

DOSSIER d'OPPORTUNITE  
CASTRES – VERFEIL – A68  
– TOULOUSE nord est



**Analyse des coûts**  
du projet autoroutier payant

# TABLE des MATIERES

1. PREAMBULE.....	3
2. L'ÉVOLUTION DES COÛTS ENTRE 2006 ET FIN 2009.....	3
3. L'ÉTAT, LES COLLECTIVITÉS ET LA SUBVENTION D'ÉQUILIBRE DU PROJET AUTOROUTIER PAYANT.....	3
4. LES APPORTS EN NATURE DANS LE PROJET AUTOROUTIER PAYANT.....	4
5. LES FONDS PUBLICS ET L'USAGER, POUR FINANCER LE PROJET AUTOROUTIER PAYANT.....	5
6. DES COÛTS SOUS-ESTIMÉS SUR CERTAINES SECTIONS.....	6
7. RÉCAPITULATIF DES COÛTS.....	7

## GLOSSAIRE

<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
--------------	---

## DOCUMENTS de REFERENCE

<b>DR1</b>	<b>Dossier du débat public</b> : Projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession : <a href="http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/dossier-mo.pdf">http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/dossier-mo.pdf</a>
------------	--

## 1. PREAMBULE

Une lecture approfondie du dossier rédigé par le maître d'ouvrage (DR1) sur le projet autoroutier concédé Castres – Toulouse nord est a permis de relever des imprécisions, des oublis voire des incohérences sur les coûts et financement annoncés du projet.

Cette note regroupe donc l'ensemble des questions relatives aux coûts et qui sont destinées au maître d'ouvrage afin qu'il puisse apporter dans ses réponses tous les éléments nécessaires à une meilleure compréhension du calcul du coût du projet et une meilleure appréciation du financement attendu de l'Etat et des collectivités territoriales sous forme de subvention d'équilibre.

On fournit après chaque question les éléments ou réflexions qui la justifient.

Les questions sont regroupées par thème.

## 2. L'ÉVOLUTION DES COÛTS ENTRE 2006 ET FIN 2009

**Question 1. L'évolution des coûts en valeur 2006 utilisée dans le dossier, à la valeur actuelle 2009, est-elle de + 5 % environ correspondant à l'évolution de l'indice des prix ?**

**Sinon, quels seraient son calcul et sa valeur ?**

L'actualisation des coûts pour l'année 2009 est nécessaire pour percevoir avec justesse ce que représentent réellement les montants présentés valeur 2006.

5,18 % correspond à l'augmentation des prix selon l'INSEE entre 2006 et 2009.

	indice des prix à la consommation	évolution
janvier 2006	112,9	
décembre 2006	114,7	
<b>moyenne 2006</b>	<b>113,8</b>	
août 2009	119,7	<b>5,18%</b>

site INSEE : [http://www.insee.fr/fr/indicateurs/indic\\_cons/sip/sip.htm](http://www.insee.fr/fr/indicateurs/indic_cons/sip/sip.htm)

## 3. L'ETAT, LES COLLECTIVITÉS ET LA SUBVENTION D'ÉQUILIBRE DU PROJET AUTOROUTIER PAYANT

**Question 2. La subvention d'équilibre TTC à inscrire par l'Etat (et les éventuelles collectivités territoriales qui voudraient co-financer) ne se monterait-elle pas plutôt à 125-130 M€ TTC valeur actuelle (2009), soit 25-30% de plus que les 100 M€ annoncés jusqu'à maintenant ?**

**DR1 : Chap 3-P 104**

Annoncée depuis fin 2006 à 100 M€, il est précisé dans le dossier d'opportunité que ce montant de la subvention d'équilibre correspond à un **montant HT valeur 2006**. Or, l'Etat et les collectivités financent des montants TTC.

## Collectif RN126

M€	2006 HT	2006 TTC	août 2009 TTC
subvention d'équilibre	100,0	119,6	125,8

La valeur 2009 TTC correspond au montant qui intéresse tout particulièrement les collectivités pressenties pour un cofinancement, et qui les intéresse avant de s'exprimer dans le débat public (le financement étant central dans le dossier, notamment dans tout le chapitre 3).

**Question 3.** L'augmentation sensible du montant de la subvention d'équilibre, une fois actualisée en TTC 2009 (+25,8 M€), a-t-elle été précisément communiquée aux collectivités, en vue du débat ?

Pourquoi la subvention TTC n'apparaît-elle pas en clair dans le dossier, bien que la subvention soit abordée plusieurs fois, et que les coûts sont présentés en TTC pratiquement partout ?

**Question 4.** Quelles hypothèses (coût du projet, du péage, trafic estimé, durée de la concession, ...) et quel mode de calcul ont été retenus pour calculer la subvention d'équilibre de 100 M€ HT valeur 2006 ?

### 4. LES APPORTS EN NATURE DANS LE PROJET AUTOROUTIER PAYANT

**Question 5.** Pourquoi est-il indiqué page 104 que les apports en nature se montent à 45,5 M€ HT, soit 54,4 M€ TTC, au lieu de 87 M€ TTC ?

