

**Retranscription de la réunion publique**  
**Point d'étape à mi débat**  
**du débat public**  
**sur le projet d'accélération**  
**de la mise à 2x2 voies**  
**de la Route Centre Europe Atlantique**  
**(RN79-RN70 et RN80) par création d'une liaison**  
**autoroutière à usage payant**  
**Montmarault-Mâcon-Chalon-sur-Saône**

***Paray le Monial – Centre Associatif Parodien***  
***Mercredi 15 décembre 2010***

Avertissement : ce verbatim est rédigé sur écoute des enregistrements de la réunion. Il n'a pas valeur de procès-verbal et peut contenir des erreurs, notamment sur les noms des intervenants ou des lieux géographiques.

Claude BREVAN : Si vous voulez bien vous asseoir ! Nous allons commencer cette séance de travail. Alors, d'abord, bonsoir à tous et merci de vous être déplacés dans des conditions atmosphériques qui ne sont pas idéales, loin de là. Je vais d'abord passer la parole à Monsieur le Député pour qu'il vous accueille dans sa ville, qui est une ville magnifique, je dois vous dire qu'on a pris le temps d'aller faire un petit tour dans la basilique avant cette réunion. Si vous voulez bien, Monsieur le Député, avoir... ensuite, je vous présenterai l'organisation de cette soirée.

**Mot de bienvenue**  
**du Député Maire de Paray-le-Monial**  
**Monsieur Jean-Marc NESME**

Jean-Marc NESME : Bien ! Madame la Présidente, mesdames et messieurs les membres de la Commission particulière du Débat public RCEA, messieurs les représentants de la DREAL Auvergne et Bourgogne qui patinent sur la route, mais qui ne vont pas tarder à arriver, mesdames et messieurs. D'abord, Madame la Présidente, je vous souhaite, ainsi qu'à vos collègues, la bienvenue à Paray-le-Monial. J'interviendrai sur le fond de ce dossier à la fin de la réunion. En introduction, je vous souhaite simplement la bienvenue, je voudrais simplement vous rappeler que Paray-le-Monial est au centre géographique du grand Sud-Ouest du département de Saône-et-Loire. Et le 23 mars 2008, l'ancien ministre des Transports, Dominique Bussereau, était venu présenter un projet d'accélération de la réalisation de la mise à 2x2 voies de la RCEA à Paray-le-Monial. Dès l'annonce de ce projet, il y a eu très rapidement des discussions, des polémiques, et cetera, et face à cela j'ai proposé d'ailleurs, cela a eu lieu ici dans cette salle, un débat public avec le président du Conseil général de Saône-et-Loire. Et on se retrouve une troisième fois à Paray-le-Monial, alors cette fois-ci de manière beaucoup plus officielle, puisque c'est en votre présence, pour ce débat. Dernier mot... Nous sommes donc ici au centre géographique du grand Sud-Ouest du département, qui est le territoire qui est le plus enclavé, sur le plan routier, de notre département, alors que la Bresse a des autoroutes, que le Mâconnais a des autoroutes, que le Chalonnais a des autoroutes, et que dans ce grand Sud-Ouest, qui représente grosso modo 100, 110,

120 000 habitants, nous sommes un territoire totalement enclavé, qui a deux conséquences : une conséquence grave quant au développement économique de ce territoire, et grave sur le plan de l'insécurité qui existe sur cette route. Vous connaissez le nombre, Madame la Présidente, de morts et de blessés au cours de ces dernières années. Donc, les enjeux sont tout à fait considérables. Je ne vous cacherai pas que j'aurais souhaité... et que je souhaite toujours que les territoires de Saône-et-Loire, qui sont déjà desservis par des autoroutes, expriment une solidarité active et positive pour que le Sud-Ouest du département, c'est-à-dire notre territoire, soit totalement désenclavé pour des raisons de développement économique et pour des raisons de sécurité routière. Je vous souhaite à toutes et à tous un bon débat afin qu'il soit le plus positif possible, le plus constructif possible, et si vous le permettez Madame la Présidente, je vous demanderai la parole en fin de débat pour intervenir sur le fond.

## **1ère partie**

### **Présentation du débat public par la Présidente de la CPDP Madame Claude BREVAN**

Claude BREVAN : Merci, Monsieur le Maire, bien volontiers, bien évidemment. Je ne vais pas redire pour la énième fois ce qu'est le débat public, parce que je crois que maintenant, tout le monde sait à peu près ce que c'est. Je me contenterai de présenter les personnes qui sont de part et d'autre. D'abord, à ma gauche, c'est la maîtrise d'ouvrage, autrement dit c'est le porteur du projet avec la Direction régionale d'Auvergne avec Monsieur Vanlaer, Monsieur Thon, Madame Edieu et Monsieur du Repaire ; et à ma droite, c'est la Commission particulière du Débat public que je préside avec Monsieur Audoin, Madame Lafon, Monsieur Cherel et Monsieur Viala. Alors, je rappelle que la Commission du débat public est indépendante de la maîtrise d'ouvrage, que nous sommes tenus à la neutralité, et que nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet... que nous sommes, en quelque sorte, des greffiers attentifs de tout ce qui est dit, mais nous sommes aussi là pour relancer les questions quand il nous semble qu'il y ait été été insuffisamment répondu par la maîtrise d'ouvrage,

mais nous avons un principe de neutralité. Du côté du débat lui-même, tout est transparent, c'est-à-dire que tout est mis sur le site, tout ce que vous dites est public, sera mis dans un verbatim, donc c'est pour cela qu'on vous demandera de vous nommer. Vous devez argumenter vos positions, parce que c'est simplement, si vous les argumentez, qu'elles sont comprises par l'ensemble du public. Et enfin, chacun, dans cette salle, a le même droit à la parole que l'un ou l'autre, qu'il représente lui-même en tant que particulier, qu'il représente une institution, ou qu'il soit élu. Voilà les grands principes !

