

RN88 de Rodez à l'A75 : « La solution c'est le PPP »

Parce que l'État n'a pas d'argent et pour accélérer la mise à deux fois deux voies de la RN88 entre le chef-lieu et Sévérac, Yves Boyer préconise le partenariat public-privé, arguments à l'appui.

Les 16 maires dont les communes sont traversées par le tracé de la future RN88 à quatre voies viennent de créer un collectif pour « faire avancer le dossier ». Un dossier sur lequel - vous qui êtes président du syndicat mixte de la RN88 en Aveyron et conseiller général de Laissac - on ne vous entend pas beaucoup...

Quand j'ai tiré la sonnette d'alarme et que j'ai râlé un bon coup il y a dix-huit mois, je me sentais un peu seul ! Bien sûr il fallait que l'on se manifeste et la démarche des maires est fondée. Ils ont raison de montrer aux populations qu'ils représentent, que cet axe est de plus en plus nécessaire.

Il est vital pour l'économie (on voit ce que l'ouverture de l'A75 nous a apporté) et indispensable pour la sécurité : en cinq ans on a totalisé 7 morts sur 90 km d'A75 et 38 sur les 40 km de la RN88.

Et je ne cache pas ma colère de voir que l'on s'inquiète plus du devenir du pique-prune et de l'écrevisse à pattes blanches que des vies humaines !

Constater c'est bien, proposer des solutions, c'est mieux. En avez-vous, pour accélérer la mise en œuvre de la RN88, entre Rodez et Sévérac ?

Oui : le partenariat



Yves Boyer, conseiller général de Laissac.

public-privé. C'est la solution idéale. L'État ne fera pas les travaux en direct : il n'a pas d'argent. La mise en concession (avec péage) impose une DUP (*déclaration d'utilité publique, NDLR*) complémentaire : on prendra du retard.

La formule de partenariat public-privé ne remettrait pas en cause la DUP actuelle ?

Bien sûr que non. Elle concerne l'ensemble de l'axe et le tronçon Rodez-A75 bien entendu. Elle n'est pas caduque et ne le sera pas en 2012.

Cela dit, un PPP n'est pas une idée neuve. Jean Puech en avait déjà défendu le principe quand il était président du conseil général et rien n'a pu se faire...

L'État, même s'il n'a pas d'argent, rechigne au PPP parce qu'il veut garder ses prérogatives. Et puis la Région consacrait alors au train une large part de ses financements en matière de transports.

Le conseil régional est plus disposé désormais à investir sur les routes. Les choses ont évolué aujourd'hui d'autant que le syndicat mixte Lyon-Toulouse est favorable au PPP après les conclusions rendues par le cabinet d'études ERA qui a travaillé sur le dossier. Et puis à ce sujet, lors d'une réunion du syndicat, le 14 janvier à Mende, un élu de l'agglomération lyonnaise a insisté sur l'importance d'un dégagement vers l'ouest de leur agglomération, c'est-à-dire vers la RN 88 : « *On est prêts à vous apporter en soutien le poids de l'agglomération lyonnaise* », a-t-il promis.

Si Lyon pèse, on peut espérer une évolution sérieuse au dossier. De toute façon, il faut qu'on ait des partenaires, une volonté commune autour d'une même cause. Un collectif de maires, c'est bien mais ce n'est pas suffisant.



Les travaux ont débuté cet automne entre le viaduc du Viaur et Naucelle. Mais à l'est, toujours rien de nouveau pour la mise à deux fois deux voies de la RN 88.

Archives J.A.T.

Même avec un PPP, il faudra payer. Les finances de la collectivité le permettent-elles ?

Le tronçon Rodez-A75 est estimé à 315 M€ pour 40 km, soit 43 M€ de moins qu'une mise en concession. Les loyers annuels se chiffrent à 30 M€ pendant 25 ans, à partager entre la Région, le Département et l'État. Je n'oublie pas que Gérard Longuet quand il était ministre des Transports, avait assuré lors d'une visite en Aveyron que l'Agence de financement des infrastructures terrestres participerait au dispositif à hauteur de 50 %. Si l'État donne son accord à un PPP, il sera bien obligé de payer...

Mais l'Aveyron sera tout de même obligé de faire une partie de l'avance. Est-ce bien raisonnable quand on voit l'évolution de la dette et des finances départementales ?

C'est un choix qu'il faudra savoir faire. La RN88 à deux fois deux voies n'est pas une route départementale... Pour remettre la RN88 dans le schéma national des infrastructures de transport où elle n'apparaît plus, il faudra afficher nos ambitions...

PROPOS RECUEILLIS
PAR CHRISTOPHE CATHALA

Qu'est qu'un PPP ?

■ **Le contrat** de Partenariat public-privé (décret de 2005 et loi de juillet 2008) permet à une collectivité publique de confier à une entreprise privée la mission de financer, concevoir tout ou partie, construire, maintenir et gérer des ouvrages ou des équipements publics dans un cadre de longue durée et contre un paiement effectué par la personne publique et étalé dans le temps. En ce qui concerne la RN88, c'est à l'État de lancer le PPP en confiant la maîtrise d'ouvrage (par délégation) et les travaux à réaliser à des entreprises, rémunérées sous forme de loyers annuels. Ces loyers seraient donc versés par les collectivités (Département et Région) qui se feraient alors rembourser le montant par l'État, s'agissant d'une route nationale. Avantage majeur de ce dispositif : la rapidité d'exécution (c'est l'opérateur privé qui finance) et la souplesse du rythme annuel des loyers versés au partenaire privé par les collectivités et des remboursements que l'État doit à ces dernières.