

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 Mme Carole Delga, présidente du conseil régional d'Occitanie, sur le concours public apporté par la région à la société concessionnaire Atosca..... 2
- Audition, ouverte à la presse, de M. Martial Gerlinger, directeur général d'Atosca, de M. Éric Ducournau, directeur général du groupe Pierre Fabre et de MM. Gilbert Roux et Thibault Rebourcet, respectivement président et directeur général de la société Gaïa Energy Systems..... 21
- Présences en réunion..... 58

Mercredi 29 mai 2024

Séance de 15 heures 30

Compte rendu n° 29

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

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



La séance est ouverte à quinze heures trente.

La commission procède à l'audition de Mme Carole Delga, présidente du conseil régional d'Occitanie, sur le concours public apporté par la région à la société concessionnaire Atosca.

M. Jean Terlier, président. Nous poursuivons nos travaux consacrés au volet financier de la convention de concession de l'autoroute A69. Je souhaite la bienvenue à madame Carole Delga, ancienne maire, ancienne députée, ancienne ministre, et actuelle présidente de la région Occitanie. Je vous remercie, madame la présidente, de vous présenter devant notre commission d'enquête, après votre vice-président, monsieur Jean-Luc Gibelin. Je tiens à saluer la disponibilité des élus de la région sur le dossier de l'autoroute A69.

Comme vous le savez, madame la présidente, l'annexe 21 de la convention de concession stipule le versement au concessionnaire Atosca de la somme de 23,13 millions d'euros, correspondant à la subvention d'équilibre. À ce titre, l'État a versé un peu plus de 11 millions d'euros – soit 50 % de cette subvention - et la région Occitanie s'est engagée à verser 6,03 millions d'euros. Les autres financeurs incluent le département de la Haute-Garonne, le département du Tarn, la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet ainsi que la communauté de communes Sor et Agout, que nous avons tous auditionnés. Les cinq collectivités territoriales mentionnées apportent donc l'autre moitié de la subvention. Les auditions de la semaine dernière nous ont permis de comprendre la genèse de cette annexe 21 et les raisons justifiant cet apport public au concessionnaire. Bien que cet apport soit minoritaire, représentant 23 millions d'euros sur près de 450 millions d'euros de travaux, il demeure significatif et ne peut être considéré comme marginal, notamment au regard des nombreuses obligations des collectivités territoriales.

Nous souhaitons, à travers votre audition, madame la présidente, comprendre les motivations qui ont conduit la région Occitanie à s'engager financièrement. Nous aimerions également connaître la manière dont les négociations avec l'État ont été menées, bien que nous ayons déjà obtenu quelques réponses sur ce sujet. Il est évident, madame la présidente, que vous pouvez ici réaffirmer devant cette commission les raisons de votre positionnement politique en faveur de l'autoroute A69. Vous pouvez également rappeler pourquoi vous estimez que la rénovation de la ligne ferroviaire entre Toulouse et Castres, bien que très utile, ne peut venir qu'en complément et non en substitution de la liaison routière. Ce point est particulièrement important pour madame la rapporteure, qui, je n'en doute pas, vous interrogera également sur cette question.

Je rappelle que cette audition est publique et retransmise sur le portail de l'Assemblée nationale. Madame la Présidente, en application de l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, je vais vous demander de prêter serment. Vous devez dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité, et prononcer « je le jure ». Madame Carole Delga, je vous laisse la parole.

(Madame Carole Delga prête serment)

M. Jean Terlier, président. Merci, madame la présidente. Je souhaite informer mes collègues que nous devons impérativement conclure cette audition à dix-sept heures vingt afin de nous rendre en salle 6237 pour la seconde audition de l'après-midi. Je vous demanderai de bien vouloir vous déconnecter de cette visioconférence, car nous passerons alors à une nouvelle

audition mixte avec des codes d'identification différents. Je cède maintenant la parole à notre rapporteure, madame Christine Arrighi.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Chers collègues, je tiens à remercier madame Carole Delga pour sa présence devant notre commission d'enquête aujourd'hui. Outre les auditions de monsieur Gibelin et de madame Trevet intervenues à la fin du mois d'avril, ainsi que celles de citoyens désirant démontrer la possibilité de revitaliser à moindre coût la liaison ferroviaire entre Toulouse et Castres, la région Occitanie a été fréquemment évoquée lors de nos différentes auditions, notamment en ce qui concerne la genèse de l'autoroute A69.

Ces auditions ont révélé que la région était initialement et pendant longtemps favorable à un doublement de la route nationale 126 (RN126) afin de maintenir sa gratuité pour les usagers, une position politique que j'approuve pleinement. Lorsque l'État a décidé de recourir à la concession, la région, comme d'autres collectivités, a pris acte de cette décision. Cependant, certains élus, bien que peu nombreux à l'époque, ont tenté d'infirmer cette décision. D'autres ont commencé une réflexion plus large sur l'ensemble des modes de transport qui auraient pu et dû être développés entre Toulouse et Castres, afin d'éviter la construction d'une autoroute à deux fois deux voies parallèle à la RN126 et à la voie ferroviaire existante. Enfin, certains élus réinterrogent aujourd'hui le projet, comme monsieur Sébastien Vincini, président du conseil départemental de la Haute-Garonne, que nous avons auditionné il y a quelques jours. Vous, madame Delga, êtes une fervente défenseure de cette infrastructure, reprenant à votre compte des arguments tels que le désenclavement, sans prendre en considération, comme cela a été souligné, les alertes scientifiques sur le climat.

Votre audition de ce jour porte principalement sur le concours public apporté par la région au concessionnaire Atosca. La région Occitanie contribue à hauteur de 6,03 millions d'euros. Nous souhaitons comprendre les raisons de cet apport et les modalités de sa négociation. Le questionnaire qui vous a été adressé est le même que celui envoyé à l'ensemble des représentants des autres collectivités territoriales précédemment auditionnées. Il a également été transmis à mes collègues de la commission, dans un souci de transparence.

Mme Carole Delga, présidente du conseil régional d'Occitanie. J'aborde cette audition avec un esprit de transparence et de responsabilité. Je suis ici pour répondre à vos questions, celles transmises par madame la rapporteure, ainsi que celles des membres de la commission. En responsabilité, j'assume devant vous, devant la représentation nationale, les choix de la collectivité régionale que je préside aujourd'hui, tout comme ceux de la collectivité régionale précédemment présidée par Martin Malvy, qui répondent aux besoins du territoire et de ses habitants.

Mon intervention liminaire portera sur plusieurs points fondamentaux. Tout d'abord, il est essentiel de repositionner les responsabilités de chacun autour de cette autoroute. Ensuite, je rappellerai ce qui constitue pour nous, majorité régionale, la nécessaire conciliation de la justice sociale et de la transformation climatique, avec la défense du pouvoir d'achat pour les plus modestes, mais aussi notre ambition climatique. Dès notre élection, nous avons émis un objectif et un plan d'action détaillé pour devenir la première région à énergie positive d'Europe. Je soulignerai également que ce projet concerne également l'aménagement du territoire, notamment la situation du Sud du Tarn par rapport à l'aire urbaine toulousaine, dont la démographie est en forte expansion. Notre action vise à rééquilibrer ce développement territorial.

Les élus locaux, comme l'a rappelé madame la rapporteure, souhaitent une route sécurisée et ont demandé pendant de nombreuses années l'aménagement de la route existante. Ce projet est soutenu par les élus locaux depuis trente ans. Depuis 1994, une liaison à deux fois deux voies est portée par tous les élus du Sud du Tarn, toutes tendances confondues. À chaque renouvellement électoral et à chaque sondage, une large majorité des habitants du Sud du Tarn a exprimé le besoin d'un désenclavement routier. La genèse de ce projet date de bien avant mon élection en 2016.

Le 3 décembre 2009, la région Midi-Pyrénées a voté une contribution au débat public organisé pour la mise en concession de la RN126. Je reprends les termes de la délibération du 3 décembre 2009 : « *La région soutient fermement la nécessité du désenclavement de Castres et renouvelle son appel pour que l'aménagement de la RN126 soit intégré sans délai dans la liste des priorités établies par l'État.* » Mon prédécesseur, avec sa majorité, avait dès 2009 souhaité voter ce dispositif, et l'avait appelé de ses vœux dès son élection en 1998. Nous avons un aménagement ferroviaire dans le Sud du Tarn, qui n'est pas parallèle à l'autoroute car il remonte vers le Nord du département avant de redescendre. Par conséquent, le linéaire ferroviaire est bien supérieur au linéaire routier. Cet aménagement ferroviaire présente toujours les mêmes caractéristiques : une voie unique, non électrifiée.

On ne peut reprocher à mon prédécesseur, ni à moi-même et à la majorité que nous avons présidée, un manque d'investissement financier. Je rappelle que Martin Malvy a été le premier président de région en France à lancer un plan rail de 820 millions d'euros, avec des investissements importants entre Toulouse et Saint-Sulpice, qui ont permis d'augmenter la fréquentation dans le quart Nord-Est de la région Midi-Pyrénées.

Dominique Perben, alors ministre des transports, l'a rappelé lors de ses auditions : une décision a été prise le 25 juin 2010, visant à achever la mise à deux fois deux voies entre Toulouse et Castres par une mise en concession autoroutière. La région défendait pour sa part une liaison à deux fois deux voies gratuite, comme toutes les collectivités locales concernées, mais l'État en a décidé autrement. L'État a ensuite mené une concertation, avec plus de 500 réunions publiques, et a organisé, comme la loi le prévoit, un débat public sous l'égide de la commission nationale du débat public entre la fin de l'année 2009 et le début de 2010, suivi d'une enquête publique en 2017. Au début de mon premier mandat, la région a financé une étude alternative demandée par les communes opposées à ce projet d'A69, en prenant en charge 29 % du coût global.

Je souhaite repositionner les responsabilités de chacun et expliquer le fondement de notre action politique, qui concilie justice sociale et transformation climatique, avec un accent particulier sur la question des mobilités. Nous sommes pleinement conscients des enjeux environnementaux. C'est pourquoi, avec ma majorité régionale, nous avons décidé de faire de l'Occitanie une référence en France et en Europe en matière d'engagement volontariste sur les transports et les mobilités, en donnant une large priorité aux liaisons ferroviaires et aux transports en commun. Nous ne pouvons ignorer les rapports des scientifiques, ni les conséquences que nous vivons quotidiennement du réchauffement climatique. Ainsi, nous avons souhaité mener une politique très ambitieuse en matière d'investissement. Nous sommes la région de France qui investit le plus dans le transport ferroviaire et où les tarifs sont les moins élevés pour ce mode de transport. Ce n'est pas moi qui le dis, mais le président de la SNCF, car la région prend à sa charge la contribution nécessaire pour que l'utilisateur ait la contribution la plus faible possible. Cela se traduit par le train à 1 euro pour les salariés, pour leurs trajets domicile-travail, et la gratuité pour les 18-25 ans. Depuis deux ans, nous avons atteint entre 13 et 14 millions de billets à 1 euro par an, avec une progression constante de la fréquentation

ferroviaire. Nous sommes également la seule région de France à enregistrer cette progression continue et la plus forte du pays. Notre investissement dans le transport ferroviaire s'inscrit dans le cadre du contrat de plan État-Région (CPER). En ce qui concerne notre budget régional d'investissement, certaines opérations sont incluses dans le CPER, mais la région finance de manière volontariste la réouverture de lignes, comme celle de la rive droite du Rhône, menée depuis dix mois, et la ligne Montréjeau-Luchon, avec des crédits régionaux à 100 %, l'État n'ayant pas souhaité s'y associer. Sur notre budget régional d'investissement, 77,5 % sont consacrés aux infrastructures et au matériel, notamment pour les transports durables. Nous investissons dans les trains à hydrogène et menons des expérimentations sur les trains bi-mode en Occitanie. Nous continuons également à investir dans la modernisation des lignes existantes, avec 6 millions d'euros de travaux en cours sur la ligne Saint-Sulpice-Castres-Mazamet.

L'action politique réside dans la capacité à apporter des solutions à nos populations et surtout à leur offrir l'espoir de ne pas se sentir enfermées dans leur condition sociale ou assignées à résidence. Il est important de rappeler que nous faisons face à une situation paradoxale avec l'aire urbaine toulousaine, qui connaît la plus forte progression de France, selon l'Institut nationale de la statistique et des études économiques (Insee). La population de l'aire urbaine de Toulouse a augmenté de 77 %, entre 1982 et 2020. Cette croissance se poursuit, puisque l'Insee prévoit 500 000 nouveaux habitants d'ici à 2050, au-delà de la métropole toulousaine. L'étalement urbain de Toulouse et de sa banlieue constitue une menace environnementale. Il est à noter que la ville de Toulouse, avec une population presque équivalente à celle de Lyon, s'étend sur une superficie deux fois et demie plus grande que celle de Lyon.

Le Sud du Tarn présente un contraste marqué par rapport à cette dynamique de l'aire urbaine toulousaine. Mazamet a perdu plus d'un tiers de sa population en moins de cinquante ans. En 1982, la ville comptait 13 000 habitants ; aujourd'hui, elle en compte 10 000. Castres a également vu sa population diminuer, passant de 46 000 habitants à un peu plus de 42 000 aujourd'hui. L'aire urbaine de Castres enregistre un taux négatif annuel de migration de 1,4 %, le plus large de l'ex-région Midi-Pyrénées, comme le souligne l'Insee.

Le territoire du bassin castrais rencontre des difficultés majeures, avec des taux de chômage deux à trois fois supérieurs à la moyenne nationale et un taux de pauvreté dépassant de 40 % la moyenne nationale, soit 21 % contre 14,5 %. Il enregistre également le plus faible taux de création d'emplois, tant dans le secteur privé que public, comparé aux autres agglomérations de la région Occitanie. Depuis les années 1970, l'industrie textile est en déclin, comme l'ont souligné monsieur Mandement et le préfet Philizot lors de leurs auditions. Contrairement à d'autres territoires géographiquement proches tels que l'Ariège ou l'Aude, le bassin ne bénéficie pas de la dynamique urbaine de Toulouse.

J'ai toujours affirmé que les questions du transport et la construction d'une autoroute ne suffisent pas à résoudre les problèmes d'attractivité et de dynamisme d'un territoire. L'investissement dans l'éducation et la formation est en conséquence primordial. Depuis huit ans, la région a investi plus de 4 millions d'euros dans l'enseignement supérieur et la recherche, en créant de nouvelles formations dans le Sud du Tarn. Cependant, nous rencontrons des difficultés à y attirer des enseignants, notamment ceux basés à Toulouse, en raison des longs trajets. Nous avons soutenu l'économie locale en valorisant les ressources naturelles et en développant les filières textile, bois, cuir, ainsi que le pôle numérique et la filière santé. Je pense notamment à l'entreprise Sofic, spécialisée dans les instruments de chirurgie, bien connue de monsieur le président. En matière de culture, nous avons contribué à la réouverture du musée Goya avec un investissement financier conséquent, ainsi qu'au développement du cinéma

Apollo et du bassin nordique sportif. Pour l'accès à la santé, la région recrute des médecins salariés à Brassac et Mazamet. Il est important de rappeler que les centres hospitaliers universitaires toulousains se trouvent à plus d'une heure et demie pour les personnes atteintes de maladies graves dans le Sud du Tarn.

Nous devons promouvoir les mobilités, vectrices de liberté et de développement. Pour la liaison entre Toulouse et Castres, mon prédécesseur et moi-même avons prioritairement étudié l'investissement ferroviaire, actuellement chiffré à un minimum de 1 milliard d'euros, ce qui n'est pas soutenable par les finances de la région. Les élus locaux de la région Midi-Pyrénées soutenaient un aménagement de la RN126, mais l'État a pris une décision différente. Ainsi, les collectivités locales ont choisi de s'associer au financement, malgré une liberté de choix limitée.

Je souhaite conclure sur l'étude menée par l'Institut Terram et l'association Chemins d'avenir sur la mobilité des jeunes en milieu rural. Cette étude, récemment publiée, révèle que les jeunes ruraux passent en moyenne plus de deux heures trente-sept par jour dans les transports quotidiens, soit quarante-deux minutes de plus que les jeunes urbains. De plus, 38 % des jeunes ruraux en recherche d'emploi ont déjà renoncé à un entretien d'embauche en raison des difficultés de déplacement, et 57 % ont renoncé à des activités culturelles faute de moyens de transport. Je connais bien cette réalité, vivant moi-même dans un territoire éloigné d'une métropole. Un autre point marquant de cette étude est que près de 40 % des jeunes ruraux ont voté pour l'extrême droite au premier tour de l'élection présidentielle, soit plus du double des jeunes urbains de la même tranche d'âge. En effet, un jeune urbain entre dix-huit et vingt-neuf ans a voté à 18 % pour l'extrême droite, contre 39 % dans les territoires ruraux. La population du Sud du Tarn est attachée à son territoire, combative, mais elle a besoin d'attention et d'investissements, ayant été fortement impactée par la désindustrialisation. Un sentiment d'abandon persiste, et nous devons être présents dans le domaine de l'investissement, du fonctionnement des services publics et faire la démonstration qu'il n'y a pas de fatalité. Cette fatalité s'est manifestée dans les urnes, avec une augmentation du vote d'extrême droite au premier tour de l'élection présidentielle...

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Il serait utile que vous concluiez votre propos liminaire...

Mme Carole Delga. J'ai pu écouter d'autres personnes auditionnées par la commission d'enquête parlementaire, et elles n'ont pas pris moins de temps que moi. Je n'abuse donc pas du propos liminaire et demande à disposer du même temps d'explication que les présidents d'autres collectivités. En conclusion, madame la rapporteure, je tiens à rappeler que le vote d'extrême droite au premier tour de l'élection présidentielle de 2012 était de près de 20 %. En 2022, il a atteint 33 %, marquant une progression de 65 %. Lors des élections législatives de 2022, l'extrême droite a obtenu 22 % des voix, et il manquait 14 voix au candidat qui se présentait dans la circonscription de M. Jean Terlier pour être élu. Nous avons démontré la nécessité de lutter contre ce sentiment d'assignation à résidence, qui engendre une résignation sociale et désespoir. Dans les territoires, les réalités sont souvent plus complexes que les discours, et les enjeux peuvent sembler s'entrechoquer. Je crois qu'il est essentiel de concilier le social et l'écologie pour offrir les mêmes chances de vie, d'épanouissement, de réussite et d'émancipation à tous les habitants. C'est ce que nous accomplissons avec ma majorité, avec humilité, détermination et dignité, en toute sincérité, cohérence, respect de chacun, en transparence et en responsabilité.

Je vais répondre aux questions de madame la rapporteure. Pour répondre à sa demande d'efficacité, je vais énumérer les numéros des questions. Sur la première question, je rappelle que la région n'a jamais été contactée par une entité de droit privé en vue de participer à une négociation sur le financement de l'A69. L'État est le maître d'ouvrage du projet et l'autorité organisatrice de la procédure d'appel d'offres. Le seul interlocuteur pour la région Midi-Pyrénées comme pour la région Occitanie a toujours été l'État. Je rappelle que la participation de la région avait été approuvée une première fois le 13 mars 2014, à la suite d'un courrier du préfet de région. Nous avons confirmé notre participation par délibération du 13 octobre 2017, selon la clé de répartition de 26 % des concours publics. Les concours publics représentent en tout 23 millions d'euros et la région participe à hauteur de 6 millions d'euros, ce qui représente 1,6 % du financement du projet. Cette délibération avait été prise à la suite du courrier du préfet de région Pascal Mailhos, en date du 28 juin 2017.

Il y a trente ans, nous avons accepté de participer financièrement à un projet d'aménagement de la route nationale. C'est ce que demandait la région. Cependant, cette demande n'a pas été acceptée par le Gouvernement. Sous la présidence de Nicolas Sarkozy, il a été décidé, comme l'a rappelé monsieur Dominique Perben, d'opter pour une concession autoroutière. Le financement classique des aménagements routiers implique une participation des collectivités locales. La clé de répartition a été fixée par l'État et acceptée par l'ensemble des collectivités contributrices. Nous avons pu, chacune de notre côté, délibérer sur ces montants, tout en regrettant unanimement la décision d'avoir une autoroute payante, alors que nous demandions de manière constante et argumentée l'aménagement de la RN126.

Sur le calendrier de la négociation entre l'État et la région, comme indiqué lors de l'audition du 27 février dernier par le président Martin Malvy, la région a souhaité, dès 1998, accélérer ce projet. Pour preuve, dans le CPER 2000-2006, la déviation de Puylaurens était inscrite, et la région avait accepté un cofinancement dans le cadre d'un plan de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) 2007-2013. Nous demandions alors une maîtrise d'ouvrage classique de l'État, une solution retenue pour la RN88, reliant Toulouse à Lyon, ainsi que pour la RN124, reliant Toulouse à Auch. Les clés de financement, établies à hauteur de 50 % par l'État et 50 % par les collectivités locales, ont été approuvées par délibération le 13 mars 2014. Les discussions ont toujours eu lieu avec les représentants de l'État, qu'il s'agisse des ministres des transports, des préfets de région ou de l'administration centrale, représentée par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).

Sur la liberté des collectivités territoriales de déterminer les montants et modalités de versement au public, je rappelle que ces collectivités sont toujours libres de participer ou non au financement d'une infrastructure de transport, avec les conséquences que cela peut entraîner en cas de refus. La clé de répartition proposée par les services de l'État a été acceptée par les collectivités locales, et chaque collectivité a pu délibérer en connaissance de cause, ce que la région a fait, en 2014 et en 2017. En 2020, la Dreal et la DGITM ont insisté pour que la région verse directement sa participation non pas à l'État, comme les autres collectivités locales, mais directement au concessionnaire. Leurs arguments visaient à assurer une sécurité juridique et financière aux soumissionnaires, car aux termes du contrat, le concessionnaire peut se retourner directement vers la région pour appliquer des intérêts moratoires en cas de retard de versement.

Lors d'une réunion du 7 septembre 2020, la DGITM a expliqué à mes services que ce mécanisme permettait « *d'améliorer la robustesse financière du montage pour les candidats, la réputation de payeur des régions étant meilleure que celle de l'État.* » Je tiens à préciser que pour nos versements, nous recevons de la DGITM une proposition de versement indiquant que

la demande du concessionnaire est valide. Après réception de ce courrier ou de ce courriel, nous procédons au versement directement auprès du concessionnaire.

Le principe de la subvention d'équilibre a toujours été admis et accepté par les collectivités territoriales. Il avait été clairement établi dès 1998 par Martin Malvy. Lors de son audition, Marc Censi a confirmé que la région Midi-Pyrénées n'était pas opposée à ce principe et qu'elle a constamment milité en faveur d'un aménagement classique, c'est-à-dire sans péage, pour la RN126. Cependant, elle a dû prendre acte, comme toutes les autres collectivités locales, de la volonté de l'État, à partir de 2007, de recourir à une concession assortie d'une subvention d'équilibre.

La région n'a jamais eu de contact avec le concessionnaire Atosca ; il n'y a jamais eu de négociations financières directes avec ce dernier. Conformément au droit, c'est l'État, en tant que maître d'ouvrage, qui a négocié avec les candidats et les collectivités. Les collectivités n'avaient pas connaissance des échanges entre l'État et les candidats, en raison du caractère secret de ces négociations, tel que prévu à l'article L. 3122-3 du code de la commande publique. Une participation ou une information des régions ou des collectivités locales à ces négociations aurait mis l'État en infraction et aurait fragilisé la régularité de la procédure de mise en concurrence.

S'agissant du montant de 23,13 millions d'euros, il est précisé qu'il s'agit d'un montant maximum. Le contrat inclut deux principales clauses de retour à meilleure fortune. La première clause s'applique si le concessionnaire réalise des profits nettement supérieurs aux prévisions, notamment en cas de trafic supérieur aux attentes. La seconde clause concerne les gains potentiels dus à une évolution du plan de financement. Les contributeurs publics peuvent ainsi bénéficier d'un retour à meilleure fortune si, par exemple, la dette du concessionnaire est refinancée à des taux bien inférieurs à ceux envisagés dans le plan de financement initial. À ma connaissance, ce n'est pas d'actualité, car la période de contractualisation des emprunts s'est déroulée à une époque où les taux d'intérêt étaient bas. Cela a d'ailleurs permis, comme l'a expliqué monsieur Fabien Balderelli, sous-directeur de la DGITM, de réduire le coût de l'offre. À ma connaissance, il n'est pas prévu de diminuer ce montant.

Nous avons accepté une clé de répartition à raison de 50 % pour l'État et 50 % pour les collectivités locales. Au sein des collectivités locales, le taux d'intervention classique est que la moitié de la participation est assurée par la collectivité régionale. En France, ce taux est habituel. Dans notre cas, 52 % avaient été proposés en 2014 et l'ensemble des collectivités locales a accepté cette clé de répartition proposée par l'État.

Sur la question de l'actualisation des sommes à verser, je confirme que le principe d'actualisation des coûts est bien connu des collectivités territoriales, lesquelles procèdent régulièrement à des contrats publics. La valeur actualisée finale de 23,13 millions d'euros ne sera connue qu'au moment du dernier versement, actualisé au dernier indice. En ce qui concerne la région, celle-ci a versé, à ce jour, un total de 2 747 594,58 euros. Si vous le souhaitez, je peux vous envoyer par écrit le détail par année de ces versements, répartis sur 2022, 2023 et 2024. Nous avons reçu hier soir une nouvelle demande pour 2024. À chaque fois, comme je l'ai indiqué, c'est la DGITM qui nous transmet la demande d'Atosca et qui la valide. Une fois la demande d'Atosca validée par l'État, nous engageons le paiement.

Question numéro six relative au montant total des concours publics par rapport au coût total estimé des travaux : environ 6 % ... Cela nous semble-t-il comparable à celui d'autres projets similaires ? Le ratio est très variable et dépend schématiquement du coût des travaux à

réaliser d'une part et des recettes du trafic attendu d'autre part. Cependant, en 2014, cette clé de répartition a été acceptée par l'ensemble des collectivités locales.

Avait-il été envisagé – c'est la question numéro sept - avant de recourir à l'autoroute, une participation des collectivités locales ? J'ai répondu à plusieurs reprises par l'affirmative. Dès le début, dès la demande de l'aménagement de la RN126, les collectivités locales avaient donné un accord de principe sur une participation. Les clés de répartition ont été définies de manière précise au début des années 2010, avec une première délibération pour la région en 2014 et une deuxième délibération de confirmation en 2017. De plus, ce n'étaient pas de simples déclarations d'intention pour la région, puisque je rappelle que la région Midi-Pyrénées avait demandé l'inscription de ce projet au PDMI et au CPER, ce qui impliquait un financement de la région. L'aménagement de la RN126, à l'époque, avait été estimé à 500 millions d'euros.

