

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. Philippe Ledenvic, membre de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable, ancien président de l'Autorité environnementale 2
- Audition, ouverte à la presse, de M. Thibaut Lépingle, directeur général de Setec International et de M. Gilles Bertolus, directeur d'études 18
- Présences en réunion 33

Mardi 26 mars 2024

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 8

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

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



La séance est ouverte à seize heures trente-cinq.

La commission auditionne M. Philippe Ledenvic, membre de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable, ancien président de l'Autorité environnementale.

M. Jean Terlier, président. Chers collègues, je souhaite la bienvenue à M. Philippe Ledenvic, membre de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable, ancien président de l'Autorité environnementale au moment où celle-ci a rendu ses avis du 5 octobre 2016 en vue d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et du 6 octobre 2022 portant sur la mise en 2x2 voies de l'A680 et la construction de l'A69. Votre audition complète celle de M. Éric Vindimian, co-rapporteur de ces avis. Nous avons tenu à vous entendre car nous souhaitons comprendre, au travers du dossier de l'autoroute l'A69, la place que tient l'Autorité environnementale pour les grands projets d'infrastructures, mais également l'analyse qu'elle peut délivrer sur la complexité des procédures qui précèdent une déclaration d'utilité publique ou une autorisation environnementale.

Nous observons en effet que les étapes successives de ces projets, le mélange des avis contraignants et des avis pris à titre consultatif, les allers et retours entre un concessionnaire et les services de l'État sont complexes. Or notre commission d'enquête porte sur le montage juridique et financier de l'autoroute A69. Nous avons besoin d'expertiser la régularité des procédures et du droit en pareille matière. Aussi ma question sera relativement simple : selon vous, avez-vous pu rendre votre avis de manière parfaitement éclairée en respectant l'ensemble des procédures ?

Avant de passer la parole à Madame la rapporteure et à nos collègues qui souhaiteront vous poser des questions, je dois vous rappeler que notre audition est publique et qu'elle est retransmise sur le portail de l'Assemblée nationale. Je dois également vous demander de prêter serment conformément à l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires. Je vous demande donc de jurer de dire la vérité, toute la vérité et rien que la vérité.

(M. Philippe Ledenvic prête serment.)

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Merci pour votre présence devant notre commission d'enquête et pour les réponses écrites que vous nous avez adressées en amont de votre audition. Je les ai communiquées à l'ensemble de mes collègues de la commission puisque je souhaite que le déroulement de cette séance soit exemplaire en termes de transparence. Vous avez pris la peine de répondre de manière extrêmement approfondie aux questions que nous vous avons adressées.

L'un des objectifs du futur rapport de notre commission d'enquête est d'apporter de la clarté dans un dossier marqué par l'opacité. Il est important que nos concitoyens saisissent bien le processus comme le contenu des décisions publiques, quelle que soit la complexité du droit, afin de rendre effective l'application de l'article 7 de la Charte de l'environnement de 2004, toute personne ayant le droit de participer aux décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

Par ailleurs j'anticipe par une telle déclaration nos futures auditions sur le coût de péage de l'A69 et sur son montage financier. Nous avons organisé les auditions autour de trois

thèmes : l'environnement, les aspects économiques et sociaux et le montage financier. Vous pouvez vous référer aux annexes communiquées dans le cadre de cette commission d'enquête.

S'agissant donc du volet environnemental, plusieurs zones d'ombre subsistent dans ce dossier. Nous les dévoilons graduellement au fil de nos auditions et nous constatons que cette autoroute ne sera sans doute pas aussi exemplaire, voire pas du tout, contrairement à ce qu'affirment l'État et la société concessionnaire.

Ce dossier est marqué également par la complexité du droit. Les juristes qui s'y retrouvent distinguent trois grandes étapes : la déclaration d'utilité publique, la mise en concession et l'autorisation environnementale. Chacune de ces étapes est précédée par une multitude d'avis que les protagonistes avancent en fonction de leurs intérêts et seuls les juristes comprennent la succession de ces événements qui concerne cette autoroute, ce qui est très dangereux en démocratie. Il convient en effet que nos concitoyens comprennent bien comment sont prises les décisions et surtout comment les processus qui conduisent à ces décisions se déroulent. Vous étiez président de l'Autorité environnementale lorsque celle-ci a délivré ses avis préalables à la DUP et à l'autorisation environnementale. Votre audition aura donc valeur de témoignage sur les événements de cette période, mais je souhaite également que vous nous livriez des compléments, comme vous l'avez d'ailleurs déjà fait à travers vos réponses écrites, sur la pertinence des procédures d'instruction des projets d'infrastructures, à l'heure où l'impératif climatique nous impose de modifier notre conception de l'action publique/

M. Philippe Ledenvic, membre de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable, ancien président de l'Autorité environnementale. J'avais préparé un propos introductif et n'avais pas prévu de passer en revue l'ensemble des questions. L'objectif de mon propos introductif était de vous proposer une mise en perspective par rapport à ces questions. Une fois que je me serai livré à cet exercice, je suis prêt à approfondir les questions.

Ce propos introductif porte sur l'évaluation environnementale en général et des projets routiers autoroutiers en particulier. Il n'est pas spécifique à l'A69 mais il la concerne en grande partie. Je m'exprime en tant qu'ancien Président de l'Autorité environnementale, fonctions que j'ai occupées jusqu'à la fin d'octobre 2022. Mes propos s'appuieront donc essentiellement sur les travaux de l'Autorité environnementale, sauf lorsque nous évoquerons le cas échéant un rapport récent auquel j'ai contribué pour le compte de l'IGEDD. Je m'exprimerai alors en tant que rapporteur.

Avant tout, il me semble important de rappeler à cette commission que la transposition en droit français des directives relatives à l'évaluation environnementale a toujours été un sujet complexe. Les directives originelles de 1985 et 2001, portant respectivement sur les projets et sur les plans-programmes, n'ont commencé à être transposées qu'au milieu des années 2000 pour la première et en 2012 pour la seconde dans le cadre des lois Grenelle. Cette double transposition souffrait aussi de nombreuses imperfections. Les lois Grenelle ont permis de transposer plus correctement la directive projets en 2009 mais il faudra attendre 2016 pour une première transposition minimale de la directive plans-programmes.

Toutefois, de nombreuses dispositions législatives et réglementaires adoptées depuis 2018 constituent des régressions, principalement concernant les décisions au cas par cas. La France est actuellement sous le coup d'un avis motivé pour la directive projets depuis deux ans pour défaut d'objectivité de l'autorité chargée du cas par cas. En outre, les concessions ne sont

pas soumises à l'évaluation environnementale alors que selon l'Autorité environnementale (AE), elles devraient l'être.

En France, la logique de l'évaluation environnementale est pour l'instant très difficile à intégrer dans le corpus législatif et réglementaire. Beaucoup de progrès ont été accomplis en une vingtaine d'années et de nombreux contentieux ont également eu lieu, mais la situation n'est pas encore totalement réglée.

On m'a souvent demandé quelle était la cause principale de ces difficultés. J'ai souvent répondu que la cause principale était la tradition culturelle française de décision verticale, quelle que soit l'autorité concernée. La décision est prise en amont et les évaluations et les éléments complémentaires deviennent alors difficiles à intégrer. Les apports de la démocratie environnementale à la décision publique sont le plus souvent niés et les évaluations *ex ante* et *ex post* sont perçues le plus souvent comme superfétatoires, voire inutilement chronophages. La jurisprudence a conduit à une meilleure prise en compte de l'évaluation environnementale, qui reste encore trop souvent perçue comme une étape inutile et un risque juridique, alors que dans les autres pays européens, elle est exploitée comme une aide à la décision. Compte tenu de ce contexte culturel, elle a dû trouver sa place dans un édifice juridique national complexe qui mériterait une mise en cohérence au regard d'une jurisprudence désormais de plus en plus éparpillée.

Je ne suis pas compétent pour évoquer la mise en concession et je concentrerai donc mon propos sur les deux autres étapes : la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale. Le droit de l'expropriation s'appuie sur le concept d'utilité publique et la théorie du bilan dégagée une première fois dans une décision du Conseil d'État de 1971. Le principe général veut que les avantages sociaux et économiques d'un projet doivent être plus importants que ses inconvénients. Au fil des dossiers analysés par l'AE, cette notion d'utilité publique apparaît de plus en plus aléatoire. J'illustrerai mon propos par trois exemples types.

Certains projets ont été reconnus d'utilité publique au cours des années 2010 alors que le Conseil d'État en avait jugé différemment à la fin des années 1990. Et pourtant les inconvénients de ces projets se sont accrus au regard du climat et de la biodiversité. Je peux citer le cas particulier de l'autoroute du Chablais. En 1998, le Conseil d'État a annulé la DUP de ce projet, considérant que l'utilité publique n'était pas constituée, et pourtant à la fin des années 2010, alors même que les inconvénients étaient encore plus forts qu'auparavant, ce projet a finalement été déclaré d'utilité publique.

L'AE a constaté par ailleurs que dans plusieurs dossiers de demande de déclaration d'utilité publique, des inconvénients importants ne sont même pas recensés, décrits et *a fortiori* aucune mesure sérieuse n'est définie. Comment peut-on attester que la balance entre les avantages et les inconvénients soit positive alors même que l'équation n'est pas écrite ? Là encore, à titre d'exemple, nous avons instruit il y a un an et demi le projet de déclaration d'utilité publique sur le contournement Ouest de Nîmes. La description de l'état initial montrait l'existence de nombreux enjeux de biodiversité et pourtant, aucune mesure d'évitement ou de réduction de ces derniers n'était proposée. La réponse des pétitionnaires était que ces aspects seraient pris en compte au stade de l'autorisation environnementale. Nous avons alors rappelé que la déclaration d'utilité publique se basait sur un bilan des avantages et des inconvénients. Or un pan entier des inconvénients n'était pas traité.

Enfin, certains projets évoluent très substantiellement entre la demande de DUP et les stades ultérieurs, parfois au bout de nombreuses années, sans qu'une nouvelle évaluation du

bilan ne soit effectuée. Il est d'ailleurs intéressant de relever des hésitations de la jurisprudence sur ce sujet. Une décision de première instance porte sur le projet CDG Express. Un contentieux a émergé postérieurement à la DUP à propos de la validité de ladite DUP et un tribunal administratif avait considéré que les termes avaient changé. La Cour administrative d'appel a cassé ce jugement de première instance mais on voit bien que la durée de validité de la DUP et la nature des critères qui nécessiteraient un nouvel examen sont sujettes à débat.

Lorsque toutes les acquisitions foncières ont déjà été réalisées, cette question n'intéresse plus personne, alors que bien souvent, la majeure partie de l'investissement reste à engager et que les impacts environnementaux n'ont pas encore commencé. Des acquisitions foncières ont été réalisées grâce à des DUP remontant pour certaines à une vingtaine d'années mais les autres autorisations n'ont pas été obtenues (dans le cadre de la loi sur l'eau dans le passé, puis dans le cadre de l'autorisation environnementale). Lorsque l'autorisation environnementale est demandée une vingtaine d'années après la DUP, l'utilité publique n'est plus un enjeu puisque les expropriations ont déjà eu lieu. Mais pourtant, la plupart des impacts environnementaux ne se sont pas encore concrétisés et il n'est pas impossible que ces derniers s'avèrent plus importants que ce qui avait été anticipé. Le problème est que l'utilité publique n'est pas réévaluée avec un nouveau référentiel au moment où l'autorisation environnementale est demandée.

Je concentre à présent mon propos sur l'autorisation environnementale. L'autorisation unique au titre du code de l'environnement est une des simplifications du droit. Selon un principe du droit administratif français, il est indépendant de celui de l'utilité publique. Comme vos questions le soulignent, la problématique de l'articulation entre ces deux droits devient de plus en plus aiguë. L'évaluation environnementale a justement vocation à faire le lien entre les deux.

De tout temps, les maîtres d'ouvrage routiers ont considéré que le droit de l'environnement était subsidiaire du droit de l'expropriation. On assiste régulièrement à des tentatives de passage en force pour des DUP sans réelle prise en compte des enjeux environnementaux. L'enjeu le plus communément négligé est celui de la biodiversité. D'aucuns considèrent qu'une fois que la DUP a été obtenue, le projet ne peut pas être remis en cause pour des motifs environnementaux, position pourtant contraire au principe d'indépendance des législations.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale est l'outil qui permet de faire le lien entre l'environnement, les autres droits et les autres autorisations. Celle des plans-programmes devrait permettre d'aborder les effets et incidences environnementales à une échelle globale, celle des projets ne devant alors être qu'une déclinaison plus précise projet par projet. En réalité l'évaluation environnementale des plans-programmes est souvent de mauvaise qualité, à hauteur de 80 % à 90 %, ce qui n'est pas le cas des projets. Dans le cadre de nos conférences de presse annuelles, nous n'avons pas constaté d'amélioration significative de l'évaluation environnementale des plans-programmes. L'évaluation des projets n'est censée être qu'une déclinaison plus précise projet par projet. Si l'évaluation des plans-programmes regroupant un ensemble de projets est de bonne qualité, il est logique de considérer que l'évaluation du projet découle de celle du plan-programme. En réalité, ce n'est quasiment jamais le cas en France. En réalité, l'évaluation environnementale des plans-programmes est souvent de mauvaise qualité et les concessions ne figurent pas dans la liste des plans-programmes soumis à une évaluation environnementale. En conséquence, dans les évaluations environnementales des projets routiers et autoroutiers, les émissions de gaz à effet de serre sont constamment traitées comme un non-sujet, étant donné que ce thème est ignoré à l'échelle des plans-programmes.

