

**RETRANSCRIPTION DE LA
TABLE RONDE THEMATIQUE
CARAMAN
Halle Centrale
23 novembre 2009**

Danielle BARRÈS : Bien. Mesdames et messieurs, si vous voulez bien vous installer, on va commencer tout de suite. Excusez ce petit retard qui est dû à un problème technique du maître d'ouvrage. On avait l'intention de commencer, comme d'habitude, par une présentation raccourcie, rassurez-vous, de ce qu'est le débat public. Comme je vois des visages quand même assez connus dans la salle, vous avez sûrement presque tous entendu déjà, au moins une fois si ce n'est deux, cette présentation. Donc, pour ceux qui ne l'auraient pas entendu ou ne l'auraient pas en tête, vous pouvez vous reporter à la lettre du débat qu'a rédigé la CPDP, et où vous trouverez tout expliqué. Je crois qu'il vaut mieux qu'on commence tout de suite parce que nous devons nous arrêter à 20 heures. Nous avons un programme chargé, puisque ce soir nous ne sommes pas dans une réunion publique du débat public, mais dans une table ronde thématique. Un certain nombre de participants sont derrière moi, je vous les présenterai tout à l'heure. La DREAL, le maître d'ouvrage, va tout de même nous présenter très rapidement et plus rapidement que d'habitude son projet, et je vous reparlerai des différents thèmes qu'on va aborder tout à l'heure. Monsieur Grammont, Monsieur Cadoul, vous avez la parole.

Philippe GRAMMONT : Merci madame la Présidente. Bonjour à tous ! Je suis Philippe Grammont, Adjoint au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Le maître d'ouvrage de ce projet est le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, et donc la DREAL représente ici le maître d'ouvrage. Effectivement, je suis avec Thomas Cadoul, ici à la tribune, qui est chef de projet sur cette affaire, et qui va vous faire une très rapide présentation du projet qu'on va essayer de synthétiser par rapport aux présentations habituelles que certains d'entre vous ont sans doute ou peut-être déjà entendu, mais enfin cela permettrait à ceux qui ne l'auraient pas entendu de donner un cadre global.

Thomas CADOUL : Madame la Présidente, mesdames, mesdemoiselles, messieurs, bonsoir ! Je vais essayer de synthétiser la présentation déjà faite lors des premières réunions publiques. Certains d'entre vous la connaissent, mais nous devons aussi donner cette information à ceux qui participent pour la première fois à une réunion du débat public. Le projet soumis au débat public concerne un territoire plus vaste que le seul axe de la Route Nationale 126. Nos études prennent donc en compte tous les enjeux du territoire, tant sur le plan de l'environnement naturel : faune, flore, eau, que du cadre de vie, et notamment

les paysages. Mais aussi, elles tiennent compte des enjeux concernant la pression de l'urbanisation, le maintien et le développement des activités économiques, qu'elles soient agricoles, industrielles ou tertiaires. Ce territoire d'étude vous est présenté à l'écran : à l'Ouest l'agglomération toulousaine particulièrement dynamique, à l'Est le bassin de vie de Castres-Mazamet engagé dans une reconversion de son économie autour de technologies innovantes.

Pour relier ces deux bassins de vie, il n'existe pas d'infrastructure performante. La liaison ferroviaire Toulouse-Mazamet est à voie unique, tandis qu'il n'existe pas de liaison routière à 2x2 voies. Malgré une croissance récente de la fréquentation des trains régionaux, la voiture reste le mode de transport privilégié, 90 % de la part modale. Le trajet dure au moins une heure et quart, que ce soit par la route ou par le train. A l'échelle régionale, le bassin de vie de Castres-Mazamet est moins bien desservi que les autres villes moyennes de Midi-Pyrénées de même importance, qui bénéficient de liaisons autoroutières.

Voilà pour la situation actuelle, examinons maintenant les principales évolutions attendues à l'horizon 2025. Comme vous le savez, avec la première loi de Grenelle, adoptée le 23 juillet 2009, notre pays s'est fixé les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En matière de transport, la priorité est donnée au développement des transports collectifs, et notamment au mode ferroviaire. La région Midi-Pyrénées est d'ailleurs l'une des premières régions à s'être engagée dans cette voie. En effet, dans le cadre du Plan Rail, donc régional, la Région, l'Etat et Réseaux ferrés de France ont consacré d'ici 2013 800 millions d'euros à l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Midi-Pyrénées. Sur cette somme, environ 300 millions sont destinés aux gares Nord-Est, c'est-à-dire l'ensemble des lignes desservies à partir du tronçon Toulouse-Saint-Sulpice. En matière d'aménagement du territoire, la maîtrise de la croissance de l'agglomération toulousaine inspire toutes les politiques locales et régionales, d'aménagement et de planification. A l'échelle régionale, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, le SRADDT, fixe les grandes perspectives régionales en 2030, et préconise notamment l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse, qualifiée de connexion d'intérêt régional et métropolitain. A une échelle plus locale, les quatre schémas de cohérence territoriale, les SCOT, de l'aire urbaine toulousaine sont mis en harmonie dans le cadre d'une charte inter-SCOT, évoquent la nécessaire complémentarité entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes situées à une heure de Toulouse. Au niveau de Castres-Mazamet, le Schéma

de Cohérence Territoriale du pays d'Autan pose comme condition de développement une meilleure accessibilité des territoires du Sud-Tarnais.

Regardons maintenant de plus près la situation prévisible en 2025 en matière de transport et de déplacement, et ce, en l'absence d'achèvement de la mise à 2x2 voies. Je précise que les prévisions ont été élaborées à partir d'une étude multimodale, et prennent en compte tous les investissements programmés d'ici 2025. Que constate-t-on alors sur le plan ferroviaire en 2025 ? On constate que la fréquentation des trains devrait progresser de façon très significative sur la ligne Toulouse-Mazamet, de l'ordre de 1 600 passagers en plus. La part du train dans les déplacements entre Castres et Toulouse passerait ainsi de 10 % en 2007 à 15 % en 2025. On peut alors se poser la question : « Et si on faisait encore plus pour le train ? ». Dans cette hypothèse, un investissement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros, sur la seule ligne Toulouse-Mazamet, ne se traduirait que par une augmentation limitée de voyageurs en train, plus 700 voyageurs par jour. Cette augmentation s'avérerait, dans tous les cas, insuffisante pour absorber les besoins de déplacement supplémentaires. Pour ce qui concerne les trafics routiers, on peut retenir trois enseignements ; d'abord ils augmentent sensiblement sur l'ensemble des itinéraires ; ensuite ils augmentent de façon encore plus marquée à proximité des agglomérations de Toulouse et de Castres-Mazamet ; et enfin, la part des camions dans le trafic reste relativement stable entre 2007 et 2025... autour de 10 %. Comme on vient de le voir, le train ne peut donc, à lui seul, répondre aux besoins de déplacements et aux enjeux du territoire, la route reste le mode prépondérant et se pose donc la question des modalités de la poursuite de la mise à 2x2 voies de la Route Nationale 126. Cet aménagement, décidé en 1994, est déjà engagé. Deux déviations ont déjà été réalisées : une à Soual, l'autre à Puylaurens, mais il reste encore à aménager la majorité de l'itinéraire. Globalement, il existe deux façons de poursuivre et d'achever la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse. La première, on poursuit ce qui s'est fait depuis 15 ans, c'est-à-dire la réalisation des travaux, section par section, en fonction des crédits budgétaires. Je rappelle qu'une dizaine de kilomètres ont été réalisés depuis la décision ministérielle de 1994. A ce rythme, chacun peut imaginer que l'aménagement complet ne pourra être achevé avant plusieurs dizaines d'années. Dans nos études, nous avons pris l'hypothèse que seule la section Castres-Puylaurens serait à 2x2 voies en 2025. L'autre façon de poursuivre serait que l'Etat confie la maîtrise d'ouvrage à un concessionnaire qui réaliserait les travaux, les financerait, puis entretiendrait

et exploiterait l'autoroute, tout cela en contrepartie de la perception de péage payé par l'utilisateur. La mise en concession permettrait alors un achèvement complet de la 2x2 voies à l'horizon 2015. Faisant écho à l'urgence exprimée par de nombreux élus et responsables socio-économiques tarnais, l'Etat a proposé l'accélération de l'aménagement à 2x2 voies par la mise en concession de l'itinéraire. Quelle que soit l'option retenue, mise en concession ou aménagement progressif, les caractéristiques techniques finales seraient quasiment similaires. Concernant la vitesse, on sait qu'elle est limitée à 130 kilomètres/heure sur autoroute, alors qu'elle est limitée à 110 kilomètres/heure sur une voie express. Par contre, le tracé serait bien entendu identique, les dimensions aussi, les interdictions d'accès seraient les mêmes. Et un itinéraire de substitution devrait être proposé dans les deux cas aux usagers qui ne pourraient ou ne voudraient emprunter la 2x2 voies. Outre la vitesse, les deux grandes différences seraient, comme je l'ai déjà précisé, le péage et le calendrier de mise en service. Je vous propose maintenant d'examiner très précisément ce qu'il reste à faire pour terminer la 2x2 voies entre la sortie de la bretelle autoroutière A680 à Verfeil et la rocade de Castres. La déviation de Verfeil existe déjà, mais elle devrait être mise à 2x2 voies avec l'accord du Conseil général de la Haute-Garonne, car c'est une route départementale. Une section neuve de 33 kilomètres de long devrait être construite entre la déviation de Verfeil et celle de Puylaurens, elle permettrait notamment de contourner Cuq-Toulza. Les déviations de Puylaurens et de Soual étant déjà en service, il serait nécessaire de construire une nouvelle route pour les relier, et enfin, il faudrait construire une section neuve d'une quinzaine de kilomètres entre la fin de la déviation de Soual et l'échangeur de Saint-Palais sur la rocade de Castres.

Abordons maintenant les aspects financiers. En termes de coût d'abord ; si l'on poursuivait au rythme des crédits budgétaires, le coût d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse s'établirait à 286 millions d'euros, toutes taxes comprises valeur 2006, soit 325 millions d'euros toutes taxes comprises valeur 2009. Dans le cas d'une concession, il faudrait y rajouter 9 millions d'euros toutes taxes comprises valeur 2006, soit 10 millions d'euros toutes taxes comprises valeur 2009, pour la construction des barrières de péage et quelques ajustements techniques. Ceci porte donc le coût à 295 millions d'euros toutes taxes comprises en valeur 2006, soit environ 335 millions d'euros toutes taxes comprises valeur 2009. En termes de financement ensuite, dans le cas de la poursuite d'un aménagement progressif, l'Etat, avec le concours des collectivités

locales, devrait apporter la totalité du financement. Dans le cas d'une concession, le coût serait pris en charge par le concessionnaire qui se rembourserait ensuite par la perception des péages. On a estimé dans le cadre de notre étude qu'il serait de l'ordre de 6 euros toutes taxes comprises en valeur 2009 pour le trajet Castres-Verfeil, et ce pour une voiture. En outre, le périmètre de la concession inclurait les deux déviations déjà réalisées, celles de Soual et de Puylaurens, qui constitueraient alors un apport en nature. Enfin, tout candidat à la concession peut formuler son offre en demandant le versement par la puissance publique d'une subvention d'investissement. Cette subvention permettrait de réaliser l'équilibre financier de l'opération. Dans le cadre de ce projet, le montant de cette subvention a été estimé à 100 millions d'euros hors taxes en valeur 2006, soit 113 millions d'euros hors taxes en valeur 2009.

Pour finir cette rapide présentation, je voudrais aborder très vite les principaux effets potentiels de ce projet. Sur les trafics d'abord ; on s'aperçoit que les trafics routiers, y compris celui des poids lourds, se reportent largement sur la 2x2 voies, et cela malgré le péage. Le temps gagné, environ 15 minutes pour le trajet Castres-Verfeil, et le gain d'un confort d'une conduite plus sereine sont déterminants. Il apparaît par ailleurs que la 2x2 voies n'aurait que peu d'influence sur la fréquentation des trains. Sur le plan environnemental, les effets sur les eaux, qu'elles soient superficielles ou souterraines, sont maîtrisables. Quant à la faune et la flore, elles feront l'objet d'inventaires écologiques confiés à des bureaux d'étude spécialisés, et ces derniers pourront aussi aider à optimiser le tracé pour préserver les habitats et les espèces, notamment sur les rives de l'Agout et du Girou. L'intégration paysagère du projet serait réalisée grâce à des talus adoucis, à la plantation de végétaux, ou traitement architectural des ponts et des viaducs. Le cadre de vie devrait globalement s'améliorer sur la Route Nationale 126 où le trafic diminuerait sensiblement, moins de nuisance sonore, une meilleure qualité de l'air et un gain de sécurité. Les effets sur le développement économique devraient être importants. Un territoire mieux desservi par autoroute, c'est un argument majeur. L'attractivité du territoire se trouvera donc renforcée, les synergies avec Toulouse pourront jouer à plein, que ce soit au sein des pôles de compétitivité, ou encore dans le domaine de la formation et de la recherche. En termes de compétitivité, de nombreuses entreprises tarnaises ont confirmé depuis le lancement du débat public qu'elles attendent l'autoroute, autant pour bénéficier d'une meilleure ouverture sur les marchés que pour faciliter leur recrutement. Enfin, n'oublions pas l'importance

du secteur agricole. Les effets sur les terres agricoles pourraient être atténués par une opération de réorganisation foncière, ce que l'on appelait autrefois un remembrement. Voici les principales facettes du projet, elles sont largement développées dans le dossier du débat public en votre possession. Ce document, comme la synthèse rapide que nous venons de faire, et les études mises à votre disposition sur le site Internet de la commission particulière, sont destinés à vous donner toutes les informations pour vous forger une opinion et l'exprimer au cours de ces débats publics que nous suivons avec intérêt. Je vous remercie de votre attention.

Danielle BARRÈS : Merci, Monsieur Cadoul. Alors, si vous le voulez bien, comme le temps passe et que notre programme est chargé, nous allons rentrer tout de suite dans le vif du sujet. On a quatre thèmes. Nous avons prévu d'aborder quatre thèmes ce soir. Le premier, c'est celui de l'agriculture et du foncier. Deux personnes sont là pour en parler avec nous : Monsieur Alain Bou, Président de la SAFALT, la Société d'Aménagement Foncier Aveyron-Lot-Tarn, et Monsieur Michel Jacquot, son Directeur. Donc, nous commencerons par ce thème-là. Les différents intervenants auront dix minutes de présentation préalable, et ensuite, on aura entre vingt et trente minutes d'intervention et de discussion avec la salle. Je reviendrai là-dessus tout à l'heure. Deuxième thème : Environnement-paysage. Pour en parler ce soir, cela en surprendra peut-être quelques-uns, mais on pourra en reparler tout à l'heure, nous avons Monsieur Marc Bouron, qui est à ma gauche, qui est le Directeur général délégué d'ARCOUR, le concessionnaire de l'autoroute A19. Nous parlerons ensuite d'aménagement du territoire et de développement économique avec Sébastien Le Corre, qui est Maître de conférences de géographie à l'Université du Mirail. Et nous terminerons en parlant, cela ne vous étonnera pas si vous avez suivi les réunions précédentes, des coûts et des financements. Ce sont des thèmes qui sont revenus assez souvent. Là aussi, avec Monsieur Bouron, qui nous expliquera cet aspect de la chose vu du côté du concessionnaire. Donc, je vais... avant de donner la parole à nos amis de la SAFALT, je voulais vous indiquer que vous aurez toujours... depuis la salle des interventions de pas plus de quatre minutes, merci de respecter ce temps pour qu'on puisse toujours avoir le plus d'interventions possibles. Mais évidemment, ce soir, comme nous ne sommes pas dans une réunion habituelle et que nous ne sommes pas très nombreux non plus, ne joue pas la règle du ceux qui ont déjà parlé n'ont pas droit à la parole, voilà. Mais merci de ne pas la redemander quatre fois de suite, et merci de rester, si possible, dans le thème qu'on a prévu. Donc, premier thème : l'agriculture, et

je voudrais dire que là-dessus, je souhaiterais, si possible, en priorité, donner, après l'intervention de Messieurs Bou et Jacquot... donner si possible la priorité aux interventions des agriculteurs ou de leurs représentants, parce que c'est finalement ceux qu'on a sûrement le moins entendu depuis le début de ce débat. Merci ! Donc, Monsieur Bou, je crois que c'est vous qui commencez. Vous avez la parole.

Thème : Agriculture et réserve foncière

Présentation de Monsieur Alain BOU, Président de la SAFALT (Société d'Aménagement Foncier Aveyron, Lot, Tarn) et de **Monsieur André JACQUOT**, Directeur de la SAFALT

Alain BOU : Merci, madame la Présidente. Tout d'abord, je me présente un peu plus. Donc, je suis agriculteur dans le Ségala tarnais, et à ce titre, je suis Président de la SAFALT, et j'ai un Conseil d'administration qui est composé d'agriculteurs aux deux tiers, et d'un tiers d'élus de collectivités locales. Donc, la SAFER... ou les SAFER ont trouvé leur origine dans la loi d'orientation des années 60, et petit à petit, les différentes lois ont fait évoluer le rôle des SAFER. Dans un premier temps, c'était le remembrement des exploitations et permettre l'installation des agriculteurs, et on a vu que notre rôle avait évolué puisqu'on travaillait de plus en plus avec les collectivités. Donc, c'est une évolution qu'on a. Aujourd'hui, je m'en tiendrai au rôle de la SAFALT puisque, outre cette présidence, je suis aussi Président de la Chambre d'agriculture du Tarn. Mais, j'aurais l'occasion d'intervenir dans d'autres soirées à ce titre-là, et je resterai ici Président de SAFER. Donc, notre rôle, c'est... mais Monsieur Jacquot y reviendra plus techniquement, je crois que ce n'est surtout pas de s'opposer au développement économique des différents bassins, c'est justement de permettre d'accompagner ce développement en prenant en compte le développement économique et la place des propriétaires fonciers tout le long de ce développement. Donc, je crois qu'il y a des choses intelligentes à faire autour d'un tracé d'autoroute, et on y reviendra en présentant quelques projets. On peut faire de l'aménagement et limiter le prélèvement du foncier. Mais, je crois qu'on aura un rôle aussi important dans un deuxième temps, si le projet se réalise, c'est après la réalisation du projet, dans tout ce qui sera gestion de foncier autour de l'urbanisation et du développement des différentes zones artisanales ou zones économiques. Donc, je crois que notre travail ne s'arrêtera pas aujourd'hui, mais on devra être présent auprès des agriculteurs et auprès des

porteurs du foncier, qui ne sont pas des faux agriculteurs, pour préserver vraiment l'activité agricole, et que le projet soit le moins nuisible au prélèvement agricole. Donc, voilà ! Moi, sur la présentation très politique... Monsieur Jacquot.

André JACQUOT : Merci Président ! Madame la Présidente, je poursuis ? Alors, finalement, à la suite de l'introduction de Monsieur Bou, et pour en revenir à notre cœur de métier, le métier des SAFER (vous pouvez retrouver la présentation de la SAFER en cliquant sur le lien ci-après : <http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/compte-rendu/caraman-20091123/bou.pdf>) étant d'installer des agriculteurs à partir des terres qu'elles peuvent acquérir sur le marché spontanément, soit par acquisition amiable, soit par exercice du droit de préemption. C'est d'installer des agriculteurs, de les réinstaller parfois, et d'agrandir la surface des exploitations en place tout en aménageant leur parcellaire. Alors, pour rester dans ce cœur de métier, et en ce qui concerne, plus particulièrement, les grands ouvrages publics, ce qui est le cas d'une autoroute évidemment, les SAFER peuvent être chargées de restructurer les exploitations agricoles qui sont concernées par l'ouvrage, tel que vient de le dire le Président. Alors, concrètement, cela consiste à compenser les pertes de surface que peuvent subir ces exploitations, à effectuer des regroupements d'îlots cultureux par échange, et à intervenir, le cas échéant, dans le cadre d'opération de remembrement. Donc, je reviendrai sur la terminologie « remembrement », si ces opérations ont été décidées. Donc, il y a eu un changement de terminologie depuis la loi de développement des territoires ruraux du 23 février 2005, et aujourd'hui on parle d'aménagement foncier, on ne parle plus de remembrement. Mais si vous permettez, je continuerai d'employer ce terme pour la facilité de compréhension. Alors, ce remembrement, quand il existe, il incombe au service antérieurement de l'Etat, et aujourd'hui aux conseils généraux, suite à la décentralisation et au transfert de compétence qui ont lieu après la décentralisation. Alors, l'homme de l'art en la matière, sur le plan opérationnel, est le géomètre expert, désigné pour ce faire en qualité de maître d'œuvre. Alors, la mission de la SAFER, dès que le maître d'ouvrage la sollicite, je vais expliquer le cheminement et le déroulé opérationnel, est de constituer au fur et à mesure des opportunités du marché un stock foncier sur les communes traversées, afin de faire face aux besoins du maître d'ouvrage, aux besoins des agriculteurs, et le cas échéant, comme l'indiquait Monsieur Bou à l'instant, des propriétaires fonciers qui peuvent, pour certains d'entre eux, chercher à retrouver des terres en compensation de celles qu'ils auront perdu. Alors, cela c'est très technique, mais le

