



Autoroute Castres-Toulouse Concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution

**Réunion de concertation à Soual
Mardi 29 novembre 2011**

Compte-rendu

23 personnes présentes :

Monsieur Colin MIEGE, Sous-Préfet du Tarn
Monsieur Philippe GRAMMONT, DREAL Midi-Pyrénées
Monsieur Thomas CADOUL, DREAL Midi-Pyrénées
Madame Aurélie BOUSQUET, DREAL Midi-Pyrénées

Elus :

Madame Isabelle HOFER, Assistante Parlementaire de Madame Jacqueline ALQUIER, Sénatrice du Tarn
Madame Claudie BONNET, 1ère Vice-présidente du Conseil général du Tarn (canton de Dougne)
Madame Anne LAPERROUZE, Maire de Puylaurens, Conseillère générale du canton de Puylaurens
Monsieur René MICHEL, Adjoint au Maire de Cambounet-sur-le-Sor
Monsieur Bernard TRANIER, Conseiller municipal de Cambounet-sur-le-Sor
Monsieur Jacques MAURY, Adjoint au Maire de Puylaurens
Monsieur Raymond FREDE, Maire de Saint-Germain-des-Prés
Monsieur Pierre ESCANDE, Adjoint au Maire de Saint-Germain-des-Prés
Monsieur Robert RYDEN, Adjoint au Maire de Saint-Germain-des-Prés
Monsieur Michel AURIOL, Maire de Soual
Madame Catherine ALBOUY, Adjointe au Maire de Soual
Monsieur Marcel BELLOC, Adjoint au Maire de Soual
Monsieur Alain CERESOLI, Adjoint au Maire de Soual
Monsieur Bernard RODIERE, Adjoint au Maire de Soual
Monsieur Francis GOUT, Conseiller municipal de Soual
Madame Christine MONTAGNE, Secrétaire générale à la Mairie de Soual
Monsieur Christian MAS, Président de la Communauté de communes du Pays de Cocagne
Madame Martine DELPY, Vice-présidente de la Communauté de communes du Pays de Cocagne

Madame Nerte DAUTIER, garante de la concertation

1. Présentation du dispositif général de la concertation

En ouverture de la réunion, Philippe GRAMMONT, directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées, rappelle à tous les participants la décision du préfet de région suite au comité de pilotage du 26 mai 2011, qui constitue le cadre des études qui ont été conduites depuis et sont présentées dans cette nouvelle phase de concertation :

- Choix du fuseau d'étude pour la définition du tracé de référence
- Modalités de la poursuite de la concertation
- Organisation de groupes de travail sur l'environnement (30 juin et 14 octobre) et l'aménagement du territoire (23 septembre)
- Organisation des ateliers du développement durable : séminaire organisé le 23 janvier 2012 avec les acteurs institutionnels du territoire et destiné à préparer l'arrivée de l'autoroute. Le débat s'organisera autour de trois thèmes: l'aménagement, les stratégies économiques locales, les nouveaux services apportés par l'infrastructure.
- Etudes et concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution : cette étape de concertation, qui se déroule pendant les mois de novembre et de décembre 2011, doit permettre de déterminer le nombre et le positionnement des échangeurs ainsi que la consistance de l'itinéraire de substitution.
- Poursuite des études et concertation sur les tracés - 1er trimestre 2012.

Philippe GRAMMONT présente ensuite les modalités de la concertation actuelle (cinq réunions intercommunales avec les élus locaux, communiqué de presse, dossier en ligne sur le site du projet et déposé en mairies, comité de suivi le 2 décembre et comité de pilotage le 12 décembre). La concertation sur les tracés reprendra le même dispositif, en y ajoutant des permanences d'accueil du public et des registres en mairies, comme lors de la concertation sur les fuseaux.

Il rappelle l'objectif d'une enquête publique à l'automne 2012.

2. Étude sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution.

Le maître d'ouvrage présente les études. Plusieurs scénarios ont été étudiés et permettent d'éclairer les effets de tel ou tel positionnement d'un échangeur, ou les incidences de l'ajout éventuel d'un échangeur sur le parcours. Les divers scénarios sont ensuite comparés au regard des enjeux environnementaux (agriculture, biodiversité et milieu naturel, cadre de vie et urbanisation, paysage et patrimoine, etc.) et des éléments de coût et financiers.