Quant à la possibilité d'un changement de la clé de répartition, à ma connaissance, aucune collectivité n'a exprimé la volonté de modifier cette clé, délibérée en 2014 et confirmée en 2017. Chaque collectivité locale a respecté ses engagements.

Pour la question numéro neuf, à savoir si de nouvelles collectivités territoriales se sont manifestées, à ma connaissance, aucune démarche n'a été entreprise dans ce sens. Enfin, sur la question d'un partage des gains financiers ou des frais de la concession et du reliquat, la question numéro dix indiquait qu'à ma connaissance, rien ne laisse supposer que le concessionnaire active une de ces clauses. Il ne serait donc pas responsable, selon moi, d'anticiper une quelconque recette à ce sujet.

Passons à la diminution de la subvention d'équilibre : la subvention initialement attendue, fixée à 228 millions d'euros, était bien supérieure à la proposition retenue par l'État à l'issue de l'appel d'offres sur la concession. Le département du Tarn, son président et moi-même avons estimé que ce niveau très élevé de contribution des collectivités nécessitait davantage d'informations de la part de l'État sur le déroulement de la procédure. Je vous lis la conclusion d'un courrier daté du 17 juin 2020, co-signé par le président du conseil départemental du Tarn et moi-même, adressé au ministre Jean-Baptiste Djebbari : « *Il est ainsi souhaitable que les services techniques des collectivités puissent être associés afin de formuler des avis techniques sur cette procédure, pouvant impacter le montant des participations financières des collectivités.* » Rappelons que ces participations représentaient 50 % d'une subvention d'équilibre estimée à 228 millions d'euros, sans lesquelles ce projet ne pouvait voir le jour. En réponse, les services de l'État ont présenté aux collectivités, le 6 septembre 2020 en préfecture de région à Toulouse, une synthèse des trois offres rendues anonymes. Cette synthèse, assez générale, mettait en évidence que deux des trois offres présentaient des niveaux de concours publics très inférieurs au montant annoncé. Les collectivités locales présentes ont simplement pris acte de cette analyse, car elles n'étaient pas décisionnaires dans la procédure d'appel d'offres. Je n'étais pas présente à cette réunion en raison de ma position de principe : je n'assiste à aucune commission d'appel d'offres, ni à aucune réunion relative à l'attribution de marchés. Cette présentation a été placée sous le sceau de la confidentialité, aucun document n'a été remis en séance. Les services de l'État sont les mieux placés pour apporter des précisions sur ce sujet. Lorsque les annonces officielles du Premier ministre et du ministre ont été faites, nous avons délibéré en commission permanente le 11 décembre 2021, avec le nouveau montant de notre participation à la subvention d'équilibre, soit un peu plus de 6 millions d'euros.

Sur la question de la page 15 de l'annexe 18 - question numéro douze – la région n'est pas destinataire de l'annexe 18 et n'a pas connaissance de son montant. Toutefois, comme nous l'avons également indiqué, mes collègues présidents d'exécutifs en ont été informés.

Question numéro treize : le Premier ministre, en septembre 2021, avait précisé que le niveau de péage et le niveau de participation des collectivités publiques étaient essentiels. Je le répète, la région a été informée des grands traits de la construction, des concours publics, des péages, des prévisions de trafic, des offres concurrentes lors de la réunion du 6 septembre précitée. Les offres étaient anonymisées, et la présentation ne permettait pas de déterminer laquelle des trois offres serait lauréate. Il s'agissait simplement d'un partage de contenu, et non d'une association à la décision d'attribution, qui revenait logiquement et légalement à l'État, maître d'ouvrage.

En ce qui concerne les liens entre la subvention d'équilibre et les tarifs de péage, ainsi que la répercussion entre la diminution de la subvention d'équilibre et les tarifs de péage, je me réfère aux propos de monsieur Fabien Balderelli auditionné par votre commission la semaine dernière. Il a indiqué que la baisse très importante de la subvention d'équilibre n'est pas la conséquence des tarifs de péage, mais s'expliquerait par trois paramètres : une structure financière optimisée, notamment des taux d'intérêt plus faibles, un coût de construction plus faible au risque du concessionnaire, et des prévisions de trafic plus optimistes, également au risque du concessionnaire.

Enfin, sur la question sous-jacente de savoir si une subvention d'équilibre plus élevée permettrait de diminuer les tarifs de péage, la mécanique du contrat de concession implique qu'une hausse de subvention pourrait se traduire par une diminution des péages, un raccourcissement de la durée de la concession, ou la mise en oeuvre de nouvelles fonctionnalités non prévues initialement au contrat. Sur la question d'une table ronde concernant le péage et la subvention d'équilibre, je rappelle que j'ai sollicité, depuis sept mois, par courriers datés du 4 octobre 2023, du 15 novembre 2023 et du 4 avril 2024, le ministre des transports pour l'installation d'un groupe de travail spécifique sur les futures tarifications du péage. Je considère que le montant actuel de ce péage pour les voitures individuelles est très élevé. Il serait envisageable de moduler le tarif en fonction de la puissance du véhicule. Ces courriers ont pour la plupart été co-signés avec le président du département du Tarn. En réponse au dernier courrier d'avril 2024, monsieur Balderelli a proposé, par courriel du 19 avril 2024, au service technique du conseil départemental du Tarn et à mes services techniques, l'organisation d'un groupe de travail en présence du concessionnaire. Les directeurs généraux des services (DGS) des deux collectivités locales, région Occitanie et département du Tarn, ont confirmé le 7 mai dernier la demande des deux présidents des collectivités pour que ces échanges soient, dans un premier temps, limités à l'État et aux collectivités locales.

Question numéro seize, sur l'activation de clauses et sur une collectivité prête à accepter une diminution des tarifs de péage plutôt qu'un remboursement des concours publics qu'elle a versés : il est prématuré, à mon sens, de parler d'activation de clauses. Nous sommes à mi-parcours de la réalisation des travaux. Il serait tout à fait normal que l'hypothèse d'une diminution des péages soit privilégiée pour le pouvoir d'achat des utilisateurs. Lors de la réunion que nous demandons avec le ministère des transports, je m'exprimerai en ce sens auprès du ministre pour envisager, en cas de retour à meilleure fortune, que les usagers les plus modestes puissent en bénéficier. Question dix-sept : j'ai appris par la presse, à la suite de l'entretien de monsieur Ducournau à *La Dépêche du Midi*, le 14 mars dernier, la prise de participation du groupe Pierre Fabre et de 11 autres entreprises tarnaises au capital d'Atosca.

Quant à la *joint-venture* entre Atosca, Pierre Fabre et Gaïa Energy, j'ai appris l'existence de cette collaboration grâce au questionnaire de madame la rapporteure à la question sur les projets photovoltaïques. Les collectivités ne disposent ni du contrat de concession, ni

des pouvoirs importants d'une commission d'enquête parlementaire, qui lui permettent d'accéder à tout document.

S'agissant de l'aéroport de Castres-Mazamet, à la question dix-neuf, je confirme que les réflexions sur la liaison Paris-Castres et son avenir sont bien en cours. Ces réflexions ont commencé par une prise de position de l'État, qui a annoncé qu'il cesserait sa contribution à la liaison aérienne Castres-Orly un an après la mise en service de l'autoroute A69, soit en 2026. La réduction du temps d'accès à l'aéroport de Toulouse-Blagnac grâce à l'A69 diminue l'intérêt commercial de cette liaison et remet en question sa dimension de service public. Le territoire n'étant désormais plus enclavé, cette question devra être abordée dans les prochains mois.

Pour ce qui est de votre dernière question sur les conséquences de l'ouverture de l'A69 et la charge de l'entretien d'une portion de route départementale, vous indiquez que cela ne concerne pas la région Occitanie. Le département de la Haute-Garonne n'est d'ailleurs pas plus concerné que la région, la RN126 ayant été déclassée en route départementale. Il me semble avoir répondu à l'ensemble des questions de madame la rapporteure. En cas d'omission, je suis à votre disposition.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je souhaite d'abord rebondir sur les questions et les documents évoqués, notamment en ce qui concerne l'attractivité de la métropole toulousaine et l'étalement urbain. Je vous invite à consulter l'audition d'un urbaniste, monsieur Offner, qui a traité des conséquences d'une autoroute sur l'étalement urbain. Cet étalement se poursuit souvent au détriment des villes moyennes, telles que Castres. Cette audition était particulièrement enrichissante sur ce sujet. En ce qui concerne les chiffres comparatifs du bassin de vie Castres-Mazamet et l'efficacité d'une autoroute, il est évident qu'une autoroute ne suffit pas à relancer un territoire en difficulté.

Les critères retenus et les comparaisons effectués ne correspondent pas à ce que vous avez communiqué. Je serais intéressé par l'étude que vous avez mentionnée, notamment en comparant le bassin de vie de Tarbes, relié par une autoroute et en plus grande difficulté que Castres, qui n'est pas relié par une autoroute. Perpignan et Carcassonne sont également dans des situations plus difficiles en termes de chômage, malgré leur connexion autoroutière. Je suis très intéressée par l'étude qui attesterait que le bassin de vie de Castres-Mazamet serait en situation plus difficile que les communes citées.

Vous avez également évoqué la question numéro onze sur la diminution du montant de la subvention d'équilibre. Je ne me souviens plus de votre réponse sur ce point. À un moment donné, il était question de 270 millions d'euros, puis de 220 millions pendant longtemps, et finalement, les collectivités locales et l'État ont été appelés à un montant de 23 millions. Est-ce que vous vous souvenez de la raison pour laquelle le montant est passé de 220 à 23 millions, réduisant ainsi de plus de dix fois la contribution des collectivités ?

Vous avez également mentionné la synthèse des trois offres anonymisées qui vous ont été présentées. Cela a été évoqué à plusieurs reprises. Pourriez-vous nous transmettre ce document, s'il est à votre disposition ?

L'information que vous venez de nous communiquer sur la position de l'État concernant l'aéroport de Castres doit être mise en perspective avec la décision de construire une autoroute. Je souhaite aborder un dernier point avant de laisser la parole à mes collègues.

Ma question suivante porte sur le transport ferroviaire. J'ai demandé à plusieurs reprises, y compris par écrit à deux reprises à la DGITM, la communication de l'étude sur la RN126 ainsi que de l'étude ferroviaire qui doit être la base d'une décision sur la raison impérative d'intérêt d'utilité public majeur. Ces études doivent justifier la décision de construire une autoroute à la place des infrastructures existantes. Chaque projet d'infrastructure, qui peut impacter la biodiversité ou les terres agricoles, surtout dans une zone agricole riche, doit être légitimé par des dérogations environnementales et des études précises, tant au niveau routier que ferroviaire. Ces études n'existaient pas avant la décision de monsieur Dominique Perben, ce qui m'a été confirmé. On me renvoie à des études réalisées lors de la DUP, très légères, comme vous l'avez confirmé en finançant une contre-expertise à la demande des communes opposées à l'A69. Cependant, nous n'avons aucune étude ferroviaire. Lors de l'audition de monsieur Gibelin et madame Trevet, des chiffres ont été avancés par un expert de SNCF Réseau, évoquant un coût d'électrification exorbitant de 5 millions d'euros par kilomètre. Ce chiffre est basé sur l'expérience de l'électrification de la ligne Nogent-Troyes, la plus chère de France, située en zone fortement urbanisée avec de nombreux ponts et tunnels à modifier.

Je souhaiterais obtenir des informations concernant ce sujet, car vous êtes particulièrement attachée au développement des moyens de transport les moins carbonés, et le ferroviaire en fait partie. Comment expliquez-vous que la SNCF ait communiqué un chiffre aussi élevé, alors que la région Pays de la Loire a pu moderniser une section de voie ferrée Clisson-Cholet pour une facture de SNCF Réseau de 46 millions d'euros ? Nous sommes bien loin des sommes annoncées.

De plus, comment expliquez-vous que dans le contrat avec la SNCF, il soit prévu que certaines sections à double voie, où les trains peuvent se croiser, soient non seulement supprimées mais carrément déferées ? Ne vous êtes-vous pas inquiétée de cette information, que nous avons apprise dans le cadre de la commission d'enquête ? En effet, pour les gares de Labruguière et de Vielmur-sur-Agout, la programmation de la SNCF prévoit en 2026 la suppression de ces doubles voies, alors qu'elles sont nécessaires pour le cadencement des trains sur la ligne Toulouse-Castres-Mazamet.

Je demande donc des documents sur cette question, notamment sur le passage de 220 à 23 millions d'euros, et sur les questions ferroviaires.

M. Jean Terlier, président. Merci, madame la présidente. Les chiffres que vous avez mentionnés sur le désenclavement du Sud du Tarn ainsi que les questions d'attractivité sont conformes à ceux présentés lors de l'audition de la chambre de commerce et d'industrie du Tarn.

Certaines personnes disposent également des mêmes chiffres. Pour clarifier ce que vous avez mentionné concernant la subvention d'équilibre et sa diminution, il me semble que vous avez été très claire sur les raisons de cette baisse substantielle, en reprenant les propos de monsieur Balderelli. Pourriez-vous reprendre ces éléments ainsi que d'autres évoqués dans le cadre du questionnaire de madame la rapporteure ? Madame la présidente de région, c'est à vous.

Mme Carole Delga. Je vais reprendre ma réponse à la question numéro onze sur la diminution de la subvention d'équilibre. Comme je l'ai indiqué précédemment, à la suite d'un courrier daté du 17 juin 2021 où nous avons sollicité des informations sur la procédure, une réunion s'est tenue en préfecture de région à Toulouse le 6 septembre 2021. Lors de cette réunion, des documents anonymisés ont été présentés, mais aucun document n'a été distribué.

J'étais représentée par un conseiller régional, qui a pu consulter ces éléments sur un ordinateur, mais aucune distribution de documents n'a eu lieu, car cette présentation était confidentielle. J'ai reçu un compte rendu de mes services et de l'élu régional, qui mettait en évidence que deux des trois offres présentaient des niveaux de concours public inférieurs au montant annoncé. Lors de cette réunion, nous n'avons pas eu connaissance des différentiels précis, seulement que deux offres étaient inférieures en montant. Nous avons ensuite pris connaissance du montant exact de la subvention d'équilibre, après l'annonce officielle du Premier ministre sur l'attribution de l'appel d'offres. C'est pourquoi nous n'avons délibéré sur le nouveau montant de la subvention d'équilibre que le 11 décembre 2021, après avoir obtenu cet élément.

Comme vous, en tant qu'élus, nous avons demandé les raisons de ces différentiels. Les explications fournies par monsieur Balderelli aux membres de la commission étaient identiques à celles qui nous ont été communiquées, à savoir des taux d'intérêt beaucoup plus faibles que ceux observés dans notre gestion de dette, une organisation des travaux optimisée et une fréquentation jugée optimiste.

J'ai écouté l'intervention de monsieur Balderelli et je constate que le motif est identique et dans les mêmes proportions que celui présenté à mes services en octobre 2021. Après avoir reçu des explications tout à fait justifiées, nous avons approuvé en décembre 2021 une nouvelle subvention d'équilibre de plus de 6 millions d'euros. Je vous transmettrai bien entendu les trois courriers que j'évoque. Ils sont disponibles publiquement, à la suite de plusieurs demandes sur la nécessité d'une réunion de travail avec les services de l'État. Comme je l'ai indiqué, la seule réponse reçue de la DGITM date de fin avril 2024, où elle proposait une réunion entre l'État, les collectivités, les financeurs et le concessionnaire. Nous avons répondu, comme je vous l'ai dit, par nos deux DGS, que nous souhaitions une réunion avec l'État et les collectivités locales, sans le concessionnaire. Cette réponse a été formulée début mai. Pour l'instant, la réunion n'a pas encore été fixée, mais elle devrait avoir lieu en juin ou en juillet.

Quant à la participation de l'État à l'équilibre financier de l'aéroport, vous retrouverez le courrier ou le compte rendu de réunion. Ce sujet m'a été confirmé par les différents ministres des transports dans le cadre de la réflexion sur le maillage aéroportuaire de la région Occitanie et au-delà. Je défends par ailleurs un aéroport mutualisé sur les Pyrénées.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, je ne peux pas fournir les analyses de l'État, elles sont détenues par la DGITM. Cependant, lorsque Martin Malvy avait présenté en début d'année 2008 le plan rail, un important travail d'investissement avait été réalisé par l'exécutif régional. Il avait effectué un travail exhaustif sur l'ensemble des lignes ferroviaires. Il avait été jugé prioritaire de se concentrer sur la ligne Toulouse-Saint-Sulpice, car elle était extrêmement dégradée et dangereuse. Toutefois, les travaux de doublement et d'électrification de la ligne entre Saint-Sulpice et Castres-Mazamet avaient été écartés en raison de leurs coûts très élevés. C'est pourquoi cette ligne ne figurait pas dans le plan rail de 2008.

Lorsque j'ai été élue présidente, nous avons organisé les états généraux du rail et de l'intermodalité dès 2016, dans les mois suivant ma prise de fonction. Notre priorité étant le secteur ferroviaire, à l'issue de ces états généraux, nous n'avons pas retenu ces projets en raison de leurs coûts très élevés. En effet, le doublement et l'électrification des voies se chiffrent en centaines de millions d'euros. À l'époque, mes équipes avaient déjà indiqué que cela n'était pas supportable financièrement. Je rappelle que sur les cinq lignes que nous avons décidé de renforcer ou de rouvrir, comme la rive droite du Rhône, Montréjeau-Luchon, l'État a refusé d'apporter un financement. La région doit assumer seule ces coûts. Même dans l'hypothèse basse de travaux, il reste des tunnels à rénover entre Toulouse et Saint-Sulpice, puis entre Saint-

Sulpice et Castres, ce qui représente 1 milliard d'euros. Clairement, le budget régional ne peut pas assumer seul un tel montant. Sur les cinq lignes définies comme prioritaires, une est ouverte et une autre est en cours. Pour les lignes Montréjeau-Luchon et Alès-Bessèges, le transfert de propriété a été accordé à la région, car l'État ne souhaite pas assumer ces travaux, même avec un financement intégral de la région. Par exemple, sur Montréjeau-Luchon, cela a occasionné plus d'un an de retard en raison d'une procédure administrative longue. Nous assumons le financement à 100 %, mais également le risque à 100 %, alors que nous considérons que cela relève de l'intérêt national dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. Le gouvernement m'a réitéré cette décision à plusieurs reprises, malgré mes demandes insistantes et renouvelées.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. On connaît la communication très dynamique du Gouvernement sur les transports, mais elle reste souvent au stade de la communication. Comment expliquez-vous, je reviens à ma question, que pour la région Pays de la Loire, par exemple, les autorités régionales aient réussi à mener des négociations très serrées avec la SNCF, aboutissant à la modernisation d'une section de voie qui n'est guère plus importante que celle de Castres-Toulouse ? Comme vous l'indiquez, la rénovation d'une voie ferrée représente un coût considérable, mais la construction d'une autoroute en implique également un, avec un impact environnemental extrêmement important, notamment sur les terres agricoles, et ce, pour de très nombreuses années, des décennies. À un moment donné, il est évident que les modes de transport moins carbonés, comme le ferroviaire, même s'ils sont coûteux, peuvent toujours l'emporter sur des modes carbonés tels que les autoroutes. Je m'interroge vraiment sur ce qui a pu être accompli en Pays de la Loire et j'imagine que vos services ont dû s'informer de ce que j'appellerais un miracle ferroviaire.

Mme Carole Delga. Monsieur le Président, je vois que le temps passe... Je souhaite informer l'ensemble des membres de la commission d'enquête que je reste disponible pour répondre aux questions qui n'ont pas pu être posées. Je propose que les députés me transmettent leurs questions par écrit, et je fournirai des réponses écrites qui seront rendues publiques, conformément à l'esprit de transparence de mon audition. Certains députés présents dans cette commission m'ont déjà contacté directement et ont obtenu les informations nécessaires. J'agis avec transparence et responsabilité.

Il n'y a pas de miracle sur le transport ferroviaire en Pays de Loire. La liaison Clisson-Cholet a une distance de 38 kilomètres, alors que celle entre Toulouse et Castres est de 86 kilomètres. Il s'agit d'une voie unique nécessitant des travaux de modernisation et de régularité, tandis que nous devons réaliser des travaux d'électrification et de doublement, en plus de gérer des ouvrages d'art complexes tels que des tunnels. C'est pourquoi le chiffrage est différent. Je souhaite également communiquer, comme les autres députés qui m'ont écrit sur ce sujet, les détails concernant l'électrification, le doublement de certains dispositifs, et la question du déferrement dans certaines gares. Je tiens à préciser qu'il ne s'agit pas de voies de doublement, comme vous l'avez mentionné, madame la rapporteure, mais de voies de service permettant de gérer le trafic ferroviaire, qui est assez complexe.

Les voies en question ne sont pas destinées à doubler des trains, mais à permettre la desserte. C'est pourquoi les travaux proposés par la SNCF ont été acceptés par la région, car ces voies ne sont ni utilisées ni utilisables dans un projet d'augmentation de la fréquence des trains. Par ailleurs, je tiens à rappeler que nous avons des postes très lourds. Vous avez reçu les détails dans la réponse que j'ai adressée aux députés de la Haute-Garonne, et je la mets à disposition de l'ensemble des membres de la commission. Tous les travaux de signalisation sont extrêmement complexes, en raison notamment de la présence de tunnels sur un axe très

saturé, qui dessert tout le quart Nord-Est, Toulouse-Saint-Sulpice. Je pense avoir répondu à l'ensemble de vos questions.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Je souhaite revenir sur un argument fréquemment avancé par les porteurs de projets, à savoir le désenclavement. Cette notion, apparue pour la première fois en 1870, à l'époque du développement des axes de communication, vise à sortir un pays de l'isolement, sans voies de communication. Actuellement, nous ne sommes plus dans cette situation. Sur quels critères scientifiques reposez-vous votre affirmation pour décrire l'enclavement d'un territoire, et pourquoi, selon vous, le Sud du Tarn répond-il à ces critères ?

Un autre argument souvent repris par les élus défenseurs du projet est le gain de temps. En période de pointe, ce gain de temps pourrait être annulé par un effet d'entonnoir à l'arrivée sur les échangeurs de la rocade toulousaine. Vous avez rappelé l'accroissement du nombre d'habitants de Toulouse et de son agglomération, avec une augmentation allant jusqu'à 40 000 personnes par an en Occitanie. Êtes-vous certaine qu'il y aura un réel gain de temps en période de pointe, compte tenu également du coût estimé à près de 20 euros pour un aller-retour ?

Enfin, ma dernière question concerne les territoires ruraux. Vous avez mentionné une étude sur les difficultés des jeunes à accéder aux transports en milieu rural, mais cela concerne également d'autres populations. La mobilité dans les territoires ruraux représente un enjeu social et écologique majeur, car le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, et le seul à ne pas diminuer. En France, seuls 19 % des habitants des communes rurales affirment pouvoir choisir leur mode de transport.

Il est impératif de se pencher sur la question des transports en commun dans mon département, les Hautes-Pyrénées, ainsi que dans d'autres départements, où des difficultés similaires ont été rapportées. Le mouvement des gilets jaunes, rappelons-le, a émergé des zones rurales en raison du coût des transports pour les plus précaires. À ce sujet, madame Delga, vous aviez demandé, conjointement avec le maire de Toulouse, monsieur Moudenc, l'interdiction des manifestations des gilets jaunes. Ma question est la suivante alors que le Gouvernement annonce des coupes budgétaires de 341 millions d'euros pour les infrastructures et services de transport, ne pensez-vous pas qu'il serait pertinent de réorienter les investissements, actuellement destinés au développement de la voiture, vers les transports en commun et les mobilités actives ? Enfin, vous aviez exprimé votre accord sur l'interdiction des manifestations en soutien au peuple palestinien. Quelle est votre position concernant les manifestations visant à défendre les alternatives aux projets de l'autoroute A69 ?

Mme Carole Delga. Je vais répondre à madame Sylvie Ferrer. La question de l'enclavement concerne le temps de parcours allongé pour une même distance. Pour une distance d'environ quatre-vingt-dix kilomètres en Occitanie et en France, il faut entre cinquante-cinq minutes et une heure. Or, dans notre région, ce temps est d'au moins une heure vingt, et souvent, il atteint une heure trente. L'enclavement se traduit par des temps de parcours significativement plus élevés que dans d'autres territoires français ou d'Occitanie pour une distance équivalente. Sur votre circonscription, madame la députée, vous pourriez discuter avec les habitants de la Barousse, qui se réjouissent du prolongement de l'autoroute Toulouse-Tarbes, qui a permis d'aller jusqu'aux Mazères, à Gourdan-Polignan. Cette extension a amélioré la desserte de la vallée de la Barousse, apportant un bénéfice notable à la population locale. De plus, la réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon ainsi que le prolongement de l'autoroute Pyrénées vers la vallée de Luchon ont été bénéfiques pour les habitants. La région Occitanie finance à 100 % cette réalisation ferroviaire, permettant la circulation des premiers trains à hydrogène de France, construits dans les Hautes-Pyrénées. Telle est ma définition de

l'enclavement, un temps de parcours significativement plus élevé que d'autres parcours pour des Français ou en Occitanie pour un même nombre de kilomètres. Sur la gestion des flux en période de pointe, nous avons souligné la nécessité pour la région Occitanie de mener des études multimodales sur l'utilisation des voies réservées sur les autoroutes. Nous avons demandé que cette initiative nationale se développe en France, permettant aux transports en commun – comme les cars liO, j'y reviendrai – et aux voitures en covoiturage d'utiliser ces voies réservées pour éviter l'engorgement. Cette pratique, courante aux États-Unis et en Espagne, devrait également être adoptée en France. Par exemple, sur l'autoroute Toulouse-Albi, une section pourrait bénéficier d'une voie réservée pour les transports en commun et le covoiturage, favorisant le transport semi-collectif ou collectif et réduisant l'autosolisme. Nous développons ces solutions en Occitanie pour ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture.

Quant à la question de l'aire urbaine toulousaine, je tiens à rappeler que nous collaborons également avec l'autorité des transports, dénommée Tisséo, afin de promouvoir une multimodalité intégrant la voiture, les lieux de stationnement et le métro. Ce dispositif est également prévu pour le Sud du Tarn. En Occitanie, dans chaque village, plus d'une personne sur deux bénéficie d'un service de transport en commun proposé par la région. Cela inclut notamment des cars liO dont le trajet coûte deux euros. La conciliation entre les aspects sociaux et écologiques est clairement mise en œuvre, avec l'utilisation de biocarburants à base de marc de raisin utilisés dans tout l'Est de la région. Par ailleurs, nous avons introduit les premiers bus rétrofités à hydrogène, grâce à l'entreprise Safra, située dans le Tarn.

