article est préparé par l’État et prévu dans les documents de la consultation, lesquels vous seront envoyés. Vous pourrez ainsi vérifier que l’architecture de l’article 25 est celle envisagée par l’État et se trouve être très conforme à ce qui se pratique depuis quelques années. Le cas échéant, il est adapté aux spécificités du projet, mais aussi aux évolutions de la réglementation.

La dernière évolution d’importance, mise en œuvre à la fin des années 2010, est l’introduction d’un tarif modulé pour les véhicules légers émettant peu de CO₂. Au tout début des années 2010, avait été introduite, conformément à la directive Eurovignette, une modulation pour les véhicules lourds en fonction de la classe Euro. Ces évolutions assez importantes ont assurément complexifié le cahier des charges.

Le cadre est établi par l'État et le concessionnaire a la responsabilité de préciser le montant des tarifs pour chacune des classes. Dans le cadre de son couple tarif-traffic, il propose un montant de tarifs. À l'issue de l'appel d'offres, Atosca a proposé un montant de 10,6 centimes d'euros hors taxe par kilomètre et pour la classe 4, essentiellement les véhicules lourds, de 35 centimes d'euros par kilomètre hors taxe.

Les candidats vont également proposer la pondération des différents index et indices permettant l'évaluation des tarifs de péage avec deux phases différentes. La première phase consiste en la réévaluation des tarifs de péage au moment de la mise en service de l'autoroute, la seconde phase consiste en une réévaluation des tarifs de péage au 1^{er} février de chaque année.

Il existe deux formules différentes pour l'évolution des tarifs de péage. La première formule, au moment de la mise en service, prend en compte un nombre d'index un peu plus important : le TP01, le TP02, le TP03, le TP09 et le TP13.

Ces différents index doivent être représentatifs de la répartition des coûts du concessionnaire pendant la phase de construction. Postérieurement à la mise en service, on retrouve l'indice des prêts à la consommation (IPC), mais également une faible fraction de TP01 et de TP09, qui sont des index représentatifs des coûts de travaux publics. Le TP01 est l'index général et le TP09 est l'index représentatif des coûts de chaussée.

Le cahier des charges impose que la somme des coefficients soit inférieure à 1, de manière à ce que la phase de réévaluation ne conduise pas à une inflation excessive par rapport à une évolution de panier d'index. Pour l'évolution annuelle, à compter de la mise en service, il est également demandé que les index TP01 et TP09 ne représentent pas plus de 25 % de l'évolution, de manière à éviter que les paramètres d'index soient représentatifs des coûts du concessionnaire, comme les coûts d'entretien et des réparations, lesquels sont moins importants que les coûts supportés pour la réalisation de l'autoroute

Pourquoi fait-on évoluer les tarifs de péage au fil du temps ?

L'objectif est de permettre d'avoir une répartition homogène, sur l'ensemble de la durée de la concession, de l'effort demandé aux usagers. Comme il est souhaitable de réduire l'apport des collectivités publiques pour la réalisation de l'infrastructure, les usagers doivent assumer son coût. Mais l'idée est qu'ils puissent le faire de manière équitable au cours du temps. Autrement dit, si les tarifs de péage restaient fixes au cours du temps et en valeur courante, l'utilisateur de demain, qui voit son niveau de vie amélioré en raison de l'évolution du pouvoir d'achat, paierait proportionnellement un coût moindre par rapport à l'utilisateur d'aujourd'hui. Il convient donc d'avoir une répartition homogène de l'effort au cours du temps et de faire en sorte que l'usage de l'infrastructure corresponde à une demande stable en valeur constante.

Telles sont les modalités d'élaboration des tarifs. Les candidats ne remplissent rien d'autre dans cet appel d'offres. L'ensemble des autres règles prévues, notamment les règles de modulation, sont fixées par le ministère dans le cadre de l'appel d'offres.

En réponse aux questions de Mme la rapporteure sur ces différents éléments de modulation, je rappellerai à nouveau que le tarif de référence indiqué au contrat est réévalué à la mise en service, puis au cours du temps. Il s'agit d'un tarif plafond. Le concessionnaire peut toujours appliquer un tarif inférieur à ce tarif plafond. Ce que va contrôler l'État, à la mise en service et au cours du temps, est uniquement le fait que les tarifs proposés par le concessionnaire ne dépassent pas ce tarif plafond.

Il existe des exemples, à l'instar de ceux de l'autoroute A65 ou de l'autoroute A19, où les concessionnaires ne proposent pas des tarifs qui atteignent le plafond, mais des tarifs inférieurs à celui-ci. On peut imaginer que des tarifs trop élevés aboutissent, au bout d'un certain temps, à une diminution de trafic. Il est de la responsabilité des concessionnaires de s'assurer que le tarif est supportable par l'utilisateur. C'est pourquoi celui-ci proposera un tarif qui est forcément inférieur au plafond et il revient à l'État de vérifier cet élément.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous me parlez d'un tarif plafond, sauf que l'une des équations figurant à l'article 25 et son annexe 22 montrerait que ce tarif plafond ne pourra jamais diminuer pendant 24 ans. Confirmez-vous cet élément, qui me paraît crucial ?

Il nous semble en effet que, sur la base des études socioéconomiques réalisées et confirmées par plusieurs expertises, l'évaluation du trafic par Atosca a largement été surdimensionnée. Sachant que l'A69 n'est pas une autoroute vouée au trafic international, il est probable que le trafic soit encore moindre que prévu.

Monsieur Balderelli, quel tarif un usager de véhicule léger devra-t-il acquitter (TTC) pour effectuer un parcours de 53 kilomètres entre Castres et Verfeil, sachant qu'il faudra y ajouter 3,40 euros pour aller jusqu'à Toulouse ? Je réitère la même question pour un artisan et pour un chauffeur de poids lourd, taux d'inflation compris.

En réalité, dans ce dossier, les opposants au projet n'ont pas reçu de réponses aux questions qu'ils se posent depuis des années et les partisans du projet n'ont pas de réponses à apporter à ces questions. C'est grâce à cette commission d'enquête que les administrés de tous les élus favorables à cette autoroute auront la réponse quant au tarif qu'ils devront finalement acquitter sur ce trajet de 53 kilomètres qui, par ailleurs, vitrifie 500 hectares de terres agricoles, d'arbres et de biodiversité.

C'est donc une question extrêmement importante, surtout pour une autoroute dont on nous dit que le tarif n'est pas très élevé.

M. Fabien Balderelli. Je ne sais pas si les trafics qui seront constatés sur l'autoroute seront inférieurs aux trafics prévisionnels. Les services de l'État ont réalisé diverses études. Les concessionnaires ont la responsabilité, y compris financière, d'assumer des trafics inférieurs à leur prévision. L'expérience des autres concessions autoroutières a montré que, lorsque les trafics étaient inférieurs aux prévisions, les concessionnaires et notamment les actionnaires étaient mis en situation de devoir réinjecter de l'argent dans la société concessionnaire, ce qui s'est notamment passé sur l'autoroute A65-Aliénor. Les trafics constatés sur l'axe ont été inférieurs aux prévisions et les actionnaires ont apporté un montant de fonds propres équivalent à environ la moitié des fonds propres qu'ils avaient initialement injectés. L'autoroute est toujours là, elle délivre le service pour lequel elle était nécessaire et les actionnaires ont rempli leurs obligations.

