

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission d'enquête sur le montage juridique et financier du projet d'autoroute A69

- Audition, ouverte à la presse, de M. Pascal Bugis, président de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, sur le concours public apporté par la communauté d'agglomération à la société concessionnaire Atosca 2
- Audition, ouverte à la presse, de M. Sylvain Fernandez, président de la communauté de communes de Sor et Agout, sur le concours public apporté par la communauté de communes à la société concessionnaire Atosca 13
- Présences en réunion..... 24

Mardi 21 mai 2024

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 24

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Présidence de
M. Philippe Frei,
Vice-président de la
commission**
**Puis de
M. Jean Terlier,
Président de la commission**



La séance est ouverte à seize heures trente.

La commission auditionne M. Pascal Bugis, président de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, sur le concours public apporté par la communauté d'agglomération à la société concessionnaire Atosca.

M. Philippe Frei, président. Chers collègues, nous poursuivons notre cycle d'auditions consacré au volet financier de la convention de concession. Après avoir entendu la semaine dernière les actionnaires de la société concessionnaire Atosca, nous examinons principalement cette semaine l'annexe 21 de la convention de concession relative à la convention financière entre l'État, cinq collectivités territoriales et Atosca.

Je souhaite la bienvenue à M. Pascal Bugis, maire de Castres, président de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, que je remercie de venir à nouveau devant notre commission d'enquête, après une première audition le 7 mars dernier. L'annexe 21 de la convention de concession porte sur le versement au concessionnaire Atosca de 23,13 millions d'euros à raison de 11,56 millions d'euros par l'État ; 6,03 millions d'euros par la région Occitanie ; 355 140 euros par le département de la Haute-Garonne ; 3,14 millions d'euros par le département du Tarn ; 1,52 million d'euros par la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet et, enfin, 507 344 euros par la communauté de communes de Sor et Agout. L'État apporte donc 50 % de ce total, l'autre moitié étant répartie entre les cinq collectivités que je viens de citer.

Notre audition de ce jour a essentiellement pour objet de comprendre la genèse de cette annexe 21, c'est-à-dire la raison pour laquelle il existe un apport public à la société concessionnaire, certes très minoritaire – 23 millions d'euros sur près de 450 millions d'euros de travaux, soit 5,11 % – mais suffisamment significatif pour ne pas être considéré comme marginal, surtout au regard des nombreuses obligations des collectivités territoriales.

Nous souhaitons connaître les motivations qui ont conduit les collectivités à s'engager, la manière dont ont été conduites les négociations et dont a été déterminée la somme que vous versez. Pour ma part, je vois dans ces concours publics la marque de l'engagement politique ferme émanant de l'État et des principales collectivités territoriales d'Occitanie en faveur d'un projet indispensable au développement du Sud du Tarn et à un aménagement territorial équilibré de l'Occitanie. Nos dernières auditions ont démontré la ferme conviction des acteurs publics en faveur de cette infrastructure.

Je vous rappelle que notre audition est publique et retransmise sur le portail de l'Assemblée nationale. En application de l'article 6 de l'ordonnance n°58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, je vais préalablement vous demander de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité, et de dire « Je le jure ».

(M. Pascal Bugis prête serment)

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je vous remercie, au même titre que M. le président, de revenir devant notre commission d'enquête, puisque vous y avez déjà participé, lorsque nous avons présenté le contexte dans lequel s'était inscrit ce projet.

Nous avons ensuite construit, comme je vous l'avais indiqué à l'époque, nos auditions autour de trois volets : le volet environnemental, le volet économique-social et le volet tarifaire, que nous n'avons pas encore achevé, puisque nous sommes toujours dans l'attente d'une réponse de la part du ministère à notre demande concernant les taux plafond. Nous en reparlerons puisque cet élément est intimement lié à la question de l'équilibre financier auquel vous participez.

Nous ouvrons donc avec vous un cycle d'auditions consacré aux concours publics apporté par l'État, la région Occitanie, les départements de la Haute-Garonne et du Tarn, la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet et la communauté de communes de Sor et Agout. Au-delà des dotations inscrites à l'article 21 de la convention de concession, ces concours publics marquent un engagement politique de l'État, avec un appui de cinq collectivités territoriales, qui constitue également un positionnement politique en faveur de l'A69.

Si les décisions ont été prises en transparence après délibération des conseils régionaux, départementaux et intercommunaux concernés, cette commission d'enquête souhaite comprendre à ce stade le mécanisme qui a conduit cinq collectivités territoriales à concourir à hauteur de 11,56 millions d'euros, la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet apportant, pour sa part, 1,52 million d'euros.

Je rappelle que les chiffres cités figurent à l'article 3 de l'annexe 21 de la convention, à la date de signature de celle-ci ; mais que l'article 5 de cette annexe prévoit une actualisation des sommes à verser en fonction de douze critères. Les sommes versées peuvent donc être plus importantes au fil du temps.

Que représente cette somme de 1,52 million d'euros pour la communauté d'agglomération par rapport à son budget d'investissement et de fonctionnement ? S'agit-il d'une somme conséquente en valeur absolue comme en proportion de son budget ou d'un apport plutôt symbolique, par lequel vous souhaitez marquer votre soutien à cette infrastructure ? Je vous ai adressé un questionnaire qui contient nos principales interrogations, très nombreuses, au regard de l'ensemble des éléments qui ont pu être recueillis par la commission d'enquête.

Je pense notamment à la participation de différentes entreprises qui ne figuraient pas au contrat. Ainsi, la société Opale Invest, qui figure au contrat, a ensuite été rebaptisée Tarn Sud Développement après la signature du contrat de concession. Tarn Sud Développement a, entre autres, le groupe Pierre Fabre à son capital. Je pense également à des sujets relatifs aux fermes photovoltaïques ou fermes solaires qui sont mentionnées dans le contrat et qui n'ont pas été évoquées précédemment puisqu'elles étaient grisées dans le contrat. Nous souhaitons avoir des détails sur votre connaissance de ces questions, à la lumière des propos que vous aviez tenus en commission d'enquête, sous serment, concernant la participation de Pierre Fabre à un lobbying puissant en faveur de l'autoroute A69. À cette occasion, vous aviez indiqué que cette société ne participait pas financièrement au projet d'autoroute. Or cela s'avère inexact. Pourquoi avez-vous tenu de tels propos ?

Quelles sont les modalités de détermination de la dotation que vous versez ? Quel est le lien éventuel entre la subvention d'équilibre et les tarifs du péage ? Quel est le partage des fruits de la concession et du reliquat non utilisé de la politique du 1 % paysage ? Quelles sont les conséquences de la mise en service de l'A69 sur le syndicat mixte de l'aéroport régional de Castres-Mazamet ? Quelle connaissance avez-vous de certains mouvements récents au sein de l'actionnariat d'Atosca, notamment en lien avec Tarn Sud Développement ?

Ces questions doivent nous permettre de comprendre ce que vous attendez de votre concours financier et ce que vous attendez des éléments relatifs notamment à la question des fermes photovoltaïques. En effet, lorsqu'ils figurent au contrat, ces éléments doivent évidemment emporter des conséquences sur des parcelles précises. Ces dernières sont soit comprises sur le domaine public autoroutier concédé (DPAC), soit elles n'en font pas partie. La communauté d'agglomération a-t-elle été informée de ce dispositif à venir, que le contrat indique dès la mise en service de l'autoroute ?

Ce questionnaire a été communiqué à l'ensemble de mes collègues de la commission d'enquête. Je vous engage évidemment à fournir le maximum de réponses aujourd'hui ou éventuellement à apporter de plus amples détails par écrit.