Nous devons impérativement promouvoir les transports en commun. En tant que présidente de la région Occitanie, je tiens à rappeler mon engagement pour la conciliation de l'économie et de l'écologie, ainsi que du social et de l'écologie. Je peux affirmer que la région Occitanie est celle qui propose au plus grand nombre de communes des offres de transport en commun, financées à 100 % par la région. Concernant vos questions sur les manifestations des gilets jaunes ou celles survenues quatre jours après les attentats terroristes du 7 octobre 2023, je souhaite préciser que cette commission n'a pas vocation à devenir une tribune politique. Madame la députée, je vous propose d'aborder ces sujets en tête-à-tête. J'ai déjà proposé à plusieurs reprises de vous rencontrer, mais vous avez refusé. Je reste néanmoins disponible pour discuter de ces questions politiques. Cette commission d'enquête parlementaire porte sur le montage juridique et financier d'un projet d'autoroute. J'ai trop de respect pour la représentation nationale pour accepter qu'elle soit détournée en procès politicien.

M. Gérard Leseul (SOC). Monsieur le Président, chers collègues, je serai bref afin de permettre à chacun de poser ses questions. Madame la présidente, je vous remercie pour la clarté de vos propos et de vos réponses. Chère Carole, vous avez partiellement répondu aux questions que je souhaitais aborder, notamment concernant la manière de tirer parti de ce projet dont vous n'êtes pas à l'initiative. Vous avez rappelé à plusieurs reprises que vous auriez préféré une liaison routière à deux fois deux voies, gratuite, et que c'est sous la contrainte de l'État que nous en sommes là aujourd'hui. Ma question sera donc concise : comment peut-on exploiter ce projet pour massifier les transports en commun, comme vous l'avez évoqué, mais aussi pour réduire le coût du péage ? Dès le départ, l'ensemble des élus était très favorable à la gratuité de cette liaison à deux fois deux voies. Aujourd'hui, nous avons une autoroute, décidée par l'État, elle dispose d'un concessionnaire. En tant qu'autorité organisatrice des mobilités, quelles mesures envisagez-vous pour tenter de diminuer le tarif du péage ? Merci, chère Carole. Chers collègues, je n'ai pas abusé de mon temps de parole.

Mme Carole Delga. C'était l'objet de la réunion de travail que j'ai demandée au le ministère des transports pour examiner les dispositifs exacts du contrat de concession sur la

fixation des tarifs de péage. Mon objectif est de garantir que les utilisateurs aux revenus modestes puissent bénéficier de tarifs de péage abordables. J'ai insisté à trois reprises par écrit, en plus de nombreuses demandes par texto et à l'oral, pour que nous puissions instaurer des tarifs de péage différenciés en fonction de la puissance des véhicules, celle-ci étant souvent corrélée à la capacité financière des usagers. Par exemple, un SUV pourrait être soumis à une taxation et donc à un péage plus élevé que d'autres véhicules. J'ai demandé que cette première réunion se tienne uniquement avec les services de l'État, sans la présence du concessionnaire, afin de bien comprendre le cadre juridique. Je préfère formuler des propositions réalisables plutôt que de faire des déclarations sans fondement. Il est essentiel de connaître le cadre juridique exact et de respecter la légalité des marchés publics et des appels d'offres pour envisager des tarifs différenciés. Cette piste est à discuter avec les services de l'État. Nous avons reçu une confirmation positive de cette réunion après notre troisième courrier, fin avril. Elle devrait se tenir dans les prochaines semaines, en fonction de l'agenda du ministre des transports et des présidents de collectivités locales.

En Occitanie, nous favorisons globalement les transports en commun, en priorité le transport ferroviaire. Cependant, lorsque l'infrastructure ferroviaire demande des investissements trop importants ou que le territoire n'est pas desservi par une voie ferrée, nous nous tournons vers les cars liO, ces fameux cars rouges à 2 euros. Nous souhaitons poursuivre une expérimentation menée à Grenoble sur des voies réservées pour les cars de moyenne et longue distance. Nous envisageons d'étendre cette expérimentation à l'étoile autoroutière toulousaine. Les études que nous avons financées montrent que cela est techniquement possible sur l'autoroute entre Toulouse et Albi, qui dessert également le Sud.

J'ai demandé à monsieur le préfet de région que les voies d'urgence de la métropole toulousaine soient réutilisées à d'autres fins, tout en restant réservées aux transports en commun et au covoiturage. Dans certains territoires ruraux, la voiture est la seule solution. Il est hors de question pour moi et ma majorité de stigmatiser ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre la voiture. Pour ceux qui n'ont que ce choix, nous voulons proposer le covoiturage. Je rappelle que seules deux régions en France financent le covoiturage, dont la région Occitanie. Le coût du trajet en transports en commun y est de 2 euros maximum, et il s'agit de transport routier. J'ai donc demandé que ces voies réservées soient préservées, malgré l'avis contraire du président de la métropole toulousaine, qui souhaitait les utiliser à d'autres fins. J'ai entendu sa demande, mais j'estime que les priorités doivent être accordées au covoiturage et aux transports en commun, afin de lutter contre l'autosolisme.

M. Philippe Frei (REN). Monsieur le Président, avant de poser ma question, je tiens à exprimer ma gratitude envers notre collègue Gérard Leseul pour l'attention qu'il porte au temps de parole de ses collègues lors de cette audition. Il est essentiel que chacun ici puisse s'exprimer pleinement. Madame la présidente, je voudrais vous interroger sur le montant alloué par la collectivité que vous dirigez au concessionnaire. Le cahier des charges de la convention stipule que le montant maximal des concours publics s'élève à un peu plus de 23 millions d'euros, avec une contribution régionale de plus de 6 millions d'euros. À l'origine, ce montant devait être beaucoup plus élevé. En effet, lors de l'appel d'offres en 2020, l'État avait estimé la subvention d'équilibre nécessaire à 220 millions d'euros. La région devait alors s'engager à hauteur de 60 millions d'euros, soit dix fois plus que le montant finalement engagé. La sélection du concessionnaire Atosca par l'État démontre une volonté de limiter l'impact financier du projet sur les finances des collectivités. J'aimerais connaître votre point de vue sur ce financement revu à la baisse pour votre collectivité. Comment avez-vous accueilli l'annonce de la diminution de la subvention d'équilibre ? Deuxième question, cette réduction, qui a eu une

conséquence sur la contribution de la région au financement du projet, a-t-elle eu un impact positif sur les programmations de dépenses de votre collectivité à l'époque ?

Mme Carole Delga. Oui, monsieur le député, la réduction de cette dépense a eu un impact positif. C'est une bonne nouvelle pour une gestion régionale complexe, d'autant plus que nos dotations ont diminué. Depuis 2017, nous sommes la seule strate de collectivité locale à avoir vu ses dotations de l'État baisser. De plus, nous n'avons pas bénéficié de compensations pour le surcoût énergétique ou les surcoûts de carburant. Les métropoles et agglomérations en Occitanie ont reçu, de la part du Gouvernement, une enveloppe pour compenser ces surcoûts, notamment pour les dépenses de transport énergétique et de carburant.

À l'échelle de l'Occitanie, cela représente 30 millions d'euros. La région devra assumer ces 30 millions d'euros, alors même que nos dotations diminuent. Je pourrais vous en détailler davantage les effets, mais je ne vais pas m'attarder sur ce point. Il est important de noter que nous avons subi des surcoûts significatifs sur les dépenses énergétiques, comme tous les Français. En particulier, nos transports en commun ont été impactés. Comme je l'ai indiqué à madame la députée Ferrer, nous avons une desserte maximale en France pour les territoires ruraux, afin de proposer des solutions décarbonées aux 6 millions d'habitants de notre région, et pas uniquement à ceux vivant dans les zones urbaines. En outre, les coûts des infrastructures ont également augmenté, que ce soit pour les bâtiments ou les infrastructures ferroviaires. Les programmations de travaux ferroviaires, que la région finance à 100 %, ont vu des augmentations de 15 % par rapport à ce qui était inscrit au budget, après les appels d'offres. Le différentiel positif a été alloué à ces dépassements, principalement sur le transport ferroviaire. Je demanderai à mon DGS de me fournir des détails, mais je pense que ces dépassements concernent intégralement le ferroviaire, ainsi que le fonctionnement de nos cars liO, en raison de l'augmentation des coûts des carburants.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES). En automne 2023, par voie de presse, et en janvier 2024, devant la commission des finances, comme lors de vos propos liminaires, madame la présidente, vous avez affirmé que le coût d'une alternative ferroviaire dépasserait 1 milliard d'euros, la rendant irréaliste et non finançable. Le 14 février, onze députés de la région Occitanie vous ont demandé des précisions par courrier. En réponse, le 7 mars dernier, vous avez présenté un chiffrage produit par la direction territoriale de la SNCF. Je souhaite savoir à quelle date vous avez sollicité ce chiffrage auprès de la direction territoriale de la SNCF et à quelle date vous avez reçu la réponse.

Vous affirmez également que sans ligne électrifiée et à deux voies, il est impossible de mettre en place un cadencement attractif pour les usagers et des trains circulant à énergie décarbonée. Or, selon la base *Empreinte* de l'ADEME, un trajet en train TER, même diesel, émet moins de CO₂ qu'un trajet en voiture solo, même électrique. Des experts citoyens et du secteur ont démontré qu'il est possible d'augmenter le cadencement sans nécessairement électrifier toute la ligne ni la doubler intégralement. Je vous demande de confirmer devant notre commission que la SNCF, selon ses experts, a démontré qu'il était techniquement impossible d'atteindre un cadencement de trains à la demi-heure sans électrification ni doublement intégral de la voie. Enfin, je souhaite que vous confirmiez qu'aucune étude technique détaillée n'existe pour connaître précisément le coût des différentes options visant à augmenter le cadencement des trains sur cette ligne. Il semble que cela repose uniquement sur une étude datant de 2008. Je vous demande de confirmer ce point.

M. Jean Terlier, président. Madame la présidente, je souhaiterais rappeler à nos collègues, comme vous l'avez fait dans vos propos introductifs, l'importance de la desserte

ferroviaire entre Toulouse et Castres. Il est essentiel de bien comprendre la situation actuelle et de la comparer avec celle que permettra l'autoroute entre Toulouse et Castres demain.

Mme Carole Delga. Madame Stambach-Terreoir, je n'ai pas compris de quelle étude de 2008 vous parliez...

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES). J'ai compris que la région s'appuyait sur une étude datant de 2008. J'aimerais donc une confirmation : vous n'avez pas d'étude détaillée sur ce sujet ?

Mme Carole Delga. Madame la députée Stambach-Terreoir, je vais clarifier mes propos pour éviter tout malentendu. Ce que j'ai indiqué à madame la rapporteure, c'est que je n'avais pas connaissance d'une étude produite par les services de l'État sur une alternative ferroviaire. En termes plus précis, je n'ai pas eu connaissance d'une étude réalisée par la DGITM sur cette question. Je tiens à rappeler que la région Midi-Pyrénées, comme la région Occitanie, a toujours été très performante sur la question du transport ferroviaire. Dès la présidence de Martin Malvy, nous avons considérablement renforcé notre direction des transports, en particulier notre direction du ferroviaire. En tant que présidente de région, j'ai la chance de collaborer avec des experts de très haut niveau dans le domaine des transports, et plus spécifiquement dans le transport ferroviaire. En 2008, Martin Malvy a présenté un plan rail de 820 millions d'euros, le plus grand plan de France à l'époque. Nous disposons en interne d'un niveau d'expertise reconnu nationalement et au niveau européen. Mes collaborateurs sont souvent sollicités à Bruxelles pour témoigner de notre expertise technique en matière ferroviaire. Lors de la présentation du plan rail en 2008, Martin Malvy avait mis en avant la portion de travaux depuis Toulouse-Saint-Sulpice et Castres, une voie en très grande fragilité. Je pourrais détailler tous les travaux effectués, y compris le doublement quasi total de cette portion. À l'époque, les experts de la région, de la direction des infrastructures ferroviaires, avaient déjà indiqué que le coût des travaux entre Saint-Sulpice et Castres-Mazamet était insupportable pour la région Midi-Pyrénées. Lorsque j'ai été élue présidente en 2016, nous avons organisé les états généraux du rail et de la mobilité. Nos deux premiers actes politiques ont été le *plan Marshall* pour le BTP et les états généraux du rail et de l'intermodalité. Nous avons réalisé une actualisation exhaustive sur l'ensemble des treize départements de l'Occitanie pour améliorer le cadencement des trains. Il est important de noter que les retards des trains en France et en Occitanie ne sont pas dus à un manque de qualité du service, mais à des infrastructures défailtantes et vieillissantes.

Nous possédons l'un des réseaux ferroviaires les plus anciens et les moins entretenus d'Europe. Je rappelle que, depuis vingt ans, la France investit trois fois moins que l'Allemagne dans son réseau ferré, ce qui entraîne une dégradation du service. Les deux tiers des retards en Occitanie sont dus à des problèmes d'infrastructure. En 2016, lors des états généraux du rail et de l'intermodalité, nous avons réévalué les financements des travaux réalisés par mes prédécesseurs, Georges Frêche et Martin Malvy, et défini de nouvelles priorités. Malheureusement, le projet pour le Sud du Tarn, reliant Saint-Sulpice à Mazamet, n'a pas été retenu en raison des coûts exorbitants, insupportables pour la collectivité régionale. Depuis 2017, le Gouvernement n'a pas souhaité participer au plan rail de la région Occitanie, nous contraignant à financer à 100 % les réouvertures de lignes. Nous avons donc actualisé ces études, et les chiffres se sont à nouveau révélés être de plusieurs centaines de millions d'euros. En 2023, j'ai demandé à mes services de réactualiser les chiffres internes. Nous sommes désormais à un montant minimal, validé par la SNCF, de 1 milliard d'euros de travaux. Ces éléments vous ont été communiqués de manière détaillée, par écrit, dans ma lettre du 7 mars 2024, comme vous l'avez mentionné.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES). Madame la présidente, vous avez mentionné, dans votre réponse à notre courrier, des montants détaillés. Cependant, les chiffres que vous avancez diffèrent considérablement entre votre réponse et la *Dépêche du Midi* du 20 janvier 2024. Par exemple, en janvier, vous estimiez le doublement de la voie entre Toulouse et Castres à 827 millions d'euros. En mars, ce montant est passé à 2,1 milliards. De même, pour l'électrification, en janvier, vous évoquiez 105 millions d'euros, alors qu'en mars, ce chiffre a été multiplié par cinq, atteignant 563 millions d'euros. Pouvez-vous nous éclairer sur ces variations ?

Mme Carole Delga. Madame la députée, j'ai toujours été constante dans mes déclarations, affirmant que ces travaux avoisinaient le milliard d'euros. Que ce soit 950 millions, 1,28 milliard ou 1,98 milliard, je maintiens cette estimation. En tant que responsable d'un budget de 3,5 milliards d'euros, couvrant des compétences obligatoires liées aux lycées et à la création d'emplois, je dois gérer efficacement un budget. Nous avons mis en place une politique visant à assurer la rentrée scolaire la moins coûteuse de France. Je sais répondre aux besoins des citoyens tout en assurant une gestion solide et sérieuse. Il est hors de question de placer la région Occitanie dans un niveau d'endettement insoutenable, ce qui mettrait en péril la pérennité des actions prioritaires que nous devons mener pour notre jeunesse. Sur le chiffrage, mes propos ont toujours été constants. Vous ne pouvez pas comparer un détail d'un devis transmis par écrit à une réponse donnée lors d'une interview sur des sujets variés.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Monsieur le président, madame Delga n'a pas répondu précisément à la question posée par ma collègue Anne Stambach-Terreoir. Compte tenu de l'heure tardive, plusieurs de nos collègues se préparent pour la prochaine audition. Nous n'avons pas eu le temps de poser toutes nos questions, de les développer et d'obtenir des réponses claires et précises de la part de madame Delga. Cela nuit au bon déroulement de cette commission d'enquête. Je vous demande, monsieur le Président, de bien vouloir auditionner à nouveau madame Delga dans des conditions plus favorables pour tous. En effet, de nombreux collègues ont dû réduire leurs questions et n'ont pas pu aborder tous les sujets qu'ils souhaitaient. Cela est particulièrement important pour les citoyens qui nous écoutent, notamment ceux pour qui cette commission d'enquête revêt une grande importance. Je vous remercie.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. En ce qui concerne les questions et l'audition supplémentaire, nous en discuterons mardi prochain, lors de notre réunion interne. Je note qu'il est nécessaire que madame Delga soit disponible pour répondre précisément aux questions que je lui ai envoyées, ainsi qu'à d'autres questions. Nous nous en tiendrons là pour cette audition. Merci à tous les députés pour leur disponibilité.

M. Jean Terlier, président. Madame la présidente de région, je tiens à vous remercier d'avoir répondu à toutes ces questions avec une transparence exemplaire. Il était essentiel pour les membres de cette commission d'enquête de vous interroger. Vous avez apporté des réponses claires et précises, rappelant également le soutien de la région Occitanie au projet de l'autoroute A69 et les raisons sous-jacentes à cet appui. Je vous remercie encore une fois pour votre présence cet après-midi.

Mme Carole Delga. Merci monsieur le président, madame la Rapporteure, mesdames et messieurs les députés.

La commission procède ensuite à l'audition de M. Martial Gerlinger, directeur général d'Atosca, de M. Éric Ducournau, directeur général du groupe Pierre Fabre et de MM. Gilbert Roux et Thibault Rebourcet, respectivement président et directeur général de la société Gaïa Energy Systems.

M. Jean Terlier, président. Chers collègues, nous poursuivons nos travaux consacrés au volet financier de la convention de concession de l'autoroute A69. Je souhaite la bienvenue à monsieur Martial Gerlinger, directeur général d'Atosca, qui nous rejoint en visioconférence, à monsieur Éric Ducournau, directeur général du groupe Pierre Fabre, ainsi qu'à messieurs Gilbert Roux et Thibault Rebourcet, respectivement président et directeur général de la société Gaïa Energy Systems. Messieurs, je vous remercie de votre présence devant notre commission d'enquête.

Avant de commencer notre audition, vous avez pu consulter, chers collègues, le relevé de décision de la réunion interne d'hier. Nous devons voter sur le principe de l'audition de l'architecte des bâtiments de France (ABF) du Tarn. Madame la rapporteure considère cette audition nécessaire en raison des potentielles atteintes au patrimoine. Pour ma part, je m'y oppose. Nous avons discuté, en réunion interne, des raisons pour lesquelles nos avis divergent sur cette audition. Je vais maintenant vous demander de participer au vote. Madame la rapporteure, souhaitez-vous vous exprimer ? Je prendrai également la parole pour confirmer ma position.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je souhaite clarifier la situation, évoquée en réunion interne. Il me semble important que ceux qui nous écoutent comprennent bien les enjeux, même si certaines choses peuvent paraître complexes. Jusqu'à présent, toutes les auditions, y compris celles des scientifiques, se sont déroulées sans heurts majeurs. Cependant, je ne comprends pas pourquoi, sur la question de l'ABF, un fonctionnaire d'État, il y a une opposition aussi formelle. Lors de la réunion interne, il a été avancé que cette audition arrive tardivement. Je vais expliquer pourquoi. J'ai établi un plan pour les auditions afin de garantir la clarté et la transparence dans un dossier extrêmement complexe, comportant des volets environnementaux, économiques, sociaux, tarifaires et financiers. Ce plan permet une appréhension progressive du dossier, nécessitant des connaissances juridiques et financières importantes. Il laisse le temps à chacun de s'appropriier les informations, y compris les citoyens, notamment ceux du Tarn. Lors de notre déplacement sur le terrain, nous avons visité une zone humide située sur le site du château de Maurens-Scopont. Nous avons été accueillis par le propriétaire du château, qui nous a permis de constater l'importance de cette zone humide. Une mauvaise qualification de cette zone, qu'elle soit due à une résurgence ou à un déversement d'eau, pourrait entraîner sa disparition si les précautions nécessaires n'étaient pas prises. Par ailleurs, le propriétaire ne semblait pas opposé à l'autoroute A69. La zone humide se trouve au sein du domaine du château, ce qui peut avoir des conséquences géologiques sur le bâtiment. Il me paraît donc essentiel d'auditionner l'ABF, d'autant plus que cela entre pleinement dans le cadre de notre commission d'enquête.

Je ne comprends pas pourquoi cette opposition formelle persiste. Je vais expliquer pourquoi cette situation se présente aujourd'hui et pourquoi elle n'a pas été intégrée dans le cadre du volet environnemental, c'est-à-dire dans le calendrier et le plan que j'avais moi-même établis. Je ne comprends pas, d'autant plus que l'unique argument avancé est le non-respect du programme, alors que c'est moi qui ai fixé ce programme, et non vous. Cet argument me semble encore plus faible à l'encontre de cette audition, qui pouvait parfaitement s'inscrire dans le calendrier que nous avons défini, en lien avec le dépôt de notre rapport. Je tenais à ce que chacun soit informé de ce que nous avons discuté lors de cette réunion interne de mardi matin.

M. Jean Terlier, président. Madame la rapporteure, vous semblez avoir éludé certains de mes arguments à l'encontre de cette demande d'audition. Je vais donc les exposer à nouveau, en insistant sur l'importance de présenter l'ensemble des éléments que j'ai évoqués en réunion interne. Nous sommes dans le cadre du montage juridique et financier de l'autoroute A69. Il est impératif de respecter collectivement le périmètre de cette commission d'enquête. L'audition de l'ABF dépasse ce périmètre. J'avais également fixé une deuxième limite, à savoir que cette commission d'enquête ne devait pas se substituer aux juges actuellement saisis d'une difficulté concernant cette zone humide. Il n'appartient pas à la commission d'enquête d'auditionner l'ABF. Ce rôle revient aux magistrats du tribunal administratif, qui sont saisis d'un contentieux sur ce sujet. Si ces magistrats le jugent nécessaire, ils entendront l'ABF. La commission d'enquête n'a pas à se substituer aux magistrats du tribunal administratif de Toulouse. Il n'est pas opportun que nous nous substituions au pouvoir judiciaire. Nous devons nous en tenir à notre fonction et respecter le périmètre de la commission d'enquête sur le montage juridique et financier de l'A69. Ces raisons, bien que complémentaires et peut-être perçues comme accessoires, m'ont conduit à m'opposer à l'audition que vous avez sollicitée.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je n'ai pas l'habitude de parler à votre place, mais vous avez exprimé vos arguments de manière très claire. J'ai répondu, dans le cadre de cette réunion interne, que cela entraînait parfaitement dans les conditions juridiques et financières du dossier. En effet, cela était prévu, compte tenu de l'inscription partielle au titre de moulin historique du moulin de Nagasse, ainsi que de l'inscription d'un pigeonnier, dans l'arrêté interdépartemental des préfets, que je tiens à votre disposition. De plus, étant donné que cela est pleinement pris en compte dans cet arrêté, cela s'intègre parfaitement dans le cadre de notre commission d'enquête. Votre deuxième argument, que vous pouvez me rappeler, est celui auquel j'ai répondu en précisant que, dans ce dossier, il n'y a que des contentieux sur l'ensemble de ces sujets. Tous les dossiers sont actuellement devant les tribunaux. Le ministre de la justice nous a autorisés, malgré ces contentieux, à ouvrir cette commission d'enquête. Aucun des arguments que vous nous opposez ne se situe en dehors du cadre de la commission d'enquête.

M. Jean Terlier, président. Chers collègues, je pense que vous êtes suffisamment informés des divergences qui nous opposent, madame la rapporteure et moi-même. Nous allons maintenant procéder au vote.

(Il est procédé au vote)

M. Jean Terlier, président. Nous avons cinq voix pour cette audition, sept contre et deux abstentions. La conclusion est que nous ne procéderons pas à cette audition.

(L'audition de l'architecte des bâtiments de France du Tarn est rejetée)

M. Jean Terlier, président. Revenons à notre audition de ce jour... À la demande de la rapporteure, votre audition, messieurs, portera principalement sur l'annexe 12 de la convention de concession, qui mentionne une *joint-venture* réunissant vos trois sociétés pour produire de l'électricité d'origine photovoltaïque. La présence du groupe Pierre Fabre nous conduira à examiner la composition de l'actionnariat d'Atosca. Je rappelle que le cahier des charges de la concession, à l'article 22-4, autorise le concessionnaire à utiliser le domaine autoroutier concédé pour des activités annexes, ainsi que les délaissés. Cette demande d'activités annexes nécessitera une autorisation environnementale de l'État et n'altérera en rien les compensations environnementales que le concessionnaire doit respecter pour ce projet.

Je rappelle que cette audition est publique et retransmise sur le portail de l'Assemblée nationale. Conformément à l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, vous devez prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité, et de dire « je le jure ».

(Messieurs *Éric Ducournau, Gilbert Roux, Thibault Rebourcet et Martial Gerlinger prêtent serment*)

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Monsieur le président, chers collègues, Je remercie monsieur Gerlinger, que nous avons en visioconférence, ainsi que messieurs Ducournau, Roux et Rebourcet, pour leur présence devant notre commission d'enquête. L'orientation de cette audition est double. En premier lieu, l'annexe 12 de la convention de concession mentionne un ambitieux projet d'électricité photovoltaïque de 40 mégawatts, suffisant pour alimenter une ville moyenne, en implantant des panneaux solaires sur les délaissés autoroutiers. Cela suscite de nombreuses interrogations. Les délaissés destinés à l'implantation des panneaux sont-ils identifiés ? Pour quelles raisons, monsieur Gerlinger, avez-vous rendu visite à des maires, alors que ces fermes solaires seraient prévues pour une phase ultérieure ? Cette production est-elle simplement une intention que vous pourriez abandonner, ou est-ce un objectif réel dès l'entrée en service, comme mentionné dans le contrat ? Dans ce dernier cas, quand commencerait cette production ? Les terrains envisagés pour l'implantation des panneaux ne sont-ils pas destinés à la renaturation, conformément à l'arrêté interdépartemental du 1^{er} mars 2023, qui prévoit la compensation de l'artificialisation induite par cette voie ? Quelle est la base légale permettant cette implantation ? Cette information a-t-elle été communiquée à l'Autorité environnementale, qui semble ne pas avoir été saisie de ce sujet, bien que des autorisations environnementales spécifiques devraient être obtenues ultérieurement ? Par ailleurs, j'ai pris connaissance d'une motion de la chambre d'agriculture datant de 2021, exprimant son étonnement, voire sa désapprobation, concernant le tracé de l'autoroute qui générerait le plus de délaissés. Cela signifie-t-il que, dès 2021, vous aviez informé certains acteurs de cette intention d'installer des panneaux photovoltaïques ? Est-ce un élément qui a rendu votre dossier plus attractif que ceux de vos concurrents lors de la soumission ?