stockage de terre se fait généralement dans le cadre d'une convention de travail qui est signée entre le maître d'ouvrage et la SAFER, qui fixent les modalités opérationnelles et financières de l'opération, chacune des parties restant libre ou non de rentrer dans le processus de stockage, de mise en réserve, notamment le maître d'ouvrage, et la SAFER restant libre de proposer ou non la mise en stock de telle ou telle propriété. Chacun reste libre malgré la signature de la convention. Alors, de nombreux exemples d'intervention de ce type, que vous allez voir apparaître à l'écran, peuvent être répertoriés à la SAFALT qui, je le redis... enfin, ou je le redis à son aire d'action, elle est territorialement compétente sur les Départements de l'Aveyron, du Lot et du Tarn, c'est-à-dire sur le Nord-Midi-Pyrénées. Alors, chronologiquement, pour les opérations les plus importantes, et notamment qui ont constitué de gros chantiers fonciers, c'est l'autoroute A75 sur l'axe Clermont-Ferrand-Béziers et la RN88, l'A68, sur l'axe Toulouse-Lyon. Alors, pour l'A75, dans le Département de l'Aveyron, la totalité de l'emprise de l'autoroute de Sévérac-le-Château au Nord de l'Aveyron, en passant par Millau, jusqu'à l'Hospitalet-du-Larzac, l'ensemble de l'emprise a été couvert dans le cas des remboursements avec inclusion d'emprise. Les rétrocessions de la SAFALT à l'Etat, puisqu'il s'agissait de l'Etat dans le cas particulier comme maître d'ouvrage, se sont effectuées par tronçon de 1994 à 2005, et ont représenté au total 1 100 hectares sans prélèvement... c'est cela qui est important, sans prélèvement sur les propriétés foncières existantes. Parallèlement, comme le signalait Monsieur Bou, puisque nous avons des rétrocessions qui peuvent s'effectuer concomitamment aux collectivités publiques, 143 hectares ont été rétrocédés à des collectivités locales, que ce soit la Commune ou le Département, et notamment au syndicat mixte pour la réalisation des aménagements périphériques, et des zones d'activité telles que Sévérac-le-Château, Millau et La Cavalerie. La dernière rétrocession à l'Etat a porté, en 2005, sur 168 hectares, et a permis à l'Etat de disposer de l'emprise routière bien sûr, mais aussi des surfaces nécessaires aux abords du viaduc de Millau pour protéger son environnement et aménager des aires de visite, notamment l'aire de Brocuéjous notamment qui a été... cet aménagement a été rendu indispensable par la notoriété du site. Deuxième axe, c'est l'autoroute A68 Albi-Toulouse et la mise à 2x2 voies de la RN88 jusqu'à Sévérac-le-Château, qui traverse les Départements du Tarn et le Département de l'Aveyron. Alors, plusieurs segments de la RN88 ont été couverts. Donc, vous les voyez s'afficher à l'écran, tous les tronçons qui ont fait l'objet d'une rétrocession et qui se sont succédés. Donc,

d'abord, en 1991, la partie autoroutière A68 Saint-Sulpice-Marssac, où a été rétrocédée une surface de 250 hectares, donc en 1991, sur ces Communes qui avaient fait aussi toutes l'objet de remembrement. Il y a eu 11 communes, je crois, de mémoire. Ensuite, est venu le tronçon Luc-Primaube au Sud-Ouest de Rodez, Luc-Primaube qui a mobilisé 60 hectares en 2000. Vingt-sept hectares ont été également mobilisés, donc il s'agit de rétrocession SAFER, là encore, à l'Etat, autour des ouvrages de franchissement du Viaur... le viaduc du Viaur. Le contournement du Grand Carmausin également a mobilisé 143 hectares très exactement. Est venue, c'était l'année dernière très précisément, la rétrocession d'un tronçon Quins-Naucelle, Tauriac-de-Naucelle qui a porté sur 56 hectares, et également l'année dernière 139 hectares, donc en 2008, entre Rodez et Sévérac-le-Château, au Nord de Rodez. Pratiquement, toutes ces rétrocessions se sont effectuées dans le cadre de remembrement, également avec inclusion d'emprise. Alors, pour la RN88 dans l'Aveyron, nous continuons de constituer du stock en prévision de la déviation de Baraqueville, où nous disposons aujourd'hui... la SAFALT dispose de 110 hectares, et nous travaillons également sur un segment dans le Département du Tarn qui se situe entre le lieu dit La Croix de Mille et le viaduc de Tanus, où là on intervient par voie d'échange en liaison avec la DREAL, et il n'y a pas là de remembrement, et bien sûr, pas de remembrement avec inclusion d'emprise puisqu'il n'y a pas d'opération de remembrement, d'aménagement foncier pour reprendre le terme exact. Ah oui, merci de me rappeler Madame la présidente. Alors, on peut citer également dans le Département du Lot l'autoroute A20, cela remonte déjà à quelques années, dont le maître d'œuvre était ASF, et donc, il s'agissait d'une autoroute concédée et où nous avons été amenés à réinstaller des agriculteurs, notamment sur la Commune de Labastide-Murat, précisément pour l'un d'entre eux dont le siège d'exploitation a été traversé par l'emprise de l'autoroute. Pour revenir sur le tracé du projet de liaison Castres-Toulouse, objet du débat, il faut citer deux communes où la SAFALT a été amenée à travailler, alors le contournement de Soual où quatre exploitations ont été aménagées par voie d'échange, vous voyez apparaître à l'écran les quatre exploitations concernées, coloriées, là il n'y a pas eu de remembrement, c'est une opération d'échange initiée et concrétisée par la SAFALT, qui a permis la restructuration de ces exploitations de part et d'autre de l'emprise de la voie rapide. Et puis, tout dernièrement, le contournement de Puylaurens : sur cette dernière commune, alors le remembrement est intervenu, le remembrement avec inclusion d'emprise. Il s'est achevé ce remembrement en 2008, et la rétrocession à l'Etat de l'emprise a été faite début 2009, l'acte de

rétrocession a été signé début 2009. J'allais dire concomitamment la mise en service de la voie routière, en fait la voie routière... la mise en service a précédé la signature des actes de rétrocession. Et donc, vous voyez apparaître à l'écran, on vous a indiqué, la chronologie des opérations et la synthèse du foncier mouvementé par la SAFALT, à savoir un stock avant remembrement de 73 hectares qui avait été constitué, et après remembrement, 71 hectares, dont 59 hectares ont été affectés à l'emprise et 12 hectares à des tiers. Parce que, bien entendu, là, on a parlé surtout des rétrocessions qui concernaient l'assiette de l'ouvrage, rétrocession sur l'emprise de l'autoroute, mais parallèlement, certains stocks résiduels, puisqu'il reste toujours du stock résiduel dans ces opérations d'aménagement, sont rétrocédés aux agriculteurs après appel à publicité et à candidature légal. Alors, pour revenir un court instant aux mutations complètes d'exploitant, j'en ai parlé sur l'autoroute A20 sur la Commune de Labastide-Murat, alors ces mutations peuvent intervenir lorsque des agriculteurs sont gravement touchés par l'emprise. Cela a été le cas d'un agriculteur dans le département de l'Aveyron qui a été... lui, il a été en fait exproprié. Donc, après expropriation, la SAFER l'a réinstallé sur une exploitation qu'elle avait pu acquérir sur la périphérie de l'emprise, à la périphérie de l'emprise, et dans le Département du Lot, un agriculteur a été réinstallé, et comme je le disais, son exploitation a été traversée de part en part par l'emprise de l'autoroute, et il a pu être réinstallé sur la même Commune à la suite d'une acquisition que la SAFER avait effectuée, en partie par exercice de droit de préemption pour démarrer, et puis ensuite le sol par acquisition amiable. Donc, en conclusion, il faut retenir de cette rapide présentation que la SAFER, les SAFER, la SAFALT en particulier, est un instrument technique pour rechercher et mettre en œuvre des solutions adaptées aux diverses situations foncières induites par les projets autoroutiers. Merci de votre attention.

Danielle BARRÈS : Merci Monsieur Bou, merci Monsieur Jacquot. Est-ce que l'intervention que vous venez d'entendre est claire pour tout le monde ? Est-ce que tout le monde a compris ? Quelqu'un veut poser des questions de compréhension, faire préciser un certain nombre de choses ? ... Non ? C'était clair pour tout le monde. Bien ! Ecoutez, vous avez la parole pour toutes réactions sur les aspects agricoles et fonciers du projet qui est en débat ce soir, notamment. Qui veut la parole ? Personne ? Alors là, je n'en reviens pas, franchement. Vous ne m'aviez pas habitué à cela. Ah si ! Monsieur. S'il vous plaît, avant de parler, vous donnez votre

nom, la Commune d'où vous êtes, votre profession. Et vous parlez bien dans le micro pour l'enregistrement. Merci.

Xavier PUECH : Xavier PUECH, Caraman, propriétaire sur Vendine, Loubens, Caraman, et cetera, agriculteur. La question que je voulais vous poser c'est la suivante. Je ne sais pas si vous pouvez y répondre, mais c'est celle que les agriculteurs se posent, aussi bien dans le secteur de Caraman qu'ailleurs, je pense, c'est... vous allez répondre, je ne sais pas ! Mais j'aurais aimé avoir une partie de la réponse en ce qui concerne le tracé, parce que la SAFER ou SAFALT vient de nous expliquer qu'elle fait des rétrocessions, je connais un peu le schéma parce que j'étais dans ces (*inaudible*). Pouvez-vous nous donner une approximation de tracé d'emprise ? Parce qu'en fait, les agriculteurs voudraient que soit l'autoroute passe chez eux en plein dedans, soit chez le voisin qui semble en avoir une nuisance. Je vous remercie.

Danielle BARRÈS : Merci. Je ne pense pas qu'on puisse, Monsieur le maître d'ouvrage, aller aussi loin que ça pour l'instant.

Philippe GRAMMONT : Non. Si vous voulez, on n'a pas prévu effectivement dans le cadre de ce débat public de présenter les tracés en tant que tels, puisque vous l'avez compris, bien sûr, le débat public, comme tout débat public, porte sur l'opportunité de la mise à 2x2 voies par concession. Et donc, on a eu l'occasion, lors de concertations précédentes, effectivement, de présenter plusieurs corridors, plusieurs fuseaux, mais dans le cadre de ce débat, on n'a effectivement pas prévu de revenir là-dessus. Par contre, effectivement, si vous le souhaitez, à un moment donné, on peut présenter les fuseaux qui avaient été présentés à l'époque, mais enfin, cela ne me paraît pas être l'objet du débat aujourd'hui.

Danielle BARRÈS : Cela ne sert pas encore à grand-chose actuellement. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Monsieur ?

Thierry PELPEL : Merci ! Bonsoir, Madame la Présidente. J'ai une petite question, Thierry PELPEL de la Commune d'Albiac. Je voudrais me faire préciser un point. Ce qui nous a été expliqué par la SAFER ou la SAFALT concerne les territoires qui ont été compensés sur les emprises agricoles. Mais, est-ce que cela signifie qu'au total la balance est nulle ? C'est-à-dire uniquement au niveau de l'exploitant agricole ou au niveau du territoire, parce qu'il y a quand même une emprise d'autoroute qui est une disparition définitive de l'espace

agricole. Est-ce que c'est bien cela qu'il faut comprendre ?
Merci.

Alain BOU : Globalement, il y a une perte de surfaces, mais l'intérêt c'est qu'aujourd'hui, il y a des gens qui sont vendeurs de foncier. Donc, c'est utiliser les gens qui sont vendeurs de foncier, s'ils sont sur le tracé, tant mieux, s'ils ne sont pas sur le tracé, c'est pour essayer de compenser les agriculteurs qui sont pris sur le tracé. Donc, on n'est pas là pour se mentir, il va disparaître un certain nombre d'hectares sous le goudron. On n'est pas des naïfs. Il n'y a que l'avion qui ne consomme pas de foncier à part l'aéroport.

Danielle BARRÈS : Il me semble, d'ailleurs, Monsieur le maître d'ouvrage, que vous aviez donné un chiffre à peu près de...

Philippe GRAMMONT : Effectivement, on a fait, si vous voulez, une estimation à ce stade-là, bien sûr, puisque comme je le disais, on n'a pas de tracé précis à ce stade-là. Donc, on a fait une estimation effectivement de l'emprise qui pourrait être concernée, évaluée de l'ordre de 350 hectares. Ce qui me paraît être cohérent avec ce qui a été présenté tout à l'heure sur les exposés précédents.

Danielle BARRÈS : Merci ! Qui veut, qui demande la parole, encore ? Oui, Monsieur.

Pascal LEPLATOIS : Oui, bonjour. Je m'appelle Pascal Leplatois. J'habite Cambon-les-Lavaur. J'aurai une question concernant la nature des sols ; est-ce que toutes les exploitations, tous les sols sont équivalents, et quand ils ne le sont pas, comment cela se passe ? Cela, c'est ma première question. Et ma deuxième question, c'est la conséquence de la mise en place d'une autoroute, c'est le mitage, l'urbanisation. Dans quelle mesure vous intervenez après... après l'installation de l'autoroute ?

Danielle BARRÈS : Merci. Monsieur Jacquot ?

André JACQUOT : Oui, Madame la Présidente, merci. Sur la première... Moi, je ne peux répondre que sur la première question, à savoir les évaluations foncières. Les évaluations foncières que la SAFER est amenée à faire, elles tiennent compte, bien évidemment, de la nature culturelle des sols quand on est dans le domaine purement agricole. Donc, il y a une échelle de valeur en fonction de la qualité des sols, de leur nature, terre, pré. Mais également, on peut aussi tenir compte

de la valeur vénale de certaines parcelles, indépendamment de leur valeur culturelle à proprement parler. Donc, les valeurs de situation, par exemple, de certaines parcelles sont prises en compte. Donc, la notion de valeur vénale vient se superposer en quelque sorte à la valeur purement agronomique, mais il est effectivement tenu compte de ces éléments. Alors, il en est tenu compte au moment où la SAFER évalue et acquiert elle-même pour constituer les stocks dont j'ai parlé il y a quelques instants, mais lorsqu'il y a remembrement, aménagement foncier, comme il faut le dire aujourd'hui, lorsqu'il y a aménagement foncier, il y a une opération très importante qui est l'opération de classement des terres. Donc, c'est la Commission communale qui a été désignée autrefois par le Préfet... antérieurement par le Préfet, aujourd'hui par le Président du Conseil Général, cette commission est officiellement chargée du classement des terres pour aboutir au remodelage du parcellaire dans le cadre d'un avant-projet de remembrement. Donc, il y a deux aspects à considérer : au niveau du classement quand il s'agit d'opération d'aménagement foncier, et au niveau de l'achat des terres lorsque la SAFER acquiert.

Alain BOU : Peut-être sur la deuxième partie, je vais essayer de répondre. Nous, la SAFALT, on interviendra si, après, les collectivités nous le demandent. Mais, la volonté, moi c'est ce que j'appelle les effets collatéraux, aujourd'hui on vient de citer un chiffre globalement, 350 hectares. Cela aujourd'hui, à peu près, on peut être sûr de ce chiffre-là. Mais, les effets qui seront induits s'il y a 2, s'il y a 3, s'il y a 6 échangeurs, ou s'il y en a plus, cela, aujourd'hui, on ne les mesure pas. Cela sera la volonté des élus locaux dans leur document d'urbanisme de savoir s'ils veulent être restrictifs en consommation de foncier, ou s'ils veulent le laisser faire. Aujourd'hui, il y a des maisons, il y a quelques mètres carrés autour des maisons, et puis il y a des maisons, il y a des hectares autour. Donc, après, cela dépendra de la volonté des élus dans leur document d'urbanisme. Mais nous, nous aujourd'hui, SAFALT, on n'aura plus à intervenir là-dessus.

Danielle BARREÈS : Merci, Monsieur Bou. Je pense d'ailleurs qu'on pourra revenir sur cet aspect-là avec l'intervention de Monsieur Le Corre. Monsieur Hébrard, je crois, veut intervenir ?

Gilbert HEBRARD : Oui. Gilbert Hébrard, agriculteur à Vendine, membre du Conseil d'Administration de la SAFER Haute-Garonne. Voilà, je crois qu'on a parlé de 350 hectares de terre qui

étaient à peu près ce qui est prévu quand on fait une autoroute. Il y a, bien sûr, les effets des péages à la sortie qui s'ajouteront en plus, et il faut savoir que nous allons traverser une zone inondable sur une grande partie du tracé qui impliquera donc d'aller récupérer de la terre pour rehausser l'autoroute puisque, je suppose que l'autoroute ne doit pas être une zone inondable, donc cela fera encore un peu plus de terre qu'il faudra aller chercher pour rehausser tout cela. Et pour répondre à mon ami Xavier PUECH, aujourd'hui, on en est à l'opportunité de faire ou de ne pas faire l'autoroute. Donc, on n'en est quand même pas sur les tracés aujourd'hui, du moins c'est ce que j'ai cru comprendre depuis le début du débat public, voilà ! Donc, c'est encore un peu plus de terre aujourd'hui qui va disparaître dans une vallée qui est fertile, je ne reviendrai pas sur tout ce qui a été dit sur cette zone qui sera traversée, zone inondable, écoulement des eaux dans la vallée du Girou qui ne se fera pas sans poser des problèmes. Techniquement, on arrive à tout, mais je pense qu'il y aura quand même des coûts assez importants par rapport à l'aménagement de cette route si, par malheur, elle se faisait.

Danielle BARRÈS : Merci ! Y a-t-il encore des... monsieur ?

Francis CALMETTES : Bonjour ! Francis Calmettes, agriculteur et Maire du Faget. Voilà ! Il faut savoir actuellement que dans le secteur, ici, il n'y a pas assez de vente de terre pour arriver à installer tous les jeunes. Je prends un exemple ; il y a deux ans ou trois, une propriété de 30 hectares s'est vendue, il y avait 5 jeunes pour l'installation. Donc, moi, par exemple, j'ai mon fils qui a terminé l'école il y a 3 ans, il n'a pas trouvé encore d'exploitation, des terres pour acheter. Donc, si on a l'autoroute, si la SAFER préempte toutes les ventes qu'il va y avoir pour faire une réserve, qu'est-ce qu'on fait de nos jeunes ? Que vont-ils devenir ? Pendant ce temps, ils vont partir de l'agriculture. Donc, aujourd'hui, des territoires se plaignent qu'on n'a pas de jeunes, nous, on en a, il faut essayer de les garder.

(Applaudissements)

Danielle BARRÈS : Merci ! Merci Monsieur Calmettes. Monsieur Bou, Monsieur Jacquot, est-ce que vous avez, dans vos expériences autour de Soual, par exemple, ou ailleurs, ce type de problème d'installation de jeunes qui ne trouvent pas de terre ?

Alain BOU : Dans la présentation qu'a faite Monsieur Jacquot, c'est vrai que... on va confisquer quand même une certaine surface à l'agriculture qui produit. Donc, il faudra bien essayer, mais peut-être il y a des délocalisations. Moi, j'ai connu... et je vais sortir des routes. Moi, j'ai connu le projet autour de Carmaux où des agriculteurs acceptaient de se délocaliser, parce que sans sortir du département, il y a des zones où il y a des exploitations libres aujourd'hui. Donc, c'est vrai que trouver des terres dans les zones les plus fertiles de nos régions, c'est difficile parce que tout le monde en veut, mais il faudra bien. Moi, je crois que... et là, je dirais peut-être... en sortant de mon cadre SAFALT et plus président de Chambre, je dirais quand même : la Chambre ne peut pas quand même s'opposer. Moi, j'ai participé à un autre débat, une autre soirée de débat, on sent bien quand même qu'il y a un besoin de ce projet-là. Donc, nous, agriculteurs, quelque part acteurs économiques du territoire, il faut qu'on trouve la place pour tout le développement économique, et même celui de l'agriculture et même de l'installation. A plus forte raison, aujourd'hui, si on démobilise les jeunes qui ont envie de s'installer dans le contexte que tout le monde connaît aujourd'hui, de l'agriculture, et qui n'est pas propre à l'agriculture, c'est vrai que c'est dangereux pour l'avenir de notre métier. Mais, la SAFALT n'inventera pas la terre.

Danielle BARRÈS : Merci ! On a encore cinq, dix minutes, on peut encore... Monsieur. Et je viens vers vous après madame.

Jean-Marc CREMOUX : Oui. Bonsoir ! Jean-Marc CREMOUX, habitant de la Commune du Faget. Moi, j'ai juste un petit souci et j'ai un vieux schéma du remembrement. Je ne suis pas agriculteur, je suis habitant de la Commune du Faget, mais sans être agriculteur. Le remembrement, pour moi, cela a été beaucoup de gaspillage au niveau des bosquets, des arbres, enfin tout ce qui est (*inaudible*) dans nos campagnes de magnifique. Donc, à ce jour, je vous propose une autre opération de remembrement, on fait très attention aux personnes et aux échanges de terre, mais est-ce que vous arrivez à reconstituer la faune et la flore comme elle est, à l'identique s'il y a remembrement ? Voilà ! Parce que, quand même, dans les années 70, il y a eu un massacre, cela fait 40 ans qu'on le vit, cela continue, il n'y a pas de plantation même que le Conseil général donne des aides et tout, il y a très peu de plantations d'après les agriculteurs, parce que un, cela consomme de l'espace, et deux, cela prend de la place pour pouvoir travailler le matériel. Donc, moi, j'aimerais savoir qu'est-ce qu'on peut proposer quand il y a remembrement ? Et qu'est-ce qu'on attend

de remodeler un petit peu l'environnement ? Est-ce qu'on est capable ou pas, nous, être humain, de le faire ?

Danielle BARRÈS : Monsieur Bou.

Alain BOU : Oui. Moi je crois qu'on va... Tout d'abord, il y a quand même certains schémas qui sont passés, et le dernier, c'est le Grenelle de l'environnement, et il me semble qu'il y a une autre approche du territoire et de l'aménagement du territoire que ce qui s'est fait dans les années 60 et dans les gros bassins céréaliers, je crois qu'on n'est pas ici tout à fait dans ce secteur-là, je crois qu'on n'a pas tout détruit quand même, et puis je crois que la présence des agriculteurs a permis de... il y a peut-être une mutation parce qu'on ne retrouve pas telle ou telle plante, telle ou telle bestiole, mais il en est arrivé d'autres. Je ne citerais qu'un exemple ; chez nous, autour des lacs collinaires, il y a une vie qui s'est créée qu'il n'y avait pas. Donc, peut-être que le lac collinaire a détruit une certaine vie, mais il en a créé une autre. Donc, je trouve qu'il y a des équilibres qui sont gardés. Il ne faut pas toujours montrer l'agriculture comme destructrice des paysages. Je crois qu'aujourd'hui, félicitons-nous d'avoir une agriculture qui permet d'entretenir les paysages, même si à une certaine époque, on était moins attentifs à cela. Aujourd'hui, je peux vous assurer que quand même, arrêtons d'accuser les agriculteurs, on a quand même sacrément changé de méthodes de travail, je ne suis pas sûr que le simple citoyen ait changé ses méthodes de vie et qu'il n'ait pas profité de tout le progrès technologique.

