

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. Christophe Ramond, président du conseil départemental du Tarn, sur le concours public apporté par le département à la société concessionnaire Atosca. 2
- Présences en réunion..... 16

Mercredi 22 mai 2024

Séance de 17 heures 15

Compte rendu n° 26

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Présidence de
M. Jean Terlier,
Président de la commission**



La séance est ouverte à dix-sept heures quinze.

M. Jean Terlier, président. Nous poursuivons notre cycle d'auditions consacré au volet financier de la convention de concession de l'autoroute A69. Je souhaite la bienvenue à M. Christophe Ramond, président du conseil départemental du Tarn.

L'annexe 21 de la convention de la concession prévoit que 23,13 millions d'euros sont apportés par la puissance publique au concessionnaire Atosca, répartis à parts égales entre l'État et cinq collectivités territoriales, dans le cadre d'une subvention d'équilibre. Le département du Tarn contribue à hauteur de 3,14 millions d'euros. Cette dotation, notable en valeur absolue et dont je vous invite, monsieur Ramond, à préciser ce qu'elle représente en proportion du budget départemental, reflète l'engagement de votre département en faveur de l'autoroute.

Vous avez publiquement affirmé votre soutien au projet de l'A69, rappelant dans une tribune parue le 13 octobre 2023 que l'État ne devait ni renier ses engagements, ni céder face à une minorité contestant des décisions légales prises démocratiquement. Je tiens à souligner la constance de votre défense de l'autoroute A69, et je vous en remercie. L'audition de ce jour vise principalement à comprendre la motivation du département du Tarn à s'engager financièrement dans ce projet, les modalités des négociations, et la détermination de la somme versée par le conseil départemental que vous présidez.

Avant de laisser la parole à Mme Christine Arrighi, rapporteure de notre commission, je vous rappelle, monsieur Ramond, que notre audition est publique et retransmise sur le portail de l'Assemblée nationale. L'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité. Je vous invite à lever la main droite et à dire : « Je le jure ».

(M. Christophe Ramond prête serment)

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Le département du Tarn apporte un concours public de 3,14 millions d'euros au concessionnaire Atosca, ce qui constitue en effet une dotation appréciable en valeur absolue. Dans le questionnaire adressé à l'ensemble des collectivités territoriales impliquées dans le financement de cette concession, une question vous concerne plus particulièrement, à savoir le déclassement de la route nationale 126 en route départementale à l'ouverture de l'autoroute A69. Nous aborderons ce sujet ultérieurement.

Je rappelle que ces 3,14 millions d'euros sont inscrits à l'article 3 de l'annexe 21 de la convention de concession, mais qu'ils peuvent faire l'objet d'une réactualisation en application de l'article 5. Au-delà de cette dotation, l'annexe 21 de la convention de concession marque un engagement politique de l'État avec le soutien de collectivités territoriales, ce qui constitue un positionnement politique en faveur de l'autoroute A69. Notre commission d'enquête doit comprendre les modalités selon lesquelles le département du Tarn a été conduit à apporter son soutien financier à ce projet, ainsi que la détermination du montant de sa dotation. Votre prédécesseur à la présidence du conseil départemental, M. Thierry Carcenac, a mentionné lors de son audition devant notre commission d'enquête, un montant de 270 millions d'euros, qui s'est ensuite transformé en 220 millions d'euros, pour finalement atteindre 23 millions d'euros.

Je souhaite entendre vos réponses aux questions qui vous ont été adressées, notamment sur les conséquences de la mise en service de l'A69 sur le syndicat mixte de l'aéroport régional de Castres-Mazamet, puisque l'ensemble des élus favorables à l'A69 évoque régulièrement le désenclavement de Castres.

En outre, je désire obtenir des précisions sur votre degré d'information sur les mouvements d'actionnariat au sein du concessionnaire Atosca, notamment la montée en puissance de Tarn Sud Développement. Cette entité n'apparaît pas dans le pacte actionnarial initial, mais le contrat, révèle que la montée en puissance de Tarn Sud Développement, issue de Opale Invest, était prévue. Il est également mentionné que le groupe Pierre Fabre, qui a longtemps affirmé n'avoir aucun intérêt financier dans cette autoroute, y figure désormais. Il a donc fallu la création de cette commission d'enquête et le travail patient de journalistes pour obtenir cette information. Aussi, je souhaite savoir à quel moment vous avez découvert ou été informé de cette transformation de Opale Invest, au capital de 10 000 euros, en Tarn Sud Développement, société au capital de 8,6 millions d'euros, dans laquelle apparaît également la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Tarn. En tant que président du conseil départemental du Tarn, avez-vous eu accès à ces informations avant leur divulgation publique ?

Par ailleurs, avez-vous été informé d'un dispositif concernant des fermes solaires dans le cadre d'une *joint-venture* impliquant Gaïa Energy Systems, Atosca et le groupe Pierre Fabre ? Ce dispositif était grisé dans le contrat. À quel moment avez-vous été informé de ce dispositif prévu au contrat, mais obscur dans ses modalités ?

Le questionnaire que je vous ai adressé a été communiqué, comme à l'habitude, à l'ensemble des membres de la commission d'enquête, afin qu'ils disposent du même niveau d'information quant à l'objectif de votre audition, à savoir la transparence et la clarté. Je vous invite à fournir le maximum de réponses dès aujourd'hui. Cependant, si des confirmations ou des recherches s'avèrent nécessaires, nous vous invitons à compléter vos réponses par écrit.

M. Christophe Ramond, président du conseil départemental du Tarn. Avant de formuler mes réponses aux vingt questions que vous m'avez adressées, je tiens à préciser que j'ai pris mes fonctions le 15 septembre 2017. Le projet de l'autoroute A69, bien que pertinent pour notre département, a mis de nombreuses années à voir le jour. En octobre 2023, je me suis en effet exprimé avec force en sa faveur.

