



RAPPORT
23 janvier 2017

AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS
Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

<h2>CHAPITRE 2</h2> <h3>COÛTS et FINANCEMENTS</h3>
--

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
TABLE DES ILLUSTRATIONS	2
SYNTHESE.....	3
RECOMMANDATIONS DE L'AE, CGI, REPONSES DREAL, COMMENTAIRES.....	4
DES COÛTS EN HAUSSE DEPUIS 2007	5
Partie Castres – Verfeil mise en concession	5
Partie élargissement de l'A680 (ASF)	6
LE COÛT GLOBAL N'EST PAS DE 457 M€ ₂₀₁₅ HT, MAIS DE 512 M€ ₂₀₁₅ HT.....	7
Calcul du montant équivalent ₂₀₁₅ des déviations rétrocedées	7
Coût global complet du projet autoroutier.....	7
Un coût complet doublement tronqué dans le bilan socio-économique.....	8
3° SOUS-ESTIMATION : LE RATIO M€/km.....	9
UN COÛT COMPLET A CORRIGER de +99 M€.....	10
UN FINANCEMENT A LA DERIVE	11
La subvention d'équilibre s'envole à +79 %	11
Une mise en concession financée à 62 % par des fonds publics, d'après les montants DREAL	12
Le financement privé par le péage.....	13
Le financement de l'élargissement de l'A680 non précisé	14
Une mise en concession financée à 65 % par des fonds publics, d'après les montants corrigés.....	14
EN RESUME.....	16
ANNEXE : VARIATION DE L'INDICE TP01	18
ANNEXE : MONTANTS ANNONCES PAR LA DREAL DEPUIS 2007	19
ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPONSE DREAL	22

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1: Extrait P82 Pièce G.....	8
Figure 2 : P83 Pièce G	9
Tableau 1: Evolution du coût du projet et de la subvention d'équilibre	3
Tableau 2 : Equivalence € : Indice TP01	18

SYNTHESE

Les montants affichés par la DREAL n'ont pas cessé d'augmenter depuis 2007, sans qu'aucune mention ni explication ne soient jamais fournies. Même le présent dossier d'enquête publique ne mentionne jamais les montants établis lors du débat public, ou autre étape de décision, et aucune comparaison n'est alors possible spontanément, ni aucune compréhension d'écarts pourtant importants. Comblé ce manque de transparence est l'objet de l'analyse ci-après, qui aboutit à un projet bien différent de celui présenté, dès lors qu'il est complet, réaliste et détaillé. Le tableau ci-dessous donne une synthèse de l'évolution non seulement du coût du projet mais aussi de la répartition du financement entre le concessionnaire et le financement public.

En final, ce projet est financé à 65 % par fonds publics (319 M€₂₀₁₅ HT= subvention d'équilibre 264 + déviations 55), 35 % par le concessionnaire (169 M€₂₀₁₅ HT), soit un financement public égal à 189 % de celui du concessionnaire (presque le double).

Des sommes sans commune mesure avec les annonces initiales, ni non plus avec les données du présent dossier d'enquête publique, à mettre en regard des bénéfices / inconvénients engendrés (cf. **Chap6-bilan_socioeco**). Le bilan socio-économique du dossier est totalement invalide du fait de l'évolution massive des montants.

Par ailleurs, un tel montant de fonds publics (264 M€₂₀₁₅ HT) nécessite indiscutablement que soit comparée précisément leur utilisation à un autre aménagement de meilleure utilité publique qu'une autoroute à péage.

Enfin, les avis des experts de l'Ae et du CGI sur les coûts n'ont pas été pris en considération par la DREAL, qui n'a ni fourni les réponses demandées, ni modifié le dossier d'enquête publique en conséquence.

Evolution des coûts du projet	Concertation	Débat public	Enquête publique	Augmentation depuis 2007	
	2007 M€ ₂₀₁₅ HT	2009 M€ ₂₀₁₅ HT	2016 M€ ₂₀₁₅ HT	%	M€ ₂₀₁₅ HT
A680	32	32	68	+112%	+36
Castres – Verfeil	305	304	389	+27%	+84
TOTAL Affiché par la DREAL	337	336	457	+36%	+120
Déviations rétrocedées	55	55	55	-	-
Correctif A66 coût du km sur Castres - Verfeil	-	-	44	-	-
TOTAL Réel	392	391	556	+42%	+164
Part concessionnaire sur Castres - Verfeil	182	181	169	-7%	-12
Subvention d'équilibre DREAL	123	123	220	+78%	+97
Subvention d'équilibre avec correctif A66	123	123	264	+114%	+141

Tableau 1: Evolution du coût du projet et de la subvention d'équilibre



RECOMMANDATIONS DE L'AE, CGI, REPONSES DREAL, COMMENTAIRES

Ae :

« Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'explicitier les écarts entre le coût du projet et le montant de la subvention d'équilibre présentés dans le dossier et les plafonds décidés par le secrétaire d'état aux transports.. »

CGI :

aménagement routier en maîtrise d'ouvrage publique. Mais les coûts, montants de subvention et tarifs de péage évoqués lors de ce débat public ont fortement évolué. Le dossier proposé à ce stade pour l'enquête publique ne donne pas d'éléments pour établir à nouveau la pertinence du choix de la concession avec un péage élevé (10 centimes du km pour les VL).