Danielle BARRÈS : Je crois que madame voulait intervenir, et ce sera, je pense, la dernière intervention pour ce sujet. Madame ?

Patricia PANEGOS : Bonsoir ! Patricia Panegos. J'habite Lanta, je suis Secrétaire de l'Association Lauragais Nature. Je voulais poser une question concernant l'impact global que peut avoir une autoroute en ce qui concerne la perte des terres agricoles, parce que là, vous parlez de quelques centaines d'hectares concernant l'emprise de l'autoroute, mais il faut savoir qu'une autoroute, cela représente un étalement urbain énorme. Un risque d'étalement urbain énorme ensuite, et donc des pertes d'autoroutes du fait de l'urbanisation et des activités qui y sont liées. Donc, nous sommes, ici, ce soir, pour parler de retour d'expérience, et je voudrais bien savoir quel retour pouvez-vous nous donner concernant les autoroutes, comme l'A66 par exemple, pour laquelle nous avons été

concernés dans le Lauragais, puisqu'elle était une suite logique d'une autoroute qui a failli passer chez nous. J'aurai une deuxième question aussi concernant le niveau d'emprise que vous situez, puisque, en fait, au niveau de la Haute-Garonne, le chiffre de 1 500 hectares par an de perte de terres agricoles est cité. Il a été cité notamment, par la Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne lors du grand contournement autoroutier, il y a eu un cahier d'acteurs qui a été posé par la Chambre d'agriculture qui s'opposait à ce projet, donc je voudrais savoir si ce chiffre-là... enfin, si vous reconnaissez ce chiffre-là, je crois qu'il est proche aussi dans le Tarn, et ce qu'en pense la Chambre d'agriculture du Tarn par rapport à sa position, justement, concernant cette autoroute Castres-Toulouse, si elle se fait. Merci bien !

Danielle BARRÈS : Monsieur Bou ?

Alain BOU : Oui. Mais outre l'étalement, je crois qu'on l'a déjà évoqué dans la soirée. C'est ce que j'appelle les faits qui vont venir après, l'urbanisation et cela... mais cela dépendra beaucoup de la volonté des élus s'ils veulent le maîtriser ou pas. Ne demandez pas tout à la profession. La profession a écrit des schémas, mais derrière, ce sont les PLU qui mettront en application. Puis sur les chiffres, nous, dans le Département du Tarn, globalement, on dit : « On perd 4 hectares tous les jours ». Donc, 4 hectares, cela fait entre 1 200 et 1 500 hectares tous les ans qui disparaissent de la production du fait des transports, du fait de l'urbanisation... enfin tout ce qui amène l'artificialisation du foncier. Au niveau national, c'est 66 000 hectares qui disparaissent tous les ans. S'il n'y a pas... et ce n'est pas de notre fait, s'il n'y a pas une volonté politique... alors, je veux bien comme c'est évoqué dans le Grenelle, mais moi je ne l'ai pas vu encore écrit en grand dans le Grenelle, il faut que ce soit une volonté de tous les acteurs qu'ils soient élus, qui soient professionnels. Il est impensable, aujourd'hui, d'accepter des maisons même dans le rural avec 2 ou 3 hectares autour. C'est impensable ! Aujourd'hui, on a des corps de ferme qui disparaissent, et ca encore, ce n'est pas comptabilisé et qui nous prennent 3 ou 4 hectares à la fois de la production. Je crois que, aujourd'hui, il faut arrêter ces schémas-là, sinon, moi, je suis d'accord avec vous, on perdra encore plus de surfaces. Mais ce n'est pas... nous, aujourd'hui, on n'est pas les seuls décideurs de cette affaire-là. On attend beaucoup des élus.

Danielle BARRÈS : Bien ! Je crois qu'on va en rester là pour l'instant. On reviendra certainement sur cette question tout à

l'heure avec Sébastien Le Corre, qui va nous reparler de cela un petit peu plus en détail, si vous voulez bien. Merci Monsieur Bou, merci Monsieur Jacquot. On va passer maintenant au deuxième thème de notre soirée : « Environnement-paysage », avec Monsieur Marc Bouron, qui représente ici le concessionnaire de l'autoroute A19. Il va nous expliquer exactement où elle est. Vous vous serez peut-être étonné que nous ayons choisi de parler d'environnement avec un concessionnaire d'autoroute. Cela nous a semblé intéressant de savoir comment, à partir d'un état des lieux de l'environnement d'un projet, comment le concessionnaire s'y prend ? C'est-à-dire quels sont ses devoirs parce qu'il est encadré par un certain nombre de lois ? Et quels sont... Qu'est-ce qu'il peut mettre en œuvre pour, éventuellement, aller au-delà de cela ? Monsieur Bouron, vous avez 10 minutes. Merci !

Thème : Environnement - paysage

Présentation de Monsieur Marc BOURON, Directeur Général délégué d'Arcour, concessionnaire de l'A19

Marc BOURON : Merci Madame la Présidente ! Bonjour à tous ! (vous pouvez retrouver la présentation de Monsieur Marc BOURON en cliquant sur le lien ci-après : <http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/compte-rendu/caraman-20091123/bouron-env.pdf>)

Donc, je vais vous faire un bref retour d'expérience de l'autoroute A19 sur la thématique environnementale, juste pour situer l'autoroute A19, c'est à moi de jouer. Donc, l'A19, c'est 100 kilomètres. C'est une connexion plus largement entre l'Est et l'Ouest de la France, mais c'est également le projet de grand contournement parisien. C'est une autoroute à 2x2 voies qui a nécessité 800 millions d'euros hors taxe d'investissement par le concessionnaire. C'est une autoroute qui relie finalement trois autoroutes existantes, l'A10, l'A77 et l'A6 pour ceux qui connaissent. Et il y a un certain nombre d'éléments caractéristiques des autoroutes qui est un viaduc d'un kilomètre sur la Vallée du Loing. Il y a cinq diffuseurs qui permettent d'échanger avec les voiries locales. Il y a une gendarmerie, un centre d'exploitation, un certain nombre d'aires de repos et une aire de service. La petite particularité qui peut vous intéresser ce soir, c'est que l'autoroute A19, sur cinq kilomètres, vient dessus une ancienne RN existante. Et on parlera sur le volet tarif tout à l'heure. Et en termes de prévision de trafic, donc, l'autoroute A19, je vais en parler tout à l'heure, a été mise en service en juin de cette année. On a une prévision de

trafic pour 2010 de 8 500 véhicules/jour. Juste un petit aparté sur la façon dont le concessionnaire conçoit, construit et exploite une autoroute. Là Vinci, dont ARCOUR est une filiale, est le concessionnaire. Socaly, qui est une entité créée, est un groupement finalement de toutes les entreprises de construction du groupe Vinci et ARCOUR fait appel à Cofiroute, concessionnaire d'un certain nombre de kilomètres sur l'Ouest de la France pour l'expertise en termes d'exploitation. En termes d'historique, signature du contrat : mars 2005, mise en service : juin 2009 avec, évidemment, tout le préalable foncier et archéo qui s'est déroulé entre avril 2005 et juillet 2006. Donc, on peut considérer, effectivement, qu'il y a eu à peu près trois ans de travaux pour construire les 101 kilomètres. Voilà ! Donc, quand on parle d'une feuille quasiment vierge, en tout cas, il y a eu des études d'avant-projet sommaire réalisées par l'Etat, mais en tout cas, quand on arrive sur le terrain, il y a des terres agricoles, il y a des bâtis, il y a un certain nombre de choses. Donc, la grosse difficulté de ce genre de projet, notamment, en termes de délai, c'est vraiment le démarrage. C'est comment on va réussir à concevoir l'ouvrage tout en gérant... On ne peut pas se permettre de gérer le foncier d'un côté et puis attendre d'avoir géré le foncier pour gérer l'archéologie et de commencer à concevoir. On est obligé de tout faire en même temps puisque, sinon, effectivement, on ne pourrait pas respecter les délais. Donc, il a fallu vraiment mener quatre processus de front. Avec 1 450 hectares sur lesquels on a fait des fouilles archéologiques, c'est... on est dans la plaine de Beauce, donc, c'est plus de 3 500 propriétaires, 300 exploitants agricoles et tout cela, évidemment, dans le processus d'aménagement foncier ou de remembrement, qui concerne, lui... et plus élargi, puisqu'il peut faire jusqu'à 40 fois l'emprise, donc, 40 000 hectares. Donc, à l'intérieur de cela, on voit sur la photo tout simplement une zone où on a réalisé une fouille archéologique qui a un petit peu duré parce que ce qu'on trouvait était extrêmement intéressant. Et donc, les terrassiers qui doivent démarrer les travaux ont fait des pistes de contournement pour pouvoir déplacer les 8 millions de mètres cubes de matériaux qu'on avait à déplacer. Donc, il faut arriver à conjuguer tout cela pour essayer de démarrer au plus tôt les travaux tout en respectant, évidemment, tout le processus foncier et archéologique. Alors, la thématique que je vais évoquer, c'est la thématique environnement. Mais, je vais être un petit peu plus large. On a déployé un concept qui s'appelle « éco-autoroute ». Qu'est-ce que c'est que l'« éco-autoroute » ? C'est, évidemment, le respect de l'environnement, mais c'est aussi l'amélioration de la sécurité et de la convivialité pour

nos clients. Donc, je vais décliner un certain nombre de paramètres suivant ces trois thématiques. Et la première chose que je voulais dire, c'est que le métier d'un concessionnaire, mon métier, c'est dès que l'Etat nous confie la construction d'une autoroute, on ne la fait pas tout seul, c'est-à-dire qu'on est obligé et c'est vraiment mon métier, c'est le métier du concessionnaire, on est maître d'ouvrage. L'Etat nous a délégué un certain nombre de choses et on doit se concerter avec, évidemment, l'Etat, les services de l'Etat décentralisés, police de l'eau, DDA, DDE, et cetera, et, évidemment, tout ce qui est élus, collectivités locales, les associations environnementales, le monde agricole et les riverains. Et finalement, on s'aperçoit, quand on conçoit le projet à ses débuts, on s'aperçoit qu'à la fin, le projet ne ressemble pas tout à fait à celui qu'on avait prévu et c'est cette concertation-là qui fait en sorte que tout le monde crée cette autoroute. Donc, je vais parler un petit peu de quelques aspects environnementaux. Sur l'autoroute A19, 100 kilomètres, j'en ai parlé tout à l'heure, 116 passages d'animaux sauvages, que cela soit des petits passages d'animaux sauvages en dessous de l'autoroute ou que cela soit des passages d'animaux sauvages type la photo sur votre gauche où on essaie de faire en sorte que l'infrastructure soit transparente vis-à-vis de la faune. Une autre particularité, c'est une première en France, on a réalisé deux tranchées couvertes de tunnel dans la Forêt de Montargis pour faire passer la grande faune. Donc, ces deux ouvrages de plus de 150 mètres de long chacun qui sont, vous voyez, on les voit les deux qui sont à proximité et, entre les deux, il y a un rétablissement de voirie et on a construit cet ouvrage-là. Il y a eu tout un débat, en phase construction, avec l'Etat, à quel positionnement il fallait le faire pour que les pentes ne soient pas trop difficiles à gravir pour nos amis sangliers. Mais en tout cas, on a mis... Il y a cet ouvrage-là mais il y a également toutes les... qu'on ne voit pas bien sur les photos, mais toutes les plantations, la récréation de mares artificielles. On a mis en place des rochers, des souches pour favoriser la biodiversité. Il y a un certain nombre de paramètres, là aussi, je le rappelle, en concertation avec les associations et avec l'Etat pour essayer de trouver le meilleur ouvrage au meilleur endroit. Il y a également tout le volet plantation. Là aussi, dans notre contrat de concession, on devait faire de la compensation forestière. Donc, évidemment, on l'a fait. Mais il y avait aussi notre volonté d'aller plus loin, de faire des plantations dites de convivialité, en tout cas, on avait un architecte paysager qui a mis un certain nombre de plantations pour améliorer la sécurité et aussi pour égayer l'attention de nos clients. Donc, sur la photo à gauche, on voit une

compensation forestière, là, typiquement pour... en gros, il y avait un hectare déboisé, deux hectares rendus. Donc, on a mis en place un certain nombre de compensations forestières et des photos d'ouvrage, centre d'exploitation ou aire de repos où là, on a mis des plantations, entre guillemets, j'ai envie de dire, non contractuelles mais en tout cas, qui nous apportent un plus vis-à-vis de la convivialité. Un gros sujet sur l'autoroute A19 et un gros sujet d'une manière générale, c'est l'eau, la préservation de la ressource en eau. Il y a une règle, c'est que l'autoroute doit être transparente hydrauliquement. Donc, tous les cours d'eau, petits, grands, moyens et cetera, sont rétablis par des ouvrages en dessous de l'autoroute. Et enfin, toute goutte d'eau qui tombe sur l'autoroute est traitée avant rejet dans la nature. Une particularité de l'autoroute A19, c'est qu'on avait trois possibilités de rejet dans la nature, soit la manière classique, c'est-à-dire qu'on rejette dans les cours d'eau existants à débit régulier, évidemment, pour ne pas perturber ce cours d'eau. Mais à l'époque, la police de l'eau nous avait demandé de privilégier la récréation de la nappe phréatique. Donc, on a plutôt privilégié les doubles bassins, un bassin pour traiter l'eau et un deuxième bassin pour infiltrer dans le sol, pour recréer la nappe. Et dans des cas très particuliers, on a mis en place des puits qui viennent injecter l'eau qui a été traitée et évidemment, la qualité de l'eau... la qualité de rejet de cette eau doit être identique à l'eau potable. Sur l'aspect préservation des espèces protégées, donc, je n'ai pas tout mis là, mais on va dire les deux principales, les chauve-souris, chiroptères pour les spécialistes, on a des cavernes de chiroptères, même pas dans les emprises mais à proximité directe, à quelques centaines de mètres et donc, notre obligation, en tant que concessionnaire, en phase construction, c'était évidemment que les travaux ne perturbent pas ces espèces mais également, on doit faire en sorte que, en phase exploitation, la présence de cette infrastructure ne perturbe pas la reproduction et le développement de ces espèces. Donc, on met en place une méthodologie de suivi, que cela soit des écoutes, des comptages, des captures au filet pour, évidemment, et on les rejette après, mais en tout cas, pour vérifier que l'ouvrage n'a pas d'impact sur ces espèces. Et une particularité, donc, c'est la préservation de la flore sur une petite fleur qui s'appelle la « scille à deux feuilles » qu'on a découvert en phase de construction et qu'on a dû déplacer sous le regard, évidemment, des associations et de l'Etat. En ce qui concerne la protection acoustique, l'A19 est une autoroute dite de rase campagne. Donc, il n'y a pas un gros nombre de protections acoustiques. Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'on a mis

8 kilomètres de protection acoustique sur les 100. Protection acoustique, c'est soit des protections acoustiques comme sur la photo ou cela peut être des modelés de terre, et on a mis deux fois plus que la réglementation. On ne va pas évoquer la réglementation sur l'acoustique, mais en tout cas, il y a une réglementation et on a dû aller au-delà, là aussi, en concertation avec les riverains, les habitants qui vont finalement vivre à côté de l'autoroute pendant un certain nombre d'années. Et enfin, sur l'aspect environnemental, l'éco-construction et la qualité de service sur nos aires de repos. On a essayé de développer une nouvelle génération d'aires pour améliorer la sécurité, la convivialité et l'accessibilité pour tous. On a mis en place, donc, des sanitaires sur les aires de repos nouvelle génération, mais surtout, sur l'aire de service, on a essayé de faire un bâtiment éco-conçu avec une toiture photovoltaïque, des panneaux solaires pour produire de l'eau chaude, la récupération des eaux de pluie, l'utilisation d'un système vert qui est... traitement à roseaux, pour tout ce qui est eaux usées et tout ce qui est évidemment collecte sélective et des jeux pour enfants, et cetera. Une autre particularité, je vais essayer de passer vite. On a constaté sur les autoroutes existantes que, enfin, déjà en préambule, il faut savoir que, ce n'est pas moi qui le dit, c'est l'Etat, c'est que les autoroutes sont quatre fois plus sûres que les routes nationales. On a essayé d'aller, là aussi, au-delà. Vous savez que sur la bande d'arrêt d'urgence continue... enfin, il y a une bande d'arrêt d'urgence qui est délimitée par un marquage qui est en principe discontinu, la France est quasiment le seul pays d'Europe où ce marquage est discontinu. Dans tous les pays limitrophes, c'est continu. Donc, on a eu l'autorisation de la délégation de la sécurité de la circulation routière pour mettre en place, d'un côté, une bande d'arrêt d'urgence continue qui, je l'espère, évitera les catastrophes qu'on voit sur les photos ; finalement, il y a une centaine d'accidents sur les autoroutes en France liés à des heurts des poids lourds sur les véhicules stationnés en bande d'arrêt d'urgence. Un petit mot sur l'exploitant, c'est-à-dire que l'Etat nous a confié la construction, mais il nous a confié aussi l'exploitation. Donc, avec Cofiroute, on a travaillé à la fois sur les indicateurs que l'Etat nous impose en termes de qualité de service, mais on essaie d'aller au-delà. Quelques exemples : les délais d'intervention sur incident et accident qui sont de 30 minutes, les délais d'intervention des dépanneurs en cas de panne, une surveillance 24/24. On a des indicateurs liés à la gêne aux clients en termes de ralentissement ou de chantier. On a un délai d'informations via la radio ou via les panneaux qui est de 6 minutes et on se

fixe, en interne, des indicateurs en termes de qualité visuelle du réseau. Un petit mot, enfin, deux petits mots. Le premier, c'est sur la signalisation d'animation touristique. Là aussi, on a mené une véritable concertation avec les collectivités locales pour essayer de valoriser au mieux le patrimoine bâti à proximité de l'autoroute. Donc, on a une... on a fait partie d'une commission nationale d'approbation qui n'existe plus à mon sens, qui a été dissoute récemment par le Gouvernement, mais en tout cas, qui permet de définir des thèmes et sur lesquels on a mis en place des panneaux pour valoriser le patrimoine bâti ou les espaces naturels. Et enfin, donc, le 1 % paysage et développement. Cela, c'est un processus, là aussi, contractuel avec l'Etat. En gros, le concessionnaire met un demi pour cent du montant global des travaux, ce qui, en l'occurrence, fait 4 millions, pour développer des projets d'amélioration du patrimoine existant, à condition qu'il soit, dans un certain périmètre, appelé co-visibilité. C'est un processus qui est piloté par l'Etat et qui regroupait 63 communes. Et donc, c'est un système assez vertueux parce que, finalement, les projets qui avancent, ce sont les projets sur lesquels la personne en question, en l'occurrence, par exemple, la collectivité locale pour la restauration de son clocher, a mis elle aussi 0,5 %. C'est pour cela qu'on appelle cela le 1 %. Mais en tout cas, le concessionnaire, lui, a mis 4 millions d'euros pour développer ces projets-là. Et enfin, je parlais de la concertation. Moi, mon objectif, quand on met en service une autoroute, alors, on n'y arrive pas forcément avec tout le monde, c'est en tout cas, c'est que les gens aient compris l'ouvrage qu'on a construit et accompagné la construction de l'autoroute et, finalement, soient contents, voire très contents de voir arriver une autoroute parfois à proximité de chez eux. Et c'est pour cela qu'on met en place, pendant la phase construction, un certain nombre de choses, telles que des visites sur le chantier. On a fait 170 visites avec près de 5 000 visiteurs. On a vraiment localement une appropriation locale du terme éco-autoroute puisque là, on ne voit pas bien sur la photo, mais le Conseil général notamment a lancé une campagne de publicité à l'ouverture en mettant : « l'éco-autoroute favorise la mobilité », une inauguration en présence du Secrétaire d'Etat et enfin des relations presse parfois tendues, parfois intéressantes en terme notamment environnemental, où on a à peu près 250 articles de presse par an. Et les opérations spécifiques, là, on voit les photos. A quelques semaines avant mise en service, on ouvre l'autoroute un week-end, aux transports doux, aux vélos, aux voitures à pédale, à tout ce qu'on veut, mais en tout cas, pas aux voitures. Et malgré les conditions météo, on a eu près de

15 000 personnes qui sont venues sur l'autoroute pour la découvrir en attendant la mise en exploitation. Je vous remercie.

Danielle BARRÈS : Merci Monsieur Bouron. Je présume que votre intervention va susciter un certain nombre de remarques dans l'assistance. Est-ce que quelqu'un souhaite s'exprimer sur « autoroute et environnement » ? Monsieur, s'il vous plaît. Vous donnez votre nom, toujours pareil.

Stéphane DELEFORGE : Bonsoir ! Stéphane DELEFORGE, habitant de Castres. Alors, c'est intéressant de parler d'écologie et d'autoroute parce que le Grenelle de l'environnement a rassemblé des associations, en tout cas, dans la période d'intention avant qu'il y ait une loi. Et les autoroutes sont apparues comme ce qu'elles sont, c'est-à-dire des projets qui ne sont pas écologiques et dont on arrête la construction, dont il faut arrêter la construction. Alors ensuite, le législateur a écrit la loi Grenelle 1 et a laissé des exceptions. Donc, à la création d'autoroute, ces exceptions sont des cas d'extrême urgence, le mot ne me vient pas, ce n'est pas cela mais peu importe, donc, quand toutes les autres solutions n'ont pas été évoquées. Alors, une autoroute, il faut bien le rappeler, malgré les belles diapositives qu'on a pu voir, ce n'est pas un projet écologique et que ce qui se fait autour, c'est un habillage écologique. Alors dans votre intervention, Monsieur, j'ai relevé les termes de concept, voilà, qui visent à travailler sur l'environnement mais aussi sur... donc, sécurité et convivialité. Donc pour moi, cela, ce ne sont pas des termes qui ont un rapport avec l'environnement. Alors ensuite, vous avez parlé, à la fin, de publicité, de retombées de presse. Voilà, donc, la société ARCOUR qui est une filiale du groupe Vinci, vous venez de présenter, ici, un document sur l'écologie. Mais est-ce que vous êtes juge et partie quand on sait que le groupe Vinci peut très bien, demain, se retrouver comme un des concessionnaires ? Puisque c'est un des plus gros concessionnaires, il n'y en a pas beaucoup en France, il y en a deux ou trois, qui peuvent se retrouver pour la construction d'une autoroute. Donc, je vous demande, Madame la Présidente, de nous garantir que cette présentation est bien impartiale dans le débat public et que la Commission du débat public reste impartiale malgré l'absence d'une réponse en terme associatif sur le projet d'associations qui pourrait exposer en quoi une autoroute n'est pas un projet écologique. Pour terminer, il y a un terme qui est apparu suite à ces présentations de projets qui ne sont pas écologiques et qui le deviennent, cela s'appelle le « greenwashing ». Donc,

aujourd'hui, même ce qui n'est pas écologique, et une autoroute n'est pas écologique, peut devenir écologique en plantant des arbres, en faisant des talus adoucis, en permettant aux sangliers de passer sur des passerelles qui font cette fois 150 mètres de long. Mais c'est quand même un bouleversement profond du paysage et de l'écosystème local. Merci.