M. Pascal Bugis, président de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet. Votre première question était la suivante : « *Par quelle autorité publique ou personne morale de droit privé et à quelle date la collectivité territoriale que vous dirigez a-t-elle été contactée afin d'entrer dans un processus de négociations conduisant au versement d'un concours public ?* »

Les concours publics ont été évoqués pour la première fois sur sollicitation du ministre des transports, par le biais d'un courrier du préfet de région adressé à la communauté d'agglomération Castres-Mazamet. Il évoque la possibilité de participation financière des collectivités dans ces termes : « *Le ministre délégué chargé des transports a demandé, par courrier du 29 novembre 2012 à M. Henri-Michel Comet, préfet de région Midi-Pyrénées, de saisir les collectivités locales concernées et de les interroger, sur la base des hypothèses de coût du projet et de besoin de subventions publiques, sur leurs intentions de participation au financement du projet. Il a précisé également que ce projet fait partie de nombreuses opérations retenues dans le projet de schéma national des infrastructures de transport* ».

La communauté d'agglomération Castres-Mazamet a pris une délibération de principe le 4 février 2013, laquelle acte la demande de l'État, sur laquelle nous avons émis à la majorité un avis de principe favorable à la participation de la communauté d'agglomération au financement de l'autoroute concédée entre Toulouse et Castres-Mazamet, dont le montant et la répartition restaient à définir. Elle pourra être transmise à la commission.

Successivement, nous avons reçu une nouvelle lettre du préfet de région à la demande du Premier ministre en date du 19 novembre 2013. À cette date, le préfet de région indiquait que « *l'aménagement à deux fois deux voies sous forme concédée nécessitera de finaliser la concertation engagée pour les échangeurs et les itinéraires de substitution et d'arrêter le tracé. Le coût du projet sur la base de l'hypothèse validée par le comité de pilotage du 15 mars 2012, avec maintien de la déviation actuelle de Verfeil, est estimé à 403 millions d'euros toutes taxes comprises, avec une subvention d'équilibre de 146 millions d'euros hors taxes, en valeur janvier 2012 (180 millions d'euros hors taxes, actualisés à terminaison de l'opération). Pour ce type de projet, l'État retient comme principe un financement de la subvention d'équilibre assuré à 50 % par l'État et à 50 % par les collectivités territoriales. L'opération est réalisée hors contrat de plan et une mise en service pourrait être envisagée en 2020* ».

Dans ce même courrier, un paragraphe indiquait que « *sous maîtrise d'ouvrage de l'État, l'aménagement peut être envisagé sous deux formes : un aménagement à terme à deux fois deux voies, dont les caractéristiques et le coût seraient alors proches de celles et celui de l'autoroute concédée ; ou un aménagement plus qualitatif, certaines sections à deux fois deux voies, d'autres à deux fois une voie, des giratoires ou des échangeurs. L'opération sera réalisée*

dans le cadre de contrats de plan. Il est alors raisonnable d'envisager deux, voire plus vraisemblablement trois contrats de plan pour son achèvement, soit l'année 2030. Le principe de financement sur le modèle des programmes de modernisation des itinéraires (PDMI) pourrait être, pour la partie urbaine, de 30 % pour l'État et de 70 % pour les collectivités et pour la partie en rase campagne, de 45 % pour l'État et 55 % pour les collectivités ».

Nous avons donc été amenés à délibérer sur la base de cette saisine d'un équilibre assuré à 50 % par l'État et 50 % par les collectivités, le 9 décembre 2013. Dans cette délibération, nous nous sommes prononcés à la majorité en faveur de la réalisation du projet d'aménagement de liaison Toulouse-Castres, sous forme de concession autoroutière, en précisant qu'elle nous apparaissait être le seul moyen permettant la réalisation de l'itinéraire dans sa totalité et dans un délai acceptable pour le territoire.

Nous avons donc confirmé « la participation financière de la communauté d'agglomération au financement d'infrastructures, dont le montant et la répartition restent encore à définir » en demandant au conseil régional de Midi-Pyrénées et au conseil général du Tarn, également sollicités pour participer au financement, de se prononcer dans les délais requis par l'État et, en tout état de cause, avant la fin du mois de février 2014. Nous demandions également à l'État qu'il prenne consécutivement et sans délai la décision de poursuivre la procédure de mise en enquête publique en respectant le délai de validité du débat public.

En résumé, pour répondre à la première question, la collectivité n'a pas pris l'initiative de verser un concours public. La demande émanait de l'État. Il n'y a donc pas eu de négociation à proprement parler avec l'État. Nous avons choisi le modèle de la concession et suivi les règles et clés de répartition qui avaient été envisagés dans l'hypothèse d'un l'aménagement sur place. Nous avons acquiescé à cette répartition qui nous paraissait conforme aux intérêts de la collectivité.

J'en viens à vos autres questions.

« Le système de subvention d'équilibre a-t-il toujours été admis ? »

La réponse est positive.

« Avez-vous, lors des négociations, travaillé avec le concessionnaire Atosca ? »

Nous n'avons jamais eu de contact avec le concessionnaire. Je n'ai personnellement eu aucun contact avec le concessionnaire, ni avant, ni après la signature de la mise en concession. Je connais les dirigeants et les ai rencontrés dans les réunions publiques en présence de l'État, mais jamais lors de rendez-vous privés.

« Ce montant de 23,13 millions d'euros est un montant maximum. À votre connaissance, pourrait-il être réduit ? »

La convention de financement a été validée à la majorité (cinquante-trois voix pour et deux voix contre) par la communauté d'agglomération, en date du 13 décembre 2021. Je ne pense pas qu'elle soit susceptible d'être réduite.

« Comment la clé de répartition entre les cinq collectivités territoriales contributrices a-t-elle été établie ? »

La répartition est assez simple : la région prend en charge la moitié des 50 %, soit 25 % ; le département du Tarn la moitié de la somme mise sur la table par la région et les autres collectivités locales la moitié de cette somme. Cette répartition a paru convenable à tout le monde, sans que des négociations particulières ne soient intervenues.

« Chacun des montants dus aux concessionnaires au titre des concours est actualisé par application d'un coefficient prenant en compte les indices des prix à la consommation et des travaux publics. Avez-vous connaissance de la valeur actualisée des sommes à verser ? »

Nous n'en avons pas connaissance pour les années 2023 et 2024. Nous avons connu une actualisation sur les sommes qui ont déjà été versées. Nous avons versé notre participation au titre de 2022 et 2023, à la demande de l'État, pour un montant cumulé de 839 000 euros, répartis de la manière suivante : 158 000 euros pour 2022 et 681 000 euros pour 2023. Nous ne disposons pas encore des indices d'actualisation pour 2024, si ce n'est les indices contractuels, qui prévoyaient 3 %. Initialement, la somme que nous devons verser était de 485 725 euros, mais le montant s'établira à 533 864 euros, avant l'actualisation en fonction des derniers indices d'actualisation. Les 839 000 euros correspondent environ à la moitié de la participation prévue pour la communauté d'agglomération Castres-Mazamet ; ces sommes ont été versées sur appel de l'État.

« Le montant des concours publics au regard du coût total estimé des travaux, environ 6 %, vous paraît-il comparable à celui d'autres projets similaires ? »

Je n'en sais rien.

« Le projet d'élargissement en deux fois deux voies de la RN126 a longtemps été envisagé logiquement sur crédits d'État. A-t-il été toutefois envisagé, avant qu'il ne soit décidé, de recourir à une autoroute concédée, que vos collectivités participent, le cas échéant, contractuellement, à cet élargissement ? »

Cela avait été effectivement envisagé, sur la base des clés de répartition qui ont été rappelées dans le courrier du préfet de région, à la demande du Premier ministre, qui nous a été transmis fin 2013.

« La convention conclue entre l'État, les collectivités territoriales et Atosca relative au financement des concours publics pour la réalisation de l'autoroute dispose que, préalablement à chaque échéance, les collectivités contributrices pourront convenir entre elles, le cas échéant et après accord de l'État, d'une répartition différente du montant des concours publics. Que pourrait motiver un tel changement dans la clé de répartition ? »

J'ignore ce qui pourrait motiver un tel changement. La convention a été établie et il n'existe a priori aucune raison pour que nous revenions sur les clés du financement qui avaient été prévues.