Par conséquent, les candidats ne sont pas véritablement incités à produire des prévisions trop optimistes. D'une certaine manière, si les prévisions de trafics des candidats le sont, c'est *in fine* au bénéfice de la collectivité publique et des usagers. A contrario, plus les prévisions de trafics du concessionnaire sont faibles, plus la subvention d'équilibre est élevée.

Pour ma part, je pense que c'est neutre pour le climat et que cela permet aux collectivités publiques, qui ont ainsi économisé 180 millions d'euros de ressources publiques, de consacrer cet argent au volet mobilité du contrat de plan État-région (CPER) pour des projets

ferroviaires dont la région Occitanie a grand besoin. Je pense donc que le fait de ne pas mobiliser des fonds publics pour les infrastructures routières est également une façon de soutenir le report modal.

En effet, le secteur autoroutier concédé contribue assez largement au financement des infrastructures alternatives, à l'image de la taxe d'aménagement du territoire et de la redevance domaniale qui représentent près d'un milliard d'euros par an sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé et dont les produits sont reversés à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Ce milliard d'euros annuel permet donc de financer le report modal, auquel la route participe ainsi.

En conclusion sur la question des tarifs de cette autoroute, à ce jour, je ne peux pas vous dire quel sera le montant du tarif de péage dont s'acquittera l'utilisateur, d'une part, parce que le contrat ne donne que des tarifs plafonds et que je ne sais pas ce que le concessionnaire va proposer et, d'autre part, parce que je ne connais pas davantage les index tels qu'ils seront en vigueur lors de la mise en service de l'autoroute. Du fait de leur volatilité, je ne peux pas prévoir l'évolution des index de l'inflation, de l'indice des prêts à la consommation et des autres index tels que les TP01, TP09 et TP13.

Par ailleurs, le concessionnaire a la possibilité de s'écarter de plus ou moins 25 % par rapport au tarif kilométrique et pour chaque trajet. Un contrôle permet de s'assurer que cette variation ne conduit pas le concessionnaire à enregistrer des ressources supplémentaires. En revanche, il lui permet d'adapter le montant du tarif kilométrique par rapport aux capacités de paiement des usagers.

Pour toutes ces raisons, je suis dans l'incapacité de vous dire quel sera le prix proposé par le concessionnaire dans le courant de l'année 2025 et qui donnera lieu à un arrêté tarifaire conjoint du ministère chargé des transports et du ministère des finances dans la deuxième moitié de l'année 2025. C'est alors que le tarif des péages sera fixé.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Monsieur Balderelli, je ne vous demande pas ce que va proposer le concessionnaire. Je souhaite savoir, si l'autoroute ouvrait aujourd'hui, quel serait le tarif plafond pour les différentes catégories que sont les véhicules particuliers, les véhicules d'artisans et les poids lourds, avec un taux d'inflation à 1,5 %. Je suppose que vous avez un tableur Excel doté de plusieurs possibilités d'entrée. Ma question est quand même simple et je pense que vous devriez être en capacité d'y répondre. Le tarif que proposera le concessionnaire est un autre sujet, mais je vous pose la question précise du tarif plafond.

M. Fabien Balderelli. N'ayant pas ma base de calcul sous la main, je vous répondrai précisément par écrit. Aujourd'hui, la question posée – et que nous avons examinée avec ma collaboratrice – était celle du tarif appliqué à la mise en service. Je ne sais pas quelle sera la proposition du concessionnaire et je n'ai pas les éléments. Si votre question est celle du tarif plafond en prenant en compte d'une hypothèse d'index que vous souhaitez poser, j'y répondrai précisément.

M. Philippe Frei, président. Je cède maintenant la parole à Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer (RE). Merci, monsieur le président, madame la rapporteure. Je remercie M. Balderelli et Mme Coupé pour leur travail sur ce projet ô combien important pour les habitants du Tarn et de la Haute-Garonne.

C'est sous la présidence d'Emmanuel Macron que le projet de l'A69 s'est concrétisé. En juillet 2018, l'autoroute a été déclarée d'utilité publique par le ministère de la transition écologique. En septembre 2021, le Premier ministre Jean Castex a annoncé le nom du vainqueur de l'appel d'offres : NGE via la société Atosca. En tant que présidente de l'Association nationale des élus de la montagne, je ne peux que me réjouir du désenclavement de nos territoires, a fortiori quand on sait que le trafic ne générera pas de CO2.

Sur le choix d'une durée de concession de 55 ans, le rapport de l'Autorité de régulation des transports (ART), publié en janvier 2022, révèle que la période d'amortissement sera de 40 ans, à laquelle s'ajoutent 15 années supplémentaires afin de répondre aux exigences des prêteurs. On imagine aisément que cette durée suffira à peine à amortir la flambée du coût des matières premières que nous connaissons tous. Avez-vous prévu des clauses relatives à la décarbonation du secteur autoroutier, afin de l'adapter aux innovations techniques et d'éviter de futurs avenants aux contrats de concession ?

De façon plus générale, envisagez-vous de faire financer les futurs projets d'infrastructures par la fin des concessions autoroutières actuelles ?

M. Fabien Balderelli. L'autoroute A69 intègre d'ores et déjà des enjeux liés à la décarbonation. Le recours à une perception au péage en flux libre permet de faire des économies d'énergie et de réduire la consommation d'espace. Le concessionnaire a prévu des installations de recharge de véhicules électriques dans les aires de repos, mais aussi une augmentation du nombre de bornes de recharge pour les véhicules électriques au cours du temps et en fonction des besoins des usagers.

De manière générale, les contrats de concessions autoroutières sont soumis au principe de mutabilité du service public. La migration vers des sources d'énergie décarbonées fait partie de cette mutabilité et l'ensemble des concessionnaires doivent l'appliquer. La décarbonation sera donc mise en œuvre dans le cas de l'ensemble des contrats de concession. C'est ce qui est déjà constaté. Depuis 2023, toutes les aires de service du réseau autoroutier sont équipées en installation de recharge de véhicules électriques.

D'autres aménagements participent de cette décarbonation, à l'instar des voies réservées aux transports en commun et au covoiturage, qui se développent sur le réseau aux endroits où c'est pertinent. Il n'est effectivement pas nécessaire de faire de voies réservées sur une autoroute qui n'est pas saturée, puisqu'une voie réservée consomme de l'espace. Les voies réservées aux transports en commun, notamment, se traduisent par un élargissement de la bande d'arrêt d'urgence. Celle-ci mesure entre 2,50 et 3 mètres mais lorsqu'on y fait circuler des bus, il faut la porter à 4 mètres. On n'y procède donc que là où c'est nécessaire. Autour de Grenoble, un réseau extrêmement important de voies réservées aux transports en commun permet à l'ensemble des bus de circuler et d'offrir un service à bas carbone aux usagers.

Le covoiturage est également une façon de décarboner la route. L'ensemble du réseau autoroutier concédé compte un peu plus de 8 000 places de covoiturage et quelques milliers de places de covoiturage supplémentaires sont en cours d'aménagement. De la même manière, les places de covoiturage prévues sur l'autoroute A69 suivront les besoins des usagers au cours du temps.