(Applaudissements)

Danielle BARRÈS : Merci, je vais... puisque vous m'avez interpellée, je vais vous répondre. Je peux vous assurer que, quand nous avons pensé que l'expérience, enfin, ce qui s'était fait en matière d'autoroute sur l'A19 pouvait être intéressant, nous l'avons pensé entre nous. Et nous avons ensuite contacté un certain nombre de personnes qui nous ont finalement amené à Monsieur Bouron, que nous ne connaissions pas, on ne s'était jamais rencontré, qui ne savait d'ailleurs même pas, pour vous dire, où était Castres. C'est vous dire...

Marc BOURON : Je suis désolé.

Danielle BARRÈS : Maintenant, je pense qu'il va le savoir. Voilà ! Alors, moi, je ne peux pas vous assurer, parce que je ne lis pas dans l'avenir, que la société Vinci ne souscrira pas à l'appel d'offres que fera la DREAL. Cela, je ne peux pas vous le garantir. Ce que je peux vous garantir, c'est que ce n'est pas pour cela que j'ai fait venir monsieur. Je voulais qu'on parle ce soir de l'autoroute A19 et, à la limite, comme il fallait également parler de coût et de financement d'une autoroute, je me suis dit qu'un concessionnaire, cela pouvait être intéressant. Voilà pour moi ! Monsieur Bouron, si vous voulez répondre pour ce qui vous concerne.

Marc BOURON : Je ne suis pas véritablement... enfin, je n'ai pas conscience qu'il y a véritablement une question dans votre intervention. En tout cas, je voulais juste revenir sur le terme « concept ». C'est respect de l'environnement, ce n'est absolument pas un concept, c'est le terme éco-autoroute effectivement, qu'on a utilisé, qui est un concept de développement durable. La sécurité, à mon sens, fait partie du développement durable. Qu'est-ce que c'est que l'écologie ? L'écologie, c'est la science qui étudie les conditions d'existence d'un être vivant et ses rapports avec son environnement. Cela, c'est dans le dictionnaire. Si l'Etat m'a confié la construction d'une autoroute, moi, mon rôle, c'est effectivement de voir qu'est-ce que je peux faire, une fois que le préambule est dit, que je dois construire une

autoroute, qu'est-ce que je peux faire pour essayer de faire en sorte que cette autoroute soit le mieux intégrée dans son environnement. Donc, c'est pour cela qu'effectivement, on a beaucoup communiqué, on a beaucoup parlé de ce qu'on a fait et on ne l'a pas fait tout seul, on l'a fait avec tout le monde, avec l'Etat, avec les riverains, et cetera, et par ces quelques slides qui sont, peut-être pour vous, qui ne sont peut-être pas très scientifiques, en tout cas, on essaie de dire ce qu'on a fait. Et effectivement, il y a, d'un côté, la réglementation et, de l'autre côté, il y a ce qu'on a fait en plus.

Danielle BARRÈS : Merci Monsieur Bouron. Qui demande la parole ? Monsieur.

Alain MARCOM : Bonsoir ! Je m'appelle Alain Marcom. Je suis maçon dans une coopérative qui est à Francarville, à quelques kilomètres d'ici. Il y a 25 ans, je faisais du béton comme tous les maçons. Maintenant, je fais des maisons, si possible, en terre, en paille. Je prétends depuis une quinzaine d'années, avec mes six associés, à faire de l'éco-construction. Quand je vois votre montage diapo, Monsieur ARCOUR, j'ai beaucoup de peine à rester tranquille. Est-ce que vous avez entendu parler du Titanic ? Ce n'est pas en repeignant en vert le Titanic que pour autant, c'est un bateau qui va flotter. Si vous adoptez le préfixe « éco » à vos productions, je vous ferai remarquer que... je suppose que si on s'était vu il y a cinq ans, vous auriez considéré le préfixe éco comme quasi injurieux et que maintenant, désormais... si, si, je vous garantis que, il y a cinq ans, être écolo, ou être éco-constructeur, c'était vraiment être bricolo avant d'être écolo. Donc, il y a cinq ans, chez Lafarge, chez Isover, chez Knauf, enfin, chez tous les gros industriels, donc, Vinci, puisque c'est quand même le numéro 1 mondial du bâtiment, éco quelque chose, c'était une injure. Maintenant, sans rien changer, tout est devenu éco, c'est magnifique ! On a tout réglé, il n'y a qu'à continuer comme cela et c'est la même chose que d'habitude, mais cela sera beaucoup mieux. Donc, j'ai beaucoup de peine, mais admettons que cela passe. Je crois que, avec l'intervention qu'on a eue précédemment de la Chambre d'agriculture et de la SAFALT, on peut quand même se demander si l'autoroute ne répond pas à une taille et une pratique de l'agriculture qui, sans doute, comme cela a été rappelé tout à l'heure, correspond plus aux années 70 qu'au début du XXI^e siècle. C'est-à-dire qu'on est sur de la grande échelle, des grosses masses, des grosses quantités de grosses choses alors qu'en fait, vraisemblablement, on va se trouver acculé à devoir retourner vers de l'échelle beaucoup plus

humaine avec une économie de proximité, parce que c'est bien beau de nous dire que finalement, entre les agriculteurs qui s'en vont et ceux qui restent plus l'autoroute, il y a de la place, et puis, on va vouloir faire de la place pour les lotissements et tout cela. Mais grosso modo, l'autoroute, qu'est-ce qu'elle fait ? Elle amène des poivrons et des courgettes d'Alméria, alors qu'on pourrait les produire ici. Le jeune dont Monsieur parlait tout à l'heure, si cela se trouve, les poivrons et les courgettes, il les ferait bien ici, lui, et il nous les vendrait bien ici à Caraman, sauf que là, on va avoir une autoroute pour qu'un camion vienne nous l'apporter de 3 000 kilomètres. Le bilan environnemental global de cette opération, grosses exploitations agricoles, grosses artères de circulation, gros camions sur les routes, finalement, est-ce qu'il ne faudrait pas un jour arrêter ? Ou on attend que l'iceberg nous arrête ?

(Applaudissements)

Danielle BARRÈS : Merci. Monsieur Bou a envie de répondre, donc, je vais, volontiers, lui donner la parole.

Alain BOU : Je me suis senti interpellé, donc, je vais profiter de ce que je tiens le micro pour répondre. Je crois que c'est votre schéma que vous définissez. Aujourd'hui, l'agriculture tarnaise, c'est 15 % de produits fermiers. Le produit de la ferme tarnaise, c'est 15 % du produit de la... 15 %. Aujourd'hui, c'est plus que le lait qui fait 10 %, ou la viticulture 10 %. A la Chambre d'Agriculture, on accompagne tous ces projets-là. Je crois... ne mettons pas en opposition plusieurs systèmes. Aujourd'hui, quelle est la secrétaire qui tape sur son ancienne machine ? Toutes les secrétaires ont adopté l'informatique qui facilite le travail. Aujourd'hui, on ne peut pas refuser le progrès. Mais on peut accepter le progrès sans faire de grosses exploitations. Aujourd'hui, on n'est pas dans le Bassin parisien dans le Tarn. La moyenne d'exploitation dans le Tarn est de 55 ou 56 hectares. On n'est pas sur des grosses structures. On est encore sur de l'exploitation à taille familiale. N'allez pas trop vite dans vos conclusions. Aujourd'hui, la proximité du marché, on la joue. On s'est arrêté manger en route, on nous a dit la viande, elle vient de l'abattoir de Puylaurens et la vache venait de la campagne de Puylaurens. On n'a pas tout détruit. De grâce, ne nous accusez pas de tout détruire.

Danielle BARRÈS : Bien, merci ! Monsieur, vous avez la parole.

Florian GRANJON : Donc, Florian GRANJON. J'habite à Revel, agent de maîtrise. Alors, j'ai deux questions en fait. La première, c'est plus par rapport à la première intervention. Donc, d'après ce que j'ai compris, le coût du train et le coût de l'autoroute, enfin des deux projets, seraient à peu près équivalents. On dit que si on s'occupe du projet ferroviaire, cela aurait peu d'incidence sur l'usage de la voiture. Et par contre, vous dites que la réflexion... enfin, non. Ce que vous avez dit, c'est : si on s'occupe du projet ferroviaire, l'usage du train ne sera pas... ne s'améliorera guère. Et vous avez dit après : si on s'occupe du projet autoroutier, dans ce cas-là, l'influence sur le train sera quasiment nulle. Mais est-ce qu'il ne faudrait pas plutôt que le projet ferroviaire ait une influence sur l'usage de la voiture justement ? Est-ce que ce n'est pas le but aussi du Grenelle ? Voilà, cela, c'est ce qui constitue un peu ma première question. Et plus précisément, certes, l'autoroute, elle va nous faire du développement. Mais est-ce qu'on a besoin de l'autoroute pour le faire ? Parce qu'il y a beaucoup d'autres moyens, à savoir que, par exemple, il n'y a même pas de car pour faire la jonction Revel-Castelnaudary. Castelnaudary, c'est en Languedoc-Roussillon ; et voilà. Ces deux villes à 20 kilomètres l'une de l'autre, il n'y a pas un car pour faire la jonction. Donc, ma deuxième question, c'était par rapport à l'intervention du représentant de l'A19 d'ARCOUR. Vous nous avez dit ce que vous avez fait dans une démarche de développement durable, je n'appelle pas cela une démarche écologique, mais... Ma question, c'est est-ce que vous avez fait un état des lieux ? Et est-ce que vous vous attendiez à un résultat ? Est-ce que vous avez des mesures par rapport à ce que c'est devenu ? Et excusez-moi pour bégayer.

Danielle BARRÈS : Merci ! C'était très clair votre question. Votre première question anticipe un tout petit peu sur le débat suivant, mais peut-être quand même quelques réponses sur « train-voiture ». Monsieur..

Philippe GRAMMONT : Oui, sur le train si vous voulez. Donc, on a présenté d'abord, si vous voulez, ce qui est déjà engagé aujourd'hui en Midi-Pyrénées, donc, un programme très conséquent qu'on appelle « Le plan rail Midi-Pyrénées », 800 millions d'euros financés par l'Etat, la région et Réseau Ferré de France sur l'ensemble de Midi-Pyrénées. Et dans ces 800 millions d'euros, il y a 300 millions d'euros à peu près qui sont consacrés à ce qu'on appelle le quart nord-est, c'est-à-dire à l'ensemble des lignes qui sont desservies à partir de l'axe Toulouse-Saint-Sulpice, y compris, en allant bien sûr vers Castres, et la liaison entre Castres et Mazamet.

Donc, cela, ce sont des travaux qui sont lancés, je dirais, c'est le contrat de projet Etat-région et le plan rail en cours, donc avec un objectif, que ces travaux se font d'ici 2013. Donc, cela, c'est 300 millions d'euros de travaux déjà lancés. Et puis, comme il nous semblait qu'il fallait aller... et ce n'est pas sans effet, puisque, effectivement, on dit dans... c'est peut-être allé trop vite dans la présentation, mais on dit que cela, cela conduit sur les déplacements entre Toulouse et Castres, cela a un effet de report modal d'à peu près 5 %. C'est-à-dire, la part du train sur les déplacements entre Toulouse et Castres qui était de 10 %, avec ces investissements-là, passerait à hauteur de 15 %. Puis, on s'est dit, il faut aller encore plus loin, essayer d'aller encore plus loin. Et donc, on s'est essayé à dresser un scénario mais qui est un scénario prospectif, qui n'engage pas les écofinanceurs, c'est vraiment un scénario exploratoire où on dit, on va plus loin sur le ferroviaire. Et là, on a été dans l'optique de mettre en place les moyens permettant un cadencement à la demi-heure à la période de pointe entre Toulouse et Castres. Et là, ce sont des investissements supplémentaires encore de 300 millions d'euros. Et c'est cette... c'est avec ce supplément-là d'investissement que l'on dit : il y a encore 5 % de gains possibles en matière de part de marché entre Toulouse et Castres, mais on reste dans un équilibre maximal de 80/20 entre la part de la voiture et la part du train entre Toulouse et Castres et encore moins, bien sûr, si on regarde ce qui se passe en intermédiaire, sur les territoires intermédiaires entre Castres et Toulouse. Voilà ! Donc, c'est cela, si vous voulez, les scénarios qui ont été dressés en matière de fer et les impacts possibles. L'impact retour, je dirai, de faire l'autoroute ou de ne pas la faire sur les gens qui font le déplacement en train entre Castres et Toulouse, on l'a évalué dans les études et c'est présenté dans les études, c'est de l'ordre de 50 passagers par jour en moins sur le ferroviaire.

Danielle BARRÈS : Merci Monsieur Grammont. Monsieur Bouron sur l'état des lieux, les instruments de mesure.

Marc BOURON : Alors, il y avait deux volets dans votre question : est-ce qu'on s'attendait à cela, entre guillemets, à la mise en service entre ce qui avait été conçu initialement ? Je dis : non. Non, on ne s'attendait pas à mettre deux fois plus de protection acoustique. Non, on ne s'attendait pas à modifier en cours de route la hauteur des ouvrages dans la forêt de Montargis. Tout ce qui est, effectivement, sur les aires de repos, on l'a conçu en cours de route, tout cela avec, effectivement, les riverains, les

associations, et cetera. Et non, notre travail ne s'arrête pas là. Je ne sais pas si je l'ai dit tout à l'heure, en tout cas, je l'ai écrit. On est là pendant 61 ans encore. Et on a l'obligation, notamment dans les cinq premières années, de présenter en préfecture les résultats de nos mesures. On a mis des pièges à trace sur les passages d'animaux sauvages. On va mesurer le nombre... compter les animaux. On va vérifier que vis-à-vis des chauves-souris, il n'y a pas eu d'impact, et cela, on doit le prouver. Donc, cela, on le prouve un an après l'ouverture et également, 5 ans après.

Danielle BARRÈS : Les 61 ans dont vous parlez, c'est bien la durée de la concession, c'est cela ?

Marc BOURON : C'est 4 plus 61, cela fait 65 ans, oui.

Danielle BARRÈS : Merci. D'autres questions ? Monsieur ? Ah, c'est vrai, oui, vous aussi, d'ailleurs. Donc, s'il y en a d'autres ? Donc, là. Je reviendrai vers vous tout à l'heure peut-être. Monsieur. Ah, oui ! Vous, je vous ai oublié. Excusez-moi ! Donc, Monsieur d'abord et après...

Gilles ARCOUDEL : Bonjour ! Gilles ARCOUDEL, j'habite à Lescout. Voilà ! Vous nous présentez une autoroute idyllique. C'est tellement bien que je me demande si je ne vais pas déménager pour habiter à proximité. D'abord, je peux vous dire que je ne peux pas mettre... Je ne peux pas avoir confiance en vous parce que vous êtes partie prenante. Donc, vous n'allez pas taper sur la tête de votre employeur. Et vous avez tout intérêt à ce que le projet soit mirifique. Ensuite, je voulais dire que c'est dommage qu'on n'ait pas un comparatif entre votre système et un système non concédé, donc, gratuit. Voilà ! Il aurait fallu avoir les deux pour qu'on puisse établir un comparatif. Ça aurait été un petit peu plus juste. Merci !

(Applaudissements)

Danielle BARRÈS : En l'occurrence, excusez-moi, je... En l'occurrence, il me semble que là, on n'est pas dans le cadre de savoir si un péage ou pas un péage, mais si on fait quelque chose de plus sur les aspects environnementaux. D'accord. Vous voulez répondre ?

Marc BOURON : Non. Enfin, sur ma partialité, enfin... Madame la Présidente, l'a dit tout à l'heure, je ne savais même pas où était Castres. On m'a demandé de venir pour parler un peu de retour d'expérience. Je suis à ARCOUR, effectivement, filiale

de Vinci qui doit regrouper plus d'une centaine de filiales. Moi, je souhaite... j'ai envie, en tout cas, de parler de ce qu'on a fait pour que certains, peut-être pas tous, prennent conscience que construire une autoroute, c'est... On ne construit pas une autoroute comme dans les années 70. J'étais responsable d'un projet autoroutier au sud de Tours il y a 4 ans, et je vous garantis, enfin, on le constate, l'autoroute d'il y a 4 ans n'est pas la même que maintenant ; et celle qui sera dans 4 ans, peut-être la vôtre, ce ne sera pas la même. On en fait toujours plus, on nous en demande toujours plus. Et notre rôle, justement, c'est de faire l'autoroute qui s'intègre le mieux dans son environnement.

Danielle BARRÈS : Bien ! Alors, on va prendre une... Je crois que ce sera la dernière intervention, parce qu'il va bientôt falloir passer au sujet suivant.

Jean FAUCHÉ : Jean FAUCHÉ, j'habite GARREVAQUES et je suis accessoirement porte-parole des Alternatifs du Tarn et du Lauragais. Je voudrais d'abord remercier Madame Barrès et la CDDP d'avoir invité Monsieur Bouron parce que son intervention m'a permis, et je crois, nous a permis de comprendre qu'est-ce que c'était ce concept d'éco-autoroute dont certains nous bassinent depuis un moment. C'est très bien et je crois en votre bonne foi, mais nous ne sommes pas, je ne suis pas dans la même vision que vous. Vous avez une vision... Vous nous avez présenté, vous nous avez parlé des clients. Moi, je me situe en usager et en usager de service public. De service public de transport puisque c'est ce qui nous concerne, qu'il s'agisse du transport de la route, qu'il s'agisse du fluvial, oui, il y a le canal du Midi, pas loin, qu'il s'agisse du train, cela a été abordé. Et je rejoins la question qui a été posée. Egalement, ce que vous nous proposez, c'est très bien. Mais non, moi, ce n'est pas la vie que je veux, ce n'est pas la vie que je veux ni pour les gens qui habitent dans le coin ni pour les gens en général ni pour nos enfants, nos petits-enfants. On a parlé... L'autoroute, c'est une conception qui remonte à peu près à la même époque où on a lancé les remboursements. Je ne veux pas reprendre le débat sur le remboursement, il y aurait beaucoup de choses à dire, cela a été dit. Bon ! Mais là, actuellement, il me semble que l'essentiel, c'est de relocaliser l'économie. Relocaliser l'économie, ce n'est pas l'inverse de délocaliser. C'est ce qui a été expliqué tout à l'heure par le monsieur là qui, avec émotion, a parlé de sa mutation en tant que professionnel du bâtiment. Relocaliser l'économie, c'est permettre aux gens qui sont dans le coin de pouvoir vivre aussi sur la terre, sur la terre où ils sont en tant qu'agriculteurs, en tant que paysans. C'est... et Monsieur

Bou, c'est vrai que l'expérience que vous avez citée dans le Tarn est de qualité, moi, je citerai aussi celle un petit peu minime, un peu plus réduite, celle des AMAP, les Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne, qui me semble aussi très intéressante. Ce sont des choses comme cela. Ce sont des choses aussi, me semble-t-il, comme la défense et la mise en place de l'artisanat, et cetera. Et je ne suis pas nécessairement à outrance pour la réintroduction du cheval de trait, mais pourquoi pas ? Mais pourquoi pas à un moment donné ? Avec tout ce que cela veut dire ! Peut-être qu'il vaut mieux deux bons chevaux de trait, qu'un tracteur de 180 chevaux à un moment donné pour certaines exploitations. Je suis fils d'agriculteur. Oui. J'ai un souvenir peut-être un peu ancien. Voilà ! C'est un peu tout cela. Je ne veux pas m'étendre. Je vous remercie.

Danielle BARRÈS : Oui, d'autant que vous n'avez plus le temps là. Merci ! Bien ! Bien, écoutez ! Je suis désolée, mais si on veut arriver au bout de nos quatre thèmes, il faut qu'on arrête là pour celui-ci. Et on va passer maintenant... On va passer au thème « Aménagement du territoire et développement économique » avec Sébastien Le Corre, géographe, maître de conférence à l'Université de Toulouse-Le-Mirail. Donc, pareil, une dizaine de minutes de présentation et après discussion.

Sébastien Le CORRE : Vous me rappelez à l'ordre.

Danielle BARRÈS : Bien sûr ! Bien sûr !