Nos commentaires :

En réponse à l'Ae et au CGI (voir annexe), la DREAL ne donne aucune précision sur les éléments du projet qui induisent une augmentation très importante des coûts et de la subvention d'équilibre, en particulier depuis la décision ministérielle d'avril 2014 fixant les plafonds du projet ; soit en 1 an seulement puisque les coûts sont affichés dans le dossier en valeur 2015.

La DREAL n'établit pas non plus à nouveau la pertinence du choix de la concession en raison de ces augmentations des montants et du péage élevé.

Le dossier d'enquête publique n'a pas été modifié et ne répond donc pas à la recommandation de l'Ae et à l'avis du CGI.

DES COÛTS EN HAUSSE DEPUIS 2007

Au-delà de ces augmentations, d'une part, entre 2014 (décision ministérielle) et 2015 pointée par l'Ae, et d'autre part, entre 2009 (débat public) et 2015 pointée par le CGI, depuis le début en 2007 du projet autoroute concédée, les coûts et la subvention d'équilibre ont constamment augmenté sans jamais être expliqués, mais pourtant de manière conséquente. Pour l'illustrer, tous les montants annoncés par la DREAL tout au long des études sont ramenés en valeur 2015 ci-après.

La variation d'une année à l'autre des coûts d'investissements en BTP est donnée par l'indice TP01 (INSEE)...

PARTIE CASTRES – VERFEIL MISE EN CONCESSION

Date annonce DREAL	Coût DREAL Castres - Verfeil	Variation pour équivalent € ₂₀₁₅	Coût équivalent M€ ₂₀₁₅ HT	Surcoût en M€ ₂₀₁₅
octobre 2007 concertation	247 M€ ₂₀₀₆ HT	+23,35%	305	+84 M€ +28%
septembre 2009 débat public	279 M€ ₂₀₀₉ HT	+9,07%	304	+85 M€ +28%
janvier 2012 concertation	(396 M€ ₂₀₁₂ TTC) 330 M€ ₂₀₁₂ HT	-3,12%	320	+69 M€ +22%
décembre 2012 annonce préfectorale	(403 M€ ₂₀₁₂ TTC) 336 M€ ₂₀₁₂ HT	-3,12%	326	+63 M€ +19%
avril 2014 décision ministérielle avec les plafonds	420 M€ ₂₀₂₀ HT	-13,79%	362	+27 M€ +7%
décembre 2016 enquête publique	389 M€ ₂₀₁₅ HT	////	389	////

Le coût de la partie Castres – Verfeil a donc augmenté de **85 M€ (28 %)** depuis le débat public, et est supérieur de **27 M€ (7 %)** au plafond de la décision ministérielle d'avril 2014 (420 M€₂₀₂₀ HT), soit en un an seulement puisque les coûts du dossier d'enquête publique sont en valeur 2015.

Sans que la DREAL en donne les raisons, cette augmentation de plus d'1/4 du coût affiché initialement est d'autant plus significative que le projet est plus réduit qu'annoncé lors du débat public : il n'y a plus d'échangeur à Vendine et le tracé est partout le moins onéreux parmi les choix envisagés lors du débat public.

PARTIE ELARGISSEMENT DE L'A680 (ASF)

Date annonce DREAL	Coût DREAL Verfeil - Castelmaurou	Variation pour équivalent ₂₀₁₅	Coût équivalent M€ ₂₀₁₅ HT	Surcoût en 2015 M€ ₂₀₁₅
octobre 2007 concertation	(31 M€ ₂₀₀₆ TTC) 26 M€ ₂₀₀₆ HT	+23,35%	32	+36 M€ +112%
décembre 2016 enquête publique	68 M€ ₂₀₁₅ HT	////	68	////

Le coût de la partie Verfeil - Castelmaurou a donc augmenté de **36 M€ (112 %)** depuis le débat public, c'est à dire qu'il a plus que doublé. Ce constat, là encore, n'est pas expliqué par la DREAL, ni même mentionné dans le dossier.

LE COÛT GLOBAL N'EST PAS DE 457 M€₂₀₁₅ HT, MAIS DE 512 M€₂₀₁₅ HT

La **rétrocession des déviations** est un apport en nature qui, dès lors, doit être comptabilisé dans le coût global du projet mis en concession. Le coût prévisionnel du dossier (457 M€₂₀₁₅ HT) correspond alors au « reste à financer » d'un coût global complet incluant la valeur 2015 des déviations.

CALCUL DU MONTANT EQUIVALENT₂₀₁₅ DES DEVIATIONS RETROCEDEES

	Coût DREAL débat public	Variation pour équivalent ₂₀₁₅	Coût équivalent M€ ₂₀₁₅ HT
déviations Puylaurens	(45,6 M€ ₂₀₀₉ TTC) 38 M€ ₂₀₀₉ HT	+9,07%	41
déviations Soual	(15,9 M€ ₂₀₀₉ TTC) 13 M€ ₂₀₀₉ HT	+9,07%	14
total	51 M€ ₂₀₀₉ HT		55

COÛT GLOBAL COMPLET DU PROJET AUTOROUTIER

Autoroute Castres - Toulouse	Coût M€ ₂₀₁₅ HT
élargissement de l'A680 Verfeil – Castelmaurou concedée à ASF	68
création autoroute Castres – Verfeil	389
travaux à financer	457
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	55
COÛT COMPLET Castres - Toulouse	512

Ainsi, le coût global complet du projet autoroutier Castres – Toulouse :

1. doublement A680 Verfeil – Castelmaurou (8 km)
2. autoroute Castres – Verfeil (54 km)

est de 512 M€₂₀₁₅ HT, soit plus d'1/2 milliard € HT, dont 457 M€₂₀₁₅ restent à financer.