« Cela s'est-il déjà produit avant les premiers versements ? »

La réponse est négative.

« Cette même convention dispose que si d'autres collectivités ou établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) souhaitent contribuer au financement de la part des concours publics incombant aux collectivités territoriales contributrices, elles détermineront par accord séparé les modalités de participation de ces collectivités locales »

ou EPCI au financement de leur part des concours publics. De nouvelles collectivités se sont-elles manifestées ? »

La réponse est négative.

« Les collectivités ayant contribué à la subvention d'équilibre pourront percevoir des sommes au titre du partage des gains financiers et du partage des fruits de la concession et du reliquat non utilisé des sommes prévues pour la politique du 1 % paysage, développement et cadre de vie, sans que ces sommes ne puissent excéder le montant versé. Anticipez-vous un versement à venir ? »

Je n'en sais rien, mais nous n'avons rien anticipé à ce sujet.

« Quant à la diminution du montant de la subvention d'équilibre, M. Carcenac nous disait qu'en 2007, le projet était évalué à 270 millions d'euros, dont 100 millions d'euros de financement assurés par l'État et les collectivités. En 2012, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) aurait imaginé un scénario portant la subvention potentielle à plus de 200 millions d'euros, quand le coût des travaux était alors estimé à plus de 400 millions d'euros. À votre connaissance, pour quelle raison le montant de la subvention d'équilibre versée par l'État et les collectivités a-t-il été drastiquement revu à la baisse, alors que le montant global des travaux, lui, n'a pas diminué ? »

Je n'en sais rien, je n'ai pas participé aux négociations. Je ne connais pas les conditions dans lesquelles cette divine surprise a pu survenir.

« Quand et de quelle façon cette information a-t-elle été portée à votre connaissance ? À quel moment a-t-elle été communiquée à votre assemblée ? »

Nous l'avons appris par la convention de financement qui nous a été transmise, sur laquelle nous avons délibéré en 2021.

« Le montant fixé à l'article 24 de la convention de concession s'élève à 23 millions d'euros. La page quinze de l'annexe 18 évoque pour sa part des subventions d'investissement de 24 millions d'euros. Pour quelles raisons ces chiffres varient-ils ? Quelle est la valeur définitive des concours publics ? »

J'ignore la raison de cette variation. S'agissant de la valeur définitive des concours publics, je m'en tiens à ce qui nous a été transmis dans la convention, avec l'application des indices.

« Lors du choix du concessionnaire, M. Jean Castex, Premier ministre, a indiqué en septembre 2021 que le niveau du péage et le niveau de la participation des collectivités publiques ont été essentiels. Aviez-vous connaissance des grands traits des offres concurrentes ? »

Nous n'avons pas reçu d'information à ce sujet.

« Le concessionnaire alors candidat a-t-il pu faire le choix d'afficher une subvention d'équilibre plus faible pour maximiser ses chances ? »

Il faudra lui poser la question directement.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Nous n’y manquerons pas.

M. Pascal Bugis. *« À votre connaissance, la diminution de la subvention d’équilibre a-t-elle des répercussions sur les tarifs de péage ? »*

Madame la rapporteure, vous avez vous-même indiqué que vous ignoriez à l’heure actuelle le montant du tarif qui pourrait être éventuellement fixé.

« Lors d’une audition précédente, vous avez indiqué que vous pourriez organiser une table ronde avec l’État et les collectivités territoriales qui cofinancent le projets par leurs apports, afin d’imaginer un système permettant d’abaisser le coût du péage. À votre connaissance, une telle réunion a-t-elle été envisagée ? »

Je vous ai indiqué qu’elle était envisagée et que j’étais prêt à y participer. Je le redis.

« Bien que les sommes issues du partage des gains financiers, du partage des fruits de la concession et du reliquat non utilisé des sommes prévues pour la politique du 1 % paysage, développement et cadre de vie doivent être prioritairement affectées au remboursement des concours publics, y compris en nature, le cahier des charges précise que l’État peut, après avoir entendu les collectivités territoriales contributrices, décider d’affecter ces sommes à la diminution des tarifs de péages. Quel regard portez-vous sur cette disposition ? »

Je ne porte aucun regard. L’affectation des sommes éventuellement dégagées ne dépend pas de moi.

Ensuite, je n’ai strictement rien à vous dire sur la prise de participation de Pierre Fabre, de la chambre de commerce et d’industrie (CCI) du Tarn et d’une douzaine d’entreprises locales dans la société Tarn Sud Développement, qui a elle-même pris une participation dans Atosca. Il me semble plus intéressant d’interroger les responsables de ces entreprises. Par ailleurs, le développement d’énergie d’origine photovoltaïque devrait a priori se dérouler en dehors du territoire de la communauté d’agglomération de Castres-Mazamet.

Vous avez indiqué tout à l’heure que j’avais souligné, lors de la précédente audition, l’implication de M. Pierre Fabre. Je rappelle que je parlais de M. Pierre Fabre, à titre personnel qui, à l’origine du projet, s’est en effet impliqué personnellement pour trouver les moyens d’apporter au territoire du Tarn les infrastructures qui lui étaient dues. J’étais exactement sur la même longueur d’onde que lui, comme d’ailleurs un grand nombre d’élus et de responsables économiques à l’époque, en 2005-2006.

Cette solution a finalement été orientée vers la mise en concession autoroutière, dans le cadre d’un dialogue à l’époque entre M. Pierre Fabre, les décideurs locaux et les décideurs nationaux. Il n’y a pas eu de négociation à proprement parler, ni d’anticipation sur les négociations financières.

Ensuite, j’avais abordé la dernière fois le sujet de la plateforme aéroportuaire de Castres-Mazamet, étant entendu que la commission d’enquête me semblait porter sur la concession autoroutière. Il semblerait que de manière audacieuse, je me sois laissé aller à indiquer que la présidence de la région Occitanie avait manifesté son intention de cesser le versement de la subvention d’équilibre à l’exploitation de la ligne Castres-Paris, lorsque l’infrastructure autoroutière serait mise en circulation. Ces propos ont été tenus par M. Martin Malvy quand il présidait la région et me semblent avoir été relayés par Mme Carole Delga. Intellectuellement, cela ne me choque pas.

Si nous voulons continuer à exploiter cette ligne aéroportuaire Castres-Paris, il faudra quand même trouver une possibilité de substituer les financements aujourd'hui apportés par la région, mais également par l'État, lequel n'a pas attendu l'ouverture de l'autoroute pour commencer à diminuer son effort budgétaire en faveur de la ligne aérienne. Chaque année, la communauté d'agglomération Castres-Mazamet verse une subvention d'équilibre de 1,3 million d'euros pour le fonctionnement de cette ligne. S'agissant de l'intégralité de la subvention d'équilibre versée pour la mise en service de l'autoroute Castres-Toulouse, il est question de 1,5 million d'euros, en une seule fois.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je vous remercie pour vos réponses. Bien entendu, nous serons intéressés par les éléments que vous nous adresserez concernant les délibérations et les courriers de l'État.

Vous avez indiqué que la solution alternative évoquée dans le courrier de novembre 2013 mentionnait une participation de 30 % pour l'État et de 70 % pour les collectivités locales. Aviez-vous eu connaissance à l'époque de cette étude alternative sur laquelle s'appuyait l'État pour vous indiquer que la concession serait plus intéressante pour les collectivités que l'aménagement de la RN126 ? L'État vous l'a-t-elle fournie ?