Enfin, la *joint-venture* exploitant ce parc photovoltaïque a-t-elle été constituée ? Il est indiqué dans l'annexe précitée, aux pages 6 et 12, que celle-ci comprend Atosca, Pierre Fabre et Gaïa Energy. Pouvez-vous clarifier les liens actuels entre NGE Concessions et Gaïa Energy ? Cette *joint-venture*, qui exploite ou exploitera ce parc photovoltaïque, a-t-elle été constituée ? Je note également que Gaïa Energy compte de nombreux membres, dont vous, monsieur Roux, qui ont travaillé chez NGE ou en ont été actionnaires, ainsi que monsieur Metzger. Nous avons également appris que le groupe Pierre Fabre participait à une société appelée Tarn Sud Développement, apparaissant initialement dans le contrat sous le nom d'Opale Invest. Cette information a été révélée par votre déclaration au journal *La Dépêche*, bien que nous en avions déjà connaissance grâce à la commission d'enquête.

Nous savons également que le groupe Pierre Fabre, longtemps perçu comme un lobbyiste en faveur de la liaison entre Toulouse et Castres, est actionnaire de cette *joint-venture* avec Gaïa Energy, Atosca et Finance Pierre Fabre. Quelle recette financière attend-t-elle de cette production ? Pourquoi cette information a-t-elle été dissimulée, alors que, dans le cadre de la politique gouvernementale et du développement des énergies renouvelables, l'utilisation de terrains délaissés n'est pas une idée incongrue ? Pourquoi ne pas avoir évoqué cette information au moment où l'Autorité environnementale s'est prononcée ? On ne peut pas avoir des terrains délaissés qui servent à plusieurs fins : soit ils sont renaturés dans le cadre des

mesures compensatoires, soit ils sont utilisés pour des panneaux photovoltaïques, ce qui peut se faire au détriment des terres agricoles.

En second lieu, quelle est le montage financier de cette *joint-venture* ? Qu'attend-t-elle de cette production ? Et comment cela sera agrégé avec les autres recettes ? Simplement par des autorisation d'occupation temporaire ? Évaluées à quel montant ? À la valeur de simples redevances de terrains délaissés ? Dans ce cas, il s'agirait évidemment d'une très bonne opération. Ou alors, de redevances perçues sur des terrains, une fois ceux-ci équipés de panneaux photovoltaïques ? Dans ce cas, pour l'État, et donc pour nous, contribuables et parlementaires, cela permettrait d'avoir une meilleure vision des recettes attendues de cette *joint-venture* et de cet équipement en termes de délaissés et de panneaux solaires. Toutes ces questions ne peuvent être posées que grâce à la commission d'enquête. À défaut, personne n'aurait été informé de cette hypothèse, en tout cas de ce qui avait été envisagé, et je le répète, dès la mise en service, comme mentionné à la page 6 de l'annexe 12. Je pense que monsieur Gerlinger pourra répondre à cette question plus précisément.

Ensuite, je souhaite interroger le groupe Pierre Fabre sur plusieurs points, notamment sur une question de communication. Pourquoi avoir déclaré pendant des années, et je viens de l'évoquer, que le groupe se limitait à soutenir cette autoroute ? Même si je n'y suis pas favorable, il n'en demeure pas moins que c'est la liberté d'un groupe et d'un homme, en l'occurrence son président à l'époque, qui s'était investi sur ce sujet. Cependant, pourquoi avoir laissé entendre, ou avoir affirmé, qu'il n'y avait aucun intérêt particulier, alors même que les révélations de la presse et nos propres travaux prouvent que vous vous y engagez résolument, à la fois dans l'actionnariat d'Atosca et dans les fermes solaires ?

Quel intérêt un groupe de cosmétiques pourrait-il trouver à s'engager financièrement dans l'actionnariat de cette autoroute ? Je comprends la participation de Gaïa Energy et de NGE, mais celle du groupe Pierre Fabre m'interpelle. Est-ce une diversification d'activités ? Monsieur le président pourra me dire que cela ne rentre pas précisément dans le cadre des conditions juridiques et financières du contrat. Vous pouvez donc choisir de ne pas répondre à ma question, mais je tenais à exprimer mon étonnement. La même interrogation se pose pour la production d'électricité photovoltaïque.

J'ai adressé un questionnaire qui a été communiqué à l'ensemble de mes collègues, afin qu'ils disposent tous du même niveau d'information concernant le sens que je souhaite donner à votre audition. Je vous demande également de fournir un maximum de réponses, dès aujourd'hui ou ultérieurement par écrit, en ajoutant tout élément qui vous semblerait utile pour notre commission. À l'issue de vos réponses, je serai probablement amenée à poser d'autres questions. Cependant, comme nous avons un questionnaire assez fourni, je vous invite, si vous en êtes d'accord, à suivre l'ordre des questions afin de faciliter le déroulement de cette audition.

M. Éric Ducournau, directeur général du groupe Pierre Fabre. Monsieur le président, madame la rapporteure, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie de me permettre de m'exprimer devant vous en tant que directeur général des laboratoires Pierre Fabre, poste que j'occupe depuis juillet 2018. Depuis dix-huit mois, nous faisons face à des attaques répétées et souvent violentes de la part d'une minorité active d'opposants à l'autoroute A69, qui reliera Toulouse à Castres et Mazamet. Ces opposants n'hésitent pas à nous calomnier, à nous menacer, à s'introduire illégalement sur nos sites, à dégrader nos bâtiments, à proférer des menaces verbales et numériques, à appeler au boycott de nos produits et à dégrader les devantures et les rayons de nos clients pharmaciens.

Je souhaite que mon audition apporte la clarté nécessaire et permette de rétablir les faits concernant le montage juridique et financier du projet. J'espère également qu'elle mettra fin aux suspicions et aux calomnies à l'encontre d'une entreprise française qui contribue activement au développement de plusieurs territoires ruraux, à la balance commerciale de notre pays et au bien commun à travers une structure capitalistique unique, sur laquelle je reviendrai.

La construction de l'autoroute A69 est un débat ancien qui mobilise depuis des décennies l'ensemble des acteurs politiques et économiques du Tarn, en particulier l'entreprise Pierre Fabre et son fondateur, décédé en juillet 2013. Il est impossible de dissocier ce projet d'aménagement du territoire de l'entreprise fondée il y a plus de soixante ans par un pharmacien de Castres, devenu le premier employeur privé de son département. Pierre Fabre s'est battu les trente dernières années de sa vie pour désenclaver un territoire dont le développement est injustement pénalisé par l'absence d'une infrastructure rapide et sécurisée, le reliant à la capitale régionale. Pierre Fabre était un citoyen engagé, un entrepreneur viscéralement attaché à son territoire. Il aurait pu déménager le siège de son entreprise à Toulouse, Montpellier ou Paris, comme cela lui fut fréquemment proposé, ou installer des sites de production à proximité immédiate d'une autoroute. Il a maintes fois refusé ces opportunités, ce qui lui aurait permis de connaître un développement beaucoup plus rapide et moins contraignant. Dans les années 1970, malgré le succès, Pierre Fabre estima qu'il devait mettre son entreprise au service d'un territoire dévasté par la disparition de l'industrie textile. Il est difficile aujourd'hui de se souvenir du traumatisme causé par cette disparition dans le Sud du Tarn, d'autant plus que l'éloignement de Toulouse rendait illusoire l'arrivée de nouvelles activités industrielles.

Face à ce constat, Pierre Fabre s'est engagé pour que les pouvoirs publics reconnaissent et réparent ce qui fut d'abord un handicap, avant de devenir une injustice lorsque tous les autres territoires des Pyrénées furent dotés d'une liaison rapide et sécurisée vers Toulouse. Si Pierre Fabre était un citoyen engagé, il fut avant tout un entrepreneur visionnaire. Rares sont les entrepreneurs nés avant la seconde guerre mondiale qui ont porté le projet humaniste d'une entreprise dont la finalité n'est pas uniquement tournée vers la réalisation de profits financiers, mais qui revendiquent aussi une responsabilité sociale et environnementale. Pharmacien et botaniste de formation, il nourrissait une passion pour la nature, ce qui lui a permis de mettre au point de nombreux médicaments et soins dermocosmétiques innovants. Il fut le premier à imposer à son entreprise des règles de traçabilité des ingrédients d'origine végétale, d'absence d'utilisation de produits phytosanitaires, de préservation des ressources et de respect des cultivateurs. C'est ce qu'il appelait la *phytofilière*, devenue pour nous aujourd'hui la mission verte, sur laquelle je reviendrai.

Pierre Fabre fut donc un pionnier et nous sommes aujourd'hui les héritiers de la vision éthique et responsable qu'il avait de son entreprise, une entreprise à la recherche du meilleur équilibre possible. Le chef d'entreprise se doit en effet de concilier des exigences souvent contradictoires, voire diamétralement opposées, et pourtant tout aussi légitimes les unes que les autres. Le débat sur la construction d'une autoroute entre Toulouse et Castres illustre parfaitement ce dilemme. Comment concilier au mieux, sans les opposer, développement économique et protection de l'environnement ? J'y reviendrai également.

Quelques mots sur les laboratoires Pierre Fabre, qui ne sont pas qu'un laboratoire cosmétique. Nous présentons en effet l'originalité d'être à la fois un laboratoire pharmaceutique, présent principalement dans les domaines de l'oncologie, de la dermatologie, de l'urologie et des maladies rares, mais aussi un laboratoire dermocosmétique, avec un portefeuille de marques mondialement reconnues comme Avène, Ducray ou encore Klorane. En 2023, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 2,8 milliards d'euros, dont 57 % en

dermocosmétique et 43 % dans le médicament. À titre de comparaison, les chiffres d'affaires des groupes L'Oréal et Sanofi, qui sont parmi nos grands concurrents et partenaires français, ont atteint respectivement 41 et 43 milliards d'euros.

Pour nous démarquer face à de telles entreprises, nous misons sur l'innovation, avec pour particularité de mener toutes nos activités de recherche sur le sol français, principalement à Toulouse. En 2023, nos investissements en innovation ont dépassé les 350 millions d'euros, un chiffre en progression régulière depuis 2018. Les laboratoires Pierre Fabre ont toujours fait le choix patriotique de produire en France. Ainsi, 95 % de nos produits sont fabriqués dans l'Hexagone. Nos usines sont implantées dans des territoires ruraux, principalement en Occitanie à Soual et Gaillac dans le Tarn, à Avène dans les hauts cantons de l'Hérault, à Aignan, une commune de 700 habitants dans le Gers, et à Cahors dans le Lot. Une sixième usine est installée à Gien, dans le Loiret, complétant ce dispositif auquel s'ajoutent nos centres de distribution de Muret, au Sud de Toulouse, et d'Ussel en Corrèze. Nous employons plus de 2 000 personnes dans nos opérations industrielles, soit 40 % de nos effectifs basés en France, une proportion sans équivalent dans notre secteur d'activité, surtout pour une entreprise qui réalise 70 % de son chiffre d'affaires hors de France.

Enfin, pour mieux comprendre la raison d'être de notre entreprise, il est essentiel de préciser que notre actionnaire majoritaire, à hauteur de 86 %, est une fondation à but non lucratif, la Fondation Pierre Fabre, reconnue d'utilité publique depuis 1999. Cette fondation a pour objectif principal de faciliter l'accès à des médicaments et des soins de qualité dans les pays du Sud. Elle intervient principalement en Afrique subsaharienne, souvent en collaboration avec l'Agence française de développement et toujours en partenariat avec des acteurs locaux. De son vivant, monsieur Pierre Fabre a légué la majorité des parts de son entreprise à cette fondation éponyme. Il a complété sa donation à son décès en désignant la fondation comme son légataire universel. Cette structure capitalistique est unique en France pour un groupe industriel, d'autant plus que les salariés de l'entreprise en sont les seuls autres actionnaires. Cette gouvernance garantit notre indépendance, nos engagements et nos valeurs, insufflées par le fondateur de l'entreprise et que nous continuons à porter. Cette gouvernance originale signifie aussi que nos bénéfices sont soit réinvestis dans l'entreprise pour financer ses investissements en production et en innovation sur le territoire français, soit versés à la Fondation Pierre Fabre sous forme de dividendes pour lui permettre de financer ses programmes d'accès à la santé dans les pays les moins favorisés du monde. Nous contribuons ainsi au bien commun, loin de toute spéculation financière, et c'est un immense motif de fierté pour les 10 500 collaborateurs de l'entreprise que j'ai l'honneur de diriger.

Enfin, avant de répondre plus précisément à vos questions, permettez-moi de compléter ma présentation par un propos sur les engagements environnementaux de l'entreprise. Celle-ci s'est construite sur l'idée qu'elle pouvait trouver dans la nature les actifs pharmaceutiques et dermocosmétiques permettant de développer des médicaments et des soins efficaces et sûrs. Aujourd'hui, 65 % de notre chiffre d'affaires provient de produits aux actifs issus de la nature. Monsieur Pierre Fabre a toujours eu la volonté d'une utilisation sobre et raisonnée des ressources naturelles. Dans les années 1970, il a créé cette *phytofilère*, une démarche avant-gardiste qui a lancé les labels d'agriculture biologique ou de naturalité que nous connaissons aujourd'hui. En 2018, toujours animés par cet esprit pionnier, nous avons lancé une ambitieuse démarche transversale, baptisée la mission verte. L'un des principaux objectifs de cette démarche est de permettre aux laboratoires Pierre Fabre de contribuer à l'atteinte des objectifs globaux de décarbonation. Depuis cinq ans, ces efforts mobilisent toutes nos activités et tous les échelons de l'entreprise. À la fin de l'année 2023, ils se traduisent par les résultats qui suivent.

Nous avons enregistré une diminution de 26 % des émissions de gaz à effet de serre pour les scopes 1 et 2 par rapport à 2015. De plus, nous avons réduit de 21 % la consommation énergétique sur nos sites industriels et tertiaires, également par rapport à 2015, grâce notamment à l'installation de chaudières à biomasse et de panneaux photovoltaïques. Par ailleurs, nous avons diminué de 30 % la consommation d'eau sur nos sites industriels et tertiaires par rapport à 2018. Depuis 2016, nous avons obtenu la certification haute qualité environnementale (HQE) pour 100 % des travaux de construction ou de rénovation de nos bâtiments tertiaires. Pour illustrer la transparence et la sincérité de notre démarche, je souhaite mentionner quelques reconnaissances externes. Dès 1997, notre usine de Gaillac, dans le Tarn, a été certifiée ISO 14001, devenant ainsi la première entreprise à obtenir cette certification environnementale en Occitanie. Gaillac a depuis été imité par nos sites de Soual et d'Avène. En 2012, Pierre Fabre est devenu le premier groupe industriel français à être labellisé Afaq 26000 par Afnor Certification au niveau confirmé. Cette certification a été reconduite en 2015 avec l'obtention du niveau exemplaire, puis de nouveau en 2018. En 2019, Ecocert a évalué notre performance RSE et nous avons obtenu le label exemplaire du référentiel Ecocert 26000. En 2022, Afnor Certification a évalué notre démarche RSE au niveau exemplaire de son nouveau label engagé RSE, plus exigeant que le précédent. En 2023, le *Carbon Disclosure Project*, une organisation internationale, nous a attribué la note B, soit la plus haute note qu'une entreprise puisse espérer obtenir lors de sa première évaluation, reconnue pour son exigence internationale. Cette évaluation porte sur les engagements et les résultats des entreprises en matière de limitation de leurs émissions de CO₂. Enfin, le mois dernier, en 2024, nous avons obtenu le plus haut niveau du label Numérique Responsable pour nos engagements en faveur d'un numérique respectueux de l'environnement et plus solidaire. Ce label s'appuie sur un référentiel élaboré par l'Institut du Numérique Responsable en partenariat avec le ministère de la transition écologique et solidaire, l'Ademe et France IT.

L'immense majorité des collaborateurs de l'entreprise et moi-même sommes fiers de notre engagement environnemental et sociétal. Cependant, comme la très grande majorité des habitants du territoire de Castres-Mazamet, les laboratoires Pierre Fabre soutiennent résolument et ouvertement la construction de l'autoroute A69. La raison est simple et connue de tous il s'agit de concilier défense de l'environnement et développement économique. Depuis plusieurs décennies, le bassin de Castres-Mazamet est injustement pénalisé par l'absence de liaison routière rapide aux normes de sécurité en vigueur en France et en Europe. Nous avons multiplié les initiatives pour faciliter la mobilité de nos collaborateurs : mise en place de navettes entre Toulouse et Castres dès 1970, installation d'un arrêt de la SNCF à proximité de notre siège à Lavaur dans le Tarn, création d'une application digitale pour faciliter le covoiturage, et généralisation du télétravail lorsque cela est possible. Malheureusement, ces mesures ne suffisent pas. Nous soutenons le développement du train et des mobilités douces, mais elles ne constituent pas une alternative suffisante à la route. Dans nos territoires ruraux, une liaison routière rapide et sécurisée est indispensable. Je peux témoigner des difficultés rencontrées par certains de nos salariés pour se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail, ainsi que de l'extrême difficulté pour notre entreprise à demeurer attractive et à recruter des collaborateurs de qualité en raison de l'éloignement géographique de Castres et de l'absence de cette liaison routière. Au-delà de notre entreprise, l'autoroute permettra une amélioration de la qualité de vie du plus grand nombre en réduisant le temps de transport. Elle préservera l'emploi du bassin Castres-Mazamet et favorisera son développement économique. Elle renforcera également la sécurité des milliers d'automobilistes et de transporteurs qui effectuent chaque jour le trajet Toulouse-Castres. Depuis 2018, six de nos collaborateurs ont été victimes d'accidents graves sur la RN126. Je réponds à votre première question en rappelant les arguments que nous avons exposés publiquement en septembre 2022 dans une lettre ouverte aux opposants à l'autoroute,

arguments que nous avons renouvelés en janvier 2023 lors de la dernière enquête publique. Ces éléments écrits sont connus et publics, et je peux vous les partager si vous le souhaitez.

Vous m'interrogez ensuite sur les activités de lobbying de Pierre Fabre auprès des pouvoirs publics en faveur du projet de l'autoroute A69. Les questions deux à cinq portent spécifiquement sur ce sujet : « *avant de soutenir ce projet, la société Pierre Fabre était-elle favorable à l'élargissement de la RN126 ? Comment ce soutien s'est-il manifesté ? Quels responsables politiques ont été approchés au sein de l'État ou des collectivités territoriales entre 1990 et 2020 ? Pouvez-vous citer les plus notables d'entre eux ? Qui, au sein de la société Pierre Fabre, était en charge de ce soutien ? La société Pierre Fabre a-t-elle établi une stratégie d'influence en faveur de l'A69 et, si oui, comment s'est-elle déclinée ?* » J'ai rejoint les laboratoires Pierre Fabre en janvier 2000 en tant que directeur de cabinet de la présidence. Il n'était pas de mon ressort de développer une stratégie d'influence auprès des pouvoirs publics pour la construction d'une liaison routière rapide et sécurisée entre Castres et Toulouse. Ce projet était porté par monsieur Pierre Fabre lui-même, qui rencontrait des dirigeants politiques locaux et nationaux. Il ne manquait jamais de les sensibiliser à ce projet majeur pour le développement du territoire. Visionnaire, il pensait à l'avenir de son entreprise et de sa région natale.

Sa position était connue de tous et fréquemment relayée dans la presse. Vous l'avez d'ailleurs rappelé, madame la rapporteure. Monsieur Pierre Fabre agissait alors en parfait chef d'entreprise, tout comme les 1 240 autres chefs d'entreprise qui ont signé en 1999 une pétition en faveur du désenclavement du Sud du Tarn. L'ancien maire de Castres, monsieur Arnaud Mandement, l'a rappelé devant votre commission. Je ne peux pas affirmer si monsieur Pierre Fabre était partisan de l'élargissement de la RN126 avant de soutenir l'autoroute. Ce que je peux dire, au risque de me répéter, est qu'il était un fervent partisan de la construction d'une liaison routière rapide et sécurisée entre Toulouse et Castres. Son objectif était de désenclaver le Sud du Tarn. Il appartenait alors aux pouvoirs publics de faire des choix politiques et techniques pour l'élargissement de la route ou la construction d'une autoroute.

Pour répondre précisément à votre troisième question, nous n'avons pas conservé la liste exhaustive des responsables politiques avec lesquels le groupe Pierre Fabre a échangé sur le projet d'autoroute depuis 1990. Cependant, comme vous me le demandez, je peux vous citer les plus récents et les plus importants. En 2019, nous avons accueilli à Castres madame Élisabeth Borne, alors ministre des transports. Lors de son déplacement officiel dans le Tarn, elle a souhaité rencontrer des habitants se déplaçant régulièrement entre Toulouse et Castres. Son cabinet nous a alors demandé d'organiser une rencontre avec des salariés concernés par ce trajet ainsi que des partenaires sociaux. En septembre 2021, j'étais présent lorsque monsieur Jean Castex, Premier ministre, a annoncé l'attribution de la concession à Atosca. J'avais été invité par monsieur le préfet du département. Cette annonce s'est déroulée à la mairie de Labruguière en présence d'une centaine de personnes. Elle était publique et a été commentée par la presse. Enfin, en octobre 2023, la Fondation Pierre Fabre, notre actionnaire majoritaire, a adressé un courrier à monsieur Clément Beaune, ministre des transports. L'objet de ce courrier était de manifester le soutien de la fondation au projet de l'autoroute A69. Je pourrai vous en adresser une copie, si vous le souhaitez.

J'en viens maintenant à notre prise de participation dans la concession autoroutière et à la proposition de participation à une entreprise de production d'électricité solaire. Vous me demandez ainsi, c'est la question numéro six : « *La société Pierre Fabre a longtemps affirmé n'avoir aucun intérêt particulier dans l'autoroute A69, mais il s'avère qu'elle est actionnaire de Tarn Sud Développement et partie prenante d'une co-entreprise de production d'électricité*

solaires. Pour une société de cosmétiques dont la gestion est considérée comme rigoureuse, un tel engagement ne peut avoir été pris sans une réflexion de long terme : de quand date la décision de la société d'être actionnaire de Tarn Sud Développement et de participer à cette joint-venture ? » Nous n'avons jamais été demandeurs de devenir actionnaires de la concession. NGE Concessions nous a présenté un véhicule d'investissement permettant la participation d'entreprises locales au sein du projet. Cette initiative visait à impliquer les acteurs économiques dans le développement de leur territoire, renforçant ainsi l'offre de concession de NGE Concessions. Il est à noter que NGE Concessions fut la seule entreprise candidate à proposer cette prise de participation, bien que très minoritaire. L'investissement représentait environ 1,25 % de nos investissements réalisés en 2023, et les risques, bien que présents, notamment sur l'équilibre financier de la concession, nous ont semblé limités. Vous avez d'ailleurs évoqué ces risques à plusieurs reprises dans votre commission.

Nous avons surtout vu dans ce projet une opportunité de nous inscrire dans une démarche collective aux côtés de plusieurs autres entreprises locales, ce qui nous a convaincus de son intérêt. Pour les laboratoires Pierre Fabre, il s'agissait d'œuvrer concrètement au développement et au remaillage de notre territoire d'origine. Ce n'était pas notre première participation à un projet d'infrastructure publique. En 1997, nous avons créé une société d'économies mixtes, Intermédia Sud, qui a permis le développement de la fibre optique dans tout le Sud du Tarn. Comme l'a expliqué le président de la chambre de commerce et d'industrie du Tarn, dans un territoire largement délaissé par les politiques publiques, au-dessous du seuil national de pauvreté et avec un taux de chômage avoisinant les 15 %, nous devons nous allier entre entreprises et collectivités locales pour faire vivre et développer ce territoire. À titre d'exemple, notre entreprise contribue également financièrement aux activités de la technopole Castres-Mazamet, très engagée dans le soutien à des start-up locales innovantes et dans le développement de la *e-santé* dans la région Occitanie.

Il nous a également été proposé par NGE Concessions de devenir actionnaires d'une entreprise se consacrant à l'installation de panneaux photovoltaïques sur les délaissés de l'autoroute ou, alternativement, d'acheter l'électricité produite par cette future société. Ce projet s'inscrivait dans les engagements du futur concessionnaire visant à mettre en place un projet autoroutier innovant sur le plan environnemental. Nous étions intéressés par cette participation pour nos installations situées à proximité de l'autoroute, notamment l'usine de Soual, le site tertiaire de la Chartreuse et le centre sportif du Lévezou à Castres. Nous avons d'ailleurs signé avec NGE Concessions un protocole de partenariat par lequel Pierre Fabre s'engageait à examiner la faisabilité de projets environnementaux. À la réflexion, nous avons finalement décidé de ne pas donner suite à cette possibilité offerte par NGE Concessions, d'autres projets nous étant apparus entre-temps plus stratégiques et prioritaires. J'ajoute cependant que si le projet devait voir le jour, nous pourrions bien entendu acheter l'électricité décarbonée produite par ces installations pour notre site de production de Soual.

Sachez cependant que les premiers panneaux solaires de l'usine de Soual ont été installés sur notre propre terrain en février 2024 et qu'il en sera de même pour notre futur siège de la Chartreuse à Castres, actuellement en construction. Bâti sur une ossature en bois, il sera équipé d'installations géothermiques et photovoltaïques et est d'ores et déjà certifié HQE bâtiment durable.

Vous m'interrogez ensuite sur le bien-fondé de notre investissement et sur sa prétendue opacité. *« Pourquoi avoir longtemps affirmé n'avoir aucun intérêt particulier dans l'A69 avant de reconnaître l'implication financière de la société ? Quelle stratégie de communication suivait la société et ne s'agit-il pas d'une erreur, s'agissant d'une infrastructure certes*

conçue mais demeurant dans le domaine public et élément d'une politique d'aménagement du territoire qui revêt également un caractère public ? » Les règles de droit entourant notre prise de participation minoritaire dans la concession de l'A69 via la société d'investissement Tarn Sud Développement ont été parfaitement respectées. L'État en a été dûment informé et il en a validé le montage financier et juridique. Il n'y a donc rien d'illégal à tout cela. C'est peut-être une évidence, mais je tiens compte tenu du contexte actuel à le rappeler solennellement. Ce qui nous est aujourd'hui reproché, ce serait d'avoir fait preuve d'opacité vis-à-vis du grand public. Nous n'avons pourtant jamais rien caché. La vérité est que la participation financière des laboratoires Pierre Fabre dans le projet de l'A69 a été communiquée à la presse lorsque la question nous a été posée en mars dernier.