Le maître d'ouvrage insiste sur le fait que l'approche financière tient compte du coût des travaux, mais aussi de l'impact en matière de trafic, des conséquences sur les recettes de péage, et donc sur le montant de la subvention d'équilibre, versée par la puissance publique.

Le maître d'ouvrage présente en détail l'analyse sur les deux zones d'échanges du secteur : Puylaurens et Soual.

3. Zone d'échange de Puylaurens

3.1. Principaux résultats des études

L'échangeur de Puylaurens fait partie du scénario de base étudié par le maître d'ouvrage : il est maintenu dans le cadre du projet d'autoroute concédé et doit être adapté pour permettre l'installation de gares de péage. Le montant de ces travaux est évalué à 6 millions d'euros TTC.

L'intégration de la déviation de Puylaurens au projet d'autoroute, avec la suppression des deux giratoires d'accès à ses extrémités, conduit à une augmentation des trafics sur la partie ouest RN 2126 et sur la RD 84. Sur la partie est de la RN 2126, les trafics diminuent. En effet, les trafics empruntant la déviation pour effectuer des trajets nord-sud, devront emprunter la RD 84 et traverser le bourg de Puylaurens. En ce qui concerne les trajets est-ouest, les trafics locaux devront emprunter l'ouest de la traversée de Puylaurens et la RD 84 pour rejoindre l'échangeur de Puylaurens.

3.2. Échanges avec les élus

Anne LAPERROUZE, conseillère générale du canton de Puylaurens s'étonne que l'orientation décidée par le préfet suite au comité de pilotage du 26 mai 2011 soit pour Puylaurens le « maintien de l'échangeur » et non « l'aménagement de l'échangeur » car « *ça laisse sous-entendre qu'on aurait pu supprimer l'échangeur de Puylaurens* ».

Philippe GRAMMONT confirme que la décision du Préfet est bien le maintien.

Anne LAPERROUZE s'inquiète de la forte augmentation du trafic (4 500 véhicules/jour) sur la RD 84 qui traverse Puylaurens. Elle rappelle qu'avant la mise en service de la déviation de Puylaurens, le trafic sur la RN 126 était de 7 500 véhicules/jour, ce qui était insupportable. Elle ajoute que le trafic passera devant des zones sensibles comme l'école, la piscine, la crèche, le stade, les commerces.... Elle signale que la commune peut interdire le trafic des poids lourds dans la commune pour éviter qu'ils ne traversent le village. Elle évoque également l'influence de l'interdiction de transit des poids lourds dans Soual qui prennent la RD 84, traversent Blan, arrivent sur l'échangeur de Puylaurens et remontent dans le village pour s'orienter vers Lavar ou Vielmur. Avant l'interdiction de transit dans Soual, les camions passaient par Sémalens et Cambounet. Elle insiste sur l'impossibilité d'envisager 4 500 véhicules/jour traversant Puylaurens et revient sur sa proposition de réaliser un barreau permettant de contourner le village, proposition non étudiée par la DREAL. Elle indique que la commune envisage la réalisation d'un espace exclusivement piétonnier dans le bourg et rappelle que le village est inscrit en ZPPAUP.

Revenant sur la présentation, Anne LAPERROUZE estime que les flèches rouges indiquant le trafic sur l'échangeur ne tiennent pas compte du trafic Puylaurens-Revel. Elle considère qu'il y a un trafic non négligeable qui sort de l'autoroute A61 à Castelnaudary et qui remonte vers Revel, Puylaurens, Lavar et Montauban. Elle rappelle également les nombreux camions desservant les carrières de la Montagne noire.

Philippe GRAMMONT explique que les flèches rouges indiquent aussi bien les trafics venant du nord que ceux venant du sud. Les chiffres cumulent l'ensemble des échanges, la flèche de droite comprend tous les échanges vers Castres qu'ils viennent du sud ou du nord, la flèche de gauche concerne les échanges vers Toulouse depuis le nord ou le sud. Il précise ensuite que la question de la redistribution du trafic sur les voies de Puylaurens est, sur le principe, indépendante du péage. Si on aménageait une 2x2 voies gratuite, on aurait les mêmes questions, qui sont liées au fait qu'on a un seul échangeur au sud de Puylaurens.