Je nuance mon propos à ce sujet car une évolution a été constatée au cours des trois dernières années. Une évaluation des émissions de gaz à effet de serre durant la phase de travaux est de plus en plus souvent proposée. L'objectif est alors de réduire lesdites émissions. Le bilan porte toujours sur quelques milliers ou dizaines de milliers de tonnes de dioxyde de carbone. Aucune compensation n'est proposée en revanche et surtout, la phase d'exploitation n'est absolument pas prise en compte. Les émissions liées au trafic des véhicules ne sont donc jamais évaluées. Je n'ai jamais vu un dossier routier aborder cette question sérieusement. Je pourrais citer des exemples particulièrement caricaturaux si vous le souhaitez.

L'autorisation environnementale doit respecter des conditions spécifiques. Je me concentrerai sur les deux principales, qui ont des conséquences légales et juridiques. La loi relative à la biodiversité de 2016 indique : « *Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette voire de gains de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultat et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état.* » Par ailleurs, les atteintes aux espèces protégées ou à des habitats d'espèces protégées doivent être justifiées par une raison impérative d'intérêt public majeur et par l'absence d'autres solutions satisfaisantes. La notion d'intérêt public majeur est radicalement différente de l'utilité publique. Un projet est déclaré d'utilité publique si la balance entre les avantages et les inconvénients est positive. L'intérêt public majeur s'apprécie à travers les effets positifs du projet : il convient de démontrer que le projet apporte un gain pour le public et qu'il est absolument indispensable à l'accès à ces bénéfices. La notion de bilan est alors absente. En substance, une atteinte à des espèces protégées peut être admise si le projet apporte un gain à la collectivité. Or pour la plupart des projets routiers qui sont soumis, et notamment pour l'A69, ce sujet doit être examiné dans le cadre de l'autorisation environnementale. Pourtant, des autorisations ont été accordées par l'AE alors que les dossiers présentaient des lacunes sur ce point.

En conclusion, tout ceci donne l'impression d'une érosion de l'État de droit au détriment de la protection de l'environnement. L'enjeu me semble au moins aussi important pour la démocratie que pour l'environnement.

Comment mieux prendre en compte l'évaluation environnementale ? L'AE a coutume de s'adresser à trois clients, voire même un quatrième par défaut. Son client premier est le maître d'ouvrage. Notre objectif est de faire en sorte que le projet réalisé soit le meilleur possible. J'ai été co-rapporteur du récent rapport de l'IGEDD sur la phase dite « amont ». La conclusion est qu'il est souhaitable de pouvoir questionner l'AE plus tôt sur un document moins complexe que l'étude d'impact finale, mais permettant encore au maître d'ouvrage d'apporter des modifications substantielles à son projet. Je note que les lois sur les énergies renouvelables et industrielles décalent l'avis tout à la fin de la procédure. Comment un maître d'ouvrage de bonne foi pourra-t-il prendre en compte sérieusement les recommandations de l'Autorité environnementale, notamment si elle présente un risque juridique pour son projet ?

Le deuxième client est le public, le client « démocratique » de l'AE. Alors que les avis de l'Autorité environnementales sont très largement reconnus et appréciés par les garants de débat ou de concertation (les commissaires enquêteurs et le public), le principe retenu par la loi énergie renouvelable de pouvoir initier l'enquête publique sans disposer de cet avis intégrateur de toutes les questions environnementales est contraire à l'objectif démocratique qu'il remplit pourtant à ce jour.

Le troisième client est l'autorité décisionnelle, c'est-à-dire le client *in fine*. Comme je l'ai indiqué en réponse à votre questionnaire, c'est finalement pour ce client que la situation française est la plus décalée par rapport à la plupart des autres pays européens. Dans de nombreux cas en France, les autorités décisionnelles ne tiennent aucun compte des recommandations de l'Autorité environnementale, ce qui est cohérent avec la pratique de décision verticale, y compris lorsqu'elle peut être contraire aux textes en vigueur. C'est le même principe qui est à l'origine du régime de dérogation accordé au Préfet, dont je note néanmoins qu'il semble avoir été utilisé avec parcimonie. C'est pour cette raison que je suis favorable à l'idée d'un avis conforme sur le minimum. Je pense qu'un avis conforme strict modifierait le rôle de l'Autorité environnementale. Elle ne jouerait plus le rôle d'expert consultatif mais elle deviendrait un auxiliaire à la décision, ce qui ne serait pas une bonne idée à mon sens, pour les raisons évoquées par Éric Vindimian. Un avis conforme au moins sur le minimum serait essentiel à mes yeux. Cet avis conforme porterait sur la qualité du dossier – l'objectif étant d'éviter que le public ne soit abusé par un dossier incomplet, voire malhonnête – et sur le traitement des enjeux importants. L'avis conforme ne peut pas porter sur toutes les recommandations mais il doit au moins pouvoir permettre de statuer sur l'utilité publique. Comment une décision d'utilité publique peut-elle être prise sur la base d'un dossier où des sujets liés à des obligations environnementales fortes sont ignorés, tels que les aspects de biodiversité ou de santé publique ? Le dossier devrait donc comporter des éléments de fond minimaux sur ces sujets. Telle est ma réponse à votre question sur la pertinence d'un avis conforme de la part de l'Autorité environnementale.

Enfin, le quatrième client, celui par défaut, est la juridiction administrative. Celle-ci fonde en effet ses décisions sur certains éléments de nos rapports. Par expérience, la jurisprudence prend en compte les évolutions législatives et réglementaires avec un certain délai (souvent plusieurs années) alors qu'un écart significatif existe entre les principes des directives européennes et le droit français. La jurisprudence est encore peu développée depuis les textes de 2016, globalement conformes aux directives.

La question des raisons impératives d'intérêt public majeur est en revanche fréquemment traitée par le Conseil d'État depuis quatre ans. Nous sommes restés très attentifs à ses avis sur les notions de raisons impératives d'intérêt public majeur. Des projets de ZAC ou de carrière ont été annulés car ce critère n'était pas satisfait.

Pourtant, comme indiqué plus haut, les concepts d'utilité publique et de raisons impératives d'intérêt public majeur sont interprétés très diversement par les juridictions de première et même parfois de second niveau. Une mise en cohérence me semble nécessaire dans de brefs délais au risque d'une perte de crédibilité de certaines juridictions et de soupçons d'interprétation plus politique que socio-économique ou environnementale. Nous avons affaire à un problème de crédibilité de même nature lorsque des travaux sont engagés sans que les contentieux aient été traités au fond. Que peut penser le public de la latitude d'une juridiction quand des investissements ont été largement engagés et que des dégâts irréversibles ont déjà été causés à l'environnement ?

Je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

M. Jean Terlier, président. Merci pour votre exposé. Nous avons le sentiment, à travers votre témoignage, que le dispositif légal actuel et son application sont insatisfaisants. Vous nous expliquez que la DUP est censée reposer sur un bilan des avantages et des inconvénients socio-économiques du projet. En l'occurrence, la DUP qui nous concerne est

effective et les possibilités de recours sont éteintes. Vous souhaitez que le droit évolue mais de quelle manière serait-ce possible ?

J'ai été choqué d'entendre que selon vous, dans 90 % des dossiers, l'évaluation environnementale est mauvaise.

M. Philippe Ledenvic. Il s'agissait des dossiers pour les plans-programmes et non pour les projets.

M. Jean Terlier, président. Vous considérez que l'évaluation environnementale couvre la phase des travaux mais pas ou peu celle de l'exploitation. Cela pourrait être une piste d'évolution pour le droit, même s'il semble difficile d'effectuer des analyses prospectives dans ce domaine. En d'autres termes, comment prévoir l'évolution du trafic et des émissions une fois l'infrastructure réalisée ? Doit-on par exemple privilégier l'utilisation par des véhicules électriques à travers une tarification spéciale, comme c'est le cas sur l'A69 ? Doit-on envisager la création d'une « vélo-route » ? Ces projets se développant a posteriori, il est difficile de les anticiper au stade de la demande d'autorisation environnementale.

Vous évoquez une problématique de crédibilité pour les juridictions administratives. En vertu du principe d'indépendance de la justice, les magistrats de première instance ont le droit de forger leur propre opinion sur les avis que vous émettez. Ils peuvent considérer les éléments à charge de vos avis mais également des éléments positifs comme par exemple les avantages socio-économiques, tels que le désenclavement d'un territoire et le gain d'attractivité. Il est de la responsabilité de l'ensemble des juridictions administratives, depuis les tribunaux de première instance jusqu'au Conseil d'État, d'animer cette réflexion. Leur rôle de juges de paix, aux côtés des décideurs et d'autorités telles que l'AE, me semble essentiel. En l'état actuel du droit – c'est-à-dire indépendamment de votre souhait d'évolution législative – considérez-vous que la procédure a été régulièrement menée, tant pour la DUP – prononcée à l'unanimité des commissaires enquêteurs – que pour l'autorisation environnementale ?

M. Philippe Ledenvic. Vous me donnez l'occasion d'expliquer certains de mes arguments et de dissiper certains malentendus potentiels. Je n'ai pas véritablement critiqué l'état du droit mais plutôt son application par l'État et son interprétation par certaines juridictions administratives. Je constate que des autorisations sont signées alors que les pétitionnaires n'ont pas satisfait certaines obligations légales et que les juridictions administratives se livrent à des interprétations extrêmement variables de la loi. Je ne pense pas que l'évolution du droit soit un objectif prioritaire mais en revanche, il me semble pertinent de s'assurer qu'il soit correctement appliqué.

M. Jean Terlier, président. Vous suggérez bien une évolution législative lorsque vous introduisez la notion d'avis conforme minimum...

M. Philippe Ledenvic. J'ai simplement répondu à votre question sur le sujet. Je ne soutiens pas farouchement cette idée, mais pragmatiquement, compte tenu de la non-application effective du droit, cela pourrait être une piste d'amélioration. Certes, cela nécessiterait une modification du droit.

Quant à la qualité des dossiers et des procédures, je répète que les questions environnementales sont très mal évaluées dans les plans-programmes. Cette évaluation est en revanche correcte pour bon nombre de projets. Je me suis livré à une analyse plus détaillée dans mes réponses écrites, distinguant le type de projets. Certains maîtres d'ouvrage sont très

rigoureux dans cet exercice, quand d'autres sont très mauvais, sans signe d'amélioration. Néanmoins, la situation a évolué positivement et significativement en dix ans. La qualité des dossiers s'est nettement améliorée de manière générale. Ce n'est malheureusement pas le cas pour les projets routiers.

Ma réflexion sur la phase d'exploitation renvoyait surtout au défaut d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre. En phase d'exploitation, ces émissions proviennent des véhicules qui empruntent l'ouvrage. Le problème est que les maîtres d'ouvrage routiers et autoroutiers considèrent que l'ouvrage a pour rôle de répondre à un besoin de trafic. Cette vision est erronée. Les études de trafic effectuées il y a une vingtaine d'années montrent que l'ouverture d'une nouvelle infrastructure ne canalisait pas seulement le trafic existant, mais provoquait une augmentation globale du trafic de l'ordre de 10 à 20 %, et donc un accroissement des émissions de dioxyde de carbone. Les maîtres d'ouvrage considèrent aujourd'hui que leur projet ne générera pas de trafic supplémentaire, ce qui est contradictoire avec les études que je viens d'évoquer.

Je m'inscris en faux devant l'allégation selon laquelle l'AE produirait des avis à charge. Elle émet des avis objectifs motivés. Toutes nos recommandations sont motivées et lorsque nous émettons des critiques importantes, nous prenons toujours le soin de citer le contenu des dossiers, ce qui permet à chacun de se forger sa propre opinion. Nous émettons donc des avis factuels et non pas des avis à charge.