S'agissant de la fin des concessions historiques, le ministre Patrice Vergriete a annoncé, il y a quelques semaines, que cette réflexion restait à mener.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Je souhaiterais poser des questions sur cinq articles de la convention de concession.

Ma première question s'adresse à Mme Coupé. Sur l'article 25, beaucoup de zones d'ombre demeurent sur les péages prévus sur cette autoroute et notamment leur prix. Le contrat de concession permet de déterminer le prix par des calculs logarithmiques très complexes et très loin des formules de calcul détaillées dans d'autres contrats de concession d'autoroute. Il paraît aujourd'hui impossible de déterminer, avec certitude et de manière précise, le prix du trajet sur l'A69, ainsi que son évolution future. Pouvez-vous confirmer que les formules de calcul utilisées sont réglementaires et nous indiquer quel sera le prix acquitté par les usagers de cette autoroute ?

Le contrat de concession stipule que le montant définitif des tarifs de péage sera fixé au plus tard quinze jours après l'entrée en vigueur du contrat de concession et que, le cas échéant, l'annexe 18 du contrat devra être modifiée. Cela veut-il dire que les tarifs seront amenés à évoluer et dans l'affirmative, à la hausse ou à la baisse ?

M. Fabien Balderelli. L'annexe 18, qui doit être mise à jour, est relative au plan de financement. Les tarifs de péage sont quant à eux soumis aux règles prévues à l'article 25 de la convention. La seule annexe utilisée pour la fixation des tarifs de péage est l'annexe 22, laquelle prévoit un certain nombre de chiffres de référence, ainsi que les formules d'abonnement qui seront proposées par le concessionnaire. L'annexe 18 ne modifie en rien les tarifs de péage. En conséquence, la mise à jour de l'annexe 18 n'est aucunement liée aux dispositions tarifaires. Pour les raisons évoquées plus haut, je ne peux pas vous répondre précisément sur le montant du tarif de péage dont l'usager devra s'acquitter à la mise en service, et j'en suis navré.

S'agissant des formules retenues à l'article 25, il s'agit de règles usuelles qui ont d'ailleurs été complexifiées au cours du temps, compte tenu des règles de modulation. Pour rappel, il existe deux modulations.

La première modulation porte sur les classes Euro pour les véhicules lourds. Cette modulation, rendue obligatoire par la directive Eurovignette depuis le début des années 2010, se retrouve sur l'A63, l'A150, le contournement de Strasbourg ou encore l'A79. Donc, cette modulation Euro existe pour au moins cinq contrats et selon différentes modalités. Lorsque les tarifs de péage sont plus simples, comme sur l'autoroute A63 où il existe deux barrières de péage (au Nord et au Sud), un tarif unique de péage s'applique à chacune de ces barrières. Sur l'autoroute A69, plusieurs types de trajets peuvent être réalisés par les usagers, selon qu'ils viennent de Castres, de Puylaurens ou de Verfeil. Par conséquent, la concession de l'autoroute A69 compte davantage de tarifs, mais la forme et les contraintes sont exactement les mêmes.

La seconde modulation, plus récente, porte sur les véhicules légers à basse émission. Ainsi, les conducteurs desdits véhicules, essentiellement les véhicules électriques, s'acquittent d'un tarif de 20 % inférieur à celui des véhicules thermiques. Le contrat prévoit un tarif de référence et donc une modulation en faveur des véhicules électriques.

L'objectif posé par le contrat, conformément au code de la voie routière, est que ces modulations s'effectuent sans gain ni perte pour le concessionnaire et que ce dernier ne puisse pas distordre les modulations de manière à engendrer des recettes supplémentaires.

Les formules sont effectivement assez complexes, ce que nous regrettons au demeurant. Il nous revient de vérifier chaque année la robustesse de ces formules et je ne vous cache pas le caractère un brin chronophage d'un tel exercice. Il y a encore peu de temps, ces

mêmes formules nous ont permis de vérifier l'évolution des tarifs de péage de l'autoroute A79. Il se trouve que ces formules fonctionnent, y compris celles les plus récentes, relatives à la neutralité financière pour la modulation en faveur des véhicules électriques.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). La partie 4 de l'annexe 18 mentionne un tarif kilométrique de référence, soit 18,61 centimes par kilomètre hors taxe en classe 1. Il me semble donc qu'il existe bien un rapport avec le prix du péage.

M. Fabien Balderelli. C'est l'article 23.5 de la convention de concession qui prévoit une baisse des tarifs de péage dans l'éventualité où les conditions financières se seraient considérablement améliorées entre septembre 2021 et avril 2022, c'est-à-dire entre l'offre du concessionnaire et les conditions financières telles qu'observées au moment de l'entrée en vigueur du contrat. Or il se trouve que les conditions financières se sont très fortement dégradées sur la période, notamment à la suite du déclenchement de la guerre en Ukraine, les taux d'intérêt ayant augmenté. Le concessionnaire a, par conséquent, vu ses conditions financières prévues dans le cadre de ses dispositions « risques et périls » se détériorer. La possible baisse des tarifs kilométriques n'a donc pas eu lieu. L'annexe 18 est sans lien et la réévaluation n'a pas eu lieu en raison de cette évolution des conditions financières entre septembre 2021 et octobre 2022.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). L'article 23 stipule clairement que « *le montant définitif de ce gain financier, de même que le montant définitif des tarifs de péage seront fixés, au plus tard, 15 jours après l'entrée en vigueur du contrat de concession. Le concessionnaire complète, le cas échéant, la partie 4 de l'annexe 18* ».

M. Fabien Balderelli. Oui. Nous sommes donc bien dans le cadre de l'article 25.5, c'est-à-dire le cas où aurait été observée une amélioration des conditions financières, laquelle n'a pas eu lieu. L'article 23.5 stipule que « (...) *notamment s'il souhaite bénéficier de conditions de financement plus favorables qui pourraient être offertes par tout établissement financier, notamment se libérer de leurs exclusivités* ». À nouveau, il n'y a pas eu d'amélioration des conditions de financement entre septembre 2021 et avril 2022. Elles se sont, au contraire, considérablement dégradées à l'image des taux d'intérêt.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Je poursuis sur le coût des péages. Pour l'indexation des tarifs pendant la durée de concession, le concessionnaire pressenti a choisi de pondérer respectivement de 75 % à 15 % et à 10 % l'IPC, l'indice TP01 et l'indice TP09. Il est généralement constaté que les indices TP01 et TP09 sont plus dynamiques que l'inflation. Par exemple, l'indice TP01 de janvier 2022 était de 119,9 et, en janvier 2024, de 129,9. L'indice travaux publics TP09 était de 122,1 en janvier 2022 et de 124,5 en janvier 2024 ».

Le résultat sera-t-il que les tarifs pratiqués sur l'A69 devraient croître plus vite que l'inflation ?