Le cahier des charges de la convention de concession conclue avec Atosca, dans sa version d'avril 2022, stipule qu'un montant de concours public maximum de 23,13 millions d'euros lui est versé au titre de la concession. La première question formulée par madame la rapporteure porte sur le processus de négociation. Pour rappel, la genèse de ce projet d'autoroute remonte à un courrier daté du 11 décembre 2012, basé sur un projet d'aménagement de la liaison entre Castres et Toulouse, évalué à 403 millions d'euros. Ce courrier mentionnait également le principe d'une possible concession, ainsi qu'une subvention d'équilibre estimée à 146 millions d'euros hors taxes, prise en charge à 50 % par l'État et à 50 % par les collectivités locales. Le conseil départemental du Tarn a délibéré le 15 février 2013, validant l'intention de participation sur la base d'un aménagement à deux fois deux voies, selon les modalités financières et les capacités contributives de notre collectivité à ce moment-là.

Le 29 novembre 2013, le préfet de la région Midi-Pyrénées a adressé un courrier aux élus et aux acteurs socio-économiques du Tarn, présentant les deux options permettant la poursuite du projet : la concession ou la maîtrise d'ouvrage public. Mon prédécesseur, le 2 décembre 2013, avait sollicité le président de la République de l'époque,

M. François Hollande, afin de rappeler la nécessité de désenclaver le plus rapidement possible le Sud de notre département. Une délibération du conseil départemental, en date du 28 février 2014, s'est prononcée, à une très large majorité, en faveur d'un aménagement concédé.

La question suivante porte sur l'initiative de la collectivité publique que je dirige quant au versement d'un concours public. Je n'étais pas président du conseil départemental à l'époque, mais j'ai cherché à retrouver l'historique de ce projet : le département du Tarn n'a pris aucune initiative sur ce sujet. Le système de la subvention d'équilibre a toujours été admis et accepté par la collectivité territoriale que je représente. Je n'ai eu aucun échange dans le cadre de ces négociations, ni avec le concessionnaire Atosca, ni avec aucun investisseur potentiel intéressé par ce projet.

Vous m'interrogez sur la différence entre le montant de 24,6 millions d'euros mentionné dans l'annexe 18, et le montant de 23,13 millions d'euros indiqué dans l'article 24 du contrat de concession. Il serait pertinent d'interroger le rédacteur du document pour clarifier ce point. Toutefois, je suis convaincu que la valeur définitive des concours publics est bien de 23,13 millions d'euros, comme stipulé à l'article 24.2 du contrat de concession.

Ce montant a été fixé par le contrat de concession et les conventions de financement avec l'État. Il pourrait être éventuellement modifié par voie d'avenant à ces contrats, conformément à l'article 3 de la convention. Cependant, il me semble que ce serait une procédure relativement lourde, nécessitant une validation du Conseil d'État. Pour cette raison, une modification semble aujourd'hui peu probable. La clé de répartition entre les cinq collectivités territoriales contributrices a été établie sur proposition de l'État, et résulte des parts respectives votées dans les délibérations de chaque collectivité. Le montant est calculé au prorata des contributions votées initialement. Notre département a voté le plan de financement le 10 décembre 2021, et c'est ce plan de financement que nous déroulons actuellement. Chacun des montants dus au concessionnaire au titre des concours publics est actualisé par application d'un coefficient prenant en compte des indices de prix à la consommation. Je n'ai pas connaissance de la valeur actualisée des sommes à verser, qu'il revient à l'État de notifier.

Une partie de la somme à verser au titre du concours public doit l'être à l'entrée en vigueur du contrat de concession, une autre à l'obtention de l'autorisation environnementale unique. L'échéancier de versement des fonds publics est déterminé par le contrat de concession, sur la base d'événements clés, ce qui est l'usage en la matière. En vertu de ce contrat de concession et de l'avenant du projet, les versements ont été effectués par le conseil départemental à l'État, sur appel de sa part au titre de cette convention de financement. À ce jour, les versements s'élèvent pour le conseil départemental du Tarn à 326 742 euros en 2022 et 1 408 373 euros en 2023, pour un total de 1 735 116 euros, en application de la délibération du 10 décembre 2021. Nous continuerons à respecter ce plan de financement.

Je ne saurais vous répondre précisément quant au caractère ordinaire ou non de la part des concours publics au regard du coût total estimé des travaux, qui s'établit en l'occurrence à 6 %. Je ne peux que constater que le reste à charge publique est faible.

Le projet d'élargissement en deux fois deux voies de la RN126 entre Castres et Toulouse a longtemps été envisagé sur crédits d'État, avant qu'il soit décidé de recourir à une autorité concédée. J'ai commencé ma mandature en 2017, alors que ce projet était déjà en cours, et que le contrat de concession était déjà établi. Il ne m'appartient pas d'évoquer une période où je n'étais pas encore conseiller départemental, et encore moins président du conseil

départemental. Aujourd'hui, vous l'avez bien compris, je suis très attaché à la poursuite de ce projet et à sa réalisation dans les délais prévus.

La convention conclue entre l'État, les collectivités territoriales et Atosca relative aux concours publics pour la réalisation de l'autoroute A69 prévoit que, préalablement à chaque échéance, les collectivités territoriales contributrices pourront convenir entre elles, le cas échéant et après accord de l'État, d'une répartition différente du montant des concours publics. Je n'avais pas connaissance de l'activation de cette modalité. Selon moi, cette question n'est pas d'actualité aujourd'hui.

Cette même convention stipule que si d'autres collectivités ou établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) souhaitent contribuer au financement de la part des concours publics, un accord séparé déterminera les modalités de leur participation. À ma connaissance, aucune autre collectivité territoriale ne s'est manifestée. Le tour de table a été effectué avec les territoires concernés, les deux départements, la région Occitanie et les deux intercommunalités tarnaises.