UN COUT COMPLET DOUBLEMENT TRONQUE DANS LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

C'est ce coût global complet de 512 M€₂₀₁₅ HT qui doit être pris en considération, notamment en vue d'établir le bilan socio-économique, à la place de 457 M€₂₀₁₅ HT.

Il faut alors le ramener en valeur 2010, qui est le référentiel utilisé pour le bilan socio-économique. L'indice TP01 montre une variation de 5,75 % entre 2010 et 2015. Soit, à l'inverse, un rapport de 94,56 % (=1/1,0575) pour calculer l'équivalent₂₀₁₀ à partir des coûts 2015.

	Coût M€ ₂₀₁₅ HT	Rapport pour équivalent ₂₀₁₀	Coût équivalent M€ ₂₀₁₀ HT
coût global DREAL	457 M€ ₂₀₁₅ HT	94,56%	432
coût global complet	512 M€₂₀₁₅ HT	94,56%	484

Ainsi le bilan socio-économique doit prendre en considération un coût global complet du projet de **484 M€₂₀₁₀ HT (soit 52 M€ de plus que 432 M€₂₀₁₀ HT)**, ce qui rend le résultat du bilan socio-économique actuellement fourni trop favorable.

De plus, une deuxième sous-estimation est aussi à corriger : le coût₂₀₁₀ pris en compte par la DREAL pour le bilan socio-économique est de 385 M€₂₀₁₀ HT, très inférieur aux 432 M€₂₀₁₀ HT correspondant ci-dessus au coût₂₀₁₅ de la DREAL de 457 M€₂₀₁₅ HT :

Tableau 23: Coût d'investissement du programme d'ensemble doublement A680 et réalisation de la section Verfeil-Castres

	Opération Verfeil-Castres			Opération A680		
	Coût de l'autoroute Verfeil - Castres	Coût du barrage de Puylaurens	Total coût opération Verfeil - Castres	Coût du doublement de l'A680	Coût de l'échangeur de Verfeil	Total coût opération A680
M€ 2010 HT	322,6	4,8	327,4	44,6	12,9	57,5
M€ 2015 HT	383	5,7	388,7	53	15,3	68,3

Figure 1: Extrait P82 Pièce G

Ce tableau montre que le coût₂₀₁₅ de 457 M€₂₀₁₅ HT correspond pour la DREAL à un coût équivalent₂₀₁₀ pris en compte dans le bilan socio-économique de **385 M€₂₀₁₀ HT (=327,4+57,5)** alors qu'il devrait être de **432 M€₂₀₁₀ HT**. Il y a sous-estimation de **-47 M€ (-11 %)**, et le bilan socio-économique en est d'autant favorisé. La variation de l'indice TP01 ne permet aucune explication au sous-chiffre DREAL.

Et en considérant le coût complet de 484 M€₂₀₁₀ HT qui doit être pris en considération en vue d'établir le bilan socio-économique, le chiffre DREAL de 385 M€₂₀₁₀ HT est sous-estimé de -99 M€ (-21 %). Le bilan socio-économique produit dans le dossier ne correspond alors à plus rien de valable.

3° SOUS-ESTIMATION : LE RATIO M€/KM

La DREAL établit que pour 44 km à créer et mis en concession entre Verfeil et Castres pour 389 M€₂₀₁₅ HT, le coût au km est de 9,3 M€ HT (10,9 M€ TTC).



Figure 2 : P83 Pièce G

Or, réaliser 44 km pour 389 M€ correspond à un ratio de 8,8 M€/km !

Dès lors, il ne correspond pas à celui de l'autoroute A66 Pamiers – Toulouse réalisée, et comparable en tous points au projet Castres – Verfeil.

Infrastructure	Km	Coût HT	Variation pour équivalent ₂₀₁₅	Coût équivalent M€ ₂₀₁₅ HT	Ratio M€ ₂₀₁₅ HT/km
estimation Verfeil-Castres	44	389 M€ ₂₀₁₅	////	389	8,8
estimation élargissement A680 (ASF)	8	68 M€ ₂₀₁₅	////	68	8,5 (élargissement et non pas création)
création autoroute A66 Pamiers – Toulouse (bilan LOTI)	39	(399 M€ ₂₀₀₇ TTC) 333 M€ ₂₀₀₇ HT	+15,26%	384	9,85

Le ratio DREAL de 8,8 M€₂₀₁₅ HT/km est à corriger en 9,85 M€₂₀₁₅ HT/km.

Avec ce ratio attendu de 9,85 M€₂₀₁₅ HT, le coût prévisionnel corrigé de la partie Castres – Verfeil est de **433 M€₂₀₁₅ HT** (9,85 M€₂₀₁₅ HT * 44 km) soit **+44 M€₂₀₁₅ HT** en plus du coût actuel de 389 M€₂₀₁₅ HT.

UN COÛT COMPLET A CORRIGER DE +99 M€

Autoroute Castres - Toulouse	Coût DREAL M€ ₂₀₁₅ HT	Coût complet et corrigé M€ ₂₀₁₅ HT	Coût débat public M€ ₂₀₁₅ HT	Surcoût en 2015 après corrections
élargissement de l'A680 Verfeil – Castelmaurou concedée à ASF	68	68		
création autoroute Castres – Verfeil	389	433	304	depuis débat public +129 M€ +42%
travaux à financer	457	501		
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	////	55		
COÛT TOTAL Castres - Toulouse	457	556		+99 M€ +22%

Au final, la partie Castres – Verfeil mise en concession encore à financer coûte 433 M€₂₀₁₅ HT, soit +129 M€ (42 %) plus cher que l'annonce lors du débat public (en équivalent valeur 2015).

