



Autoroute Castres - Toulouse

Communiqué

8 novembre 2012

Révision du SNIT : fin de l'autoroute et priorité aux alternatives !

Le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) dans lequel est inscrit le projet d'autoroute Castres - Toulouse va être révisé à la baisse par une commission créée le 17 octobre pour 6 mois par le ministre des Transports¹. Nous nous réjouissons de pouvoir à nouveau remettre en cause l'opportunité du projet autoroutier Castres - Toulouse sur tous les plans : socio-économique, financier, environnemental, agricole, aménagement du territoire, lutte contre le réchauffement climatique, ...

Les objectifs de la révision du SNIT pour fin avril 2013

« Le Gouvernement entend donner la priorité aux transports du quotidien et à la rénovation des réseaux existants », et demande à la commission SNIT « d'intégrer la notion de services rendus aux usagers » et « de répondre aux besoins de mobilité durable tout en étant réaliste sur le plan financier »². « Le rapport de la commission fera ensuite l'objet d'une présentation aux commissions compétentes du Parlement, préalablement à la décision du Gouvernement. »

Dès lors, on voit mal comment un projet qui ne répond pas aux besoins de la population du sud Tarn, et qui suscite une forte et large opposition³, pourrait être préféré aux alternatives qui existent : aménagement de la route RN126 existante, développement des transports par trains et cars. Ces alternatives sont réalistes, bien moins chères, et plus rapides à réaliser. Elles répondent au refus des 3 collectivités territoriales concernées (Région Midi-Pyrénées, Haute-Garonne, Tarn) de financer une subvention d'équilibre très élevée pour la mise en concession de l'autoroute (au moins 190 M€ TTC^(*) sur la base des données de la DREAL, soit + 90 % depuis 2007 !).

En 2007, le trafic de bout en bout sur cet itinéraire Castres - Toulouse nord-est par l'A68 était de 3300 véhicules par jour⁴. C'est pour eux qu'on prétend nécessaire de réaliser une autoroute ! Mais avec un péage de 15 € minimum pour 150 km aller-retour, et un gain de temps au mieux de 10 mn sur un trajet d'1h10, combien d'entre eux emprunteraient cette autoroute ? 500 ? 1000 ? Ainsi, il en coûterait au moins 190 M€ d'argent public pour une poignée de véhicules ? Inacceptable, et bien loin des objectifs du Gouvernement.

Autoroute : coûts à la hausse, utilité à la baisse

Le contexte social et économique s'est fortement dégradé depuis 2007, début des études de la DREAL, et rend encore plus urgents les changements de priorité annoncés. Pour que la commission mise en place par le ministre prenne une décision éclairée sur l'autoroute Castres - Toulouse, la poursuite des études promises à la délégation des pro-autoroute par le cabinet ministériel n'est d'aucune utilité ; le dossier d'études contient déjà tous les éléments pertinents. En revanche, il est indispensable que la DREAL révisé les hypothèses et estimations de son projet compte-tenu, entre autres, de la forte décroissance du PIB et de l'augmentation prononcée du pétrole (causes reconnues par la DREAL de baisse du trafic, d'augmentation des coûts de réalisation, du péage, de la subvention d'équilibre). Si études il doit y avoir, c'est sur les alternatives à l'autoroute, plus appropriées aux objectifs du Gouvernement.

Le copinage politique, et les pressions en coulisses sur le cabinet ministériel ont manifestement fait long feu. Il est temps de présenter honnêtement la réalité amère de ce projet inadapté et non viable, ni politiquement, ni économiquement. Nous agissons pour que la commission SNIT soit informée au mieux, surtout si la DREAL ne réactualise pas ses estimations largement obsolètes.

(*) voir [La subvention d'équilibre page suivante ...](#)

1 http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CP_Commission_SNIT_-_17-10-2012.pdf

2 http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Lettre_de_mission_-_commission_SNIT-2.pdf

3 Ministres, parlementaires, élus locaux, politiques, organisations professionnelles, agriculteurs, entreprises, transporteurs, commerçants, associations locales et nationales, la population sur 2/3 de l'itinéraire.