Les collectivités territoriales ayant contribué à la subvention d'équilibre pourront percevoir des sommes au titre du partage des gains financiers, du partage des fruits de la concession et du reliquat non utilisé des sommes versées pour la politique du « 1 % paysage, développement et cadres de vie », sans que ces sommes ne puissent excéder le montant versé. Percevoir des sommes à ce titre me semble toutefois peu probable à ce jour. Mais si tel était le cas, je proposerais que les gains potentiels soient destinés de préférence à diminuer le coût du péage pour les usagers.

Votre questionnaire aborde ensuite la diminution du montant de la subvention d'équilibre. Le projet de concession avait été évalué à 270 millions d'euros en 2007, dont 100 millions d'euros de financements assurés par l'État et les collectivités locales. En 2012, la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (Dreal) aurait imaginé un scénario portant la subvention d'équilibre à plus de 200 millions d'euros, le coût des travaux étant alors estimé à plus de 400 millions d'euros. Le 6 septembre 2021, lors d'une réunion à la préfecture de région, le représentant de l'État a évoqué une très forte diminution de la subvention d'équilibre. L'information a été communiquée à nos assemblées lors de la délibération du plan de financement, qui s'est tenu le 10 décembre 2021. Vous me demandez pour quelle raison le montant de la subvention d'équilibre versé par l'État et les collectivités territoriales a été drastiquement revu à la baisse, alors que le montant global des travaux n'a pas diminué, et s'élève toujours à environ 450 millions d'euros. Cette question est certainement pertinente, mais je ne suis pas le mieux placé pour y répondre. Il conviendrait de l'adresser à l'État et à Atosca.

Par ailleurs, vous souhaitez savoir si nous avons eu connaissance des grandes lignes des offres concurrentes, notamment en ce qui concerne les tarifs de péage et le niveau des concours publics. Lors de la réunion du 6 septembre 2021, l'État a présenté de manière succincte et anonyme les grandes caractéristiques des différentes offres. La subvention d'équilibre faisant partie des critères d'attribution de la concession, le concessionnaire était libre de fixer les conditions économiques de son offre. Celle-ci est devenue contractuelle, et il devra à l'avenir assumer les risques inhérents à ce type de contrat.

Il me semble évident qu'il existe un lien entre les subventions publiques et les tarifs des péages. Je me suis exprimé à plusieurs reprises, notamment lors de cette réunion du 6 septembre 2021 à la préfecture de région, sur la proposition de maintenir le niveau initial de

participation, en échange d'une baisse du tarif des péages. J'étais prêt à maintenir une contribution de 31 millions d'euros de la part du conseil départemental du Tarn, à condition que l'État et les autres collectivités territoriales interviennent de manière similaire. Les services de l'État m'avaient alors répondu que, dans le cadre de cette procédure de concession, un bouleversement des conditions économiques du contrat nous exposerait à un risque de contentieux. Pour ma part, j'ai toujours affirmé que nous avons mobilisé cette enveloppe de 31 millions d'euros. Les 28 millions d'euros que nous aurions pu allouer dans ce cadre ont été investis dans les routes départementales, afin de favoriser les interconnexions et d'améliorer l'ouverture vers l'Hérault. Ainsi, dans le cadre du budget 2024 que nous allons voter, nous réaliserons un créneau de dépassement supplémentaire afin de sécuriser les routes départementales entre Castres, Mazamet et l'Hérault.

M. Pascal Bugis, maire de Castres, a suggéré lors d'une audition devant votre commission l'organisation d'une table ronde avec l'État et les collectivités territoriales cofinçant le projet de subvention d'équilibre, afin d'envisager une baisse du coût du péage. Je suis évidemment disposé à participer à une telle réunion avec l'ensemble des financeurs. J'ai même sollicité directement le ministre des transports et cosigné un courrier avec la présidente de région, afin de favoriser ce type de rencontre. La proposition de M. Bugis correspond par conséquent à nos objectifs.

Vous me demandez un point de vue sur l'affectation des 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 « 1 % paysage, développement et cadres de vie ». Vous me demandez s'il convient d'affecter prioritairement ces sommes au remboursement des concours publics, ou bien les consacrer à une baisse des tarifs de péage. Je vous réponds qu'il est évident que nous nous attachons de manière prioritaire à veiller à ce que le coût de ce péage soit le moins élevé possible.

Les questions suivantes concernent la prise de participation du groupe Pierre Fabre, *via* Tarn Sud Développement, ainsi que celles de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Tarn et de onze autres entreprises tarnaises au capital de la société Atosca. J'ai découvert ces informations par voie de presse, et ne dispose pas d'éléments particuliers sur ce dossier. Je vous donnerai la même réponse concernant la prise de participation du groupe Pierre Fabre avec Atosca et Gaïa Energy Systems sur le projet d'installation d'une ferme solaire de 40 mégawatts lors de la mise en service de l'autoroute. Je n'ai, là non plus, pas d'informations spécifiques à délivrer, ayant pris connaissance de ces informations par la presse.

Votre questionnaire s'achève par une question concernant l'aéroport de Castres-Mazamet. M. Bugis a indiqué que l'ouverture de l'autoroute A69 pourrait entraîner la fin de la participation de la région Occitanie au syndicat mixte de l'aéroport régional de Castres-Mazamet. Je pense, pour ma part, qu'une réflexion d'ensemble avec l'État et les cofinanceurs est nécessaire pour envisager l'avenir de cet aéroport. Notre convention d'exploitation de la ligne Castres-Mazamet-Paris Orly est valable jusqu'au 31 mai 2026. Cela nous laisse deux ans pour recueillir les intentions de la région et de l'État, lequel a diminué ses participations financières.

En conclusion, j'exprime ma confiance envers les décideurs publics locaux et l'État pour prendre la meilleure décision, sachant que notre objectif initial est de désenclaver notre territoire. L'ouverture de l'autoroute A69 entraînera le déclassement de la RN126, qui sera désormais à la charge des conseils départementaux de la Haute-Garonne et du Tarn. Le chiffrage du coût de cet entretien est en cours, et je vous fournirai des éléments sur ce point.

