



Débat public
 Octobre 2009
 Janvier 2010

Projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession

Zoom sur les coûts et les financements

De nombreuses questions ont porté au cours des premières réunions publiques sur les coûts du projet et leur actualisation. Cette fiche vise à récapituler les principales informations en la matière.

● Ce qui est financé...

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.

Déjà financé au titre du CPER sur l'opération Castres-Soual section urbaine	
M€ 2006 TTC	M€ 2009 TTC
13,8	15,6

● 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 - Verfeil : 2015	246,7	295,0	279	333,7	Castres - Puylaurens : 2025 Puylaurens - Verfeil : au-delà de 2025	238,9	285,7	270,2	323,1

● Qui paye les travaux restant à financer ?

Dans le cas d'un aménagement progressif, la puissance publique, c'est-à-dire l'Etat et les collectivités locales, finance la totalité des travaux sur crédits budgétaires.

Dans le cas d'une concession, le concessionnaire réalise et finance la construction de l'infrastructure – études, acquisitions foncières, travaux – mais aussi l'entretien et l'exploitation de la voie. Il se rémunère par les péages.

Comment se fait l'actualisation des coûts ?

Comme tout projet important d'investissement, un projet routier subit l'augmentation du coût des matières premières, des matériels et du personnel... Pour prendre en compte cette évolution des coûts, des indices nationaux ont été créés, notamment dans le domaine des « Travaux Publics ». Le ministère est chargé du calcul et de la publication des index, en concertation avec la Fédération Nationale des Travaux Publics (F.N.T.P.). Dans le cas présent, c'est l'indice « TP01 » qui a été retenu pour les révisions de prix. Entre janvier 2006 et janvier 2009, la valeur de l'index TP01 a augmenté de + 13%.

Péage et subvention d'équilibre

Lors de l'appel d'offres mettant en concurrence les concessionnaires potentiels, tout candidat à la concession peut formuler son offre en demandant le versement par la puissance publique d'une subvention d'investissement, par exemple s'il estime que la rémunération par le péage ne permettra pas à elle seule d'équilibrer le coût de l'opération. Cette subvention n'est donc pas automatique et son montant est lié à la stratégie financière de chaque candidat.

Les montants respectifs des péages et d'une éventuelle subvention d'investissement constituent des éléments majeurs et discriminants pour l'attribution de la concession.

L'État, maître d'ouvrage de l'opération, choisit le concessionnaire, en tenant compte des avis des collectivités locales participant au financement, qui sont impliquées à toutes les étapes de l'appel d'offres.

Pour éclairer le débat, le maître d'ouvrage a réalisé une estimation du péage et de la subvention d'équilibre.

Le péage

L'actualisation du montant des péages est effectuée sur la base de l'indice à la consommation « ensemble hors tabac ». Entre janvier 2006 et janvier 2009, cet indice a augmenté de + 4,8%.

	voiture		camion*	
	€ 2006 TTC	€ 2009 TTC	€ 2006 TTC	€ 2009 TTC
Verfeil - Castres	5,49	5,75	12,20	12,78
Toulouse - Verfeil	1,24	1,30	3,63	3,80
Total	6,73	7,05	15,83	16,58

*en moyenne – diffère selon les catégories de camions

Les abonnements

Il existe des formules d'abonnement, mises en place de façon de plus en plus fréquente par les concessionnaires, le cas échéant avec le soutien des collectivités locales, qui permettent de minorer fortement ces coûts. Par exemple, sur l'A63, une offre réalisée par le concessionnaire en partenariat avec les collectivités locales (cf. <http://www.asf-telepeage.fr/telepeage-particuliers/liber-t-ocean.htm>), donne 30 % de réduction sur l'autoroute A63 pour un abonnement de 20 €/an ou 2 €/mois (et un dépôt de garantie de 30 €).



Quelques comparaisons

De Toulouse à...	Longueur concédée	Péage voiture (classe 1)
Albi	14 km	1,30
Montauban	35 km	2,40 - 3,10*
Pamiers	61 km	4,50 - 5,10*
Carcassonne Ouest	81 km	6,60 - 7,20*
Montpellier	226 km	19,30 - 20,00*
Bordeaux	217 km	16,60 - 17,30*
Agen	103 km	8,10 - 8,60*
Castres	76 km	7,05

* les coûts de péage correspondent respectivement à Toulouse Est et Toulouse Ouest.

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'État et les collectivités locales sont généralement 50 % État et 50 % collectivités locales.

Ce qui reste à la charge de la puissance publique (État et collectivités locales) :

- Concession : 113 M € HT (valeur 2009)
- Aménagement progressif : 270 M € HT (valeur 2009)