

Les coûts du projet d'autoroute Castres-Toulouse

Cette fiche est réalisée à la demande des membres du comité de suivi du projet d'autoroute Castres-Toulouse et de la garante de la concertation, Mme Nerte Dautier, de façon à présenter une synthèse des éléments sur les coûts du projet présentés depuis le débat public. Elle tient compte des dernières estimations des études réalisées en 2015 et 2016 préalablement à la déclaration d'utilité publique, selon les résultats de la concertation.

Le projet d'autoroute :

Le projet de liaison Castres-Toulouse se divise en deux opérations faisant partie d'un même programme et soumises à une enquête publique unique :

a) L'opération A680 qui comprend :

- L'élargissement de l'A680 existante (déjà concédée à ASF) qui passera de 2x1 voies à 2x2 ;
- La création d'un échangeur à Verfeil.

ASF est maître d'ouvrage de cette opération. Elle fera l'objet d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique conformément à l'article R-121-2 du code de l'expropriation. Elle sera financée dans le cadre de la concession actuelle d'ASF.

b) L'opération Verfeil-Castres qui comprend :

- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens, avec mise à péage;
- la modification de l'échangeur existant de Puylaurens ;
- la réalisation d'un barreau de contournement à l'ouest du village de Puylaurens, qui permettra aux poids-lourds qui viendraient rejoindre l'échangeur de Puylaurens au sud du village de ne pas traverser le centre-ville, interdit aux poids-lourds ;
- la réalisation d'une section neuve à 2x2 voies entre Puylaurens et Soual puis entre Soual et Castres (15 km environ) ;
- la création de 2 échangeurs : échangeur de Soual Est et échangeur de Castres/Saint Palais.

L'opération Verfeil-Castres intègre les déviations existantes de Puylaurens (6,8 km) et de Soual (3,5 km).

Cette opération fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'État. Elle fera, une fois déclarée d'utilité publique, l'objet d'un appel d'offre de concession, qui sera conduit par l'État.

La liaison autoroutière entre Verfeil et Castres fera l'objet d'un appel d'offre de concession au terme duquel seront fixés les prix de péage et le montant de la subvention d'équilibre qui permettront de la financer.

Le projet permettra la liaison autoroutière entre Toulouse et Castres via l'A68, l'A680 et la nouvelle section autoroutière Verfeil-Castres.

Le projet d'autoroute est constitué par l'infrastructure elle-même et par toutes les mesures nécessaires à sa réalisation : mesures foncières d'acquisitions, mesures d'insertion du projet, qui seront mises en œuvre pour réduire et compenser les impacts du projet sur le territoire traversé (rétablissements routiers, écrans et murs anti-bruit, rétablissements agricoles, aménagement foncier agricole, passages faunes et hydrauliques, mesures de compensations en faveur de la faune et la flore...).

Composition du coût du projet :

Le coût du projet d'autoroute Castres-Toulouse présenté à l'enquête publique s'élève à 68 M€ hors taxes (HT) pour le doublement de la bretelle A680 par les autoroutes du Sud de la France, soit 81 M€ toutes taxes comprises (TTC) et 389 M€ HT pour la partie entre Verfeil et Castres, soit 459 M€ TTC, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, en valeur février 2015.

Le coût a été établi en fonction du choix du tracé arrêté par décision du préfet du 31 juillet 2014 et des derniers choix d'échangeurs suite au comité de pilotage du 29 janvier 2015. Il a fait l'objet d'un contrôle extérieur qui a vérifié sa cohérence au regard de projets autoroutiers similaires.

Le coût de l'autoroute comprend :

- *les études et les frais de maîtrise d'ouvrage jusqu'à réalisation de l'infrastructure* : le projet obéit à une démarche de progressivité des études. Les études de détail seront poursuivies après la déclaration d'utilité publique et avant travaux. Des investigations environnementales complémentaires seront réalisées pour constituer les demandes d'autorisations environnementales au titre de la loi sur l'eau et des demandes de dérogation espèces protégées dans le cadre de l'autorisation environnementale unique.

