

AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

SYNTHESE TRAFIC - COÛTS

PREAMBULE

Cette note de synthèse a pour objet de montrer que sur le projet autoroutier **concédé Castres – Toulouse**, le **trafic prévisionnel est surestimé et la part de financement de l'Etat et des collectivités (la subvention d'équilibre) est sous-évaluée** par le maître d'ouvrage^[1]. Les éléments justificatifs sont détaillés dans la présente note, et ont été transmis en janvier 2013 à la commission Mobilité 21 présidée par P. DURON, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées (Conseils généraux du Tarn et de la Haute-Garonne, et conseil régional Midi-Pyrénées).

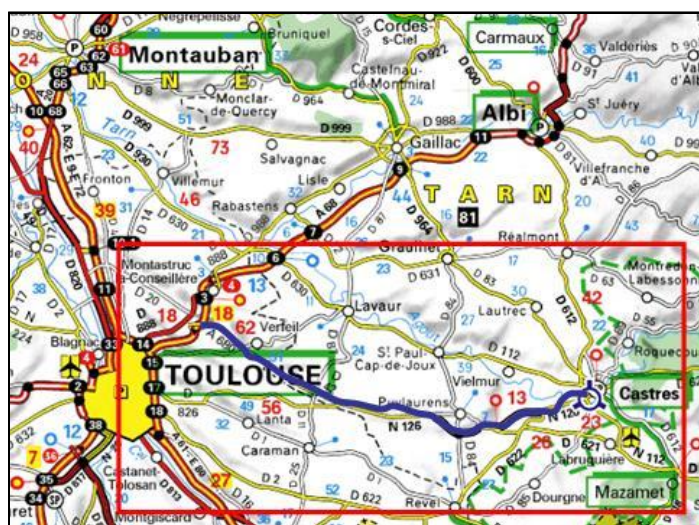
Synthèse : La part de financement Etat - collectivités de l'autoroute concédée Castres – Toulouse (subvention d'équilibre) se situera entre 300 et 390 M€ TTC, selon la valeur de la baisse inévitable de la surestimation du trafic, au lieu des 180 M€ TTC annoncés par le maître d'ouvrage en novembre 2013.

Cette part du financement par la puissance publique représentera alors **au moins les 2/3 du coût d'un ouvrage privé de 500 M€ TTC, pour un bilan socio-économique pourtant déficitaire.**

Le projet correspond, en novembre 2013, à **une augmentation de 73%** par rapport à l'annonce initiale il y a 6 ans (fin 2007), et en particulier **+ 24% sur les seuls 12 derniers mois** (année 2013).

Le trafic prévisionnel est surestimé de 50% et doit être revu à la baisse.

Remarque : Les données ou calculs sont en valeur fin 2012. Leur actualisation à fin 2013 rendrait le constat encore plus prononcé quant à la surestimation du trafic, et à la sous-évaluation de la subvention d'équilibre. Cette actualisation n'est pas encore disponible.



Localisation géographique du projet autoroutier Castres – Toulouse

¹ La DREAL Midi-Pyrénées

TABLES DES MATIERES

COÛTS, PEAGE & SUBVENTION D'EQUILIBRE.....	3
Evolution du coût du projet : Une augmentation de 73% en 6 ans !	3
Projet concédé mais SURTOUT financé par l'Etat et les collectivités.....	4
Trafic et coût : les 2 facteurs déterminants du financement public	6
Peut-on augmenter les recettes (trafic) en abaissant le prix du péage ?	7
Evaluation de la subvention d'équilibre.....	8
TRAFICS	9
Des prévisions de trafics surestimées de 50%	9
Chiffres DREAL	10
Croissance de trafic et évolution du PIB	11
LANGON – PAU	12
Bilan	12
Chiffres clés	12

COÛTS, PEAGE & SUBVENTION D'EQUILIBRE

EVOLUTION DU COUT DU PROJET : UNE AUGMENTATION DE 73% EN 6 ANS !

On donne dans le tableau ci-après, les coûts et dates de mise en service du projet autoroutier affichés par le maître d'ouvrage depuis 2007, c'est-à-dire depuis l'annonce officielle des études d'APS (Avant-Projet Sommaire).

Le détail et les sources des éléments cités sont rassemblés en Annexe B (détails) et Annexe E (références).