Aurait-il fallu prendre l'initiative de communiquer sur la création de Tarn Sud Développement ? Nous avons débattu de cette question en interne et avec les autres actionnaires, dont certains ont été auditionnés par vous. Finalement, nous avons estimé, compte tenu de la violence croissante des oppositions à l'A69, que l'annonce de la création de Tarn Sud Développement et de sa prise de participation dans Atosca risquait d'envenimer la situation. Pour rappel, Tarn Sud Développement a été créée en août 2023, alors que les opposants appelaient à un rassemblement massif en octobre contre l'A69 et ses soutiens. La plupart des entreprises de Tarn Sud Développement craignaient pour l'intégrité de leurs sites et la sécurité de leurs salariés. La suite des événements leur a malheureusement donné raison, la manifestation ayant dégénéré et inauguré un cycle de dégradations et de violences contre les entreprises et les personnels du chantier. Je rappelle que les entrepôts d'une entreprise locale, non partie prenante à Tarn Sud Développement mais sous-traitante du chantier, ont brûlé, entraînant la disparition de dix emplois et causant un million et demi de dégâts.

Vos questions huit et neuf demandent des précisions techniques complémentaires sur notre participation à la société Tarn Sud Développement et à une co-entreprise avec NGE et Gaïa Energy. *« Quel est le montant de la part prise par Pierre Fabre dans Tarn Sud Développement ? Quelle est la proportion de cette part dans le total apporté par les actionnaires de Tarn Sud Développement ? Comment ce montant est-il établi ? Quel sera le rôle de la société Pierre Fabre dans la co-entreprise précitée ? Quel est son apport financier ? »* L'apport en fonds propres de la société Pierre Fabre au sein de Tarn Sud Développement s'élève très exactement à 5 002 737 euros, correspondant au prix de souscription à l'augmentation de capital. Ainsi, la société Pierre Fabre détient 57,84 % du capital et des droits de vote de Tarn Sud Développement. Je tiens à préciser que Tarn Sud Développement est une société par actions simplifiée (SAS) au sein de laquelle les décisions importantes doivent être prises à la majorité qualifiée, soit 75 % des votes, voire renforcées à 80 %, avec l'assentiment de tous les actionnaires. Pour la modification des statuts ou les transferts de titres à un tiers, ces décisions se prennent à la majorité renforcée. Le montant investi a été établi en fonction des capacités financières de chacun des actionnaires de Tarn Sud Développement.

Quant au rôle du groupe Pierre Fabre dans l'entreprise constituée entre Gaïa et NGE, j'ai déjà répondu : nous avons préféré ne pas donner suite à ce projet ; nous ne sommes donc pas partie prenante de cette société.

En conclusion, comme mes confrères chefs d'entreprise actionnaires de Tarn Sud Développement et comme le président de la chambre de commerce et d'industrie du Tarn vous l'ont dit, je suis fier d'avoir pu conforter les voies de désenclavement du Tarn, à l'image de ce que l'entreprise a accompli pour le transport ferroviaire, l'équipement numérique ou l'aéroport de Castres-Mazamet. Nous agissons en faveur du maintien de la vie dans nos territoires par

l'activité économique. À l'instar de Marcel Michelin à Clermont-Ferrand, de Charles et Alain Mérieux à Lyon ou de Gérard Mulliez à Lille, Pierre Fabre a durablement ancré son entreprise dans son territoire avec ses emplois et ses sièges sociaux en dehors de Paris. Vous le reconnaissez, Castres n'a rien de comparable avec les capitales régionales que je viens de citer. J'espère avoir répondu à vos questions et préoccupations. Je reste à votre disposition pour toute autre interrogation.

M. Gilbert Roux, président de la société Gaïa Energy Systems. Gaïa Energy Systems est un développeur et exploitant français d'énergie renouvelable, spécialisé dans le développement, la construction et l'exploitation de centrales de production d'énergie renouvelable. Fondée en 2020 par un groupe d'associés expérimentés dans le domaine des parcs éoliens, la société avait initialement onze parcs éoliens de 120 mégawatts installés et 600 mégawatts en projet. Basée à Marseille, Gaïa Energy Systems développe des actifs de production dans quatre secteurs, l'éolien, le photovoltaïque, l'hydroélectricité et la géothermie, répartis dans plusieurs régions françaises. L'entreprise se distingue par une vision à long terme et un esprit patrimonial, inscrivant son activité dans la durée et les territoires. Actuellement, Gaïa Energy Systems exploite, via ses filiales, vingt centrales photovoltaïques au sol et en toiture, ainsi que quatre centrales hydroélectriques, générant un chiffre d'affaires annuel d'environ 2 millions d'euros. Pour répondre aux questions concernant les relations entre Gaïa Energy Systems et NGE, je précise que j'ai été directeur général de NGE pendant vingt ans. À l'époque de la soumission de l'autoroute A69, j'étais directeur général, mais non opérationnel, occupant le poste de vice-président. J'ai cédé ma place à Jean Bernadet le 1^{er} janvier 2020. Il n'existe donc pas de relation particulière entre NGE et Gaïa Energy Systems, hormis quelques actionnaires communs, mais pas monsieur Metzger, comme mentionné. Vous pouvez revenir sur ce point si nécessaire, je suis certain de mes propos.

Depuis le début de ce projet, nous avons agi en tant que développeurs. Le projet photovoltaïque a été proposé à Gaïa par le groupement candidat. Nous n'avons pas participé au contrat de concession, mais nous avons exprimé notre intention de contribuer à l'ambition en matière d'énergie renouvelable. En effet, notre objectif est de participer à la politique énergétique nationale visant à installer de l'énergie photovoltaïque le long des infrastructures. Pour Gaïa Energy Systems, il s'agit d'une opportunité de développement dans un projet solaire innovant sur des espaces identifiés par la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables du 10 mars 2023 comme propices à l'installation de projets photovoltaïques. Au cours de la procédure de mise en concession, nous avons envisagé la production sur les talus et les délaissés ainsi que la création d'une *joint-venture*. Nous avons cherché à envisager de manière agile plusieurs situations techniques et juridiques susceptibles de varier au cours de la réalisation du projet. Par nature, il ne pouvait s'agir que d'intentions et non d'engagements fermes.

Gaïa Energy Systems est le développeur du projet, dirigeant de la société et futur exploitant des installations photovoltaïques. La production d'électricité *via* des centrales solaires au sol, et non au titre de l'agrivoltaïsme, fait l'objet d'études techniques et environnementales. Des études de faisabilité ont été menées au moment de l'offre. Par ailleurs, comme il est d'usage dans ce type de projet, des échanges informels ont eu lieu avec les services de l'État, notamment la direction départementale des territoires (DDT), afin d'envisager les formalités et autorisations nécessaires. Si le projet devait effectivement être envisagé, il serait présenté à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) et à la DDT dans sa version finalisée, ainsi qu'à l'enquête publique pour autorisation environnementale. Ce projet n'avait pas été intégré dans le cadre de l'autorisation environnementale de l'autoroute, car l'objet premier du contrat de concession était la réalisation

de l'autoroute. Ce projet devra être autorisé par le concédant en raison de l'occupation du domaine public concédé. Après la remise des offres, nous avons identifié plus précisément des sites et en avons exclu d'autres. Naturellement, nous avons souhaité faire une première présentation du projet auprès des collectivités locales concernées. Lorsque le projet avancera dans sa phase de concrétisation, une enquête publique associera l'ensemble des parties prenantes, élus et populations notamment.

Le projet se compose de plusieurs dossiers, incluant une déclaration préalable et une partie relative au permis de construire, tous intégrés dans une étude d'impact globale. Cette étude prend en compte les effets cumulés avec le projet autoroutier de l'A69. Monsieur Balderelli l'a rappelé lors de son audition du 23 mai dernier. Aucun titre d'occupation n'a été délivré et les dossiers de déclaration préalable et de permis de construire ne sont pas encore déposés. Par conséquent, aucune date de mise en service des centrales solaires n'est fixée à ce jour. Le projet solaire est conçu pour ne pas affecter l'autorisation environnementale de l'A69. Il est en cours de réflexion afin de ne pas interférer avec cette autorisation et son exploitation. Il est certain qu'un projet non compatible avec l'autorisation environnementale de l'A69 ne sera pas autorisé, mais bien sûr par le concédant. En ce qui concerne les mesures compensatoires, celles-ci visent à restituer à la nature certaines zones. Elles ne concernent pas l'ensemble des terrains du futur domaine public autoroutier concédé (DPAC), mais uniquement les terrains actuellement artificialisés, principalement avec des chaussées. Les projets sur lesquels nous travaillons aujourd'hui ne sont pas situés dans les zones de mesures compensatoires de l'autoroute. Initialement, 40 hectares avaient été identifiés comme potentiels pour le projet. À ce jour, après réflexion et diverses études techniques et paysagères, ainsi que des contraintes environnementales et juridiques, la surface cumulée des terrains de toute nature, y compris talus et parkings, dans le DPAC, est de 13 hectares. Le nombre de panneaux photovoltaïques pouvant être installés est d'environ 21 000, et la puissance installée projetée est de 13 mégawatts. Avec environ 1 mégawatt par hectare, nous parlons de mégawatts crêtes, correspondant à la puissance maximale atteinte.

Les terrains destinés à la solarisation sont prévus uniquement dans le futur DPAC. Il nous a été indiqué que les surfaces concernées seraient probablement limitées. Lorsque cela est possible, ces terrains seront rendus à la production agricole. En ce qui concerne les mesures compensatoires visant à restituer certaines zones à la nature, elles ne concernent pas l'ensemble des terrains du futur DPAC, mais uniquement ceux actuellement artificialisés, principalement des chaussées. Les projets photovoltaïques sur lesquels nous travaillons ne seront pas situés dans ces zones de mesures compensatoires.

Je réponds à la question dix-sept : *« Gaïa versera-t-elle un loyer à Atosca pour l'occupation des terrains concernés ? Le montant en est-il déjà connu ? Atosca percevra-t-il également une partie des bénéfices tirés de l'activité de production d'énergie ? A quel montant est évalué le produit de cette activité ? »* Le niveau de cette redevance n'est pas encore déterminé. Elle comprendra une part fixe et une part variable. À ce jour, aucun titre d'occupation n'a été délivré pour la réalisation du projet. Les paramètres techniques et financiers définitifs ne sont pas encore établis, rendant impossible la détermination précise du niveau de redevance envisageable. Atosca n'étant pas actionnaire de la société de projets, elle ne percevra pas de dividendes à ce titre. Quant au DPAC, les autorisations d'occupation temporaires pour l'installation de panneaux solaires ne dépasseront pas la durée du contrat de concession. Cette possibilité n'a donc pas été envisagée. Bien que la durée de concession soit de cinquante-cinq ans, nos centrales sont conçues pour être exploitées pendant environ trente ans. De plus, les autorisations de construction, telles que la déclaration préalable, nous obligent à démanteler les installations et à remettre les terrains en état à la fin de leur exploitation.

M. Martial Gerlinger, directeur général d'Atosca. Je ne vais pas prononcer de propos liminaires, ayant eu l'occasion de le faire lors de mon audition le 4 avril dernier, où j'ai présenté les enjeux, le contexte et la motivation d'associer Atosca à ce projet. J'ai également eu l'occasion de vous rencontrer lors de votre visite sur place, où vous avez pu constater l'avancée du chantier. Je vais simplement évoquer l'actualité du chantier pour nos agents. Au-delà des engins incendiés, dont une dizaine à ce jour, ce qui est déjà très grave, je suis particulièrement préoccupé par la situation de mon personnel, qui accomplit son travail quotidiennement. Il y a deux jours, un travail a été réalisé pour la déviation de la RN126 en vue de la construction de l'ouvrage de franchissement de l'autoroute au niveau de Saix. Ce personnel a travaillé toute la nuit jusqu'à cinq heures du matin sous des jets de projectiles, des billes lancées avec des frondes, et des lasers dirigés vers leurs yeux. Cette situation est inacceptable, et je prendrai les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de mon personnel.

Je vais maintenant répondre aux différentes questions, de la dix-neuf à la vingt-cinq, en reprenant pour l'essentiel ce qui a déjà été évoqué par d'autres intervenants. Première question sur la genèse du projet : « *Atosca avait-elle l'intention, avant la signature de la convention de concession, de produire de l'électricité photovoltaïque sur les délaissés de l'autoroute ?* » La réponse est affirmative. Vous l'avez déjà entendu de mes actionnaires, de mon président, et de monsieur Roux à l'instant. Nous avons effectivement anticipé dès la phase d'offres, bien avant la création d'Atosca, qui n'a été fondée qu'à la veille de la signature du contrat de concession. Le groupement candidat, lors de l'élaboration de son offre, avait déjà envisagé l'opportunité d'utiliser les zones non utiles pour l'autoroute en tant que telle, ni pour des mesures compensatoires, afin d'y implanter des centrales photovoltaïques. L'objectif était de produire de l'énergie utilisable à la fois pour l'entreprise, dans l'exploitation de l'autoroute, et pour alimenter la consommation électrique des véhicules circulant sur l'autoroute à terme.

Nous avons anticipé que, d'ici quinze à vingt ans, l'essentiel des véhicules circulant sur l'autoroute sera électrique. Nous avons identifié que sur les 40 hectares potentiels, une estimation haute, cela serait suffisant pour produire l'électricité nécessaire à l'alimentation de l'ensemble des véhicules, atteignant ainsi la neutralité énergétique pour cette route. J'ai déjà évoqué le travail réalisé en matière de transitions énergétiques, notamment sur les bornes électriques, les aires de covoiturage, le flux libre, et la politique tarifaire favorable aux véhicules électriques. Ce complément permet d'avoir une vision globale de ce qui peut être fait sur l'autoroute pour décarboner la mobilité sur cette infrastructure. Nous avons eu des discussions exploratoires avec la société Gaïa, qui nous a présenté son travail à ce sujet. Nous avons intégré cette identification dès le départ.

Question numéro vingt : « *NGE Concessions produit-elle déjà de l'électricité d'origine photovoltaïque ou éolienne sur des délaissés d'autoroute, ou gère-t-elle déjà la concession ? A-t-elle une expérience en la matière ?* » En tant que dirigeant d'anciennes sociétés d'autoroutes normandes, l'A88 et l'A150, où NGE Concessions est partie prenante, je peux confirmer que tel est le cas sur ces autoroutes, bien que dans une configuration différente, car les choses ont été envisagées alors qu'elles étaient déjà en exploitation. L'avantage pour l'A69 est que nous pouvons anticiper, avant même la finalisation des travaux, comment effectuer les réservations de terrains pour ensuite mettre en place ce type de centrale photovoltaïque. Cela nous a semblé cohérent de procéder ainsi, sur la base des expériences déjà acquises dans les processus de mise en place de centrales photovoltaïques.

Sur la question numéro vingt et un concernant la proximité entre NGE Atosca et Gaïa Energy, monsieur Roux a déjà apporté une réponse. Atosca, en tant que tel, n'entretient pas de lien direct avec Gaïa. NGE ne possède pas de lien capitalistique avec Gaïa, mais il existe des

proximités au niveau des dirigeants. C'est cette proximité qui nous a conduits à collaborer sur certains projets d'énergie renouvelable. Actuellement, des réflexions sont en cours sur des projets portés par Gaïa sur les sites de NGE.

La question vingt-deux semble être à l'origine de ma présence aujourd'hui ; elle porte sur le fait qu'Atosca, en lien avec Gaïa, ait souhaité rencontrer récemment quelques maires et présidents de communautés de communes. En effet, comme l'a indiqué Gaïa, nous avons jugé important, dans la phase de concertation et d'élaboration de ce projet, d'engager des discussions exploratoires avec les maires. Cet état d'esprit nous motive de manière générale dans la conduite et l'avancement de ce projet. Nous souhaitons travailler avec les territoires, établir des points d'échange, et prendre en compte les remarques formulées. Ainsi, fin mars et début avril, nous avons rencontré deux communautés de communes et sept à huit communes, identifiées avec Gaïa comme présentant un potentiel pour l'implantation de centrales photovoltaïques. Les retours ont été globalement favorables. Les communes ont accueilli positivement l'opportunité de travailler sur ce type de centrale. Certaines ont émis des remarques complémentaires, que nous intégrerons dans la suite du projet.

En outre, je tiens à souligner le travail accompli au niveau du comité de développement, au-delà des avis des maires directement concernés. Le comité de développement (Codev), dont vous avez déjà entendu parler au sein de la commission, a travaillé sur la coordination de toutes les politiques publiques à l'échelle de ce territoire pour maximiser les bénéfices de l'arrivée de l'autoroute et mettre en synergie le maximum de politiques publiques. Un des groupes de travail, qui s'est penché sur l'utilisation des terrains autour de l'autoroute, a suggéré des réflexions sur le photovoltaïque, sans notre présence. Cela répond bien à la demande du territoire de travailler dans cette direction.

Des réponses ont déjà été apportées à la question vingt-trois, sur l'autorisation environnementale, mais je vais les préciser. Effectivement, dans l'autorisation environnementale relative à l'autoroute, madame la rapporteure demandait si nous avons communiqué cette information à l'Autorité environnementale à l'époque. À ce moment-là, nous n'avions pas encore une connaissance précise d'un projet photovoltaïque. Nous avons des intentions, mais le projet n'était pas encore défini. Plusieurs éléments doivent être pris en compte avant de finaliser un tel projet, comme la disponibilité foncière et l'accord des élus et des riverains. Le projet n'était donc pas encore suffisamment avancé pour être évoqué de manière précise. Nous avons simplement mentionné, dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, qu'il y avait des réflexions sur la production d'énergie photovoltaïque le long de l'autoroute. Nous n'avons pas dissimulé ces réflexions, elles figurent dans le dossier. L'articulation avec ce deuxième projet, porté par un autre acteur, Atosca, qui ne sera pas impliqué dans la société réalisant les centrales photovoltaïques, sera instruite dans une deuxième demande d'autorisation environnementale, accompagnée de demandes de permis de construire. Ces démarches ne sont pas encore finalisées, et nous ne pouvons pas encore préciser la date de dépôt. Cela nécessitera encore du temps, et je répondrai à la question sur le planning ultérieurement. Madame la rapporteure, vous avez évoqué à plusieurs reprises l'articulation avec la mesure compensatoire de désartificialisation des délaissés d'infrastructures, prévue dans l'autorisation environnementale. Cela ne concerne pas l'ensemble des délaissés, y compris les délaissés verts autour de l'autoroute, mais bien les délaissés d'infrastructures.

Pour l'essentiel, les déviations de Soual et de Puylaurens ne sont pas nécessaires pour la réalisation de l'autoroute. En effet, l'autoroute se raccorde quelques centaines de mètres plus loin en raison de la configuration géographique. Ainsi, plusieurs hectares de terrain actuellement artificialisés et déchaussés de ces déviations pourront être désartificialisés et

rendus à la nature. Nous travaillons également sur des continuités hydrauliques, notamment dans la vallée du Girou, qui est concernée par la déviation de Puylaurens. Aucun projet n'est prévu sur ces zones.

Ni Pierre Fabre ni Atosca ne feront partie de la structure de portage des panneaux photovoltaïques, dont le développeur sera Gaïa si le projet se concrétise. La configuration juridique de l'opération est la suivante. Atosca est le gestionnaire du domaine public autoroutier concédé dans le cadre de sa mission de réalisation et d'exploitation de l'autoroute. L'État lui a confié la gestion de ce domaine pour une durée de cinquante-cinq ans. Nous avons identifié des zones au sein de ce domaine, qui pourraient être utilisées pour du photovoltaïque. Le montage sera défini lorsque le projet sera suffisamment avancé, que les équilibres auront été trouvés et que toutes les études d'impact nécessaires auront été réalisées. Les dossiers devront également être déposés au ministère des transports. Comme l'a précisé monsieur Balderelli lors de son audition, aucun dossier n'a encore été déposé au ministère des transports, qui est l'autorité concédante et doit valider les utilisations du domaine public autoroutier concédé pour la réalisation d'installations annexes. Cette possibilité nous est offerte dans le cadre du contrat de concession et de l'article 22. Néanmoins, une validation est encore nécessaire sur la base de projets définitifs de l'autorité concédante. À ce jour, aucun dossier n'a été déposé auprès des services instructeurs, et aucune autorisation n'a été accordée par Atosca. Il n'existe aucune autorisation d'occupation temporaire du domaine public autoroutier concédé qu'Atosca pourrait octroyer à la société de projets en charge du photovoltaïque. Tout cela demeure en discussion et nécessite une validation stricte de l'État.

Je précise, en réponse à votre question, madame la rapporteure, sur le montant des redevances qu'Atosca percevrait qu'actuellement, les équilibres financiers de l'opération, les configurations techniques possibles et la complexité de certaines installations ne sont pas encore précisément établis. Cependant, nous connaissons l'ordre de grandeur des recettes potentielles issues des panneaux photovoltaïques. Cela nous a permis d'estimer, de manière approximative, qu'une recette pourrait être générée pour Atosca grâce à ces centrales photovoltaïques, représentant environ 0,3 % de l'ensemble des recettes et du chiffre d'affaires sur la durée de la concession. Ces 0,3 % correspondent à 40 hectares. À ce jour, ce potentiel n'a pas été pleinement identifié dans le cadre du travail effectué sur le DPAC. Des calculs simples permettent d'estimer les recettes espérées. Pour nous, l'enjeu n'est pas tant la recette financière, mais plutôt de veiller à un aménagement équilibré dans le cadre de la transition énergétique de ce territoire et de saisir les opportunités offertes par cette opération.

Enfin, concernant le planning, je répondrai à votre dernière question. Dans l'offre que nous avons déposée, nous avons initialement prévu de mettre en service les panneaux photovoltaïques en même temps que l'autoroute, à la fin de l'année 2025. Cette synchronisation était notre objectif principal. Pourquoi ? Parce qu'il est plus simple de réaliser les travaux photovoltaïques parallèlement à ceux de l'autoroute. En termes d'exploitation, une autoroute en service voit les véhicules circuler sur l'ensemble des voies, notamment la voie lente située souvent en bordure des talus où les panneaux pourraient être installés. Effectuer des travaux alors que l'autoroute est en exploitation s'avère plus complexe. Bien que cela soit réalisable, comme le montrent d'autres autoroutes en France, cela reste néanmoins plus compliqué. Notre souhait était donc de profiter des travaux en cours pour avancer simultanément sur le projet photovoltaïque. Cependant, le contexte actuel de l'opération montre que les discussions sur les libérations foncières, la configuration des terrains, les échanges avec les élus et les services, ainsi que les procédures environnementales à réaliser, rendent cette synchronisation impossible. À ce jour, je ne dispose pas de visibilité précise sur une date de dépôt de dossier, ce qui empêche une mise en service des panneaux photovoltaïques en même temps que celle de l'autoroute.

Malgré cela, un de mes actionnaires l'a réaffirmé lors de son audition cette ambition reste forte pour nous. Nous continuerons donc à travailler sur ce projet afin de progresser.

Mme Corinne Vignon (REN). Le 13 mars dernier, le groupe Pierre Fabre a de nouveau été la cible d'une action du collectif scientifique en rébellion devant son site de Boulogne-Billancourt, protestant contre le projet de l'autoroute A69. Ce n'est pas la première fois que ce type d'événement se produit et que les militants ciblent l'entreprise. En février 2023, le collectif s'est introduit sur le site de Lavarat dans le Tarn. Le bâtiment de l'entreprise a également été tagué. L'usine près de Castres a été huée. Enfin, un boycott des principales marques du groupe a été lancé fin 2023 par le collectif, farouchement opposé au projet. Ces actions, souvent violentes, se répètent. En début d'année, vous avez reconnu votre soutien financier au projet d'autoroute. Les appels au boycott et les manifestations contre votre entreprise se sont alors renouvelés. Face à ces actions violentes de la part de ces opposants, et surtout vis-à-vis de vos salariés, pouvez-vous nous préciser comment vous vous prémunissez aujourd'hui de ces attaques ?

M. Éric Ducournau. Je vais répondre très simplement à votre question. Pour renforcer la protection des sites de l'entreprise et des personnels, nous avons mis en place plusieurs mesures. Nous restons très discrets lors de l'organisation de certaines réunions, comme celle de la semaine dernière à Toulouse, où tous les directeurs de filiale étaient présents pour une semaine, comme c'est traditionnel. Nous demandons à chacun de ne pas communiquer sur les réseaux sociaux. Nous utilisons le centre des congrès Pierre-Baudis, situé au centre de Toulouse, sans afficher le nom de Pierre Fabre sur les portes. En effet, lors d'un séminaire organisé à Lille en janvier ou février dernier, le bâtiment avait été tagué avec des inscriptions. En résumé, nous avons déposé vingt-trois plaintes et mains courantes, et l'entreprise estime le coût additionnel de sa protection à 550 000 euros. Pierre Fabre est une entreprise traditionnellement très ouverte, dont les sites ne sont pas clos, conformément à la volonté de monsieur Fabre. Les sites, souvent boisés et de grande superficie, ne sont pas grillagés. Nos moyens de protection sont ce qu'ils peuvent être aujourd'hui, mais je pense avoir répondu précisément à votre question. Quant à l'appel au boycott, il relève de la liberté d'expression en France. Cet appel n'est pas contournable ni attaquant juridiquement. Nous le subissons, et nous regrettons surtout les agressions que cet appel peut représenter pour les pharmaciens et parapharmaciens français, qui sont les clients de cette entreprise, comme je l'ai rappelé en introduction.

M. Philippe Frei (REN). Monsieur le président, ma question s'adresse également à monsieur Ducournau. Monsieur le directeur général, vous avez exposé la position du groupe Pierre Fabre, que vous représentez, en faveur de l'autoroute A69. Cet engagement public a entraîné des actes de malveillance contre le groupe, comme vous l'avez mentionné à ma collègue Corinne Vignon. Malheureusement, ces actes visent également les personnels. L'entreprise Atosca, par la voix de son directeur, monsieur Gerlinger, a évoqué des situations similaires il y a quelques instants. Cependant, j'aimerais connaître votre position personnelle sur la question de l'autoroute A69.

