

## Caraman, le 23 novembre 2009, une table ronde thématique au cœur du débat public, morceaux choisis



La Commission particulière de débat public a souhaité enrichir le débat en proposant une table ronde thématique sous forme de «Retours d'expériences des infrastructures A68, A66 et A19» ayant trait à quatre thèmes souvent revenus dans les réunions publiques :

- agriculture et réserve foncière,
- environnement et paysage,
- aménagement du territoire et développement économique,
- financement et détermination du prix du péage.

Le présent document fait la restitution de l'apport de ces spécialistes : Monsieur **Alain BOU**, président de la SAFALT (Société d'Aménagement Foncier Aveyron, Lot, Tarn) et Monsieur **André JACQUOT**, directeur de la SAFALT ; Monsieur **Marc BOURON**, directeur général délégué d'Arcour, concessionnaire de l'A19 ; Monsieur **Sébastien LE CORRE**, géographe, Maître de conférences à l'Université Le Mirail.

Les extraits les plus significatifs de leurs interventions et de l'échange qui s'en est suivi y sont présentés afin de permettre aux personnes qui n'ont pu assister à cette rencontre d'en bénéficier.

Par ailleurs, l'enregistrement complet de cette réunion (verbatim) peut être consulté sur le site internet du débat public : [www.debatpublic-castrestoulouse.org](http://www.debatpublic-castrestoulouse.org)

### CALENDRIER

12/01/2010  
 >> **AURIAC-SUR-VENDINELLE**  
 - Salle des fêtes de 20h à 23h

19/01/2010  
 >> **LAVOUR** - Halle Occitanie  
 de 20h à 23h

28/01/2010  
 >> **VERFEIL** - Salle Omnisport  
 Réunion de clôture de 20h à 23h30

# 1. Agriculture et foncier

Alain Bou et André Jacquot, respectivement président et directeur de la SAFALT, rappellent d'abord le rôle des SAFER (Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural) dont les missions se sont élargies au fil du temps. Instruments de la politique foncière agricole, elles apportent également leur concours au développement économique rural nécessitant la maîtrise du foncier : grandes infrastructures routières, zones d'activité, etc. La SAFALT quant à elle regroupe trois départements : Aveyron, Lot et Tarn. Elle est « un instrument technique pour chercher des solutions et s'adapter aux situations engendrées par de grands projets autoroutiers. » Ceci en limitant en amont le prélèvement du foncier « pour que le projet soit le moins nuisible possible. » Plus largement, dans le cadre d'ouvrages publics, son rôle est d'aider à la compensation des agriculteurs pour les pertes de surfaces subies en leur proposant d'autres terres préalablement mises en stock à cet effet.

A titre d'exemple, en prévision du futur contournement de Baraqueville, en Aveyron, la SAFALT dispose d'une réserve de 120 hectares à échanger. Alain Bou cite les exemples locaux des contournements de Soual et de Puylaurens sur lesquels la SAFALT a travaillé, avec échanges et restructuration de part et d'autre de la déviation de Soual, avec rétrocessions de terres

grâce au stockage avant remembrement concernant Puylaurens.

André JACQUOT et Alain BOU



**Francis CALMETTES**, agriculteur et Maire du Faget : « Il faut savoir actuellement que dans le secteur, ici, il n'y a pas assez de vente de terres pour arriver à installer tous les jeunes... 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. »

**Patricia PANEGOS** : « 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. »

**Alain BOU** : « C'est ce que j'appelle les faits qui vont venir après, l'urbanisation et bien d'autres. Mais cela dépendra beaucoup de la volonté des élus s'ils veulent la maîtriser ou pas. Ne demandez pas tout à la profession... 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... Il est impensable, aujourd'hui, d'accepter des maisons même dans le rural avec 2 ou 3 hectares autour. »

**Frédéric MANON** : « Côté Grenelle de l'environnement, (...) particulièrement 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 »

**Alain BOU** : « Je crois que notre position n'est surtout pas de s'opposer au développement économique des différents bassins, c'est justement de permettre de l'accompagner en prenant en compte le facteur économique et la place des propriétaires fonciers tout au long de son déroulement. Donc, je crois qu'il y a des choses intelligentes à faire autour d'un tracé d'autoroute. 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, mis à part l'aéroport. »