Thème : Aménagement du territoire et développement économique

Présentation de Monsieur Sébastien LE CORRE, Géographe, Maître de conférences à l'Université Le Mirail

Sébastien Le CORRE : Bonjour ! (Vous pouvez retrouver la présentation de Monsieur Sébastien LE CORRE en cliquant sur le lien ci-après : <http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/compte-rendu/caraman-20091123/le-corre.pdf>)

Donc, on a entendu des mots : impartialité, enfin, voilà ! Donc, je suis universitaire. Cela ne veut pas dire du tout que je sois impartial. Cela veut simplement dire qu'à l'issue de mon propos, peut-être que vous allez ressortir avec plus de questions que de réponses. C'est l'aspect chercheur à

l'université. Donc, vous allez comprendre assez rapidement que j'ai une position qui, finalement, peut apparaître assez favorable à l'encontre de certaines personnes qui sont présentes ici parce que, finalement, le travail qui nous a été demandé dans le cadre de l'Université, c'est d'observer les changements ; les observer, les quantifier et essayer de les évaluer. Cela ne signifie pas prendre partie pour tel ou tel changement. Donc, je vais essayer de broser un panorama des différentes situations qu'on peut rencontrer lorsque l'on met en place une infrastructure de transport rapide de type autoroutière. Pour étayer ce propos, je vais me baser sur deux exemples, essentiellement sur l'exemple de l'autoroute A66, et puis, je prendrais aussi quelques exemples d'un échangeur à proximité de l'A20 autour de Cahors. Je vais structurer mon propos autour de deux thèmes principaux : la mise en place d'une infrastructure autoroutière implique des changements en ce qui concerne les pratiques quotidiennes, l'arrivée de nouvelles personnes et les constructions, première phase du propos. Seconde phase du propos, on s'intéressera plus spécifiquement à ce qui se passe sur un plan économique et les différentes modalités économiques qui peuvent émerger suite à la mise en service d'une infrastructure. Donc, très rapidement, les méthodes qui sont utilisées. On a mis en place des outils d'observation qui sont basés essentiellement sur de l'imagerie spatiale, qui sont basés également sur du traitement de données de la cartographie. Je ne rentre pas dans les détails mais on a une batterie d'outils. L'idée étant, il y avait un déficit pour les observations, c'est-à-dire que, fréquemment, l'Etat stipulait qu'on est capable de distinguer des choses. Est-ce qu'elles sont effectivement imputables à l'autoroute ou pas ? Est-ce qu'on est capable de les mesurer, de les quantifier et surtout, essayer de dégager la part effective de l'infrastructure autoroutière ? Alors, voilà, les questions clés un peu autour du propos. Donc, peut-être pour fixer un peu les choses... Merci ! Le tracé, donc, sur lequel on va parler là, c'est l'autoroute A20 et l'autoroute A66. Donc, plus spécifiquement, la portion de l'A66 qui est entre Nailloux et Pamiers. Cette portion de l'A66, en fait, se connecte sur l'A20 par le biais de Toulouse et permet d'assurer, à terme, une liaison européenne entre Paris et Barcelone. Donc, voilà un peu les différents éléments de positionnement. Alors, d'emblée, l'autoroute et le changement d'accessibilité, je présente une statistique, c'est peut-être l'aspect scientifique et universitaire qui ressort et c'est un géographe qui parle. Une évolution de la population d'une commune, qui est celle de Nailloux, traversée par l'infrastructure autoroutière dont il est question, l'A66. Je crois qu'au-delà de la lecture des chiffres, ce qui est

important, c'est de considérer la courbe telle qu'elle vous est présentée. On a effectivement une population qui est en très forte croissance, et cette forte croissance s'opère de façon concomitante, je dis bien concomitante et pas forcément corrélée pour l'instant avec la mise en service de l'infrastructure autoroutière qui a été mise en service en 2002. Donc, on a très clairement ici quelque chose qui évolue extrêmement rapidement. Un élément sur lequel on peut revenir, c'est tout simplement l'accessibilité qui était en place avant mise en service de l'autoroute. Concrètement, les éléments sur lesquels on peut se baser sont les suivants. Avant mise en service de l'autoroute, on avait des temps de parcours qui étaient les suivants : on était à 45 minutes grosso modo entre Toulouse et Nailloux. Il est clair que ces 45 minutes peuvent être discutées si j'ai la malchance de prendre la rocade à une heure où il ne fallait pas la prendre, je risque de rencontrer plus de 45 minutes, mais dans tous les cas, voilà, ce sont des temps moyens. Ce qui nous intéresse, c'est plus spécifiquement le différentiel entre un état avant et un état après. La mise en place de l'infrastructure autoroutière nous permet ensuite, lorsqu'on passe à une accessibilité autoroutière, de voir que l'auréole des 45 minutes permet d'atteindre, ici, la commune de Pamiers. Donc, cela signifie concrètement que pour des communes comme Nailloux, on est passé d'une situation où on était à plus de 45 minutes de Toulouse à moins de 30 minutes lorsqu'on utilise l'autoroute bien évidemment. On offre, donc, la possibilité à des personnes d'effectuer des migrations qui sont des migrations pendulaires, c'est-à-dire, la possibilité leur est donnée d'aller travailler sur Toulouse et, éventuellement, d'aller résider sur des communes de seconde ou de troisième couronne. Ce qu'il est intéressant de voir par rapport à cette approche, c'est que, effectivement, lorsqu'on interroge un peu les nouveaux arrivants sur Nailloux... D'abord, cette courbe de croissance, elle n'est pas liée au fait que la population de Nailloux a fait beaucoup d'enfants. Elle n'est pas liée à un solde naturel, elle est clairement liée à un solde migratoire, c'est-à-dire que cette commune est devenue extrêmement attractive. Alors, on peut discuter de cette attractivité. Je ne suis pas certain qu'il faille effectivement être satisfait du fait que l'idée d'ouvrir une autoroute a permis de créer un appel d'air relativement important et d'offrir la possibilité à des personnes d'aller habiter à 30 km de Toulouse ou à 40 km de Toulouse. Ce que je sais, c'est qu'ils l'ont fait ; et ce que je sais aussi, c'est que potentiellement, on peut comprendre que ce choix, il est légitime. Pourquoi ne pas imaginer que ces personnes qui résidaient à Toulouse, éventuellement dans des lotissements de 500, 600 mètres carrés, pas la maison, le jardin, étaient dans

des situations où, du jour au lendemain, on leur dit : « Voilà, en 30 minutes, vous pouvez résider à Nailloux avec une vie à la campagne, une vie peut être avec une qualité différente ». Il me semble, là, que c'est tout à fait légitime ce choix-là. Donc, là encore, j'essaie de vous montrer l'idée que, effectivement, offrir une infrastructure de transport, cela peut offrir un appel d'air. Et là, il y a une responsabilité des élus, très clairement. Ou bien on admet que, ici, cette déconcentration toulousaine se fait dans des conditions qui peuvent être quelconques ou bien on génère avant des garde-fous qui peuvent être des garde-fous liés à la planification de manière à maîtriser ces espaces qui vont être remplis par des nouveaux arrivants. Mais ce que je veux dire, c'est qu'on peut légitimement constater ces deux choses, et potentiellement, selon qu'on se place d'un côté ou de l'autre, eh bien, on peut arguer de telle ou telle préférence. Dans tous les cas de figure, c'est un fait, une croissance qui est extrêmement rapide. Alors, vous avez ici tout simplement la nature des échanges, on le voit. Prioritairement, les gens qui quittent Nailloux vont travailler vers Toulouse, ce sont là les migrations pendulaires. Donc, on comprend bien qu'avoir renforcé cette possibilité permet à d'autant plus de personnes d'aller se positionner à proximité de Nailloux. L'idée ensuite, et c'est là où cela peut être relativement intéressant, vous avez ici des statistiques de construction de logement. Eh bien, on peut voir la matérialisation de cet appel d'air en termes de construction. Vous avez, ici, des logements qui avaient été construits entre 90 et 99 sur la commune de Nailloux et, ici, on a pris les deux années avant mise en service de l'autoroute. Comment est-ce qu'on traduit ceci ? De façon très simple. La barre orange que vous voyez, là, ce sont les logements qui ont été construits entre 99 et 2001. Eh bien, Nailloux a construit, entre 99 et 2001, quasiment deux fois plus de logements qu'elle n'avait construit sur les dix dernières années. Il est clair que, là, on a une responsabilité lorsqu'on est élu ou lorsqu'on a en charge l'administration ou la gestion d'un territoire de maîtriser les choses. Comment cela se traduit spatialement, parce que cela, ce sont des chiffres ? Ensuite l'emprise spatiale, eh bien, elle est celle qui est présentée ici. Vous aviez, ici, des lotissements. Donc, quelles sont les formes qu'ont pris ces nouvelles urbanisations ? Elles ont pris différentes formes. Ici, on a de l'habitat pavillonnaire qui a été créé avec l'accueil d'un certain type de population, mais ce qu'on peut voir assez rapidement, c'est... voilà. Voilà l'évolution de la surface entre 95 et 2005, et voici l'ensemble des surfaces qui apparaissent en rouge, qui ont été construites, donc, entre 95 et 2005. On a, donc, une

occupation de l'espace où vous le voyez, on a essayé de rationaliser les choses de manière à ce qu'elles soient à proximité d'un réseau qui existait déjà, le cœur de village de Nailloux est ici. Ce qu'il est intéressant de voir aussi sur cet exemple de Nailloux, c'est l'idée que cette maîtrise des nouveaux arrivants, elle va prendre différentes formes. On voit volontairement qu'il y a plusieurs formes d'urbanisation. Il était hors de question, en tout cas pour les personnes qui présidaient à la charge de cette Commune, d'avoir l'apport de personnes qui consommeraient un espace de l'ordre de 1 000 mètres carrés de façon systématique. Donc, l'idée, cela a été aussi d'essayer de rationaliser un peu les choses et de construire éventuellement du petit collectif. Ah ! Du petit collectif, alors bien évidemment, on dit là : Attention ! Petit collectif, oui, mais bon finalement, cela s'appelle la mixité sociale. Après, c'est un choix. On prend ou on ne prend pas. Mais dans tous les cas de figure, c'est possible, cela peut être réalisé. Mais le corollaire de cet apport de population, on le voit ici et là, très clairement on peut parler d'un coût sociétal. L'apport de population, moi, j'entends des maires qui me disent : « Moi, ce qui m'intéresse c'est d'accueillir de la population ». Très bien ! Mais il va falloir leur offrir un certain niveau de service à ces personnes. Et cela, cela a un coût. Là encore, je conçois que certaines personnes quittent la banlieue toulousaine pour aller habiter à la campagne, mais il ne va pas falloir les héberger, et les accueillir dans n'importe quelle condition. D'autant que ces nouveaux arrivants, généralement, ils ont un profil bien particulier. Ce sont des jeunes actifs, donc, ils ont des besoins extrêmement précis. Ils veulent faire des loisirs, ils veulent que leurs gamins puissent aller à l'école, il faut qu'il y ait un médecin. Cela, cela a un coût. La voirie et les équipements qui sont liés à cette approche, de cet apport de population, cela a un coût aussi. Je n'ai pas de réponse à cela. Ce que je dis, c'est l'effet ici qui peut être envisagé, effectivement, on peut desserrer des choses. Cela peut être bien, mais l'idée derrière, c'est d'avoir prévu et d'avoir les reins assez solides pour pouvoir, éventuellement, créer des investissements. Et là, il y a une vraie logique, éventuellement, d'accompagnement ou en tout cas, une logique de prise en compte de ces éléments là. Donc, toutes ces questions qui sont liées à l'étalement urbain. Le deuxième élément qui a été pris en compte aussi et qui s'est matérialisé, notamment, pour le cadre de Nailloux, c'est la spéculation et la pression foncière. Parce qu'on peut demander à un élu d'anticiper les choses ; c'est son travail. Je vous rappelle, ce n'est pas le mien ; moi, j'observe, c'est facile. Mais par contre, certains acteurs privés, eux, anticipent

parfaitement. Vous avez des personnes qui ont en charge l'idée de créer des lotissements ou ce genre de choses, et ne vous inquiétez pas, eux, ils ont anticipé. Avant mise en service d'une autoroute, ils savent exactement ce qu'ils vont faire. On doit donc avoir en place une pression foncière qui va s'instaurer et des spéculations. Là encore, il y a des moyens de maîtriser cela. Mais on arrive encore, malgré les différentes études qui sont menées, à des situations où on voit des élus qui se retrouvent, du jour au lendemain, sous des spéculations foncières ou, en tout cas soumis aux sirènes de certaines personnes et qui ne s'en étaient pas forcément rendus compte, et n'ont pas forcément anticipé l'idée que, est-ce que l'autoroute ne passait pas dans ma commune ? Ah oui ! Mais par définition, là où l'autoroute passe, c'est la commune la moins attractive. Pourquoi ? Parce que vous ne voulez pas habiter à 10 mètres de l'autoroute. Par contre, les personnes qui sont... les communes qui sont juste en périphérie de l'autoroute et qui sont éloignées de 500 à 1 000 mètres, on estompe là les effets de co-visibilité, de nuisances, et cetera, et ce sont ces communes-là sur lesquelles la pression va monter. Donc, un premier élément de discussion. Un deuxième élément sur les aspects plus liés aux activités économiques. En fait, on est passé d'un modèle qui est un peu un modèle mécanique... Très clairement pendant des années, on a eu une relation entre « autoroute=développement ». Modèle mécanique. Donc, sans autoroute pas de salut. Je crois que ce discours est à nuancer, voire plus que nuancé. En fait, on va avoir des évolutions qui sont extrêmement variables selon les dispositions et selon les investissements des élus locaux, notamment. Un premier élément, donc, je vais essayer de vous montrer trois ou quatre situations. Un premier élément, toujours sur l'autoroute A66, Mazères-Saverdun. On n'a pas tranché pour cet échangeur, on l'a positionné à mi-chemin entre ces deux communes qui étaient des communes pôles. Très bien ! Ici, on a effectivement des effets qui sont des effets strictement liés à l'autoroute. L'autoroute génère des emplois. Oui, c'est vrai, c'est une réalité. C'est ce qu'on appelle des effets directs. Très clairement, une barrière de péage, ici, peut générer des emplois. Vous allez me dire : « Mais il n'y a plus de guichet maintenant, c'est ... ». Oui, mais il y a d'autres choses. Par exemple, ici, il y a une plate-forme d'appui qui permet d'assurer l'exploitation de l'autoroute, et de ce point de vue-là, le concessionnaire a positionné ici sa plate-forme d'appui, il a même positionné des logements. Donc, l'autoroute génère les emplois. Des gendarmes qui vont être pris ou il peut y avoir des gendarmeries qui vont augmenter en effectif. Il y a des choses qui sont des effets directs. Effets indirects, mesurables

aussi. Je ne suis pas certain qu'une plate-forme comme celle-ci, qui est une plate-forme logistique, Denjean en l'occurrence, Denjean Transports est venu s'implanter ici de façon tout à fait explicite, et avec l'idée qui est la suivante : « J'utilise et j'ai besoin d'une infrastructure autoroutière ». Cet élément-là, Denjean Transports ne serait jamais venu sans la présence d'une infrastructure autoroutière. C'est une certitude. C'était l'un des éléments déterminant. Donc, de ce point de vue-là, oui, l'autoroute génère des choses de façon directe ou indirecte. On est là sur une logique de vecteur de nouvelles dynamiques. Il y a d'autres possibilités. Alors, pardon, voilà, je vous avais mis des illustrations quand même parce que vu du ciel, c'est bien mais... Alors, on voit aussi que Denjean est une entreprise privée... Je ne vais peut-être pas parler de privé avec la poste, en vous montrant la poste, mais enfin... Dans tous les cas de figure, l'implantation de la poste sur cet espace, là, ce n'était pas une volonté privée, c'était un choix d'offrir une plate-forme de desserte et cetera. Donc, je vous ai mis plusieurs exemples et voilà, ici on a ce qu'on appelle les effets directs. Ici, c'est bien le centre d'exploitation de l'autoroute du Sud de la France. De ce point de vue-là, on a créé des choses directement. Donc, premier élément, on crée des choses directement. Deuxième élément qui peut être envisagé, l'autoroute peut être un outil de recomposition. Dans ce cas-là, on n'a pas forcément de la création, on a des choses qui vont bouger, qui existaient déjà. Un exemple, Pamiers : mise en place de l'A66 qui vient se brancher sur la route nationale 20 existante. Pamiers avait des stratégies qui étaient liées à disséminer sur l'ensemble du territoire des zones d'activité. L'arrivée de l'infrastructure autoroutière, ici, va générer de nouveaux comportements. En l'occurrence, Pamiers a préempté ici avec de nouvelles zones d'activité et décide de mettre le paquet à cet endroit-là ; et donc, va réorganiser tout ce qui était disséminé dans son tissu urbain là, sur cette zone d'activité. Le cas le plus flagrant, c'est par exemple, la création d'un village des marques. Alors, il n'est pas ici, il est ici. Mais plutôt que d'avoir des éléments qui étaient... des différentes marques automobiles qui étaient dispersées sur l'ensemble du territoire, on les a concentrées. On est là sur une logique de recomposition. Le problème de cette recomposition, c'est qu'on puisse poser la question de savoir : est-ce que c'est de la création ou est-ce que c'est du déplacement ? Autoroute, outil d'aménagement ou, pardon, outil de déménagement ? Deux discours là-dessus. Vous avez ici... là, on est passé, pardon... On a quitté Pamiers et on passe sur Montauban, Cahors. Donc, vous avez le département du Lot, ici, et le département du Tarn-et-Garonne ici. Alors,

effectivement, on peut avoir deux niveaux de lecture de cette carte. Chaque fois que vous voyez un point rouge, c'est de la création d'emploi. Chaque fois que vous voyez un point bleu, c'est de la perte. Et c'est sur le secteur des transports. Premier niveau de lecture, à chaque échangeur correspond des points rouges. Donc, à chaque fois que j'ai créé un échangeur, j'ai créé de l'emploi dans le secteur des transports, voilà. Ce n'est pas faux sauf que le problème, ce sont les points bleus. C'est qu'ici... Quand cela a été créé ici, c'est que cela a été déménagé d'ici. Quand cela a été créé ici, c'est peut-être que cela a été déménagé d'ici. Et on se rend compte que, en fait, la balance, elle est légèrement positive, mais pas tant qu'on voulait qu'elle soit totalement positive ici ou pas tant qu'on veuille qu'elle soit totalement négative ici. Dans tous les cas, l'autoroute, ici, a favorisé des recompositions. Cela peut être quelque chose de favorable parce que ces recompositions pour les entreprises, c'est peut-être l'occasion d'embaucher un peu plus. Parfois, ils se sont délocalisés de quelques centaines de mètres. Elles étaient en façade d'une route nationale, elles sont passées en façade de l'autoroute, préservant un effet vitrine. Ce changement de stratégie a permis d'embaucher deux ou trois employés. Et en tous les cas, il n'a pas fait les 50 employés qui viennent de s'implanter, ils étaient déjà existants, 48 par ailleurs. Donc, on a un discours qui doit être nuancé. Autre élément, quelque chose qui va accélérer mes mutations. Alors, cela, c'est une situation qui peut être intéressante, on est sur l'échangeur de Cahors, sud. Vous avez ici l'infrastructure qui est une infrastructure historique, la route nationale 20 qui passait ici. Je ne sais pas si vous la voyez, cet axe-là. Vous avez l'aérodrome de l'Albenque ici. Pas d'infrastructures autoroutières dans un premier temps, et pourtant, vous avez de l'activité. Et oui ! A proximité d'une route nationale, il y a de l'activité. En l'occurrence, ici, il y avait de l'activité qui était liée... il y a un bar, il y a un hôtel-restaurant, et puis, il y a quelqu'un qui vend des vins. Cette activité économique, elle est liée à quoi ? Pas à l'infrastructure, au trafic. Vous allez me dire : Là, vous mégotez ! Pas tout à fait. Elle est liée au trafic, elle est directement dépendante du trafic qui passe là-dessus, c'est-à-dire que, effectivement, quand je remonte sur Paris et que je veux aller voir mes cousins sur Toulouse, je ramène un peu de Cahors, cela peut faire l'activité ici. A partir du moment où vous mettez en place une nouvelle infrastructure qui est l'autoroute avec une sortie de péage ici, le flux qui était présent sur la route nationale, vous le faites passer ici. En tout cas, le flux de transit. Cela signifie que ces activités-là, elles avaient une activité qui était liée au trafic. Le

trafic baisse. Vous voyez beaucoup de créations de station à essence à proximité des routes nationales ? Vous avez encore la facilité à trouver un petit hôtel en dehors des chaînes, enfin et cætera, ? Non ! Donc, cela ne signifie pas pour autant que c'est de la perte sèche parce que, en l'occurrence, il y a eu de nouvelles implantations. Ici, on le voit, il y a des sociétés comme Transport Quercy Express, des sociétés qui font du transport frigorifique, qui sont venues s'implanter ici. Et elles sont venues s'implanter non pas parce qu'elles ont besoin d'un trafic, parce qu'elles ont besoin d'une infrastructure. Et c'est là où je dis que ce n'est pas la même chose. D'un côté... et c'est là où on a une mutation des activités, d'un côté, on avait des activités qui dépendaient d'un trafic. Maintenant, on a des activités qui dépendent d'une infrastructure, et ce n'est pas tout à fait la même chose. Là encore, il faut savoir ce qu'on veut. Ce n'est pas le même mode d'organisation. Ce n'est pas le même mode d'organisation de l'espace non plus. Alors, un autre élément... Alors, juste, pour vous donner une idée, toutes ces entreprises, en fait, on les fait par relevée GPS de manière à avoir des précisions relativement importantes, mesurer les effets de déplacement, et cetera. Peu importe sur la modalité. Alors, un autre élément, peut-être pour essayer de synthétiser un peu les choses encore, une situation pas très loin de l'A66 qui est la déviation du Vernet, route nationale 20. Vous quittez Toulouse et vous vous rendez vers Pamiers et Foix, mais vous avez choisi de ne pas prendre l'autoroute, vous choisissez, donc, une route nationale. Et là, vous vous dites qu'éventuellement, vous êtes en accord avec vous-même, pas tout à fait. Parce que, ici, vous avez un village qui était le village du Vernet, qui était traversé historiquement par cette route nationale 20. Cette route nationale 20 est maintenant contournée. Ici, vous avez ce contournement, cette déviation. Conséquence, bien évidemment, la route nationale 20 ne passe plus au cœur du village. Enfin, si, elle y passe, mais c'est plus la route nationale 20, mais je n'ai plus de trafic ici. Moi, je dis parfait. Si vous habitez ici et que vous avez mille véhicules/jour, je peux vous garantir que vous êtes ravi que le flux soit déplacé de ce côté-là. Et là encore, c'est légitime. Par contre, la nouvelle voie ici, elle va capter ce trafic. Donc, en captant ce trafic, eh bien, là encore, les activités qui étaient liées au passage, elles périclitent. A ce que j'ai gagné pour ma population ici, qui est tranquille et paisible, elle peut faire dodo tranquillement et, effectivement, elle n'est plus gênée par les voitures, je l'ai peut-être perdu sur un autre côté. Effectivement, si vous faites des relevés, il y a eu un hôtel ici, on plie ; et une station essence... Pardon, elle veut par venir la station

essence ? Elle plie. Merci ! Elle n'a pas pu gagner sur tous les points. Dernier élément, l'autoroute, tout le monde en veut, et jamais chez soi. Je vous rappelle que vous êtes relativement nombreux, enfin, je le souhaite en tout cas, à pouvoir partir en vacances, on est bien content qu'elle soit là ; mais il ne faut pas qu'elle passe dans mon jardin. Alors, l'élément que je souhaiterais mettre en exergue, là, c'est autre chose. Concrètement, Nailloux va avoir un village des marques, vous le savez peut-être. Mais cela, cela ne s'est pas fait gentiment et simplement. Quand il a fallu mettre en place l'infrastructure autoroutière, que l'on soit dans l'Ariège, ici, ou que l'on soit dans la Haute-Garonne, ici, tout le monde était d'accord pour l'autoroute. Je résume. Bien évidemment, il y a eu des oppositions, et cetera, mais une fois qu'elle était là, on était ravi. Alors, j'ai pris un indicateur. C'est un indicateur comme un autre, certains vont me dire « pour un scientifique... » Mais d'un autre côté, voilà, cela peut être bien de temps en temps. On va aller voir ce qu'a dit la presse, en l'occurrence, La Dépêche. Oh, ça va ! On peut juste... très rapidement ?