Anne LAPERROUZE est d'accord sur ce point, mais insiste sur l'impossibilité d'envisager une telle augmentation de trafic dans Puylaurens.

Philippe GRAMMONT convient que la mise à 2x2 voies va dégrader la situation par rapport à la situation transitoire que connaît aujourd'hui Puylaurens avec la déviation mais qu'il faut comparer la situation avant déviation avec la situation avec autoroute.

Anne LAPERROUZE propose de nouveau la création d'une route de 700 mètres environ pour dévier les poids lourds.

Philippe GRAMMONT indique que cette proposition relève a priori des aménagements locaux qui doivent accompagner l'arrivée de l'autoroute, la route étant une route départementale.

Anne LAPERROUZE explique que les budgets de la collectivité locale ne permettent pas de financer ce barreau de 700 mètres pour les poids lourds.

Jacques MAURY, adjoint au maire de Puylaurens, ajoute que le coût financier de ce barreau de 700 mètres est relativement faible comparé à l'installation des équipements de péage sur l'échangeur de Puylaurens (6 millions d'euros).

Thomas CADOUL rappelle que les installations de péage seront rentabilisées par le péage versé par les usagers, ce qui ne serait pas le cas du barreau.

Jacques MAURY estime que la circulation, une fois arrivée dans le village de Puylaurens, ne rejoindra pas l'autoroute pour aller à Castres.

Anne LAPERROUZE demande pourquoi il n'a pas été envisagé de réaliser seulement une barrière de péage au niveau de Toulouse et de Castres plutôt que de réaliser des péages sur chaque échangeur.

Thomas CADOUL explique qu'avec cette hypothèse, des gens souhaitant faire Castres-Soual, paieraient la totalité du parcours Castres-Toulouse.

Philippe GRAMMONT explique que les barrières en pleine voie ne sont utiles que pour les trajets longues distances et que du fait du nombre important d'échangeurs rapprochés, il faudrait multiplier le nombre de barrières en pleine voie, ces dernières ayant un coût élevé. Il ajoute que les tarifs sur les trajets courts seraient dissuasifs.

Anne LAPERROUZE estime que la solution des péages sur les échangeurs consomme beaucoup d'argent et de foncier.

Concernant l'interdiction de circulation des poids lourds, Philippe GRAMMONT attire l'attention sur le fait que les poids lourds traversant les communes constituent du trafic local, le grand transit étant assuré par les infrastructures majeures. Il comprend le souci de sécurité mais rappelle que ces interdictions ont un impact sur l'économie locale.

Anne LAPERROUZE pense qu'en interdisant les poids lourds dans la traversée de Puylaurens, les camions venant de Castelnaudary prendront le périphérique de Toulouse.

Thomas CADOUL rappelle que les véhicules de transit empruntent prioritairement les infrastructures majeures.

Claudie BONNET, conseillère générale du canton de Dourgne cite un exemple contraire dans la Marne où les camions réalisant les trajets Paris – Nancy continuent d'emprunter la RN 4 plutôt que l'autoroute A4. Elle craint que ce scénario ne se reproduise ici. Elle revient sur le montant des barrières de péage qu'elle compare au coût de la réalisation d'un barreau de 700 mètres pour dévier les camions de Puylaurens. Elle rappelle que les aménagements des échangeurs auront un impact sur le prix du péage et sur la participation des collectivités pour diminuer le prix du péage.

Philippe GRAMMONT convient de cet impact financier tout en rappelant que l'autoroute étant concédée, elle doit bien avoir des barrières de péage.

Claudie BONNET estime que le trafic – local et de transit – n'empruntera pas l'autoroute si le coût du péage est trop élevé.

Philippe GRAMMONT nuance cette affirmation en expliquant que, sur l'ensemble du réseau routier national, une écotaxe sur les poids lourds sera mise en place en 2013. Ainsi, l'itinéraire non autoroutier entre Maurens-Scopont et Toulouse deviendra lui aussi payant pour les poids lourds et globalement, il n'existera plus en France d'itinéraire de grand transit gratuit pour les poids lourds.

Anne LAPERROUZE mentionne le passage hebdomadaire de convois de transports exceptionnels qui traversent aujourd'hui Puylaurens. Elle se demande où passeront ces convois lorsque l'autoroute sera construite.