Pour ce qui est des juridictions administratives, je ne mets pas du tout en cause leur indépendance. Mais nous sommes d'ailleurs attentifs à l'évolution de la jurisprudence dans nos avis, et particulièrement celle du Conseil d'État. Or force est de constater que certaines décisions de première ou de deuxième instance sont en décalage par rapport au droit et à la jurisprudence du Conseil d'État. Nous avons affaire à un problème de logique et de compétences. J'appuierai mon propos en vous citant deux extraits de décisions rendues par des tribunaux administratifs :

« Il ne résulte pas de leur argumentation, qui repose essentiellement sur des hypothèses ou des interrogations sur les effets attendus de l'ouvrage, que les motifs de la politique d'aménagement ainsi menée, la configuration de l'autoroute A69, la nature des territoires qu'elle doit desservir, le coût de son péage, ou ses éventuelles conséquences négatives seraient susceptibles de créer un doute, en l'état de l'instruction, sur son caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur au sens et pour l'application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement. » (Tribunal administratif de Toulouse, 1^{er} août 2023)

Or je ne vois aucune correspondance entre cette énumération et la notion d'intérêt public majeur. Et surtout, un problème de cohérence se pose à travers l'expression *« ou ses éventuelles conséquences négatives »*, qui dénote une confusion manifeste avec la notion d'utilité publique. Or comme je l'ai expliqué tout à l'heure, l'utilité publique repose sur un bilan entre les avantages et les inconvénients d'un projet, ce qui n'est pas le cas des raisons impératives d'intérêt public majeur. L'introduction des conséquences négatives éventuelles crée une confusion.

Il est écrit par ailleurs dans la même décision : *« Si l'ensemble des impacts directs et indirects de l'infrastructure sur le phénomène d'urbanisation n'est pas décrit, il ne peut en tout état de cause être raisonnablement évalué et discuté, en raison notamment de la maîtrise des*

collectivités territoriales sur ce phénomène, que moyennant certaines hypothèses qui sont d'ailleurs présentées par l'étude d'impact. »

Cela pose un problème de cohérence interne du jugement. Le ministère a en effet édité un guide en 2015, qui explique à tous les maîtres d'ouvrage comment évaluer les effets des infrastructures sur l'urbanisation. Comment un tribunal administratif serait-il compétent pour statuer sur l'impossibilité d'un tel exercice ? Et pourtant d'ailleurs, à plusieurs reprises, en dépit de cette impossibilité prétendue d'évaluation, il est indiqué que ce projet serait positif pour le territoire.

J'ai vu régulièrement des jugements – pas seulement donc pour l'A69 – qui présentaient des problèmes de cohérence interne ou qui témoignaient d'un défaut de compréhension de la notion d'intérêt public majeur ou de la jurisprudence du Conseil d'État.

Nous attirons l'attention des maîtres d'ouvrage quant au fait que leurs dossiers sont souvent incomplets lorsqu'il s'agit d'exposer des raisons impératives d'intérêt public majeur. Or ces éléments sont indispensables dans un dossier de demande d'autorisation environnementale. Très fréquemment, ils sont négligés.

Je vous ai cité cette décision de justice car votre commission d'enquête porte sur le projet de l'A69 mais je pourrais faire de même pour d'autres dossiers.

M. Jean Terlier, président. Je considère pour ma part que les juridictions administratives sont souveraines dans leurs décisions, et que leur indépendance est garantie par l'existence des instances d'appel et du Conseil d'État. Je réitère une question à laquelle vous n'avez pas répondu : la procédure vous apparaît-elle avoir été respectée dans le cas de l'A69 ? Avez-vous pu rendre un avis pleinement éclairé ?

M. Philippe Ledenvic. L'Autorité environnementale a fait son travail, effectivement. Nous respectons parfaitement l'État de droit.

M. Jean Terlier, président. Je faisais référence à l'avis du Conseil d'État sur la DUP.

M. Philippe Ledenvic. La seule question que j'ai soulevée est que l'utilité publique a été reconnue en 2016 ou 2017 alors que nous avons signalé que certains éléments de bilan étaient absents (en particulier pour la biodiversité, qui était considérée comme une quantité négligeable). Le Conseil d'État s'est prononcé sur le sujet.

M. Jean Terlier, président. Le Conseil d'État complète le travail des juridictions administratives de premier niveau.

M. Philippe Ledenvic. Par ailleurs, les termes de l'utilité publique ont été significativement modifiés depuis 2016, et pourtant aucune réévaluation de l'utilité publique n'a eu lieu.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Dans votre avis du 6 octobre 2022 relatif à l'A69, vous avez regretté que l'analyse socio-économique n'ait pas été actualisée et qu'elle reposât sur des données de trafic et des hypothèses d'émissions de polluants obsolètes. Considérez-vous que ces études étaient trop anciennes pour pouvoir guider les conclusions contenues dans les arrêtés interdépartementaux et notamment celui de mars 2023 ? Qu'en est-il notamment de la décision de déroger aux dispositions applicables en termes de biodiversité pour 162 espèces ?

Par ailleurs, on peut voir dans le dossier que pour que son investissement soit rentable, le concessionnaire table sur un trafic de l'ordre de 15 000 véhicules par jour contre 6 000 à 7 000 avec les infrastructures existantes actuellement. Pourtant, cet aspect n'a pas été pris en compte dans le volet environnemental. J'en reviens donc à ma question : considérez-vous que du fait de l'ancienneté des données fournies, ce dossier soit entaché d'un défaut de crédibilité ?

M. Philippe Ledenvic. Je ne répondrai pas à la question posée de cette manière car je ne suis pas compétent. Comme je le rappelais tout à l'heure, l'étude socio-économique est déterminante pour l'obtention de l'utilité publique car elle permet d'établir le bilan des avantages et des inconvénients. Lorsqu'il est fait mention de l'absence de mise à jour de cette étude dans notre avis de 2022, les rapporteurs ont considéré notamment que les conditions économiques et les modalités de financement du projet avaient profondément évolué par rapport au projet soumis lors de la demande d'utilité publique, et que dès lors, une actualisation de l'évaluation socio-économique était souhaitable. Il ne s'agissait pas là d'une question de droit, les rapporteurs souhaitaient simplement s'assurer que l'utilité publique était toujours garantie. Et ce d'autant plus que par rapport au dossier de 2016, qui était presque muet sur la question, des éléments sur la biodiversité étaient disponibles. Ainsi, aussi bien sur le plan financier que sur le plan environnemental, un bilan beaucoup plus précis des avantages et inconvénients du projet était possible. L'AE souhaitait pouvoir se forger son opinion sur le sujet.

S'agissant des émissions de dioxyde de carbone, les éléments fournis ne concernent que la phase de travaux, et au moment de la soumission du dossier, le pétitionnaire a prétendu que son projet ne s'accompagnerait pas d'un accroissement des émissions de dioxyde de carbone. Comme je le soulignais, c'est en contradiction avec les dossiers soumis il y a une vingtaine d'années. Pour tous les dossiers routiers, nous souhaitons disposer de données mises à jour sur l'évolution du trafic afin de pouvoir mesurer les quantités de dioxyde de carbone rejetées avant et après la mise en service de l'infrastructure. Nous avons eu peu d'éléments sur le sujet alors que de telles données sont censées être transmises dans le cadre de l'évaluation environnementale. Ce n'est pas une question de droit. Nous devrions pouvoir connaître l'évolution du trafic routier depuis 2022 mais nous n'avons pas d'éléments. Cela n'a pas de portée sur l'évaluation environnementale, mais cela permet d'apprécier les incidences globales du projet.

Quant à la dernière partie de votre question, elle n'est pas spécifique à l'A69 mais concerne de nombreux autres projets routiers et autoroutiers. Que l'opinion publique à propos d'un projet évolue sur une échelle de temps de dix ou vingt ans ne me semble pas problématique. En revanche, il me semble curieux que certains projets soient autorisés en se référant à des décisions historiques et en ignorant les évolutions législatives intervenues entre-temps. Ainsi, régulièrement, des dispositions réglementaires en matière d'environnement ne sont pas prises en compte. La question de l'artificialisation des sols était pourtant déjà d'actualité en 2022. La loi sur la biodiversité de 2016 était par ailleurs applicable en 2022. Il est assez surprenant que nous ayons eu besoin, dans notre avis de 2022, de réclamer des éléments relatifs aux conséquences du projet sur le trafic sur le périphérique de Toulouse et le reste de l'agglomération alors même que la communauté d'agglomération toulousaine était encore en contentieux au niveau européen à propos de la qualité de l'air... Les études de trafic étaient nécessaires pour s'assurer que la situation ne s'aggrave pas encore par rapport à une situation de non-respect d'une directive européenne.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. La question du suivi des recommandations de l'Autorité environnementale me semble importante. Nous avons posé de nombreuses questions en ce sens lors des précédentes auditions, et notamment à propos de la qualification des terres

(zones inondables, zones humides, etc.). Les expertises réalisées dans ce domaine sont contestées par des contre-expertises. Il apparaît notamment que des terres agricoles ont été considérées à tort comme artificialisées dans la mesure où, même si elles sont en pratique conventionnelles, elles peuvent redevenir des puits de biodiversité. Les auditions précédentes nous ont permis de comprendre que selon la manière dont les terres étaient qualifiées, l'ampleur de la compensation à envisager était radicalement différente. Pensez-vous que l'on puisse raisonnablement prévoir des mesures compensatoires sans disposer d'une maîtrise foncière des terres ? Si par exemple une zone humide est détruite, comment en reconstituer une sans pouvoir acquérir des terrains ? Comment les mesures compensatoires peuvent-elles être mises en œuvre sans une étude préalable ?

M. Philippe Ledenvic. Je cite à nouveau la loi relative à la biodiversité : « *Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette voire de gains de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultat et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état.* » Or dans de nombreux dossiers routiers et autoroutiers, les mesures de compensation sont largement déficitaires par rapport aux atteintes et pourtant, les autorisations environnementales sont accordées. Nous avons effectivement pointé la difficulté de mettre en œuvre des mesures de compensation sans garantie de maîtrise foncière et sans mesure de gestion accessoire. Dès lors, comment peut-on évaluer la capacité à protéger effectivement une espèce ? La loi relative à la biodiversité est régulièrement contournée, des autorisations étant accordées en dépit de compensations à hauteur de la moitié, voire seulement du quart des atteintes.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Qu'en était-il pour l'A69 ?

M. Philippe Ledenvic. Je ne m'en souviens plus.

M. Jean Terlier, président. Des mesures de surcompensation sont justement envisagées, ce qui permet de compenser l'échec de certaines mesures. L'OFB faisait état de 375 % de surcompensation pour les zones humides.

M. Philippe Ledenvic. Le débat que nous avons porté sur l'effectivité des compensations. On nous présente régulièrement des dossiers avec des taux de compensation qui peuvent atteindre 200 ou 300 % mais la mise en œuvre effective est conditionnée à la maîtrise foncière. Que cette maîtrise foncière ne soit pas encore acquise au moment de la soumission du dossier n'est pas un élément rédhibitoire, mais tous les maîtres d'ouvrage ne sont pas parfaitement transparents. Certains, notamment ceux qui dépendent de l'État, sont très scrupuleux, et nous expliquent par exemple qu'ils ont la maîtrise foncière sur 80 % des mesures et qu'elles s'efforceront de compléter les 20 % restants durant la procédure. Il faudrait théoriquement que la maîtrise foncière soit acquise au moment où le Préfet signe l'arrêté d'autorisation. Cela n'a pas été le cas dans de nombreux cas : une proportion importante des mesures de compensation était encore frappée d'incertitude. Je ne peux pas vous répondre plus précisément en ce qui concerne l'A69 car je n'ai plus les éléments en mémoire.

De nombreux pétitionnaires ont affiché des intentions de mettre en œuvre des compensations mais ce n'étaient que des promesses sans garantie d'effectivité. Une incertitude au moment de l'instruction est tout au plus désagréable, mais cela devient problématique si elle n'est pas dissipée au moment où l'autorisation est signée. Il n'est en effet pas possible de s'assurer de l'effectivité des mesures et du respect des obligations de la loi sur la biodiversité.

M. Jean Terlier, président. Des contrôles *a posteriori* sont malgré tout possibles.

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NUPES). Le pétitionnaire a été annoncé le 21 octobre 2021 et l'enquête publique a démarré fin 2022. Les délais de constitution du dossier de demande d'autorisation environnementale vous semblent-ils suffisants et satisfaisants ?

Par ailleurs, les projets de ce type sont généralement liés à des projets de territoire, ce qui ne semble pas être le cas de l'A69. Pouvez-vous expliquer qu'aucune note de cadrage n'ait porté sur ce projet ?

Vous évoquiez la notion de raisons impératives d'intérêt public majeur. En l'occurrence, lors de l'enquête publique, le Préfet avait expressément demandé au président de la commission d'enquête de ne pas se prononcer sur les raisons impératives d'intérêt public majeur. Pensez-vous que cela ait privé le public d'une information importante ?