EVOLUTION DU COUT DE REALISATION DU PROJET PRESENTE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE						
Date	Contexte	Coût (TTC)	Sub. d'éq. (TTC)	Apport en nature (TTC)	Mise en service	Références
Oct. 2007	DREAL - Concertation sur les corridors	289 M€	100 M€	Montant non communiqué	2013	Annexe B Annexe E-1
Sept. 2009	DREAL - Débat public sur le mode de financement « privé + public » ou public	334 M€	135 M€	62 M€	2015	Annexe B Annexe E-2
Janv. 2012	DREAL - Concertation sur les tracés	396 M€	167 M€	Actualisation non communiquée	2015	Annexe B Annexe E-3
Déc. 2012	Préfet de Région - Actualisation des coûts pour commission Mobilité 21	403 M€	175 M€	Actualisation non communiquée	2015	Annexe B Annexe E-4
Nov. 2013	Préfet de Région - Révision des coûts	500 M€	180 M€	70 M€ [2]	2024	Voir note de bas de page [3]

A RETENIR

- **73% d'augmentation en 6 ans :**

Depuis la présentation du projet fin 2007, le coût de réalisation a augmenté de 211 M€ TTC, soit de 73 % en 6 ans.

- **Subvention d'équilibre largement sous-estimée :**

Depuis fin 2012, le coût de réalisation a augmenté de 97 M€ TTC, soit de **24 % en un an**, depuis les éléments communiqués à la commission Mobilité 21 en décembre 2012.

Mais la subvention d'équilibre (le financement Etat et collectivités) n'a augmenté que de 5 M€ TTC, ce qui rend ce montant de 180 M€ tout à fait irréaliste et fortement sous-estimé (voir ci-après).

² Les 70 M€ TTC correspondent à une actualisation du chiffre DREAL 2009 de 62 M€ TTC.

³ Le 29/11/2013, le préfet de région a annoncé que le projet était de 500 M€ TTC et la subvention d'équilibre de 180 M€ TTC, pour une mise en service au plus tôt en 2024.

PROJET CONCEDE MAIS SURTOUT FINANCE PAR L'ETAT ET LES COLLECTIVITES

LA SUBVENTION D'EQUILIBRE : UN INCONTOURNABLE :

Bien que la réalisation du projet Castres – Toulouse soit sous forme concédée, compte-tenu du faible trafic et du coût de réalisation élevé, celle-ci ne peut s'envisager sans une part de financement Etat - collectivités : la subvention d'équilibre.

Le montant de cette subvention est demandé à l'Etat par le futur concessionnaire pour lui permettre d'assurer l'équilibre financier de l'exploitation de l'autoroute, c'est-à-dire pour que les recettes compensent les dépenses. Les recettes découlent directement du trafic et du péage, les dépenses sont multiples, mais la principale n'est autre que le coût de réalisation de l'infrastructure.

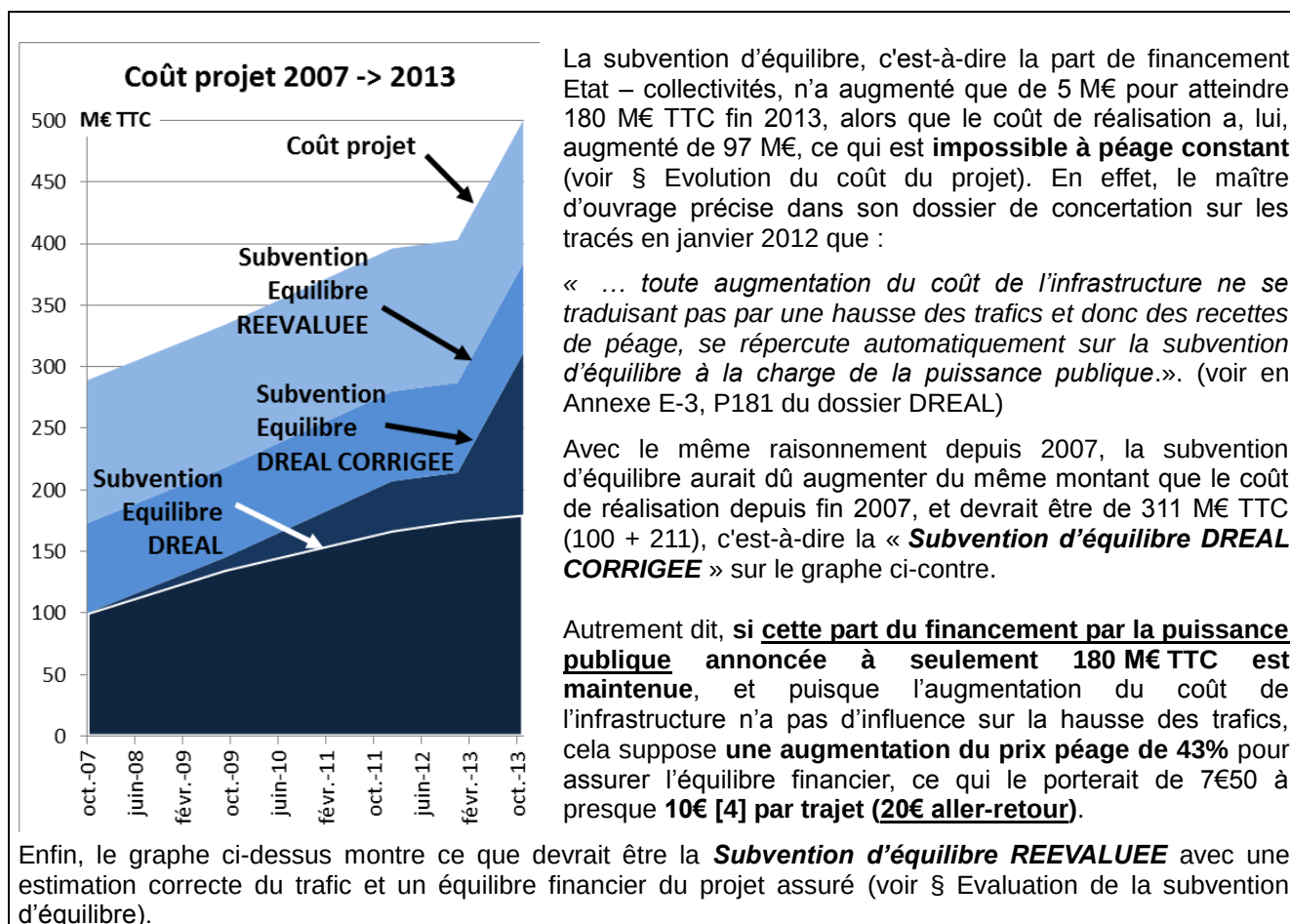
On se reportera à l'Annexe C pour le principe de calcul de la subvention d'équilibre.