**2ème partie**  
**Point d'étape à mi débat**  
**présenté par la Présidente de la CPDP**  
**Madame Claude BREVAN**

Alors, voilà, nous avons souhaité faire un point d'étape, puisqu'il est à ceci qu'est consacrée spécifiquement cette réunion. Si, bien sûr, il y a des questions précises sur le projet lui-même, le maître d'ouvrage y répondra dans un deuxième temps. Alors, pourquoi ce point d'étape ? Nous nous sommes réunis six fois déjà. Il va y avoir 12 réunions, il en restera cinq après celle d'aujourd'hui. Beaucoup de choses ont été dites depuis le 4 novembre et il apparaît à la Commission important à ce stade de marquer une pause pour voir où l'on en est, pour s'assurer que toutes les opinions ont été exprimées. Au delà de leur diversité, y a-t-il des points de convergence ? Le constat des difficultés est-il partagé par tous ? Quels sont les aspects du projet qui ont été soulignés comme positifs ou au contraire, contestés ? Et enfin peut-on, à partir de cette première synthèse tirer des éléments pour le travail des sept semaines qui nous séparent de la clôture. Ce que je vais vous exposer retrace ce que la Commission a entendu et compris au travers de la très grande diversité des échanges et des avis qu'elle a recueillis depuis le 4 novembre. La Commission souhaite vérifier auprès de vous qu'elle a bien compris vos interventions. Vous pourrez bien évidemment vous exprimer sur cette analyse et exposer la vôtre. Le maître d'ouvrage dira également ce qu'il tire comme

enseignements de cette première partie et s'il le souhaite et le peut, préciser certains points de son dossier.

Je présenterai ce bilan partiel en quatre parties:

1. Les principaux points abordés par les participants
2. Les contestations qui ciblent certains aspects du dossier
3. Les positions des différents acteurs du débat à ce stade
4. Quelques pistes pour la suite de ce débat

**Le premier constat porte sur les principaux points abordés par les participants au débat. Ce premier constat est celui d'une approche, largement partagée, de l'opportunité du projet, mais également de désaccords profonds sur les moyens de le réaliser.**

L'opportunité de poursuivre à un rythme accéléré la mise à 2X2 voies telle qu'elle est prévue dans les déclarations d'utilité publique en vigueur recueille un accord de principe quasi unanime, fondé sur l'impérieuse nécessité d'apporter des solutions sérieuses à l'insécurité routière et d'améliorer l'accessibilité des territoires, ce point étant considéré comme indispensable au développement économique. Cette opportunité ne fait néanmoins pas tout à fait l'unanimité. Elle est remise en cause de façon très minoritaire mais étayée notamment par la possibilité de recourir à des moyens plus simples et moins coûteux pour améliorer la sécurité, proposant une amélioration moins ambitieuse de l'état actuel que ce que propose le projet, par l'inexistence de liens directs entre infrastructure et développement économique, et enfin mais plus rarement par l'évocation d'une incompatibilité avec les conclusions du Grenelle qui prévoient un rééquilibrage des modes de déplacement au profit d'autres modes que la route.

L'opportunité de passer au statut autoroutier et de la concession de l'ouvrage fait, elle, polémique. Ce moyen qui est présenté comme le seul moyen d'accélérer la réalisation de la mise à 2X2 voies est au cœur du débat et occasionne des positions qui, quoique assez tranchées sont un peu plus diverses que ce qui était attendu : elles vont d'une contestation globale du projet de mise en concession à une adhésion sans réserve, assez rare néanmoins, en passant par un accord de principe assorti de conditions, cet accord sous conditions étant beaucoup plus fréquemment énoncé. Alors d'abord, je parlerai de la contestation : la contestation de la mise en

concession s'établit sur la base de six familles d'arguments qui tous ont été repris dans les interventions des 6 premières réunions.

Premier argument :

L'équité avec les départements en amont et plus généralement avec d'autres réseaux routiers nationaux comparables (A75, la Bretagne, A20) cette absence d'équité traduisant pour les opposants l'absence de volonté politique sur ce projet.

Deuxième argument :

Le principe d'une « privatisation d'un service public déjà en partie financé par les contribuables nationaux et locaux, » (je cite) au profit d'intérêts privés, aspect aggravé par l'éventualité d'une subvention d'équilibre et le renchérissement du projet propre à la concession. Les mauvaises conditions de la privatisation récente des sociétés d'autoroute dénoncées par la Cour des Comptes et l'importance des bénéfices dégagés par ces sociétés en dépit d'une diminution du trafic ont été soulignées à plusieurs reprises.

Troisième argument :

Le poids financier que représente le péage pour les ménages et en particulier pour les salariés dans leurs déplacements domicile travail.

Quatrième argument :

L'absence d'itinéraires alternatifs convenables (particulièrement en Saône-et-Loire) et la crainte d'un report massif du trafic sur le réseau départemental inadapté pour l'accueillir et du transfert de l'insécurité sur les routes départementales et communales.