M. Fabien Balderelli. Les indices de travaux publics (TP) sont assurément beaucoup plus volatils que l'indice des prix à la consommation, raison pour laquelle la formule de réévaluation annuelle prévoit de les encadrer. Une évolution des indices TP supérieure à 4 % par an, d'une année sur l'autre, sera écrêtée à 4 %. Dans le cas où les indices TP auraient évolué à plus de 4 % dans l'année, ceux-ci seront écrêtés à 4 % et comme ils pèsent pour 25 %, ils ne contribueront pas davantage à un point d'augmentation des tarifs de péage. Il s'agit là d'éviter le mécanisme observé sur certains contrats qui ne prévoyaient pas de plafonnement et qui pouvaient se traduire par des augmentations des indices TP trop dynamiques.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Je poursuis sur l'article 26 concernant la publicité des tarifs, avec une question à l'attention de Mme Coupé. L'article 26 stipule que « *les tarifs de péage doivent être portés à connaissance du public et plus particulièrement des usagers de l'autoroute dans les conditions réglementaires en vigueur* ». La réglementation prévoit-elle une date butoir pour avoir des tarifs définitifs ? Si oui, laquelle ?

En outre et au vu des révélations récentes sur le financement, les services de l'État comptent-ils renégocier ce contrat ?

M. Fabien Balderelli. Je vais me permettre de répondre.

La réglementation prévoit que les tarifs soient communiqués 10 jours avant leur application et je vous confirme que tel sera le cas.

Par ailleurs, je n'ai pas connaissance de révélation qui conduirait à devoir renégocier le contrat. De manière générale, il appartient à l'État – et le cas échéant aux collectivités publiques – de modifier les conditions d'exécution d'un contrat par avenant ; ces éventuelles modifications devant être soumises au contrôle de l'Autorité de régulation des transports. Globalement, nous soumettons annuellement trois ou quatre avenants sur l'ensemble des contrats de concession, soit environ un avenant tous les cinq ans sur l'ensemble des contrats de concession. Les termes du contrat ne sont donc pas figés pour les 55 ans à venir, mais il convient que l'État et les collectivités publiques aient la faculté de négocier un éventuel avenant, si elles estiment que les conditions le nécessitent.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). L'article 29 fixe la durée de concession de l'A69 à 55 ans et précise que l'État ne pourra reprendre la concession de cette autoroute qu'à deux conditions. La première condition est que le concédant, c'est-à-dire l'État, ne pourra récupérer la concession qu'après 28 ans d'exploitation. La deuxième condition – et c'est là où je trouve que le contrat est bien verrouillé - est qu'il faut que le concessionnaire atteigne 4,68 milliards d'euros de chiffres d'affaires, soit un objectif non atteignable de l'aveu même du concessionnaire. La prévision des recettes annuelles, figurant à l'annexe 18, présente un chiffre d'affaires cumulé de 3,713 milliards d'euros entre 2025 et 2077, soit l'ensemble de la durée de concession. L'avis de l'ART, en date de 2022, indique que la prévision d'Atosca est de 3,7 milliards d'euros et elle la juge optimiste.

Ne pensez-vous pas que le contrat est totalement déséquilibré et que l'intérêt des sociétés privées a finalement supplanté l'intérêt général et celui des usagers ?

L'article L. 1121-1 du code de la commande publique stipule que « *la part de risques transférés au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable* ». L'ART, certes à demi-mot, a jugé la rallonge de 15 ans de l'exploitation assez douteuse... Les deux déviations sont payées deux fois par le contribuable, ce qui correspond à 75 millions d'euros d'avantages en nature. Il faut y ajouter 12 millions d'euros de cadeaux en TVA, 23,5 millions d'euros de contributions par les collectivités, une future station photovoltaïque – dont il ne figure aucune trace au contrat – qui sera génératrice de revenus supplémentaires pour Atosca, ainsi qu'un cadrage en règle de la durée et des modalités de reprise de la concession par l'État rendant quasiment impossible tout retour de l'A69 à l'État.

L'État a-t-il fait en sorte de supprimer tout risque pour Atosca d'une réelle exposition aux aléas du marché ? L'introduction de telles clauses dans le contrat a-t-elle pour objectif que, quoiqu'il arrive, Atosca en sorte gagnant et engrange des milliards d'euros avec une prise de risques minime, voire inexistante ? Je vous pose la question.

S'agissant de la durée de concession, l'article R. 3114-2 du code de la commande publique stipule que : « *Pour tous les contrats de concession d'une durée supérieure à cinq ans, la durée du contrat ne doit pas excéder le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés par l'exploitation des ouvrages avec un retour des capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat* ». Selon le tableau d'amortissement, un tableau un peu léger soit dit en passant, Atosca éteindra sa dette en 2046, soit après 24 ans d'exploitation. Il en résulte que, de 2046 à 2077, soit une période de 31 ans bien au-delà de ce que dicte le code de commande publique, Atosca récoltera tous les bénéfices.

Estimez-vous que cette durée de 31 ans supplémentaires est un temps raisonnable, après retour sur investissements ?

M. Fabien Balderelli. Je vais essayer de vous apporter la réponse la plus complète et la plus concise possible.

La durée de la concession a été fixée par l'État dans le cadre de la consultation. La durée de 55 ans est une durée classique que nous fixons pour des contrats de ce type depuis plusieurs années. Il existe même des durées plus longues pour des contrats plus anciens, de 65 ans, voire de 70 ans dans certains cas.

Vous avez fait référence à l'avis de l'ART et il me semble important d'en lire la conclusion, à la fois sur la question de l'équilibre économique et du bon calibrage des recettes par rapport aux coûts. L'ART nous explique la chose suivante : « *Il résulte de ce qui précède que le projet de cahier des charges satisfait les obligations de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière en prévoyant des recettes de péages projetées permettant exclusivement de couvrir des dépenses liées à la conception, à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement et à l'extension de l'infrastructure, y compris à la rémunération et à l'amortissement des capitaux investis par le délégataire.* » C'est une autorité administrative indépendante qui nous le dit.

La durée de la concession, telle que construite dans le mécanisme concurrentiel et selon l'analyse de l'ART, s'avère donc conforme aux dispositions du code de la commande publique et permet de couvrir exclusivement les charges de la société concessionnaire. Il me semble important de le rappeler.

Vous avez fait référence aux mécanismes qui sont prévus par l'article 29. Cet article prévoit deux choses. Il prévoit la durée normale de 55 ans et nous dit que, si les recettes de la société concessionnaire atteignent un certain montant (pendant une durée inférieure à la durée de 55 ans et au minimum de 28 ans), la durée de la concession s'arrêterait avant son terme. Il s'agit là d'une clause dite de durée endogène, permettant d'interrompre la durée de la concession dans le cas où les recettes excéderaient trop largement les prévisions. Si on arrêta la concession avant que le concessionnaire n'ait atteint le montant de recettes estimées pour une durée plus courte, cela reviendrait à l'obliger à perdre de l'argent.

Plusieurs mécanismes ont été élaborés en complément de cet article 29.

Le dispositif prévu à l'article 30 prévoit un partage des fruits de la concession dans le cas où les recettes dépasseraient les recettes prévues ; cette vérification se fait chaque année. Le mécanisme de l'article 29 s'applique sur les recettes cumulées et le mécanisme de l'article 30 évalue les recettes propres du concessionnaire. Le partage résultant de l'article 30 permet de rembourser les concours publics dans un premier temps, à savoir les 23 millions d'euros prévus par les collectivités et, après que l'ensemble des apports publics ont été remboursés, de réduire les tarifs de péage. Dès lors que l'exécution de la concession se passe mieux que prévu, les usagers peuvent en récupérer une partie des fruits.