J'aimerais vous poser une question plus détaillée à présent à propos d'une situation récente. À Saïx, dans le Tarn, une zone avait été classée à fort enjeu environnemental, sur la base notamment des prescriptions de l'Autorité environnementale, et les abattages y étaient interdits jusqu'au 1^{er} septembre. La Dréal a rédigé un rapport sur la base d'observations réalisées par un naturaliste, censé avoir justifié une déclassification qui a permis d'entamer des opérations de défrichage et d'abattage. Or l'OFB vient de confirmer que la parcelle était bien toujours considérée comme étant à fort enjeu environnemental et donc que ces abattages étaient illégaux. Atosca, le concessionnaire, aurait dû effectuer un porter à connaissance sur la base de ces observations et demander une autorisation environnementale complémentaire. Cela n'a pas été le cas. Quel est votre point de vue sur le sujet ?

Vous êtes cité par un article de Mediapart. Vous expliquez que pour des dérogations relatives à des espèces protégées, on est censé s'appuyer sur des inventaires et des observations qui nécessitent plusieurs visites de terrain à différents moments de l'année. Là encore, comment une déclassification de cette parcelle a-t-elle pu être décidée dans des délais aussi courts ? Est-ce crédible au regard des explications que vous avez données ?

Enfin, dans le dossier pour la demande d'autorisation environnementale, ce défrichage était censé faire l'objet d'une compensation en nature avec un reboisement mais l'arrêté préfectoral évoque finalement une compensation financière à hauteur de 25 000 euros. Ce changement vous semble-t-il conforme au droit environnemental ?

M. Philippe Ledenvic. Ma réponse sera précédée d'un préambule. Comme Éric Vindimian vous l'a expliqué, l'AE s'abstient généralement de toute intervention une fois qu'elle a rendu ses avis, par méconnaissance des événements postérieurs. Je me permettrai donc de ne pas répondre aux questions qui portent sur cette période.

M. Jean Terlier, président. C'est préférable car beaucoup d'inexactitudes ont été dites ! Un projet de territoire a bien été réalisé, un avis de Conseil d'État a considéré que les abattages d'arbres n'étaient pas illégaux...

M. Philippe Ledenvic. L'AE ne s'estime pas compétente pour se prononcer sur les événements postérieurs à ses avis, sauf exception.

Le délai d'environ un an que vous avez évoqué entre le dépôt du dossier et l'instruction ne me semble pas aberrant. Cette situation est assez fréquente. Le dossier n'est censé être soumis à l'enquête publique qu'à partir du moment où les mesures de compensation sont

identifiées. Or certains dossiers ont été retardés de parfois un ou deux ans parce que les maîtres d'ouvrage attendaient d'avoir trouvé des mesures de compensation pour justifier leur projet. Nous préférons que le pétitionnaire prenne le temps nécessaire avant de nous envoyer son dossier plutôt que de devoir travailler sur un dossier non abouti.

À propos de votre question sur une note de cadrage, dans le rapport pour l'IGEDD auquel j'ai contribué, nous recommandons en effet que les maîtres d'ouvrage interrogent les autorités environnementales le plus en amont possible à propos des dossiers complexes et présentant des enjeux environnementaux, notamment afin de dissiper les difficultés d'interprétation. Plutôt que de vouloir faire traiter à la va-vite des dossiers « pourris » comme nous en avons trop souvent vu, il serait préférable, pour les dossiers complexes, d'effectuer une demande de cadrage préalable.

Comme je l'ai déjà expliqué tout à l'heure, la réglementation prévoit de justifier les raisons impératives d'intérêt public majeur. Si ces justifications ne sont pas présentes dans le dossier, cela constitue à mon sens un défaut de conformité à la réglementation sur les espèces protégées. Il appartient alors à la juridiction administrative de statuer dans le cadre de la jurisprudence du Conseil d'État. Nous appliquons rigoureusement cette jurisprudence.

La gestion des inventaires est effectivement un sujet complexe. Il n'existe aucune règle systématique en la matière, mais tous les dossiers d'autorisation environnementale doivent comporter des inventaires qui permettent de mesurer la population de l'espèce aux périodes importantes de l'année, comme par exemple au moment de la reproduction. De même pour la flore. Pour chaque espèce, il convient de déterminer les périodes de l'année les plus pertinentes. Le Conseil national de protection de la nature (CNPN) et l'OFB apprécient si les efforts d'inventaire ont été suffisants ou si des investigations supplémentaires apparaissent nécessaires. Pour ce qui est de l'A69, nous avons fait confiance au CNPN, considérant qu'il était plus compétent que nous. Nous n'avons donc pas prononcé de recommandation supplémentaire. Je suis incapable de commenter les faits postérieurs à notre consultation.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. J'entends bien que vous n'avez pas tous les éléments en mémoire mais votre avis a dû être extrêmement précis étant donné que l'article 1.4.2 de l'arrêté interdépartemental précise que pour pouvoir mettre en œuvre le projet, une dérogation était nécessaire pour 162 espèces.

M. Philippe Ledenvic. Depuis 2016, la dérogation relative aux espèces protégées est une composante de l'autorisation environnementale. Elle était nécessaire dans ce cas précis, effectivement. Trois conditions doivent être réunies :

- des inventaires précis doivent être réalisés afin d'identifier les espèces à enjeux et de correctement caractériser ces enjeux ;
- des mesures d'évitement et de compensation de ces enjeux doivent être imaginées ;
- il faut pouvoir justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur et de l'absence d'autre solution satisfaisante ou de mesures de compensation suffisantes.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Nous sommes d'accord.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Une usine d'enrobés est nécessaire à la réalisation de l'A69 mais elle n'a pas été mentionnée dans l'étude d'impact. Nous n'en connaissons toujours pas la localisation. Au vu des nombreuses zones d'ombre et des manquements relevés

par plusieurs spécialistes concernant notamment les zones humides, les compensations et le calcul tronqué de la valeur actualisée nette, pensez-vous que l'IGEDD devrait être saisi pour une contre-expertise globale ?

En décembre 2023, des associations environnementales ont demandé une contre-expertise à l'IGEDD, comme celle qui a eu lieu à Notre-Dame-des-Landes ou à Sivens dans le Tarn. Cette demande de saisine de l'IGEDD faite au ministère a-t-elle été transmise à l'IGEDD ? De votre point de vue, compte tenu des doutes qui portent sur les mesures compensatoires et l'opportunité du projet, cette contre-expertise serait-elle utile ?

M. Philippe Ledenvic. La directive projet considère que les impacts d'un projet doivent être évalués dans leur ensemble en tenant compte de l'ensemble des composantes du projet. Cette disposition a été reprise par l'article L. 122-1 du code de l'environnement. J'avais d'ailleurs été interrogé après 2016 à propos des carrières et j'avais répondu que si des carrières devaient être ouvertes pour approvisionner un chantier en matériau, elles devaient être considérées comme parties intégrantes du projet. Mon opinion est identique pour les centrales d'enrobés. L'alignement du droit français sur le droit européen a été relativement lent. Il a fallu attendre l'ordonnance de 2016 pour que ces dispositions soient applicables à partir de 2017. Beaucoup de préfets n'en tiennent pas encore pleinement compte et la jurisprudence n'est pas non plus encore alignée. Il est donc fréquent que des études d'impact omettant ces composantes des projets (carrières et centrales d'enrobés). Qu'à cela ne tienne, s'il apparaît en cours de route qu'une étude d'impact initiale n'a pas tenu compte de certaines composantes du projet, il est possible de l'actualiser pour satisfaire les exigences.

M. Jean Terlier, président. En l'occurrence, l'étude d'impact en faisait bien mention.

M. Philippe Ledenvic. J'ignore ce qu'il en est, ma réponse est généraliste. Il convient ensuite de juger si ces éléments complémentaires représentent un impact significatif sur l'environnement par rapport au reste du projet. L'appréciation s'effectue au cas par cas. Il est assez fréquent que l'étude d'impact initiale ne puisse guère évaluer les impacts de ces installations ; il est alors possible de l'actualiser, par exemple si des défrichements complémentaires s'avèrent nécessaires. Il appartient alors à l'État de juger du caractère significatif des modifications au projet.

J'aimerais éviter toute confusion entre l'Autorité environnementale et l'IGEDD. J'ignore à quel organisme votre question s'adresse. Très honnêtement, j'ignore la réponse à votre question. Je sais seulement que l'AE n'a pas été saisie à la suite de ses avis de 2016 et de 2022. J'ignore si une nouvelle demande d'expertise a été soumise à l'IGEDD.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Il manquerait apparemment une centrale d'enrobés. Une troisième serait créée et l'étude d'impact devrait donc être actualisée, si je comprends bien.

M. Jean Terlier, président. Pour l'instant, vous n'en savez rien n'est-ce pas ?

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Je demande seulement si une étude d'impact supplémentaire serait nécessaire si cette troisième centrale devait être créée.

M. Philippe Ledenvic. Il appartiendra aux services de l'État de juger si une actualisation de l'étude d'impact est nécessaire, en d'autres termes si cette modification est

suffisamment significative. Si l'État répond par l'affirmative, l'AE sera à nouveau saisie. Dans le cas contraire, aucune nouvelle instruction n'aura lieu.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). J'ai une dernière question : trouvez-vous normal que l'étude socio-économique qui calcule la balance avantages/inconvénients du projet ne tienne pas compte de la dégradation de l'itinéraire existant sur la route publique avec l'ajout d'une dizaine de ronds-points et la confiscation de dix kilomètres de déviation publique, ce qui obligerait les usagers à repasser par les villages et à perdre une quinzaine de minutes ? Ceci s'accompagnera d'une augmentation de la pollution et des accidents dans ces villages, soit un retour de vingt ans en arrière.

M. Philippe Ledenvic. Pour de nombreux projets routiers et autoroutiers, les études socio-économiques qui nous sont présentées sont incomplètes. Tout projet autoroutier implique de maintenir un itinéraire gratuit pour les usagers. Il convient dès lors de projeter le trafic sur l'ouvrage autoroutier comme sur le réseau classique. Il me semble néanmoins que la question du réaménagement de l'existant avait été abordée dans l'étude d'impact initiale, et en particulier à propos de l'ajout de sens giratoires. J'interprète votre question comme une critique pointant l'absence d'étude de trafic sérieuse permettant d'évaluer le trafic généré par la nouvelle infrastructure, les émissions de gaz à effet de serre et les effets indirects (bruit, qualité de l'air, etc.). De par mon expérience, lorsque l'étude d'impact est mauvaise, il en est de même pour l'étude de trafic, mais lorsque l'étude d'impact est globalement bonne, ce n'est pas une garantie de qualité pour l'étude de trafic.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). L'argument du gain de temps est assez souvent mentionné. Le projet de l'A69 a fait l'objet d'un rapport qui n'a pas vraiment été actualisé entre 2016 et 2022 et le temps de congestion aux heures de pointe en arrivant à Toulouse n'a pas été pris en compte. Vous notez que les estimations de gain de temps de 13 minutes présentées par le concessionnaire Atosca sont peu crédibles et largement surestimées. Ces minutes gagnées pourraient être totalement annulées par un effet « entonnoir » en arrivant aux échangeurs de la rocade toulousaine. J'aimerais donc savoir si les usagers pourront espérer gagner du temps en empruntant cet ouvrage, en contrepartie du coût du péage (17 euros aller-retour).

M. Philippe Ledenvic. Là encore, ma réponse ne sera pas spécifique à l'A69. Je préfère répondre de manière précise et prudente. Comme je l'ai indiqué dans mes réponses écrites, les rapporteurs ont été sidérés de la manière dont les gains de temps étaient présentés dans l'étude socio-économique. Cette méthodologie était pour le moins atypique, comme nous l'avons souligné dans notre avis de 2016. Pour estimer les gains d'un projet autoroutier, les gains de temps sont largement dominants et ce pour une raison simple : chaque seconde gagnée est valorisée, quel que soit l'usage de cette seconde. Personnellement, lorsque j'habitais à Lyon, je préférais me rendre à Saint-Étienne en train plutôt qu'en voiture, et on comprend aisément qu'indépendamment de la durée totale du trajet, la qualité de la minute du trajet en train est supérieure à celle du trajet en voiture. Malgré tout, le bénéfice apporté par les routes et autoroutes est basé sur le calcul de la durée du trajet, et sur le postulat que chaque seconde gagnée est valorisée. C'est stupide ! En 2017, l'AE a publié une analyse critique de la méthodologie de l'évaluation socio-économique et en 2023, dans le cadre d'une mission sur le sujet, l'IGEDD a recherché une méthodologie plus pertinente. Si l'IGEDD s'est penchée sur la question, cela montre que la position de l'AE en 2017 n'était pas complètement absurde... Nous avons donc affaire à un double problème de choix d'une méthodologie et de son application. Je vous invite à consulter notre note de septembre 2017 si vous souhaitez connaître le détail de nos critiques.