Je peux néanmoins vous indiquer dès à présent que le déclassement de la RN126 et de la RN112, qui contourne Castres, correspond à 60 kilomètres de voirie, 54 ouvrages d'art, sept bassins d'assainissement et six aires de repos. Ce déclassement représente pour notre collectivité un coût de 14,5 millions d'euros. En termes de fonctionnement, l'enveloppe requise serait de 100 000 euros par an, en incluant les coûts de personnel. Pour l'investissement nécessaire au maintien en état de ces 60 kilomètres de voirie, nous prévoyons une dépense de 1,35 million d'euros par an. Je prévois également de mobiliser une enveloppe de 2,5 millions d'euros pour l'achat et la modernisation de matériel, amortissable sur 15 ans. De plus, nous profiterons de ces aménagements pour réadapter nos centres d'exploitation, avec une enveloppe de 400 000 euros en investissement, afin de garantir la proximité de nos infrastructures routières. En effet, en cas de tempête ou d'intempéries, les services de secours interviennent de manière prioritaire, et il est essentiel de disposer de centres de secours proches.

Je crois avoir répondu à l'ensemble du questionnaire, et me tiens à votre disposition pour toute question supplémentaire.

M. Jean Terlier, président. Je vous en remercie. Avant de céder la parole à Mme la rapporteure pour des questions complémentaires, j'aimerais aborder deux points. Premièrement, vous avez mentionné la réduction de la subvention d'équilibre à la charge du département, initialement prévue à 31 millions d'euros, et finalement ramenée à 3,14 millions d'euros. Les engagements publics que vous avez pris sont très clairs. Les 28 millions d'euros qui auraient dû être versés seront mobilisés pour des projets d'aménagement, afin que cette autoroute ne s'arrête pas à Castres, mais se poursuive sur les communes du pays mazamétain. Je tiens à vous en remercier, car cela répond à une attente forte des élus de ce territoire et des communes proches de Mazamet, qui souhaitent cet aménagement.

Deuxièmement, j'aimerais obtenir des précisions sur l'implication du conseil départemental dans le projet de territoire autour de l'arrivée de cette infrastructure autoroutière. Vous y jouez un rôle essentiel, aux côtés d'autres acteurs. Pourriez-vous nous fournir des éléments permettant d'apprécier l'avenir de ce projet de territoire, attendu par le Sud du Tarn, en lien avec cette infrastructure autoroutière ? Cette question intéresse particulièrement notre commission d'enquête.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je vous remercie, monsieur Ramond, pour vos réponses détaillées au questionnaire. J'aimerais revenir sur certains points, en premier lieu sur les conséquences de l'ouverture de l'autoroute A69. Comme vous l'avez souligné, dès que l'autoroute sera ouverte, la route nationale, initialement financée par l'ensemble des contribuables, deviendra une route départementale, à la charge des seuls contribuables du Tarn. Ces derniers subiront une triple peine. En effet, ils ont financé la déviation en tant que contribuables, et ils devront désormais payer pour bénéficier de ce service auparavant gratuit. En outre, ils devront financer l'entretien de cette route départementale *via* le conseil départemental. J'attends vos estimations chiffrées du coût exact de ces aménagements. J'ai relevé un coût de 1,35 million d'euros par an, incluant le matériel et le centre d'exploitation que vous envisagez de mettre en place. Confirmer ces chiffres par écrit nous permettrait d'obtenir une vision plus claire des dépenses à engager.

M. Christophe Ramond. La définition d'un projet de territoire mobilise en effet de nombreux acteurs. Le conseil départemental et l'État ont exprimé leur volonté de développer un projet cohérent. Nous avons la chance d'avoir une autoroute qui arrive dans notre département, et il est impératif d'aménager notre territoire en conséquence et de manière harmonieuse. C'est pourquoi le préfet du Tarn et moi-même avons réuni tous les acteurs socio-

économiques du département. L'État a également désigné un agent chargé de mission afin de superviser la mise en place de ce projet de territoire. De nombreuses réunions et échanges ont été nécessaires pour aboutir à un document permettant d'éviter la concurrence entre les différentes communes du département. Nous veillons à ce que ce projet entraîne des retombées positives sur l'ensemble de notre territoire, et nous nous interrogeons sur l'avenir de notre département pour 2030 et 2050.

Pour se rendre à l'Oncopole de Toulouse, un habitant du Tarn doit compter entre 1 heure 30 et 1 heure 40 à l'aller, et autant au retour. Pour une personne en situation de fragilité, l'autoroute permettra donc de gagner un temps précieux. Au niveau du département, nous redéfinissons avec le service départemental d'incendie et de secours (Sdis) des emplacements stratégiques, afin de réduire les délais d'intervention de nos secours. Nous avons demandé à nos partenaires socio-économiques de rester à nos côtés et nous avons financé de belles réalisations. Le conseil départemental s'engage par ailleurs à créer une *véloroute* le long de l'autoroute, ainsi que des aires de covoiturage modernes où l'on pourra prendre le bus, laisser sa voiture, recharger son vélo ou sa voiture électrique, et utiliser les bus de la région.

Le département du Tarn n'attend rien d'une vision parisienne, mais tout d'acteurs locaux investis, qui prennent en main la définition de l'avenir de ce beau territoire. Le projet de territoire a été validé et acté, et je vous le transmettrai avec grand plaisir.

Madame la rapporteure, il me semble excessif d'affirmer que les contribuables tarnais subiront une triple peine. Je crois, au contraire, que ce projet d'autoroute représente une chance pour notre territoire. Depuis des années, nous nous battons pour désenclaver le Tarn. Nous avons la chance de compter sur les salaisons de Lacaune, dont la production doit pouvoir être acheminée, ce qui nécessite des routes sécurisées. Nous avons également la chance de posséder du granit du Sidobre, un produit d'exception. Les granitiers bénéficieraient grandement, eux aussi, d'une autoroute. Notre magnifique massif forestier pourrait également profiter de cette infrastructure autoroutière. En tant que décideurs publics locaux et nationaux, nous devons penser à l'avenir et continuer à investir. Nous investissons dans nos routes afin de les rendre plus fluides et plus sécurisées au quotidien. Le département du Tarn bénéficiera des mêmes conditions d'aménagement du territoire que les autres agglomérations de la région Occitanie. Pourquoi les enfants du Sud du Tarn, demain, lorsqu'ils disposeront de véhicules électriques, ne pourraient-ils pas se rendre en toute sécurité à la métropole toulousaine ? Il s'agit d'un enjeu qui touche au maintien des entreprises et des emplois.