Pour la totalité du projet Castres – Toulouse, 501 M€₂₀₁₅ HT restent à financer (457 M€₂₀₁₅ HT annoncés par la DREAL + 44 M€₂₀₁₅ HT).

Le coût global complet corrigé est de 556 M€₂₀₁₅ HT, soit +99 M€ (22 %) de plus que le chiffrage de la DREAL.

Ramené à 2010 avec un rapport de 94,56 % comme expliqué ci-avant, le bilan socio-économique doit être basé sur un coût global complet et corrigé équivalent à 526 M€₂₀₁₀ HT, au lieu du coût DREAL de 385 M€₂₀₁₀ HT. Une sous-estimation de -141 M€ (-27 %) qui change tout !

2.

UN FINANCEMENT A LA DERIVE

LA SUBVENTION D'EQUILIBRE S'ENVOLE A +79 %

Date annonce DREAL	Subvention équilibre DREAL Castres - Verfeil	Variation pour équivalent ₂₀₁₅	Equivalent subvention M€ ₂₀₁₅ HT	Surcoût de la subvention ₂₀₁₅
octobre 2007 concertation	100 M€ ₂₀₀₆	+23,35%	123	+97 M€ +79%
septembre 2009 débat public	113 M€ ₂₀₀₉	+9,07%	123	+97 M€ +79%
janvier 2012 concertation	140 M€ ₂₀₁₂	-3,12%	136	+84 M€ +62%
décembre 2012 annonce préfectorale	146 M€ ₂₀₁₂	-3,12 %	141	+79 M€ +56%
avril 2014 décision ministérielle avec les plafonds	180 M€ ₂₀₂₀	-13,79%	155	+65 M€ +42%
décembre 2016 enquête publique	220 M€ ₂₀₁₅	////	220	////

La subvention d'équilibre a augmenté de 97 M€ (79 %) depuis le débat public, et est supérieure de 65 M€ (42 %) au plafond de la décision ministérielle d'avril 2014 (180 M€₂₀₂₀), soit en un an seulement puisque les coûts du dossier d'enquête publique sont en valeur 2015 !!! Sans que la DREAL en donne les raisons !

Ces augmentations sont impressionnantes, et nécessitent tout particulièrement des explications de la DREAL, mais aucune n'est donnée dans le dossier. La subvention d'équilibre est citée en une seule ligne, et aucun montant du débat public, ou autre étape décisionnelle, n'est rappelé.

Par ailleurs, elles nécessitent indiscutablement que soit comparée précisément leur utilisation à un autre aménagement de meilleure utilité publique qu'une autoroute à péage.

De plus, la DREAL ne précise pas la méthodologie appliquée pour le calcul de la subvention d'équilibre. Cette augmentation inexplicquée est alors totalement incompréhensible et invérifiable.

UNE MISE EN CONCESSION FINANCEE A 62 % PAR DES FONDS PUBLICS, D'APRES LES MONTANTS DREAL

Autoroute Castres - Toulouse	Coût DREAL M€ ₂₀₁₅ HT	Financeurs	Financement M€ ₂₀₁₅ HT	
création autoroute Castres – Verfeil	389	subvention d'équilibre 220 M€	privé	public
		État 50% de la subvention d'équilibre acceptée en avril 2014 à 155 M€ ₂₀₁₅ (180 M€ ₂₀₂₀)		77,5
		conseil régional Occitanie 50% du montant hors Etat (= 220-77,5 = 142,5)		71,5
		conseil départemental Haute-Garonne 25% du montant hors Etat (= 220-77,5 = 142,5)		35,5
		conseil départemental Tarn 25% du montant hors Etat (= 220-77,5 = 142,5)		35,5
		futur concessionnaire	169	
		Castres - Verfeil à financer	169	220
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	55	Etat et collectivités (déjà financé)		55
(total Castres – Verfeil : 444)		financement total Castres – Verfeil	169	275
élargissement de l'A680 Verfeil – Castelmaurou concédée à ASF	68	concessionnaire ASF	68	
COÛT TOTAL Castres - Toulouse	512		237	275
dont travaux à réaliser	457			

Pour la partie seule de l'autoroute **Castres – Verfeil**, mise en concession, de 444 M€₂₀₁₅ HT, le financement public total est de 275 M€₂₀₁₅ HT, et le financement privé (futur concessionnaire) est seulement de 169 M€₂₀₁₅ HT.

Ainsi, les fonds publics investis représentent 62 % du coût complet (444 M€₂₀₁₅ HT).

Ou, dit autrement, le futur concessionnaire ne participe que pour 38 % de l'ouvrage, dont il tirera pourtant 100 % des recettes.

Le financement public représente ainsi 163 % du financement du futur concessionnaire.

LE FINANCEMENT PRIVE PAR LE PEAGE

Le financement privé de la partie **Castres – Verfeil** est assuré par les recettes du péage pendant la durée de la concession. La DREAL précise que le péage est estimé à 15 € aller/retour sur la base du tarif unitaire de :

- 0,10 €₂₀₁₀ HT / km pour les VL
- 0,30 €₂₀₁₀ HT / km pour les PL

• *hypothèses de tarifs de péage pour l'opération Verfeil-Castres*
Les coûts de péage intégrés au modèle socio-économique sont les suivants :
- 10 cts €₂₀₁₀ HT / km pour les VL
- 30 cts €₂₀₁₀ HT / km pour les PL.