M. Jean Terlier, président. J'entends que selon vous, une évaluation basée sur le gain de temps serait stupide...

M. Philippe Ledenvic. Ce n'est pas le sens de mon propos ! Je considère qu'il est stupide de considérer que tout gain de temps peut être valorisé de manière systématique.

M. Jean Terlier, président. Chacun aura compris que rouler sur autoroute est plus pratique que sur une route nationale, et que le trajet est plus court. Ce gain de temps a été apprécié dans le cadre de la DUP et confirmé par le Conseil d'État. Nous avons également auditionné les maires des communes riveraines des centrales d'enrobés et ils nous ont rappelé que des usagers étaient morts sur la route le week-end dernier et que ces drames auraient pu être évités avec l'autoroute. Les autoroutes permettent non seulement de circuler plus rapidement mais aussi de manière plus sûre. Les pompiers qui prennent en charge des personnes au centre communal de Castres-Mazamet et qui doivent les rediriger vers l'hôpital Purpan pensent que l'autoroute leur permettrait de sauver des vies.

M. Philippe Ledenvic. Les gains de sécurité routière sont incontestables. Néanmoins, les analyses de sécurité routière ne sont pas toujours parfaitement rigoureuses dans les dossiers d'étude d'impact. Naturellement, les gains de sécurité et les décès évités doivent être pris en compte dans l'évaluation socio-économique. Mais ces gains se retrouvent écrasés par l'effet de volume qui provient de la multiplication « bête et méchante » du temps économisé par la valorisation de chaque minute économisée. Et personne n'est dupe, c'est souvent cette valorisation systématique qui permet de faire apparaître un bilan positif dans le cadre de la demande d'utilité publique.

M. Jean Terlier, président. J'aimerais que vous précisiez votre opinion. Considérez-vous que ce critère soit inadapté, mal calibré, ou bien considérez-vous que le gain de temps escompté serait en réalité nul ?

M. Philippe Ledenvic. Je conteste la méthodologie. Cette critique n'est pas spécifique au projet de l'A69. Il s'agit d'un problème général pour les études socio-économiques des ouvrages routiers. De nombreux ouvrages routiers ont été reconnus d'utilité publique seulement grâce à cette méthode de calcul basée sur les gains de temps. Ces gains sont survalorisés et simultanément, des spécialistes du coût du dioxyde de carbone comme Alain Quinet estiment que les émissions liées à ces projets sont largement sous-évaluées et que cette valorisation se retrouve complètement écrasée par celle des gains de temps, tout cela parce que chaque seconde gagnée est systématiquement valorisée. Pour en revenir à mon exemple personnel, j'ai beaucoup plus l'impression de perdre mon temps en conduisant une voiture qu'en travaillant dans un train, même si le trajet en voiture est plus rapide. Cette méthode n'est pas cohérente avec nos expériences de vie quotidienne.

M. Jean Terlier, président. Malheureusement il n'existe pas de gare routière à Puylaurens, à Cuq-Toulza ou à Maurens-Scopont...

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Merci pour votre point de vue sur la valorisation du gain de temps, dans un contexte post-Covid où beaucoup de personnes ne se déplacent pas et télétravaillent. Cette analyse socio-économique visant à valoriser les gains de temps en points de PIB écrase toute autre considération telle que celle des atteintes à la biodiversité ou des bénéfices d'autres modes de transport décarbonés tels que le train par exemple. Vous avez parfaitement raison, les projets routiers, autoroutiers et ferroviaires, en lien avec la politique française d'aménagement du territoire, ont toujours été évalués sur la base du

gain de temps. Nous aurons l'occasion d'y revenir plus en détail à travers le volet financier, et nous nous intéresserons aussi à la tarification. Merci pour la clarté de vos propos, qui n'ont aucunement remis en question le travail réalisé, mais qui se sont intégrés à un contexte plus général, en lien avec la jurisprudence et avec les pratiques. Vous avez montré également que les questions environnementales apparaissaient comme secondaires et que toutes les options n'étaient pas envisagées, comme l'intermodalité et la décarbonation des transports. Ces voies sont indispensables pour que nous puissions remplir nos engagements de la COP de Paris en matière d'émission de gaz à effet de serre. Je vous remercie pour votre intervention et pour vos réponses écrites détaillées.

M. Jean Terlier, président. Merci pour la clarté de votre positionnement. Cette audition a été très instructive pour nous.

*

**

La commission auditionne M. Thibaut Lépingle, directeur général de Setec International et M. Gilles Bertolus, directeur d'études.

M. Jean Terlier, président. Chers collègues, nous auditionnons aujourd'hui deux représentants de la société Setec, M. Thibaut Lépingle, directeur général de Setec International, et M. Gilles Bertolus, directeur d'études.

Messieurs Lépingle et Bertolus, la société Setec a participé à plusieurs titres à la préparation des pièces constitutives du dossier d'avant-projet autoroutier, ainsi qu'à l'étude d'impact en 2022. Vous avez travaillé pour le compte du concessionnaire NGE. À ce titre, nous vous demanderons donc de bien vouloir nous présenter votre travail.

Sauf erreur de ma part, vous avez également travaillé directement ou indirectement avec les services de l'État. Vous avez sans doute eu connaissance des avis des autorités consultatives, ou des agents travaillant pour la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) d'Occitanie et la direction départementale des territoires (DDT) du Tarn. Ceux-ci ont exprimé des remarques et des réserves sur des parties du volet environnemental du chantier.

Votre audition s'inscrit en complément de celle de la société Biotope, qui s'est tenue le 13 mars dernier. Elle nous permettra de comprendre comment le concessionnaire a préparé les mesures environnementales relatives à l'A69.

Cette audition est en outre 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 donc à lever la main droite et à dire : « Je le jure ».

(M. Thibaut Lépingle et M. Gilles Bertolus prêtent serment.)

Mme Christine Arrighi, rapporteure de la commission d'enquête sur le montage juridique et financier du projet d'autoroute A69. La Setec a joué un rôle important dans la conduite de plusieurs études préparatoires à la déclaration d'utilité publique (DUP), et à l'autorisation environnementale (AE) de l'A69. Cette audition vise en partie à déterminer

comment le volet hydrologique du projet a été conduit. Ce sujet suscite en effet de nombreux débats, et il a donné lieu à une contre-expertise. En outre, il fait partie d'un recours présenté devant le tribunal administratif de Toulouse.

Je vous ai adressé un questionnaire très précis et très documenté. Dans un contexte de raréfaction de l'eau, en particulier dans le Sud-Ouest, les questions hydrologiques et d'impacts sur les rivières et zones humides deviennent de plus en plus essentielles (à la fois pour nos besoins physiologiques en eau, mais aussi pour les pratiques agricoles). Vous pourrez répondre ultérieurement et par écrit à ce questionnaire.

Si vous le souhaitez, vous pourrez également l'utiliser pour structurer votre propos au cours de cette audition. Bien entendu, vous demeurez libre de vos réponses. Cependant, nous attendons sur ce sujet des réponses écrites aux questions très précises qui vous ont été adressées.

M. Thibaut Lépling, directeur général de Setec International. Le groupe Setec (société d'études techniques et économiques) est un groupe d'ingénierie multidisciplinaire pour lequel travaillent près de 3 800 personnes. Il est organisé sous forme de filières spécialisées, et il est la propriété exclusive de son management. À ce titre, nous sommes donc entièrement indépendants. Nous n'entretenons aucun lien avec une puissance de nature publique ou privée.

Cette indépendance caractérise aussi notre activité, qui dépend uniquement de la qualité de notre expertise au titre de prestataire de service. La Setec a été créée il y a soixante-dix ans, et elle est aujourd'hui une société française de référence dans le domaine de l'ingénierie. Elle a conçu et accompagné de nombreux clients dans la mise en œuvre de leurs projets. Sa légitimité technique a été obtenue au travers d'analyses parfaitement rigoureuses et indépendantes. Cet aspect est constitutif de nos valeurs, et il est porté quotidiennement par nos ingénieurs.

Près de 50 % de nos activités sont consacrées aux infrastructures. Celles-ci se déploient sur des projets de toute nature, par exemple le transport public, le métro, le tramway, les projets ferroviaires sur des structures neuves ou existantes, les ports, les voies fluviales, les routes ou encore les autoroutes. Nous travaillons également sur des projets de nouvelles mobilités. À titre d'exemple, nous assurons actuellement la maîtrise d'œuvre du projet de pistes cyclables de la ville de Paris. Nous étudions aussi la résistance des routes nationales et leur adaptation au changement climatique pour le compte de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Un projet d'infrastructure répond à un besoin, identifié en premier lieu par un maître d'ouvrage. L'infrastructure envisagée a également vocation à être utilisée ultérieurement par le public. D'une certaine manière, et par délégation, notre métier consiste donc à le servir, tout en garantissant que l'objet utilisé respecte les normes et les règlements en vigueur, ainsi que les règles relatives à l'art visuel.

Ces projets sont généralement complexes, et nous ne sommes pas le seul acteur de la chaîne de valeur dans laquelle ils s'inscrivent. La Setec interagit avec différentes parties prenantes telles que le maître d'ouvrage, les services de contrôle de l'État, les entreprises de construction et des partenaires d'expertise technique, par exemple la société Biotope dans le cadre du projet de l'A69.

Outre leur complexité technique, les projets sur lesquels nous travaillons se caractérisent par une coordination d'acteurs très divers. À titre d'exemple, la Setec a participé

aux travaux du tunnel sous la Manche, du viaduc de Millau ou encore de certains projets du grand Paris.

Ces projets sont menés selon la quasi-totalité des configurations contractuelles existantes et possibles en France, pour des clients publics ou privés. Au cours des trente dernières années, nous sommes intervenus sur de nombreux projets autoroutiers. Nous sommes notamment maîtres d'œuvre pour le compte de la Sanef (société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France) sur le flux libre des autoroutes A13 et A14.

Nous sommes également maîtres d'œuvre pour le compte d'Escota (autoroutes Esterel-Côte d'Azur) sur l'autoroute A57 à Toulon, dans le cadre d'un élargissement en zone urbaine. Nous intervenons aussi pour la Dreal Occitanie sur la RN 124 entre Gimont et L'Isle-Jourdain. Enfin, près de 30 % des projets sur lesquels nous sommes présents sont réalisés en dehors du territoire métropolitain. Nous exportons ainsi le savoir-faire de l'ingénierie française.

À titre personnel, je suis ingénieur et je travaille depuis plus de vingt-cinq ans dans le domaine des infrastructures. Depuis 2015, j'occupe les fonctions de directeur général de Setec international. Cette filiale du groupe est spécialisée dans le génie civil et la maîtrise d'œuvre d'infrastructures de transport (routes, autoroutes, ports, aéroports, aménagements urbains et voies ferroviaires).

Cette filiale regroupe près de 400 collaborateurs. Les ingénieurs qui y travaillent peuvent être experts en géométrie routière, en sécurité routière ou en équipements de sécurité. Elle emploie des géotechniciens, des hydrauliciens, des paysagistes, des ingénieurs-environnement généralistes, des ingénieurs-traffic ou encore des spécialistes socioéconomiques.

Nous sommes intervenus tardivement sur le projet de l'A69. Les principaux contrats que nous avons obtenus datent de 2020. Ils l'ont donc été à partir de la date du concours en concession. Nous avons exclusivement travaillé pour le groupe NGE, et un peu plus tard pour Atosca (titulaire du contrat de concession).

Ce projet ne s'inscrit pas dans une configuration classique, c'est-à-dire une configuration réunissant un maître d'œuvre, un maître d'ouvrage et une entreprise. À ce triptyque se substitue une relation entre le concédant et le concessionnaire, dans laquelle le premier transfère un certain nombre de responsabilités au second. Il lui confie notamment la réalisation des études post-DUP, tout en respectant les engagements de l'État.

M. Gilles Bertolus est directeur d'études chez Setec international. Depuis fin 2021, il assure la coordination des aspects environnementaux du projet au sein de sa maîtrise d'œuvre, aux côtés de NGE et d'Atosca. En outre, je représente aujourd'hui le groupe Setec, mais aussi ses filiales. Je représente notamment Setec Hydratec, filiale spécialisée dans le domaine des études hydrauliques complexes. Pendant les études de DUP, celle-ci a participé à ce type d'études pour le compte d'ASF (Autoroutes du Sud de la France).

M. Gilles Bertolus, directeur d'études. J'ai rejoint le groupe Setec en 2011, au terme d'une expérience d'environ dix ans dans le domaine des évaluations environnementales, ainsi que des procédures d'autorisation de projets industriels en lien avec l'exploitation des ressources du sous-sol. J'ai également travaillé dans les domaines de la valorisation des déchets et des énergies renouvelables. J'assure pour Setec international différentes missions consacrées en partie à des projets d'infrastructures linéaires.