M. Éric Ducournau. Je travaille depuis trente-quatre ans et, à presque cinquante-sept ans, j'ai vécu et exercé dans de nombreuses villes. Aucune de ces villes n'était dépourvue d'infrastructures autoroutières ou ferroviaires les reliant à leur capitale régionale. J'appelle cela une voie double, c'est-à-dire permettant à la fois le transport des personnes et des marchandises. Il est très difficile de développer une entreprise sans la proximité de telles infrastructures. C'est une difficulté que nous rencontrons quotidiennement. Nous avons évoqué les accidents de salariés et les difficultés de parcours. J'aimerais également souligner le ralentissement du

développement des entreprises que cela peut engendrer. C'est une réalité que j'ai observée en Saône-et-Loire, dans le Cher, à Bordeaux ou à Agen. Ces villes, bien que de tailles variées, allant de 30 000 à 80 000 habitants, sont toutes reliées par des autoroutes ou des voies ferroviaires. Cette connexion facilite indéniablement le développement économique. Ainsi, je réponds favorablement à votre question.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Monsieur Ducournau, après avoir affirmé pendant des années que le groupe Fabre n'avait aucun intérêt dans le projet de l'autoroute A69, vous ne pouvez nier qu'il a été, à travers de ses dirigeants successifs, le moteur de ce projet. Votre groupe a exercé un lobbying intense, jusqu'aux antichambres des ministères, et son influence a été déterminante dans la concrétisation de ce projet. Vous avancez que la réalisation de cette autoroute vise à désenclaver la région. Cependant, il nous a été confirmé ici que la notion d'enclavement reste vague, non scientifique et difficile à cerner. Vous évoquez également l'absence d'autoroute comme un frein au développement. Pourtant, le groupe Fabre se porte très bien, avec un taux de croissance d'environ 11 % en 2021, principalement à l'international. Je souhaite que vous éclairiez les députés sur votre participation au capital d'Atosca en août 2023, *via* la société Tarn Sud Développement. Vous avez annoncé cette participation dans la presse plus de cinq mois après, en mars 2024, sous la pression d'une enquête journalistique, tout en minimisant le montant, qui s'élève tout de même à 8,6 millions d'euros.

Permettez-moi de revenir sur certains faits et dates importants. En avril 2023, le ministre de l'époque, Clément Beaune, au lendemain d'une grande manifestation contre ce projet d'autoroute, s'est montré hésitant et a déclaré sur France Info que l'A69 serait incluse dans la révision des projets autoroutiers entreprise par le Gouvernement. Cette revue, dont les résultats étaient attendus à l'été 2023, visait à examiner plusieurs critères de désenclavement, d'engagement de coût, de prix et d'impact environnemental. *« Nous reverrons un certain nombre de projets, nous prendrons des décisions courageuses et audacieuses dans les prochains mois »*, a-t-il affirmé. *« Certains projets seront sans doute suspendus ou arrêtés »*, avait prévenu Clément Beaune. En mai, le ministre fait cette déclaration, et trois mois plus tard, vous entrez dans le capital d'Atosca, en argumentant que *« cette participation vous procure un poste privilégié d'observation pour veiller au respect, par le concessionnaire, de tous ses engagements en matière d'environnement et de création d'emplois locaux »*.

La situation s'aggrave pour vous lorsque Clément Beaune, à la fin de l'été, évoque la possibilité d'un moratoire. Vous avez adressé un courrier au Gouvernement, menaçant de mettre fin à vos investissements dans le Sud du Tarn si le chantier de l'A69 venait à être suspendu ou arrêté. Des conseillers de l'Élysée auraient également reçu ce courrier. Cette intervention au plus haut niveau de l'État, si elle est avérée, soulève des questions sur l'influence que certains intérêts privés peuvent exercer sur les élus et le Gouvernement, une problématique que je dénonce depuis plusieurs mois. Clément Beaune, de mars 2023 à juillet 2023, a évoqué une remise à plat des projets autoroutiers, voire des moratoires. Cela a conduit le président de la commission, monsieur Terlier, à demander des explications à monsieur Beaune lors des questions au gouvernement le 2 mai 2023. À l'été 2023, vous êtes entré dans le capital d'Atosca.

Mes questions sont les suivantes, monsieur Ducournau. Vous affirmez être entré au capital d'Atosca pour suivre les engagements de cette entreprise en termes d'emploi local et de respect de l'environnement. Pouvez-vous fournir des preuves, telles qu'un courrier ou une étude chiffrée, sur le nombre d'emplois locaux créés ? Je parle ici d'emplois pérennes, et non de postes temporaires liés à la construction de l'autoroute. Étant donné que les enjeux environnementaux vous préoccupent, quelle est votre position sur l'abattage d'arbres sur le site

de la Crémade, jugé illégal et ayant fait l'actualité pendant plus de quatre semaines ? Avez-vous interpellé Atosca, dont vous êtes maintenant actionnaire, sur ce sujet ? La chronologie que je viens de détailler laisse penser que votre entrée dans le capital d'Atosca est une conséquence de la réflexion du Gouvernement sur la suppression, la suspension du chantier, voire un moratoire. En fait, monsieur Ducournau, avez-vous adressé un courrier au ministre ou au Gouvernement, voire à la présidence de la République, à la suite des déclarations de Clément Beaune ? Si oui, quelle était la teneur de ces courriers ? Avez-vous reçu une ou des réponses écrites à ce courrier ? Êtes-vous en mesure de transmettre vos courriers et les réponses ?

M. Jean Terlier, président. Avant de donner la parole à monsieur Ducournau, je souhaite clarifier ma position, étant donné que mon nom a été mentionné parmi les protagonistes des récents événements. Ces événements ont suivi la déclaration du ministre Clément Beaune, qui a exprimé son intention de réévaluer certains projets autoroutiers à la lumière de leur impact environnemental. Lorsque la question lui a été posée concernant l'autoroute A69, il est important de rappeler que ce projet avait déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, bénéficiait d'une autorisation environnementale et d'un arrêté de commencement des travaux, avec des travaux déjà entamés. Il était donc essentiel de demander à monsieur Clément Beaune si l'autoroute A69 était concernée par les mesures qu'il envisageait. Monsieur Beaune a répondu qu'aucun projet n'était exclu, ce qui m'a conduit, en tant que député, à lui demander de respecter les engagements de l'État. En effet, lorsqu'il existe des autorisations environnementales, une déclaration d'utilité publique et un arrêté de commencement des travaux, il n'est pas acceptable de suspendre ou d'arrêter les travaux sur une simple décision non fondée sur des éléments légaux. Cette réunion, qui a fait suite à une rencontre dans le cadre de la chambre de commerce et d'industrie, a permis de souligner l'importance pour le territoire, moi-même en tête, ainsi que les autres élus présents, de veiller au respect des engagements de l'État quant aux décisions administratives prises.

J'ai reçu des assurances de la part de la Première ministre et du président de la République, qui sont venus entre les deux tours de l'élection présidentielle pour réaffirmer que le projet d'autoroute A69 était d'intérêt national. Ils ont confirmé qu'en l'état actuel du droit et des éléments présents dans le dossier, il n'y aurait ni suspension ni moratoire sur les travaux. Je rappelle ce contexte à cette commission d'enquête, en réponse à ce que vous avez évoqué à mon sujet, monsieur Ducournau.

M. Éric Ducournau. Tout d'abord, concernant l'intérêt du projet, nous sommes d'accord avec madame la rapporteure, l'entreprise n'a jamais caché l'importance du désenclavement du Tarn. Ce désenclavement est essentiel pour le développement économique du département, notamment pour les salariés. Il est donc crucial que cette autoroute soit construite, ou du moins que des voies de désenclavement soient mises en place. C'était à l'État de choisir la méthode, et le projet autoroutier a été retenu.

En ce qui concerne ce que vous appelez le lobbying acharné, j'ai rappelé des faits avec des dates et des lieux, tous vérifiables et publics. Sur le développement de l'entreprise, vous avez raison de noter sa croissance. Cependant, en comparant notre développement à celui d'autres entreprises de dermocosmétiques ou de médicaments créées dans les années 1960, comme celle de monsieur Fabre, nous constatons un différentiel de croissance d'environ 5 % par an sur soixante ans, soit 300 %. L'entreprise aurait pu atteindre une taille différente si elle avait été située à Paris ou à Toulouse, mais ce n'était pas le choix de monsieur Fabre. Sur la participation à Tarn Sud Développement, je précise que l'entreprise n'a pas investi 8,6 millions d'euros. Vous confondez le capital total de la société Tarn Sud avec notre participation, qui s'y élève précisément à un peu plus de 5 millions d'euros, soit environ 58 % du capital. Vous avez

entendu les autres actionnaires de Tarn Sud Développement et avez eu accès aux montants des participations. Je répète, notre participation est de 5 millions d'euros, représentant 1,25 % de notre investissement annuel.

Enfin, par rapport à la durée de la concession, les actionnaires engagés dans Tarn Sud Développement se sont engagés pour une durée de cinquante-cinq ans. Je ne parle pas de moi en faisant cette remarque, mais des autres actionnaires. Leur moyenne d'âge est de soixante-cinq ans, ce qui signifie qu'ils auront cent vingt ans lorsqu'ils sortiront du capital. Je crois, comme vous, en l'avenir de la science, mais je tiens à souligner ce point.

Le courrier adressé à monsieur Clément Beaune, que je voulais évoquer précédemment, date d'octobre 2023. J'ai même proposé à madame la rapporteure de le lui transmettre. Ce courrier n'est pas public pour deux raisons, ni son auteur ni son destinataire ne l'ont souhaité. Toutefois, vous savez qu'il existe huit copies envoyées à plusieurs élus locaux ou personnalités publiques. J'imagine que lorsque huit copies circulent, beaucoup plus de personnes sont informées que simplement l'auteur et le récipiendaire du courrier.

En ce qui concerne le capital d'Atosca, nous ne sommes pas directement impliqués dans celui-ci. Nous sommes effectivement dans le capital de Tarn Sud Développement, et je pense que la question est claire.

Enfin, concernant la raison de cette participation, notamment l'implication sur les emplois locaux et les enjeux environnementaux, cela vous a été rappelé en commission par mes confrères et collègues chefs d'entreprise qui participent également à Tarn Sud Développement. Cette motivation a été partagée par tous pour entrer dans le capital de cette société. Comme l'a rappelé monsieur Gerlinger, la compensation environnementale intervient plutôt en fin de chantier, pour les raisons qu'il a évoquées. Par conséquent, son contrôle n'est pas possible à ce stade. Concernant les emplois locaux, la situation est similaire. Un haut fonctionnaire, chargé du développement économique autour du projet, dont le bureau est situé à Albi, a été auditionné. Nous sommes, par l'intermédiaire de Tarn Sud Développement, en relation avec cette personne, mais nous veillerons à ce que les objectifs environnementaux et d'emplois locaux soient respectés. En ce qui concerne les coupes d'arbres, je tiens à souligner que le respect de la loi doit primer en toutes circonstances. L'entreprise, tout comme Tarn Sud Développement, n'est pas en charge de contrôler le respect des autorisations environnementales ni la conformité du chantier, ces responsabilités incombant à l'État. Nous regretterions tout acte contraire à la loi.

Pour ce qui est du désenclavement, je rappelle qu'une loi votée en 1995 stipule qu'« *en 2015, aucune partie du territoire métropolitain de la République ne doit être distante de plus de 50 kilomètres ou 45 minutes de trajet d'une autoroute, d'une voie rapide ou d'une gare TGV* ». Cette définition du désenclavement est claire dans la loi. Bien que je ne sois pas législateur, il est évident que la notion de désenclavement a été formellement évoquée dans ce texte législatif.

M. Jean Terlier, président. Merci monsieur Ducournau. Monsieur Leseul, pour votre question.

M. Gérard Leseul (SOC). Monsieur le président, je vais poser quelques questions, mais de manière modeste. Vous avez mentionné précédemment que l'entreprise Pierre Fabre est un modèle en matière de responsabilité sociétale des entreprises, avec de nombreux labels et certifications, tels que le label engagé RSE, la norme ISO 26000, le Green Impact Index, etc. C'est remarquable et mérite d'être souligné. Dans ce contexte, quelles actions de transparence

avez-vous mises en place ? Quels indicateurs de transparence peut-on trouver dans vos documents extra-financiers ? Il est bien connu que les actions impliquant la puissance publique nécessitent des déclarations auprès de la Haute autorité pour la transparence de la vie publique. Vous avez effectué certaines déclarations, notamment dans le domaine de la santé et du médicament, ce qui est logique compte tenu de votre secteur d'activité. Ne pensez-vous pas qu'il aurait été possible de détailler davantage les actions entreprises pour désenclaver le Tarn ? Par ailleurs, lors des rencontres, il a été évoqué des pressions, des violences, des controverses et des tensions. Quelles actions avez-vous entreprises pour dialoguer avec les populations et les ONG ? Quelles discussions avez-vous mises en place et quels outils de transparence et de dialogue avez-vous instaurés ? Cela me semble essentiel pour une entreprise qui se réclame d'un label RSE. Mes questions sont simples : quels indicateurs avez-vous mis en place et quel suivi vous donnez aux relations à la fois publiques, au sens de politiques, et auprès de l'ensemble de la population environnante ?

M. Jean Terlier, président. Monsieur Ducournau, vous avez la parole.

M. Éric Ducournau. En réponse à votre première question concernant les déclarations à la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique, je propose de vous transmettre les déclarations que nous avons effectuées sur ce sujet. L'autorité a été mise en place en 2017, et il serait plus précis de vous fournir ces documents directement, car je ne les gère pas quotidiennement. Vous savez que les entreprises pharmaceutiques sont soumises, depuis 1992 et la loi dite diverses mesures d'ordre social (DMOS), à certaines obligations de déclaration concernant leurs relations avec les médecins, les pharmaciens, etc. Ces déclarations sont nombreuses et, bien que je ne les traite pas quotidiennement, je pourrais vous les rendre transparentes dans le cadre de cette commission d'enquête. En ce qui concerne les indicateurs de transparence que vous mentionnez, ils font l'objet de divers contrôles. Premièrement, la déclaration extra-financière est vérifiée par les commissaires aux comptes de l'entreprise. Ensuite, les organismes que j'ai cités, qui ont attribué des cotations à Pierre Fabre sur sa politique RSE, publient eux-mêmes leurs travaux, rendant ces informations accessibles. De plus, nous produisons chaque année un rapport environnemental et sociétal au sein de l'entreprise.

Pour répondre plus précisément à votre question sur la manière dont nous associons les parties prenantes, le rapport que nous émettons, bien qu'interne, est rendu public. Il fait l'objet de travaux avec des parties prenantes, principalement des associations de patients, des associations environnementales et des clients de l'entreprise, notamment des pharmaciens français. Ces derniers examinent les actions entreprises et émettent leurs opinions à ce sujet.

Votre dernière question sur les rencontres potentielles avec des associations environnementales ou des ONG dans le cadre du projet autoroutier : nous n'avons pas eu de telles interactions. Nous avons adopté une attitude, qui pourrait nous être reprochée, mais que nous assumons pleinement, nous ne nous sommes exprimés sur le sujet de l'autoroute qu'à deux reprises, lorsque le débat est devenu public : d'abord, par un courrier rendu public en réponse à une ONG, puis à l'occasion de l'enquête publique environnementale en janvier 2023. En dehors de ces deux interventions, nous n'avons fait aucune autre déclaration.

M. Gérard Leseul (Socialistes et apparentés). Ma question portait sur votre ambition de participer au désenclavement du Sud du Tarn. Quelles actions avez-vous entreprises pour rencontrer la population, expliquer votre projet et rendre transparent votre engagement ? Comment ces éléments se retrouvent-ils dans vos déclarations ? Vous avez partiellement

répondu en indiquant qu'il y avait eu peu, voire très peu d'actions volontaristes de votre part dans ce domaine. Je vous remercie.

Mme Anne Stambach-Terrenoir (LFI-NUPES). Monsieur Ducournau, en mai 2022, vous avez été interviewé par le magazine *Challenge*, qui vous interrogeait pour savoir si le défi du réchauffement climatique était un fort sujet de mobilisation pour Pierre Fabre. Vous avez répondu : « *Chez Pierre Fabre, c'est un sujet depuis toujours. L'entreprise a été construite sur la notion de respect global de l'homme et de la nature. Santé et environnement ont partie liée. Le dérèglement climatique provoque des sécheresses et des inondations, les effets du soleil endommagent la santé et les sols.* » Vous avez également déclaré : « *Nous avons décidé de caler notre action sur la trajectoire de l'accord de Paris, qui vise à un réchauffement limité à deux degrés. La tâche est colossale.* » Cependant, il est paradoxal de tenir de tels propos tout en soutenant un projet aussi controversé que celui de l'A69, fortement émetteur de CO₂. Ce projet est critiqué par deux mille scientifiques, y compris des chercheurs du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui insistent sur l'urgence d'abandonner immédiatement ce projet catastrophique pour relever le défi climatique. Cette contradiction est pour le moins surprenante. Je me demande si cela explique votre discrétion concernant la participation financière du groupe Pierre Fabre au capital d'Atosca. Vous avez justifié cette participation en affirmant qu'elle vous permettait de surveiller de près le respect des engagements environnementaux par le concessionnaire. Or, Atosca a déjà reçu trois mises en demeure de la préfecture pour non-respect de l'arrêté d'autorisation environnementale. De plus, il a été confirmé au cours de cette commission d'enquête qu'Atosca a délibérément poursuivi le déboisement sur une parcelle classée à fort enjeu environnemental, en dehors de la période légale, malgré le refus explicite de déclassement par la Dreal. Il a également été révélé qu'Atosca ne dispose toujours pas de la maîtrise foncière nécessaire pour mettre en œuvre les mesures de compensation. Enfin, les projets de compensation des zones humides reposent sur des raisonnements erronés et seront inefficaces. Ma première question concerne les actions concrètes que le groupe Pierre Fabre, en tant qu'actionnaire, prévoit de mettre en œuvre pour que le concessionnaire respecte ses engagements environnementaux. De plus, depuis votre poste d'observation, qu'attendez-vous pour agir ?

Ma deuxième question porte sur le courrier dont vous avez confirmé l'existence, adressé à monsieur le ministre Clément Beaune en octobre 2023. Vous avez indiqué que vous alliez le transmettre. Pouvez-vous confirmer, comme le rapporte la presse, que ce courrier stipulait, par exemple, que sans le projet A69, il n'y aurait plus d'investissements possibles dans le Sud du département ? Si tel est le cas, j'aimerais obtenir des éléments expliquant ce qui pourrait être perçu comme un chantage à l'emploi. Disposez-vous d'une estimation du coût engendré par l'absence d'autoroutes pour le groupe Pierre Fabre ? Sans cette autoroute, l'activité de Pierre Fabre ne demeure-t-elle pas rentable ? Enfin, pour le citoyen, le fait qu'un groupe privé utilise son importance sur un territoire pour influencer une décision politique à son avantage ne pose-t-il pas un problème démocratique ?

M. Martial Gerlinger. J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer sur ce sujet, notamment lors de votre visite sur place et lors de l'audition à laquelle j'ai participé le 4 avril dernier. Les conditions dans lesquelles nous menons ce chantier entraînent parfois des écarts dans l'application de l'autorisation environnementale. Ces écarts sont constatés par les autorités instructrices, les services de l'État et la Dreal. Ces services accomplissent leur travail de manière rigoureuse, ce qui me semble tout à fait légitime. Nous échangeons ensuite avec eux pour déterminer comment corriger ces écarts, que ce soit en termes de processus, d'organisation ou de traitement. À chaque mise en demeure, nous procédons ainsi. Une réunion récente avec les services de l'État a abordé ces sujets. Sur un chantier de cette envergure, vu les conditions

de réalisation, il est malheureusement habituel de constater des écarts et de les traiter. Je confirme notre engagement à les corriger.

S'agissant du dossier de la Crémade, je confirme que les abattages réalisés étaient nécessaires pour sécuriser le site, compte tenu des conditions très difficiles que nous vivions à ce moment-là, en lien avec les forces de l'ordre et la préfecture. Nous avons effectué toutes les vérifications environnementales avec l'écologue avant les abattages pour nous assurer du respect des conditions de l'autorisation environnementale. Nous avons vérifié qu'il n'y avait ni chiroptères ni oiseaux dans les arbres, ce qui nous a permis de procéder aux coupes. Il reste une discussion avec les services de la Dreal concernant l'absence d'une autorisation explicite de leur part. Cette question est en cours de discussion.

M. Éric Ducournau. L'entreprise a toujours favorisé le désenclavement du Tarn. Les exemples que j'ai cités en introduction concernent autant le ferroviaire que les bus, dès 1970, ce qui est très tôt. Je rappelle que l'entreprise a été créée en 1962. Cependant, comme il est normal dans une démocratie, elle n'a pas pris position sur le choix de l'infrastructure, ce qui relève évidemment de l'État. Vous m'interrogez sur le désenclavement et la rentabilité de l'entreprise ainsi que sur ce que vous appelez le chantage à l'emploi. Je vais illustrer cela avec des faits qui se sont déroulés depuis les années 2000. Il y a eu deux moments où l'entreprise, depuis Castres, a transféré des emplois vers une autre partie du territoire. La première fois, c'était en 2000, lorsque l'activité dermocosmétique a déménagé à Lavaur, toujours dans le Tarn mais à proximité de l'autoroute Toulouse-Albi. À ce moment-là, 300 emplois ont quitté Castres pour Lavaur, et aujourd'hui, ce site représente environ 600 emplois. Le deuxième événement a eu lieu en 2010, avec la création du site du Cancéropôle à Toulouse, où se trouve l'intégralité de notre recherche et développement. À ce moment-là, environ 200 collaborateurs ont quitté Castres pour Toulouse, et aujourd'hui, ils sont 800. Ces décisions n'ont pas été prises par plaisir, mais elles résultaient notamment de difficultés de recrutement. Pour les populations concernées, principalement des professionnels du marketing et de la recherche et développement, les recrutements étaient beaucoup plus faciles à proximité de Toulouse. Ainsi, l'enclavement a effectivement un impact sur le déploiement de l'entreprise. Quant à la rentabilité de l'entreprise, je ne vais pas m'étendre sur ce sujet, mais je vais vous fournir quelques chiffres. La rentabilité de l'entreprise est d'environ 10 %, ce qui représente entre la moitié et le tiers de celle de ses comparables boursiers. Ces chiffres sont facilement vérifiables.

L'entreprise possède une structure particulière. Lorsque nous dégageons 100 euros de dividendes, 86 euros sont alloués à la Fondation Pierre Fabre pour des actions humanitaires, 10 euros sont destinés aux salariés de l'entreprise, et le reste est réinvesti dans le capital. Il est important de noter que cette distribution intervient après une politique d'investissement très soutenue. L'année dernière, les investissements réalisés à Castres ont atteint 11 millions d'euros. Actuellement, nous construisons un nouveau siège à Castres pour un montant de 25 millions d'euros. J'avais déjà mentionné l'existence de ce bâtiment. Sur la manière dont un groupe privé doit s'exprimer dans une démocratie, je tiens à rappeler que nos interventions ont toujours été transparentes, ce qui explique pourquoi nous en débattons aujourd'hui. En ce qui concerne le courrier, je pense que nous nous sommes bien compris, donc je n'y reviendrai pas. La commission recevra ce courrier, comme je l'ai indiqué. Par ailleurs, nos interventions ont toujours été transparentes et sont disponibles dans la presse.

Lorsque vous m'interrogez sur la conciliation entre la politique environnementale de l'entreprise et ses activités, je pense qu'il est important de partager la conviction que l'hypermétropolisation n'est pas nécessairement bénéfique pour l'avenir de l'activité humaine, non seulement industrielle ou économique, mais également pour la présence humaine.

L'entreprise a toujours cherché à maintenir autant que possible des emplois dans des territoires très enclavés. Nous parlons souvent de Castes et de Mazamet, mais il convient également de mentionner Aignan, avec ses 700 habitants, ou Cahors, plus peuplée. Ces exemples illustrent l'engagement de l'entreprise dans des zones rurales où elle est souvent la seule entreprise industrielle. Cette transparence est au cœur de notre démarche, et nous fournissons des explications claires sur nos actions. Nous utilisons tous les référentiels environnementaux en toute transparence, avec les cotations nécessaires pour garantir cette clarté. C'est une grande source de fierté pour nos collaborateurs. Nous vivons cette transparence, nous l'exprimons et nous la rendons visible à vous, ainsi qu'à l'ensemble du territoire.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES). Monsieur Ducournau, je souhaite répondre brièvement à votre intervention concernant l'investissement de l'entreprise dans un territoire rural. C'est effectivement une initiative louable. Cependant, compte tenu de vos engagements, il aurait été préférable de soutenir une alternative plus écologique qu'une autoroute, qui représente une des pires options possibles. Je souhaite également réagir à vos propos, monsieur Gerlinger. Je n'ai pas bien saisi votre point concernant les échanges avec la Dreal au sujet de la zone de Saïx. Il s'agit ici de la destruction d'habitats d'espèces protégées, ce qui ne peut pas être réglé de manière informelle entre vous et la Dreal. Ce n'est pas une simple affaire d'arrangement entre amis. J'aimerais donc comprendre ce qui s'est réellement passé, car je ne suis pas certaine d'avoir bien saisi la situation.

M. Martial Gerlinger. Nous respectons strictement les procédures en vigueur, tout comme la Dreal. Ainsi, lorsque nous recevons un rapport signalant un manquement administratif, par exemple pour avoir abattu des arbres sans autorisation, nous entamons un dialogue avec les autorités compétentes. Nous fournissons alors des réponses détaillées et cherchons à corriger les erreurs signalées dans la demande qui nous est adressée.

Mme Karen Erodi (LFI-NUPES). Monsieur Ducournau, je souhaite revenir sur le courrier que vous avez adressé au Gouvernement, voire à la présidence de la République, à la suite des déclarations du ministre Clément Beaune concernant le moratoire sur les projets d'infrastructures. Vous m'avez indiqué qu'il y avait huit copies. Pouvez-vous préciser quels sont les huit destinataires et si la présidence de la République en fait partie ?

M. Éric Ducournau. Comme je vous l'ai indiqué, le courrier vous sera transmis. Ce courrier n'a pas été rendu public, ni par son auteur ni par ses destinataires. Je sais qu'une copie existe, puisque je la possède et que je la mets à votre disposition. Vous aurez ainsi les réponses pour identifier les destinataires de ce courrier.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Monsieur le président, je salue votre ouverture d'esprit. Cependant, de nombreuses questions posées ne relèvent pas du cadre juridique et financier du contrat de concession. Je fais référence aux interrogations de madame Vignon et d'autres intervenants, ainsi qu'à certaines réponses apportées. Je vous en remercie, car ce n'est pas courant, et j'en prends acte. Pour une meilleure visibilité du compte rendu, j'aurais préféré que les interventions se fassent successivement, car cela facilite la tâche de ceux qui les rédigent.