Il existe un autre mécanisme de partage des fruits, qui est le mécanisme des gains de refinancement prévu à l'article 24. Celui-ci s'intéresse au mécanisme de refinancement éventuel de la dette en cours d'exécution de la concession. Si le concessionnaire restructure son financement dans des conditions plus avantageuses que celles prévues à l'annexe 18, une partie de ces fruits sera d'abord reversée d'abord aux collectivités publiques et ensuite restituée aux usagers par le biais d'une baisse des tarifs de péage.

À ce titre, l'ART, toujours dans sa conclusion, nous explique : « *Il résulte de ce qui précède que le projet de cahier des charges satisfait les obligations en incluant un ensemble de clauses permettant l'encadrement des résultats financiers de la concession qui iraient sensiblement au-delà des prévisions initiales* ». Autrement dit, l'ART nous explique également qu'elle a identifié, dans le cahier des charges, ces clauses de partage des fruits qui permettent de modérer les gains du concessionnaire et de faire en sorte que les usagers et les collectivités publiques récupèrent une partie des gains de la concession si celle-ci se déroule mieux que prévu.

En revanche, aucun mécanisme ne limite, ne réduit, ni ne modère les pertes du concessionnaire dans le cas où l'exécution de la concession se déroule moins bien que prévu. Le mécanisme est donc asymétrique : si les choses se passent mieux que prévu, les collectivités publiques et les usagers récupèrent une partie des fruits et si les choses se passent moins bien que prévu, le concessionnaire en assumera seul les conséquences. Tel a été le cas pour d'autres concessions autoroutières où les actionnaires ont été conduits à réinjecter des fonds et les banquiers et prêteurs à restructurer la dette.

Donc, en termes de partage du risque, les contrats sont asymétriques en défaveur du concessionnaire. Il faut y voir le résultat de vingt ans d'appel d'offres au cours desquels le ministère de la transition écologique et de la cohésion de territoire s'est efforcé d'améliorer les modalités de passation des concessions. L'ensemble de ces clauses ont été ajoutées et améliorées au fil du temps. Il s'agit donc de l'un des éléments les plus aboutis, ainsi que l'ART nous l'indique.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). L'article 24 de la convention de concession fait mention d'un apport des collectivités d'un montant de 23,904 millions d'euros en numéraire et d'un apport en nature d'une valeur de 75 millions d'euros en valeur 2020, ce qui correspond à la valeur des études, des terrains, des ouvrages, etc. Pour donner un ordre d'idée, cela correspond à 53 358 mètres carrés pour la déviation de Saint-Germain des Prés/Soual, de 134 880 mètres carrés pour la liaison Castres-Soual et de 600 000 mètres carrés pour la déviation Puylaurens/Saint-Germain-des-Prés, le tout valant donc pour une durée de 55 ans.

Une particularité paraît toutefois étonnante et peut interroger.

Les travaux de la déviation de Soual (mise en service en 2000) et de Puylaurens (construite en 2008) ont été effectués par des filiales de NGE : Guintoli et Casal. Ces deux déviations ont ensuite été intégrées dans le tracé de l'autoroute et dans le contrat de concession et sont donc à considérer comme un apport en nature à NGE dans le cahier des charges, pour une valeur estimée de 75 millions d'euros (valeur 2020).

Qui a décidé de la rétrocession de ces deux déviations au concessionnaire Atosca, sachant que les filiales de NGE, en tant qu'actionnaires d'Atosca, ont évidemment été rétribuées pour les travaux des deux déviations ? Ne considérez-vous pas que ces déviations ont été payées deux fois par le contribuable ? À mon sens, l'utilisation des terrains devrait avoir un impact sur le coût du péage.

Avez-vous eu connaissance, lors de la rédaction du contrat, de l'installation de centrales photovoltaïques le long des tracés de l'autoroute sur une partie des entreprises autoroutières de l'A69 ou le concessionnaire vous en a-t-il informé ? Ce que vous appelez, dans votre jargon, les « délaissés autoroutiers » incluent *de facto*, des revenus supplémentaires pour Atosca. Je pense que vous ne me contredirez pas sur ce point. Ces éventuels revenus supplémentaires ont-ils été inclus dans le plan de financement ou dans le calcul du tarif des péages ?

À votre avis, cette nouvelle source de revenus au bénéfice d'Atosca est-elle de nature à modifier la durée de concession, le montant des péages ou les subventions d'équilibre général du contrat ? Si oui, vous a-t-on caché ces rentrées d'argent supplémentaires dans l'objectif de ne pas toucher à la durée de la concession ?

M. Fabien Balderelli. Pour répondre à votre interrogation sur les déviations de Soual et de Puylaurens, il s'agit effectivement d'apports en nature. Il est normal que l'État valorise la mise à disposition de ces deux déviations.

Je précise d'ailleurs que, contrairement à ce qui peut parfois être entendu, le concessionnaire n'est pas propriétaire des autoroutes. L'ensemble du réseau autoroutier reste la propriété de l'État. Ces éléments sont délégués au concessionnaire de manière à ce qu'il puisse assurer l'ensemble des charges (construction, entretien, exploitation et maintenance), en contrepartie desquelles il est autorisé à percevoir un péage.

De manière très schématique, si ces deux déviations n'avaient pas été réalisées par le concessionnaire et payées par les collectivités publiques au préalable, le concessionnaire aurait dû supporter 75 millions d'euros de charges supplémentaires. Dès lors, il aurait demandé une subvention d'équilibre de 75 millions d'euros ou aurait été porté à augmenter ses tarifs de péage de manière à amortir cette somme. D'une certaine manière, ces deux déviations et cet apport en nature ont, d'une part, rendu service aux usagers et, d'autre part, réduit le montant de concours public tel qu'il résultait de l'appel d'offres.

Les 200 millions d'euros de subventions prévus par l'étude préalable prenaient déjà en compte ces 75 millions d'euros d'apport en nature. D'une certaine manière, les 23 millions d'euros résultant de l'appel d'offres sont bien comparables à ces 200 millions d'euros prévus par l'étude préalable. De toute façon, si ces 75 millions d'euros n'avaient pas été apportés, ils auraient dû être supportés, d'une manière ou d'une autre, par les usagers ou par les collectivités publiques. Il n'y a donc pas « d'argent magique » dans ce dispositif.

Le mécanisme concurrentiel permet de faire en sorte que les collectivités publiques et les usagers bénéficient de l'attractivité de ces marchés. Le marché important de la concession, soit environ 450 millions d'euros, permet de solliciter des candidats qui présentent les meilleures offres, compte tenu du partage de risques, dont je rappelle qu'il est plutôt déséquilibré au détriment du concessionnaire.