Cinquième argument :

Les nuisances accrues propres à une autoroute où l'on peut circuler à 130km/h, donc l'augmentation du bruit et de la pollution, ainsi que dans le cas présent les besoins propres aux installations de péage qui sont essentiellement des prélèvements fonciers complémentaires.

Sixième argument :

Certains participants considèrent que la RCEA, dans la traversée Sud de la Saône-et-Loire n'a aucune des caractéristiques attendues d'une autoroute : l'importance du trafic local, la densité des échangeurs et la limitation de vitesse

à 110 km/h sur certaines sections sont autant de points qui la distinguent d'une voie autoroutière.

Passons à l'adhésion au projet répond quant à elle à une approche essentiellement pragmatique. Parmi ceux qui adhèrent au projet de la maîtrise d'ouvrage, aucun n'accueille la concession avec enthousiasme et seul le constat des retards de réalisation de l'ouvrage les conduit à s'y rallier. L'adhésion de principe se fonde sur trois familles d'arguments relevant tous d'une approche pragmatique de l'enjeu d'une réalisation rapide :

- Premier argument : La sécurité, et l'homogénéité de l'ensemble de l'itinéraire ;
- Deuxième argument : Le développement des territoires et l'enjeu économique, dans un contexte de compétitivité ;
- Troisième argument : Une plus grande assurance dans les délais de réalisation.

Cet accord de principe est dans la très grande majorité des cas assorti de nombreuses conditions sur la tarification, l'accès à l'ouvrage et la réalisation d'aires de services pour les poids lourds et ces réserves conditionnent l'adhésion.

**Deuxième constat à ce stade du débat : le dossier du Maître d'ouvrage est considéré comme intéressant mais certains points sont contestés et sont considérés comme insuffisants ou biaisés.**

**Le point de contestation le plus important est celui du sérieux de la proposition alternative de poursuite de la mise à 2X2 voies sur crédits budgétaires.**

Cette proposition est interprétée comme ne répondant qu'à l'obligation de présenter une autre solution mais non étudiée et si « misérable » (le terme a été employé à plusieurs reprises) qu'elle ne peut être prise au sérieux et ne donne pas de véritable choix entre les deux propositions.

Par ailleurs, la différence d'apport de finances publiques dans le cas d'une concession et dans un scénario au fil de l'eau (respectivement 350 et 150M€) n'est pas comprise si ce n'est comme une forme de « chantage », expression maintes fois reprise. La Commission ne peut que constater que les deux justifications apportées par le maître d'ouvrage ne semblent pas avoir convaincu. La première justification de l'effort exceptionnel de 350M€ que consentirait l'Etat dans le cadre d'une concession est qu'il le libère définitivement d'investissements ultérieurs sur la RCEA.

Au contraire, un effort du même niveau d'ici 2017 dans le cas d'un financement du projet sur fonds publics, ne se justifierait pas puisque cet effort devrait se poursuivre sur plusieurs décennies. Cette démarche n'a manifestement pas été comprise. La seconde justification n'est pas davantage acceptée : La maîtrise d'ouvrage considère qu'il est logique d'investir moins dans un projet inabouti que dans un projet achevé ce qui est à priori logique Mais cet argument s'est heurté à la réaction d'un public qui ne comprend pas que l'Etat puisse dégager 200M€ de plus pour une solution « privée » que pour une solution « publique ».

**Deuxième point de contestation : l'estimation des coûts des travaux restant à effectuer est mise en doute.**

L'évolution à hauteur de 250M€ supplémentaires, depuis 2007, des estimations des travaux restant à effectuer est interprétée comme étant destinée à amplifier la démonstration de l'incapacité à financer le projet sur fonds publics. Sur ce point la maîtrise d'ouvrage a apporté des explications sérieuses et détaillées de cette réévaluation et l'expertise en cours devrait permettre d'apporter un nouvel éclairage sur le coût des travaux restant à réaliser

**Troisième point de contestation : la solidité juridique du dossier.**

Présentée à Montceau les Mines, l'expertise juridique de Monsieur Chabanol, Conseiller d'Etat Honoraire, et ancien Président de la Cour administrative d'Appel de Lyon a mis en évidence des points de fragilité juridique du dossier, sans conclure à son illégalité, mais en évoquant l'éventualité d'accidents juridiques de parcours à l'occasion de son examen par le Conseil d'Etat ou de recours contentieux. Son analyse évoque les risques juridiques liés à une trop grande disparité de traitement entre les usagers de la RCEA qui ne serait pas justifiée par une différence de situations, analyse semblant écarter de facto l'hypothèse de quatre péages et à fortiori de trois comme étant de nature à aggraver la situation juridique déjà fragile du projet à 6 péages et confirmant ainsi les réserves contenues dans le dossier sur cette hypothèse à 4 péages. Monsieur Chabanol écarte toute possibilité légale d'exonérer totalement de péages les riverains de la RCEA et à fortiori l'ensemble des habitants de l'Allier et de Saône-et-Loire, leur lieu de résidence ne pouvant être considéré comme fondant un tarif préférentiel dès lors qu'ils ont une autre possibilité de se déplacer. Il confirme la possibilité de tarifications préférentielles par abonnement à la condition que tous les usagers potentiels y aient accès. Enfin il rappelle que la

jurisprudence ne retient pas le financement antérieur apporté par les collectivités locales comme de nature à fonder une réduction tarifaire. Monsieur Chabanol relève l'inadaptation de certains itinéraires alternatifs comme ne permettant pas de répondre au principe d'une offre de déplacement acceptable pour ceux qui ne souhaitent pas s'acquitter du péage. Il souligne enfin la détérioration des conditions de déplacement tant en commodité qu'en durée d'une partie des usagers qui empruntent aujourd'hui la RCEA et qui ne souhaiteraient pas s'acquitter du péage. Un participant lors d'une réunion dira à ce sujet « nous revenons 25 ans en arrière ». La Commission relève que le maître d'ouvrage n'a pas encore, à ce jour, donné de précisions sur les moyens par lesquels il entend éventuellement consolider son projet sur ces aspects. Elle relève par ailleurs, que certaines contributions et cahiers d'acteurs rédigés cependant après cette expertise proposent une réduction du nombre de péages.

