

### C3. Appréciation sommaire des dépenses et modalités de financement

#### C3.1. Appréciation sommaire des dépenses

La dépense totale prévisible pour la réalisation du GCO de Strasbourg est de 320 M€ HT en valeurs octobre 2003, soit 355 M€ HT en valeurs mars 2006 et se décompose comme suit :

Éléments fonctionnels	Total APS (M€ HT)
Acquisitions foncières (après avis du service des domaines)	14
Travaux	341
<b>Total</b>	<b>355</b>
Appréciation sommaire des dépenses (valeurs mars 2006).	

#### C3.2. Modalités de financement

La dépense totale prévisible pour la réalisation du GCO de Strasbourg est de l'ordre de 355 millions d'€ HT en valeur mars 2006.

La mise en concession\* du GCO se fera sous la forme d'une convention de concession. L'attribution de cette convention fera l'objet d'une mise en concurrence.

Dans le cadre de cette convention, le concessionnaire\* aura notamment la responsabilité du financement, de la conception, des acquisitions foncières, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien du GCO. Le concessionnaire\* se rémunèrera par le biais du péage.

Une contribution publique d'équilibre, couvrant une partie du coût de construction de l'autoroute, sera éventuellement prévue s'il s'avère que la concession n'est pas équilibrée financièrement. Si cette subvention est nécessaire, elle sera prise en charge à parité par l'Etat et les collectivités territoriales.

Le souhait a été fréquemment émis que le GCO soit gratuit pour l'utilisateur et donc financé intégralement sur fonds publics.

Néanmoins, face aux délais très importants qui risquent d'être nécessaires pour mobiliser les crédits, il est apparu très clairement que le recours à la concession\* est le seul moyen permettant à la fois une réalisation rapide de l'infrastructure et une limitation de l'induction de trafic.

Enfin, il a également été mis en évidence que l'instauration d'un péage jouerait un effet modérateur vis-à-vis des reports de trafic de l'Hafraba\*, mais que celui-ci rendrait nécessaires les mesures d'exploitation pour dissuader les véhicules en transit de continuer à emprunter la rocade Ouest de Strasbourg (A35 actuelle).

Aujourd'hui, ces éléments ne sont pas remis en question. Toutefois, les études doivent préciser le besoin en fonds publics en fonction du trafic et des modalités de la concession.

La réflexion doit porter pour les partenaires sur la double question de l'acceptabilité du péage et de l'équité territoriale pour accéder à Strasbourg, la quasi-totalité des autoroutes alsaciennes étant gratuites à l'exception de l'A4 au Nord.

Cette réflexion devra également prendre en compte le projet de taxe poids-lourds prévu en Alsace à titre expérimental par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

#### Quel est le rôle du concessionnaire ?

Le projet est prévu pour être une autoroute concédée. La concession a pour objet de déléguer à un opérateur privé la construction de l'autoroute et sa gestion, qu'il rentabilise grâce à un péage. La concession présente l'avantage de ne pas faire peser sur les collectivités (et donc sur le contribuable) le coût du projet - néanmoins, une subvention d'équilibre pourrait être nécessaire, son montant ne pourra être connu qu'au moment où des concessionnaires privés se porteront candidats dans une procédure d'appel d'offres.