Ensuite, si j'ai bien compris, pendant toute cette période, vous n'avez pas eu connaissance du montant précis qui vous serait demandé, si ce n'est votre quote-part. À quel moment avez-vous connu ce montant ? Comment votre assemblée a-t-elle réagi quand vous l'avez informée que le montant à verser serait, pour les collectivités territoriales, abaissé à 11 millions d'euros ? Pourriez-vous également nous transmettre cette convention de financement ?

M. Philippe Frei, président. M. Jean Terlier vient de nous rejoindre. Je lui cède donc la présidence, que j'ai eu l'honneur d'assurer pendant quelques minutes.

M. Pascal Bugis. La lettre envisageant les deux possibilités – mise en concession ou aménagement de la RN126 – nous a été communiquée en 2013. Je n'ai pas pris connaissance des détails des études sur l'hypothèse de cet aménagement. Nous l'avons écartée pour des raisons mentionnées dans le courrier que nous a envoyé le préfet de région, à la demande du Premier ministre, en 2013 ; c'est-à-dire essentiellement les délais de réalisation. En effet, nous sommes dans une situation d'urgence absolue pour être correctement reliés à la métropole toulousaine. En 2013, il nous était indiqué que la mise en circulation pouvait intervenir en 2020, contre 2030 pour l'aménagement de la RN126, *via* trois PDMI. Ce délai nous paraissait insupportable. La mise en concession nous permettait de gagner du temps. Je suppose que nous pourrions retrouver les études sur cet aménagement de la route nationale et vous les transmettre.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. J'ai essayé de me procurer ces études auprès de l'État, qui m'indique qu'il n'y en a pas eu. Je serais donc heureuse de pouvoir les recevoir, si vous en disposez.

L'État vous a-t-il communiqué des études alternatives sur l'aménagement de la RN126 et l'amélioration des liaisons ferroviaires lorsqu'une participation financière vous a été demandée en 2013 ?

M. Pascal Bugis. Je ne pense pas qu'il existe une étude aussi poussée sur la RN126 que celle qui a été produite sur la mise en concession, mais il faudra vérifier. J'en suis absolument certain pour l'aménagement ferroviaire.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Dans ce cas, comment l'État a-t-il pu vous dire que l'aménagement de la RN126 coûterait aussi cher, voire plus cher que l'autoroute, si aucune étude ne vous a été communiquée ?

M. Pascal Bugis. Je n'en sais rien. Je vous transmettrai le courrier reçu le 19 novembre 2013, qui indique que « *sous maîtrise d'ouvrage de l'État, l'aménagement peut être envisagé sous deux formes : un aménagement à terme à deux fois deux voies, dont les caractéristiques et le coût seraient alors proches de celles et celui de l'autoroute concédée ; ou un aménagement plus qualitatif, certaines sections à deux fois deux voies, d'autres à deux fois une voie, des giratoires ou des échangeurs. L'opération sera réalisée dans le cadre de contrats de plan. Il est alors raisonnable d'envisager deux, voire plus vraisemblablement trois contrats de plan pour son achèvement, soit 2030. Le principe de financement sur le modèle des programmes de modernisation des itinéraires (PDMI) pourrait être, pour la partie urbaine, de 30 % pour l'État et de 70 % pour les collectivités et pour la partie en rase campagne, de 45 % pour l'État et 55 % pour les collectivités* ».

J'imagine que ces clés de répartition étaient couramment pratiquées dans ce type d'aménagement partout sur le territoire.

Ensuite, nous avons effectivement été incités à délibérer sur 20 millions d'euros le 11 décembre 2017. La communauté d'agglomération Castres-Mazamet a considéré à l'époque que la communauté de communes de Sor et Agout, concernée par la quasi-totalité du tracé, pourrait nous soulager d'une part de la subvention d'équilibre (4 à 5 millions d'euros) en entrant dans le tour de table, au prorata de sa population par rapport à celle de l'agglomération de Castres-Mazamet. Nous vous transmettrons cette délibération.

M. Jean Terlier, président. Je précise – et Mme la rapporteure le sait – que le dossier d'enquête publique contient une étude socio-économique qui comprend une analyse suffisamment documentée de la solution alternative examinée par le maître d'ouvrage. Cette étude analyse les avantages et inconvénients de cet aménagement et les raisons pour lesquelles le projet d'autoroute concédée a été retenu. Les solutions alternatives ont donc été évaluées et ont fait l'objet de décisions dans le cadre de la procédure sur la DUP par le Conseil d'État, dans un arrêt du 5 mars 2021.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je maintiens que je n'ai pas encore ces documents en ma possession, notamment l'étude de l'alternative ferroviaire, qui constitue un des éléments nécessaires pour envisager l'ensemble des mobilités. Je réinterrogerai le ministère chargé des transports à ce sujet.

Lors de votre première audition, vous aviez clairement indiqué que M. Pierre Fabre avait toujours effectué un fort lobbying sur le sujet, confirmé par M. Dominique Perben lorsqu'il avait été auditionné.

Ma question suivante porte sur la transformation de la société Opale Invest, qui fait partie du pacte d'actionnaires, en Tarn Sud Développement, société dans laquelle apparaît le groupe Pierre Fabre, mais également nombre d'entreprises présentes sur votre territoire et la CCI du Tarn. Vous m'avez répondu que vous n'étiez pas au courant de ces opérations intervenues a posteriori. J'en prends acte.

Vous indiquez que vous n'étiez pas non plus informé d'éléments concernant des fermes solaires et que par conséquent, les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi)

des communautés de communes Castres-Mazamet et Sor et Agout n'ont pas subi de modifications pour accueillir des panneaux photovoltaïques et ces fermes solaires.

M. Pascal Bugis. Il n'existe pas de PLU sur la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, mais il en existe un, à ma connaissance sur celle de Sor et Agout. Il existe un PLU à Castres et un PLU à Mazamet.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Lors de vos propos liminaires, vous êtes passé de la délibération de 2013 – où votre participation n'était pas encore définie – à celle de 2021, sans parler de celle de 2017. Ma question porte donc sur cette dernière, qui propose au vote du conseil d'arrêter la participation de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet à 20 millions d'euros et d'inscrire en conséquence une autorisation de programme au budget primitif de 2018.

Mais en 2021, le même conseil a pris la délibération 2021/409 en date du 13 décembre, qui réduit cette participation de la communauté d'agglomération Castres-Mazamet de 20 millions d'euros à 1,52 million d'euros. Sur quelles bases aviez-vous initialement programmé ces 20 millions d'euros ? Pourquoi une telle baisse est-elle intervenue ? Qui vous a informé et quel a été le cheminement de cette décision ?

M. Pascal Bugis. La délibération de 2017, fixant les 20 millions d'euros, commence par des visas. Elle vise notamment un courrier du 28 juin 2017 du préfet de région sollicitant à l'époque la participation des collectivités locales à une subvention d'équilibre, d'un total de 230 millions d'euros, avant l'ouverture de la procédure de mise en concession et, j'imagine, des discussions avec les différents candidats. Je n'étais pas à la table des négociations, qui étaient menées par l'État.

Sur ces 230 millions d'euros, l'État prenait en charge la moitié et les collectivités l'autre moitié. Il est mentionné dans la délibération à laquelle vous faites allusion que le département du Tarn prend quant à lui en charge 31 millions d'euros, contre 3,5 millions d'euros pour le département de la Haute-Garonne et 59 millions d'euros pour la région Occitanie. Il restait donc 20 millions d'euros pour les intercommunalités. À cette époque, la communauté de communes Sor et Agout avait donné son accord pour en prendre une partie, soit 5 millions d'euros.

Le montant de 2021 a été obtenu à la suite des procédures concernant l'appel à candidatures et de la détermination du candidat, auxquelles je n'assistais pas. C'est la raison pour laquelle je précise que nous avons donc eu la « divine surprise » de constater que la somme de 20 millions d'euros n'était plus que de 1,5 million d'euros.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Etiez-vous prêt à engager 15 millions d'euros supplémentaires dans votre budget ?