Dans le cadre de ces missions, j'exerce notamment le pilotage et la coordination d'évaluations environnementales et de procédures d'évaluations associées. Depuis l'attribution de la concession à Atosca en octobre 2021, j'interviens à ce titre sur le projet de l'A69. J'ai alors été mobilisé au sein du groupe concession-construction. Ma mission initiale consistait à coordonner le processus d'autorisation et les différents intervenants de la première phase (bureau d'études, constructeurs et maîtres d'ouvrage).

J'ai également coordonné l'ensemble des échanges avec les services de l'État. Ces échanges ont été initiés par le concessionnaire dès l'attribution de la concession, et jusqu'à l'obtention de l'autorisation environnementale, le 1^{er} mars 2023.

Depuis cette obtention, j'assure une mission de contrôle du respect des prescriptions de l'autorisation. Je l'exerce en appui du constructeur, et dans le cadre du démarrage des travaux en mars 2023.

M. Thibaut Lépingle. L'une des questions que vous avez adressées porte sur les circonstances dans lesquelles la Setec a été sélectionnée. Lors d'un appel d'offres en concession, un ou plusieurs constructeurs, exploitants et investisseurs se regroupent pour formuler une réponse. Si l'appel d'offres est remporté, ceux-ci constituent alors une société *ad hoc*. Dans le cadre du projet A69, la société Atosca a donc été créée. Celle-ci doit assurer la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation pendant la durée contractuelle de l'objet. Le niveau d'études réalisées avant ces appels d'offres diffère selon la nature du projet.

De manière générale, le concessionnaire doit s'entourer des compétences en conception et en maintenance, qui relèvent de deux métiers particuliers. Habituellement, ces compétences ne sont pas présentes dans les groupements d'entreprises qui répondent à la conception. Très classiquement, ces groupements de constructeurs recherchent des partenaires, et notamment des concepteurs pour réaliser la conception et les études post-DUP. Or, nos discussions avec le constructeur NGE se sont inscrites dans ce cadre.

La plupart du temps, le concessionnaire responsable de la conception établit un contrat de sous-traitance avec un groupement concepteur-constructeur. Ce contrat porte alors sur la conception et la réalisation de l'objet à construire. Généralement, un contrat de sous-traitance est aussi établi avec le mainteneur. Enfin, un contrat d'interface est souvent mis en œuvre du fait des interactions entre maintenance, construction et conception.

Pour le projet de l'A69, la conception et la construction sont assurées par NGE. Dans ce type de configuration, nous intervenons au titre de sous-traitant au sein du groupement constructeur-concepteur, ou de sous-traitant chargé de certains aspects de la conception. Pour ce projet, nous avons établi un contrat de sous-traitance avec le groupement constructeur-concepteur. Ce type d'organisation est courant dans notre domaine d'activité.

Dès 2011, des accords commerciaux ont été passés entre la Setec et NGE pour participer au concours d'attribution de la concession. Il est important d'établir ces accords préalablement, afin de préparer l'appel dans les meilleures conditions. En 2020, la Setec a été incluse dans la candidature du groupement piloté par NGE. Dans le même temps, un contrat a été établi avec le constructeur afin de l'accompagner dans le cadre du concours.

Entre le printemps 2020 et le printemps 2021 et dans le cadre de la conception du projet en phase d'offre, le groupement a élaboré un avant-projet sommaire modificatif (APSM). Lorsque le groupement est retenu, les équipes de l'ingénierie et du constructeur doivent alors

mettre en place un contrat d'ingénierie. Ce contrat est destiné à accompagner le constructeur dans le travail de conception.

Votre deuxième question portait sur notre rôle dans la conception des études, notamment des pièces constitutives de l'avant-projet autoroutier (APA). Le niveau d'étude requis par une enquête préalable à une DUP correspond à un niveau d'avant-projet sommaire (APS). Lorsque l'État choisit de réaliser un projet en concession, les études d'APS sont transmises aux candidats. Celles-ci ne sont pas extrêmement précises, mais elles déterminent les grands choix et orientations techniques. Leurs résultats permettent de déterminer la bande de DUP sur un tracé de référence (cette bande mesurant généralement près de 300 mètres).

Le candidat est choisi sur la base de l'APSM, et cet APSM doit être approuvé au travers d'une décision ministérielle postérieure à l'attribution de la concession. Dans le cadre du projet de l'A69, l'approbation avait été délivrée le 13 juillet 2022. Pour autant, la fin de l'APSM ne signifie pas la fin des études à réaliser.

Celles qui sont engagées ultérieurement le sont sous la responsabilité du concessionnaire. Le concessionnaire valide alors les APA, et il devient notre client final.

Cette procédure respecte la circulaire du 19 juillet 2023 relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées. La circulaire définit les conditions d'études nécessaires dans le cadre de concessions autoroutières en France.

Elle comporte plusieurs dossiers que nous produisons, et qui sont majoritairement validés par le concessionnaire en lien avec les équipes du constructeur. À titre d'exemple, l'étude géotechnique est bien entendu réalisée par l'équipe d'ingénierie. Cependant, la gestion des matériaux de terrassement dont dépend l'organisation du chantier est planifiée par le constructeur. Par conséquent, des échanges entre l'ingénierie et le constructeur sont indispensables.

Certains dossiers sont aujourd'hui terminés. Le dossier consacré à la géométrie a été approuvé en janvier 2023 par le concessionnaire. Le TCFH l'a été en avril 2023. Outre le dossier d'IFE et le dossier de synthèse, tous les dossiers ont été approuvés entre novembre et juillet 2023. Pour pouvoir être clos, le dossier IFE requiert encore des ajustements sur des équipements d'exploitation et des équipements numériques spécialisés.

Enfin, les enjeux environnementaux sont définis dès la procédure d'autorisation environnementale à laquelle nous participons. Les dossiers clés pour cette procédure sont d'abord l'APS, puis l'APSM (les dossiers d'APA étant des dossiers postérieurs).

M. Gilles Bertolus. Notre société intervient dès la phase de concours, pendant laquelle les enjeux environnementaux sont actualisés. Plusieurs enjeux environnementaux territoriaux ont été identifiés au travers d'une DUP prise sur une étude d'impacts. Pour autant, certains sujets requièrent des investigations supplémentaires. Ces investigations visent d'une part à déterminer précisément les enjeux, et d'autre part à y ajuster le projet technique dans le cadre de l'APSM. Dès la phase d'appel d'offres, notre société est donc intervenue auprès du constructeur NGE et du concessionnaire Atosca.

Nous assurons également l'élaboration du dossier d'autorisation environnementale. Ce dossier comprend plusieurs autorisations. Le volet IOTA porte sur les installations, les

ouvrages, les travaux et les aménagements susceptibles d'impacter l'eau et le milieu aquatique. Il inclut également un volet consacré aux dérogations sur les espèces protégées, et une évaluation d'incidence Natura 2000. Il comporte un dossier de défrichement au titre du code forestier, un dossier sur les monuments historiques au titre du code du patrimoine, et un dossier sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Une première étude d'impact réalisée dans le cadre de la DUP a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale. Cette étude consacrée au tronçon de l'A680 avait été confiée par la Dreal et ASF au bureau d'étude EGIS environnement. Elle renvoyait aux études ultérieures portant sur l'objet des autorisations embarquées du dossier. Le dossier a été pris en 2018 à l'issue de l'enquête publique. Le dossier des engagements de l'État a été publié en novembre 2020.

Avant l'attribution de la concession, la société Biotope est intervenue auprès de NGE pour lancer plusieurs investigations dans le domaine du milieu naturel (notamment pour anticiper le besoin d'évaluations sur des cycles biologiques complets). Dans le même temps, la Setec est intervenue sur plusieurs actualisations. Je songe plus particulièrement à la réforme de 2016 qui modifie le contenu et la forme des études d'impact.

Nous sommes également intervenus sur le milieu physique, en tenant compte notamment de l'évolution des documents d'aménagement en matière de gestion des eaux. Depuis 2016, plusieurs cours d'eau ont fait l'objet d'un nouveau classement réglementaire par la DDT et par l'Office français de la biodiversité (OFB). Ceux-ci ont donc dû être intégrés dans le dimensionnement du projet technique.

Nous intervenons sur la définition de la vulnérabilité des eaux superficielles et souterraines dans le cadre des référentiels techniques courants. Nous intervenons également sur le milieu humain au travers de l'actualisation de la modélisation acoustique, afin de prendre en compte l'évolution du projet technique, des trafics et éventuellement du contexte spécifique à l'infrastructure concernée.

Après l'attribution, le concessionnaire a lancé dès octobre 2021 une phase de concertation avec les services de l'État. Ces échanges ont permis cadrer le contenu du dossier d'autorisation, les méthodologies et les hypothèses prises dans un certain nombre de domaines, en fonction des compétences propres à chaque administration.

Les services de l'État nous ont alertés sur plusieurs enjeux. Le premier concernait l'articulation entre les projets de l'A680 et de l'A69 (notamment dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact). Les deux maîtres d'ouvrage disposant d'autorisations séparées depuis l'attribution, il était nécessaire d'harmoniser les méthodologies et les interfaces. Il était également nécessaire d'actualiser l'étude d'impact à l'échelle du projet de mise à 2 fois 2 voies de la liaison Castres-Toulouse.

Par ailleurs, l'OFB a émis au travers d'une note de cadrage un certain nombre de préconisations relatives aux zones humides et à la biodiversité. Ces recommandations s'inscrivent dans le cadre des études menées sur les cours d'eau et les zones humides. En outre, les zones de défrichement font l'objet de cadrages. L'Agence régionale de santé (ARS) fixe également des cadres sur la protection des eaux souterraines, le bruit et la qualité de l'air, tandis que la Dreal le fait pour le volet ICPE. Dans le même temps, les crises répétées de sécheresse et les problématiques de besoins en eau du chantier ont fait l'objet d'alertes. De plus, nous

devons prendre en considération les précédents avis de l'AE, ainsi que le dossier des engagements de l'État.

Au terme de la concertation, la Setec a anticipé la constitution du dossier pour qu'il puisse être présenté et que l'instruction puisse être engagée. En janvier 2022, Atosca a déposé une demande d'autorisation. Au cours du premier semestre et de l'instruction de la demande, la DDT a sollicité plusieurs compléments et précisions. *In fine*, ces éléments sont destinés à mieux appréhender ce dossier complexe, et à le clarifier. Ils sont basés sur l'avis des services, et ils font l'objet d'un travail collectif réunissant la Setec, les bureaux d'études, le constructeur et le maître d'ouvrage.

Après avoir été complété et jugé recevable par les services instructeurs, le dossier a été transmis au Conseil national de protection de la nature (CNPN) et à l'AE. Ceux-ci ont rendu leur avis respectivement en septembre et octobre 2022. Une phase de complément a ensuite été ouverte. L'avis du CNPN a été défavorable, mais il n'appelait pas nécessairement de réponse formelle. Le maître d'ouvrage a toutefois répondu, notamment sur les espèces protégées.

Ces réponses sont fournies dans le dossier correspondant. Elles sont clairement identifiées de manière à ce que chaque partie puisse en prendre connaissance. La réponse à l'AE a été transmise sous forme de mémoire en réponse. Cette pièce indépendante est jointe au dossier avant sa mise à l'enquête. Le maître d'ouvrage a également apporté des précisions ou des compléments en réponse aux recommandations de l'AE.

Dans la mesure où la structure initiale du dossier lancé à l'instruction doit être conservée, celui-ci n'a pas été fondamentalement modifié. Ces éléments y sont toutefois mentionnés.

À l'issue du processus de consultation, l'autorisation environnementale a été délivrée le 1^{er} mars 2023. Celle-ci prévoit qu'un certain nombre d'éléments sont validés par les services de l'État avant leur réalisation. Cette consigne s'applique notamment aux cas de gestion, puisque l'arrêté prévoit que les plans de gestion des sites de compensation sont transmis sous un délai de six mois après sa parution. Un processus de validation des plans de gestion par la Dreal et la DDT continue donc de s'appliquer après obtention de l'arrêté. Ces deux organismes s'appuient notamment sur les recommandations de l'OFB, qui dispose des compétences techniques pour un certain nombre de sujets.

Les plans de gestion ont été transmis pendant l'été 2023, et les retours des services instructeurs ont été communiqués au maître d'ouvrage en janvier 2024. Le maître d'ouvrage se trouve actuellement dans une phase de prise en compte, puisque les plans de gestion n'ont pas été validés ou ils l'ont été avec des réserves, les cas de non-validation étant notamment liés à la problématique des zones humides.

Dans le même temps, un comité de suivi des mesures compensatoires a été mis en place à l'initiative du préfet, conformément à un engagement de l'État. Celui-ci regroupe des fédérations, des associations, des syndicats et les services instructeurs. Des échanges réguliers sont donc consacrés à l'avancement du plan de gestion avec ce comité, qui doit normalement se réunir deux fois par an.