Danielle BARRÈS : ... parce qu'il est un peu trop long là. Donc, il faut vraiment finir, Sébastien.

Sébastien LE CORRE : Il me reste une minute, si cela arrive à passer. Oui, merci beaucoup. Alors, titre de La Dépêche : « Avec la nouvelle autoroute, l'Ariège sort de ses murs ». Ce qui m'intéresse, c'est la date : 27/02/2002. Tout le monde est content, tout le monde est ravi. On peut fermer, s'il vous plaît ? Attendez ! Même La Dépêche, vous allez voir qu'on peut... Deuxième élément. Oui, on peut ouvrir ? Vite, vite, parce que je vais me faire gronder par le temps. « Feu vert pour le village des marques de Nailloux » : 07/09/2009. Donc, là déjà, on voit déjà que « par quatre voix contre deux, celle de la Chambre de Commerce et de la Ville de Toulouse, la Commission départementale d'équipement a autorisé le village des marques ». Déjà, il y a des voix qui sont contre. CCI de Toulouse et la mairie de Toulouse, c'est nient ! « Nous, on n'en veut pas du village des marques ». Ce que je souhaite mettre en évidence, c'est l'idée que, avant l'autoroute, tout le monde en voulait ou n'en voulait pas ; une fois qu'elle est là, tout le monde est content, et ensuite, on va avoir des concurrences qui n'avaient jamais existé auparavant. On va juste ouvrir le dernier, s'il vous plaît, de manière à gagner un peu de temps. Oui, ce n'est pas grave si... Le dernier, cela aurait été mieux. Ce n'est pas grave. « Nailloux, le village des... Eh bien non, ce n'était pas le dernier, c'était l'autre. L'idée, c'est... Pardon, c'était le troisième, et j'avais mis

celui-là en surplus. Excusez-moi, je voulais gagner du temps, et j'en fais perdre. « Le village des marques de Nailloux suscite l'inquiétude ». Ah oui ! Nouvelles concurrences entre les territoires. L'autoroute arrive, c'est génial, tout le monde va bien, OK. Eh bien, moi, je propose quelque chose. Je suis à Nailloux et je veux faire un village des marques. Saverdun, Ariège, et hop hop, moi aussi, j'ai un projet. On va trancher ! Mais on tranche sur une autoroute qui est A66, mais finalement, dans cette décision, il y a des Toulousains, pourtant, ils ne sont pas sur l'A66. Mais étant donné que Nailloux est en Haute-Garonne, ils ont une décision à donner, et on ne veut pas de concurrence. Donc, là, c'est l'idée aussi qu'une autoroute peut générer des concurrences entre les territoires. Eventuellement, cela aussi, cela peut se gérer : il y a de l'intercommunalité, il y a des choses comme cela. En fait, je vais arrêter mon propos ici, je suis infiniment désolé d'avoir débordé, mais c'était cette idée que ce qui a prévalu pendant bon nombre d'années, et peut-être juste le dernier schéma pendant que je conclus. On a considéré pendant très longtemps que l'autoroute créait des choses, et de façon extrêmement efficace. Peut-être que c'est tout simplement lié à quelque chose de basique et de physique, pour essayer de résumer, l'autoroute a une concentration des effets et une accélération des effets. Donc, si on présente le schéma qui est là, c'est vrai qu'une infrastructure autoroutière linéaire, elle va avoir tendance à offrir une desserte qui est une desserte constante du territoire. A partir du moment où vous mettez en place une infrastructure autoroutière, vous allez mettre en place des points d'entrée et sortie qui vont focaliser les changements, et qui vont donner éventuellement l'idée d'une accumulation. Il faut peut-être garder à l'esprit que cette accumulation, elle peut venir ; d'autre part, elle peut être effectivement créée, et cette accumulation, elle peut aussi faire des envieux et créer de nouvelles concurrences. Donc, voilà un peu, je vous avais dit que vous auriez plus de questions que je n'aurais de réponse, mais j'ai essayé de vous présenter un panorama. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Danielle BARRÈS : Merci. Merci Sébastien Le Corre. Je vois que votre intervention suscite des questions. Monsieur Rod.

Didier ROD : Merci, Madame la Présidente. Didier Rod, Président de Lauragais Nature. Je remercie d'abord le dernier intervenant, parce que c'est excellent. C'est excellent, parce qu'en fait, cela ne fait que conforter ce qu'on dit depuis des années, des années et des années. D'ailleurs, Lauragais Nature

s'est créé justement à l'occasion de la lutte contre la création de cette autoroute A66. Et déjà, à l'époque, tout ce que vous avez donné, on l'avait déjà pointé et signalé à l'époque. Alors, je crois qu'on ne peut que se féliciter, pour une fois, d'une activité d'un expert indépendant qui conforte absolument ce qu'on dit depuis des années et des années. Alors, justement, par rapport aux choses du progrès, on parle... Le progrès, on oppose le progrès, et le... Mais qu'est-ce que c'est que le progrès ? Est-ce que, aujourd'hui, ce qui apparaissait comme un progrès au XX^e siècle, c'est-à-dire le siècle passé, c'est-à-dire les autoroutes, est-ce qu'aujourd'hui, c'est encore un progrès ? Est-ce qu'aujourd'hui, ce qu'on considère comme une autoroute, c'est un progrès ? Je crois que, justement, le progrès, c'est s'adapter en permanence à la réflexion sur ce qui va arriver plus tard. Alors, est-ce que l'autoroute, c'est cela ? Je crois que c'est le contraire, aujourd'hui, et que ce n'est pas le progrès, mais c'est justement le contraire du progrès. On a vu sur les éléments tout à fait intéressants qui ont été proposés, c'est une augmentation de la population autour des sorties d'autoroute. C'est exactement ce qu'on dit sur l'autoroute Castres-Toulouse, que cela soit d'ailleurs une autoroute ou une 2x2 voies, ce sera exactement la même chose, c'est-à-dire un étalement urbain augmenté. Mais cet étalement urbain, cela, en 100 ans, on l'a déjà vu ! Cela va être la diminution des terrains agricoles, bien sûr, puisqu'à partir du moment où il y a habitat, il y a diminution de terrains agricoles. Et puis, en plus, qu'est-ce qu'il va y avoir ? Cela veut dire que ces populations qui quittent des endroits, de fait, elles augmentent aussi leur nécessité de voiture, leur dépense de CO₂, leur dépense de pétrole, et cetera. Or, si on veut penser pour les 20 ans ou 30 ans qui vont venir, il y aura moins de pétrole, on a besoin de diminuer le CO₂. Et donc, ce n'est pas en accentuant l'étalement urbain, c'est au contraire, en concentrant l'étalement urbain ; ou alors, en faisant un étalement urbain complètement planifié, comme on l'entend. C'est-à-dire, non pas un étalement urbain parce qu'il y a une autoroute qui passe, mais un étalement urbain, parce qu'il existe déjà des structures collectives en termes de transport, et que là, à partir du moment où il y a des structures de transport collectif, on peut faire un étalement urbain, parce qu'à ce moment-là, effectivement, il y a une possibilité de transport sans augmenter le CO₂, sans dépenser de pétrole, sans... C'est cela la véritable planification. Et cela, je crois que cela, c'est cela le progrès, aujourd'hui, sur lequel il faut travailler. Et de ce point de vue, c'est pareil sur le ferroviaire. On nous dit, Castres-Toulouse, ferroviaire, et cetera. Mais travaillons à une alimentation

ferroviaire, par exemple, directement entre Castres et Blagnac, par exemple. Malheureusement, puisqu'il n'y a pas de TGV, et qu'il n'y a pas de ligne ferroviaire directe entre Toulouse et Paris, et que tout le monde est soi-disant obligé de prendre l'avion. Quand vous arrivez à Roissy, plus personne ne prend le taxi, tout le monde prend le TGV, le RER. Cela va bien plus vite, c'est bien moins coûteux, et c'est, en tout cas, en termes de pollution, bien meilleur. Là, je crois que c'est aussi un élément qui est extrêmement important. Je crois qu'aujourd'hui, il faut penser en termes de relocalisation de l'économie. Je crois que c'est là-dessus le travail du XXI^e siècle. Aujourd'hui, les autoroutes, tout cela, c'est le siècle passé ! Il faut travailler sur l'avenir ! Il faut travailler sur l'avenir. Aujourd'hui, l'agriculture, on a cité les AMAP, on a cité également les éco-constructions. C'est cela, l'avenir ! Ce n'est pas le béton, l'avenir. L'avenir, c'est le passé, c'est le siècle dernier. Alors, puisqu'il ne me reste pas beaucoup de temps, je voudrais quand même pointer un dernier élément. On a... parce qu'on a vu que cela ne crée pas des emplois, cela transfère des emplois. Cela transfère beaucoup d'emplois, sauf effectivement les infrastructures routières qui vont autour. Mais est-ce qu'il y a quelque chose qu'on a mesuré, aujourd'hui ? La suppression de la taxe professionnelle. Le fait qu'aujourd'hui, les communes n'ont plus vraiment intérêt, parce qu'elles vont avoir les nuisances des industries, les nuisances des entreprises, et en plus, il faudra qu'elles amènent tout ce qui est collectif, et sans en avoir une retombée au niveau... Est-ce qu'on a mesuré l'absence de la taxe professionnelle sur ces projets de développement économique et cetera ? Je crois que non, et je crois que de ce point de vue, il va falloir qu'on réfléchisse très sérieusement à la reconstruction de notre économie, à la reconstruction de la démocratie, parce que je crois que c'est là que pêche aujourd'hui le dossier.

(Applaudissements)

Danielle BARRÈS : Merci, Monsieur Rod. On poursuit là. Qui veut intervenir ? Sébastien Le Corre.

Sébastien LE CORRE : Juste un point, quand même. Je me suis peut-être mal exprimé ou, en tout cas, de façon trop directe sur certains points. L'idée quand même que cela ne crée pas d'emploi est à nuancer. Enfin, ce type de raccourci, et là encore, j'ai essayé de l'éviter. Alors, pardon si cela est apparu comme tel. Concrètement, un village des marques, c'est de la création. Ce que j'ai évoqué tout à l'heure, sur la situation de Mazères-Saverdun, on est là sur une logique de

création. Voilà. Ce que j'essayais de distinguer, c'était trois profils : de la création effective, du déplacement, et éventuellement... de la réorganisation, et éventuellement de la concurrence. Mais, concrètement, lorsque Nailloux va accueillir un village des marques, il va y avoir de la création d'emplois, il va y avoir des boutiques, et cetera. On est là quand même sur une logique de création. J'ai plus mis en exergue les faits, effectivement, qui étaient liés aux concurrences entre les territoires, quand même.

Danielle BARRÈS : Merci, Monsieur Le Corre. Qui veut intervenir encore sur ce sujet ? Oui, Monsieur.

Renaud LEPLATOIS : Bonsoir ! Renaud Leplatois, étudiant. Simplement, j'aimerais revenir sur l'aménagement du territoire. La France est un des seuls pays à s'être dotés d'un Ministère de l'Aménagement du territoire et d'après ce que vous nous avez exposé, au final, moi, c'est ma réflexion personnelle, on crée des infrastructures. Alors, non. Je ne vais pas m'y prendre comme cela, pardon. Normalement, le Ministère de l'Aménagement du territoire est censé, il me semble, coordonner cet aménagement du territoire pour éviter qu'il se fasse de façon « anarchique » ou plutôt selon les lois du marché. On va dire cela comme cela. Et donc, là, la création d'une autoroute qui est de l'aménagement du territoire va engendrer, va avoir des conséquences, ensuite, sur l'installation ou non d'entreprises sur certains axes ou sur d'autres. Donc, en fait, ma question est de savoir s'il y a réellement un aménagement du territoire.

(Applaudissements)

Danielle BARRÈS : Merci ! Monsieur Grammont veut intervenir ?

Philippe GRAMMONT : Oui. Peut-être quelques éléments de réponses là-dessus. Si vous voulez, sur ces aspects de l'aménagement du territoire, on est dans un dispositif où la décentralisation est passée par là. Vous le savez bien. Aujourd'hui, cela a été dit au début par les premiers intervenants, tout ce qui est relatif à la planification territoriale, alors, il s'agit aussi bien des documents de planification territoriale de niveau communal comme les plans locaux d'urbanisme, que ce qui relève de la planification intercommunale, les schémas de cohérence territoriaux qui sont les documents qui donnent les grandes orientations à l'aménagement du territoire à l'échelle intercommunale large, ces documents-là sont, désormais, de la compétence des collectivités locales, des communes et de leurs groupements.

Donc, on est bien, effectivement, sur ces questions-là, sur des questions qui doivent être accompagnées par des projets de territoire qui trouvent leur place, par exemple, dans ces schémas de cohérence territoriaux qui vont fixer les grandes orientations sur l'utilisation, l'usage des sols, l'orientation vers tel ou tel type d'activité, la maîtrise de ces terrains, et aussi, ce sont également les collectivités qui ont, d'ailleurs, derrière les outils opérationnels. On a évoqué un peu tout à l'heure ces questions-là, c'est-à-dire, par exemple, la capacité à construire des zones d'aménagement concertées, sur lesquelles elles auront la maîtrise de ce qui se passe sur ces secteurs-là, à avoir des outils de préemption sur le sol. Elles peuvent instituer un droit de préemption urbain. Donc, il y a un certain nombre d'outils qui permettent aux collectivités, en fait, de mettre en œuvre ensuite les politiques ainsi définies et de les orienter dans le sens qu'elles souhaitent. Si je reprends maintenant, si vous voulez, le rôle de l'Etat par rapport à cela, le rôle de l'Etat, c'est un rôle de garant des grands équilibres par rapport à cela. Il a mis en place, d'abord, le dispositif législatif et réglementaire qui encadre l'exercice de ces compétences-là par les collectivités. Il porte ensuite à connaissance des collectivités dans le cadre de l'élaboration de ces documents tous les textes réglementaires, toutes les politiques nationales qui sont obligatoirement à mettre en œuvre. Et puis, enfin, vous savez qu'il y a un certain nombre d'autres dispositifs de contrôle qui sont en place. Par exemple, désormais, tout ce qui relève à la fois tant des schémas, SCOT, plans locaux d'urbanisme dans certains cas, plans de déplacement urbain, que ce qui relève des projets soumis à enquête publique, sont soumis maintenant à un avis de l'autorité environnementale. Donc, on a un certain nombre de garde-fous qui sont mis en place par l'Etat et suivis, ensuite, du point de vue réglementaire. Mais, la dynamique de projet, maintenant, sur les territoires, elle est effectivement portée par les collectivités depuis la décentralisation.

Danielle BARRÈS : Merci Monsieur Grammont sur ce point précis. Qui veut encore prendre la parole sur ce point ? Madame !

Florence PELLETIER : Oui, bonsoir ! Florence Pelletier. Vu la présentation que vous avez faite, le risque qu'il y a pour, ici, l'autoroute qui risque de se faire pour Castres, c'est que l'économie, l'activité économique se déplace sous des échangeurs qui soient plus près de Toulouse. Et donc, Castres se vide. Cela peut être apparemment un risque.

Sébastien LE CORRE : Alors, je ne peux pas me prononcer, bien évidemment, sur la situation qui est celle qui est proposée là. Ce que je sais, là encore, et c'est ce que je peux simplement vous dire, c'est qu'il y a différents scénarii possibles. Vous en évoquez un. Maintenant, l'idée quand même, c'est qu'il y a largement de quoi influencer ces scénarii. Il y a assez d'outils de planification, d'entente, de niveau, je dirais, décisionnels au-delà du simple jeu de telle ou telle commune pour essayer de monter quelque chose qui soit, justement, cohérent. Je crois quand même... Pardon ! Je ne souhaiterais pas tomber dans quelque chose qui serait très manichéen en disant : « Cela ne peut pas coller ou il n'y a que des risques ». Il me semble assez facile de dire à un moment donné : « Cela ne peut pas fonctionner et c'est la responsabilité de l'autoroute ». On a vu des gens et des situations ou des territoires qui partaient à chance quasiment équivalente et qui n'ont pas eu du tout les mêmes destinées. Et pourtant, certains étaient équipés d'échangeur, d'autres n'étaient pas équipés d'échangeur. On pourrait croire que l'échangeur, c'est le point de contact et que certaines communes ont tiré mieux leur épingle du jeu sans bénéficier d'échangeur. L'idée, c'est quand même que, dans l'hypothèse où la décision est prise et que le tracé se fait, qu'il y a la mise en place de cette infrastructure, la stratégie, c'est d'anticiper au mieux et d'avoir un schéma qui soit une logique. On va essayer de fédérer un peu les décisions de manière à avoir quelque chose, effectivement, qui soit cohérent. Donc, vous évoquez un scénario possible. C'est un scénario possible. Possible.

Danielle BARRÈS : Merci ! Je ne vois... Allez-y madame !

Patricia PANEGOS : Oui, juste pour compléter la question de Madame Pelletier, je voudrais avoir des précisions concernant Pamiers justement.

Danielle BARRÈS : Vous redites votre nom s'il vous plaît pour l'enregistrement.

Patricia PANEGOS : Oui, pardon. Excusez-moi ! Patricia Panegos. Donc, je suis habitante de Lanta. Et donc, c'est vrai que nous avons suivi de près la construction de cette autoroute. On avait entendu parler de désenclavement de Pamiers. Donc, là, vous nous présentez de façon ample la situation de Nailloux qui se trouve à 30 kilomètres, en fait, de Toulouse, qui serait, si vous voulez comparer géographiquement, dans la position peut-être de la Vallée du Girou. Enfin, voilà ! On ne peut imaginer que l'étalement

urbain. Par contre, pour Pamiers, qu'est-ce qui se passe ? Et notamment, ce qui m'a interpellé, c'est votre graphique concernant les constructions en 1900, c'était 99 ou 2001, parce qu'on voit qu'à Pamiers, en fait, il y a une chute des constructions juste avant l'ouverture de l'autoroute. Est-ce que vous pouvez nous expliquer cet élément ? Voilà. Pardon ! Et si je peux me permettre une deuxième question, vous avez parlé d'une autoroute qui aurait un projet, enfin, qui irait dans le prolongement sur un projet d'autoroute Paris-Barcelone. Cela serait une ouverture sur Barcelone. Bon, c'est la première fois que j'entends parler de cela. Donc, j'aimerais bien avoir une précision là-dessus. Et concernant Castres en fait, nous nous étonnons un petit peu de cette situation cul-de-sac de cette autoroute qui s'arrêterait à Castres. Donc, voilà la question aussi : est-ce qu'un jour, il y aura un projet Paris, je ne sais pas, passant par Castres ? Voilà ! Merci bien.

Danielle BARRÈS : Merci beaucoup. Monsieur Le Corre, voilà que vous semez le trouble en introduisant Barcelone dans notre débat. C'est terrible !

Sébastien LE CORRE : Il se trouve qu'il y a des qualifications qui sont des qualifications nationales, et ensuite, des qualifications qui sont des qualifications européennes. De ce point de vue-là, on a quand même depuis très longtemps l'idée de relier différentes capitales européennes, enfin, pas capitale en l'occurrence mais... Donc, voilà ! Cela fait partie... le maillage qui est constitué là, fait partie de cette réflexion-là qui permettrait d'assurer une continuité.

Philippe GRAMMONT : Juste quelques éléments peut-être pour compléter. Vous savez que la Route Nationale 20 fait partie du réseau trans-européen. Effectivement, cela veut dire qu'il assure... ce sont les itinéraires effectivement trans-frontaliers qui assurent la continuité entre les différents pays européens. Vous savez aussi qu'on a parlé tout à l'heure du Grenelle de l'environnement qui prévoit l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transport et ce schéma national des infrastructures de... Pour élaborer ce schéma national des infrastructures de transport, c'est-à-dire tous les projets de développement futur, que ce soit... il est multimodal, que ce soit d'ailleurs du ferroviaire ou du routier. Donc, les grands projets sont audités, je dirais, dans ce cadre-là, et la liaison RN20 fait partie des projets audités dans ce cadre-là et on verra ce qui sortira ensuite en matière de schéma national des infrastructures de transport, probablement l'année prochaine. Le schéma est en cours

d'élaboration actuellement. Et donc, il y a un certain nombre de projets qui seront retenus ou pas à l'issue de cet audit qui est en cours. L'A20 étant auditée à ce titre-là.