**DR1 : Chap 3-P 102 et 103**

Les apports en nature indiqués correspondent aux ouvrages réalisés, et ceux en cours (Castres – Soual section urbaine et itinéraire de substitution). La section Castres – Soual section urbaine vient d'être engagée pour environ 45 % de son coût.

Les apports en nature se montent alors à 87 M€ TTC valeur 2006.

les apports en nature M€	déjà financé TTC	à financer valeur 2006 TTC	
Castres - Soual section urbaine et itinéraire de substitution	13,8	16,7	
déviations de Soual (2000)	11,3		
déviations de Puylaurens (2008)	45,2		
total apports en nature	70,3	16,7	87

### 5. LES FONDS PUBLICS ET L'USAGER, POUR FINANCER LE PROJET AUTOROUTIER PAYANT

**Question 6.** L'Etat et les collectivités seraient-ils prêts à investir sur ce projet autoroutier environ 145 M€ TTC valeur 2009 ?

# Collectif RN126

## DR1 : Chap 3-P 102

Même si dans le texte page 102, il est indiqué un coût du projet erroné de 309 M€, le tableau montre un **investissement restant** (et non un coût du projet comme indiqué) de 295 M€ TTC valeur 2006. Mais ont été oubliés les travaux sur la bretelle A680, déjà estimés en janvier 2008 dans le dossier de la pseudo-concertation : mise à 2x2 voies de la bretelle A680 avec réalisation d'un nouvel échangeur vers Albi (30,5 M€ TTC valeur 2006). Ces travaux seraient à prévoir par ASF, concessionnaire de cette bretelle.

Les fonds publics attendus correspondraient principalement à la subvention d'équilibre. L'utilisateur paierait le reste, via le péage dû au concessionnaire.

reste à financer M€	TTC 2006	TTC août 2009	
apports en nature	16,7	17,6	
subvention d'équilibre	119,6	125,8	
concessionnaire <b>XXX</b>	158,7	166,9	
<b>total</b>	<b>295,0</b>	<b>310,3</b>	
concessionnaire <b>ASF</b> bretelle A680 (1996) - mise à 2x2 voies et échangeur	30,5	32,1	
<b>total reste à financer</b>		<b>342,4</b>	<b>fonds publics = 143,4</b> <b>usager = 199</b>

**Question 7. L'Etat et les collectivités ne seraient-ils pas prêts à investir plutôt tout ou partie de ces fonds publics 145 M€ TTC valeur 2009 environ, pour des aménagements d'ouvrage public gratuit ?**

**Quels aménagements utiles pourraient alors être envisagés avec ces nouveaux fonds publics conséquents, plus de 2 fois ceux déjà dépensés depuis 1994, et qui ont permis de régler 80 % des inconvénients du trajet routier ?**

**Pourquoi l'utilisation « optimisée » de ces fonds publics conséquents (hiérarchisation des aménagements selon l'amélioration du service rendu) n'est-elle pas aussi étudiée et présentée, en identifiant le niveau du service rendu, et en le comparant avec celui d'une 2x2 voies concédée ou non ?**

Les fonds publics d'un montant de 145 M€ environ (143,4 M€ exactement) engagés dans l'autoroute concédée correspondent au moins au double de ce qui a déjà été investi dans les améliorations de la route (70 M€, voir ci-dessus). Aussi est-il légitime de se demander si une utilisation plus rationnelle, et dans l'intérêt collectif, ne pourrait pas être envisagée dans l'aménagement de la route plutôt qu'une autoroute concédée.

**Question 8. L'utilisateur ne paierait-il pas AUSAI le doublement de la bretelle A680 avec nouvel échangeur, financés par ASF, déjà concessionnaire de cette section ?**

**Quelle serait l'augmentation du péage ASF à l'UNION, pour la mise à 2x2 voies de la bretelle A680 avec un nouvel échangeur ?**

**Cette augmentation toucherait-elle seulement les usagers Castres – Toulouse, ou serait-elle répartie aussi sur les usagers venant de la direction d'Albi ?**

**Question 9. L'utilisateur sur Castres – Toulouse paierait-il alors à peu près 14,50 € VL / 34 € PL aller-retour valeur 2009, pour une subvention d'équilibre de 125-130 M€ TTC?**

**DR1 : Chap 3-P 102**

Le calcul du coût du péage tarif 2009 pour un aller – retour est donné sur le site du collectif RN126 (<http://www.sitego.fr/collectifm126/couts.html>). Il s'appuie sur les valeurs fournies dans DR1 P102.