M. Thibaut Lépingle. Notre travail ne se limite pas à la remise d'avis de l'AE. Le mémoire en réponse à cet avis est un document important pour la Setec. Ce document est versé à l'enquête publique, et nous travaillons pour le compte du concessionnaire afin de répondre à

un certain nombre des remarques de l'AE. Nous travaillons aussi en amont sur les plans de gestion, notamment sur les mesures compensatoires qui se poursuivent après cet avis.

Par ailleurs, la Setec répondait pour la première fois à une concession avec le groupe NGE. Il nous arrive également d'occuper une position de maîtrise d'œuvre classique, c'est-à-dire de prescripteur. Dans ce cas, nous surveillons les initiatives des groupements constructeurs. Dans le cadre du projet de l'A69, notre rôle est totalement différent, ce qui garantit une certaine indépendance.

À l'occasion de partenariats public-privé ou de concessions, nous avons travaillé avec le groupe Eiffage pour la zone Bretagne-Pays de la Loire. Nous avons répondu avec le groupe Bouygues à un appel d'offres consacré à la route centre Europe Atlantique (RCEA). Nous n'avons toutefois pas remporté cet appel d'offres. De la même manière, nous avons travaillé pour le compte du groupe Vinci sur la mise en concession de la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains. Nous avons donc travaillé avec différents constructeurs, et cette politique appliquée par la Setec garantit son autonomie et son indépendance.

M. Jean Terlier, président. Vous avez évoqué la tenue de deux comités de suivi consacrés aux mesures compensatoires. Ces initiatives obéissent-elles à un calendrier particulier ?

M. Gilles Bertolus. Ces comités ont été mis en place à l'initiative du préfet, et ils doivent effectivement se tenir deux fois par an pour assurer le suivi des mesures compensatoires. Cette initiative répond sauf erreur de ma part à un engagement de l'État. Le troisième comité a notamment eu lieu en février 2023.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. L'arrêté préfectoral de mars 2023 portant autorisation environnementale pour le projet de mise à 2 fois 2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil comporte plusieurs obligations. Celle destinée aux zones humides repose sur une clé multiplicatrice pour 25 hectares touchés. Pour autant, son application suppose que ces zones aient d'abord été identifiées correctement.

Nous avons évoqué à ce sujet avec la société Biotope, et vous n'ignorez pas que son rapport a été sévèrement critiqué dans une contre-expertise. J'aimerais donc savoir quelle a été la nature de votre collaboration avec Biotope, et savoir si la Setec a elle aussi identifié ces zones humides. En outre, avez-vous participé à la définition des zones de compensations ? Savez-vous si le concessionnaire dispose de la maîtrise foncière permettant la mise en place de 55 hectares de zones humides ? Avez-vous également participé à la définition des zones humides ?

Le dossier indique que 14 cours d'eau seront définitivement affectés par le projet, et que 14 autres devront être rescindés. Cette affectation définitive aura-t-elle des conséquences sur les terres traversées par ces cours d'eau et sur la qualification de zones humides ? Dans la mesure où l'alimentation en eau des terres avoisinantes a été rompue, comment serait-il possible de retrouver une qualité de terre identique à la précédente ?

En 2023, l'OFB a rendu un avis très négatif sur le plan de gestion des surfaces et des volumes soustraits au champ d'expansion des crues. Vous avez indiqué que ce sujet avait été pris en compte par le concessionnaire. Par conséquent, êtes-vous associés à son suivi ? De quelle manière ces réserves sont-elles prises en considération, alors que le chantier est en cours ? Je songe en particulier aux mesures de compensation.

L'arrêté interdépartemental que j'évoquais précédemment mentionne des besoins en eau pour le chantier. Ces besoins sont évalués à hauteur de 120 000 mètres cubes par an. La nécessaire ponction de cette quantité d'eau a-t-elle été prise en compte dans vos analyses hydrologiques ? Avez-vous évalué les effets de cette ponction sur les zones affectées par le chantier, ainsi que sur celles susceptibles d'entrer dans les mesures de compensation ?

Enfin, une obligation réelle environnementale (ORE) devrait être respectée pendant 99 ans pour parvenir à un état de compensation correspondant à l'affectation de la zone. Cette obligation a finalement été ramenée à 55 ans, c'est-à-dire à la durée de la concession. Avez-vous été consultés sur ce sujet ?

M. Thibaut Lépingle. Au sein de notre groupement, la société Biotope était chargée de la définition des zones humides. Nous connaissons la réputation de cette société, avec laquelle nous collaborons également sur d'autres projets. Au titre d'ingénierie généraliste, notre rôle implique de relire les documents produits par les experts et les ingénieurs. Nous devons les mettre en perspective et en dégager une cohérence. Or, les recommandations de Biotope nous ont paru conformes à ce que nous avons déjà observé dans le cadre d'autres projets autoroutiers.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous vous en êtes donc tenus aux expertises réalisées par la société Biotope.

M. Thibaut Lépingle. Ces propositions méthodologiques nous ont paru cohérentes et conformes. Nous avons été informés sur la production d'analyses contradictoires, notamment celles de M. Jacques Thomas. Nous ne disposons pas de ces analyses, et nous ne sommes donc pas en mesure de nous prononcer sur leur contenu. En outre, M. Jacques Thomas intervient au titre d'expert dans le cadre d'un recours judiciaire. Nous ne commenterons donc pas une procédure judiciaire en cours.

Concernant les ORE, la question ne nous a pas été adressée. Il est toutefois difficile d'envisager comment un concessionnaire pourrait se positionner sur une durée de 99 ans, alors que la durée de sa concession est limitée à 55 ans. Je profite toutefois de cette occasion pour rappeler que dans le cadre d'une mesure compensatoire, une obligation réglementaire de résultat s'applique au concessionnaire. Si la mesure ne fonctionne pas, elle doit alors à son tour être compensée. Dans cette configuration, notre rôle consiste donc à aider le concessionnaire à identifier les meilleurs sites et les meilleures solutions.

Enfin, nous réalisons les études de projet nécessaires aux mesures compensatoires. Ces études ne sont cependant pas terminées aujourd'hui, ce qui peut expliquer que l'OFB rende parfois des avis négatifs.

M. Gilles Bertolus. Trois cours d'eau sont principalement concernés sur ce territoire. Le premier est la rivière du Girou, et l'infrastructure est positionnée de manière parallèle à sa vallée. Cette rivière franchit les cours d'eau du Vernazobre et de l'Agout. Le Girou a plusieurs affluents, et ceux-ci ont probablement perdu un certain nombre de fonctionnalités. Cette perte de fonctionnalité est due au besoin de maîtrise des eaux des activités agricoles. Des drains connectés à des fossés sont creusés dans les sols. Ces fossés sont parfois qualifiés de cours d'eau, une qualification qui relève de la DDT et de l'OFB. Or, nous la prenons en compte pour différencier un cours d'eau d'un fossé, la distinction pouvant parfois être très ténue.

Par conséquent, le territoire est actuellement drainé vers le Girou. Les cours d'eau sont souvent rectilignes et profonds, et l'infrastructure en franchit un certain nombre. Dès lors, deux solutions sont possibles. Le ruisseau peut être temporairement dérivé, le temps de réaliser la construction de l'ouvrage. Dans ce cas, il est ensuite rétabli sur son lieu initial, mais à l'intérieur de l'ouvrage. Si cette solution n'est pas techniquement envisageable, l'ouvrage est construit à côté du cours d'eau. Dans le même temps, le cours d'eau est également dérivé. Cette solution est alors désignée sous le nom de rescindement.

Au terme des projets d'infrastructures, les rescindements aboutissent souvent à des plus-values écologiques par rapport à l'état initial du cours d'eau. Ils permettent de modifier la physionomie d'un cours d'eau dégradé, rectiligne et profond. Nous aménageons alors les berges de manière à favoriser les milieux humides et propices aux espèces naturelles.

Dans le cadre du projet de l'A69, les rescindements sont aussi associés à des projets de compensation de zone humide. Nous devons alors articuler notre connaissance hydraulique du terrain et la recréation de cours d'eau avec les expertises de Biotope sur les zones humides. *In fine*, notre objectif consiste à favoriser la rétention des ruissellements, et donc à retenir l'eau. Or, cette approche est inverse aux pratiques souvent observées aujourd'hui, qui visent plutôt à drainer les espaces agricoles. Enfin, les rescindements ne sont pas toujours associés à des mesures compensatoires.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Quatorze rescindements définitifs sont envisagés. Ce cours d'eau sera donc définitivement réorienté vers un autre endroit. Il n'irriguera plus la zone qu'il traversait précédemment, ce qui aura un impact sur le taux d'humidité et la biodiversité du lieu.

M. Gilles Bertolus. Ces impacts seront aussi limités que possible, puisque le rescindement vise à retrouver assez rapidement le même cours d'eau en aval de l'infrastructure.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Ce cours d'eau ne réapparaîtra toutefois pas au même endroit.

M. Gilles Bertolus. Le cours d'eau sera en effet légèrement décalé, et ce type de décalage varie en fonction des configurations.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Les décalages atteignent effectivement 110 mètres pour le Nadalou, 430 mètres pour le ruisseau de l'Herle, 700 mètres pour le bras du Girou et 470 mètres pour le Messal. Les distances peuvent donc être considérables.

M. Gilles Bertolus. Les noms que vous évoquez recouvrent des cas de rescindement. Le Messal est par exemple un cours d'eau rectiligne, et le projet vise à restituer un cours d'eau plus naturel. Par conséquent, sa taille linéaire va nécessairement s'allonger.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. J'entends ces explications. Néanmoins, les zones traversées après le rescindement ne seront plus les mêmes. Par ailleurs, pourriez-vous répondre à la question posée sur les besoins en eau du chantier ?

M. Gilles Bertolus. Les chiffres que vous avez mentionnés correspondent à des estimations. Or, les besoins du chantier dépendront largement des conditions météorologiques. L'estimation correspond à un besoin maximal annuel, qui est également lié à l'état d'avancement du chantier. L'évolution géographique de ce chantier générera nécessairement une hausse du besoin en eau. Le besoin atteindra un pic pendant la phase d'activité la plus

importante, puis il diminuera. En outre, il n'est pas alimenté par des prélèvements sur des cours d'eau. Il l'est par des associations syndicales qui gèrent l'irrigation, ou par des points d'eau déconnectés des eaux superficielles.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. L'année 2023 est terminée, et le plan de gestion a été déposé. La consommation d'eau du chantier est donc connue. Êtes-vous en mesure de partager ce chiffre ? Le cas échéant, vous pourrez nous le transmettre par écrit.

M. Gilles Bertolus. Ces besoins sont connus, puisque les quantités consommées annuellement relèvent de l'arrêté préfectoral. Le constructeur pourra donc vous les communiquer.

M. Thibaut Lépingle. Notre société travaille sur d'autres projets que les projets autoroutiers. Nous ne sommes donc pas particulièrement défenseurs de ce type de projet. En revanche, je souhaite défendre nos ingénieurs, grâce auxquels nous avons identifié les impacts de l'agriculture sur plusieurs cours d'eau devenus rectilignes. Leur intention en proposant des rescindements visait à retrouver l'état naturel antérieur.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES). Les études réalisées par Setec Hydratec permettent-elles de mesurer les risques d'inondation pour l'autoroute et l'environnement proche du tracé ? Êtes-vous en mesure de garantir la capacité des ouvrages à assurer la transparence hydraulique, c'est-à-dire leur capacité à empêcher les mouvements d'eau avoisinants ?

Par ailleurs, vous avez évoqué la mise en place d'un préaccord avec NGE dès 2011. Aviez-vous déjà collaboré avec la filiale de NGE qui en 2008 avait construit la déviation publique de Puylaurens ?

M. Thibaut Lépingle. Nous n'avons pas travaillé sur la déviation de Puylaurens avec le groupe NGE.

Par ailleurs, Setec Hydratec a travaillé sur les études hydrauliques des principaux cours d'eau dans le cadre de la maîtrise d'œuvre intégrée. Sauf erreur de ma part, elle a également travaillé sur le Girou pour ASF et au stade de la DUP.

Je devrai toutefois confirmer ce point par écrit. Ces études hydrauliques ont été réalisées sur le Girou, à l'endroit où il est longé par l'A680 et l'A69. Elles ont également été réalisées sur l'Agout et le Vernazobre.

Lors d'une étude hydraulique, les ingénieurs et les services de l'État définissent les débits de projet à prendre en compte. Ces études visent à dimensionner les ouvrages, notamment les ouvrages de franchissement, et à analyser les impacts. Ensuite, les ingénieurs modélisent les écoulements des cours d'eau pour leur état initial et avant-projet, ainsi que le niveau d'eau maximal mesuré à différentes occurrences (par exemple tous les deux ans, dix ans, cinquante ans ou cent ans). Puis, ils modélisent les incidences du projet et des infrastructures sur ces écoulements. Ces travaux permettent de définir des mesures de réduction, qui peuvent impliquer une adaptation des ouvrages ou des mesures compensatoires en matière hydraulique.