### **Troisième constat : La position des différents acteurs.**

La Commission tient tout d'abord à souligner l'importance et l'assiduité des représentants des collectivités territoriales et des parlementaires aux réunions publiques et plus généralement l'importance de la participation du public à ce débat tant en réunion que par les autres moyens d'expression

#### **Commençons par les Collectivités territoriales et les parlementaires.**

Les deux Conseils Généraux ont adopté des positions différentes :

Le Conseil général de l'Allier accepte le principe de la concession sous conditions : gratuité pour les échanges locaux, intégration dans la concession de l'échangeur RN7 RCEA, maintien de tous les diffuseurs. Ces réserves ne sont pas levées en l'état actuel du dossier. Les communes de l'Allier et leurs groupements se rallient massivement à cette position en demandant des ajustements complémentaires. Le maître d'ouvrage s'est engagé à réexaminer certains points litigieux, notamment le point qui concerne Deux-Chaises, la RN7 et Montbeugny, et à apporter des réponses à la réunion d'Yzeure qui aura lieu le 10 janvier.

Le Conseil Général de Saône-et-Loire rejette radicalement la concession sur le principe mais également en raison de la place tenue par la RCEA dans le réseau routier du département. Il souligne que la RCEA est réalisée en majeure partie sur des routes nationales préexistantes ce qui n'est pas le cas de l'Allier. Il met en

évidence les profondes différences de contexte avec le département voisin qui dispose d'itinéraires de substitution de bonne qualité, dorés et déjà très utilisés pour les trajets locaux, la RCEA ayant une fonction de transit prédominante en Allier alors qu'en Saône et Loire elle est très empruntée pour des trajets locaux et quotidiens. Le Département de Saône-et-Loire souligne par ailleurs l'inadaptation de son réseau à un trafic important et interroge la maîtrise d'ouvrage sur la prise en charge de l'adaptation de ce réseau à l'afflux éventuel de trafic lié à l'évitement des péages. Les communes de Saône-et-Loire et leurs groupements se rallient majoritairement à cette position, lorsqu'elles se sont déjà exprimées mais toutes n'ont pas fait connaître leur avis à ce jour.

Concernant les parlementaires des deux départements, alors que certains s'opposent au principe de la concession, en particulier en Saône-et-Loire, une partie conséquente d'entre eux s'est exprimée en début de débat en faveur de la solution proposée par le maître d'ouvrage pour des raisons pragmatiques et en assujettissant cette adhésion à de nombreuses et importantes conditions.

Le Conseil régional de Bourgogne a fait connaître son hostilité à la concession, nous ne connaissons pas à ce jour la position du Conseil régional d'Auvergne.

Passons **au public**. Le public des deux départements est très présent et très majoritairement composé de particuliers qui s'expriment en leur nom propre. Ses questions sont nombreuses, convergentes et récurrentes. J'en cite quelques-unes :

- Pourquoi devrait-on payer alors que la RCEA est gratuite dans la Creuse, que la route est rapide sur A 75 ? etc.
- Quel est le coût du péage pour tel ou tel trajet déterminé ? La maîtrise d'ouvrage a établi une matrice très lisible de ces coûts, mais les montants font réagir et la maîtrise d'ouvrage n'est pas en mesure de donner des précisions sur l'importance des réductions tarifaires liées à des abonnements qui ne seront connues qu'au vu des résultats d'un éventuel appel d'offre.
- Quels sont les trajets que l'on peut effectuer gratuitement et comment ?
- Comment peut-on empêcher l'évitement des péages par les poids lourds et donc la traversée des villages et le report de l'insécurité sur le réseau départemental ?
- Quelles sont les protections phoniques prévues pour les riverains et certains sites plus éloignés mais gênés par le bruit du trafic nocturne ? Cette question

a été posée par des particuliers mais aussi par des représentants de l'Abbaye de Sept Fons.

La Commission retient néanmoins une certaine différence entre les avis exprimés en réunion publique et ceux qui sont communiqués par la voie électronique. Alors que les particuliers qui prennent la parole en réunion publique en faveur de la mise en concession sont très rares, les avis exprimant une adhésion avec ou sans réserve sont davantage représentés dans les avis écrits où ils représentent un peu plus d'un tiers du total. Il est classique que les personnes qui sont favorables à un projet ne se déplacent qu'assez peu pour le dire, mais la Commission a émis également l'hypothèse d'une réelle difficulté à exprimer, en tant que particulier, et à haute voix, son accord dans une enceinte très dominée par la contestation du projet.

**Les acteurs institutionnels** : les Chambres consulaires, Chambres de Commerce et d'Industrie et Chambres d'Agriculture considèrent la mise à 2X2 voies de la RCEA dans des délais rapides comme un enjeu important pour la sécurité.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie considèrent en outre que l'amélioration de la desserte est un élément décisif pour le maintien sur place des entreprises existantes menacées par des délocalisations et pour la capacité des territoires à attirer de nouvelles entreprises. Elles acceptent le principe de la concession comme le seul moyen d'une réalisation rapide qui leur semble crédible. Elles attirent l'attention sur les coûts de tarification qui ne doivent pas pénaliser les salariés.