M. Pascal Bugis. Oui, puisque nous avons invité le conseil à délibérer en ce sens. Les résultats avaient été de quarante-et-une voix pour et une contre.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Y compris si l'autre communauté d'agglomération n'y participait pas ?

M. Pascal Bugis. Dans la convention de financement, la communauté de communes Sor et Agout était inscrite et avait délibéré en ce sens, sur la base du montant de la subvention d'équilibre initialement estimé par l'État.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je souhaite revenir sur la partie du questionnaire concernant Tarn Sud Développement et les fermes solaires. En effet, ces éléments étaient grisés dans la convention, même si cela ne relève pas de votre responsabilité. Qui vous a informé des sujets concernant Tarn Sud Développement et les fermes solaires ?

M. Pascal Bugis. J'ai entendu dire que la commission d'enquête s'intéressait effectivement à cet aspect de la question.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Si je comprends bien, c'est grâce à la commission d'enquête que vous avez été informé de ces dispositifs, qui ne figurent pas en clair dans le contrat de concession. Cela a son importance puisqu'il apparaît finalement que des élus et des assemblées délibérantes sont conduits à apporter un soutien financier sans disposer de tous les éléments nécessaires pour élaborer un avis éclairé.

Ma deuxième question concerne le déclassement de la RN126. Lors de l'ouverture de l'autoroute, cette route va être déclassée et sera donc financée par le département. La quote-part que les communautés de communes seraient éventuellement susceptibles de prendre en charge a-t-elle été évoquée avec le conseil départemental ? Une évaluation a-t-elle eu lieu ? Avez-vous été sollicité ?

M. Pascal Bugis. Nous n'avons pas été sollicités. Si vous observez la configuration géographique, vous verrez que la communauté d'agglomération est très peu concernée par le projet.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je l'entends, mais vous l'êtes un peu malgré tout.

M. Pascal Bugis. Je ne vois pas en quoi le déclassement implique la communauté d'agglomération. Nous n'avons pas évoqué cette problématique avec le département. On ne peut pas évoquer des problèmes qui n'existent pas.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Compte tenu de la situation des collectivités locales, il me semble important d'anticiper de tels problèmes. Nous poserons quoi qu'il en soit la question au conseil départemental et à son président.

M. Pascal Bugis. Nous sommes concernés par l'actuelle route à quatre voies qui relie les zones de Mélou et La Chartreuse, sur la commune de Castres. Je ne pense pas que le département soit conduit à effectuer de gros investissements sur cette voirie, à brève ou moyenne échéance. Je ne pense pas qu'il existe un problème de financement dans un avenir proche.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Il y aura nécessairement un sujet, puisque la concession durera cinquante-cinq ans.

Je n'ai plus de questions à vous poser. Je vous remercie pour vos réponses très précises et les documents que vous nous adresserez. Je précise que le même questionnaire a été adressé à l'ensemble des collectivités locales. Je rappelle qu'à défaut d'équilibre financier des contrats de concession, deux options sont envisageables : soit une taxation supplémentaire – que l'État a réalisée dans la loi de finances pour 2024, soit en fin de contrat, un appel au contribuable pour apurer le manque à gagner que les concessionnaires auraient pu enregistrer.

Dans ce cadre, le dossier de l'A69 constitue un sujet éminemment citoyen, qui va bien au-delà de la question des contrats de concession. En dernier lieu, la question du secret des affaires est sous-jacente. Votre cas montre bien que des élus sont ainsi conduits à prendre des décisions et des délibérations sans être éclairés par l'ensemble des éléments qui figurent au contrat. De fait, nous pouvons le regretter, d'autant plus que ces éclaircissements n'ont pas été portés à la connaissance des citoyens.

M. Jean Terlier, président. Je vous remercie à mon tour et ajoute que vous étiez bien présent lors du déplacement de la commission d'enquête à la sous-préfecture de Castres. Je vous remercie d'autant plus que vous auriez pu demander que cette audition se déroule à huis clos. Vous avez rappelé par ailleurs le soutien indéfectible de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet à ce projet autoroutier, ce projet de désenclavement. Vous avez évoqué les différentes décisions adoptées à la quasi-unanimité des élus de la communauté d'agglomération en soutien de ce projet autoroutier.

Je tiens également à vous rassurer : ni l'État, ni le concessionnaire ne demanderont à l'agglomération de Castres-Mazamet de contribuer plus avant. Le budget est équilibré. Les services de l'État ont bien rappelé qu'en cas de surcoût de construction et/ou de mauvaise évaluation du trafic, le risque pèserait sur le concessionnaire et ne serait pas à la charge des usagers qui emprunteront l'autoroute.

Par ailleurs, les différentes clauses soumises au secret des affaires le sont traditionnellement dans ce type de convention : il est bien naturel que le concessionnaire soit autorisé à utiliser les délaissés, mais aussi également le domaine public autoroutier concédé pour des projets annexes, qui sont également soumis aux autorisations de l'État et dont les revenus sont encadrés dans le cadre du contrat de concession.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Contrairement à ce que M. le président indique, dans ce dossier, l'éclairage est venu de la commission d'enquête. Sans elle, ces éléments n'auraient pas été révélés. Ensuite, les délaissés ne représentent pas un usage classique, mais une nouveauté dans le cadre de ce contrat de concession. En l'espèce, cela pose problème, car ces délaissés sont à la fois prévus pour la renaturation mais aussi pour des panneaux photovoltaïques. Enfin, le concessionnaire prend bien entendu le risque, mais momentanément.

Dans le cas de l'A69, les tarifs ne baisseront pas pendant au moins vingt-cinq ans et seront sans doute au taux plafond. Enfin, à l'issue de cinquante-cinq ans, soit un protocole est signé – comme cela a été le cas en 2015 – pour poursuivre le contrat de concession, soit l'État reprend l'autoroute. Si tel est le cas, la charge revient finalement au contribuable.

*

Puis la commission entend M. Sylvain Fernandez, président de la communauté de communes de Sor et Agout, sur le concours public apporté par la communauté de communes à la société concessionnaire Atosca.

M. Jean Terlier, président. Chers collègues, nous poursuivons notre cycle d'auditions consacré au volet financier de la convention de concession. Nous accueillons M. Sylvain Fernandez, maire de Cambounet-sur-le-Sor et président de la communauté de communes de Sor et Agout, à la tête de laquelle vous assurez un quatrième mandat.

Monsieur Fernandez, je voudrais vous remercier pour votre présence lors du déplacement de la commission d'enquête dans le Tarn, où vous avez pu vous livrer à un jeu de questions-réponses avec l'ensemble des membres de la commission. Comme vous le savez, notre audition porte sur l'annexe 21 de la convention de concession. Ainsi, 23,13 millions d'euros sont apportés par la puissance publique au concessionnaire Atosca, dans le cadre de la subvention d'équilibre : la moitié par l'État et l'autre moitié par cinq collectivités territoriales.

Pour sa part, la communauté de communes Sor et Agout contribue à hauteur de 507 344 euros. Cette somme représente à n'en pas douter, pour une communauté composée exclusivement de communes rurales, un effort financier budgétaire important, qui témoigne de la volonté des élus de ce territoire d'apporter un soutien inconditionnel à l'autoroute A69.

Je vous demanderai également, au cours de cette audition, de nous préciser les communes qui sont impactées par l'autoroute A69, puisque nous avons pu nous rendre compte lors de notre déplacement que la quasi-totalité du tracé se situe sur le territoire de la communauté de communes Sor et Agout.

Je vous rappelle que notre audition est publique et retransmise sur le portail de l'Assemblée nationale. En application de l'article 6 de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, je vous demande préalablement de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité, et de dire « Je le jure ».

(M. Fernandez prête serment)

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Monsieur le maire, je vous remercie de venir devant notre commission d'enquête.