Martine DELPY, Vice-présidente de la Communauté de communes du Pays de Cocagne précise que la route de Blan est très étroite et qu'il y a des arbres de chaque côté.

Philippe GRAMMONT admet cette problématique des convois exceptionnels sur les réseaux secondaires concerne toute la France et s'aggrave du fait des aménagements urbains réalisés sur ces voies. Il rappelle que ces convois font l'objet d'autorisations spécifiques et peuvent faire l'objet d'accompagnement par les forces de l'ordre. Concernant l'autoroute, la situation de ces convois demain sera la même qu'aujourd'hui puisqu'ils ne peuvent pas circuler sur les autoroutes.

3.3. Synthèse

Les participants n'ayant plus de remarques à propos de la zone d'échange de Puylaurens, Philippe GRAMMONT retient la préoccupation des élus concernant l'augmentation des trafics dans Puylaurens, en particulier ceux venant du sud, la demande de réaliser un barreau pour alléger ce trafic, avec des réserves du côté de la maîtrise d'ouvrage puisque ce projet ne relève pas du réseau national.

4. Zone d'échange de Soual

4.1. Principaux résultats des études

Deux scénarios ont été étudiés pour la zone d'échanges de Soual : le premier avec un unique échangeur à l'est de la déviation, le second avec deux échangeurs de part et d'autre de la déviation. Les simulations de trafic montrent que le second scénario, plus cher en raison du coût de réalisation

d'un échangeur supplémentaire, induit une forte baisse des trafics des poids lourds sur l'autoroute, notamment des poids lourds : les recettes de péage baisseraient donc fortement et le montant de la subvention d'équilibre augmenterait de plus de 20 millions d'euros HT, par rapport à une situation avec un échangeur unique à l'est de la déviation de Soual. La DREAL propose donc de ne pas réaliser le deuxième échangeur à l'ouest de la déviation.

En raison de l'interdiction de circulation des poids lourds dans le centre de Soual, cette situation conduit les poids lourds effectuant un trajet nord – sud à emprunter l'autoroute entre les échangeurs de Puylaurens et de Soual est.

4.2. Échanges avec les élus

Michel AURIOL, maire de Soual, rappelle que le maître d'ouvrage (l'Etat aujourd'hui, le concessionnaire demain) doit travailler sur les itinéraires de substitution et demande si pour Soual, il existera un itinéraire de substitution. La présence des échangeurs est fortement liée à cette question.» Puis il s'interroge sur la légalité de la phrase de la page 75 du document distribué en début de réunion : « en ce qui concerne les poids lourds effectuant un trajet Castres – Revel, il ne sera plus possible de leur proposer un itinéraire gratuit et ils seront contraints d'utiliser l'autoroute ».

Thomas CADOUL rappelle qu'un itinéraire de substitution doit permettre aux usagers qui ne peuvent pas emprunter l'autoroute de circuler et indique qu'il n'est pas obligatoire de proposer un itinéraire gratuit pour les poids lourds se rendant à Castres.

Philippe GRAMMONT précise que si, pour des raisons de sécurité, une restriction de circulation des poids lourds est effectuée sur un itinéraire gratuit, les camions peuvent alors être obligés à emprunter un itinéraire payant.

Michel AURIOL estime que l'on peut tout restreindre sous le prétexte de la sécurité et se demande quelle serait la réponse du Conseil d'Etat à cette question.

Philippe GRAMMONT confirme la légalité de cette disposition notamment au regard de la jurisprudence existante.

Michel AURIOL s'interroge sur l'itinéraire de substitution dans Soual dans le cas d'un seul échangeur à l'est de Soual. Puis il pose la question de l'impact sur l'économie locale : comment les carrières de la Montagne Noire vont-elles alimenter Soual et Castres ? Aujourd'hui ils ne peuvent pas passer dans Soual. Ils empruntent la RN 126, la déviation de Soual, et arrivent rapidement vers Castres. Demain, un camion partant de Dourgne par exemple pour alimenter la PAC n'a pas d'autre possibilité que l'autoroute. Mais par où passera-t-il pour la prendre ? Il rappelle avoir défendu avec certaines précautions le projet pour que le bassin « qui comprend Dourgne, Sorèze, Puylaurens » puisse mieux vivre et estime que l'autoroute ne doit pas aller à l'encontre de l'économie locale d'une partie de ce bassin. Il craint le départ de certain et qu'on bloque sans les deux échangeurs une bonne partie de la dynamique locale. Cela entraîne une dépense supplémentaire, mais cela permettrait d'obtenir un gain supplémentaire .