Les deux Chambres d'Agriculture, quant à elles, n'ont pas d'opposition de principe à la concession. La Chambre d'Agriculture de Saône-et-Loire considère même que l'accessibilité est un enjeu pour la vitalité du monde rural et pour sa capacité à être concurrentiel dans l'exportation et la valorisation des productions agricoles. Elles demandent toutes deux que toutes des précautions soient prises pour les prélèvements fonciers supplémentaires afin d'éviter toute fragilisation des exploitations et insistent sur les mesures de protection des milieux naturels indispensables au maintien des labels de qualité et en particulier des AOC.

**Le monde économique** est représenté dans le débat par les chambres consulaires mais plusieurs chefs d'entreprise se sont exprimés directement (c'est assez rare dans les débats) ce qui montre l'importance qu'ils attachent au projet. Ils adhèrent sans réserve (à l'exception d'une tarification adaptée pour leurs salariés) au principe de la concession, considérant que l'augmentation du coût du transport dû au péage

est marginale compte tenu des marchandises à haute valeur ajoutée qu'ils produisent.

**Le milieu associatif.** Alors tout d'abord, les associations dont l'objet social unique porte sur la RCEA. L'Association pour la Route Centre Europe Atlantique soutient la mise en concession mais demande à ce qu'aucun déplacement interne aux deux départements ne soit soumis au péage. A l'inverse l'Association de défense de la Route Centre Europe Atlantique, qui rassemble de nombreuses communes de Saône-et-Loire et des particuliers, est très hostile au projet de concession. Certaines associations plus locales s'expriment pour demander des protections particulières pour les riverains ou pour se prononcer contre le projet en raison de son impact sur les paysages et les milieux naturels. Alors, il y a également des associations à caractère national de défense de l'environnement et les associations locales qui leur sont affiliées. Notamment La CAPEN 71 et Agir pour l'environnement qui contestent l'opportunité du débat public alors que le Schéma National des Infrastructures de Transport est au stade de la consultation et en tout état de cause s'opposent à la mise en concession. Elles invoquent l'incompatibilité du projet avec le Grenelle.

**Les organisations syndicales** se sont également exprimées. Elles s'opposent à la concession au nom du service public et invoquent l'incompatibilité avec les conclusions du grenelle et l'impact sur les emplois publics directement concernés.

**Trois mouvements politiques** ont fait connaître leur position : Europe écologie et les Verts et le parti communiste qui s'opposent à la mise en concession alors que la Fédération de l'Allier du Parti Radical de Gauche y est favorable.

Maintenant, nous allons esquisser quelques pistes pour la suite du débat.

#### **Quatrième point : La suite du débat :**

Le débat va se poursuivre encore pendant un mois et demi et cinq réunions publiques se tiendront dans ce délai. D'abord, les auditions publiques à Molinet le 6 janvier vont permettre aux uns et aux autres de préciser leurs positions. Les participants au débat disposeront de davantage d'informations que lors de leurs premières interventions et auront entendu l'ensemble des parties. Les fragilités juridiques mises en lumière par l'expert peuvent également les amener à faire évoluer leurs positions et leurs demandes. La réunion d'Yzeure le 10 janvier sera

consacrée aux aspects économiques et au développement du tourisme dans le Bourbonnais, point qui a été peu évoqué à ce jour. Au cours de cette réunion d'Yzeure, le maître d'ouvrage s'est engagé à apporter des réponses aux demandes formulées à Montmarault et que j'ai citées tout à l'heure. L'expertise sur la concédabilité de l'ouvrage dont les conclusions seront présentées lors de la rencontre de Mâcon le 21 janvier apportera un éclairage sur les coûts mais également sur la rentabilité de la concession et donc sur les hypothèses de péages et l'éventuel besoin d'une subvention d'équilibre. Je signale à ce propos d'ailleurs que le lieu de la réunion a changé et qu'elle se tiendra dans le Parc des expositions de Mâcon, la salle initialement prévue risquant d'être trop petite. Au cours de l'une de ces réunions, l'une ou l'autre, le maître d'ouvrage apportera des réponses aux demandes d'informations et de précisions qui ont été formulées parmi lesquelles deux concernent des points importants :

- Une pour laquelle j'ai saisi le Directeur général des infrastructures du ministère, qui porte sur un état des investissements routiers de l'Etat au cours des dernières années et les opérations programmées au niveau national pour répondre au sentiment d'absence d'équité dans les choix de financements publics ;
- Deuxième point : le détail de l'échéancier figurant au dossier qui apparaît optimiste à de nombreux participants et qui devrait être fourni je crois assez rapidement ;
- Troisième aspect : le maître d'ouvrage pourra également préciser certains points sur lesquels il n'a pas eu le temps de répondre pendant les réunions et qui méritent d'être éclaircis et je crois qu'il a préparé un certain nombre de documents à ce sujet qui seront à votre disposition.

