

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

**SYNTHESE**  
**analyse des coûts**

du projet autoroutier payant

**L'autoroute coûterait encore 240 M€ à la collectivité !**

**140 % de plus que l'annonce en 2007 !**

L'autoroute ce n'est pas **295M€** mais ce serait **456 M€ (+ 55 %)**.

La **subvention d'équilibre** ce n'est pas **100 M€** mais ce serait **240 M€ (+ 140 %)**.

L'apport en nature ce n'est pas **45,5 M€** mais **70 M€**.

**Au final ce serait un projet d'1/2 milliard d'€ (526,3M€)**

**Quels aménagements de la route gratuite sont réalisables  
avec 240 M€ d'argent public ?**

**Pourquoi la collectivité financerait 310 M€ (avec les apports en nature)  
pour une autoroute payante à 15€ l'aller retour Castres – Toulouse,  
alors que le concessionnaire ne débourserait que 184,5 M€ (et ASF 31 M€) ?**

**TABLEAU de SYNTHÈSE**  
des  
**INCOHERENCES – IMPRECISIONS**  
sur les **COUTS**

	Ce qui est présenté. <b>DOSSIER DREAL</b>	Explication ⇒ <i>(1) (2) (3) (4) voir pages suivantes</i>	La réalité. <b>COLLECTIF RN126</b>
<b>Coût du projet</b>	+ 295 M€ TTC 2006	(1) <b>Réévaluation en coût 2009 : +5,18 %</b>	<b>+ 310,3 M€</b> TTC 2009
<b>Correctif</b> sur sections omises ou sous-estimées par la DREAL dans le coût du projet	-	(2) <b>Correctif des coûts sur sections omises ou sous-estimées</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bretelle A680 : + 32,1 M€</li> <li>■ Section Puylaurens Soual : + 6,3 M€</li> <li>■ Section Verfeil Puylaurens : + 107,3 M€</li> </ul>	<b>+ 145,7 M€</b> TTC 2009
	<b>= 295 M€</b> TTC 2006	<b>Reste à financer pour réaliser l'autoroute !</b>  <i>423,9 M€ sans la bretelle A680 de 32,1 M€</i>	<b>= 456 M€</b> TTC 2009

<b>Apport en nature</b> (rétrocession des déviations réalisées de Soual, Puylaurens, et section Castres – Soual déjà financée)	+ 54,4 M€ TTC (45,5 M€ HT) (P 104)	(4) <b>Recalcul de l'apport en nature (P 103)</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Section Castres - Soual urbaine : + 13,8 M€</li> <li>■ Déviation de Puylaurens : + 45,2 M€</li> <li>■ Déviation de Soual : + 11,3 M€</li> </ul>	<b>+ 70,3 M€</b> TTC
	<b>= 349,4 M€</b> TTC 2006	<b>Coût total de l'autoroute !</b>  <i>= 456 M€ + 70,3 M€</i>	<b>= 526,3 M€</b> TTC 2009

	<b>= 119,6 M€</b> TTC 2006 (= 100 M€ HT 2006)	(3) <b>Subvention d'équilibre nécessaire !</b>  <i>C'est le reste à financer moins la part du concessionnaire. Cette dernière est calculée sur des critères de rentabilité (trafic, recettes du péage). En cas de surcoûts, elle reste fixe, sauf à augmenter le péage. Elle est ici de 184,5 M€.</i>	<b>= 239,4 M€</b> TTC 2009
--	---	---	-------------------------------

# Collectif RN126

## (1) Des coûts 2006 à réactualiser en 2009 : + 5%

Tous les coûts présentés sont estimés pour 2006. Or ils doivent être ramenés à un coût 2009. L'indice INSEE de la consommation a augmenté de 5,2 % entre la moyenne 2006 et août 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)

Ainsi le coût du projet présenté P 102 du dossier **dossier\_mo.pdf** du MO de 295 M€ TTC (2006) est à réactualiser et s'élèverait à 310,3 M€ TTC (août 2009)

Extrait P102 du dossier du MO.