Sébastien LE CORRE : Un élément de réponse en ce qui concerne la situation de Pamiers. Alors, d'emblée, ce que j'ai essayé de dire, mais c'est là aussi où je redis de façon extrêmement affirmée, on ne peut pas transposer une situation à une autre. Concrètement, ce n'est pas parce que Pamiers est éloigné de 60 kilomètres, grosso modo, de Toulouse qu'on peut transplanter cette situation-là à toute commune éloignée de 60 kilomètres autour de Toulouse. Concrètement, Pamiers, ce n'est pas Castres et Verfeil, ce n'est pas forcément Nailloux. Enfin, vous comprenez mieux. On ne peut avoir cette approche qui transpose des modèles. Bon, alors, par contre, la situation de Pamiers aujourd'hui, elle semble vous inquiéter. Je peux vous garantir que Monsieur Trigano qui est le Maire de Pamiers n'est pas du tout inquiet pour l'instant. Concrètement, il est plutôt satisfait de l'arrivée de cette infrastructure autoroutière puisqu'il estime qu'elle a permis effectivement de créer des choses. Par contre, là encore, l'élément qui était évoqué et que vous avez identifié et qui est tout à fait valable, c'est l'idée de dire que la croissance de Pamiers, finalement, elle se fait plus sur l'apport d'habitants. Pourquoi ? Parce que l'essentiel a été rejeté sur la périphérie. Aujourd'hui, par contre, les entreprises ont plutôt tendance à... Donc, on est sur un modèle où certains vous diront, oui, mais on aboutit vers un modèle qu'on souhaitait à tout prix éviter qui était des villes dortoirs à la périphérie de Pamiers ; et Pamiers est en train de drainer l'activité au fur et à mesure. C'est plus complexe que cela. Ce n'est pas une situation dramatique. Il y a des effets de concurrence qui sont liés à Toulouse mais il n'y a pas que cela.

Danielle BARRÈS : Merci. Il y a un monsieur tout au fond. Non ! Un peu plus loin qui avait demandé la parole tout à l'heure. Vous ne l'avez... Oui !

Daniel RUFFAT : Daniel Ruffat, Conseil Général du Canton de Lanta. Sauf qu'on nous a... dès le départ, on nous a vendu l'autoroute Toulouse-Castres pour désenclaver et on était formel, affirmatif pour désenclaver le bassin Castres-Mazamet. Donc, la preuve n'est pas établie qu'absolument on réussirait de ce point de vue-là.

Danielle BARRÈS : Non, non, on va continuer encore à prendre quelques questions parce que, là, on est en train de déborder et de... Très vite alors, vous avez déjà parlé tous les deux. Très, très vite parce qu'on déborde un tout petit peu sur notre temps. Mais je veux qu'on parle de financement.

Thierry PELPEL : Oui, juste une question. Bonsoir. Thierry PELPEL, Albiac. Je voulais savoir dans l'hypothèse où l'Etat financerait cette 2x2 voies à péage vers Castres, quid du sort de la RN126 ? On entend beaucoup dire qu'elle risque d'être ramenée à une route départementale. Et est-ce que l'Etat aura envie d'entre... enfin, de continuer à l'entretenir au même titre qu'il le fait aujourd'hui ? Merci.

Danielle BARRÈS : Merci ! Une dernière intervention, uniquement si c'est rapide, s'il vous plaît.

Alain MARCOM : Donc, Alain Marcom, maçon à Francarville. Ma question, c'était sur... à Monsieur Le Corre, sur le graphique que vous nous avez montré sur l'augmentation... le doublement de la population depuis 2002 à Nailloux. En fait, il y a quand même plusieurs... vous avez précisé que, effectivement, les choses étaient concomitantes et pas forcément corrélées. Je pense que, effectivement, on va dire le boum de l'immobilier avec l'expulsion des pauvres du centre-ville, et l'opportunité d'avoir à pas cher un logement assez éloigné en banlieue est un facteur qui rentre en ligne de compte, la générosité des banques aussi. Mais surtout, ce que je voudrais savoir, c'est dans cette étude, et dans bien d'autres, est-ce qu'on arrive à mesurer l'impact du coût du baril de pétrole ? Parce qu'à l'évidence, depuis 2002... enfin en 2002, on avait un baril à 15 dollars, l'année dernière en 2008, on est monté à 150, là, on est autour de 80. Il est bien évident qu'installer une autoroute est... donc, on voit qu'ARCOUR après une concession pour 65 ans, ce n'est pas forcément maîtriser le coût du pétrole pendant les 65 prochaines années. Donc, l'impact de cela, on a peut-être intérêt et les collectivités territoriales dont vous parlez en premier lieu, ont peut-être intérêt à en mesurer l'influence sur leurs aménagements.

Danielle BARRÈS : Merci ! Des réponses très rapides, Monsieur Grammont et Monsieur Le Corre, après.

Philippe GRAMMONT : Oui, sur la... Juste une petite réponse rapide sur le devenir de l'ancienne route nationale dans le cas éventuel de la réalisation du projet de concession. Dans ces cas-là, comme d'ailleurs dans le cas de réalisation d'une

nouvelle route à 2x2 voies, d'une nouvelle route nationale, l'ancienne route fait l'objet dans le cadre de discussion avec les collectivités locales, en général, les conseillers généraux, voire les communes dans les parties urbaines de ces itinéraires-là, une discussion qui permet d'envisager la rétrocession, en fait, aux collectivités en question de la route, et sachant que la discussion s'accompagne, bien sûr, des conditions de remise en état par l'Etat ou le concessionnaire de l'ancienne route nationale.

Danielle BARRÈS : Merci. Monsieur Le Corre. Un petit mot ?

Sébastien LE CORRE : Oui, enfin, il y avait deux questions. La première question, on nous l'a vendu comme du désenclavement. Je ne sais pas ce qu'on vous a vendu ou pas et je ne peux pas répondre là-dessus.

Philippe GRAMMONT : Non mais très... enfin, pardon, trente secondes là-dessus. Je ne crois pas que vous trouviez cela écrit comme cela dans le dossier qui vous est soumis aujourd'hui. Alors, on a clairement indiqué, vous pouvez le lire en détail, on a clairement indiqué, effectivement, qu'il nous semblait que ce projet pouvait être un outil au service de l'aménagement du territoire, au service des désenclavements, de l'aménagement du territoire. Mais je crois dans l'esprit de tout ce qu'on a évoqué depuis quelques dizaines de minutes, un outil en fonction de ce qu'en font aussi les acteurs locaux et qui nous semblait effectivement que dans le cadre... dans le cas d'espèce, sur l'agglomération de Castres-Mazamet, il y avait une dynamique locale qui est installée à la fois de la part des acteurs publics et des acteurs privés qui nous semblaient de nature à tirer partie de l'arrivée d'un tel outil.

Sébastien LE CORRE : En deux mots, en ce qui concerne l'impact du baril du pétrole, c'est assez fluctuant, même si on connaît la tendance. Ce qu'il faut envisager, c'est qu'éventuellement dans l'hypothèse, je ne peux pas dire autoroute oui ou non, mais par contre, on a éventuellement d'autres moyens d'utiliser l'autoroute. Ce que je constate aussi, c'est que certains choix ont été faits, par exemple, à Villefranche-de-Lauragais ou sur l'A68 entre Albi et Toulouse de mettre en place des parkings où il y a du covoiturage, et cetera. De ce point de vue-là, on utilise bien une infrastructure autoroutière mais on l'utilise d'une autre façon. Voilà ! C'est aussi un élément qui peut être pris en compte. Donc, effectivement, cela a un coût, cela a un impact mais il y a

peut-être d'autres modalités d'utilisation d'une infrastructure rapide.

Danielle BARRÈS : Bien ! Merci ! Non, je suis désolée. Il faut qu'on passe au sujet suivant. Sinon, on ne pourra...

Intervenant : (intervention sans micro inaudible)

Philippe GRAMMONT : Alors, c'est juste en ce sens. Alors je parlais, moi, de la partie qui était évidemment dans le domaine public de l'Etat aujourd'hui. Or... Mais cela, vous le trouvez clairement dans le dossier. Il y a une partie de cet itinéraire, non pas qu'il ait été déclassé mais vous savez qu'il y a ce qu'on appelle la RDU, 826 je crois actuellement qui était l'ancienne route, un ancien itinéraire national. Et quand il y a eu, voici quelques années, en fait le transfert des deux tiers du réseau routier national aux conseils généraux, il y a eu, à ce moment-là, dans l'arrêté qui porte un reclassement du réseau routier national, en fait, la continuité de l'itinéraire national qui a été actée par ce décret sur la base de la route nationale 126, ensuite l'itinéraire RD42 et ensuite, donc cela, c'est le Conseil Général du Tarn ; et ensuite RD20 et cela, c'est le Conseil Général de la Haute-Garonne. Et l'Etat a proposé aux deux conseils généraux de reprendre, de lui rétrocéder, de reprendre dans son domaine public, dans son giron, ces routes départementales pour en faire des routes nationales. Mais ce déclassement ne s'est pas encore opéré dans le cadre des échanges actuels avec les conseils généraux.

Danielle BARRÈS : Bien ! Non, non, non. Cela ne sert à rien là quand vous parlez sans micro. Monsieur, s'il vous plaît ! Monsieur, s'il vous plaît, vous en parlerez tout à l'heure. Mais sans micro, on ne peut pas vous enregistrer, c'est dommage. On passe à notre dernier thème. « Coût - financement ». Monsieur Bouron, les financements vus par un concessionnaire, le montant des péages vu par un concessionnaire, tout cela, quoi ! Enfin, comment cela se passe ? Comment vous faites quand vous décidez de faire une autoroute ?

Thème : Coût - Financement

Présentation de Monsieur Marc BOURON, Directeur Général délégué d'Arcour, concessionnaire de l'A19

Marc BOURON : (Vous pouvez retrouver la présentation de Monsieur Marc BOURON en cliquant sur le lien ci-après : <http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/compte-rendu/caraman-20091123/bouron-fi.pdf>)

Alors, je vais évoquer deux parties. La première partie, c'est le financement. Effectivement, l'Etat a délégué à ARCOUR le financement de la conception de la construction de l'autoroute. Donc, ARCOUR a contracté une dette bancaire auprès de la Banque Européenne d'Investissement d'un côté, à hauteur de 200 millions, et un prêt de 400 millions d'euros auprès d'un consortium de cinq banques, avec des échéances de maturité différentes. Mais en tout cas, ARCOUR a effectivement contracté 600 millions d'euros de dettes bancaires. Là-dessus, ARCOUR a apporté 125 millions de capital, et je pense que cela va être le sujet qui vous intéresse. Il y a eu une subvention publique à hauteur de 98 millions d'euros, hors taxes. Cette subvention publique, pour bien la détailler, il y a 50 % de la part de l'Etat et 50 % de la part des collectivités locales dont la moitié par le Conseil Général du Loiret. Sur les aspects tarif, j'entends souvent dire que le concessionnaire fixe les tarifs. C'est faux ! C'est-à-dire qu'en 2005, on a contractualisé avec l'Etat un contrat de concession dans lequel il y a des tarifs déjà de fixés qui sont évidemment en lien avec l'investissement qu'a fait ARCOUR pour la construction, qui sont en lien avec les prévisions de trafic, qui sont évidemment en lien avec la durée de la concession et qui sont également en lien avec les évolutions des indices puisque, effectivement, le contrat a été signé en 2005, on ne pouvait pas présager de ce qui allait se passer dans l'avenir, et en l'occurrence, il y a une hausse assez significative des indices et, notamment, du pétrole qui, pour la petite histoire, a coûté 140 millions d'euros de plus pour ARCOUR en termes de construction a contrario. Et le tarif à la mise en service était indexé, il y avait un tarif de base dans le contrat, et le tarif mis en service était indexé sur les différents indices travaux publics. Ce qui fait que, effectivement, on a un tarif assez élevé sur Arcour puisque pour réaliser les 100 kilomètres, on a un peu plus de 12 euros, 12 centimes d'euros le kilomètres TTC. Voilà ! Et ensuite, là aussi, ce n'est pas Arcour qui décide à la fin de l'année ou le premier février, en l'occurrence, d'augmenter les tarifs, on a une formule dans notre contrat qui est figé, on doit proposer à l'Etat l'application de cette formule qui est à la fois basée, là aussi, sur l'inflation et sur les niveaux de recette. Evidemment, donc on a des niveaux de recette dans notre contrat de concession, si les recettes du concessionnaire sont supérieures à celles du contrat, on doit baisser le tarif. Et il y a aussi une clause qui n'est pas sur

cette diapo, c'est, effectivement, la durée de concession peut être, effectivement, écourtée, si jamais le concessionnaire gagne trop d'argent. Alors, juste pour la petite histoire, Arcour va perdre pendant 15 ans... va pouvoir payer uniquement les intérêts à partir des recettes d'exploitation, et au bout de 15 ans, quand on aura finalement payé les intérêts, on devra refinancer les 600 millions d'euros... enfin les 400, parce que le 200, c'est une maturité beaucoup plus longue, en tout cas refinancer les 400 millions et recontracter auprès des banques. Donc, tout cela, c'est très difficile. Tout ce que j'essaie de vous faire comprendre, c'est qu'on a un contrat avec l'Etat avec des belles formules qui ont été définies au moment de la signature du contrat, et que, finalement, on se contente de les appliquer. Je vais peut-être juste revenir sur ma fameuse déviation de Courtenay. C'est l'endroit où on vient doubler la route nationale existante. Il y avait une route nationale, et l'autoroute sur les 95 kilomètres a été sur un terrain vierge on va dire, et ensuite, sur 5 kilomètres, on est venu supplanter... enfin se mettre au-dessus de la route nationale existante. Donc, évidemment, cela a causé des problèmes en termes de travaux, puisqu'on a maintenu l'exploitation de cette route nationale, qui n'est pas une route nationale, qui était justement déléguée au conseil général. En tout cas, cette déviation est gratuite, c'est-à-dire que comme elle existait auparavant, et qu'elle permettait de contourner la commune de Courtenay, dans la négociation avec l'Etat, effectivement, on a maintenu la gratuité de ces 5 kilomètres pour les gens qui font uniquement le trajet entre les deux gares de péage. Donc, cela c'est une particularité qui est, effectivement, assez innovante.

Danielle BARRÈS : Merci Monsieur Bouron. Est-ce que vous avez des compléments d'informations à demander, ou est-ce que vous avez des commentaires à faire ? Monsieur MAILLOCHAUD.

Mr Bernard MAILLOCHAUD : Merci Madame Barrès de me donner la parole. Avant de poser des questions à monsieur le représentant de la société Arcour, je voudrais quand même rappeler à notre ami agriculteur-là du Faget, pour son fils qui a des difficultés à trouver des terres agricoles, il faut savoir qu'actuellement, il y a une société française qui achète 500 000 hectares en Ukraine. La Chine en achète un million en ce moment. Donc, elle a toutes les possibilités de trouver... la possibilité de cultiver en Ukraine avec les terres que nous perdons actuellement grâce aux autoroutes et à l'étalement urbain. (Applaudissements) Question que je pose à monsieur le concessionnaire, vous avez dit qu'il y avait un coût de 800 millions, qu'en fait vous financiez 600 millions.

Ces 600 millions, la durée, disons, d'amortissement est de 65 ans. Quel est le taux pour lequel vous obtenez les emprunts ? Est-ce que c'est 4, 5, 6 % ? Quel est le montant exact de l'annuité de remboursement que vous avez par an ? Quels sont les coûts que vous avez en matière d'entretien d'(*inaudible*), et cetera ? Et quel est le montant aussi de bénéfice que vous faites sur la société ? Dernier point, vous avez dit que si vous aviez des recettes qui étaient supérieures à celles qui étaient indiquées au niveau du contrat, les tarifs baissaient. Que se passe-t-il dans le sens inverse, c'est-à-dire que vos recettes sont inférieures à celles prévues ? Quelle est la compensation que vous obtenez, qui paye ? Merci monsieur.

Danielle BARRÈS : Voilà ! Voilà des questions très précises, en tout cas. (Rires)

Marc BOURON : Et malheureusement, il y a... la plupart, je ne pourrais pas vous répondre. Il faut savoir qu'on a financé 600 plus 125, c'est-à-dire que les 125, ce sont des capitaux propres, et les 600 millions, c'est la dette bancaire. Donc, on a financé plus de 700 millions sur les 800 et quelques demandés. Sur l'aspect montage, j'ai une convention de financement avec les banques qui fait à peu près la taille de mon bureau. Arcour a transféré, c'est-à-dire que si je reprends depuis le début, l'Etat a transféré le risque financier à la société Arcour, c'est-à-dire que si, moi, la construction me coûte 20 % plus cher, c'est pour moi... c'est moi qui la prends en charge, et a contrario, moi, j'ai demandé aux banques un emprunt, et en fait, on est en financement de projet. C'est-à-dire que les banques ont pris le risque financier à hauteur de 600 millions d'euros. Donc, cela on l'a fait en cours de route, c'est-à-dire qu'on ne l'a pas fait au moment de la négociation avec l'Etat, mais en tout cas, on l'a fait en phase construction avant d'avoir engagé un certain montant. Sur vos différentes questions, donc évidemment, ce contrat, il est entre moi et les banques et je ne peux pas vous donner toutes les facettes qui sont nombreuses sur ce sujet-là. Toujours est-il qu'effectivement, il y a la phase construction en termes d'immo, notamment. Il y a la phase construction où, effectivement, j'ai mis 800 millions d'investissement, et après, il ne faut pas oublier que l'Etat, je dois rendre... au bout de 65 ans, je dois rendre l'infrastructure avec un niveau de qualité, de service, qui est défini aussi dans mon contrat. Et donc, je dois, évidemment, maintenir mon infrastructure en l'état. Et donc, j'ai des immo, je dois faire des grosses réparations des ouvrages d'art à peu près tous les 10 ans. J'ai mis en place

une chaussée qui nécessite suivant l'augmentation du trafic des couches supplémentaires. Voilà ! Il y a tout un système sur les 61 ans que je ne peux absolument pas détailler, mais en tout cas, effectivement, les tarifs de départ sont en lien avec l'investissement que j'ai fait. Et les premières années, je vais être déficitaire. C'est comme cela que c'est contractualisé avec les banques, je perds 3, 4 millions. Et là, j'ai une garantie d'engagement financier de Vinci, à hauteur de 18 millions d'euros, c'est-à-dire qu'en phase d'exploitation, les premières années, c'est prévu, je dois perdre de l'argent, je ne pourrai même pas payer mon exploitant et même pas payer les intérêts, mais en tout cas, dans le cadre de la contractualisation avec les banques, Vinci a engagé obligatoirement cette somme-là. Et ensuite, je pourrai, au bout de quelques années, payer mon exploitant et payer les intérêts, et au bout d'un certain nombre d'années, je vais devoir refinancer, c'est-à-dire retrouver les 600 millions d'euros pour pouvoir continuer à amortir dans l'infrastructure. A quel moment Arcour va gagner de l'argent, c'est-à-dire que je pourrai payer à la fois les intérêts, et cetera, je pourrai payer toutes les entreprises et les investissements ? C'est difficile de vous le dire. C'est vraiment soumis au trafic. Là, actuellement, entre le moment de la signature du contrat et la mise en service, on a eu la crise, il y a à peu près 15 % de poids lourds en moins sur les autoroutes françaises. Donc, cela c'est un nouveau paramètre que, évidemment, on ne pouvait pas prévoir en 2005. En tout cas, on a fait le pari de l'avenir. On ne sait pas comment seront les voitures dans 60 ans. En tout cas, on a fait un pari sur l'avenir et un pari sur du long terme.

Danielle BARRÈS : Bien ! Merci ! Qui veut encore ? Monsieur ?

Pascal LEPLATOIS : Monsieur Leplatois, Cambon Les Lavaur, je voudrais savoir si... vous l'avez peut-être dit, mais cela m'a échappé, le coût au kilomètre de la réalisation du projet A19, et le comparer au coût annoncé par Monsieur Grammont dans le dossier. Et puis, j'ai une seconde question à adresser à Monsieur Le Corre, c'est plutôt des considérations, mais aujourd'hui, à quoi peut servir une autoroute, dans la mesure où si l'autoroute servait... à une époque, à servir l'économie ? On peut comprendre la logique d'une autoroute dans un axe, par exemple Paris, Lyon, Marseille, Barcelone. Quelle est la logique d'une autoroute qui, effectivement, comme on a dit tout à l'heure va se terminer à Castres ? Donc, quelle est... à quoi peut servir une autoroute aujourd'hui ? Et, une considération c'est la concurrence, qui est mise en avant dans les projets d'aménagement de territoire, et même... et c'est là

la contradiction dans laquelle on se trouve aujourd'hui par rapport au Grenelle, au réchauffement climatique et tout, c'est en train... excusez-moi ! C'est en train de partir parce que je suis un peu ému. Donc, cette concurrence est... on fait face à la concurrence, par exemple, entre un mode de transport, parce que ce sont les marchandises qui sont transportées par les autoroutes, une mise en concurrence de l'autoroute et, par exemple, du ferroutage. Donc, je ne sais pas si je suis très clair mais, voilà ! Donc, le... Voilà !

Danielle BARRÈS : Merci Monsieur Leplatois ! Je voudrais qu'on... Monsieur Bouron, vous répondez à la partie qui vous concerne, et on attendra un tout petit peu pour la réponse de Sébastien Le Corre. Je veux qu'il y ait d'abord la fin des questions sur le financement, et on reviendra à la question de Monsieur Leplatois à la fin. Monsieur Bouron ?

Marc BOURON : Le calcul, il est assez simple : 800 millions, 100 kilomètres, donc 8 millions d'euros le kilomètre hors taxe. C'est difficilement comparable. Enfin, je ne connais pas du tout votre projet mais il suffit... enfin, en l'occurrence, moi, j'ai trois échangeurs dont un avec l'autoroute A6, qui est quand même particulièrement compliquée. Cela dépend du nombre de diffuseurs, cela dépend des paramètres, et surtout des ouvrages. Ce qui coûte le plus cher évidemment, ce sont les grands ouvrages, et notamment, moi, j'ai un viaduc de 1 kilomètre. Voilà ! Après, il y a des ouvrages tunnel qui coûtent dix fois plus cher que cela au kilomètre. Mais bon, voilà ! Je crois que c'est difficilement comparable.