Au-delà des dotations inscrites à l'article 21 de la convention de concession, ces concours publics marquent un engagement politique de l'État, avec un appui de cinq collectivités également en faveur de l'autoroute A69. La somme consacrée par votre communauté de communes est modeste par rapport au coût global de l'opération, mais je pense qu'elle constitue un effort conséquent pour les vingt-six communes, dont le potentiel fiscal est restreint. Je souhaiterais connaître ce qu'elle représente au regard de votre budget annuel d'investissement. Est-elle importante en valeur absolue et en proportion ou est-elle plutôt symbolique ?

Le questionnaire que je vous ai envoyé, ainsi qu'aux cinq collectivités territoriales concernées, contient nos principales interrogations. De manière générale, ces questions doivent nous permettre de comprendre selon quelles modalités vous avez décidé d'apporter un concours financier, comment en a été déterminé le montant et ce que vous en attendez. Par ailleurs, comme lors de l'audition précédente, je vous poserai des questions relatives aux conditions dans lesquelles vous avez été informé de cet apport et celles dans lesquelles vous avez opéré un choix entre l'autoroute ou l'aménagement de la RN126.

Nous souhaitons également connaître les conditions dans lesquelles vous avez eu connaissance des éléments relatifs au pacte d'actionariat signé en 2022, mais qui depuis a été modifié, notamment par l'arrivée de la structure Tarn Sud Développement, qui remplace la société Opale Investissement, laquelle figurait initialement au contrat. Nous souhaitons également savoir dans quelles conditions vous avez pris connaissance des éléments relatifs aux fermes solaires, qui sont mentionnées dans le contrat, mais qui y étaient grisés.

Mon questionnaire a été communiqué à l'ensemble des membres de la commission d'enquête. Je vous engage à nous fournir le maximum de réponses aujourd'hui et éventuellement à apporter de plus amples détails par écrit. Par ailleurs, vous serez peut-être conduit à citer certains éléments concernant les délibérations et les décisions prises par l'assemblée de votre communauté de communes. Nous vous demandons de bien vouloir nous les adresser.

M. Sylvain Fernandez, président de la communauté de communes de Sor et Agout. Nous vous transmettrons les documents relatifs aux délibérations.

Dans votre questionnaire, vous avez notamment demandé si notre collectivité territoriale a pris l'initiative de verser un concours public. Nous avons décidé dès 2021 de signer une convention lorsque nous avons été informés de la future réalisation de l'autoroute A69 entre Castres et Verfeil. Cette convention a été approuvée par la majorité des présents, c'est-à-dire quarante-trois personnes, deux communes s'y étant opposées.

Ensuite, nous avons pris une délibération en conseil de communauté, le 13 décembre 2021. Notre engagement financier relevait également, avec cette autoroute, d'un aménagement de notre territoire. Ce projet est très important pour nous et nous avons décliné de nombreuses actions à cet effet. Nous nous étions engagés à une participation volontaire à cette infrastructure, afin de démontrer notre volonté d'aboutir à un projet majeur pour notre territoire. Il profitera à tous et je pense qu'il sera indispensable à la survie et à l'évolution de notre territoire et de notre intercommunalité. En résumé, nous avons pris cette décision de notre propre chef, personne ne nous a démarché. Sur ce, j'en viens à vos questions.

« Le système de subvention d'équilibre a-t-il toujours été accepté par les collectivités que vous représentez ? »

La réponse est positive.

« Avez-vous, lors des négociations, travaillé avec le concessionnaire Atosca ? »

La réponse est négative.

« Ce montant de 23 millions d'euros est un montant maximum. À votre connaissance, pourrait-il être réduit ? »

Nous l'espérons.

« Comment la clé de répartition entre les cinq collectivités territoriales contributrices a-t-elle été établie ? »

Honnêtement, je ne le sais pas. Nous avons reçu la répartition, mais les critères n'ont pas été communiqués.

« Chacun des montants dus au concessionnaire en titre des concours est actualisé par application d'un coefficient prenant en compte les indices des prix à la consommation et des travaux publics. Avez-vous connaissance de la valeur actualisée des sommes à verser ? »

La réponse est négative. Je m'en tiens à ce jour aux sommes qui m'ont été réclamées.

« À quels montants s'élèvent pour chaque communauté territoriale les sommes ayant été appelées ? »

À ce jour, la communauté de communes de Sor et Agout a versé 280 000 euros, soit un peu plus de la moitié de la somme totale. Ils correspondent à des travaux réalisés.

« Le montant des concours publics au regard du coût total estimé des travaux, environ 6 %, vous paraît-il comparable à celui d'autres projets similaires ? »

J'avoue mon ignorance en la matière.

« Le projet d'élargissement en deux fois deux voies de la RN126 a longtemps été envisagé logiquement sur crédits d'État. A-t-il été toutefois envisagé, avant qu'il ne soit décidé, de recourir à une autoroute concédée, que vos collectivités participent, le cas échéant, contractuellement, à cet élargissement ? »

Nous avons attendu ce projet pendant plus de quarante ans, mais rien n'a bougé. Nous n'avons jamais été saisi d'une demande de participation éventuelle en cas d'élargissement à une route à deux fois deux voies. Lorsque le projet autoroutier a été présenté, nous nous sommes orientés vers lui, en pensant au développement de notre territoire.

« La convention conclue entre l'État, les collectivités territoriales et Atosca relative au financement des concours publics pour la réalisation de l'autoroute dispose que, préalablement à chaque échéance, les collectivités contributrices pourront convenir entre elles, le cas échéant et après accord de l'État, d'une répartition différente du montant des concours publics. Que pourrait motiver un tel changement dans la clé de répartition ? Ceci s'est-il déjà produit avant les premiers versements ? »

Non.

« Cette même convention dispose que si d'autres collectivités territoriales ou établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) souhaitent contribuer au financement de la part des concours publics incombant aux collectivités territoriales contributrices, elles détermineront par accord séparé les modalités de participation de ces collectivités locales ou EPCI au financement de leur part des concours publics. De nouvelles collectivités territoriales se sont-elles manifestées ? »

À ce jour, je ne crois pas, ou je n'en ai pas été informé.

« Les collectivités ayant contribué à la subvention d'équilibre pourront percevoir des sommes au titre du partage des gains financiers et du partage des fruits de la concession et du reliquat non utilisé des sommes prévues pour la politique du 1 % paysage, développement et cadre de vie, sans que ces sommes ne puissent excéder le montant versé. Anticipez-vous un versement à venir ? »

La réponse est négative.

« Quant à la diminution du montant de la subvention d'équilibre, M. Thierry Carcenac nous disait qu'en 2007, le projet était évalué à 270 millions d'euros, dont 100 millions d'euros de financement assurés par l'État et les collectivités. En 2012, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) aurait imaginé un scénario portant la subvention potentielle à plus de 200 millions d'euros, quand le coût des travaux était alors

estimé à plus de 400 millions d'euros. À votre connaissance, pour quelle raison le montant de la subvention d'équilibre versée par l'État et les collectivités a-t-il été drastiquement revu à la baisse, alors que le montant global des travaux, lui, n'a pas diminué. Quand et de quelle façon cette information a-t-elle été portée à votre connaissance. À quel moment a-t-elle été communiquée à votre assemblée ? »

J'en ai parlé à notre conseil de communauté, quand nous avons été informés que devons contribuer, à la hauteur de cette somme.

« Le montant fixé à l'article 24 du contrat de concession s'élève à 23 millions d'euros. La page quinze de l'annexe 18 évoque pour sa part des subventions d'investissement de 24 millions d'euros. Pour quelles raisons ces chiffres varient-ils ? Quelle est la valeur définitive des concours publics ? »

Je ne suis pas informé, hors les chiffres qui m'ont été communiqués.