LES RETROCESSIONS S'AJOUTENT A LA SUBVENTION D'EQUILIBRE :

La subvention d'équilibre n'est pas la seule forme de financement Etat – collectivités, car la réalisation du projet est en plus subordonnée à la **rétrocession de 2 ouvrages** actuellement en service et financés sur fonds publics pour un montant de **70 M€ TTC** : déviation de Soual et déviation de Puylaurens qui ainsi ne seront plus gratuites pour tous mais soumises au péage.

L'autoroute Castres – Toulouse nécessite donc de la part de la puissance publique une subvention d'équilibre (180 M€ à réévaluer) et un apport en nature (70 M€) pour un projet concédé de 500 M€.

SUBVENTION D'EQUILIBRE LARGEMENT SOUS-ESTIMEE, PEAGE EN HAUSSE :



⁴ 5€42 x 1,43 (+43% péage) + 1€40 x 1,50 (+50% péage L'Union) = 9€85 TTC. Les +50% d'augmentation du prix du péage sur l'A68 sont expliqués au § suivant « Forte hausse du péage ALBI-TOULOUSE ».

PROJET PLUS RESTREINT MAIS PAS MOINS COUTEUX

Le projet n'ayant plus les caractéristiques initiales de 2007, il devrait au contraire être moins coûteux, car depuis 2007 il y a eu :

- La suppression de l'échangeur de Vendine,
- Le choix des tracés les moins onéreux sur tout l'itinéraire, en évitant la zone inondable du Girou,
- La suppression de la réalisation d'itinéraires de substitution à Soual et Puylaurens, le passage par le centre des villages ayant été retenu.

FORTE HAUSSE DU PEAGE ALBI - TOULOUSE

Il n'est jamais précisé par le maître d'ouvrage que **le doublement de l'A680** par le concessionnaire actuel ASF, **est financé par l'augmentation du péage à l'Union**, pour tous les usagers de l'A68 Albi – Toulouse.

Ce coût de réalisation du doublement n'est en effet pas inclus dans les 500 M€ annoncés qui ne concernent que la nouvelle mise en concession Verfeil - Castres. Il avait été chiffré à 31 M€ TTC en 2006, ce qui donne 40 M€ TTC réévalué en 2012. Le montant en novembre 2013 n'a pas été communiqué.

Cette augmentation du péage de l'Union correspondrait à +50%, soit un prix de 2€10 pour les véhicules légers et 6€30 pour les poids lourds, péage actuellement à 1€40/VL et 4€20/PL.

Cette forte augmentation du péage à l'Union pour tous les usagers de l'A68 Albi – Toulouse est une donnée majeure de la réalisation de l'autoroute, qui pourtant n'a pas été signalée par le maître d'ouvrage, notamment pour la parfaite information des collectivités territoriales et du public, en particulier les usagers de l'A68 Albi - Toulouse.