En décembre 2012, le préfet de région annonçait un péage estimé à :

- 0,10 €₂₀₁₀ HT / km pour les VL
- **0,22 €₂₀₁₀ HT / km pour les PL**

Ainsi, le péage pour les PL a augmenté depuis 2012 de 36 %, passant de 0,22 €₂₀₁₀ HT à 0,30 €₂₀₁₀ HT. Aucune explication n'est fournie dans le dossier.

Par ailleurs, l'estimation DREAL ne précise pas si le péage estimé à 15 € est en valeur 2010 ou 2015 comme tous les autres montants du dossier. Le coût unitaire du péage étant donné en valeur 2010, on suppose que les 15 € sont en valeur 2010. Le public ne peut pas alors apprécier ce qui lui en coûterait aujourd'hui en 2017, soit après 7 ans d'augmentation.

« en 10 ans, le prix du kilomètre parcouru sur autoroute a augmenté en moyenne de 16,4 %, soit deux fois plus vite que l'inflation. »

(<http://www.40millionsdautomobilistes.com/sites/default/files/Petite%20histoire%20des%20autoroutes.pdf>)

En l'absence de données de la DREAL sur ce point, en prenant arbitrairement 12 % d'augmentation entre 2010 et 2017, le péage serait ainsi aujourd'hui de 17 € (15 € * 1,12).



Il est anormal que cette donnée actualisée ne soit pas disponible dans le dossier, c'est une des principales préoccupations du public.

LE FINANCEMENT DE L'ÉLARGISSEMENT DE L'A680 NON PRÉCISE

Concernant le financement privé de l'élargissement de l'A680, la DREAL ne précise pas le mode de financement du concessionnaire ASF qui peut être accepté par l'État selon 2 options probables : **augmentation du péage ASF ou prolongation de la concession en cours ?**

Elle ne précise pas non plus quels sont les discussions engagées et les **avis des usagers de l'A68 et des collectivités concernées** sur ce point. Car ce financement touchera les usagers de Castres – Toulouse, mais probablement ceux d'Albi – Toulouse (A68) qui financeront indirectement l'autoroute Castres – Toulouse par une augmentation du péage à L'Union. Il n'est pas concevable que le projet d'élargissement de l'A680 soit envisagé pour une DUP sans que ces informations ne soient portées à la connaissance du public, et surtout des usagers de l'A68, et des collectivités concernées par cet aménagement essentiel du territoire, et en particulier sur l'axe Albi - Toulouse.

De plus, dans le cas d'une augmentation du péage à L'Union (A68), le péage Castres – Toulouse serait alors plus élevé que les 15 € aller/retour annoncés (17 €₂₀₁₅ calculés ci-dessus). Cette donnée ne figure pas dans le dossier d'enquête publique.

UNE MISE EN CONCESSION FINANCÉE À 65 % PAR DES FONDS PUBLICS, D'APRÈS LES MONTANTS CORRIGÉS

Comme expliqué ci-avant, le coût des travaux de 389 M€₂₀₁₅ HT de la partie Castres – Verfeil est manifestement sous-estimé, et un ratio au km de 9,85 M€₂₀₁₅ HT/km doit être retenu.

Dans ce cas, les travaux se montent à 433 M€₂₀₁₅ HT, soit **+44 M€₂₀₁₅** du coût estimé DREAL (389 M€₂₀₁₅ HT), qui sont à reporter intégralement sur la subvention d'équilibre : **la subvention d'équilibre est alors estimée à 264 M€₂₀₁₅ HT**. En effet, la part du futur concessionnaire n'est pas liée au montant des travaux mais au trafic et au péage qui vont générer ses recettes. Ainsi, toute augmentation du coût de l'opération, à trafic et péage constants, est sans effet sur la part du futur concessionnaire.

La subvention d'équilibre de 264 M€₂₀₁₅ a ainsi augmenté de 141M€ (115 %) depuis le débat public (123 M€₂₀₁₅), c'est à dire qu'elle a plus que doublé.

Ce qui donne la répartition suivante pour la partie Castres – Verfeil, entre futur concessionnaire et fonds publics :

Autoroute Castres - Toulouse	Coût corrigé M€ ₂₀₁₅ HT	Financeurs	Financement M€ ₂₀₁₅ HT	
création autoroute Castres – Verfeil	433	subvention d'équilibre 264 M€	privé	public
		État 50% de la subvention d'équilibre acceptée en avril 2014 à 155 M€ ₂₀₁₅ (180 M€ ₂₀₂₀)		77,5
		conseil régional Occitanie 50% du montant hors Etat (= 264-77,5 = 186,5)		93,5
		conseil départemental Haute- Garonne 25% du montant hors Etat (= 264-77,5 = 186,5)		46,5
		conseil départemental Tarn 25% du montant hors Etat (= 264-77,5 = 186,5)		46,5
		futur concessionnaire	169	
		Castres - Verfeil à financer	169	264
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	55	Etat et collectivités (déjà financé)		55
Total	488	financement total Castres – Verfeil	169	319

Pour la partie seule de l'autoroute Castres – Verfeil, mise en concession, de 488 M€₂₀₁₅ HT,

- le financement public total est de 319 M€₂₀₁₅ HT,
- et le financement privé (futur concessionnaire) est seulement de 169 M€₂₀₁₅ HT.