« Lors du choix du concessionnaire, M. Jean Castex, Premier ministre, a indiqué en septembre 2021 que le niveau du péage et le niveau de la participation des collectivités publiques ont été essentiels. Aviez-vous connaissance des grands traits des offres concurrentes ? Le concessionnaire alors candidat a-t-il pu faire le choix d'afficher une subvention d'équilibre plus faible pour maximiser ses chances d'être sélectionné ? »

J'ose espérer que le jour où cette attribution a été effectuée, la commission en place a bien étudié cet aspect. À mon niveau, je ne peux pas être plus affirmatif. Je fais confiance aux personnes qui siégeaient lors de l'attribution de la concession.

« À votre connaissance, la diminution de la subvention d'équilibre a-t-elle des répercussions sur les tarifs de péage ? Une subvention d'équilibre plus élevée permettrait-elle de diminuer les tarifs de péage ? »

J'ose espérer que non.

« Lors d'une audition précédente, M. Pascal Bugis indiquait que vous pourriez organiser une table ronde avec l'État, les collectivités territoriales qui cofinancent le projet à travers la subvention d'équilibre, afin d'imaginer un système permettant d'abaisser le coût du péage. À votre connaissance, une telle réunion a-t-elle été envisagée ? »

Cette réunion n'a pas été envisagée à ce jour.

« Seriez-vous prêt à y participer et, le cas échéant, voir la subvention d'équilibre augmentée ? »

Cette décision sera prise par les collectivités concernées par la participation financière.

« Bien que les sommes issues du partage des gains financiers, du partage des fruits de la concession et du reliquat non utilisé des sommes prévues pour la politique du 1 % paysage doivent être prioritairement affectées au remboursement des concours publics, y compris en nature, le cahier des charges précise que l'État peut, après avoir entendu les collectivités territoriales contributrices, décider d'affecter ces sommes à la diminution des tarifs de péages. Quel regard portez-vous sur cette disposition ? Vos collectivités territoriales seraient-elles prêtes à accepter une diminution des tarifs de péage plutôt qu'un remboursement des concours publics qu'elles auront à verser ? »

Ici aussi, ce sujet doit être discuté entre les collectivités.

« Que pensez-vous de la prise de participation de Pierre Fabre, de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Tarn et de onze autres entreprises locales dans la société Tarn Sud Développement, qui a elle-même pris une participation dans Atosca ? Il a été affirmé à de très nombreuses reprises, y compris sous serment, dans le cadre de la commission d'enquête que si la société Pierre Fabre avait en effet été un acteur majeur d'un projet d'autoroute entre Toulouse et Castres, elle n'avait agi sans autre intérêt que le désenclavement de Castres et de Mazamet »

Personnellement, je pense que la seule motivation de Pierre Fabre concerne effectivement le désenclavement de notre territoire.

« Il s'avère que la société Pierre Fabre a bien pris part au pacte actionnarial et ultérieurement à la signature de la convention via la société Tarn Sud Développement. À quel moment avez-vous été informé de cette opération et par qui ? »

J'en ai pris connaissance en lisant un article de *La Dépêche du Midi*.

« La participation de la société Pierre Fabre dans Atosca et son partenariat avec Gaïa Energy ont pour objectif d'installer des fermes solaires pouvant produire jusqu'à 40 mégawatts, via une joint-venture. Quand et par qui avez-vous été informé de cette opération ? »

À sa demande, j'ai reçu l'entreprise Gaïa Energy à la communauté de communes Sor et Agout. J'ai fait remarquer que son projet concernait un certain nombre de communes situées le long du tracé autoroutier, mais aussi des délaissés, soit le domaine public. J'ai demandé à cette entreprise de se rapprocher de tous les maires concernés.

« L'ouverture de l'autoroute pourrait entraîner la fin de la participation de la région Occitanie à la société d'économie mixte (SEM) de l'aéroport Castres-Mazamet. »

La communauté de communes Sor et Agout participe à cette SEM. À ce jour, la région n'a pas confirmé cette hypothèse.

« L'ouverture de l'autoroute aura pour conséquence le déclassement de la RN126 en route départementale, dont l'entretien sera à la charge des conseils départementaux du Tarn et de la Haute-Garonne. À combien la charge de cet entretien est-elle évaluée ? »

Seul les conseils départementaux sont en mesure de répondre à votre question.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous nous avez indiqué qu'une délibération était intervenue le 13 décembre 2022. Avant cette date, vous n'avez jamais eu l'occasion de délibérer sur ce sujet et vous n'avez jamais été informé d'un autre montant que celui auquel vous avez été appelé à participer. Le confirmez-vous ?

M. Sylvain Fernandez. Nous avons déjà évoqué ce sujet dès 2015. La réunion concernait le projet autoroutier traversant la communauté de communes et la désignation comme interlocuteur privilégié de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), pour tout sujet concernant le projet autoroutier sur le territoire intercommunal. Ensuite, nous avons délibéré pour mettre en conformité notre plan local d'urbanisme (PLU). Au départ, la première estimation était environ de 5 millions d'euros, avant

la désignation du concessionnaire. Ensuite, nous avons eu l'heureuse surprise de voir ce montant baisser, pour s'établir à 500 000 euros, quand la concession a été attribuée.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Cela signifie-t-il que vous n'avez pas eu de contacts avec la préfecture avant 2015 ?

M. Sylvain Fernandez. Nous n'avons pas eu de contact avec la préfecture.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous avez indiqué avoir acquitté 280 000 euros à ce jour. L'article 11 de cette annexe 21 impose aux concessionnaires la communication du compte rendu d'exécution du contrat de concession aux collectivités territoriales contributrices avant le 1^{er} juillet de chaque année. Depuis l'entrée en vigueur du contrat de concession, avez-vous été informé par le concessionnaire de l'évolution de son exécution ?

M. Sylvain Fernandez. Non.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Atosca vous a-t-il informé que le pacte d'actionariat signé en 2020 a été modifié, à la suite à la transformation d'Opale Invest en Tarn Sud Développement ?

M. Sylvain Fernandez. Non, je ne pense pas en avoir été informé autrement que par l'article paru dans *La Dépêche du Midi*.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. En 2015, avez-vous eu connaissance d'une étude à partir de laquelle l'État avait mis en perspective soit le contrat de concession, soit l'aménagement de la RN126 et la voie ferroviaire ?

M. Sylvain Fernandez. Ces sujets n'ont jamais été évoqués officiellement. Il ne nous a jamais été demandé de nous prononcer sur l'élargissement de la RN126 à deux fois deux voies, qui est demeuré très longtemps un serpent de mer, car il nous était toujours répondu que l'argent manquait pour réaliser un tel projet.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Avez-vous eu plus d'informations concernant la ligne ferroviaire ?

M. Sylvain Fernandez. Non.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. À la question n°14, « À votre connaissance, la diminution de la subvention d'équilibre a-t-elle des répercussions sur les tarifs du péage ? », vous nous dites « *J'ose espérer que non* ». Quel est le sens de votre réponse ?

M. Sylvain Fernandez. Depuis plusieurs mois, nous entendons parler des prix des péages, qui fluctuent selon les interlocuteurs, autour de 10 ou 12 euros. De notre côté, nous en étions restés à moins de 7 euros.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous a-t-on donné les éléments concernant le prix qui s'appliquerait aux camions ? Je vous pose cette question dans la mesure où les péages rentrent dans les recettes. Le plan de financement prévoit une évaluation des péages, pour établir un équilibre entre les recettes et les dépenses. Cet élément ne vous a pas été communiqué, mais l'avez-vous demandé spécifiquement ?

M. Sylvain Fernandez. Honnêtement, non. Nous avons fait confiance à nos interlocuteurs.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Les fermes solaires sont grisées dans le contrat. À quel moment avez-vous reçu Gaïa Energy à la communauté de communes ?