Section	Linéaire (km)	Coûts de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies (Millions d'€ 2006 TTC)	
		statut de voie express	statut autoroutier
Castres / Soual section urbaine (*)	3,9	16,6	16,7
Castres / Soual section rase campagne	7,5	60,1	61,3
Déviations de Soual	3,5		
Soual / Puylaurens	3,7	24,0	24,0
Déviations de Puylaurens	6,8		2,0
Puylaurens / Verfeil	33	168,0	168,0
Déviations de Verfeil (**)	2,6	17,0	17,0
Barrières de péage			6,0
<b>Castres/Verfeil</b>	<b>61</b>	<b>285,7</b>	<b>295,0</b>

(\*) Pour la section Castres – Soual milieu urbain déclarée d'utilité publique, 13,8 millions d'euros ont déjà été affectés dans le cadre du Contrat de plan 2000-2006 pour financer les études, les acquisitions foncières et une première phase de travaux. Les montants dans le tableau ci-dessus correspondent aux montants restant à financer pour achever la mise à 2 x 2 voies (en plus des 13,8 millions d'euros). Ils prennent en compte la construction de l'itinéraire de substitution.

(\*\*) Pour la déviation de Verfeil, le corridor préférentiel issu de la concertation correspond à la mise à 2 x 2 voies de la déviation actuelle. Le coût retenu à ce stade correspond à la réalisation d'une nouvelle déviation à 2 x 2 voies de façon à préserver toutes les options.

**Réactualisation du projet en valeur 2009 :**

295 M€ + 5,18% = **310,3 M€ (TTC 2009)**

### (2) Des sections absentes dans le calcul des coûts ou sous estimées

- **La mise à 2x2 voies de la bretelle autoroutière A680** est estimée à 30,5 M€ TTC tarif 2006 (dossier de la pseudo-concertation oct. 2007 – janv. 2008). Même si elle est à la charge du concessionnaire ASF, elle doit apparaître dans le coût global du projet au même titre que les mises aux normes autoroutières des sections 2x2 voies existantes. Elle induira notamment une augmentation du péage à l'UNION, l'usager paiera évidemment ces travaux.

**Le correctif réactualisé valeur 2009 serait de  $30,5 \text{ M€} + 5,18\% = 32,1 \text{ M€}$ .**

- **Dans le dossier préparatoire au PDMI** (document 2006 de la DRE) **la section Puylaurens – Verfeil en élargissement** (mise à 2x2 voies du tracé actuel) a été 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, soit 40 % de moins. Et le dossier signale que cette section présente des contraintes fortes (P 66). Ce coût de 168 M€ a aussi été présenté lors de la pseudo-concertation en octobre 2007, et déjà critiqué. Il n'a pas été justifié depuis.

**Le correctif réactualisé valeur 2009 serait de  $270 \text{ M€} - 168 \text{ M€} = 102 \text{ M€} + 5,18\% = 107,3 \text{ M€}$**

- Dans le même dossier préparatoire au PDMI, **la section Soual – Puylaurens** est estimée à 30 M€ alors qu'ici elle est présentée à 24 M€, soit 20 % de moins.

**Le correctif réactualisé valeur 2009 serait de  $30 - 24 = 6 \text{ M€} + 5,18\% = 6,3 \text{ M€}$**

- Le total des corrections à apporter au coût global serait de :

#### **Total des correctifs sur les sections :**

**$32,1 \text{ M€} + 107,3 \text{ M€} + 6,3 \text{ M€} = 145,7 \text{ M€}$ . (TTC 2009)**

***(113,6 M€ sans la bretelle autoroutière A680)***

Le reste à financer s'élèverait donc à 456 M€ 2009 ( $310,3 \text{ M€} + 145,7 \text{ M€}$ ) en incluant la bretelle A680 à la charge d'ASF, et à 423,9 M€ sans la bretelle A680 de 32,1 M€.

### (3) La part du concessionnaire et la subvention d'équilibre

La subvention d'équilibre est affichée par la DREAL à 100 M€ HT valeur 2006 pour un coût de projet de 295 M€ TTC valeur 2006. Ainsi la subvention d'équilibre TTC en valeur 2006 serait de 119,6 M€ pour un coût de projet 2006 de 295 M€ ce qui correspond à une participation du concessionnaire en valeur 2006 TTC à  $295 \text{ M€} - 119,6 \text{ M€} = 175,4 \text{ M€}$ , soit 184,5 M€ valeur 2009. On suppose que la part du concessionnaire a été calculée par la rentabilité (trafic, recettes du péage). En cas de surcoûts, elle reste fixe, sauf à augmenter le péage.