TRAFIC ET COUT : LES 2 FACTEURS DETERMINANTS DU FINANCEMENT PUBLIC

La subvention d'équilibre (la part de financement Etat – collectivités) dépend de 2 éléments majeurs du dossier autoroutier. Ces deux éléments sont, d'une part, **le coût de l'infrastructure**, et d'autre part, **le trafic prévisionnel** sensé circuler sur l'infrastructure et la financer par le péage.

Au 29/11/2013, le maître d'ouvrage avance une **subvention d'équilibre de 180 M€ TTC** et un **trafic prévisionnel à peine de 7200 véhicules/jour sur plus de 80% de l'itinéraire**^[5]. Pour un coût de 500 M€ TTC et un tel trafic prévisionnel, l'équilibre financier de la société de concession ne peut être atteint, pour le péage annoncé de 7,50 € par trajet en VL et 18 €/PL, que si la **subvention d'équilibre est au minimum de 300 M€ TTC**, et encore, cet équilibre n'apparaît qu'au bout de 10 ans d'exploitation déficitaire. (voir le § Evaluation de la subvention d'équilibre)

Ce montant calculé de 300 M€ TTC pour la subvention d'équilibre est d'autant plus vraisemblable qu'il correspond aussi à un autre mode de calcul rappelé par la DREAL lors de la concertation sur les tracés

« Toute augmentation du coût de l'infrastructure ne se traduisant pas par une hausse des trafics et donc des recettes de péage, se répercute automatiquement sur la subvention d'équilibre à la charge de la puissance publique. » (DREAL - janvier 2012 – concertation sur les tracés – page 181) (voir en Annexe E-3).

Ainsi, pour ce projet initialement de 289 M€ TTC dont une subvention d'équilibre de 100 M€ TTC (octobre 2007), son augmentation à 500 M€ TTC (+ 211 M€) entraîne logiquement une subvention d'équilibre de + 211 M€, soit 311 M€ TTC.

A RETENIR

Si le trafic prévisionnel affiché par le maître d'ouvrage à la mise en service **s'avère surestimé**, la **subvention d'équilibre** pourra atteindre plus de **390 M€ TTC**.

A RETENIR

La part de financement Etat - collectivités attendue est de 300-390 M€ TTC, selon le trafic prévisionnel, ce qui représente **plus des 2/3 du projet concédé** de 500 M€ TTC.

Avec l'apport en nature des deux déviations de Soual et de Puylaurens, le financement public correspond en réalité à 370-460 M€ TTC.

A RETENIR

La part de financement du concessionnaire est indépendante du coût du projet^[6], car dans la logique il ne financera que la part correspondant à un projet à l'équilibre, l'Etat et les collectivités finançant par la subvention d'équilibre les surcoûts du projet. **C'est ce qu'explique la DREAL en Annexe E-3** : *« Toute augmentation du coût de l'infrastructure ..., se répercute automatiquement sur la subvention d'équilibre. »*

On se reportera aussi à l'Annexe C pour plus de détail sur le « Principe de détermination de la subvention d'équilibre ».

⁵ Le trafic prévisionnel de 7200 véhicules/jour est une moyenne pondérée du trafic de Verfeil à Soual ce qui représente 83% de l'itinéraire Castres – Verfeil (voir § Chiffres DREAL). Sur l'ensemble de l'itinéraire, il n'atteint pas les 8000 véhicules/jour.

⁶ Hors augmentation du coût de la vie (coûts en euros courants calculés avec l'indice TP01).

PEUT-ON AUGMENTER LES RECETTES (TRAFIC) EN ABAISSANT LE PRIX DU PEAGE ?

LA LOI INCONTOURNABLE RECETTES = PRIX DU PEAGE x TRAFIC

On ne peut pas envisager de baisser le prix du péage pour espérer plus de trafic et augmenter les recettes, car les recettes sont le simple produit du trafic par le péage, et les fluctuations du trafic sont très limitées, le trafic étant d'une part faible, et d'autre part principalement local donc non concerné par l'autoroute.

A iso-recette, une baisse du péage de $P=20\%$ doit être compensée par une augmentation de trafic de $T=25\%$ (relation $T = P/(1-P)$), une baisse de 30% , par une hausse de 43% , et enfin, **réduire de moitié le prix du péage nécessiterait une augmentation de trafic de 100% (doublement du trafic).**

Pour rendre attractive l'autoroute, il faudrait réduire de moitié le prix d'un aller Castres – Toulouse évalué à 7€50 pour se rapprocher d'un Albi - Toulouse actuellement à 1€40, mais demain à 2€10 après doublement de la bretelle A680 (voir § précédent « Forte Hausse du péage Albi – Toulouse »).