Il y a encore trois réunions complémentaires mais plus restreintes qui sont à programmer d'ici le 4 février :

- une réunion de complément à Molinet le 6 janvier à 17h destinée à ceux qui n'ont pas pu venir à Dompierre en raison de l'enneigement et au cours de laquelle le Conseil général de Saône-et-Loire présentera les complémentarités entre son réseau routier et la RCEA comme l'a fait le Conseil général de l'Allier à Dompierre ;

- une deuxième réunion organisée avec la Chambre d'Agriculture de l'Allier le 10 janvier à Toulon sur Allier, parce qu'il y avait peu d'agriculteurs qui étaient venus à Montmarault ;
- et puis une réunion technique sur l'expertise financière dont j'ai parlée tout à l'heure et qui préparera la réunion prévue à Mâcon le 21 et qui devrait se tenir à Bourbon-Lancy.

Ce sont des réunions plus restreintes, c'est-à-dire qu'on peut très difficilement travailler à 300 sur des sujets extrêmement techniques, mais elles ne sont pas fermées pour autant, c'est-à-dire ceux qui souhaitent y assister auront la gentillesse de nous le faire savoir.

Enfin et surtout, la Commission espère que cette deuxième phase du débat apportera des éléments nouveaux et en particulier :

- Les propositions alternatives annoncées par les acteurs du débat. Certaines de nature essentiellement financière ont été présentées ou esquissées ; elles proposent pour l'essentiel une affectation locale des ressources issues de la future euro-vignette ou eco-redevance ou encore de nouveaux modes de tarification. Sans nullement remettre en cause leur intérêt et la possibilité de les mettre en œuvre dans un délai plus ou moins long, la Commission relève qu'elles semblent néanmoins toutes nécessiter des évolutions législatives ou réglementaires. La Commission les reprendra bien évidemment dans son compte rendu mais il est peu probable que la maîtrise d'ouvrage puisse les expertiser dans le cadre du débat car elle n'a pas compétence pour le faire. La Commission rappelle à cet égard que le projet soumis au débat de même que l'expertise juridique ont été tous deux établis sur la base du seul Droit applicable aujourd'hui et on ne saurait évidemment en faire le reproche à la maîtrise d'ouvrage.
- Cette deuxième phase du débat peut également être le moment pour le maître d'ouvrage de donner des indications sur des infléchissements possibles de son projet sur la base de ce qu'il a entendu depuis le début ainsi que celui d'approfondir des scénarios alternatifs évoqués par certains participants au nom d'une ou des solutions que l'on pourrait qualifier d'intermédiaires.

**En conclusion**, la Commission rappelle qu'un débat public ne se limite pas à l'audition par le maître d'ouvrage des observations du public : le débat suppose qu'il

y ait dialogue entre les parties, et il est important que le maître d'ouvrage puisse répondre aux questions mais également qu'il réagisse aux arguments du public. L'ardeur des débats, la richesse et le nombre des interventions ne lui ont pas toujours laissé le temps de le faire. Le débat public est également l'occasion d'un débat entre les différentes composantes du public et toutes les opinions doivent pouvoir librement s'exprimer.

A mi-parcours, la Commission constate que le débat est très riche des contributions des uns et des autres. Elle craint néanmoins qu'il ne s'enlise dans la répétition en l'absence d'une démarche positive, voire proactive de part et d'autre. Elle émet donc quelques suggestions. Concernant la maîtrise d'ouvrage, disons d'emblée qu'il n'est pas question ici de remettre en cause le travail des deux DREAL quant à la qualité de leur dossier, leur bonne foi, leur réactivité face aux demandes de précisions faites par la Commission et quant à l'amélioration de la présentation détaillée de leur projet au gré des séances publiques. Néanmoins, même si l'on comprend que la maîtrise d'ouvrage ne peut à ce stade remettre en question l'économie générale du projet qu'elle propose, il apparaît à la Commission indispensable qu'elle apporte des réponses à certains points de blocage soulevés (hormis les questions de principe puisqu'elle n'a pas mandat pour le faire dans le cadre de ce débat). Il importe également qu'elle indique si elle a l'intention de consolider son dossier au plan juridique et comment. Enfin, il apparaît à la Commission nécessaire que la maîtrise d'ouvrage précise, comme cela lui a été demandé par les participants au débat, les divers scénarios d'une mise en sécurité de l'ensemble de l'axe et de leurs coûts afin de donner davantage de consistance à l'alternative de financement sur crédits budgétaires qu'elle présente. Concernant plus directement les participants, cette deuxième phase du débat pourra connaître un nouvel élan si émergent de nouvelles propositions alternatives concrètes suffisamment tôt pour qu'elles soient débattues. La Commission tient enfin à remercier l'ensemble des participants pour leur implication. Je vais vous donner maintenant la parole pour réagir sur ce bilan, et dire, vous, ce que vous avez tiré, bien évidemment, de ces six premières réunions pour ceux qui y ont participé, je crois qu'il y en a quand même un certain nombre dans la salle. Et puis, si des personnes n'ont participé à aucune réunion et demandent que leur soient présenté des précisions sur le dossier, on le fera dans un deuxième temps. Ensuite, le maître d'ouvrage, lui, dira ce qu'il pense de ce que je viens de