Le coût financier n'est jamais neutre pour nous. Le commissariat départemental mobilise chaque année 50 millions d'euros pour l'entretien et la modernisation de notre réseau routier départemental. De plus, l'État, dans le cadre du déclassement, nous accorde une somme non négligeable de 14,5 millions d'euros, ce qui nous permet d'envisager sereinement l'avenir concernant le déclassement de la RN126 et de la RN112. L'étude en cours n'a pas encore livré ses résultats définitifs, cependant je vous ai donné des indications concernant les dépenses et les investissements que nous souhaitons réaliser. J'y ajoute le plan pluriannuel de modernisation de nos centres d'exploitation. Cette démarche vise à renforcer la cohérence et la pertinence de notre action, afin d'assurer une proximité accrue pour l'entretien des routes et, surtout, pour veiller quotidiennement à la sécurité. Bien que nous ayons peu d'épisodes de neige ou de verglas, la présence d'agents départementaux connaissant bien leur territoire permet une intervention rapide et une prévention efficace, même en pleine nuit si nécessaire.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Permettez-moi de préciser mon propos sur la triple peine. Je faisais référence au contribuable du Tarn, qui a payé une première fois en tant

que contribuable national, qui va désormais payer une deuxième fois en tant qu'usager, puis une troisième fois en tant que contribuable du Tarn. En effet, la route nationale était auparavant gratuite. Désormais, pour se rendre à Toulouse, il faudra payer, ou bien emprunter la route départementale financée par les contribuables de Tarn, comprenant douze ronds-points, dont le financement est lui aussi à la charge des contribuables locaux, conformément aux clauses d'aménagement.

Des initiatives telles que le projet de territoire sont évidemment positives. Cependant, il convient de noter que l'obtention d'une déclaration d'utilité publique et d'une autorisation environnementale, c'est-à-dire justifier l'utilité publique et l'intérêt général d'un projet, aurait nécessité l'élaboration d'un projet de territoire. Or, dans ce cas précis, le projet de territoire est postérieur à la déclaration d'utilité publique, et non antérieur. Je tenais à le souligner, bien que je me réjouis, en tant qu'élue nationale et ancienne élue locale, de l'existence de type de projets.

Je reviens à présent sur certains points abordés par le questionnaire, en reformulant mes questions pour que tout soit parfaitement clair. Pouvez-vous nous confirmer que vous n'étiez pas au courant de l'existence d'une *joint-venture* impliquant le Groupe Pierre Fabre, Gaïa Energy Systems et Atosca ?

M. Christophe Ramond. Je vous le confirme. J'ai pris connaissance de cet élément par voie de presse, et j'ignorais tout de ces projets auparavant.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Par conséquent, vous n'étiez pas informé de l'existence d'un projet de ferme solaire, dont la mise en œuvre doit intervenir dès l'ouverture de l'autoroute A69, d'autant que ces dispositions étaient grisées dans le contrat. Il nous a été indiqué, depuis, que ce projet ne relevait finalement que d'une intention, ce que nous allons vérifier auprès d'Atosca et de l'État. Cependant, les produits de l'exploitation d'une ferme solaire d'une capacité de 40 mégawatts ne sont pas négligeables. J'observe que les élus locaux, dont vous-même, président du conseil départemental du Tarn, sont tout particulièrement favorables à cette infrastructure. Je ne porte pas de jugement de valeur, je fais simplement un constat. Toutefois, j'aimerais que vous me confirmiez n'avoir pas été au courant que l'exploitation d'une ferme solaire était susceptible d'être incluse dans l'équilibre financier établi entre l'État et Atosca.

M. Christophe Ramond. Je vous confirme qu'une réunion s'est tenue à la préfecture de région concernant l'équilibre financier du projet. Lors de cette réunion, les noms des participants ont été mentionnés. Mais il est important d'observer que les collectivités territoriales n'ont jamais été impliquées dans les négociations entre Atosca et l'État.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Il me semble crucial que les élus disposent de toutes les informations nécessaires à la prise de décision publique, et qu'ils soient éclairés sur les conséquences de ces décisions sur leur territoire, en lien avec le contrat de concession signé avec l'État. Nous interpellons l'État et la société Atosca à ce sujet.

Par ailleurs, vous avez confirmé que vous n'étiez pas informé du remplacement de la société Opale Invest par la société Tarn Sud Développement dans le pacte actionnarial. Ce changement, prévu dans le contrat, a été porté à la connaissance de la CCI du Tarn, mais pas du conseil départemental. Là encore, il est pourtant impératif que les élus soient pleinement informés de ces évolutions, afin de prendre des décisions éclairées et de défendre au mieux les intérêts de nos territoires.

M. Christophe Ramond. Je vous confirme n'avoir eu aucune information sur ce point.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je vais maintenant revenir sur l'appel d'offres. Comme l'a mentionné lors de son audition M. Sébastien Vincini, président du conseil départemental de la Haute-Garonne, vous avez été informé du plan de financement lors d'une réunion en septembre 2021. Au cours de cette réunion, les éléments du contrat vous ont été présentés. Il est important de noter que l'un des critères les plus déterminants de l'appel d'offres était le montant du concours financier des collectivités locales. Les raisons pour lesquelles le montant initial de 270 millions d'euros, annoncé par M. Carcenac lors de son audition, avait été réduit à 220 millions d'euros, vous ont-elles été exposées ? Ce montant de 220 millions était non seulement couramment admis, mais également précisé dans le contrat. En effet, le secrétariat général pour l'investissement, en 2016, s'était basé sur cette somme pour calculer la valeur actualisée nette, et l'avait ramenée à 98 millions d'euros au lieu des 508 millions d'euros initialement évoqués par Atosca. Ainsi, en septembre, lorsque vous avez été invité à la préfecture de région avec la Dreal, aucune explication ne vous a été fournie justifiant la réduction du montant de 220 millions à 23 millions d'euros ?