Ainsi, les fonds publics investis représentent 65 % du coût complet corrigé(488 M€₂₀₁₅ HT).

Ou, dit autrement, le futur concessionnaire ne participe que pour 35 % de l'ouvrage, dont il tirera pourtant 100 % des recettes. Le financement public représente ainsi 189 % du financement du futur concessionnaire, pratiquement le double.

EN RESUME

Les montants DREAL du dossier sont corrigés en raison de plusieurs sous-estimations :

1. le montant des déviations apportées en nature dans le projet est à prendre en compte dans le coût complet du projet ;
2. le ratio M€/km est sous-estimé ;
3. la valorisation en 2010 du coût valeur 2015 du projet par la DREAL est fortement sous-estimée.

Ces corrections ont une forte influence sur le bilan socio-économique, et le rendent invalide en l'état actuel.

Pour la partie Castres – Verfeil, le financement public est de 319 M€₂₀₁₅ HT et représente 65 % du coût complet du projet. Le financement du futur concessionnaire est de 169 M€ et représente 35 % du coût.

Le péage serait de 17€ valeur 2015, les 15€ annoncés semblant être en valeur 2010. Et plus si le financement par ASF est envisagé par une augmentation du péage à L'Union.

L'évolution des montants depuis 2007 est alors impressionnante (voir tableau ci-après).

en M€ ₂₀₁₅ HT	2007	2009 débat public	2015 enquête publique	2015 après corrections	après corrections surcoût 2015/débat public
création Castres - Verfeil	305	304	389	433	+129 M€ +42 %
financement concessionnaire	182	181	169	169	-12 M€ -7 %
subvention d'équilibre	123	123	220	264	+141 M€ +115 %
État		62	77,5	77,5	+15,5 M€ +25 %
Conseil régional Occitanie		31	71,5	93,5	+62,5 M€ +202 %
Conseil départemental Haute-Garonne		15	35,5	46,5	+31,5 M€ +210 %
Conseil départemental Tarn		15	35,5	46,5	+31,5 M€ +210 %
rétrocession déviations Soual et Puylaurens	////	////	////	55	////
élargissement A680	32	(en 2007) (32)	68	68	(depuis 2007) +36 M€ +112 %
Coût complet	337	336	457	556	+220 M€ +65 %

Ces montants sont bien plus élevés que ceux présentés dans le dossier, et ne correspondent plus du tout au débat public. Les bénéfices/inconvénients de ce projet restent à identifier avec ces montants corrigés, et il est nettement dégradé. Le dossier n'est pas exploitable en l'état, trop d'erreurs, de manques et d'absence de justificatifs depuis 2007 sur des coûts en forte augmentation.

Une telle répartition inéquitable du financement entre les fonds publics et ceux privés nécessite indiscutablement qu'une autre utilisation de ces fonds publics soit recherchée pour un aménagement d'intérêt vraiment général, sans céder l'infrastructure à l'exploitation par un privé.

La comparaison avec l'aménagement sur place de la RN126 pré-étudié (ASP), qui est un de ces aménagements possibles pour un investissement moindre que la subvention d'équilibre qui sera nécessaire au final, est significatif d'une meilleure utilisation des fonds publics pour une meilleure utilité publique dans l'intérêt de tous.

financement public en M€ ₂₀₁₅ HT	autoroute Castres - Verfeil	ASP RN126	ASP / autoroute	
État	77,5	77,5	0 M€	0 %
Conseil régional Occitanie	93,5	42,5	-51 M€	-55 %
Conseil départemental Haute-Garonne	46,5	20	-26,5 M€	-57 %
Conseil départemental Tarn	46,5	20	-26,5 M€	-57 %

L'utilité publique du projet autoroutier tel qu'il se pressent depuis 2007, et se confirme encore avec le présent dossier, tout aussi incomplet, erroné et opaque, n'est absolument pas établie par les aspects coûts et financement ici analysés, complétés et corrigés car opaques, incomplets et/ou erronés.

ANNEXE : VARIATION DE L'INDICE TP01

Année	Mois	TP01 (base 1975)	TP01 janvier 2015	Variation pour équivalent 2015
2006	1	544,6	671,7	23,35%
2007	7	582,8		15,26%
2009	1	615,9		9,07%
2010	1	635,2		5,75%
2012	1	693,4		-3,12%

Tableau 2 : Equivalence € : Indice TP01

Estimation de la variation de 2015 à 2020

De janvier 2015 à septembre 2016, l'indice TP01 est connu : après une baisse constante depuis 2014, sur la base de sa reprise de croissance depuis février 2016, son augmentation annuelle de 2016 à 2020 est estimée à +4,5 %.

Pour estimer la variation de 2015 à 2020				
Année	Mois	TP01	Variation	
variation depuis reprise de croissance du TP01 en mars 2016				
2016	2	100		fin décroissance
2016	9	102,6	2,60%	en 7 mois
soit estimation à +4,46 % annuelle à partir de février 2016 (arrondie à +4,5%)				

2015	1	102,8	estimation à +4,5 % par an
2016	2	100	
2017	2	104,5	
2018	2	109,2	
2019	2	114,1	
2020	2	119,3	16,00%

coût 2020 = coût 2015 * 1,16

soit coût 2015 = coût 2020 / 1,16

coût 2015 = coût 2020 * 0,8621 soit -13,79 %

ANNEXE : MONTANTS ANNONCES PAR LA DREAL DEPUIS 2007

■ Octobre 2007 - DREAL - Dossier de concertation sur les corridors

Dans ce document, les coûts sont en TTC₂₀₀₆.