dire, et donnera sa propre appréciation sur cette première phase, dira peut-être comment il entend poursuivre les travaux pour faire avancer ce débat qui, dans l'esprit de tout le monde, doit être une progression et pas une simple stagnation et répétition. Et puis, bien évidemment, vous aurez de nouveau la parole. J'ai oublié de vous présenter les éléments chiffrés du débat. Alors, je vais vous les lire. Qu'est-ce que j'en ai fait ? Merci, excusez-moi. Voilà ! Alors, je peux vous dire qu'il y a eu plus de 1 500 personnes qui ont participé aux réunions... 1 546, on a compté jusqu'à cette réunion d'aujourd'hui, qu'il y a eu beaucoup d'interventions, puisqu'il y en a eu plus de 164, qu'on a reçu 416 avis depuis le... au 13 décembre, il y avait 416 avis qui avaient été donnés, que l'origine géographique de ces avis est pour 57 % de Saône-et-Loire et 40 % dans l'Allier, 3 % d'autres départements, et 24 contributions, dont six émanant d'associations, une d'une chambre consulaire, trois de collectivités territoriales, deux d'organisations religieuses, onze de particuliers, une de parti politique, et 62 délibérations qui ont été enregistrées. Il y a déjà quatre cahiers d'acteurs qui sont réalisés. Le cahier d'acteurs de la communauté d'agglomération de Moulins n'est pas sur les tables ce soir, parce que nous ne l'avons pas reçu, mais il est déjà sur le site, et il sera disponible très rapidement. Donc, il y a le cahier d'acteurs du Conseil général de l'Allier, de l'association « Agir pour l'environnement », des Verts-Europe Ecologie, et puis, comme je l'ai dit, de la communauté d'agglomération. Il y en a deux qui sont en cours : celui de l'association pour la RCEA et de l'Union fédérale CGT de la Direction interrégionale des routes Centre-Est. Il y a eu 205 questions qui ont été posées, et le taux de réponse est autour de 50 % actuellement. Les questions sont un peu plus issues de la Saône-et-Loire, puisqu'il y en a plus de 70 % qui viennent de Saône-et-Loire. Et enfin, il y a eu une centaine de demandes de communication des études, ce qui prouve que beaucoup de personnes sont intéressées à approfondir véritablement les questions et à remonter tout à fait aux sources et à ne pas se contenter d'une lecture un peu rapide. Et puis, enfin, le site Internet est très visité, puisqu'il y a un peu plus de 100 visites chaque jour de ce site. Voilà pour les éléments strictement factuels et quantitatifs. Voilà ! Je vous remercie. Vous avez la parole. Allez-y !

## **Questions/Avis**

### **Point d'étape du public**

Jean DREVON : Jean Drevon, Maire de Charolles. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, je voudrais attirer votre attention sur la page 73 du dossier que nous avons reçu concernant une proposition d'aménagement de la RCEA, et qui concerne principalement notre ville de Charolles. Il est proposé un itinéraire alternatif qui emprunterait la Départementale 17, ex-Nationale 79. Cela nous apparaît comme une proposition relativement inacceptable, car c'est une régression sur le plan de la sécurité. En effet, sur ce parcours, il y a une pente, à l'entrée Ouest de Charolles, importante, et deuxièmement le passage de la circulation devant trois établissements scolaires qui concernent une maternelle, une primaire et un lycée. Par conséquent, cette déviation, que nous avons obtenue il y a une trentaine d'années, et qui nous soulage, bien entendu, d'une circulation d'un trafic aujourd'hui qui serait absolument épouvantable, nous avons l'impression que nous allons servir de déviation à la déviation. Et par conséquent, la déviation elle-même n'a pas traité tout le problème, puisque nous avons encore le trafic de la 985 en direction de La Clayette et Chauffailles avec, bien entendu, des poids lourds, et en particulier le fait que ces poids lourds nous ont causé, il y a deux ans, pour reprendre simplement le dernier accident, un accident mortel avec un poids lourd, justement, l'écrasement d'un piéton. Par conséquent, nous demandons à ce qu'il y ait une approche concernant cet itinéraire pour voir si on ne peut pas trouver une autre solution, étant donné que nous partons du principe qu'il y aurait une concession, et donc un péage à Charolles, et que la proposition qui est faite pour contourner ce péage, c'est d'emprunter l'itinéraire que je viens de rappeler. En même temps, à la page 73, il est dit, et je pense que c'est une incitation à prendre cet itinéraire, que cet itinéraire est beaucoup plus court que le tracé de la RCEA.

Claude BREVAN : Monsieur le Maire, si vous le voulez bien, on attendra peut-être que la DREAL Bourgogne soit arrivée pour vous répondre, sauf si la DREAL Auvergne veut le faire, mais je crois que c'est quand même la DREAL Bourgogne qui a la connaissance la plus fine de votre territoire... et je crois qu'ils ont pris un peu de retard avec la neige. Paradoxal, mais enfin, c'est comme cela. Voilà ! Donc, on posera la question dès qu'ils arriveront. Une autre demande d'intervention. Monsieur Drapier.