M. Christophe Ramond. Lorsque nous avons été informés que la baisse serait importante, j'ai indiqué que j'étais prêt à maintenir la subvention d'équilibre, à condition que tout le monde fasse de même. Mais aucun document ne nous a été transmis, et nous n'avons pas été informés de ce genre de détails.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Il ne s'agit pas d'un détail : le montant a été divisé par dix.

M. Christophe Ramond. Madame Arrighi, vous devriez interroger les bonnes personnes sur ce point.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. J'interroge la bonne personne.

M. Christophe Ramond. Lors des négociations entre Atosca et l'État concernant cette concession, des rencontres et des échanges ont certainement eu lieu. Cependant, les élus locaux n'ont pas été conviés à ces discussions. Je ne m'implique jamais dans nos marchés publics, et encore moins dans la passation de contrats de concession. Par conséquent, je ne suis pas en mesure de vous fournir davantage d'informations. En septembre, nous avons participé à une réunion où des éléments définitifs, ou quasiment définitifs, liés aux négociations entre l'État et Atosca, nous ont été présentés.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Lorsque je vous interroge, je pense m'adresser à l'une des personnes susceptibles de répondre à nos questions. Puisque vous indiquez n'avoir pas d'information, je vais donc me tourner vers d'autres bonnes personnes, notamment Atosca et l'État, pour obtenir des explications plus précises que celles fournies jusqu'à présent.

Toute surprise entraîne un légitime questionnement. La surprise, ici, concerne le plan de financement et, par conséquent, les recettes. Vous n'ignorez pas ce qu'est un marché public, et qu'il n'existe pas d'argent magique. Si l'apport financier est moindre, d'autres acteurs seront amenés à compenser ce manque, ou bien cela signifie que l'utilisateur paiera davantage. Puisque nous n'avons toujours pas de réponse à notre question concernant les tarifs de péage, nous allons de nouveau interroger le ministère sur les taux plafonds. En effet, les tarifs seront négociés entre Atosca et l'État avant l'ouverture de l'autoroute, et l'Autorité de régulation des transports nous

indique que, dans la plupart des concessions, les taux plafonds deviennent les tarifs appliqués. Pour l'instant, nous ne disposons que de prix moyens au kilomètre, qui ne sont en aucun cas les tarifs réels. En effet, le prix moyen au kilomètre est une moyenne par rapport à ce qui se pratique dans d'autres concessions, et ne correspond donc pas aux tarifs réels. Vous me confirmez que vous n'avez pas cette information, et vous corroborez ainsi les propos des autres élus que nous avons interrogés.

M. Christophe Ramond. Encore une fois, madame la rapporteure, dès l'annonce de la baisse du concours public, j'ai immédiatement proposé de maintenir le montant initialement prévu, afin de réduire le reste à charge de l'usager, et j'ai souhaité que cette somme soit mobilisée afin de poursuivre l'aménagement du réseau routier tarnais. Je prends également acte du souhait de la présidente de région d'organiser une nouvelle réunion avec l'État pour diminuer le prix des péages. M. Bugis, est favorable à cette discussion, et je suis convaincu qu'elle aura lieu. Peut-être serons-nous en mesure d'établir une nouvelle clé de répartition qui permettra de réduire le reste à charge pour l'usager.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. En tant que président du conseil départemental du Tarn et connaisseur des marchés publics, vous êtes certainement conscient que, dans le cadre des appels d'offres publics, l'un des critères essentiels est de présenter l'offre comportant le concours public le plus faible possible. Atosca a probablement remporté le marché en proposant le concours public le moins élevé. Si des offres publiques plus élevées étaient maintenant acceptées, cela pourrait inciter des concurrents écartés, car ils n'avaient pas proposé la meilleure offre, à formuler des recours pour contester cette situation. Pour les usagers, je défends l'idée que cette situation pourrait survenir. Cependant, il conviendrait d'examiner les implications juridiques de cette éventualité.

M. Christophe Ramond. L'une de mes réponses au questionnaire allait dans ce sens.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous nous avez communiqué les montants des appels de fonds effectués. Cependant, en consultant le tableau de l'article 24 sur les appels de fonds, j'éprouve des difficultés à reconstituer les données. Pourriez-vous nous indiquer à quelle échéance se rapporte le versement de 1,735 million d'euros ?

M. Christophe Ramond. De mémoire, il me semble que nous en sommes à EC7 ou EC11, mais je vous confirmerai ce point par écrit.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Comme les fouilles archéologiques n'ont pas commencé, je doute que vous en soyez déjà à EC11. Mais j'attends votre confirmation écrite.

M. Christophe Ramond. Je vous enverrai également, si vous le souhaitez, le document de l'appel de fonds de la part de l'État.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je vous en remercie. Je crois, pour ma part, avoir pour le moment couvert l'ensemble des points que je voulais aborder avec vous.

M. Laurent Esquet-Goxes (Dem). Je suis député de la dixième circonscription des Hautes-Pyrénées, située au Sud du Tarn. Comment, selon vous, l'A69 peut-elle lutter contre l'enclavement et le dépeuplement du Sud du Tarn ?

M. Christophe Ramond. Nous nous battons pour le désenclavement de notre territoire depuis de nombreuses années, et nos entreprises ont besoin de cette infrastructure autoroutière pour bénéficier des mêmes conditions que celles des autres agglomérations de la

région Occitanie. Il est essentiel de maintenir l'existence des productions emblématiques que j'ai évoquées, telles que le granit, le bois et les salaisons de Lacaune, qui méritent une infrastructure autoroutière de qualité. En termes de sécurité et d'accès aux soins, une voie supplémentaire générera davantage de sécurité pour nos concitoyens et rapprochera notre territoire du centre hospitalier universitaire de Toulouse, ce qui est vital en cas d'urgence.