Or réduire de moitié le prix du péage est impossible à envisager, car cela signifie doubler le trafic sur l'autoroute pour maintenir le même niveau de recette, ce qui supposerait, d'après les chiffres DREAL, un trafic moyen de 16000 v/j sur l'autoroute de Castres à Verfeil, alors que celui-ci n'excèdera pas 10800 v/j toutes voies confondues (autoroute + RN126).

BAISSE DU PEAGE = AUGMENTATION DE LA SUBVENTION D'EQUILIBRE:

La baisse du péage se répercute automatiquement par une augmentation de la subvention d'équilibre.

En effet, une baisse du péage pour attirer l'utilisateur ne permettra pas une augmentation suffisante du trafic sur l'autoroute pour compenser la baisse de recettes du concessionnaire, et c'est la part de financement Etat - collectivités qui devra être augmentée d'autant. Ramener le péage Castres – Toulouse au niveau de celui du péage Albi – Toulouse 3 fois moins élevé, c'est illusoire, et ça revient à dire que le projet sera intégralement payé sur fonds publics.

A RETENIR

- **Une baisse de 20% du trafic**, c'est 53 M€ TTC en plus pour la subvention d'équilibre.
- **Diviser par 2 le prix du péage n'est pas envisageable** pour rendre l'autoroute attractive (3€75 au lieu de 7€50), car il faudrait alors que le trafic sur l'autoroute double pour que le concessionnaire maintienne son niveau de recette, ce qui dépasse de loin le trafic possible sur l'itinéraire Castres – Toulouse (autoroute + actuelle route RN126) en 2025.
- **Baisser de 1 € le péage**, sans augmentation du trafic, c'est 48 M€ TTC en plus pour la subvention d'équilibre.
- **Le péage ne peut pas être revu à la hausse** pour réduire la subvention d'équilibre car il est déjà dissuasif pour la majorité des usagers potentiels (7€50 pour 61 km). Le trafic baisserait et **la subvention d'équilibre devrait être augmentée.**

On se reportera à l'Annexe C pour le principe de détermination de la subvention d'équilibre. On notera que la subvention d'équilibre est directement proportionnelle aux recettes annuelles donc au trafic et au prix du péage.

EVALUATION DE LA SUBVENTION D'EQUILIBRE

Le tableau ci-dessous donne le montant de la subvention d'équilibre nécessaire pour atteindre l'équilibre financier au bout de 10 ans d'exploitation (recettes = dépenses) pour un coût de réalisation de projet annoncé à 500 M€ TTC, et pour deux scénarii de trafic prévisionnel, le trafic DREAL qui est surestimé de 50% (voir § TRAFICS/Analyse) ou le trafic réévalué sans la surestimation de 50%.

Cette évaluation intègre, pour les dépenses, le coût de l'emprunt, les différents frais financiers de la société concessionnaire, etc..., et pour le calcul des recettes, utilise les taux de croissance de trafics de la DREAL les plus favorables, différencie les trafics PL et VL par section pour tenir compte du prix du péage estimé par la DREAL.

On se reportera à la note de référence [DR1] (voir en Annexe A) pour le principe de calcul d'une subvention d'équilibre dans le cas d'une concession autoroutière, et à l'Annexe C pour la relation entre subvention d'équilibre, les recettes, les dépenses et le coût de réalisation.

Coût de la concession <i>Tous les coûts sont exprimés en TTC</i>	SIMULATION Trafic moyen DREAL 8000 v/j Surestimé de 50%	SIMULATION Trafic moyen REEVALUE 5300 v/j
Etudes et travaux et Acquisitions foncières (estimation calculée par les études DREAL)	500 M€ TTC	500 M€ TTC
Subvention d'équilibre	295 M€ TTC	384 M€ TTC
Financement par emprunt du concessionnaire (80% du coût pour le concessionnaire)	205 M€	116 M€
Coût de la société concessionnaire : garanties, frais financiers intercalaires, provisions légales, dotation en capital (20% du coût pour le concessionnaire)	51 M€	29 M€
TOTAL COÛT CONCESSIONNAIRE	257 M€	145 M€
Charges annuelles		
Rémunération des capitaux	7 M€	4 M€
Remboursement de l'emprunt bancaire	10 M€	6 M€
Frais d'exploitation	4 M€	4 M€
Impôts taxes et redevance	1 M€	1 M€
TOTAL	21 M€	14 M€
Recettes annuelles		
<i>Selon trafic par section et véhicule VL/PL</i>		
Année de mise en service	18 M€	12 M€
10 ans après la mise en service	21 M€	14 M€
Bénéfice(+) / Déficit(-) annuel		
Année de mise en service	- 4 M€	- 2 M€
10 ans après la mise en service	0 M€	0 M€

TRAFICS

DES PREVISIONS DE TRAFICS SURESTIMEES DE 50%

Les estimations de trafic de la DREAL à la mise en service sont surévaluées sur 2 points majeurs :