Page 28

Et la subvention d'équilibre ?

Les services de l'Etat ont mené en 2006 des études portant sur les conditions de financement de la future liaison autoroutière entre Castres et Toulouse.

Ainsi, dans l'hypothèse d'une mise à péage de la liaison, ces études ont permis de déterminer que sur les 300 millions d'euros nécessaires à l'achèvement des travaux de construction de l'infrastructure, 100 millions d'euros devraient être provisionnés par l'Etat et les collectivités locales pour 50% chacun.

Page 125

Par ailleurs, la mise à 2x2 voies de la bretelle autoroutière concédée de l'A680, qui serait à la charge du concessionnaire actuel, est estimée à 30.5 M€ (valeur janvier 2006).

■ Septembre 2009 - DREAL - Dossier du débat public - Zoom sur les coûts et les financements

● Ce qui reste à financer...

Travaux restant à financer									
Concession				Aménagement progressif					
Mise en service	M€ 2006		M€ 2009		Mise en service	M€ 2006		M€ 2009	
	HT	TTC	HT	TTC		HT	TTC	HT	TTC
Castres - Verfell : 2015	246,7	295,0	279	333,7	Castres - Puylaurens : 2025	238,9	285,7	270,2	323,1
					Puylaurens - Verfell : au-delà de 2025				

● La subvention d'investissement

Subvention d'investissement (estimation)	
M€ 2006 HT	M€ 2009 HT
100	113,1

Il a été estimé qu'une subvention d'équilibre de 100 millions d'euros HT pourrait être demandée à la puissance publique.
Les clés de financement retenues entre l'Etat et les collectivités locales sont généralement 50 % Etat et 50 % collectivités locales.

Sections réalisées	Mise en service	M€ 2006 TTC	M€ 2009 TTC
Déviations de Puylaurens	2008	40,3	45,6
Déviations de Soual	2000	14,1	15,9

• L'actualisation du coût de ces déviations reste un exercice théorique puisqu'elles sont déjà financées et mises en service.

• Ces sections feraient l'objet d'un apport en nature dans le cadre de la concession. Tout en restant propriété de l'Etat, elles seraient donc intégrées au périmètre de la concession.

■ Janvier 2012 - DREAL - Concertation sur les tracés

Page 179

> Estimation du coût du projet proposé par le maître d'ouvrage

Au stade d'avancement actuel des études, le coût global du projet proposé par le maître d'ouvrage est évalué à 396 M€ TTC (pour mémoire l'élargissement de l'A 680 est prise en charge dans le cadre du contrat État-ASF).

Page 180

> Évolution du coût du projet

Le montant des travaux à financer pour réaliser le projet d'autoroute Toulouse – Castres a été évalué lors du débat public à 333,7 millions d'euros TTC en valeur janvier 2009 plus 15,6 M€ valeur janvier 2009 au titre des engagements du précédent Contrat de Plan Etat-Région (foncier + premiers travaux) pour la section Castres – Soual dite urbaine, soit 349,3 M€ valeur janvier 2009. Les acquisitions foncières au titre du contrat de plan réalisées ou en cours de finalisation représentent 8 M€ TTC ; le nouveau contexte du projet a conduit à ne pas entamer de travaux. Les déviations de Soual et de Puylaurens sont apportées en nature au projet de concession.

Le coût du projet proposé par le maître d'ouvrage est estimé à ce jour à 396 M€ TTC valeur janvier 2012. Ceci correspond à un coût global janvier 2009 de 362 M€ TTC (en tenant compte des 8 M€ TTC dépeçés au titre du dernier Contrat de Plan État-Région afin de réaliser les acquisitions) soit une augmentation de 3,7% du coût de l'opération.

Page 181

Pour le projet d'autoroute Castres-Toulouse, une fois pris en compte les apports en nature (déviations), sur la base des hypothèses du débat public et du coût estimé du projet proposé par le maître d'ouvrage, le montant de la subvention d'équilibre est estimé à environ 140 M€ HT (y compris les travaux initialement prévus au titre du CPER sur la section Castres-Soual urbaine).

■ A66 – Pamiers Bilan LOTI

- page 1 : « Cette section, d'une longueur de 39,1 km ... »
- page 2 : « Le coût final de construction (1 800 MF TTC juillet 1996 soit 399 MEuros juillet 2007) ... »

■ Décembre 2012 - DREAL - Préfet de région

Le coût de construction

Le coût du projet est de 403 M€ TTC en valeur 2012 en intégrant le maintien d'une déviation à Verfeil. Ce montant n'intègre pas l'élargissement de la bretelle A680 pris en charge dans le cadre du contrat Etat-ASF.

Le coût du projet est susceptible d'évoluer en fonction des choix d'échangeurs et si les choix de tracé devaient évoluer :

- échangeur VC 50 demandé par la mairie de Castres (surcoût de 8 M€ TTC),
- si tracé sud à Verfeil avec création d'une déviation « plane » (baisse de 1 M€ TTC),
- changement de tracé dans la plaine du Girou (surcoût de 12 à 32 M€ TTC par rapport au tracé n°2),
- changement de tracé au droit de Maurens-Scopont (surcoût de 12 M€ TTC par rapport au tracé Nord),
- changement de tracé à Cuq-Toulza (surcoût de 14 à 27 M€ TTC par rapport au tracé Nord).