Sur les recettes annexes, le concessionnaire est gestionnaire du domaine public qui lui est confié en vertu du code général de la propriété des personnes publiques. Il lui revient, le cas échéant, de développer des activités sur ce domaine. En l'occurrence, le candidat Atosca a fait état de cette perspective, répondant en cela à la demande du Gouvernement de développer les énergies renouvelables. Le photovoltaïque est justement une énergie renouvelable et le souhait du Gouvernement est de le développer tout en réduisant à son maximum l'impact environnemental. Les délaissés autoroutiers se prêtent de manière assez naturelle à l'équipement en panneaux photovoltaïques, selon l'état du terrain. Si le concessionnaire met à disposition une partie des délaissés pour réaliser une activité photovoltaïque qui génère des recettes annexes, ces dernières seront prises en compte dans les mécanismes de partage des fruits dont j'ai parlé. Le cas échéant, les collectivités publiques bénéficieront des ressources dégagées par ces activités annexes.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Ma question porte sur les articles 29 et 30 au sujet desquels vous avez déjà détaillé un certain nombre d'éléments.

En admettant que la durée d'amortissement soit de 40 ans et que la durée supplémentaire de cette concession soit de 15 ans, pouvez-vous préciser l'identité des prêteurs évoqués dans cet avis de l'ART et quelles sont les exigences formulées par les prêteurs? L'État dispose-t-il d'un document exprimant clairement ces exigences ou résultent-elles de simples suppositions ?

M. Fabien Balderelli. La durée d'amortissement de la concession est de 55 ans. L'ART nous dit que les recettes perçues pendant cette durée sont calibrées pour rembourser intégralement les coûts. Il est donc erroné d'affirmer que l'ART aurait supposé que la durée d'amortissement de la concession soit de 40 ans. Dans le passage que vous avez relevé, l'ART identifie trois sources de financement, à commencer par les concours publics qui seront remboursés dans le cas de bonne fortune.

Ensuite, 275 millions d'euros de dettes sont apportés par des établissements prêteurs. Enfin, 125 millions d'euros de fonds propres sont apportés par les actionnaires d'Atosca, sous forme de capital social ou de dettes subordonnées.

Ces deux sources de financement s'expliquent comme suit. Dans la cascade des revenus, le concessionnaire paye d'abord l'ensemble des charges de la concession (coûts d'exploitation, de maintenance et d'entretien). Les services du concédant et notamment l'autorité chargée du contrôle vérifient que l'ensemble des charges sont effectivement supportées et que l'autoroute correspond, en tout temps, au meilleur service aux usagers pour que ceux-ci circulent de manière commode et en sécurité.

Dans la cascade des revenus, on trouve ensuite les banquiers et les prêteurs. Les 275 millions d'euros de dettes sont prioritairement remboursés aux banquiers et prêteurs. Ces derniers se remboursent par les intérêts inversés de dette et, pour financer ces travaux, le concessionnaire recourt donc à la dette en cours de tirage. Puisqu'il n'enregistrera pas énormément de recettes au cours des premières années, il remboursera essentiellement les intérêts et le capital dans une moindre mesure.

La durée de 40 ans correspond grosso modo à la durée de remboursement envisagée pour ces 275 millions d'euros de dettes.

Toutefois, le financement de l'autoroute suppose d'autres sources et notamment les fonds propres qui seront remboursés ultérieurement, dans la cascade des revenus. Si les recettes sont inférieures aux prévisions, les actionnaires ne seront pas rémunérés en premier lieu, ni les banquiers en second lieu.

Avant d'en arriver là néanmoins, la dette peut être restructurée. Elle peut être étalée ou sa durée peut être allongée. Les prêteurs en sont parfaitement informés et c'est précisément pour cela qu'ils ne prêtent pas sur 55 ans. Si la concession s'exécute mal et que les recettes sont inférieures aux prévisions, les banquiers prévoient – dans le cas nominal – une durée de remboursement de l'ordre de 40 ans, ce qui permet que les 15 ans restants servent à rembourser les fonds propres. En réalité, une partie des fonds propres est remboursée avant 40 ans.

Les différents scénarios de remboursement de dette correspondent à des éléments de stress plus ou moins importants. La dette de la concession de l'A69 est prévue pour être remboursée au plus rapidement, soit en 28 ans. Autrement dit, si l'ensemble des ressources de la concession est strictement affecté au remboursement de la dette et non aux fonds propres, celle-ci est remboursée en 28 ans.

Si toutefois les recettes s'avèrent conformes aux prévisions, les banquiers seront rassurés sur la possibilité d'être remboursés sur une durée plus longue et laisseront ainsi les actionnaires récupérer une partie de la rémunération de leurs fonds propres. Si d'aventure, dans un scénario de stress, les banquiers exigent que l'ensemble des ressources de la concession leur soit versé de manière à être désintéressés le plus rapidement possible de la concession, les actionnaires ne percevront aucune ressource pendant 28 ans. Dès lors, la rentabilité des actionnaires, aujourd'hui espérée à hauteur d'environ 9,5 %, sera beaucoup plus faible.

La logique du financement est de faire en sorte d'articuler le remboursement de la dette avec le remboursement de ces fonds propres, mais la totalité du remboursement des fonds injectés dans la société, c'est-à-dire 275 millions d'euros de dettes et 150 millions d'euros de fonds propres, s'étale bien sur une durée de 55 ans, avec un privilège donné aux prêteurs. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le montant des intérêts exigé est moins élevé que les fonds propres. Plus les ressources sont risquées, plus la rémunération est élevée. C'est normal quand les actionnaires sont les principaux acteurs exposés à de moindres recettes.

Pour en revenir à l'article 29, les éléments concernant la durée de la concession sont indépendants de la capacité de la puissance publique de résilier une concession par anticipation, pour un motif d'intérêt général et avec indemnisation du concessionnaire, avant la fin de sa durée. C'est là un élément de droit commun. Dans toute délégation de service public, la puissance publique peut toujours résilier un contrat avant son terme, en octroyant alors une juste indemnisation au titulaire du contrat. Le mécanisme prévu à l'article 29 comporte bien une durée endogène, c'est-à-dire une durée plus courte dans la mesure où le concessionnaire atteindrait déjà une situation de bonne fortune par rapport à ce qui était prévu.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Pouvez-vous répondre à ma deuxième question relative à l'éventuelle existence d'un document exprimant les exigences des prêteurs, ou ces dernières ont-elles seulement été supposées ?

M. Fabien Balderelli. La durée de la concession est bien de 55 ans. Que l'on ait envisagé une durée plus longue ou plus courte, les prêteurs n'auraient jamais envisagé de prêter jusqu'à la durée de fin de concession. Dans le cas où les trafics seraient très inférieurs aux prévisions et où le concessionnaire ne serait pas en capacité de rembourser les prêteurs, ceux-ci n'auraient plus capacité à pouvoir percevoir une partie de ressources supplémentaires. Si la concession enregistre des recettes inférieures pendant cette durée de 40 ans et que, sur cette période, elle n'est pas capable de rembourser les 275 millions d'euros de dettes, les prêteurs prendront les flux qui étaient destinés aux actionnaires. Par conséquent, il est possible qu'à l'issue de la concession de 55 ans, les 275 millions d'euros de dettes auront été intégralement remboursés aux prêteurs sans que les actionnaires n'aient rien perçu.

Ce cas de figure correspond toutefois à un niveau assez extrême de dégradation des recettes par rapport aux prévisions. Les mécanismes existants dans les concessions historiques permettent de lancer des concessions assez robustes, avec une résistance à des dégradations de chiffre d'affaires de l'ordre de 30 à 40 %. Cette durée permet d'assurer la pérennité du service public dans la durée en contrepartie de restructurations. Les actionnaires perdent alors de l'argent et ils réinjectent des fonds propres pour assurer la pérennité du service dans la durée. Ils restructurent, par ailleurs, la dette avec des banquiers qui peuvent accepter un allongement de sa durée.