Raymond FREDE, maire de Saint-Germain-des-Prés, renchérit sur le risque de départ d'entreprises locales qui ne voudront pas effectuer un détour par l'échangeur de Puylaurens pour aller ensuite à Castres.

Claudie BONNET, conseillère générale du canton de Dourgne, approuve la démarche de l'Etat, qui a honnêtement réalisé des études et, au regard de leurs résultats, indique de manière factuelle des surcoûts se répercutant sur la subvention d'équilibre. Elle rappelle que l'état des finances de l'Etat et des collectivités ne permettra pas d'assumer tous les surcoûts et craint que les collectivités soient au final accusées d'avoir participé à la désertification du territoire en refusant de financer la subvention d'équilibre. Elle revient sur une proposition formulée par le passé mais non retenue : deux péages au niveau de Toulouse et de Puylaurens, puis la gratuité de Puylaurens à Castres, ce qui permettrait de réutiliser la déviation de Puylaurens et le contournement de Soual.

Anne LAPERROUZE complète la question en demandant des précisions sur les trafics estimés, ayant retenu que le trafic le plus important se fait entre Castres et Soual.

Philippe GRAMMONT indique qu'il s'agit de chiffres actualisés à l'horizon de la mise en service en 2015 ; ceux du débat public concernaient 2025.

Claudie BONNET estime que les chiffres annoncés se basaient sur une économie locale qui évoluait normalement alors qu'il existe aujourd'hui un risque de départ des entreprises locales.

Raymond FREDE insiste sur sa crainte de voir partir des entreprises qui n'accepteront pas de voir leur temps de parcours augmenté, ce surcoût de transport se répercutant par ailleurs sur le prix de vente des matières transportées.

Claudie BONNET constate que le projet ne peut être bénéfique pour l'économie locale que si on accepte les surcoûts et l'augmentation de la subvention d'équilibre. Elle revient sur la proposition de faire une section gratuite entre Puylaurens et Castres.

Philippe GRAMMONT explique qu'une section payante uniquement entre Toulouse et Puylaurens aurait des conséquences financières importantes et rappelle que le projet consiste à relier Toulouse à Castres.

Thomas CADOUL ajoute que peu de concessionnaires seraient intéressés par un parcours payant Toulouse – Puylaurens alors que les trafics les plus élevés sont après Puylaurens.

Colin MIEGE, Sous-Préfet de Castres demande si la subvention d'équilibre est payée une fois pour toute ou si elle est répétitive?

Philippe GRAMMONT explique le principe de la subvention d'équilibre qui intervient lorsque le financement de l'itinéraire n'est pas globalement équilibré. Le financement est réalisé à 50/50 par l'Etat et les collectivités, le montant n'est fixé qu' « une seule fois » mais le versement peut être étalé pendant la durée du chantier. Puis il rappelle que le projet sans les échangeurs supplémentaires comprend déjà un nombre important d'échangeurs, notamment sur le pôle industriel de Soual où il existe un vrai potentiel de développement. Puis de revenir sur la problématique des entreprises locales qui concerne le trafic local dont les difficultés à circuler sont en partie liées à l'interdiction pour les poids lourds de circuler dans Soual. Il propose aussi de relativiser ce trafic local au regard du trafic global des poids lourds; ces entreprises ont essentiellement des parcours est-ouest et quelques déplacements vers Dourgne.

Raymond FREDE indique qu'au contraire toutes les entreprises de BTP se rendent à la carrière de la Montagne Noire.

Philippe GRAMMONT admet que la solution d'un seul échangeur à Soual représente pour ces entreprises une contrainte en termes de rallongement de l'itinéraire pour aller vers les carrières.

Raymond FREDE insiste sur le nombre important d'entreprises concernées par cette contrainte et estime que si on permet à nouveau la traversée de Soual, ça ira mieux.

Claudie BONNET estime que le danger à rouvrir Soual est de permettre un trajet direct pour tous les trafics des poids lourds, pas seulement locaux.