- *les acquisitions foncières et les frais annexes* : les acquisitions foncières ont été estimées par le Service de France Domaine. Elles intègrent le coût des acquisitions des biens bâtis et non bâtis, les indemnités dues au titre des préjudices pour les propriétaires et exploitants expropriés (indemnités d'éviction commerciale ou agricole, frais de emploi, rétablissement de clôtures...). Elles intègrent également le coût d'un aménagement foncier et une marge de 15 % pour aléas et risques liés à l'évolution des coûts du foncier ;

- *les travaux* : ce poste comprend les services généraux de chantier (installations de chantier, signalisations...), les frais de dégagement d'emprises avant travaux, les terrassements, les ouvrages d'arts, le dispositif d'assainissement routier, les chaussées, les équipements de sécurité et d'exploitation, les installations d'exploitation, les plantations paysagères, les dispositifs en faveur de l'environnement, des frais de surveillance des travaux. En outre, des sujétions spéciales sont prévues

afin de permettre la réhabilitation de la RN126 (réfection partielle de chaussées) avant son reclassement dans le domaine routier départemental.

Un poste aléas et frais est également prévu, représentant 6 % du coût des travaux, pour couvrir des risques techniques et des risques liés aux procédures et évolutions réglementaires.

Comparaison du coût du projet d'autoroute depuis le débat public

Dans le cadre de la concertation, le comité de suivi a demandé une présentation de l'évolution du coût depuis le débat public. Cette comparaison nécessite de tenir compte des méthodes d'estimation utilisées aux différents stades d'élaboration du projet routier.

Le coût du projet autoroutier depuis le débat public

	Étape du débat public	Étape concertation sur les variantes de tracé	Étape dossier d'enquête publique
Année de l'estimation	2006	Janvier 2012	Février 2015
Méthode retenue pour l'estimation	ratios en fonction de projets similaires	ratios en fonction de projets similaires	estimations en fonction du tracé retenu et de ses caractéristiques après concertation et mesures environnementales
Rappel de l'estimation TTC présentée dans les dossiers	309	403	459
Actualisation (1) des coûts TTC à la même date de valeur (base février 2015)	382	391	459
Ajout barreau de Puylaurens TTC sans augmentation de la subvention d'équilibre (base février 2015)	7	7	compris
Cout total TTC à la même date de valeur (base février 2015) avec le barreau de Puylaurens	389	398	459
Evolution par rapport à l'estimation précédente	/	2%	15%

(1) Pour l'actualisation, l'indice des travaux publics TP01, index général tous travaux, a été appliqué aux estimations présentées dans les dossiers (TP01 2006 =544,6 TP01 2012 =693,4, TP01 2015= 673,06 -calculé)

Entre le débat public et le dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage a précisé les études techniques et a conduit des études pour tenir compte de l'évolution réglementaire issue du Grenelle de l'environnement, et notamment des décrets d'application du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements qui se sont traduits par un renforcement réglementaire de la logique d'évitement, de réduction et de compensation dans les projets routiers.

Les adaptations techniques ont conduit à un besoin supplémentaire de matériaux nécessitant des apports extérieurs et, suite aux sondages géotechniques, des modalités particulières de construction ont été adoptées.

Le nombre et la taille des passages en faveur de la faune dans l'infrastructure a été augmenté, des mesures de réduction et de compensation plus importantes ont été intégrées au projet.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a poursuivi une concertation continue avec les acteurs du territoire pour favoriser l'insertion du projet dans le territoire traversé. Ces éléments qui sont intervenus entre le débat public et l'enquête publique se sont traduits par certaines modifications de programme par rapport au projet envisagé lors du débat public, notamment avec l'ajout du barreau de Puylaurens sans augmentation de la subvention d'équilibre et la non intégration de la déviation de Verfeil, prévue à l'origine et non retenue lors du choix du tracé de référence par décision du 31 juillet 2014, après concertation sur les tracés. La concertation sur les rétablissements routiers et agricoles et sur les mesures d'insertion qui a eu lieu fin 2014 a également conduit à augmenter le nombre d'ouvrages prévus.