Ces mécanismes financiers sont somme toute assez classiques pour ce type d'ouvrages.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Sur quelle base l'État et le concessionnaire ont-ils déterminé la durée d'amortissement pour l'A69 ? Où peut-on trouver cette information dans les annexes du contrat de concession ?

M. Fabien Balderelli. La durée de 55 ans a été fixée par l'État dans le cadre du document de la consultation.

M. Philippe Frei, président. Je donne maintenant la parole à Mme la rapporteure pour quelques questions.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je tiens à recentrer le débat sur les tarifs.

Vous indiquiez qu'il n'y aurait pas d'amélioration des conditions de financement en raison de la guerre en Ukraine. J'imagine que la cherté consécutive des matériaux ne fait que renforcer la probabilité que le tarif plafond soit finalement utilisé et que le concessionnaire ne proposera certainement pas un tarif inférieur. Très bientôt, le concessionnaire vous proposera certainement les tarifs applicables en 2025. Avez-vous déjà commencé à négocier avec le concessionnaire ?

Quels sont les éléments pris en compte dans ces négociations, entre le moment de l'appel d'offres, le moment de la signature du contrat et la réalisation des travaux ? Ces travaux pourraient naturellement affecter les tarifs. Jusqu'à quel point l'État est-il prêt à assumer le risque d'un tarif inférieur au tarif plafond et susceptible de mettre en péril l'équilibre financier du contrat ? L'État est-il partie prenante de cette négociation ?

Par ailleurs, confirmez-vous que le tarif plafond ne pourra jamais diminuer pendant 24 ans ? Si le concessionnaire se place sur le tarif plafond et non sur un tarif inférieur, cela signifierait que, pendant 24 ans, le tarif ne fera que progresser.

Je voulais enfin revenir sur la question du partage des fruits des activités annexes, que je n'ai relevé à aucun endroit du contrat. Je ne m'attends pas de réponse sur l'instant, mais nous y reviendrons ultérieurement.

M. Fabien Balderelli. L'article 30, sur le partage des fruits, prévoit explicitement que le partage est élaboré sur le chiffre d'affaires, et ce, tout type de recette compris. Sont donc prises en compte les recettes de péage et l'ensemble des recettes annexes.

En outre, il n'y a pas de négociation sur la mise en œuvre de clauses tarifaires. Conformément au code de la commande publique, le contrat est librement négocié avant sa signature dans le cadre du processus concurrentiel. Une fois que le contrat est signé, il s'applique et notre rôle est de vérifier qu'il est correctement appliqué par le concessionnaire. Deux mois avant la mise en service, le concessionnaire formulera une proposition de tarifs de péage. Notre rôle sera de vérifier que les tarifs ainsi proposés respectent l'ensemble des stipulations du contrat : le tarif plafond, l'encadrement de la modulation de plus ou moins 25 %, les modulations classe Euro à somme nulle et les modulations pour les véhicules électriques.

Par définition, le concessionnaire peut proposer un prix jusqu'au tarif plafond ; il peut faire moins, mais il peut le faire. Si la proposition du concessionnaire est conforme au contrat, elle est approuvée par l'État par arrêté. Si elle n'est pas conforme, le concessionnaire est mis en demeure de modifier sa proposition pour respecter les stipulations contractuelles. Si celui-ci ne respecte pas les stipulations du contrat, les tarifs sont approuvés par arrêté ministériel.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. J'en déduis que, si le concessionnaire vous proposait le tarif plafond deux mois avant l'ouverture, l'État considérerait que c'est réglementaire.

M. Fabien Balderelli. Je vous confirme que les dispositions de l'article 25-5 prévoient que les tarifs de péage sont soumis à une réévaluation qui ne peut pas baisser. Dans la limite du tarif plafond, le concessionnaire peut proposer des tarifs à la baisse.

Seul un éventuel rattrapage est encadré. Il peut arriver qu'un concessionnaire pratique, pendant quelques années, un tarif sensiblement inférieur au tarif plafond et, dans ce cas, il lui est interdit de rattraper trop brutalement le tarif plafond. Il ne peut le récupérer que sous une durée de cinq ans. Un mécanisme prévoit que la hausse issue de ce rattrapage n'excède pas de plus d'un tiers la hausse appliquée chaque année, l'objectif étant que l'augmentation alors supportée par l'utilisateur ne soit pas trop importante. De la même manière, le plafonnement à 4 % des index ETP vise à faire en sorte que l'augmentation annuelle des tarifs de péage ne soit pas trop importante pendant cette période de 25 ans, étant entendu qu'au-delà de 25 ans, cette réévaluation annuelle du tarif plafond peut baisser tout en restant plus faible que celle des 25 premières années.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Le concessionnaire a donc tout intérêt à s'adapter, dès le départ, au tarif plafond.

Sur la question du désenclavement supposé, vous disiez ne pas avoir retrouvé d'études soutenant la décision de concession autoroutière, études dont M. Dominique Perben nous disait justement qu'elles avaient servi d'appui de la décision prise à l'époque. Dois-je en déduire leur inexistence ? Si tel était le cas, il faudrait en conclure que ce dossier en concession autoroutière ne résulte que d'un simple arbitrage procédant d'un dogme libéral, si je puis dire, qui ne serait basé sur aucun élément présentant des solutions alternatives. Je rappelle que cette autoroute longe une route et une voie ferrée déjà existantes et que ce territoire est également desservi par un aéroport.

M. Fabien Balderelli. Il n'y a pas de dogme libéral. Vous nous avez demandé de rechercher des éléments situés entre 2006 et 2007. À cette date, il n'existait aucune décision de recourir à la concession pour la réalisation d'un itinéraire à deux fois deux voies, aux normes autoroutières, entre Toulouse et Castres. Pour cause, le débat public s'est tenu entre 2009 et 2010.

Le débat public a précisément servi à assurer la bonne information du public, le recueil de ses observations et à diffuser l'ensemble de la connaissance du moment pour savoir s'il pouvait être légitime d'équiper l'axe Toulouse-Castres d'une autoroute à deux fois deux voies en recourant à une concession. La décision n'a été prise que par la suite.

En revanche, la période 2006-2007 a été celle de la décision du ministre de soumettre la question à un débat public. Il me semble important de préciser l'articulation des décisions par rapport aux éléments pris en compte. La décision, postérieure au débat public, a été éclairée par ce dernier, par les études conduites avant le débat public. L'étude des alternatives et l'expression des participants du public ont permis de fonder cette décision. Par suite, cette décision de référence a été déclinée par la précision de tracés, de fuseaux, jusqu'aux études préalables à la déclaration d'utilité portant sur ce projet.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je vous demanderai, par écrit, de nous communiquer les études portées à la connaissance de M. Dominique Perben à l'appui de sa prise de décision sur le recours à la concession. Je pourrai ainsi m'assurer que cette décision ne procède pas d'un dogme libéral.