- **elles supposent un report moyen de 68% à 80%** du trafic de la route actuelle vers l'autoroute sur plus des $\frac{3}{4}$ de l'itinéraire (voir tableau ci-après au § Chiffres DREAL). Cette estimation de report est irréaliste pour 3 raisons :
 - **le trafic est essentiellement local**, et seuls 3300 v/j effectuent le trajet complet (voir § Chiffres DREAL et Annexe D-1)
 - **la configuration des échangeurs est inadaptée** pour capter le trafic local,
 - **le prix du péage à 7€50 l'aller est largement dissuasif** pour des territoires en difficulté (particuliers et entreprises) et pour un faible gain de temps de 8 mn, alors que l'usager ne serait prêt à payer que 2 € pour ce gain de 8 mn (*Valeur du temps dans les prévisions de trafic : VL = 15 € de l'heure et PL = 40 € de l'heure : P122 de [DR2] en Annexe A*)

Aussi, le report de trafic ne peut pas dépasser 40%, voire 30% (1 véhicule sur 3) entre Verfeil et Soual.

Par ailleurs, le cas de la récente **autoroute A65 Langon – Pau** (voir § LANGON – PAU), très similaire à Castres – Toulouse, montre une **surestimation du trafic de 40% à la mise en service** (5330 v/j mesurés au lieu des 7660 espérés). Dans ce même cas, le trafic sur l'autoroute Castres – Toulouse ne serait en réalité que de 4900-6100 v/j.

A RETENIR

Le trafic préférant emprunter l'autoroute est surestimé par la DREAL d'au moins 40%.

- **elles supposent une progression générale du trafic** depuis 2007 (autoroute + nationale) basée sur des hypothèses économiques établies en 2007, qui n'ont pas été remises en question lors de l'estimation 2012, alors qu'elles sont manifestement trop favorables, et d'ores et déjà très largement obsolètes. L'actualisation de ces hypothèses impose de revoir à la baisse l'estimation de trafic de la DREAL à la mise en service et au-delà. En effet :
 - **la croissance économique** depuis 2008 correspond à une augmentation du PIB de 0% par an, au lieu de +1,9% retenue par la DREAL, ce qui induit alors une correction à la baisse de 10% pour l'estimation DREAL du trafic à la mise en service (voir ci-après § Croissance de trafics et Evolution du PIB).
 - **le cours du baril de pétrole** est égal depuis 2011 au plus haut de l'intervalle du cours du baril utilisé par la DREAL pour ses prévisions de trafic (entre 50 et 90 \$ valeur 2000). On ne peut pas calculer ici la baisse induite sur l'estimation du trafic par le relèvement nécessaire de cet intervalle, mais on ne peut l'ignorer.

La progression du trafic, liée à la croissance du PIB et au cours du pétrole depuis 2008, conduit à un trafic à la mise en service plus faible de plus de 10% que celui prévu par la DREAL (voir § Croissance de trafic et évolution du PIB).

A RETENIR

Le trafic prévisionnel lié à la croissance du trafic est surestimé par la DREAL d'au moins 10%.

A RETENIR

Le trafic sur l'autoroute, déjà très faible, est de surcroît manifestement **surestimé d'au moins 50%** (40% sur le report de trafic, et 10% sur la progression du trafic). **Le trafic doit être revu** à la baisse et attendu au plus entre **4600-5700 v/j sur plus des $\frac{3}{4}$ de l'itinéraire (trafic moyen de 4950 v/j)**, soit **au mieux 28% du seuil de rentabilité** d'une autoroute (établi à 20 000 v/j).

Même si la correction à la baisse de la prévision de trafic de la DREAL paraît importante, elle reste très optimiste, car elle ne tient pas compte du cours élevé du pétrole, et de la caractéristique locale de la majorité du trafic sur cet itinéraire.

CHIFFRES DREAL

Dossier général du débat public de la DREAL
(voir documents [2] et [3] en Annexe)

Débat public 2009 PREVISIONS Trafic DREAL 2015 (Mise en service)					
TMJA par section	A680	Verfeil – Vendine	Vendine - Puylaurens	Puylaurens - Soual	Soual - Castres
Autoroute	7396	6023	5116	8090	12235
RN126	/	2500	3505	4334	16738
Trafic total	7396	8523	8621	12424	28973
Report RN126 → autoroute	/	71%	59%	65%	42%

Concertation 2012 PREVISIONS Trafic DREAL 2015 (Mise en service)				
TMJA par section	A680	Verfeil - Puylaurens	Puylaurens - Soual	Soual - Castres
Autoroute	8000	6900	8500	De 6500 à 11500
RN126	/	1672	3924	De 10500 à 17473
Trafic total	8000	8572	12424	De 17000 à 28973 (*)
Report RN126 → autoroute	/	80%	68%	40%