Danielle BARRÈS : Bien ! Je n'oublie pas la question de Monsieur Leplatois, mais on y répondra un petit peu plus tard. Je veux qu'on épuise d'abord... enfin, c'est une façon de parler... épuiser le sujet du financement. Monsieur Manon ?

Frédéric MANON : Oui, bonjour ! Frédéric... Enfin, plutôt bonsoir ! Frédéric Manon, porte-parole du Collectif RN126, et puis également élu de la petite commune de Lacroisille. Alors, je vais faire plusieurs remarques, et puis... en fait, je vais toucher un peu toutes les interventions qui ont eu lieu. Je vais essayer de rassembler, et cela risque d'être un petit peu en vrac, tant pis ! Concernant...

Danielle BARRÈS : Mais pas plus de 4 minutes.

Frédéric MANON : Non, non, non ! Je fais attention au chronomètre, rassurez-vous. Concernant le Grenelle de l'environnement, Monsieur Bou, vous disiez tout à l'heure

qu'il n'y avait rien inscrit dans le Grenelle... sur la loi Grenelle concernant l'étalement urbain. Je peux vous lire une petite partie de l'article 31, qui dit : « La vocation première et prioritaire de l'agriculture est de répondre aux besoins alimentaires de la population, et ce, de façon de plus en plus accentuée pour les décennies à venir. Pour cela, il est indispensable de limiter la consommation de terre agricole et leur artificialisation », article 31 de la loi Grenelle. C'est dans notre cahier d'acteurs. Ensuite, concernant les métriques dont Monsieur Leplatois a parlé tout à l'heure, et si on fait une petite comparaison entre les 800 millions d'euros du projet Arcour, donc qui fait du... Oui, voilà, le projet Arcour... donc, cela fait 960 millions d'euros TTC. J'ai pris 20 % sur 100 kilomètres, 9,6 millions d'euros du kilomètre, à comparer au projet autoroutier Castres-Toulouse qui, sur certaines sections, est à 5 millions d'euros du kilomètre. Donc, il y a un écart relativement important que je n'arrive pas à m'expliquer. Il va falloir qu'on me l'explique. Est-ce que ce sont toutes les mesures qui ont été prises aussi pour faire un aménagement environnemental de ce projet autoroutier ? Parce que je suppose que cela, c'est un coût relativement important. Donc, cela s'ajoute au coût global du projet autoroutier. Concernant toujours le projet autoroutier que vous avez décrit, j'aurais voulu connaître l'écart entre le coût prévu au départ, c'est-à-dire au niveau ou du débat public s'il y en a eu un organisé par la CNDP, et le coût à l'achèvement. De combien vous avez dépassé la prédiction du coût prévu initialement ? Et pourquoi ? Ensuite, vous avez parlé de 4 ans de réalisation du projet à partir du moment où vous avez signé le contrat avec l'Etat. Combien de temps s'est écoulé entre les études d'avant-projet sommaire et cette signature de contrat ? Tout cela, c'est pour faire les comparaisons avec le projet autoroutier Castres-Toulouse qu'on nous dit, pour une mise en service, en 2015, c'est-à-dire dans quatre ans et demi, alors qu'on est encore au niveau du débat public. Donc, j'ai du mal à imaginer que pour un projet qui fait 50 kilomètres, on puisse, en 2015, avoir une mise en service de ce projet. Et enfin, vous parliez également des échangeurs, donc trois échangeurs et cinq diffuseurs. Je ne sais pas trop la différence entre échangeur et diffuseur. Pour moi, c'était la même chose. Est-ce que c'est la même chose ? Si ce n'est pas le cas, j'imagine qu'un diffuseur, c'est pour sortir de l'autoroute. C'est cela ? Ou c'est un échangeur, non ?

Marc BOURON : Je vous laisse terminer.

Frédéric MANON : Bon, d'accord ! Ce qu'il faut savoir, c'est que sur le projet autoroutier, donc là, vous aviez trois échangeurs sur 100 kilomètres et cinq diffuseurs sur 100 kilomètres. Pour le projet autoroutier Castres-Toulouse, il y a cinq échangeurs ou diffuseurs. Je ne sais pas comment dire, avec barrière à péage sur 50 kilomètres, c'est-à-dire un échangeur tous les 10 kilomètres... ou 15 kilomètres. Voilà ! Donc, relier cela à la notion d'étalement urbain, d'ailleurs monsieur Grammont expliquait, à l'époque du grand contournement autoroutier de Toulouse, qu'il fallait espacer les échangeurs de plus de 30 kilomètres pour éviter l'étalement urbain autour des échangeurs. Là, on est à 15 kilomètres entre chaque échangeur. Donc, on va se retrouver forcément avec un problème d'étalement urbain dans la Vallée du Girou. Cela, c'est clair. Monsieur Le Corre l'a expliqué, autour des échangeurs se crée de l'étalement urbain. En tant qu' élu, je sais aussi la durée de vie d'une carte communale ou d'un PLU. C'est de l'ordre de 7, 8 ans. Un mandat d' élu, c'est 6 ans, et les conseillers municipaux et les maires changent. Donc, les stratégies d'aménagement du territoire au niveau des communes changent. Et là, on ne peut absolument pas prévoir ou maîtriser, sur du long terme, une douzaine ou une vingtaine d'années, ce que vont devenir les petites communes qui sont traversées par le projet autoroutier. J'ai terminé. Merci !

(Applaudissements)

Danielle BARRÈS : Merci Monsieur Manon ! Alors, on commence Monsieur Bouron par échangeur-diffuseur, par exemple, quelque chose de simple.

Marc BOURON : Alors, juste effectivement une rectification. Un échangeur, cela englobe les bifurcations autoroutières et les diffuseurs. Donc, la terminologie technique, c'est effectivement diffuseur, ce sont des liens entre l'autoroute et le réseau local, donc on vient diffuser la circulation autoroutière sur les voiries locales, et après, moi, j'utilise le terme échangeur quand c'est une bifurcation autoroutière. Donc, c'est entre deux autoroutes. Mais, un diffuseur est un échangeur également. Voilà ! Un vaste débat. Alors, je vais essayer de... alors... L'histoire, alors moi, évidemment, en tant que concessionnaire, je ne suis apparu qu'en 2005, au moment de la signature du contrat. Donc, l'histoire, je ne l'ai pas. Tout ce que je sais, c'est que la déclaration d'utilité publique du projet a été une première fois déclarée en 95, de mémoire, et elle a dû être prorogée en 2003. Voilà ! En termes de débat public, je ne peux pas vous répondre, évidemment, je n'y ai pas participé. Donc, c'est difficile pour moi. Enfin,

je ne sais pas si ce genre d'information peut vous convenir. En tout cas, effectivement, il y a une... une grosse histoire l'autoroute A19. Elle a mis 25 ans à sortir avec des tracés différents, une fois au Sud de la forêt d'Orléans, une fois au Nord, et cetera. En tout cas, effectivement, la DUP, la dernière qui, en tout cas, a été prorogée datait de 2003. En ce qui concerne les montants, alors les 800 millions d'euros, il faut voir deux types de choses. Il y a... on a été surpris financièrement par la hausse significative, voire très significative, des indices, et effectivement on ne l'avait pas prévu. Donc, je vous parlais de 140 millions d'euros d'effet d'indice. Cela, c'est la totalité des effets des indices sur mon coût de construction, évidemment on en avait prévu une partie, mais on avait clairement sous-estimé les choses. Et après, il y a des choses qu'on ne pensait pas faire au moment du contrat, et finalement, on a dû faire pour un certain nombre de raisons. Un petit exemple concret, on ne pensait pas construire une gendarmerie. C'est-à-dire que les gendarmes, à l'époque, avaient dit, oui, on va pouvoir exploiter l'autoroute à partir de notre centre d'Orléans d'un côté, et à partir de l'autre centre de l'autre côté, du côté de l'autoroute A6. Finalement, ils n'ont pas opté pour ce choix. Nous, en tant que concessionnaire, on a obligation de faire venir des gendarmes pour la sécurité sur autoroute, donc finalement, on a construit une gendarmerie en plein milieu du tracé. Voilà ! C'est un petit aléa qui est pour le concessionnaire, mais qui peut évidemment avoir des impacts significatifs. Et puis, voilà ! Il y a des petites choses comme cela effectivement. En tout cas, ce qu'il faut arriver à comprendre, c'est que c'est mon problème. C'est-à-dire que moi, l'Etat, il m'a dit, vous construisez cela. Vous avez... on fixe les tarifs, on fixe la durée, et cetera. Donc, cela vous coûte 30 millions de plus... c'est le problème du concessionnaire... c'est l'avantage d'une concession.

Danielle BARRÈS : Est-ce que vous avez une idée, il y avait une partie de la question qui était sur l'évolution de... excusez-moi. Je disais une bêtise... oui !

Marc BOURON : Cela, c'est l'éternelle question. Evidemment, je ne peux pas vous répondre. Quand on construit des bassins pour collecter les eaux, il faut faire des fossés pour collecter l'eau, et cetera, il faut faire des pompes suffisantes pour l'autoroute. Donc, il y a tellement d'impacts. Ce que je dis simplement, c'est que maintenant l'environnement, il est au cœur d'un projet autoroutier, il rentre dans la phase conception dès son démarrage, alors qu'il y a quelques années, il rentrait après coup. Donc, cet accessoire, maintenant,

c'est vraiment au cœur du projet. Donc, il n'y a pas de... je ne peux pas vous donner... alors, je pourrai vous donner le coût des ouvrages pour faire passer les animaux, mais c'est lié... par exemple, les tranchées couvertes dans la forêt, on avait prévu quelque chose au départ. Finalement, en concertation avec l'Etat, on nous a demandé de baisser un peu le profil en long pour permettre... pour réduire les pentes d'accès pour les animaux. Evidemment, quand on abaisse le profil en long, il y avait 3 kilomètres avant et après qui étaient impactés. Voilà donc, c'est plus de matériaux. Donc c'est... on ne peut pas dire un chiffre lié à l'environnement. C'est vraiment au cœur du projet.

Danielle BARRÈS : Monsieur Grammont, vous rajoutez quelque chose ?

Philippe GRAMMONT : Non, juste peut-être sur les coûts, mais cela a été un peu dit tout à l'heure. Enfin, moi, je ne connais pas le projet de l'A19. Effectivement, quand on a des grands diffuseurs autoroutiers, c'est tout de suite des coûts extrêmement conséquents. Ce que je peux dire, c'est nous, notre estimation, on l'a faite sur la base d'opérations connues récentes dans la région et sur des coûts, des ratios de coûts qui nous paraissent cohérents avec ce qui a été réalisé récemment, et notamment dans le département du Tarn, d'ailleurs avec la déviation de Puylaurens. Et donc, c'est ce qui conduit effectivement à une évaluation aujourd'hui de l'ordre de 335 millions d'euros, comme on l'a dit tout à l'heure, en valeur 2009, pour la cinquantaine de kilomètres à réaliser.

Danielle BARRÈS : Merci ! Alors, compte tenu de l'heure, on peut encore prendre une intervention. Je n'oublie pas que Sébastien Le Corre doit encore répondre à la question de Monsieur Leplatois, mais encore peut-être une question sur les aspects financement, on peut encore... Non ? Bon ! Monsieur Le Corre, vous voulez bien répondre à Monsieur... ? Ah ! Pardon ! Je vous ai... oui, c'est vrai, vous aviez levé la tête tout à l'heure. Allez-y !

Gilles ARCOUTEL : Mr ARCOUTEL de Lescout. J'aurai simplement voulu savoir comment a été calculée la subvention d'équilibre. Merci.

Marc BOURON : Alors, au moment de la compétition en appel d'offres, cela a été vraiment le sujet. C'est-à-dire que je pense pouvoir dire, à la place de l'Etat, que Vinci... enfin, qu'Arcour a été retenu par sa faible demande de subventions

d'équilibre. Je n'ai pas les chiffres, mais les concurrents, vraisemblablement, ont été deux à trois fois au-dessus. Donc, effectivement, il y a une compétition qui se joue à un moment donné, un appel d'offres où, effectivement, les concessionnaires doivent proposer une subvention d'équilibre qui, là en l'occurrence, a été d'un peu inférieure à 100 millions, mais qui aurait pu être un autre chiffre suivant le résultat de la compétition. C'est vraiment la compétition et l'appel d'offres qui ont déterminé cette subvention d'équilibre... après, effectivement, appliquer à votre projet la subvention d'équilibre prévisionnelle, mais c'est le résultat de l'appel d'offres qui va finalement la déterminer, sauf si c'est une condition déjà figée au moment de la consultation.

Danielle BARRÈS : Monsieur Grammont, quelque chose à dire là-dessus ? Sur la subvention d'équilibre ?

Philippe GRAMMONT : Non, non, effectivement, dans le projet, là qui est soumis au débat, nous, on a évalué cette subvention d'équilibre, effectivement, à 100 millions d'euros hors taxe. Et, effectivement, elle ne serait pas figée a priori, justement, dans le cadre de la mise en concurrence, mais ferait partie des éléments sur lesquels porterait le jugement du choix... enfin, s'orienterait le choix du concessionnaire.

Danielle BARRÈS : Bien ! On va peut-être demander donc à Sébastien Le Corre de répondre à la partie de la question de Monsieur Leplatois qui le concernait.

Sébastien LE CORRE : Oui. Alors, il y avait deux éléments dans la question ; il y avait un premier élément qui était une vraie question : à quoi peut servir une autoroute ? Celle-là, elle est... Et ensuite, il y a un deuxième élément qui était l'idée que si on refuse l'autoroute, c'est éventuellement pour faire passer des marchandises et que, de ce point de vue-là, est-ce qu'il n'y a pas d'autres solutions, type ferroutage ? Alors, le premier élément de réponse concernera justement cette logique ferroutage, et cetera. C'est vrai qu'on cite, de façon récurrente, en exemple certains pays par rapport à des logiques de ferroutage. Il se trouve quand même qu'il ne faut pas oublier un point qui est un point fondamental, c'est qu'il y a une géométrie, une topologie qui peut être favorable à ce type de pays. Concrètement, en Suisse, quand vous faites passer une voie autoroutière, elle passe de façon relativement proche d'une infrastructure qui est une infrastructure ferroviaire. Tout simplement parce que le pays a un relief extrêmement marqué, et que vous n'avez pas 36 solutions pour faire passer un tracé. De ce point de vue-là, on peut

considérer que le réseau ferré arrive en concurrence directe de l'autoroute. Et du coup, il peut être justifié d'utiliser ce réseau ferroviaire. La géométrie... la topologie française fait que lorsqu'on a des espaces de plaine, on a la possibilité de faire passer à différents endroits des infrastructures autoroutières. Donc, de ce point de vue-là, l'autoroute n'est pas systématiquement en concurrence avec une infrastructure de transport ferroviaire. Ce qui peut expliquer qu'elle vient parfois palier ou remédier à l'absence d'une infrastructure plus proche de type ferroviaire, l'autoroute étant plus rapide, et permettant aussi d'amener, je dirais, en entrée et en sortie, des camions directement dans les entrepôts. Voilà ! Donc, on a une logique de géométrie-là qui peut être expliquée. Le deuxième élément sur : à quoi peut servir une autoroute ? Alors, plusieurs éléments de réponse. D'abord, est-ce que derrière cette question, il y a l'idée de l'autoroute, ou l'idée de : à quoi cela sert de se déplacer ? Parce que ce n'est pas la même chose. On peut considérer qu'effectivement, se déplacer c'est une activité qui devient de plus en plus fréquente quoique, on a, étant donné la configuration actuelle, effectivement comme c'était évoqué, des déplacements qui ont plutôt tendance à baisser. Mais dans tous les cas de figure, cela signifie qu'on considère l'autoroute comme étant uniquement une logique d'un vecteur de déplacement. Moi, je préfère reporter l'idée que potentiellement, l'autoroute aujourd'hui, ce qui peut poser problème, ce sont les modalités selon lesquelles on l'emploie, là encore. Parce que quand j'entends des logiques qui sont celles qui sont tout à fait recevables, qui sont évoquées sur l'idée qu'une autoroute cela pollue, et cetera. Cela pollue parce qu'on y fait passer des voitures ! Le fait d'y passer des vélos, cela ne pollue pas énormément. Alors, ce n'est pas fait pour cela, vous allez me dire. Quoique, vous avez tenté, vous l'ouvrez de temps en temps à d'autres modes de transport pour l'explorer. Ce que je veux dire par-là, c'est qu'on peut quand même espérer qu'à terme, la fonction automobile soit une fonction qui soit moins polluante. Et de ce point de vue-là, est-ce que parce qu'on ne miserait pas sur ce pari que la voiture serait moins polluante, on doit arrêter de façon systématique la construction d'autoroute, en disant : on ne veut plus de voiture ? La question, c'est : est-ce qu'on ne veut plus d'infrastructure de transport ? Ou est-ce qu'on ne veut plus de voiture polluante ? Ce n'est pas du tout la même question. Il se trouve que les voitures utilisent les autoroutes, et je suis infiniment désolé. Peut-être que dans 30 ans, la seule pollution, et je ne dis pas qu'il faut la négliger, pas du tout, mais la seule pollution autoroutière, cela serait une pollution éventuellement sonore, le fait qu'on

peut discuter sur la transparence hydraulique d'un ouvrage, et cetera, le fait que cela a un impact paysager, je veux bien, mais finalement, l'idée de consommer du CO₂, et cetera, elle sera totalement obsolète parce que l'autoroute sera pratiquée par des véhicules qui seront non polluants. Et de ce point de vue-là, c'est prendre un bien grand pari que de dire : on ne fait plus de route, à mon sens. Le deuxième élément aussi, c'est que, il ne faut pas l'oublier, certaines autoroutes rendent de grands services à des infrastructures qui étaient en place, qui étaient engorgées, et qui, de ce point de vue-là, offraient des situations sans parler de sécurité, parce que là aussi, on pourrait discuter, mais qui offraient des situations qui étaient extrêmement complexes. Je reprends l'exemple qui avait été évoqué précédemment ; quand on traverse un village et qu'on a 1 000 ou 1 500 véhicules/jour, avec des feux, avec ceci, on a des logiques qui sont des logiques de nuisance, là aussi. De ce point de vue-là, faire passer une infrastructure sur une nouvelle emprise peut permettre à une large partie de la population de ne plus bénéficier de ces impacts-là. Donc, on est sur une logique, je dirais, d'équilibre. Je n'ai pas de vérité. Mais, voilà, l'autoroute peut servir à compenser une situation qui devenait une situation difficile pour des riverains, par exemple. Ce n'est pas neutre. Elle peut permettre effectivement d'accentuer les échanges. Je... là encore, je reviens sur ce que j'ai dit, la configuration actuelle est moins favorable mais, en tout cas, c'est une réalité. Elle permet aussi, dans une large mesure, d'autres pratiques. Il y a la possibilité de développer une autre approche économique, qui peut être une approche sportive, des territoires qui étaient initialement... qui apparaissaient... je n'aime pas le terme « enclavés », mais qui étaient peu fréquentés par rapport à des logiques touristiques, peuvent le devenir par le biais d'une infrastructure autoroutière. Je ne dis pas que c'est bien, je dis que c'est une potentialité et un mode d'utilisation de l'autoroute.

Danielle BARRÈS : Merci, Monsieur Le Corre ! Je crois que Philippe Grammont voulait rajouter une petite chose sur les aspects rail-fer.

Philippe GRAMMONT : Oui, si vous voulez, quelques petits éléments complémentaires sur le transport par ferroutage. Je crois que le transport par ferroutage, c'est quelque chose qui a son domaine de compétence, je dirais, son domaine d'application, et c'est plutôt les itinéraires longs car vous comprenez bien, il y a au départ du chargement... enfin, des camions qui montent d'une façon ou d'une autre, des camions ou

des remorques qui montent sur des trains, et la même chose à l'arrivée, donc on voit bien que cela c'est pénalisant sur des distances courtes. Par contre, cela a un domaine de pertinence extrêmement fort sur les longues distances. Et ce qui est en train de se développer avec les autoroutes ferroviaires, à la fois sur l'axe rhodanien et sur l'axe de l'Arc Atlantique. Donc cela, ce sont vraiment des axes de progrès, de massification en fait du transport de marchandises, qui seront probablement extrêmement puissants dans les années à venir. Pour le transport ferroviaire plus de proximité, je dirais, dans un esprit d'une liaison Castres-Toulouse. On est plus là à rechercher un nouveau modèle économique, en fait, puisque aujourd'hui la SNCF se recentre en fait sur les flux de marchandises longues distances, y compris dans ces cas-là. Donc pour ce qui nous concerne, par exemple du flux Toulouse-Paris, et donc le nouveau modèle économique qui est recherché, c'est comment on assure le trajet final entre l'endroit où on massifie les transports de marchandises, et puis le chargeur, l'entreprise en bout de chaîne. Et ce modèle économique, on est en train d'y travailler en essayant d'initier et de pousser à la création d'opérateurs de fret de proximité. Il y a une démarche qui est en cours en Midi-Pyrénées avec la recherche d'opérateurs qui pourraient prendre en charge ce dispositif. Donc effectivement, c'est une voie de progrès importante pour réorienter les marchandises vers... de la route vers le fer. Mais, quand on regarde quand même, cela reste au bout du compte dans des proportions, malgré tout, modestes même dans ce cas-là, puisque l'étude exploratoire qu'on a réalisée sur le sujet, c'est évoqué dans le dossier, conduit à considérer que sur l'axe Castres-Toulouse, c'est de l'ordre maximum d'une quinzaine de wagons par jour.

Danielle BARRÈS : Bien. Merci, Monsieur Grammont ! On va arrêter là cette table ronde. Il est 20 heures. Merci à vous tous ! Merci surtout à nos intervenants d'avoir pris la peine de se déplacer, qui ont... d'avoir... de s'être soumis aux feux de vos questions. Merci à vous pour votre participation et pour ceux qui nous suivent depuis le début, notre prochain rendez-vous, c'est demain. Eh oui, déjà ! A Cuq-Toulza à 20 heures. Mais on retrouve nos horaires habituels, de 20 heures à 23 heures. Bonne soirée !