Par ailleurs, la valeur actualisée nette socioéconomique, sujet largement abordé lors des précédentes auditions et notamment celle du CGI, a dans un premier temps été évaluée à 508 millions d'euros. Une contre-expertise du CGI l'avait portée à 98 millions d'euros, ce qui était de nature à fragiliser le dossier. Dans le cadre d'un bilan socioéconomique (annexe 2, pièce F « Étude d'impact unique actualisée »), Atosca a présenté une valeur actualisée nette de 788 millions d'euros, avec une subvention publique de 29,7 millions d'euros où on ne retrouve pas les 75 millions d'euros d'apports en nature, lesquels font pourtant partie des apports de la puissance publique. Cet apport en nature reste malgré tout financé par l'argent du contribuable.

Ce qui m'interpelle encore davantage, c'est que le tableau 12 établit un bilan global actualisé du projet par poste de 2022 à 2140. La valeur actualisée nette socioéconomique est donc calculée sur 115 ans. J'ai d'abord cru à une coquille, mais il se trouve que l'intégralité des tableaux effectue le calcul sur 115 ans. Je m'étonne d'abord que la subvention publique ne soit valorisée qu'à hauteur de 29,7 millions d'euros, somme au demeurant différente du montant de 23 millions d'euros dont nous parlons depuis un moment.

Comment expliquez-vous cette différence et pourquoi les 75 millions d'euros d'apports ne figurent-ils nulle part ?

Un arrêté départemental des préfets de Haute-Garonne et du Tarn est ensuite venu valider cette nouvelle valeur actualisée nette socioéconomique sans demander de contre-expertise, ignorant ainsi les procédures d'évaluation des investissements qui stipulent la nécessité d'une nouvelle évaluation pour tout montant supérieur à 100 millions d'euros.

Pouvez-vous clarifier les montants et préciser le nombre d'années servant de base au calcul de la valeur actualisée nette socioéconomique, ainsi que l'absence de contre-expertise, à la suite de ce bouleversement l'ayant portée de 98 à 788 millions d'euros ?

M. Fabien Balderelli. Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à l'ensemble de vos questions et vous voudrez bien m'en excuser.

La valeur actualisée nette socioéconomique, figurant dans les études préalables à la déclaration d'utilité publique, était basée sur les référentiels en vigueur au moment de la réalisation desdites études.

La contre-expertise réalisée par le SGPI répond à des scénarios dits « de stress ». Il revient effectivement au SGPI de *stresser* les scénarios et d'envisager la dégradation des hypothèses. Il est assez logique que, dans un scénario défavorable, la valeur actualisée nette socioéconomique soit plus faible. Cela ne veut pas dire que la valeur actualisée nette socioéconomique n'est pas bonne. Celle-ci correspondait aux référentiels et aux études de trafic conformes aux règles de l'art et à l'ensemble des paramètres de l'époque : valeur du temps, valeur du carbone, etc. Dans le cadre de ce scénario de stress, le SGPI a constaté que la valeur actualisée nette socioéconomique restait positive, si bien que le projet était un bon projet.

Au moment de la mise à jour de l'évaluation environnementale, le concessionnaire Atosca a également actualisé le calcul de la valeur nette socioéconomique en prenant en compte les référentiels qui avaient évolué dans l'intervalle. C'est donc cette mise à jour qui a conduit à la somme de 788 millions d'euros.

La contre-expertise du SGPI a repris les référentiels en vigueur pour le calcul de la valeur actualisée nette socioéconomique. Les experts du SGPI reconnaissent d'ailleurs, en réponse à l'Autorité environnementale, n'avoir effectivement pas pris en compte les 75 millions d'euros, alors qu'ils devraient l'être au titre de la répartition de l'avantage entre les différentes parties.

Le calcul de la valeur actualisée nette socioéconomique prend en compte les avantages pour les usagers. Le SGPI a utilisé la valeur à partir de 2022. Il aurait pu considérer un bilan à partir de l'année 2000, ce qui aurait fait apparaître ces 75 millions d'euros. Il reste que la déduction de ces 75 millions d'euros, sur les 788 millions d'euros, aboutirait toujours à une valeur actualisée nette socioéconomique extrêmement positive.

La contre-expertise du SGPI est effectivement nécessaire en amont de la DUP et de l'enquête publique préalable à la DUP. Il n'y avait donc pas lieu de refaire cette évaluation postérieurement à la DUP, qui est l'acte fondateur attestant de l'utilité publique de projet.

L'ensemble des variations de valeur actualisée nette socioéconomique me semblent assez logiques au regard de la manière dont les choses doivent institutionnellement se dérouler.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Pour une durée de 115 ans ?

Mme Charlotte Coupé, adjointe au chef du bureau de la dévolution, sur les tarifs des péages. Cette durée est issue du référentiel d'évaluation.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. L'évaluation de départ, qui avait conclu à 508 millions d'euros, avait été effectuée sur 55 ans et non sur 115 ans.

Mme Charlotte Coupé. Nous pouvons vous envoyer les références par écrit, mais je confirme que la durée de référence pour l'évaluation socioéconomique est cadrée par le référentiel d'évaluation.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je crois tout à fait opportun que vous vous penchiez de nouveau sur la comparaison des différentes estimations de la valeur actualisée nette socioéconomique (508,98 millions d'euros et 788 millions d'euros), sur la durée de référence, ainsi que sur la probable sous-évaluation de la subvention publique et sur l'absence d'intégration des 75 millions d'euros.

M. Fabien Balderelli. Je rappelle à nouveau que les 75 millions d'euros ont déjà été dépensés dans le cadre des déviations de Soual et de Puylaurens qui ont été réalisées. Quand on se pose la question en 2022, il est assez logique d'évaluer ce qui sera fait à l'avenir et non d'évaluer ce qui a été fait dans le passé. Avec ou sans réalisation de l'autoroute A69, les déviations de Soual et de Puylaurens auraient été maintenues et celles-ci restent dans le patrimoine de l'État. Elles ne sont pas privatisées pas plus qu'elles n'ont été vendues.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je maintiens ma demande. Je souhaite que vous vous penchiez à nouveau sur ce point.

Je pense avoir fait le tour de l'ensemble des questions que j'avais à vous poser. Bien entendu, toutes les questions issues du questionnaire appellent des réponses écrites de votre part. Nous pourrions éventuellement revenir sur certains points relatifs aux conditions financières dans le cadre d'une nouvelle audition, étant observé que c'est dans cette réponse que vous nous enverrez les tarifs plafonds.

M. Fabien Balderelli. Madame la rapporteure, je souhaiterais que la question des tarifs plafonds puisse nous être adressée par écrit, de manière à ce que l'on puisse savoir très précisément à quelles questions il nous faudra répondre sur ce point.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous la recevrez effectivement par écrit.

M. Philippe Frei, président. Les questions étant épuisées, je remercie M. Balderelli et Mme Coupé d'avoir éclairé nos travaux.

Notre prochaine audition se déroulera le jeudi 2 mai, à partir de dix heures, avec des représentants de l'autorité de régulation des transports.

La séance s'achève à dix-sept heures vingt-cinq.

Membres présents ou excusés

Présents. – Mme Christine Arrighi, Mme Pascale Boyer, Mme Karen Erodi,
Mme Sylvie Ferrer, M. Philippe Frei

Excusé. – M. Jean Terlier