Trafic sur la RN126 sans projet autoroutier					
TMJA par section	A680	Verfeil – Vendine	Vendine - Puylaurens	Puylaurens - Soual	Soual - Castres
en 2007	4580	5600	7300	9500	16300
en 2015	7586	8576	8805	9134	17231

Niveau de Trafic attendu sur l'autoroute à la mise en service en 2015

(*) Le trafic sur cette section de 12,5 km passe de 29000 v/j au droit de Castres, à 17000 v/j au niveau de Soual

1. Les chiffres ci-dessus sont extraits des dossiers DREAL produits lors du débat public en 2009 (tableau de gauche et dessous) et réactualisés lors de la concertation en 2012 (tableau de droite). On notera la suppression de l'échangeur à Vendine entre les 2 tableaux (gauche et droite).
2. La dernière ligne indique, en % par rapport au trafic total sur l'itinéraire Castres - Toulouse par Verfeil, le report de trafic prévu de la RN126 vers l'autoroute dès la mise en service en 2015.
3. TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel

A RETENIR

- **Constat 1 : le report de trafic a augmenté d'environ 10%** entre le dossier débat public (2009) et la concertation (2012) entre Soual et Verfeil alors qu'aucun élément dans le dossier de concertation (2012) ne le justifie et surtout que le trafic global sur l'itinéraire n'a pas augmenté.
- **Constat 2 : l'autoroute capterait plus de trafic, pourtant avec un échangeur de moins**, puisqu'en effet l'option retenue dans le dossier de concertation (2012) présente un échangeur de moins (celui de Vendine) par rapport à l'option de base du débat public (2009).
- **Constat 3 : Seuls 3300 v/j réalisent le trajet de bout en bout (Castres – Toulouse) (voir ci-dessous)**

Le total des véhicules faisant le trajet Castres – Toulouse de bout en bout dans les 2 sens est de 6610 v/j. Il est précisé que seule la moitié de ce trafic (3300) utilise l'itinéraire complet de l'autoroute par Verfeil et l'A68.

P72 du dossier du débat public 2009 Etudes sur les déplacements Voir Annexe A [DR2] et Annexe D

Flux journaliers (2 sens réunis)	VL	PL	VL+PL
Toulouse- Castres Mazamet	4 500	730	5 230
Castres Mazamet- Nord et Nord Ouest de Toulouse	1 100	280	1 380

Total = 6610 v/j

CROISSANCE DE TRAFIC ET EVOLUTION DU PIB

La croissance des trafics est liée au cours du pétrole et à l'évolution annuelle du PIB (produit intérieur brut). On donne ci-dessous les chiffres utilisés par la DREAL pour évaluer les prévisions de trafic à l'horizon 2015 et 2025. On fournit également les valeurs réelles disponibles sur l'horizon 2007-2012.

On constate que les croissances de trafics utilisées pour les prévisions de trafic aux horizons 2015 et 2025 réalisées par la DREAL en 2009 lors du débat public, sont largement sur-estimées, même avec les valeurs DREAL les plus pessimistes sur la croissance du PIB (1,5%) et du cours du baril de pétrole (90\$ valeur 2000).

- Le tableau ci-contre donne l'évolution du PIB (source INSEE) depuis 2008, alors que la DREAL a pris pour hypothèse une croissance du PIB de + 1,9% par an (voir ci-dessous).

Référence DREAL : P119 de Étude multimodale des déplacements EGIS / CETE Sud-Ouest – juillet 2009 (Débat Public) Annexe A [DR2].

La « matrice » de trafic construite à l'aide des enquêtes et comptages est valable pour l'année 2007. Elle doit ensuite être projetée aux horizons d'étude 2015 et 2025. Pour ce faire, les taux de croissance utilisés sont ceux issus des travaux du SESP (Service économie, statistiques et prospective du ministère en charge des transports) et récapitulés dans l'instruction du 23 mai 2007 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains.