## 6. DES COÛTS SOUS-ESTIMÉS SUR CERTAINES SECTIONS

**Question 10. Comment la réalisation intégrale d'une déviation à 2x2 voies, à partir de rien, coûterait-elle 17 M€ TTC valeur 2006, soit le même coût que l'élargissement à 2x2 voies de la déviation actuelle (à 2 voies) ?**

**Quel a été le coût de réalisation en 2003 de la déviation à 2 voies du conseil général de la Haute-Garonne ?**

**Ce coût, actualisé à 2006, ne doit-il pas être ajouté à peu près au 17 M€ d'élargissement, pour estimer la réalisation d'une nouvelle déviation à 2x2 voies ?**

Le dossier de la pseudo-concertation octobre 2007-janvier 2008 donnait des éléments concernant la déviation de Verfeil existante, à 2 voies, qui aurait pu être doublée en cas de rétrocession à l'Etat de cette route départementale du conseil général de la Haute-Garonne (ce qui n'est pas envisagé aujourd'hui par ce conseil général, opposé au projet autoroutier payant). Les **travaux d'élargissement (mise à 2x2 voies)** se montaient à 17 M€ TTC valeur janvier 2006.

L'option la plus vraisemblable de devoir réaliser une 2<sup>e</sup> déviation de Verfeil entièrement nouvelle à 2x2 voies, hors déviation départementale existante, est maintenant prévue dans le dossier.

**Question 11. Comment le coût de réalisation du tracé neuf en site propre de la section (Soual-Puylaurens) peut-il perdre 20 % de son coût entre le dossier préparatoire au PDMI établi en 2006 et l'actuel dossier (équivalent à celui de la pseudo-concertation 2007-2008) ?**

**Question 12. Comment le coût de réalisation d'un tracé neuf avec des contraintes fortes de la section Puylaurens-Verfeil peut-il coûter 40 % moins cher que l'élargissement à 2x2 voies prévu dans le dossier préparatoire au PDMI en 2006 ?**

**Si ce moindre coût est justifié, pourquoi le dossier préparatoire au PDMI ne prévoyait-il pas la solution la moins coûteuse ?**

**Ramener au coût au km (7-8 M€ / km), l'estimation à 270 M€ n'est-elle pas la plus censée, même trop faible en regard de contraintes fortes ?**

**DR1 : Chap 3-P 102**

Le dossier DRE de préparation du PDMI octobre 2006 a été établi juste avant les toutes premières « réflexions » ministérielles sur le projet autoroutier payant (« consultation » préfectorale en novembre 2006). Il est vraisemblablement le dernier document traitant de l'aménagement routier en dehors de toute idée de le remplacer par une autoroute payante. Les éléments contenus dans ce document paraissent alors présenter une certaine « crédibilité » de principe, plus forte que les « vérités » du dossier autoroutier.

Ainsi, deux chiffrages dénotent sensiblement avec les coûts affichés pour le projet autoroutier :

➔ La section Soual – Puylaurens en site propre (tracé neuf) est estimée à 30 M€ TTC valeur janvier 2006.

## Collectif RN126

C'est également ce que prévoit le projet autoroutier mais pour seulement 24 M€ TTC valeur 2006 (ce chiffre a aussi été présenté lors de la pseudo-concertation en octobre 2007).

➔ La section Puylaurens – Verfeil en élargissement (mise à 2x2 voies du tracé actuel) est estimée à 270 M€ TTC valeur janvier 2006.

Le projet autoroutier prévoit un tracé neuf (et non pas l'élargissement) pour 168 M€ TTC valeur 2006 (ce chiffre a aussi été présenté lors de la pseudo-concertation en octobre 2007). Et le dossier signale que cette section présente des contraintes fortes (P 66 de DR1)

Le correctif des coûts sur les 2 sections est donné ci-dessous.

correctifs des coûts M€	TTC valeur 2006	TTC août 2009
Puylaurens - Verfeil	102,0	107,3
Soual - Puylaurens	6,0	6,3
	total des correctifs	113,6

## 7. RÉCAPITULATIF DES COÛTS

**Question 13. Comment se répartiraient le financement des surcoûts identifiés dans les précédentes questions, entre les fonds publics et l'utilisateur (péage) ?**

En effet, sur la base des différentes remarques et questions posées, le récapitulatif des coûts, actualisés, complétés des oublis, et avec les correctifs supposés, donne un surcoût de 35,6 % par rapport aux investissements restants annoncés.

**Question 14. Compte-tenu des questions relatives aux coûts, quel est votre bilan actualisé des coûts corrigés, et du financement, en valeur actuelle TTC ?**

Ainsi, pour un investissement affiché restant de 295 M€ TTC valeur 2006, le montant TTC valeur actuelle correspondrait à 464,6 M€, soit presque 60 % de plus.

Le tableau ci-dessous donne un récapitulatif des coûts présentés dans le dossier DR1 et réactualisé des anomalies ou oublis identifiés.

	à financer TTC août 2009	réalisé	
<i>apports en nature réalisés</i>		70,3	voir § 3
<b>apports en nature</b>	<b>17,6</b>		voir § 4
<b>subvention d'équilibre</b>	<b>125,8</b>		voir § 4
			<b>total fonds publics = 213,7</b>
usager	<b>199,0</b>		voir § 4
total	342,4		voir § 4
<b>correctifs des coûts</b>	<b>113,6</b>	<b>+ 35,6 %</b>	voir § 5
<b>total corrigé estimé</b>	<b>456</b>	<b>70,3</b>	<b>= 526,3 soit plus d'1/2 milliard €</b>