Michel AURIOL justifie l'interdiction de circulation pour les poids lourds dans Soual. Il rappelle que la commune de Soual était traversée par 18 000 véhicules/jour et que la déviation réalisée, si elle a permis une baisse temporaire du trafic, n'a pas suffi puisqu'on comptait toujours 11 000 véhicules/jour dont 1 000 véhicules de plus de 3,5 tonnes. Puis d'évoquer une proposition des élus formulée à l'époque : la gratuité du parcours entre Soual est et Soual ouest, qui éviterait de créer un itinéraire de substitution.

Enfin, Michel AURIOL revient sur l'idée de laisser la liaison Castres – Soual gratuite ce qui permettrait de faire vivre l'autoroute et l'économie locale et évoque la liaison Castres – VC 50, déclarée d'utilité publique. Il demande si la somme allouée en 2004 pour ce projet routier est toujours disponible, et si elle sera utilisée dans le projet autoroutier.

Philippe GRAMMONT rappelle que l'itinéraire Castres-Soual section urbaine a été déclaré d'utilité publique, mais que la partie Castres-Soual section rase campagne n'a pas été déclarée d'utilité publique. L'ensemble est repris dans le projet autoroutier . Puis il explique que le financement complet de la section urbaine de Castres-Soual n'était pas défini. Seule la première partie du financement mobilisée dans le cadre du CPER a permis des acquisitions foncières qui feront l'objet d'apport en nature.

Michel AURIOL soutient que tout le programme était financé

Philippe GRAMMONT insiste sur le fait que seule la première tranche était définie dans le CPER, les éléments financiers correspondants ont été précisés dans le dossier du débat public.

Michel AURIOL rappelle que certains participants à la concertation évoquaient un « tunnel autoroutier », avec le moins d'échangeurs possibles.

Philippe GRAMMONT constate que même sans les demandes d'échangeurs supplémentaires le projet est loin d'être aveugle au territoire.

4.3. Synthèse

Philippe Grammont constate l'absence de consensus sur la proposition de la DREAL et la volonté des élus locaux de retenir la solution de l'échangeur supplémentaire à l'ouest de Soual, au motif des impacts sur l'économie locale.

Philippe GRAMMONT propose ensuite d'aborder les autres points d'échanges et l'itinéraire de substitution.

5. Itinéraire de substitution

5.1. Principaux résultats des études

Le projet d'autoroute étant majoritairement en tracé neuf, l'itinéraire de substitution est composée de la RN 126 actuelle. Seuls trois points échappent à cette règle générale : il s'agit des trois déviations qui seront, ou pourraient être, intégrées au tracé de l'autoroute (déviation de Verfeil, déviation de Puylaurens, déviation de Soual).

Seules sont ici traitées les déviations de Puylaurens et de Soual. Celles-ci seront intégrées au projet d'autoroute. Cette situation induit une modification des trafics, notamment ceux des poids lourds. Les conséquences ont été exposées plus haut.

5.2. Échanges sur l'itinéraire de substitution

Ces questions ont été abondamment traitées dans les échanges précédents.

Michel AURIOL demande qui va mettre en place les itinéraires de substitution et si on peut envisager l'autoroute sans itinéraire de substitution ? »

Thomas CADOUL rappelle que sur le plan juridique, l'itinéraire de substitution concerne ceux qui ont une interdiction de circuler sur l'autoroute et que les poids lourds peuvent être amenés à payer l'autoroute dans les conditions rappelées précédemment , c'est à dire si des restrictions de circulation sont mises en place pour des raisons de sécurité sur l'itinéraire de substitution.

6. Autres sujets

Anne LAPERROUZE demande à combien s'élève la subvention d'équilibre si on ajoute toutes les options ?

Philippe GRAMMONT précise que le coût global du projet dépend aussi en partie des tracés qui seront choisis début 2012. Il indique que la subvention d'équilibre était estimée 113 M€ HT valeur 2009. Tout ce qu'on ajoute comme option s'ajoute à la subvention. Il relativise ensuite cette estimation en précisant que la subvention d'équilibre ne sera connue qu'au moment où les concessionnaires répondront à l'appel d'offre. On ne maîtrise pas ce qui peut se passer lors de l'appel d'offre.

7. Conclusion

Constatant qu'il n'y a plus de remarques, Philippe GRAMMONT conclut la réunion en remerciant les participants de leur attention.