4 <http://rn126.free.fr/lien/DREAL-090914-traffic2007CastresToulouse-OD.pdf>

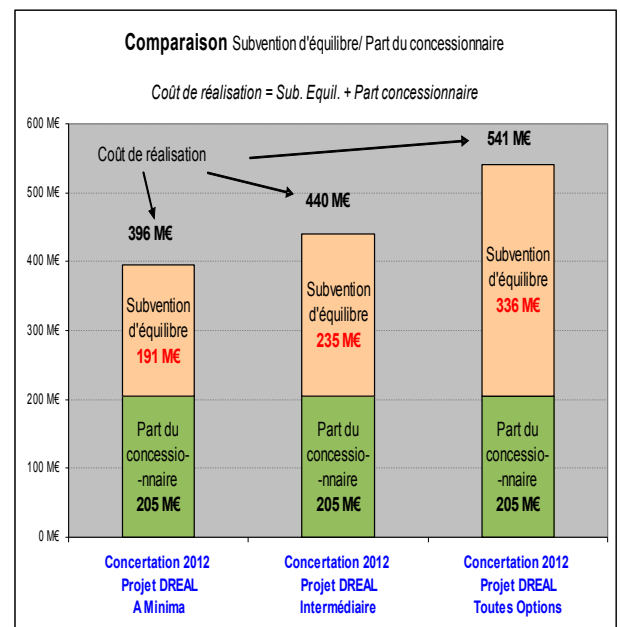
L'évaluation de la subvention d'équilibre d'un projet autoroutier, du point de vue d'un concessionnaire, se fait en recherchant l'équilibre financier du projet, c'est-à-dire le point d'équilibre entre les charges annuelles et les recettes annuelles d'exploitation du tronçon d'autoroute. Les concessionnaires ne sont pas des philanthropes, leur objectif est de faire du bénéfice, après avoir rétribué largement leurs actionnaires (13 % en 2012), et l'équilibre financier n'est que le minimum que peut rechercher la société de concession, qui espère pour la suite une augmentation du trafic, et donc des recettes. Cet équilibre doit être atteint le plus rapidement possible après la mise en service pour ne pas laisser perdurer une situation de déficit chronique. Pour une concession autoroutière qui dure dans les 50 ans, voire plus, on peut considérer qu'un léger déficit décroissant est acceptable pendant au plus 10 ans, si le bénéfice est suffisant par la suite en raison de l'augmentation espérée du trafic.

Les recettes sont assurées par les seuls encaissements des péages, donc selon le trafic et le prix du ticket. Les trafics espérés sur l'itinéraire Castres - Toulouse étant particulièrement faibles (moins de 7000 sur plus de 60% de l'autoroute, et moins de 8500 sur 80%), on pressent dès lors que le remboursement de l'emprunt (capital et intérêts) pour la réalisation de l'ouvrage ne pourra se faire que si cet emprunt est faible et compatible des recettes encaissées qui seront faibles. Pour réduire le montant de l'emprunt, le concessionnaire demande alors à l'Etat et aux collectivités de participer financièrement à la réalisation de l'ouvrage. C'est la subvention d'équilibre.

Une estimation de la subvention d'équilibre est donnée dans le graphique selon 3 variantes du coût présenté par la DREAL lors de la concertation 2012 : variantes *A minima*, *Toutes options*, *Intermédiaire*.

Les recettes attendues étant peu élevées du fait du faible trafic estimé, l'hypothèse prise d'emblée pour calculer l'équilibre financier correspond à 10 ans de léger déficit décroissant puis un bénéfice croissant. Bien entendu, si le concessionnaire souhaite avancer l'équilibre financier avant 10 ans, pour être plus vite et plus fortement bénéficiaire, la subvention d'équilibre est encore plus élevée. En revanche, il n'est pas réaliste de repousser l'équilibre financier au delà de 10 ans pour abaisser la subvention d'équilibre. Les chiffres calculés sont donc le cas le plus favorable pour l'Etat et les collectivités.

Le graphique nous indique que pour le projet *A minima*¹ de 396 M€ TTC, la subvention d'équilibre nécessaire pour que l'équilibre financier soit atteint au bout de 10 ans d'exploitation est de 191 M€ TTC. Pour un coût *Intermédiaire* du projet à 440 M€ TTC, coût plus vraisemblable que les 396 M€ *A minima*, la subvention d'équilibre est de 235 M€ TTC.



Ce qu'il faut retenir :

1. la subvention d'équilibre sera au minimum de 191 M€ TTC, et plus vraisemblablement d'au moins 235 M€ TTC (variante intermédiaire du projet).
2. la réalisation de l'autoroute est financée à plus de 50 % par des fonds publics, et 70% avec les apports en nature (rétrocession des déviations existantes).
3. si le coût de réalisation augmente, la subvention d'équilibre augmente d'autant. La part du concessionnaire restera toujours la même car elle ne dépend que des recettes. C'est pourquoi, quelque soit le coût du projet la part du concessionnaire est toujours de 205 M€.
4. si le trafic estimé est inférieur de 10% au trafic actuellement prévu par la DREAL, la part du concessionnaire baisse, et la subvention d'équilibre augmente de 27 M€. Pour une baisse de 20 %, c'est 54 M€. Cette situation est plus que probable comme on l'observe sur l'[A65 Langon Pau](#), et compte-tenu que le report de trafic de la RN126 sur l'autoroute, prévu par la DREAL, est surréaliste (près de 70%).
5. si le prix du ticket Castres - Toulouse est abaissé de 0,5 € (7 € au lieu de 7,5 €), la part du concessionnaire baisse, mais la subvention d'équilibre augmente de 25 M€.

¹ Le projet *A minima* est le projet ne comprenant que 4 échangeurs et les tracés les moins coûteux mais les plus destructeurs sur le plan environnemental, et de l'habitat. Le projet *Toutes options* et le projet incluant tous les échangeurs demandés par les élus locaux, et les tracés les plus coûteux, mais les moins impactant. La variante *Intermédiaire*, est une variante rajoutée par nos soins pour avoir une évaluation de la subvention correspondant à un coût moyen du projet, le plus vraisemblable.