Pour élaborer ces modèles, les ingénieurs analysent les études antérieures, notamment celles de la DUP. Ils utilisent également des acquisitions topographiques et de terrain, qui sont réalisées par le constructeur (et que nous aidons à définir). Ils procèdent à des visites de sites et échangent avec les services de l'État. Enfin, ils utilisent des logiciels spécifiques de

modélisation. Ces travaux visent à garantir le risque d'inondation. Pour autant, il n'est jamais possible d'exclure des cas exceptionnels. Notre approche repose sur une analyse statistique, qui prend en compte un niveau d'eau sur une occurrence maximale de cent ans.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES). Engagez-vous la responsabilité de votre bureau d'études sur le risque d'inondation, qui de fait sera modifié dans le cadre de ce projet ?

M. Thibaut Lépingle. Votre question sous-entend-t-elle que nous serions responsables en cas d'inondation de l'autoroute ?

M. Jean Terlier, président. Une chaîne de responsabilité serait alors identifiée, et il est probable que le concessionnaire se retournerait contre votre bureau d'études.

M. Thibaut Lépingle. Nous nous inscrivons effectivement dans ce type de configuration. Pour autant, je ne suis pas en mesure de répondre à une telle question. Il conviendrait d'examiner pour quelle raison notre responsabilité pourrait être engagée.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). S'agissant des mesures compensatoires, 14 plans de gestion sont consultables sur les 24 qui sont prévus. Estimez-vous que ce soit normal ? À quelle date ces plans, qui auraient dû être validés en septembre 2023, seront-ils disponibles ?

Le site 25 est-il enfin défini ? Je rappelle qu'il a été inclus après la mise en demeure d'Atosca. À quel endroit est-il positionné, et quelle est sa superficie ?

Vous avez par ailleurs déclassé sans autorisation la zone de « Crem'Arbre », et des arbres ont donc été coupés. Grâce à l'occupation de cette zone et à l'OFB, il a été démontré qu'elle était porteuse d'un fort enjeu et qu'elle pourrait donc être défrichée uniquement à partir du 1^{er} septembre, dans le respect de la mesure MR03 de l'arrêté préfectoral du 1^{er} mars 2023. Pour quelle raison n'avez-vous pas respecté cette mesure et démarré l'abatage des arbres ? Vous engagez-vous vous à la faire respecter par Atosca ?

M. Jean Terlier, président. Je ne suis pas certain que la Setec peut être tenue pour responsable sur tous les sujets, mais je l'invite à s'exprimer sur ce point.

M. Gilles Bertolus. Je ne suis pas en mesure de répondre précisément aux questions relatives à la zone de « Crem'Arbre ». Des expertises et des reconnaissances ont été lancées et des échanges sont en cours avec la Dreal.

Plus généralement, je ne connais pas le détail de tous les sujets environnementaux. Par ailleurs, tous les plans de gestion n'ont pas été transmis, puisque certains n'ont pas été validés par les services de l'État. Ces plans font l'objet d'approfondissements liés à l'étude plus détaillée sur leur mise en œuvre. De plus, les services doivent donner leur aval avant qu'ils soient communiqués.

M. Thibaut Lépingle. Notre responsabilité se limite au cadre très précis de la maîtrise d'œuvre. Nous sommes astreints à un devoir de conseil auprès de notre maître d'ouvrage. Or, je peux garantir que nous respectons ce devoir.

Concernant le cas particulier de la zone de « Crem'Arbre », il est nécessaire de comprendre que le suivi environnemental du chantier implique plusieurs niveaux de responsabilité. Il engage le constructeur et le maître d'œuvre. Ce système complexe est associé

à un plan de contrôle précis, que nous pourrions vous transmettre. Cette configuration explique notamment pour quelle raison M. Gilles Bertolus ne connaît pas tous les détails du sujet. Au sein du groupement constructeur, des ingénieurs assurent son suivi.

M. Gilles Bertolus. Le site 25 a par ailleurs été défini, et un plan de gestion a été élaboré. Ce plan n'a toutefois pas été diffusé, et je ne souhaite donc pas partager d'informations erronées aujourd'hui. Nous pourrions toutefois vous apporter des précisions ultérieurement.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). La méthode d'identification des zones humides utilisée par Atosca est conforme à celle préconisée par le ministère. Cependant, elle n'a pas été appliquée avec toute la rigueur nécessaire par la société Biotope, d'après les propos tenus devant cette commission par M. Jacques Thomas. M. Jacques Thomas est ingénieur-écologue et pédologue. Il dispose de trente années d'expérience dans le domaine des zones humides continentales. En novembre 2023, il a produit un rapport sur les zones humides du tracé de l'A69. Ce rapport critique le sérieux de Biotope sur de nombreux points, et notamment sur sa méthodologie de délimitation des zones humides.

M. Jacques Thomas qualifie cette méthodologie d'inadaptée, d'incohérente et d'insuffisante. Ainsi, seul 0.4 % des sondages par hectare de l'aire d'étude ont été réalisés. Sur une surface de 1 637 hectares, 685 sondages ont été effectués sur les 2619 attendus. Biotope a donc réalisé 25 % du travail requis, à la fois contre ses propres recommandations et contre la méthodologie de l'État. Ces relevés sont-ils suffisamment précis pour garantir qu'il existe bien 22.59 hectares de zones humides susceptibles d'être impactés ? Ce chiffre est-il potentiellement sous-estimé ? Ne serait-il pas pertinent de réaliser une contre-expertise ?

M. Gilles Bertolus. Je ne dispose pas de l'expertise de M. Jacques Thomas, et nous ne connaissons pas le rapport à ce stade. Il est donc délicat de répondre à cette question. La délimitation des zones humides a été réalisée par Biotope. Nous travaillons avec cette société sur de nombreux projets. Pour autant, Biotope n'est pas un partenaire habituel. Sa présence est due à la confiance que lui accordent les maîtres d'ouvrage. Le sujet des zones humides est un sujet constant. Dans le cadre d'un projet d'infrastructures neuves, nous y sommes presque systématiquement confrontés. Par conséquent, nous veillons à ce que les méthodologies proposées par les bureaux d'études aient déjà prouvé leur efficacité.

Je comprends qu'il puisse y avoir une divergence de point de vue entre l'OFB et Biotope, ainsi qu'avec M. Jacques Thomas. Cependant, M. Jacques Thomas est un opposant au projet de l'A69. Dans tous les cas, nous ne disposons pas de l'expertise de délimitation des zones humides. À ce stade, il est donc difficile de nous prononcer davantage sur le sujet.

Enfin, la méthodologie appliquée par Biotope a abouti sauf erreur de ma part sur une délimitation plutôt maximaliste. Elle est donc plutôt encline à sécuriser l'impact du projet sur les zones humides.

M. Jean Terlier, président. L'OFB a effectivement précisé ce point.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Pour autant, la production d'un rapport par un expert qui connaît bien le projet de l'A69 pourrait conduire à la mise en œuvre d'une nouvelle expertise. Celle-ci pourrait éventuellement être conduite par vos soins.

M. Jean Terlier, président. Cette possibilité est-elle prévue par le comité de suivi à ce stade ?

M. Thibaut Lépingle. À ma connaissance, ce n'est pas le cas. En outre, les problématiques de géométrie de l'autoroute sont moins complexes à gérer que celles relatives à la matière vivante. Il convient de faire preuve d'humilité par rapport aux enjeux du vivant.

Compte tenu des méthodologies qui sont appliquées, je ne crois pas qu'il existe un risque de sous-estimation des zones humides. Biotope a indiqué que l'intégralité de la parcelle serait prise en compte si le nombre de sondages effectués était insuffisant. Nous sommes donc attentifs à ce point afin de ne pas sous-estimer les impacts de l'infrastructure.

Enfin, nous ne disposons pas de l'expertise en interne sur de tels sujets. C'est pourquoi nous sollicitons l'intervention de sociétés comme Biotope. Nous nous heurtons donc à une limite de capacités pour analyser les préconisations des experts.

Mme Anne Stambach-Terrenoir (LFI-NUPES). Êtes-vous en mesure de confirmer que la transparence hydraulique en matière de zones humides sera bien assurée sur les secteurs du Vernazobre et de Maurens-Scopont ?

M. Gilles Bertolus. Des mesures spécifiques ont été prévues pour maintenir l'alimentation de certaines zones humides. Des dispositions techniques en base de remblais ont été prises pour les secteurs concernés. Dans certains cas, des ouvrages hydrauliques permettent de restituer les écoulements en aval. De mémoire, il s'agit d'une des mesures de réduction identifiées dans le dossier de dérogation des espèces protégées.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Monsieur Bertolus, vous avez participé au comité de suivi du 1^{er} février dernier. Vous avez donc validé le déclassement de la zone de « Crem'Arbre » et la coupe des arbres. Sur quels éléments vous êtes-vous basés pour prendre cette décision ? Pour quelle raison n'avez-vous pas respecté la mesure MR03 ?

M. Gilles Bertolus. Le comité de suivi des mesures compensatoires n'a pas vocation à valider un déclassement de la zone. Je ne me souviens pas que ce sujet ait été évoqué.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). La coupe des arbres a pourtant été annoncée ou validée.

M. Gilles Bertolus. Nous devrions nous reporter au compte rendu de ce comité, qui est accessible. À cette occasion, il a probablement été expliqué que des travaux de débroussaillage et de défrichement seraient mis en œuvre pendant la période le permettant. Il devait s'agir d'une reprise de ces travaux, qui en outre ne concernait pas spécifiquement la zone de « Crem'Arbre ».

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Cette zone était normalement protégée jusqu'à la date du 1^{er} septembre. Pour quelle raison ne vous êtes-vous pas opposé à cette décision ?

M. Gilles Bertolus. Biotope assure le suivi environnemental lié à ces enjeux. Cette société assiste le constructeur pour veiller au respect des périodes prévues.

M. Jean Terlier, président. Nous lirons attentivement le compte rendu du comité de suivi.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous avez expliqué jouer un rôle de coordination des intervenants. Vous ne réalisez pas les expertises, qui vous sont communiquées. J'imagine que ce rôle implique toutefois de vérifier leur qualité. À ce titre, vous devez donc

vérifier les méthodologies employées, ainsi que la manière avec laquelle elles sont ensuite mises en œuvre.

Je m'étonne donc des propos que vous avez tenus sur Biotope. Vous dites avoir veillé à la méthodologie utilisée par cette société, mais vous n'avez pas été attentifs à la réalité des concertations mises en œuvre. Or, ce point fait l'objet d'une telle contestation qui me paraît être un élément majeur en matière de définition et de qualification des zones humides, ainsi que des mesures compensatoires associées. Le sujet méritera donc d'être approfondi lors de prochaines auditions.

Par ailleurs, vous avez indiqué que les besoins en eau du chantier seraient prélevés en dehors des cours d'eau. Néanmoins, les lacs du Messal et de Geignes ne sont pas des lacs morts. Ces lacs sont bien alimentés par des cours d'eau, et de tels prélèvements auront donc des répercussions. Je songe notamment aux conséquences sur les pratiques agricoles, mais aussi sur les phénomènes d'irrigation souterraine.

J'ai donc été surprise que vous n'ayez pas mesuré l'importance de ces captations au sein d'un département qui aujourd'hui souffre du manque d'eau. Celles-ci serviront à alimenter un chantier pendant toute l'année. Pendant l'été, l'eau prélevée générera nécessairement des manques à d'autres endroits.

M. Gilles Bertolus. Les prélèvements d'eau sont très encadrés et très surveillés par la DDT. Ils sont comptabilisés, et la DDT vérifie qu'ils sont bien conformes à l'arrêté préfectoral.

M. Thibaut Lépingle. Dans le cadre de la maîtrise d'œuvre, notre rôle consiste effectivement à veiller au respect des arrêtés pris. Le cas échéant, nous devons émettre une alerte.

Par ailleurs, notre rôle ne se limite pas à la coordination. Nous produisons également des expertises, que nous n'avons pas évoquées aujourd'hui. Je songe par exemple aux expertises paysagères ou hydrauliques. En revanche, les problématiques de zones humides requièrent des outils de recherche et des années d'expérience dont la Setec ne dispose pas.

M. Jean Terlier, président. Je vous remercie pour la qualité de vos réponses et de vos interventions, et pour avoir répondu à l'ensemble des membres de cette commission.

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

Membres présents ou excusés

Présents. – Mme Christine Arrighi, M. Joël Aviragnet, Mme Karen Erodi, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-François Rousset, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean Terlier.