Monsieur Ducournau, bien que vous ayez été interrogé en dernier, vous avez été le premier à intervenir. J'ai plusieurs remarques et questions à formuler. Vous avez souligné l'esprit pionnier de monsieur Pierre Fabre en matière d'environnement et de cosmétiques. Toutefois, monsieur Fabre est décédé en 2013, et nous sommes en 2024. Entre ces deux dates, de nombreux scientifiques ont émis des alertes, et plusieurs rapports du GIEC ont été publiés.

Je m'interroge sur la situation actuelle concernant l'autoroute A69, qui longe une route nationale, et qui obligera ainsi l'utilisateur à payer. À la suite du covid et du développement du télétravail, je ne suis pas convaincue que monsieur Fabre, s'il était encore parmi nous, aurait approuvé l'autoroute A69 dans les conditions actuelles, notamment en termes d'atteinte à la biodiversité et des enjeux environnementaux. Je ne peux évidemment pas parler en son nom, mais je fais cette remarque en 2024, en tenant compte des rapports du GIEC, des alertes des scientifiques et des dossiers comme celui-ci. Nous devons être conscients de l'impact environnemental de nos infrastructures et privilégier les mobilités décarbonées. En termes de rapport qualité-prix, tant pour le bilan carbone que pour le coût pour le passager, le train reste la meilleure option.

En matière de transport ferroviaire, il est avéré qu'aucune étude alternative concernant le train n'a été réalisée. Ni lors de la déclaration d'utilité publique, ni au moment de l'autorisation environnementale, aucune analyse économique, scientifique ou sociologique n'a été menée. Nous constatons donc l'absence d'une telle alternative. Vous mentionnez également que de nombreuses entreprises soutiennent le projet de l'autoroute A69. Connaissant bien ce territoire, je confirme que plusieurs entreprises souhaitent pouvoir se déplacer rapidement d'un point à un autre, surtout lorsque cela est gratuit.

Aujourd'hui, avez-vous des éléments que vous avez pu communiquer aux cadres de votre entreprise, sachant qu'en dehors de leur travail chez Fabre, ils sont des citoyens comme vous et moi, et donc ils vont payer une infrastructure, et doublement, puisqu'ils sont également contribuables dans le Tarn ? Vous nous indiquez que 1 200 entreprises avaient approuvé cette autoroute. Or, le Tarn comptait 36 694 entreprises en 2019. Cela permet de mesurer la proportion de celles qui se sont déclarées enthousiastes ou favorables par rapport à l'ensemble des entreprises, notamment des artisans qui s'interrogent et s'inquiètent aujourd'hui sur le coût des péages. Avez-vous une idée de l'impact financier pour les cadres qui se rendront à Toulouse ? Combien cela va-t-il peser sur vos charges d'entreprise, sachant que vous devrez assumer le coût du péage en plus de l'usure des véhicules ou du coût des voitures de service ? Avez-vous déjà effectué cette évaluation ? Avez-vous une idée des tarifs ? Pour être franc, je ne l'ai pas, car nous avons encore aujourd'hui envoyé un courrier au ministère pour demander des précisions sur cette question qui nous préoccupe. En effet, au-delà de la question environnementale, il y a évidemment la question du coût. On ne peut pas parler d'environnement sans aborder la question sociale, notamment celle des tarifs. Pour une entreprise, qu'il s'agisse de véhicules particuliers ou de camions, nous disposons de très peu d'éléments, hormis des informations lacunaires présentes dans les documents. On nous indique que les prix pour les voitures seront inférieurs de 7 % à la moyenne constatée sur d'autres autoroutes, tandis que pour les classes 4, c'est-à-dire les camions, ils augmenteront de 14 % voire 15 %. Cependant, comme nous ne connaissons pas les taux plafonds, nous ne pouvons que faire des estimations conditionnelles : 20 euros pour les véhicules, 26 euros pour les artisans et 60 euros pour les camions. Il s'agit d'un calcul approximatif. Combien de charges pensez-vous devoir acquitter pour des allers-retours à Toulouse ? Combien de cadres utilisent actuellement la route gratuite pour se rendre à Toulouse ?

Sur les mesures compensatoires, vous admettez ne pas en avoir une idée précise. Je le comprends, car nous-mêmes n'avons pas de certitude à ce sujet. Ce sera une question pour monsieur Gerlinger, qui attend patiemment. Actuellement, des comités de suivi sont mis en place pour l'application du contrat. Initialement prévu une fois par an, le préfet Durand nous a récemment informés qu'il y en aurait deux, compte tenu de l'actualité. Je ne sais pas si cela a déjà été instauré, mais il y aura un comité de suivi annuel où seront abordées les mesures

compensatoires. Jusqu'à présent, lors de ces réunions, il n'a jamais été question des délaissés, ce qui soulève des interrogations par rapport à l'autorisation environnementale.

Monsieur Ducournau, vous avez évoqué votre participation à Tarn Sud Développement et vous avez raison. Rien de tout cela n'est illégal, puisque tout est inscrit dans le contrat. Heureusement que tout est écrit dans le contrat, sinon nous serions dans une situation juridique différente. Toutefois, le véritable sujet dans cette affaire est que vous nous fournissez une explication du type « *nous ne voulions pas le dire parce que nous observons ce qui se passe sur le chantier* ».

Je dénonce et condamne fermement toutes les exactions commises sur ce chantier, en particulier celles visant les travailleurs. Ces personnes méritent notre protection. J'interpellerai à nouveau monsieur Darmanin, comme je l'ai déjà fait lors d'une question au Gouvernement, pour lui demander que les forces de police et de gendarmerie, présentes sur place même la nuit pour protéger les salariés, interpellent les casseurs. Il est inconcevable que ces forces ne puissent pas appréhender ceux qui jettent des pierres sur le chantier. Je suis convaincu qu'elles en ont les capacités, plutôt que de dresser des procès-verbaux à l'encontre de militants pacifiques, convoqués demain devant le tribunal de Castres.

Monsieur Ducournau, concernant les manœuvres sur la prise de participation, vous affirmez que c'était par crainte. Cependant, au moment de la rédaction du contrat, le chantier n'avait même pas commencé. Je ne vois pas ce qu'il y avait à craindre, puisque aucune exaction n'avait eu lieu. Votre argument m'intrigue, d'autant plus que d'autres personnes à qui j'ai posé la même question m'ont indiqué que le secret des affaires couvrait cette situation parce qu'au moment de la conclusion du contrat, tout le monde, y compris le groupe Fabre, n'était pas complètement prêt à participer à hauteur de 8 800 000 euros. Ainsi, dans le contrat, la société Opale Invest figure avec un capital de 10 000 euros, ce montant n'ayant été porté à 8 600 000 euros que bien plus tardivement.

En examinant ce sujet de manière approfondie, j'ai découvert un document provenant de TIIC et Atosca. Ce document, rédigé en anglais par Quaero mentionne des négociations à venir entre l'État, Atosca et d'autres partenaires concernant certains éléments relatifs à la cherté et au taux d'inflation. Ces informations se trouvent dans les comptes de TIIC au 31 décembre 2022. Sur cette prise de participation, expliquez-moi pourquoi l'avoir dissimulée alors que le groupe Fabre, depuis de nombreuses années, se déclare favorable à cette liaison autoroutière. Nous ne pouvons pas élargir la RN126, faute de fonds disponibles, c'est la réponse qui a été donnée. Pourquoi ne pas avoir révélé cette participation ? Je ne comprends pas. Pourquoi l'avoir couverte par le secret des affaires ? Je ne comprends pas. Pourquoi vous étonner que des suspicions puissent émerger concernant votre groupe et d'autres, étant donné que l'on cache quelque chose que, a priori, vous revendiquez pour une implication territoriale, pour défendre ce territoire ? Cette entreprise, installée dans ce territoire, s'inscrit dans son histoire, et nous nous félicitons de sa présence. Pourquoi avoir caché cela ? C'est ma première question. Ma deuxième question sera adressée plus tard à monsieur Gerlinger et monsieur Roux.

Si je comprends vos propos, vous me confirmez bien que finalement vous ne participerez pas à la *joint-venture* avec Gaïa Energy et Atosca ?

M. Jean Terlier, président. Je crois que ça a été dit au moins à deux reprises.

Permettez-moi d'apporter quelques clarifications à cette commission concernant la question du secret des affaires, notamment en ce qui concerne la société Atosca. Il est essentiel

de rappeler que ce ne sont ni les actionnaires, ni Pierre Fabre, ni d'autres actionnaires qui protègent les éléments du contrat de concession par le secret des affaires. En réalité, c'est le ministère des transports qui, dans le cadre de ses obligations et en vertu de la définition précise du secret des affaires, protège certaines informations. Les actionnaires, y compris le concessionnaire, ne sont donc pas à l'origine de cette protection ; c'est bien le ministère des transports qui en est responsable, comme cela nous a été confirmé récemment par monsieur Balderelli. Monsieur Ducournau, vous avez la parole pour vos réponses.

M. Éric Ducournau. Je vais commencer par la fin. Je vous confirme qu'il n'existe aucune entreprise impliquant Pierre Fabre et Gaïa Energy pour les panneaux photovoltaïques. Ces panneaux ont été installés sur nos propres terrains, notamment sur l'usine de Soual. J'ai déjà expliqué les raisons pour lesquelles nous avons renoncé à ce projet, ce qui était clair dans mon propos introductif.

Concernant la non-publication de notre participation, il est important de ne pas confondre communication et transparence. Nous n'avons pas souhaité utiliser notre participation comme argument de communication. Douze entreprises, ainsi que la CCI et nous-mêmes, ont participé à Tarn Sud Développement pour les raisons que j'ai évoquées. Je tiens à rappeler que la signature de Tarn Sud Développement a eu lieu en août 2023, alors que le chantier a débuté en mars 2023. Les premières attaques ont visé Pierre Fabre en février 2023 sur le site des Cauquillous. Il est donc exact que les violences avaient déjà commencé au moment de la signature des contrats. Je vous remercie pour votre position constante de condamnation de ces violences.

Je souhaite également revenir sur les coûts des travaux et le montant du péage. Ce qui vous a été proposé par les autres actionnaires de Tarn Sud Développement, c'est de vous transmettre les documents dont nous avons connaissance lors de la constitution de Tarn Sud Développement, provenant d'Atosca. Ces documents pourraient contenir des éléments sur le péage, bien que je ne m'en souviens pas précisément. Il serait plus simple de vous transmettre l'intégralité des pièces pour que vous ayez une vision complète de cette affaire. Enfin, concernant la prise en compte des trajets ou des coûts pour les collaborateurs, cette question n'a pas été considérée pour deux raisons. La première problématique réside dans l'ignorance des tarifs, et la seconde concerne le moment où l'autoroute sera mise en service. L'entreprise adopte une politique visant à favoriser le passage rapide aux véhicules hybrides ou électriques. Dans ce contexte, pour les personnels bénéficiant de voitures allouées par l'entreprise, le tarif actuel par rapport à celui futur reste inconnu. Il me semble également que, selon vos débats, le tarif est fixé par l'État et le concessionnaire à la fin du chantier. Nous n'avons donc pas pu le calculer ni l'anticiper pour cette raison.

Je tiens à rappeler que, malgré les nombreuses références au terme *cadre*, nous employons principalement des collaborateurs de tous statuts dans nos usines, notamment à Castres. Par ailleurs, en réponse aux remarques et questions sur le développement économique et l'évolution des emplois dans les différents secteurs de l'entreprise, notamment les transferts évoqués précédemment, en réponse à madame Erodi, ces transferts ont essentiellement concerné Toulouse et Lavaur. Il est intéressant de noter que ces localités sont devenues, quelques années après, vos circonscriptions, madame la rapporteure et monsieur le président. À l'époque, ce n'était pas le cas, mais il est désormais observé que les personnels se trouvent à Toulouse ou à Lavaur.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Toujours dans le prolongement de vos propos, puisque vous confirmez que les employés du groupe Fabre sont principalement dans les usines

de production, j'ai une question à vous poser. Actuellement, combien de cadres ou de personnels, de manière plus générale, effectuent quotidiennement l'aller-retour entre Toulouse et Castres ? Disposez-vous de cette information, notamment en raison des frais de déplacement que vous prenez en charge ? Ensuite, vous avez mentionné la politique très libérale, dans un sens positif, de monsieur Fabre envers ses salariés, en précisant que ces derniers étaient actionnaires de l'entreprise. Pouvez-vous nous confirmer à quelle hauteur et quels types de salariés sont concernés ?

M. Éric Ducournau. Nous les évaluons à environ 200 collaborateurs. Bien entendu, l'intégralité des trajets n'est pas prise en charge par l'entreprise. Cette structure d'entreprise est très particulière, comme vous le savez, étant tous deux élus dans la région. Elle est très dispersée sur ses territoires. Par le passé, nous avions des installations de recherche et développement à Ramonville, Vigoulet et Labège, qui ont été progressivement regroupées sur le site du Cancéropôle.

Nous employons environ un millier de personnes à Castres, principalement dans des emplois tertiaires, et environ 500 collaborateurs à Soual. Vous avez pu constater cela lors de votre visite sur place, notamment à la sortie de la rocade. En ce qui concerne l'actionnariat salarié, en 2005, monsieur Pierre Fabre a souhaité ouvrir le capital de l'entreprise aux salariés. Nous venons de terminer une campagne de placement, comme cela est appelé. La France bénéficie d'une loi sur les fonds communs de placement d'entreprise (FCPE), unique au monde, puisqu'elle n'existe même pas dans d'autres pays d'Europe. Chaque année, après que l'entreprise a arrêté ses résultats, une cotation interne est déterminée par des tiers externes, fixant le prix de la part de l'action Pierre Fabre. L'opération est rendue publique et les salariés sont invités à souscrire s'ils le souhaitent. Actuellement, cette initiative est ouverte dans treize pays, dont la France, ainsi que dans deux pays hors Europe, à savoir le Brésil et le Mexique. Aujourd'hui, 75 % des salariés sont actionnaires de l'entreprise, toutes catégories confondues. Il ne s'agit pas de stock-options, mais d'actions que les salariés peuvent acquérir après le versement de l'intéressement et de la participation. Ils ont la possibilité d'utiliser ces fonds et de les abonder s'ils le souhaitent pour accéder à l'actionnariat salarié. Je précise également que l'entreprise elle-même abonde ces versements, selon des montants proportionnels au salaire. Ce système est très égalitaire, car il ne favorise pas les cadres par rapport aux autres employés. En effet, l'intéressement et la participation sont distribués en fonction du temps de présence dans l'entreprise plutôt que du montant du salaire individuel. Pour répondre à votre question sur la détention du capital, environ 10 % du capital est détenu par les salariés, plus précisément 9,57 %, à la fin de la dernière campagne de souscription.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Monsieur Gerlinger, j'ai encore de nombreuses questions à vous poser. Sur les mesures compensatoires, le préfet avait annoncé la mise en place de comités de suivi, avec deux réunions annuelles au lieu d'une seule. Je voudrais savoir si cela a déjà été mis en œuvre. À ma connaissance, ces comités de suivi n'ont jamais abordé la question des délaissés, un sujet que nous discuterons avec monsieur Roux. Je vais maintenant poser des questions à monsieur Roux. Nous reviendrons ensuite sur les aspects financiers, photovoltaïques, et la question des délaissés, ainsi que sur votre maîtrise des coûts, en prévision de la réunion de demain. Nous avons également des questions sur la gestion des gravières et l'apport de matériaux, en lien avec l'audition des préfets.

Monsieur Roux, il semble que vous serez seul dans la *joint-venture* annoncée dans le contrat de concession. Atosca n'y participera plus... Pouvez-vous confirmer cette information ? Nous devons également discuter des perspectives futures, car il est possible de prendre des

décisions aujourd'hui pour les mettre en œuvre demain ; la production d'énergie renouvelable est un sujet qui me tient à cœur.

La proposition d'installer des panneaux photovoltaïques sur des terrains délaissés me semble tout à fait pertinente. Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la loi sur l'accélération des énergies renouvelables. Il est logique de suivre l'exemple d'autres pays qui utilisent déjà des parkings pour installer des panneaux photovoltaïques. Nous accusons un retard significatif dans ce domaine, alors que la Corée du Sud installe des panneaux sur ses périphériques. Ce retard est dû à notre dépendance vis-à-vis de la Chine pour la production de panneaux et à notre manque d'initiatives en matière d'énergies renouvelables. Ce qui m'intrigue dans ce dossier, c'est que cet aspect aurait dû être mis en avant comme une avancée majeure, comparable à l'autoroute du XXI^e siècle en termes de production d'énergie renouvelable. Or, cette information a été dissimulée, ce qui suscite ma méfiance. Cette dissimulation est d'autant plus préoccupante que deux éléments ont été cachés. En page 6 de l'annexe 12, il est mentionné une ambition environnementale concrète dans la partie non grisée. Cependant, dans la partie grisée, aucune ambition environnementale concrète n'est mentionnée. De plus, il est indiqué qu'« *Atosca a déjà engagé une étude prospective sur ce projet, identifiant une dizaine de sites répondant aux critères de délaissement et sans enjeux environnementaux* ». Qui a décidé des critères de délaissement et de l'absence d'enjeux environnementaux sur ces délaissés ? En contradiction avec cela, les préfets du Tarn et de la Haute-Garonne évoquent le critère MC 41 concernant la désimperméabilisation des délaissés d'infrastructures. De manière générale, j'ai été interpellée sur ce sujet dans le cadre de l'autorisation environnementale, notamment en ce qui concerne les mesures compensatoires, y compris celles impliquant les acteurs de la construction de l'autoroute.

Je souhaite attirer votre attention sur une motion de 2021 de la chambre d'agriculture. Cette motion s'inquiète du tracé définitivement choisi pour la protection de la souveraineté alimentaire et des zones agricoles. Ce tracé, qui a été retenu, présente une emprise plus importante que le tracé initial. Tous ces éléments accumulés, le manque de communication, la présence du groupe Pierre Fabre et Atosca en page 6 de l'annexe 12, ainsi que l'absence d'une ambition environnementale concrète affichée, sont préoccupants. On nous dit que ce projet vise à alimenter les véhicules automobiles, avec une ambition de 40 mégawatts. Or, 1 mégawatt nécessite au minimum un hectare et demi, voire deux hectares. Pour rappel, une voiture électrique consomme 17 kilowatts/heure pour 100 kilomètres. Donc, avec 40 mégawatts, soit 40 000 kilowatts, il est possible de faire rouler des voitures et des camions, mais aussi de vendre de l'énergie, ce qui n'est pas un problème en soi. Cependant, cela va bien au-delà de la simple consommation de l'autoroute, comme cela avait été présenté lors de l'audition de monsieur Gerlinger devant la commission du développement durable, à la suite de la pétition du collectif *La voie est libre*. De plus, vous affirmez, monsieur Roux, qu'il n'existe pas de relations capitalistiques entre Gaïa Energy et NGE. Or, vous êtes le président de Gaïa Energy et membre du directoire de NGE. Antoine Metzger, représentant Promethee Group, est président de NGE depuis 2021. Nous avons également Alain Joël Rousseau, Promethee Group, la financière Neptune, Gaïa Énergie...

Je comprends que lorsqu'on traite des affaires, il est préférable de collaborer avec des personnes directement impliquées dans le dossier. Je réitère ma question, que j'avais déjà posée à monsieur Ducournau : pourquoi ne pas avoir clairement indiqué votre intention d'utiliser cette autoroute pour installer des panneaux photovoltaïques ? De plus, sur quels délaissés précisément envisagez-vous ce projet ? En effet, je n'ai pas accès aux relevés parcellaires, ni aux mesures compensatoires actuelles, ni aux informations concernant les dix sites que vous avez prospectés. Je soutiens les énergies renouvelables, mais je tiens également à préserver la

biodiversité. Il est essentiel que les terres agricoles restent consacrées à la production agricole, surtout dans le contexte de la crise actuelle. Ces terres ne devraient pas être couvertes par des installations photovoltaïques.

M. Gilbert Roux. Je tiens à préciser que je n'ai rien dissimulé. Comme l'a rappelé monsieur le président, ce sont les représentants de l'État qui cachent certaines informations. Nous n'avons rien dissimulé. Concernant la future *joint-venture*, nous ne serons pas seuls. Nous avons deux actionnaires à nos côtés : Quaero, que vous connaissez déjà, et NGE Concessions. En ce qui concerne la structure capitalistique, vous avez certes consulté de nombreux documents, mais je vous confirme qu'Antoine Metzger n'est pas, ou n'est plus, chez Promethee. Promethee est effectivement actionnaire avec Sygil et d'autres de Gaïa Energy. Promethee détient des actions au sein de NGE comme de Gaïa Energy. Cependant, il n'y a pas de mélange entre ces entités. Ce sont des participations financières complètement distinctes.

Pour ce qui est des délaissés situés hors du périmètre autoroutier, deux solutions s'offrent à nous. Dès que nous pouvons rendre les terrains aux agriculteurs, nous le faisons. Toutefois, comme vous l'avez rappelé, ces terrains sont souvent situés à proximité des routes nationales, où l'agriculture est difficile, voire impossible, en raison des machines et autres équipements. Nous envisageons donc d'y installer des panneaux photovoltaïques, mais cela sera étudié ultérieurement. Pour l'instant, nous nous concentrons sur le domaine autoroutier.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous êtes en train de faire de la prospective, puisque monsieur Gerlinger démarche les différents élus. À ce stade, vous n'avez pas d'idées précises sur les actions à entreprendre dans ce domaine ? Je rappelle que le contrat stipule un objectif d'installer 40 mégawatts opérationnels dès la mise en service de l'autoroute. Il est impensable que l'État ait consenti à inclure cette clause dans le contrat de concession en 2022 sans disposer d'éléments concrets, tels qu'un plan de financement et de capitalisation, permettant de garantir la production d'énergie renouvelable. Vous lui avez communiqué des informations. Quelles sont-elles ? Où se trouvent les dizaines de sites répondant aux premiers critères de délaissement et sans enjeux environnementaux ?

M. Gilbert Roux. Je n'ai pas participé à la procédure de soumission à l'appel d'offre ; je ne connais donc pas le tracé exact. Nous avons fait une estimation de ce que nous pouvions réaliser et, désormais, après des études beaucoup plus précises, je confirme qu'il faut 1 mégawatt par hectare. Cela fonctionne, nous en avons plusieurs, nous avons bien commencé, il n'y a pas de problème, notamment dans cette région. Les 13 hectares mentionnés précédemment se trouvent sur le domaine autoroutier et ne sont pas des terrains délaissés. Ce sont des zones situées sur les aires, les bretelles et les talus. Nous examinons les environs et nous allons proposer des solutions à Atosca ainsi qu'aux agriculteurs en relation avec toutes les parties concernées. Il est envisageable de trouver, peut-être pas les 27 hectares manquants pour atteindre les 40 hectares, mais probablement une dizaine ou une quinzaine d'hectares. Nous verrons lorsque nous aurons terminé les discussions. Nous procéderons en deux phases : nous nous occupons d'abord du domaine autoroutier, puis nous passerons à la seconde phase par la suite.

M. Jean Terlier, président. Merci monsieur. Peut-être pour rappeler à nouveau que tout cela, évidemment, sera soumis au service de l'État dans le cadre d'une enquête publique environnementale.

M. Martial Gerlinger. Madame la rapporteure, en réponse aux questions posées à monsieur Roux, il est évident qu'il ne dispose pas de l'intégralité des détails, n'ayant pas

participé à toutes les discussions préalables et préparatoires. De plus, il n'a pas connaissance des modifications apportées au contrat par rapport aux publications effectuées. Sur les délaissés et les relations avec la chambre d'agriculture, je note que la délibération de 2021 mentionnée est une délibération générale sur la question des délaissés par rapport à l'autoroute, et non spécifiquement sur le photovoltaïque. Je ne connais pas précisément les motivations de cette délibération, mais il existe toujours une inquiétude dans le monde agricole quant à la réalisation d'un projet autoroutier sans optimisation foncière, laissant ainsi de nombreux délaissés, notamment lorsque l'autoroute est parallèle et parfois proche de la RN126. Ils craignent la configuration finale du tracé de l'autoroute et les délaissés qui en découlent.

Depuis notre sélection en tant que concessionnaire, nous avons collaboré avec la chambre d'agriculture de manière globale. Le projet photovoltaïque, abordé bien plus tard, n'a pas été discuté en détail avec la chambre d'agriculture dès le départ. Ce sujet a peut-être été évoqué en fin de processus, mais certainement pas au début. La priorité initiale était la configuration de l'autoroute pour minimiser les délaissés. Nous avons eu l'occasion de discuter de cela dans des groupes de travail au sein du comité de développement. Nous avons entrepris l'identification des parcelles de moins de 20 mètres de largeur, voire celles qui étaient encore réutilisables. Notre objectif était d'optimiser l'utilisation des terres afin de minimiser les délaissés, permettant ainsi une réutilisation maximale des terres. Par exemple, nous avons envisagé d'utiliser les terres inutilisables pour installer un bassin de rétention, afin de réduire les délaissés au minimum. Ce travail a été réalisé en étroite collaboration avec les parties concernées, et je comprends leur préoccupation légitime d'épargner le plus possible de terres agricoles, afin de maintenir la viabilité des exploitations. Lors de ma dernière audition, j'ai mentionné que ce travail effectué de manière très étroite avec la chambre d'agriculture se poursuit aujourd'hui.

Concernant la question du photovoltaïque, il n'est pas pertinent, à ce stade, de discuter des délaissés hors du DPAC. Nous n'avons pas suffisamment avancé sur ce sujet, qui reste complexe, car il concerne des terrains encore potentiellement utilisables par l'agriculture. Nous n'avons pas encore engagé de discussions détaillées avec la chambre d'agriculture à ce sujet. Bien que le photovoltaïque ait été évoqué, il reste un travail considérable à accomplir avant d'aborder ce point de manière approfondie. Les identifications réalisées dans les travaux préparatoires, initialement prévues sur 20 hectares, montrent qu'aujourd'hui, nous serions plutôt entre 0 et 20 hectares, probablement plus proches de 10 hectares. Cependant, aucun projet concret n'a été déposé concernant les délaissés. Le sujet sur lequel nous travaillons de manière plus étroite est le DPAC, où 13 hectares ont été identifiés à ce stade. Ce travail détaillé a été mené à l'issue de l'offre et c'est sur cet aspect que nous concentrons nos efforts actuels, notamment sur l'avancée des dossiers et la présentation des esquisses, en particulier aux maires.