Le financement de l'autoroute Castres – Toulouse

L'autoroute Castres-Toulouse est prévue pour être concédée. Le concessionnaire percevrait un péage estimé à 10 centimes d'euros par kilomètres pour les voitures et 22 centimes pour les poids lourds, ce qui représente un coût cohérent par rapport aux montants de péage actuellement pratiqués sur le réseau routier concédé :

- Toulouse - Agen = 9 €
- Toulouse - Carcassonne = 8 €
- Toulouse - Pamiers = 5 €
- Toulouse – Montpellier est de 21 € (pour 226 km)
- Toulouse – Bordeaux est de 18 € (pour 217 km).

Les recettes générées par les péages seraient insuffisantes pour couvrir les frais de construction, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure. Le projet ne s'équilibrant pas par lui-même, les autorités publiques seraient conduites à verser une subvention d'investissement dont le niveau est déterminé par l'équilibre financier sur l'ensemble de la concession. Une fois pris en compte les apports en nature – les déviations de Soual et de Puylaurens – le montant de la subvention d'équilibre est estimé à 146 M€ HT. Le montant définitif ne sera connu qu'à la suite de l'appel d'offres européen de concession.

Une évolution des choix en matière de tracé et de scénario d'échanges aurait une incidence directe sur le coût de construction de l'infrastructure. L'impact de ces choix n'étant pas significatif sur les recettes de péage ou sur les coûts d'entretien et d'exploitation, le montant de la subvention d'équilibre progresserait dans les mêmes proportions que le coût de construction.

L'Etat retient comme principe un financement de la subvention d'équilibre assurée à 50 % par l'Etat et à 50 % par les collectivités territoriales.

■ Avril 2014 – Décision ministérielle

Je vous demande de poursuivre sur cette base les études préalables à la déclaration d'utilité publique. Le projet devra respecter un objectif de coût plafond de 420 M€ HT ^{valeur 2020}, afin d'être compatible avec une participation de l'Etat fixée à 50 % du besoin estimé de la subvention publique pour un tel scénario, soit 90 M€ ^{valeur 2020}.

Les conséquences financières sur le montant de la subvention publique des mesures qui pourraient toutefois être décidées, dans le cadre de la mise au point du projet, afin de limiter les effets de la mise à péage sur l'usager local ou d'assurer une desserte plus fine des territoires traversés devront être, le cas échéant, prises en charge intégralement par les collectivités locales. Ces mesures pourraient notamment porter sur la création d'échangeurs complémentaires ou sur une adaptation du péage afin, par exemple, de permettre d'atténuer, voire éviter, l'impact de la mise à péage pour certains déplacements ou sections de l'itinéraire, dans le respect évidemment du droit applicable à la tarification des infrastructures de transport.

ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - REPONSE DREAL

Ae-2-1 :

Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'expliciter les écarts entre le coût du projet et le montant de la subvention d'équilibre présentés dans le dossier et les plafonds décidés par le secrétaire d'état aux transports.

CGI-2-2 :

aménagement routier en maîtrise d'ouvrage publique. Mais les coûts, montants de subvention et tarifs de péage évoqués lors de ce débat public ont fortement évolué. Le dossier proposé à ce stade pour l'enquête publique ne donne pas d'éléments pour établir à nouveau la pertinence du choix de la concession avec un péage élevé (10 centimes du km pour les VL).

Réponse DREAL : pièce L

Le projet d'autoroute a fait l'objet d'études préalables approfondies en 2014 et 2015, tenant compte de l'évolution réglementaire et de la concertation continue menée avec les acteurs du territoire, afin de favoriser son insertion dans l'environnement traversé et de limiter ses impacts.

La décision du secrétaire d'Etat aux transports du 22 avril 2014 constitue la commande centrale au préfet de Région Occitanie pour mener les études, commande pouvant être adaptée et faire l'objet de nouvelles validations. Les études préalables menées sur le projet ont fait l'objet de divers contrôles et ont été approuvées par le ministère avant le lancement de l'enquête publique. Elles sont cohérentes avec les montants indiqués dans le dossier d'enquête publique.

Lors de l'attribution de la concession, un montant de subvention d'équilibre sera fixé. La subvention d'équilibre correspond à la part de financement public du projet d'autoroute. Elle sera financée à 50% par l'Etat et à 50% par les collectivités locales.

Au-delà de la qualité technique et environnementale du projet proposé, et de la solidité économique du candidat, les critères de choix du concessionnaire intègrent largement le montant de la subvention d'équilibre demandée par le candidat ainsi que les tarifs de péage payés par les usagers qu'il propose, conduisant ce dernier à trouver le meilleur compromis possible. Le montant de la subvention d'équilibre définitive dépendra donc du contrat de concession.

Une simulation de la subvention a été effectuée aux différents stades d'élaboration du projet. La dernière simulation figure dans le dossier d'enquête publique et tient compte des études actuelles, des éléments de coûts connus à ce jour et se base sur le modèle développé par la Direction des Infrastructures de Transports du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. Cet outil permet notamment d'attester l'équilibre financier d'une opération du point de vue du concessionnaire, ou bien, dans le cas où cet équilibre n'est pas



atteint, d'estimer le montant de la subvention nécessaire à l'équilibre de la concession (appelée subvention d'équilibre).

La subvention d'équilibre ainsi calculée dans le dossier d'enquête publique à titre indicatif est d'environ 220M€ HT (valeur 2015) représentant 57 % du coût du projet qui s'élève à 389 M€ HT valeur 2015.