Ces enjeux sont également importants pour l'attractivité de notre territoire. Nous avons la chance d'avoir un pôle universitaire dynamique à Castres, et pour continuer à accueillir de jeunes étudiants, il est crucial de disposer d'un bon maillage routier, de l'accès à la fibre optique et de la présence de médecins. Cette infrastructure nous permettra de rivaliser avec les autres agglomérations de l'Occitanie. Permettre à tous les citoyens, quel que soit leur lieu de résidence, de bénéficier des mêmes infrastructures et des mêmes conditions de vie constitue un enjeu national. Nous sommes tous attachés au développement durable, mais il est impératif que les habitants du Tarn, et en particulier ceux du Sud du département, ne soient plus pénalisés par des temps de trajet toujours plus longs vers la métropole toulousaine. En outre, il est essentiel de continuer à travailler sur l'enseignement supérieur et de renforcer les liens avec notre tissu de très petites et moyennes entreprises locales, afin de créer de la richesse. Cette infrastructure routière nous permettra d'être encore plus performants et attractifs en Occitanie, et, je l'espère, en France.

M. Laurent Esquenet-Goxes (Dem). Étant originaire de la montagne Noire, j'aimerais évoquer la marque *Montagne Noire*, près de Revel. Revel est une commune isolée, éloignée des réseaux ferroviaires, autoroutiers et aéroportuaires. L'autoroute permettra-t-elle d'améliorer la relation économique entre Revel et Castres ? Cette dynamique économique pourrait-elle également s'étendre vers le Tarn, voire vers Castelnaudary ?

M. Christophe Ramond. Nous avons la volonté, dans nos territoires, de dépasser les limites administratives. Nous avons mis en place, avec la Haute-Garonne, un projet de développement à l'échelle départementale nommé Les Portes du Tarn, qui implique deux intercommunalités, l'une dans le Tarn, l'autre dans la Haute-Garonne. Nous portons une attention particulière à la problématique du Revélois. Certaines communes tarnaises, notamment Sorèze, se situent à proximité de cette partie de la Haute-Garonne. Nous continuerons à travailler sur ces synergies entre nos territoires, et je suis convaincu que l'autoroute les renforcera en réduisant la durée des trajets.

M. Jean Terlier, président. Vous faites bien d'évoquer Les Portes du Tarn, dont il faut saluer la récente labellisation France 2030. Je sais que vous y avez contribué, monsieur Ramond.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Lors de la délibération de l'Assemblée départementale du 10 décembre 2021, vous avez approuvé une participation financière du département à l'autoroute A69 pour un montant de 3,14 millions d'euros. Lors de la séance du 23 mars 2023, le conseil départemental a approuvé les autorisations de programmes inscrites au budget primitif pour 2023. Un tableau des opérations et de leurs coûts est annexé à cette délibération, et ce tableau indique désormais un montant de 3,5 millions d'euros. Pouvez-vous expliquer à la représentation nationale la raison de cet écart, et à quoi il correspond ?

M. Christophe Ramond. Je ne suis pas en mesure d'expliquer ce décalage. La délibération de 2021 nous a fourni un cadre relatif à la mobilisation des moyens financiers de notre département. Nous respectons le débloqué prévu dans le cadre du contrat de concession. Je n'ai pas les détails de la délibération spécifique à laquelle vous faites

référence, mais je peux vous transmettre les éléments nécessaires à la compréhension de cet écart. Peut-être est-il lié à la création de la piste cyclable et de la *véloroute*, qui entraîne un coût supplémentaire. Cependant, puisque je suis sous serment, je préfère m'en remettre à un examen ultérieur des éléments.

Toutefois, j'aimerais souligner que ce projet de véloroute est essentiel pour notre département. Il s'inscrit dans une démarche de développement durable et de promotion des mobilités douces. Sa mise en place permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de favoriser les déplacements à vélo, contribuant ainsi à la préservation de notre environnement. De plus, cette infrastructure offrira une alternative de transport sécurisé et agréable pour les habitants, tout en attirant les touristes. Il est important de noter que le conseil départemental a déjà pris des engagements financiers significatifs pour soutenir ce projet. Bien que la création de la piste cyclable et de la véloroute implique des coûts supplémentaires, il est impératif de considérer les bénéfices à long terme d'un tel équipement pour notre département. Nous devons donc veiller à ce que les fonds alloués soient utilisés de manière optimale et transparente. À ce titre, Je m'engage à suivre de près l'évolution de ce projet, et à vous tenir informés des avancées et des décisions prises par le conseil départemental.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Avez-vous été en relation avec le groupe Pierre Fabre et ses dirigeants, entre 2016 et la date de signature du contrat de concession ? Le cas échéant, étiez-vous informé de l'existence d'une participation du groupe Pierre Fabre et de la CCI du Tarn, via Tarn Sud Développement, ou de l'une des onze entreprises tarnaises, dans le groupe Atosca ?

M. Christophe Ramond. Je vous répète que je n'étais pas informé de ces éléments. Le groupe Pierre Fabre est un acteur incontournable de la vie économique de notre territoire. Peut-être ai-je croisé ses dirigeants à l'occasion d'un match de rugby, mais je n'entretiens aucune relation particulière avec eux.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Un article de *La Dépêche* publié ce matin nous apprend que Paul Salvador, vice-président du département, également président de l'agglomération de Gaillac-Graulhet, ainsi que les frères Laclau, entrepreneurs du BTP dans le Tarn, sont impliqués dans une information judiciaire ouverte en novembre dernier. Ils sont tous les trois convoqués en garde à vue le 29 mai prochain pour répondre aux soupçons de malversations les concernant, notamment en lien avec la vente de deux parcelles appartenant à l'agglomération de Gaillac-Graulhet à la société Matériaux Enrobés du Pastel (MEP), filiale du groupe Laclau. Paul Salvador, actionnaire de cette société via Grésigne Résidences et Grésigne Bien-être, est associé à plusieurs entrepreneurs, dont Sylvain Laclau. La société MEP a été fondée par les frères Laclau et Géraud Guilhem, directeur opérationnel Occitanie de NGE-BTP et membre du directoire d'Atosca Exploitation. Jean Bernadet prendra la présidence de NGE-BTP à partir du 1^{er} juillet prochain, succédant à Antoine Metzger. Il siège également au directoire de NGE-Transition.