**André JACQUOT** : « Les SAFER peuvent être chargées de restructurer les exploitations agricoles qui sont concernées par l'ouvrage... Prenons, tout dernièrement, le contournement de Puylaurens, sur cette commune, le remembrement est intervenu, avec inclusion d'emprise. Je citerai le cas d'un agriculteur dans le département de l'Aveyron qui a été lui, exproprié. Après expropriation, la SAFER l'a réinstallé sur une exploitation qu'elle avait pu acquérir sur la périphérie de l'emprise. Les évaluations foncières que la SAFER est amenée à

faire 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. »

**Xavier PUECH** : « Pouvez-vous nous donner une approximation de tracé d'emprise ? En fait les agriculteurs voudraient que l'autoroute passe soit chez eux en plein dedans, soit chez le voisin. »

**Gilbert HÉBRARD**, agriculteur à Vendine, membre du Conseil d'Administration de la SAFER Haute-Garonne : « Je crois qu'on a parlé de 350 hectares de terre (à peu près ce qui est prévu quand on fait une autoroute). 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. »



## 2. Environnement et paysage



Avant d'exposer les enseignements tirés de la mise en place en juin 2009, de 101 kilomètres d'éco-autoroute sur l'A19 et de ses similitudes possibles avec le projet de mise en concession de la liaison autoroutière à 2x2 voies Castres-Toulouse, Marc Bouron parle des devoirs qui incombent au constructeur exploitant. Devoirs issus de la règle du « meilleur ouvrage au meilleur endroit ». (...) « Dès que l'Etat nous confie une autoroute, nous ne sommes pas tout seuls, il est maître d'ouvrage. Nous tenons compte du monde agricole, des riverains... Ainsi, sur ce tronçon Artenay-Courtenay mis en service en juin 2009, qui a nécessité 3 ans de travaux et prévoit le passage de 8000 véhicules par jour en 2010, sont intervenus le remembrement de 40 000 hectares, des fouilles archéologiques sur 1 450 hectares, ceci en concertation avec 3 500 propriétaires dont 300 exploitants agricoles et les élus locaux. »

Concernant les aspects environnementaux, sur l'autoroute A19, en concertation avec les associations et avec l'Etat plusieurs actions ont été mises en place pour préserver la faune et la flore : 116 passages pour animaux sauvages ont été créés, soit sous l'infrastructure pour la petite faune, soit au dessus pour la grande faune, avec, première en France, deux tranchées couvertes de tunnel dans la Forêt de Montargis. Parallèlement, de multiples plantations, la création de mares artificielles, la mise en place de rochers, de souches devraient permettre de favoriser la biodiversité. Deux espèces protégées se situaient à proximité du chantier : l'une, des chauves-souris -chiroptères pour les spécialistes-, a fait l'objet d'un suivi (écoute, comptages, captures) pour vérifier l'impact éventuel des travaux, l'autre, une fleur « la scille à deux feuilles » a été déplacée.

**Jean-Marc CREMOUX :** « J'aimerais savoir ce qu'on peut proposer quand il y a un remembrement ? Et qu'est-ce qu'on attend de remodeler un petit peu l'environnement ? Est-ce qu'on est capable ou pas, êtres humains, de le faire ? »

**Alain BOU (Safalt) :** « 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 de paysages. Félicitons-nous d'avoir une agriculture qui permet d'entretenir les paysages, même si à une certaine époque, on était moins attentifs à cela. »

**Marc BOURON (Arcour) :** « 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. 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, évidemment, élus, collectivités locales, associations environnementales,

monde agricole et riverains. Finalement, on s'aperçoit, quand on conçoit le projet à ses débuts, 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... 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 sont rétablis par des ouvrages en dessous de l'autoroute. Et enfin, toute goutte d'eau qui tombe sous l'autoroute est traitée avant rejet dans la nature... Sur l'aspect environnemental, l'éco-construction et la qualité de service sur nos aires de repos, nous sommes également très vigilants. Le respect de l'environnement, ce n'est absolument pas pour nous 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. 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. Maintenant, il est vraiment au cœur du projet. »

**Alain MARCOM :** « 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 cultiverait 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 alors, on attend que l'iceberg nous arrête. »

**Marc BOURON (Arcour) :** « 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 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. »



## 3. Développement du territoire

Le géographe montre, à l'aide d'imagerie spatiale, les changements observés et surtout cherche à savoir si ces derniers sont imputables à l'autoroute ou non. De nombreuses idées seront développées puis précisées, placées dans un contexte plus large, donc plus éclairant, par Sébastien LE CORRE. Il précise que, même si l'on peut tirer des enseignements des retours d'expérience, l'on ne peut transposer aucune situation à une autre : «Pamiers n'est pas Castres, Verfeil n'est pas Nailloux...». Certes, l'autoroute génère des emplois directs tels ceux induits par les péages, plate-forme d'entretien, gendarmerie, ou même indirects avec l'arrivée d'entreprises de transports qui choisissent de s'installer à proximité. Mais il faut noter que ces nouveaux emplois émergent pendant que d'autres disparaissent : pensons aux activités venant des transports hors autoroute, du type stations essence, bars et hôtels.