Aujourd'hui, il n'existe aucun autre projet sur la table ou présenté concernant ces zones spécifiques. En ce qui concerne l'articulation avec la chambre d'agriculture, je pense avoir répondu à toutes les questions restantes. Sur la mégawatt-crête, la production annoncée correspond à la production maximale possible si tous les panneaux fonctionnent à pleine capacité, avec un ensoleillement optimal. Évidemment, en moyenne, cette production n'est pas atteinte, notamment durant la nuit. Cela explique probablement les ratios de 3,4 que vous aviez mentionnés, en rapport avec les 120 hectares estimés pour une puissance de 40 mégawatts.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. La motion relative au projet d'autoroute de la chambre d'agriculture du Tarn dit : « *L'agriculture constitue un enjeu majeur pour demain, au regard des enjeux économiques, sociétaux et environnementaux, et on ne peut que les approuver. La chambre d'agriculture déplore que la déclaration d'utilité publique ait été*

établie sur le tracé qui crée le plus de délaissés agricoles, réduisant ainsi encore davantage le potentiel agricole du territoire. » La chambre d'agriculture se positionne bien après la DUP, en novembre 2021. La question des délaissés agricoles est cruciale pour les agriculteurs. Tout ce qui n'est pas réutilisable au niveau agricole est appelé un délaissé. Lorsqu'on travaille pour l'État et qu'on fixe les redevances sur les autorisations d'occupation temporaire sur les délaissés d'autoroute, on parle également de délaissés d'autoroute. Aujourd'hui, lorsqu'on souhaite développer des projets photovoltaïques, on utilise aussi le terme de délaissés, ainsi que les termes de bretelles ou de talus. Juridiquement, tout cela est bien considéré comme des délaissés. La chambre d'agriculture se pose la question, et moi aussi, de savoir si, dans le cadre du contrat avec une ambition d'énergie renouvelable, le tracé décidé est le plus approprié. La chambre d'agriculture du Tarn, d'après ce que j'ai compris, n'était pas complètement défavorable au projet. Cependant, elle a tout de même pris cette motion, signée à l'unanimité, car elle défend la souveraineté alimentaire et la protection de l'agriculture, et nous l'approuvons sur ce point.

Je m'étais interrogée à l'époque sur la question agricole, notamment sur le volet environnemental. Depuis que j'ai pris en charge la partie financière, en particulier concernant les fermes solaires et les terrains délaissés, je me pose à nouveau la question, en établissant un lien entre ces deux aspects. Ma question demeure aujourd'hui, vous m'affirmez ne pas avoir encore engagé de démarches et ne connaître que la situation de quelques hectares. Mais où se trouvent précisément ces hectares de terrains délaissés ? Est-il possible que les préoccupations des agriculteurs, évoquées lors de la DUP, soient en réalité fondées ? À savoir, une emprise territoriale légèrement plus grande aurait-elle été choisie pour permettre l'existence de terrains délaissés plus vastes, rendant ainsi le photovoltaïsme plus rentable ?

M. Martial Gerlinger. Ce que j'en comprends, cette délibération concerne le tracé décidé à l'issue de la DUP. Ce choix ne relève pas de ma compétence en tant que concessionnaire, mais de l'État, qui a déterminé ce tracé à l'issue du processus de déclaration d'utilité publique. Il semble qu'il y ait des regrets, bien que je n'aie pas la délibération sous les yeux et que je puisse donc commettre des approximations. La chambre d'agriculture déplore que pour certaines portions, le tracé de l'autoroute, telle qu'elle est configurée à l'issue de la DUP, soit proche de la RN126, ce qui peut entraîner des délaissés relativement importants. Je peux confirmer l'engagement que nous avons mis en œuvre. La chambre d'agriculture, si vous la réinterrogez aujourd'hui, vous dirait probablement la même chose. Nous avons travaillé sur le tracé qui nous était imposé, de manière que les délaissés soient les plus faibles possibles. Nous avons configuré les largeurs de terrain de manière à permettre une exploitation continue lorsque cela était possible. Lorsque les largeurs n'étaient pas suffisantes, nous avons installé des infrastructures de l'autoroute, comme des bassins de rétention, pour minimiser les impacts en termes de délaissés.

Je le redis très clairement, le projet sur lequel nous travaillons actuellement, concerne le DPAC, où nous avons une bonne visibilité. En revanche, pour les autres terrains en bordure, nous n'en avons souvent pas la propriété. De ce fait, je n'ai pas suffisamment avancé sur ce chantier. Je n'ai pas encore eu les concertations ni les discussions nécessaires avec les propriétaires et la chambre d'agriculture pour pouvoir affirmer qu'il y aurait un projet spécifique à ces endroits. Les terrains délaissés sur lesquels nous travaillons concernent exclusivement les délaissés d'autoroutes, dans le cadre du tracé autoroutier. Par exemple, les boucles des échangeurs génèrent des terrains à l'intérieur de ces boucles qui ne sont plus utilisables pour l'agriculture, car ils se trouvent dans le DPAC. Ces terrains ne peuvent donc pas être exploités à des fins agricoles. Nous envisageons d'utiliser ces parcelles pour installer des panneaux, ainsi que les talus situés dans certaines zones de l'autoroute, qui restent également dans le DPAC et nécessitent un entretien de notre part. Ces espaces pourraient

potentiellement servir à d'autres usages, sauf lorsqu'ils sont destinés à des mesures compensatoires. Pour répondre à votre question sur l'articulation avec l'A69, nous nous concentrons uniquement sur ces terrains spécifiques.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je reposerai la question et reverrai cela avec l'Autorité de régulation des transports (ART) demain. Je souhaitais également vous interroger, monsieur Gerlinger, car cela est en lien avec ce que nous venons de discuter. Pouvez-vous me confirmer, puisque j'ai posé la question à monsieur Roux tout à l'heure, qu'Atosca ne fera pas partie de la *joint-venture* telle qu'elle est mentionnée dans le contrat ?

M. Martial Gerlinger. Je confirme les propos de monsieur Roux concernant l'actionnariat qui se dessine. En effet, lors de la phase de travail au sein du groupement candidat, avant même la création d'Atosca, nous élaborions l'offre. À ce moment-là, certains actionnaires manifestaient un intérêt particulier pour ce projet. NGE Concessions, fort de son expérience sur d'autres autoroutes où il est présent, s'est montré particulièrement intéressé. De même, Quaero, dans le cadre de ses fonds, s'est mobilisé sur ce sujet. Logiquement, une association s'est formée avec Gaïa dans ce contexte. Cet actionnariat reste susceptible d'évoluer, aucun dossier n'ayant encore été déposé. À ce stade, c'est l'esquisse de la structure envisagée pour soutenir les projets de panneaux photovoltaïques.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Monsieur Gerlinger, je reviens sur la question que j'avais initialement posée à monsieur Bodard, qui n'a pas su me répondre. Vous êtes l'homme de toutes les réponses et vous avez pu m'éclairer concernant NGE Concessions et NGE Concessions A69. Vous m'avez expliqué le rôle de NGE Concessions A69, une société de portefeuille dont le capital est entièrement détenu par NGE Concessions. Monsieur Bodard n'est pas actionnaire de NGE Concessions A69, mais il est maintenant impliqué dans Tarn Sud Développement en tant qu'actionnaire, bien que son capital social soit beaucoup moins important que celui du groupe Pierre Fabre. La société Trinity Invest a vu sa raison sociale modifiée. Je vous posais donc la question par rapport à NGE Concessions et NGE Concessions A69, afin de comprendre lequel des deux était partie prenante.

Vous m'avez indiqué que le capital de NGE Concessions A69 ne devait plus évoluer en l'état actuel. Pourriez-vous m'éclairer sur ce point, puisque j'ai également vu dans le contrat que l'opération prévue pour Tarn Sud Développement, bien que réalisée en toute légalité, manquait de transparence et était potentiellement prévue pour un tiers dont nous n'avons pas encore connaissance. Peut-être pourriez-vous évoquer ce tiers dans ce cadre, puisque nous retrouvons NGE Concessions A69 ainsi que Ascendi, qui participe au contrat à hauteur d'une part. J'ai identifié de nombreuses structures similaires, avec un réseau de personnes gravitant autour de NGE, ce qui me fait penser, peut-être à tort, à des dispositifs de LBO envisagés pour ce dossier.

Je souhaite vous interroger également sur les gravières. Le 25 septembre 2021, un communiqué de presse de NGE a annoncé que son offre pour la concession autoroutière avait été retenue par l'État. « *Dans le cadre de ce projet déclaré d'utilité publique, NGE a proposé des optimisations permettant de s'affranchir du besoin d'ouverture de carrières temporaires de matériaux.* » Initialement, trois carrières étaient prévues, mais elles ont finalement été abandonnées. « *Cela a été rendu possible grâce, d'une part, à la connaissance approfondie de la géologie des terrains concernés* », acquise notamment lors des déviations de Soual en 2000 et de Puylaurens en 2008, et d'autre part, au « *savoir-faire dans la réutilisation des matériaux de chantier* ». Cependant, j'ai découvert avec surprise l'existence d'un schéma régional des carrières. Il apparaît que pour le chantier de l'A69, on prélèverait 2,6 millions de tonnes de

matériaux non plus dans les carrières du Tarn, mais dans celles de l'Ariège. En termes d'émissions de CO₂ et de transports, cela représente un nombre considérable de déplacements, si l'on divise ce tonnage par 40 tonnes par camion.

M. Jean Terlier, président. Monsieur Gerlinger, je tiens à rappeler que les mouvements d'actionnaires au sein de la concession et du concessionnaire d'Atosca sont rigoureusement contrôlés par l'État. Ce contrôle s'exerce particulièrement en fonction de la période, notamment si l'on se situe à deux ans ou plus de la mise en service du contrat de concession. Les services de l'État nous ont expliqué ce point en détail. Sur ce sujet, certaines idées fantaisistes circulent concernant les mouvements d'associés au sein du concessionnaire. Cependant, il est important de souligner que ces mouvements sont prévus par le contrat de concession et sont soumis à une surveillance stricte de l'État. Cela permet de rassurer toutes les personnes concernées et d'assurer qu'il n'y a pas d'actionnaires cachés.

Je comprends que madame Arrighi n'a pas de question concernant l'actionnariat. Cependant, elle mentionne le courriel que je lui ai transmis de la part de monsieur Bodard.

Sur un projet de concession comme l'A69, je tiens à confirmer que tout ce que j'ai dit concernant les carrières est exact. Lorsqu'on évoque le mouvement des matériaux, l'équilibre entre remblais et déblais, il s'agit bien de l'équilibre des terres qui constituent la base des terrassements. Ce que vous observez actuellement sur l'autoroute, dans les terrassements réalisés, c'est la mise en place de terres déplacées d'un endroit à un autre. Les déblais sont les terres extraites d'un site, et les remblais sont celles réutilisées pour former la base de l'autoroute. Nous utilisons les terres du territoire, les déplaçant d'un endroit à un autre pour recréer cet équilibre. Grâce à notre travail sur le profil en long et les équilibres entre remblais et déblais sur l'ensemble du territoire, nous n'avons plus besoin de recourir à des carrières pour obtenir des matériaux. Initialement, lors de la DUP, il avait été envisagé d'extraire plus de 2 millions de mètres cubes de matériaux de carrières. Cependant, nous avons réalisé ce travail d'équilibrage au moment de l'offre, ce qui n'avait pas été fait lors des premières prospections pour les carrières. Ce travail a permis de maintenir cet équilibre et de ne plus nécessiter de nouvelles carrières dans le territoire pour ce projet.

Il est bien entendu que l'objectif est de mettre en place des couches d'enrobés sur les chaussées. Toutefois, sous ces couches d'enrobés, il existe encore des matériaux de transition et de soubassement entre l'enrobé et la terre constituant les terrassements. Ces matériaux, tels que le gravier et les enrochements, sont recherchés dans les carrières du territoire. À ma connaissance, les consultations ne sont pas encore totalement achevées pour tous les enrochements nécessaires au soubassement des enrobés. Cependant, il est très probable que l'essentiel proviendra des carrières du territoire, notamment celles de la montagne Noire. Je ne souhaite pas préjuger des consultations que le constructeur mènera, mais l'intention est de travailler au maximum avec des carrières locales. À ma connaissance, le marché encore une fois n'est pas attribué, les besoins en matériaux des carrières de l'Ariège se chiffrent à quelques dizaines de milliers de mètres cubes, et non plus. Je ne sais pas d'où provient le chiffre de 9 millions que j'ai vu à un moment, ni celui de 2,6 millions de mètres cubes que vous mentionnez dans le schéma des carrières, que je ne connais pas. Je n'ai pas étudié ce sujet en détail et ne peux fournir d'autres éléments que ceux nécessaires à l'achèvement du chantier.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Il est nécessaire que nous nous mettions d'accord, car je tire cet élément du schéma régional des carrières, élaboré sous l'égide du préfet de région. Une enquête publique s'est déroulée en août 2023, de la même manière que celle concernant l'A69, qui a eu lieu à Noël. Ce schéma régional des carrières, réalisé sous l'égide

du préfet de région, a fait l'objet de mon interrogation. Le préfet m'a assuré qu'il n'existait aucun lien entre le chantier de l'A69 et le schéma régional des carrières. « *Je vous propose, madame la rapporteure, de vous faire une réponse écrite* », m'a-t-il dit « *afin d'être suffisamment clair et précis. Je peux d'emblée confirmer l'absence de lien entre la construction de ce schéma des carrières et la convention de concession de l'A69.* » Ces éléments n'ont pas été portés à la connaissance de l'Autorité environnementale, qui précise dans un de ses rapports, qu'il est nécessaire de clarifier l'origine de ces gravières en raison des importants mouvements de terre prévus pour la réalisation du projet.

Nous rencontrons actuellement un problème concernant le schéma régional des carrières et la construction de l'A69, notamment en ce qui concerne les matériaux nécessaires. Ce n'est pas un sujet anodin. Monsieur Gerlinger, vous avez pu constater cela sur le terrain lorsque vous nous avez aimablement reçus sur le site de l'usine à bitume de Puylaurens. Les habitants s'inquiètent beaucoup de ce qui se passera dans ces usines, des émissions produites et des circulations de poids lourds, qu'il s'agisse de camions de 20 ou 40 tonnes, selon la nature des marchandises transportées. Ces routes, déjà très fréquentées, deviendront des voies de circulation pour ces camions. Nous découvrons ces problématiques au fil de cette commission d'enquête. Il est impératif de clarifier rapidement la situation pour que chacun sache exactement de quoi il retourne. Je tiens à souligner que l'Autorité environnementale n'a pas été informée de ces aspects. Cela représente un nombre considérable de sujets sur lesquels elle n'a pas été consultée et sur lesquels elle a pourtant dû se prononcer.

M. Jean Terlier, président. Peut-être vous dire, madame la rapporteure, que s'il n'existe pas de lien entre le schéma régional des carrières et le chantier, il est tout à fait normal que l'Autorité environnementale n'ait pas été informée.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Pour l'autoroute, il sera nécessaire de recourir à des solutions spécifiques. Monsieur Gerlinger, pourriez-vous répéter votre propos ? Vous avez mentionné que la terre proviendrait des remblais d'une année, et qu'ensuite, il serait indispensable de se fournir dans des carrières. Cependant, vous ne savez pas précisément où, car vous n'avez pas en mémoire le schéma régional des carrières, ce qui est compréhensible. Vous avez également précisé que les matériaux requis ne s'élèveraient pas à 2,6 millions de tonnes. À présent, veuillez nous éclairer sur ce point, car il semble que nous n'ayons pas la même compréhension que monsieur le président.

M. Martial Gerlinger. Aujourd'hui, il est clair que nous n'avons absolument pas besoin de 2,6 millions de mètres cubes d'enrochement. La quantité nécessaire est bien inférieure. Nous allons donc lancer les consultations nécessaires pour rechercher ces matériaux le plus près possible, notamment dans les carrières de la montagne Noire ou ailleurs. La quantité finale sera beaucoup moins importante. Je m'engage à vous fournir une réponse écrite à ce sujet.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je vous remercie. Si vous mentionnez la montagne Noire, cela peut également concerner l'autre versant, notamment dans l'Aude, où une carrière bénéficie actuellement d'autorisations d'extraction supplémentaires. Or, nous sommes presque au bout des capacités de production, car le gravier ne se fabrique pas ; il provient de la nature, de la terre, comme chacun le sait. À un certain point, lorsqu'on a trop creusé, il n'y en a plus. J'attends évidemment une réponse écrite et précise sur vos besoins, ainsi que la réponse du préfet sur cette question. En effet, si un document officiel, tel qu'un schéma régional des carrières soumis à enquête publique, mentionne 2,6 millions de tonnes, il est légitime de s'interroger. Je vais maintenant aborder mon dernier point concernant monsieur Gerlinger et les autres participants, que je remercie infiniment pour leur disponibilité.

Monsieur Gerlinger, en ce qui concerne le financement de ce projet, nous avons obtenu des éclaircissements de plus en plus précis dans le cadre de cette commission d'enquête. Il me reste une question que nous avons posée hier à un universitaire très reconnu pour ses publications et recherches sur les concours publics. Bien que vous ne soyez pas en mesure de qualifier ces concours, dans la dernière version de la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE), vous aviez initialement mentionné 508 millions d'euros, puis réduit ce montant à 98 millions. Vous avez ensuite produit une version à 788 millions, qui n'a pas été contredite ni soumise à une contre-expertise, car les concours publics étaient inférieurs à 100 millions d'euros.

Pour les concours publics, vous avez mentionné uniquement les 23 millions d'apports financiers des collectivités publiques, sans prendre en compte l'apport en nature. Hier, monsieur Vila n'a pas hésité à me répondre sur la qualification juridique des apports, précisant qu'il s'agit d'apports en numéraire ou en nature, et dans ce cas précis, de 15 millions. Expliquez-moi pourquoi vous n'avez pas pris en compte les 75 millions d'apport en nature et pourquoi vous avez calculé une VAN-SE sur 115 ans. Monsieur Balderelli m'a répondu que cela correspond au guide de la VAN- SE. J'ai donc consulté ce guide, récemment mis à jour, ainsi que ceux des années précédentes, au cas où des changements seraient intervenus entre-temps. Je n'ai trouvé aucune mention des concours publics, ni de la durée de 115 ans. Puisque vous avez effectué ce calcul, vous devez en connaître les raisons et pourrez certainement me les expliquer.

M. Martial Gerlinger. Je n'ai pas beaucoup d'éléments supplémentaires détaillés à vous fournir par rapport à la réponse que vous avez apportée à monsieur Balderelli. Nous avons appliqué le guide correspondant au calcul des bilans socio-économiques et n'avons effectivement pas pris en compte des éléments déjà existants. Il ne s'agissait donc plus de mesurer l'opportunité d'investir ou non. C'est ainsi que nous avons procédé. Je confirme ce que vous avez dit, monsieur Balderelli.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Je ne doutais pas que vous alliez confirmer ce que dit monsieur Balderelli. Cependant, dans le contrat de concession, les 75 millions ont été, au moment de la signature du contrat, affectés d'un taux d'inflation à compter de 2020. Cela montre bien que ce n'est pas un investissement passé dont on pourrait ne pas faire état, mais que cela a été compris et pris en compte dans le calcul du financement. La réponse ne me convient pas, mais en l'occurrence, c'est plutôt à l'État, plutôt qu'à vous, que cette question doit être posée.

En dernier lieu, concernant l'équilibre financier du contrat, je dispose des comptes financiers de TIIC au 31 décembre 2022. C'est pour cela que je me permets de vous interroger à ce sujet. Le rapport de ces comptes indique : « *À la fin de l'année 2022, le projet était encore en phase de conception avec une période de travail intensive pour l'entrepreneur. Ce processus nécessite quelques études d'impact de la part de l'Autorité environnementale, dont la décision finale est attendue pour février 2023. Les organismes publics compétents chargés de l'analyse des aspects environnementaux ont déjà soulevé quelques questions attendues, sur lesquelles l'entrepreneur travaille intensivement. Les travaux préliminaires sont en cours.* » Ce qui suit est l'important : « *Parallèlement, le contractant et le concessionnaire travaillent sur une demande potentielle d'indemnisation de l'État français en raison de la situation économique actuelle résultant de la guerre en Ukraine et de l'environnement logistique et économique post-Covid, qui impacte principalement les coûts de construction du contractant. Néanmoins, l'augmentation des coûts de construction est entièrement supportée par l'entrepreneur par le biais des clauses d'adossement du contrat EPC. Le concessionnaire a également été impacté*

lors du bouclage financier avec une augmentation significative des taux d'intérêt entre 2021 et avril 2022. D'où le travail commun entrepris par les parties. À cet égard, le concessionnaire et l'entrepreneur travaillent avec des conseillers externes pour préparer les fondements juridiques d'une telle réclamation et les montants associés à inclure. Le processus devrait être long mais il n'affecte pas l'exécution des travaux de construction, toujours prévue en mars 2023. Il est prévu, par ailleurs, qu'environ 5,3 % du maximum de l'actionnariat total soit cédé à Opale Invest, actuellement actionnaire à 100 % de NGE Concessions. Cette participation sera financée dans Opale Invest par diverses sociétés locales dirigées par le groupe Pierre Fabre, réduisant ainsi au prorata les autres actionnaires. » Monsieur Gerlinger, pourriez-vous nous éclairer sur ces éléments présents dans les comptes en anglais de TIIC et nous indiquer où en est la situation ?

M. Martial Gerlinger. Je pensais que nous allions aborder le sujet du photovoltaïque aujourd'hui, donc je n'ai pas spécialement préparé ce thème. À ma connaissance, la forte inflation que nous avons connue depuis la signature du contrat a conduit à une augmentation des tarifs, peut-être plus importante que prévu dans notre offre initiale. Parallèlement, les coûts de construction ont également augmenté, car ces éléments sont intrinsèquement liés. Il est vrai que, selon mes informations, des discussions préparatoires ou exploratoires ont eu lieu avec la DGITM et le ministère des transports pour aborder ce sujet. Quant à l'augmentation des tarifs, nous souhaitons effectivement les laisser évoluer comme prévu initialement, en tenant compte de l'augmentation corrélative des coûts des travaux. Cela est mentionné dans le document que vous avez consulté, émanant d'un des actionnaires d'Atosca.

M. Jean Terlier, président. Je comprends parfaitement, monsieur Gerlinger, que l'inflation aura un impact sur le coût des péages, mais cela relève d'un mécanisme automatique. Votre réflexion porte sur la question suivante : devons-nous accepter une augmentation significative des péages en raison de cette inflation, qui est un phénomène classique, ou devons-nous engager des discussions avec la DGITM sur ce sujet précis ?

M. Martial Gerlinger. Notre message à la DGITM était clair. Il ne s'agissait en aucun cas d'une réclamation. Nous avons simplement abordé ce sujet avec la DGITM, mais comme l'avait mentionné, monsieur Balderelli, il n'y a pas eu de suite à cette discussion. À ce jour, aucune négociation n'est en cours sur les tarifs avec la DGITM. Nous faisons face à ce problème récurrent. Voilà l'essentiel de ce que je peux dire.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Et donc, à ce stade, vous êtes toujours en discussion.

M. Martial Gerlinger. Aujourd'hui, la discussion ne s'est pas poursuivie. Nous avons juste soulevé le problème.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Vous avez demandé que les conditions financières de ce contrat puissent être modifiées, au regard des éléments que je viens de lire. Pourriez-vous nous communiquer le courrier que vous avez adressé au ministère, à la DGITM, afin que nous comprenions bien la demande que vous avez formulée ? Cela concerne à la fois votre position et le risque que vous prenez si cette demande n'était pas prise en compte, comme l'ont souvent souligné l'Autorité de régulation des transports (ART) et le ministère chargé des transports. En outre, quel serait le risque pour les usagers si vous mainteniez le plafond des tarifs le plus longtemps possible pour couvrir votre risque et garantir vos dividendes ? Vous avez en effet stipulé dans le contrat que le pacte actionnarial serait payé à hauteur de 4 100 000 euros dès l'entrée en service de l'ouvrage. Dès le début de la mise en service,

l'ensemble des actionnaires sera rémunéré à hauteur de 4 100 000 euros. Pouvez-vous me le confirmer ?

M. Martial Gerlinger. Je confirme qu'aujourd'hui, le contrat prévoit cela. Je crois que les actionnaires vous ont indiqué que cela correspondait à une rémunération de 1,2 % de leur mise de fonds, pendant la période de construction.

Mme Christine Arrighi, rapporteure. Nous allons conclure cette réunion. Je vous remercie de bien vouloir nous transmettre le courrier que vous avez adressé à la DGITM en cours d'instruction. Merci, monsieur Gerlinger, pour l'ensemble de vos réponses. Certaines de mes questions restaient sans réponse jusqu'à présent. Merci également à vous, Messieurs, pour votre déplacement et d'être restés jusqu'à cette heure si tardive. Nous avons de nombreuses questions à vous poser et il subsiste encore de nombreuses interrogations dans ce dossier. Nous ne partageons pas nécessairement la même approche, mais il est impératif que toute initiative en matière d'infrastructures soit analysée à l'aune des impacts sur la biodiversité et les émissions de CO₂. Si nous pouvons éviter des dommages, nous devons le faire. En cela, nous suivons simplement les recommandations des scientifiques. Je vous remercie encore une fois pour votre participation.

M. Jean Terlier, président. Merci, madame la rapporteure. Je tiens à vous remercier tous les quatre pour ces presque trois heures d'audition. Ce qui est intéressant, c'est que vous auriez pu, en tant qu'actionnaires, demander que cette audition soit à huis clos. Vous avez choisi la transparence, et je tiens à vous en remercier.

C'est important pour l'ensemble des membres de la commission de pouvoir vous entendre et de dissiper toutes les inquiétudes concernant le montage juridique et financier de l'autoroute A69. Même si nous abordons parfois des sujets allant bien au-delà, comme des projets futurs qui ne sont pas encore finalisés, je vous remercie encore une fois d'avoir joué le jeu, si je puis m'exprimer ainsi, et d'avoir été présents à cette audition.

La séance s'achève à vingt heures trente.

Membres présents ou excusés

Présents. – M. Damien Adam, Mme Christine Arrighi, Mme Pascale Boyer, M. Frédéric Cabrolier, M. Sylvain Carrière, M. Jean-René Cazeneuve, Mme Karen Erodi, Mme Sylvie Ferrer, M. Philippe Frei, M. Gérard Leseul, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean Terlier, Mme Corinne Vignon, M. Jean-Marc Zulesi