Vous allez me demander le rapport entre ces faits et notre commission d'enquête. J'y arrive. Les deux parcelles vendues par l'agglomération de Gaillac-Graulhet sont destinées à accueillir la future centrale d'enrobés de Montans. Il est plausible que cette usine fournisse le chantier de l'A69. Monsieur Ramond, étiez-vous informé que votre vice-président était actionnaire de ces sociétés ? Connaissiez-vous ses relations avec les frères Laclau ? Étiez-vous au courant de cette vente de parcelles par l'agglomération, que ce soit de manière formelle ou informelle ?

M. Jean Terlier, président. Le lien entre cette question et le montage juridique et financier du projet de l'autoroute A69, qui est l'objet de notre commission d'enquête, me paraît quelque peu distendu. Mais je vous laisse répondre, monsieur Ramond, si vous le souhaitez.

M. Christophe Ramond. J'estime que cette question est hors sujet. Elle concerne avant tout l'agglomération de Gaillac-Graulhet, et je n'ai aucun élément à apporter quant à cette affaire.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Vous ignoriez la destination de ces deux terrains vendus, à savoir un centre d'enrobé qui alimentera probablement l'A69 ?

M. Christophe Ramond. Encore une fois, je n'ai aucun élément à apporter à cette affaire, qui ne concerne que l'agglomération de Gaillac-Graulhet. Je l'ai découverte, comme vous, en ouvrant le journal ce matin.

M. Jean Terlier, président. Je rappelle que la communauté d'agglomération de Gaillac-Graulhet ne participe pas au financement du projet de l'autoroute A69. Par conséquent, ce sujet excède le périmètre des débats de notre commission.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Depuis 2017, dans le cadre des échanges que vous avez eus sur les propositions alternatives au contrat de concession, avez-vous eu connaissance d'études portant sur une solution ferroviaire ou sur la RN126, autres que les études incluses dans la DUP ?

M. Christophe Ramond. Je n'ai pas eu en mains de telles études. Comme je l'ai déjà indiqué, le projet était déjà bien avancé lorsque j'ai pris la présidence du département. Il représentait une solution adoptée par mon prédécesseur, après délibération de toutes les collectivités territoriales.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous avez été certainement été interpellé à propos des projets associés à l'autoroute A69, notamment ceux concernant les carrières sur le territoire du Tarn, à Montcabrier par exemple. Finalement, les entreprises NGE et Atosca ont annoncé qu'elles allaient traiter les remblais de manière différente, en adoptant une approche plus sobre permettant de réutiliser ce qui était auparavant considéré comme des déchets. En conséquence, les projets de carrières ont été abandonnés. Avez-vous eu connaissance, dans le cadre de vos fonctions, du schéma régional des carrières ? Il apparaît dans ce schéma que 2,6 millions de tonnes issues de l'exploitation de carrières dans l'Ariège seraient destinées au chantier de l'A69. Avez-vous été consulté en tant que conseiller départemental sur ce schéma régional des carrières, qui concerne également le Tarn ? Je précise que cette question a été posée au préfet, et nous attendons sa réponse écrite.

M. Christophe Ramond. Je ne pense pas avoir été consulté sur ce schéma régional des carrières. Le conseil départemental est l'un des financeurs du projet, mais il n'est pas impliqué dans la mécanique de mise en œuvre de l'autoroute.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je me permets d'insister. Le schéma régional des carrières a été discuté indépendamment du dossier de l'A69. Cependant, il inclut une alimentation du chantier de l'A69 par des carrières de l'Ariège. Ce qui avait été prévu dans le cadre de l'autorisation environnementale, à savoir l'utilisation pour le chantier de l'A69 de carrières situées dans le Tarn, a été dissocié par le schéma régional des carrières. Je repose donc ma question : le conseil départemental du Tarn a-t-il été associé par le préfet de région

à l'élaboration et à la discussion concernant le schéma régional des carrières ? Vous-même et vos services ont-ils été consultés à ce sujet ?

M. Christophe Ramond. Il me semble que ce n'est pas le cas, mais je préfère clarifier par écrit la manière dont la collectivité a envisagé ce point, et si nous avons été associés ou non aux discussions.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je vous remercie de nous avoir répondu de manière exhaustive. Nous attendons des documents et des réponses écrites concernant le stade de financement, le schéma régional des carrières, ainsi que l'étude définitive sur les coûts relatifs à l'entretien de la route départementale.

M. Jean Terlier, président. Monsieur Ramond, je tiens à vous remercier pour la qualité de vos réponses et pour avoir rappelé le soutien indéfectible du conseil départemental du Tarn à ce chantier autoroutier. Nous partageons les mêmes préoccupations concernant les enjeux d'attractivité, de sécurité et d'accès aux soins pour le Sud du département, qui en a grandement besoin. Je salue également votre investissement personnel et celui du conseil départemental du Tarn dans ce projet de territoire, que nous attendons avec impatience. Vous assurez un suivi rigoureux de ce dossier, et nous vous en sommes reconnaissants.

La séance s'achève à dix-huit heures quarante.

Membres présents ou excusés

Présents. – Mme Christine Arrighi, Mme Karen Erodi, M. Laurent Esquenet-Goxes, M. Philippe Frei, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean Terlier, Mme Corinne Vignon