Si l'on garde ce montant comme participation financière du concessionnaire de façon à ce que le projet reste équilibré sans augmentation du péage, il faut compenser les correctifs des sections omises ou sous estimées par un complément de la subvention d'équilibre (sauf la bretelle A680 payée par ASF), à savoir un complément de 113,6 M€.

*Extrait P105 du dossier du MO.*

Pour le projet Castres-Mazamet – Toulouse, une fois pris en compte les apports en nature, le montant prévisible de la subvention d'équilibre est estimé à 100 millions d'euros 2006 hors taxes. Il reste à la charge de la puissance publique (l'État et les collectivités). Le montant définitif sera fixé à la

**Réévaluation de la subvention d'équilibre :**

$125,8 \text{ M€} + 113,6 \text{ M€} = 239,4 \text{ M€}.$  (TTC 2009)

## (4) Des apports en nature erronés :

Les apports en nature indiqués P103 correspondent aux ouvrages réalisés, et ceux en cours (Castres – Soual section urbaine et itinéraire de substitution). La section Castres – Soual vient d'être engagée pour environ 45 % de son coût à savoir 13,8 M€ TTC (P102). Or P 104 on indique que les apports en nature s'élèvent à 45,5 M€ HT valeur 2006. En réalité, ces apports sont de 70,3 M€ TTC valeur 2006.

### LES APPORTS EN NATURE

L'achèvement de la mise à 2 x 2 voies porte sur un périmètre incluant les sections de route nationale déjà mises à 2 x 2 voies, c'est-à-dire la déviation de Soual et la déviation de Puylaurens ainsi que les réalisations en cours sur la section Castres-Soual milieu urbain sur fonds publics. Ces sections seront incluses dans le périmètre de la concession. Elles constituent un apport en nature dans le cadre du contrat de concession permettant de diminuer d'autant le coût de la mise à 2 x 2 voies. Elles seront bien entendu soumises à péage. Elles resteront constitutives du réseau routier national avec le statut d'autoroute. Il faut en effet se rappeler que la concession n'entraîne pas de transfert de propriété de la route au concessionnaire.

**Mise en concession ou Pour l'an**

Pour la mise en concession, le coût (247 M€ 2006) qui s'acquitte d'un péage (0,09 € 2006 TTC / km, pour les poids lourds en moyenne) alors que l'infrastructure est financée par le contribuable dans le cas de l'aménagement progressif.

Pour la puissance publique (État et collectivités locales) et in fine le contribuable, le financement de la mise en concession est sensiblement moins élevé : 100 M€ 2006 HT, correspondant au montant de la subvention d'équilibre. Dans le cas de l'aménagement progressif, le financement par la puissance publique s'élève à hauteur de 240 M€ 2006 HT, correspondant au coût de la construction de l'infrastructure.

**Dans tous les cas, les apports en nature se montent à 45,5 M€ 2006 HT.**

Extrait du dossier du MO P103 ci-dessus et 104 ci-contre.

Extrait du dossier du MO P102

*(\*) Pour la section Castres – Soual milieu urbain déclarée d'utilité publique, 13,8 millions d'euros ont déjà été affectés dans le cadre du Contrat de plan 2000-2006 pour financer les études, les acquisitions foncières et une première phase de travaux. Les montants dans le tableau ci-dessus correspondent aux montants restant à financer pour achever la mise à 2 x 2 voies (en plus des 13,8 millions d'euros). Ils prennent en compte la construction de l'itinéraire de substitution.*

Extrait P103 du dossier du MO

Les apports en nature M€	déjà financé TTC
Castres - Soual section urbaine et itinéraire de substitution	13,8
déviations de Soual (2000)	11,3
déviations de Puylaurens (2008)	45,2
<b>total apports en nature</b>	<b>70,3 M€</b>

	Coûts en millions d'euros	Participation des partenaires publics
Déviations de Puylaurens	45,2 (Millions d'€ 2008 TTC)	État : 40 % ; Conseil régional de Midi-Pyrénées : 40 % ; Conseil général du Tarn : 20 %
Déviations de Soual	11,3 (Millions d'€ 2000 TTC)	État : 50 % ; Conseil régional de Midi-Pyrénées : 50 %

### Recalcul des apports en nature 2009 :

13,8 M€ + 11,3 M€ + 45,2 M€ = **70,3 M€.** (TTC 2006)