Évolution du PIB en France en %	
2008	- 0,1
2009	- 3,1
2010	1,7
2011	1,7
2012 (3 trimestres)	0,1

Trafics routiers

Hypothèse centrale (PIB +1,9% par an) croissance annuelle trafic routier = + 1,8 %

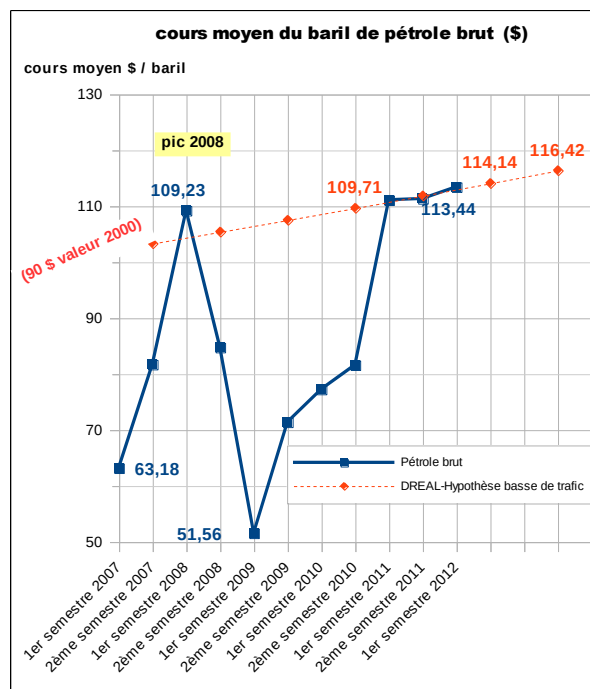
Hypothèse basse (PIB +1,5% par an) croissance annuelle trafic routier = + 1,3 %

- Le graphique ci-contre compare le cours moyen du baril de pétrole en \$ courant à la valeur la plus pessimiste envisagée par la DREAL (90 \$ valeur 2000 ramené en \$ courant avec 2% d'inflation moyenne /an)

A RETENIR

La croissance des trafics DREAL est surestimée et conduit à une surestimation des trafics de 10% sur 2015:

- Depuis 2008, la croissance du PIB est inférieure aux hypothèses les plus basses de la DREAL (1,5%)
- Le cours moyen du baril de pétrole est au niveau de la valeur la plus pessimiste envisagée par la DREAL
- Depuis 2007, la croissance annuelle moyenne des trafics est à peine de 0,6%/an (voir Annexe F).



LANGON – PAU

BILAN

A RETENIR

L'autoroute LANGON – PAU est illustrative de ce qui se passerait avec l'autoroute CASTRES – TOULOUSE. Sur les 2 premières années d'exploitation, LANGON – PAU présente déjà un déficit de 70 M€ et les trafics sont inférieurs de 40% à ceux espérés.

CASTRES – TOULOUSE présentent les mêmes caractéristiques de risque financier pour les collectivités : un projet au coût de réalisation exorbitant et des trafics insuffisants qui entraîneront un déséquilibre financier inévitable que les collectivités devront financer.

A lire : <http://www.adju.fr/a/index.php/Forum/AutorouteA65Langon-PauDeficitRecordEn2011>

« Une fréquentation surévaluée pour justifier des projets ruineux et nuisibles à l'environnement. le bilan financier 2011 de cette concession autoroutière présente un **déficit énorme d'environ 35 millions d'euros**[7] par ailleurs égal au chiffre d'affaires. Le chiffre d'affaires 2011 s'établit à 35 millions d'euros, inférieur d'environ 30% à l'objectif indiqué dans le contrat de concession (annexe financière N°18). Le trafic journalier moyen s'établit à 5332 véhicules/j dont 5,9% de poids lourds inférieur d'environ 40% par rapport à l'objectif initial de 7660 véhicules/j, dont 12 % de poids lourds. » ... « Ce bilan 2011, démontre que la croissance du trafic routier mise en avant pour justifier l'infrastructure n'est pas une donnée inéluctable. Comme pressenti à l'époque, la hausse du coût des carburants est un des facteurs importants qui détermine l'évolution du trafic routier.

L'autoroute A65 Langon Pau va-t-elle rejoindre la longue liste des autoroutes espagnoles en redressement judiciaire en 2012 ?[8] Les contribuables sont en droit de se poser la question. »

CHIFFRES CLES

BILAN FINANCIER 2011 – 2012 de LANGON – PAU

DEFICIT en 2011 et 2012 : -35 M€ chaque année

<http://www.bilansgratuits.fr/entreprise/bilans/49152985500034.htm>

Date de publication de l'exercice	2012	2011	Variation
Durée de l'exercice	12 mois	12 mois	-
Chiffre d'affaires	38 256 K €	34 891 K €	+ 9.64%
Résultat d'exploitation	56%	58%	-3.45%
Résultat net	- 35 110 K €	- 34 623 K €	-1.41%
Capitaux propres	288 646 K €	324 300 K €	-10.99%
Effectifs	6	6	0.00%

⁷ <http://www.bilansgratuits.fr/entreprise/bilans/49152985500034.htm>

⁸ Une sixième société d'autoroute espagnole en redressement judiciaire. WK-transport-logistique.fr | 24/10/2012 | <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/59252/une-sixieme-societe-d-autoroute-espagnole-en-redressementjudiciaire.html>