Du point de vue de la démographie, Sébastien LE CORRE souligne que le solde du développement constaté n'est pas naturel mais migratoire. De plus en plus de personnes qui travaillent à Toulouse peuvent se permettre, grâce à l'autoroute, d'habiter en deuxième et troisième couronne. Le renouveau de l'habitat est notamment visible au niveau des échangeurs et de leurs alentours. Plus généralement, si l'autoroute peut apparaître comme un outil de recomposition de l'espace, cette recomposition peut aussi être analysée comme un déplacement de l'activité d'un point à un autre avec ce que cela comporte comme germe de déséquilibres nouveaux et donc de concurrence entre les territoires. La décentralisation étant passée par là, tout ce qui est relatif à la planification territoriale, intercommunale est de la compétence des collectivités locales qui disposent d'outils opérationnels d'aménagement concerté et de préemption pour l'usage des sols et des terrains. L'Etat restant garant des grands équilibres. Tous les SCOT, PLU et PDU sont soumis à un avis de l'autorité environnementale. Une autoroute peut être un outil au service de l'aménagement du territoire, elle le sera aussi beaucoup en fonction de ce qu'en feront les acteurs locaux.

**Sébastien LE CORRE :** « 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'hypo-

thèse 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. »

**Philippe GRAMMONT (Dreal) :** « On a clairement indiqué qu'il nous semblait que ce projet pouvait être un outil au service de

l'aménagement du territoire, au service des désenclavements. (...) Dans l'esprit de tout ce qu'on a évoqué depuis quelques dizaines de minutes, un outil est fonction de ce qu'en font aussi les acteurs locaux et il nous semblait effectivement que 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 parti de l'arrivée d'un tel outil. »



Sébastien LE CORRE

## 4. Financement

Marc BOURON, pour Arcour, indique que le projet des 101 kilomètres de l'A19, dont l'Etat lui a délégué la construction et l'exploitation, a fait l'objet d'investissements bancaires privés (5 banques), mais aussi d'une subvention publique de 98 millions d'euros, 50% venant de l'Etat et 50 % des collectivités locales. La moitié de la part des collectivités émanant du Conseil général du Loiret. Est également précisé que la concession ne fixe pas les tarifs du péage. Ces derniers ont été contractualisés avec l'Etat en lien avec l'investissement d'Arcour, le trafic prévisionnel ainsi que la durée de la concession.

Le coût actuellement pratiqué sur l'A19 est de 12 centimes d'euros au kilomètre avec la gratuité maintenue sur un tronçon de 5 kilomètres existant, pour les personnes utilisant exclusivement celui-ci. Entre le moment de la signature du contrat et la mise en service, il y a des paramètres que l'on ne peut prévoir (crise économique...). Pour un concessionnaire, il s'agit de faire le pari de l'avenir et du long terme. Les questions de l'assistance portent sur la possibilité ou non de comparer le coût du péage de l'A 19 avec celui de Castres-Toulouse.

**Philippe GRAMMONT :** « A propos des coûts, je ne connais pas le projet de l'A19 mais, effectivement, quand on a des grands diffuseurs autoroutiers, c'est tout de suite des coûts extrêmement conséquents. Ce que je peux dire, c'est que 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, en valeur 2009, pour la cinquantaine de kilomètres à réaliser.

On a évalué cette subvention d'équilibre à 100 millions d'euros hors taxe. Et, effectivement, elle ne serait pas figée a priori, mais ferait partie, justement dans le cadre de la mise en concurrence, des éléments sur lesquels (...) s'orienterait le choix du concessionnaire. »

**Marc BOURON :** « Je pense qu'Arcour a été retenu par sa faible demande de subvention d'équilibre (...). 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 (...). C'est vraiment la compétition et l'appel d'offres qui ont déterminé cette subvention d'équilibre. »