Ces mesures ont permis d'améliorer l'insertion du projet dans son territoire mais ont aussi renchéri le coût du projet qui intègre par ailleurs un peu plus de 6% de marges et aléas.

Le coût prévisionnel du projet d'autoroute présenté au dossier d'enquête publique représente un ratio au kilomètre pour la section Verfeil-Castres de 9,1 M€ HT ou 10,8 M€ TTC valeur 2015, en intégrant les acquisitions foncières déjà réalisées à l'entrée de Castres.

Comparaison de la simulation de la subvention d'équilibre aux différentes étapes des études

Lors de l'attribution de la concession, un montant de subvention d'équilibre sera fixé. 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 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 toutefois été effectuée en tenant compte des études actuelles, des éléments de coûts connus à ce jour et sur la base d'un 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 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.

La subvention d'équilibre ainsi calculée à titre indicatif est d'environ 220M€ HT (valeur 2015) représentant 57 % du coût du projet. Les déviations de Soual et de Puylaurens sont intégrées dans le projet d'autoroute. A ce titre, elles constituent un apport pour le concessionnaire qui n'aura pas à supporter le coût de réalisation de ces portions d'infrastructure. Cet apport sera intégré dans l'appel d'offre de concession ce qui conduira à réduire d'autant le niveau de la subvention d'équilibre. Lors du débat public, la subvention d'équilibre était estimée à environ 40 % du coût du projet et 42 % lors de la concertation sur les variantes de tracé en 2012.

L'évolution du % de la subvention d'équilibre par rapport au coût du projet entre le débat public et le dossier d'enquête publique s'explique pour partie par l'évolution du coût du projet et par l'évolution du modèle de simulation du ministère pour tenir compte des derniers appels d'offres de concessions.

Comparaison du coût du projet d'autoroute par rapport à une infrastructure à 2X2 voies non concédée

Lors du débat public, le maître d'ouvrage avait indiqué qu'entre une infrastructure concédée et une infrastructure non concédée, les différences de coûts seraient d'environ 9 M€ valeur 2006, soit 11 M€ valeur 2015.

Ces coûts ont été réestimés lors des études préalables à l'enquête publique.

Les équipements d'exploitations de l'autoroute sont la barrière pleine voie de Verfeil, la gare sur l'échangeur de Puylaurens, la gare sur l'échangeur de Soual, la barrière de péage pleine voie de Castres, l'aire de repos et le centre d'entretien. Ces équipements ont été estimés au dossier d'enquête publique à 13,56 M€ TTC valeur février 2015, ce qui correspond à la valeur actualisée du débat public augmentée de 2 M€. Il faut néanmoins préciser que lors du débat public, l'aire de repos n'avait pas été spécifiquement prévue.

Par conséquent, le coût du projet de mise à 2X2 de la liaison Verfeil-Castres non concédée s'élèverait à environ 445 M€ TTC valeur 2015 de crédits publics.

Afin de réaliser un tel aménagement sur crédits publics, plusieurs contrats de plan Etat-Région (CPER) seraient nécessaires, nécessitant sa réalisation sur plusieurs dizaines d'années.

Au regard des dernières études réalisées, le coût de l'aménagement par section se présente de la façon suivante :

Décomposition du coût de la mise à 2X2 entre Verfeil et Castres hors équipements d'exploitations autoroutiers par sections (base valeur février 2015 TTC)

	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Secteur 5
	Plaine du Girou	déviations de Cuq-Toulza- Maurens- Scopont	Soual-Puylaurens	Castres-Soual
coûts mise à 2X2 voies TTC valeur février 2015	94	157	69	125