M. Sylvain Fernandez. Très récemment, il y a environ un mois.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Gaïa Energy a-t-elle donné des éléments concernant les emplacements sur lesquels elle veut implanter les fermes solaires ? Dans le contrat, il est indiqué que toutes les recettes liées à l'autoroute et à l'exploitation de l'autoroute seront agrégées, pour l'équilibre financier, ce qui est aussi le cas des fermes solaires.

M. Sylvain Fernandez. Quand ils nous ont présenté le projet, nous avons constaté qu'il concernait tout le tracé. Je leur ai donc demandé d'aller voir les maires concernés, afin de discuter avec eux.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Quel représentant de Gaïa Energy avez-vous reçu ?

M. Sylvain Fernandez. Je n'ai pas le nom en tête, je vous le transmettrai, ainsi que la date précise. Il était venu avec le président d'Atosca, M. Martial Gerlinger.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous ont-ils indiqué où ils comptaient installer ces fermes ?

M. Sylvain Fernandez. Pratiquement tout le long du tracé. Presque toutes les communes de notre communauté seraient concernées.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Est-ce lors de cette réunion que vous avez appris l'existence de ce projet dans le cadre de la concession autoroutière ?

M. Sylvain Fernandez. Oui.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. De quand date votre plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) ?

M. Sylvain Fernandez. Il date de 2019.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Aviez-vous anticipé ce sujet en 2019 ?

M. Sylvain Fernandez. Pas du tout.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. S'agissant du déclassement de la RN126, avez-vous eu des discussions avec le conseil départemental ?

M. Sylvain Fernandez. Non.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Nous verrons avec le département la manière dont il envisage de construire son équilibre financier.

M. Jean Terlier, président. Le cahier des charges de la concession autorise bien le concessionnaire à utiliser le domaine public et également les délaissés, pour mettre en place un

projet photovoltaïque. Ce projet solaire fera également l'objet d'une demande d'autorisation environnementale. Si le document d'urbanisme ne l'autorise pas, ce projet ne verra pas le jour. Son implantation éventuelle, encore une fois soumise à une autorisation environnementale délivrée par l'État après étude, n'impactera en rien les mesures compensatoires envisagées par la convention de concession.

Ensuite, le prix du péage n'est pas encore établi, pour la bonne et simple raison qu'il faut attendre d'être fixé sur le niveau d'inflation de l'année 2024. L'Autorité de régulation des transports (ART) nous a indiqué que le prix du péage sera pour les usagers personnes physiques inférieur de 7,4 % à la moyenne des concessions récentes. Le péage est dans une moyenne plus haute pour les camions, mais plus basse pour les usagers. L'ART nous a également rassurés sur le niveau de participation de la communauté de communes de Sor et Agout : si jamais le concessionnaire venait à se tromper sur le coût des travaux envisagés, mais aussi sur le niveau de trafic envisagé, cela se ferait à ses risques et non au détriment des collectivités territoriales ou des usagers.

Enfin, vous avez appris comme beaucoup d'autres, la participation dans le capital d'Atosca de Tarn Sud Développement, qui réunit la CCI du Tarn et des entrepreneurs locaux, à travers la lecture de *La Dépêche du Midi*. Le fait que des entreprises locales et la CCI du Tarn intègrent le capital du concessionnaire est-il plutôt positif à vos yeux ou votre communauté de communes y est-elle indifférente ?

M. Sylvain Fernandez. Je vous confirme avoir demandé à Gaïa Energy d'aller rencontrer tous les élus. Par ailleurs, nous serons vigilants dans le cadre du PLUi.

Ensuite, je ne suis pas gêné par le fait que des entreprises privées entrent au capital d'autres entreprises privées. Au contraire, cela témoigne d'une volonté de plus en plus accrue de la part des intervenants du territoire du sud du Tarn pour que la situation évolue.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Ma question porte sur la délibération de la communauté de communes de Sor et Agout du 14 décembre 2021, qui propose au conseil d'approuver la convention relative au financement du concours public et la répartition de la prise en charge de ce concours, à hauteur de 507 000 euros environ.

Quel est le budget de votre communauté de communes ?

M. Sylvain Fernandez. Le budget de fonctionnement est de 12 millions d'euros et de 3 millions d'euros en investissement.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). M. Pascal Bugis, président de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, nous a indiqué lors de son audition qu'initialement, il était prévu que la participation des intercommunalités Sor et Agout et Castres-Mazamet s'élèverait à un montant de 20 millions d'euros partagés comme suit : 15 millions d'euros pour Castres-Mazamet et 5 millions d'euros pour votre communauté de communes. Au lieu des 507 000 euros, étiez-vous prêt à financer le projet à hauteur de 5 millions d'euros, soit dix fois plus ?

M. Sylvain Fernandez. Oui, cela avait été envisagé et nous avons considéré la possibilité de consentir un emprunt lissé sur quinze ans ou vingt ans. À cette époque, nous avons calculé de provisionner 200 000 euros tous les ans, car nous pouvions le supporter,

comme l'avait montré une étude produite par l'un de nos élus, qui travaillait dans une administration financière.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Les vingt-six maires de votre communauté de communes étaient-ils au fait de cette modification ?

M. Sylvain Fernandez. Deux communes avaient voté contre et une s'était abstenue. Elles ont d'ailleurs reproduit les mêmes votes au sujet du projet actuel.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Pourriez-vous éventuellement nous fournir l'étude que vous avez mentionnée ?

Par ailleurs, comment expliquez-vous la baisse impressionnante de la subvention demandée, qui est passée de 5 millions d'euros à 500 000 euros ?

M. Sylvain Fernandez. J'espère que les personnes qui ont siégé à la commission ont été correctement informés. Personne ne nous a expliqué la raison de cette diminution.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Cette baisse est-elle due au choix du concessionnaire ?

M. Sylvain Fernandez. Je ne sais pas. Simplement, celui qui a réussi à obtenir ce résultat a réalisé une belle performance.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je ne partage pas les points de vue de M. le président Terlier. À l'écouter, tout est cadré et connu, alors que la commission d'enquête a permis de révéler des informations sur ce qui était grisé.

Par ailleurs, je tiens à préciser à M. Sylvain Fernandez que les délaissés figurent dans l'arrêté interdépartemental des préfets du Tarn et du préfet d'Occitanie comme faisant partie des mesures compensatoires et donc évalués en tant que telles par l'autorisation environnementale. Or, avec l'opération des fermes solaires, ils seraient affectés à des panneaux photovoltaïques. Vous avez très bien fait, monsieur Fernandez, de renvoyer Gaïa Energy auprès de l'ensemble des élus de votre communauté de communes.

Les autorisations environnementales sont indispensables pour commencer le chantier, de la même manière qu'il est nécessaire que tous les éléments soient portés à la connaissance du public et des élus, pour qu'ils puissent se prononcer. Nous reparlerons de ces aspects avec Atosca et l'État, mais également des sujets concernant les tarifs, ainsi que les recettes de cette autoroute. Nous voulons également comprendre comment le concessionnaire a réussi à faire diminuer la subvention des collectivités locales de manière aussi importante.

Je vous remercie pour vos réponses très précises, mais également pour les documents que vous nous adresserez.

M. Sylvain Fernandez. Les documents vous seront envoyés.

M. Jean Terlier, président. Je précise à l'attention de Mme la rapporteure que les éléments que j'ai précédemment évoqués proviennent des auditions que nous avons menées, qu'il s'agisse de celles de l'ART, de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités ou du concessionnaire. Nous avons ainsi obtenu des réponses très claires, notamment sur le prix du péage et sur les projets photovoltaïques.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Ces aspects ne sont pas clairs pour tout le monde.

M. Jean Terlier, président. Monsieur Fernandez, je vous remercie pour vos réponses pleines de bon sens.

La séance s'achève à dix-neuf heures trente.

Membres présents ou excusés

Présents. – Mme Christine Arrighi, M. Frédéric Cabrolier, Mme Karen Erodi,
M. Philippe Frei, M. Jean Terlier