Jean-Paul DRAPIER : Oui, Jean-Paul Drapier, Maire et Conseiller général de Bourbon-Lancy. Alors, on a eu l'occasion, très nombreux, d'intervenir déjà dans ces réunions publiques, mais je voudrais saluer quand même le fait que ce n'est pas si souvent que nous avons l'occasion d'un débat public sur des sujets qui sont des sujets fondamentaux pour notre territoire, donc, c'est déjà quelque chose qui a été forcément passionnant. Pour autant, aujourd'hui, le débat commence à arriver à une certaine maturité, et moi, je voudrais quand même, en tant que maire d'une des communes les plus touchées par la problématique économique, dire à quel point depuis le début du débat, je reste troublé. Et je vous rappelle d'où vient mon trouble. Mon trouble, c'est que, le sujet du développement économique est essentiel aux acteurs de ce territoire, vous l'avez dit, les acteurs industriels sont parfois intervenus pour le dire. Et j'ai toujours considéré, comme beaucoup, que la priorité des priorités pour ce territoire, c'était le désenclavement du territoire Charolais-Brionnais. Or, ce désenclavement viendrait naturellement d'une mise à 2x2 voies de la RCEA, cela je crois que tout le monde est quasiment d'accord pour dire que c'est un outil indispensable. C'est un outil indispensable pour permettre de pérenniser beaucoup d'outils économiques d'aujourd'hui, mais aussi permettre les mutations, car quand vous êtes le maire d'une commune qui a la plus grosse usine de Saône-et-Loire, vous vous posez la question de sa survie, mais aussi des mutations qu'elle devra affronter dans l'avenir. L'usine en question a connu déjà trois grandes mutations. Aujourd'hui, son isolement pourrait bien la faire disparaître un jour, quand il faudra affronter les mutations à venir. Et que dire des mutations pour transformer un site industriel s'il venait éventuellement à ne plus être opérationnel. Donc, nous avons besoin d'une desserte et d'un désenclavement de ce territoire. Pour autant alors, vous allez dire, mais peut-être que là je prends position pour le projet qui nous promet le désenclavement, et pour autant je reste dubitatif, voire même très inquiet, parce que le doute est permanent à la lecture notamment du document et à l'écoute des débats. Mais pourquoi il est permanent ? D'abord, premier doute, je le rappelle, mais j'insiste un tout petit peu : l'alternative, qui nous est proposée n'apporte qu'une réponse à la sécurité. Vous avez tous des soucis, et nous avons tous des soucis de sécurité et les morts sur la RCEA, mais c'est quelque chose qui finit par nous faire peur. Cela nous fait peur pour nos familles, pour nos habitants, parce que les drames

ont été multipliés depuis quelques années. Mais le problème, c'est que la seule alternative qui est proposée, fait du coup disparaître complètement l'enjeu économique, comme s'il y avait la concession qui règle tous les problèmes, et si jamais il n'y a pas la concession, quelles qu'en soient les raisons, alors il n'y a plus qu'un seul sujet à traiter, celui de la sécurité. Et là, je ne comprends plus parce que sincèrement, la sécurité est un enjeu de court terme évident, mais l'enjeu de développement économique est notre enjeu de survie en termes de développement. Donc, tout de suite, le doute m'assaille quand j'ai lu le document, parce que j'ai le sentiment, franchement, qu'on veut nous donner l'image d'un produit qui est ficelé, qui apporte toutes les réponses, et rien derrière, si ce n'est la réponse à la sécurité, encore une fois, qui est du très court terme. Donc, franchement, sur le développement économique, aujourd'hui, nous pouvons nous tourner sur le passé, cela fait 30 ans, 40 ans qu'on nous promet le développement de ce territoire Charolais-Brionnais par la mise à 2x2 voies de la RCEA et cela n'a jamais été abouti. Et plus on va vers l'Ouest, moins c'est abouti. Et je comprends d'autant mieux la position d'un certain nombre d'élus de l'Allier qui, eux, sont obligés de considérer qu'ils sont encore au-delà de la Saône-et-Loire et que là, la situation est encore pire, encore pire en termes de sécurité, encore pire en termes de desserte économique. Donc, franchement, aujourd'hui, on a besoin d'une mise à 2x2 voies. Et on a besoin, et moi, je le crois de plus en plus, à une mise à 2x2 voies sans concession tout simplement, parce que le meilleur désenclavement possible, c'est l'irrigation et la desserte du territoire et que, finalement, en obtenant la mise à 2x2 voies sans avoir la problématique du péage qui peut nous isoler, et qui risque de nous isoler, car c'est une des craintes. Moi, je vous le dis, puisque, je le dis aux Saône-et-Loiriens qui sont là, le seul péage que personne ne semble contester en Saône-et-Loire, c'est celui de Molinet. Sincèrement, nous, les habitants de l'Ouest, cela nous fait un peu sourire. Comme si à partir de Molinet, ce n'était plus notre terrain, c'était l'au-delà. Il y aurait un au-delà, cela serait l'Allier. Moi, je voudrais quand même rappeler aux Saône-et-Loiriens que le péage de Molinet, moi, je le prends tous les jours quasiment pour venir à Paray-le-Monial, mais en particulier, pour aller à Mâcon en tant que Conseiller général. Donc, il n'y a pas d'au-delà. Il y a une route qui peut irriguer et ouvrir ce territoire en termes de développement économique, et il y a, aujourd'hui, une alternative nécessaire aux péages qui nous garantirait le désenclavement comme

cela nous a toujours été promis depuis 30 ans. On nous on a promis le désenclavement et tous les 5 ans, tous les 10 ans, on nous disait : « Mais vous allez l'avoir. Non, non, en 30 ans, ce n'est pas possible, vous l'aurez dans 10 ans », on nous l'a promis. Et aujourd'hui, on s'assoit sur toutes ces promesses et on nous dit : « Soyez sans crainte, le péage ne va pas vous isoler ». Mais j'ai peur moi de l'isolement, j'ai peur d'une concession qui ne respecterait pas les engagements que certains prêchent, c'est-à-dire une concession sans péage. Alors, si c'est possible, nous, on est d'accord, puisqu'à ce moment-là, il n'y aurait pas d'isolement. J'ai peur de la double peine, la concession plus l'écotaxe, je vous l'avais dit Madame la Présidente, que deviendra-t-il des territoires de l'Ouest si demain, pour y arriver, il faut payer le péage et si quand on sort, une des seules routes sur lesquelles on va mettre l'écotaxe, ce que nous annonce aujourd'hui l'Etat, ce serait justement une route qui irrigue notamment le site industriel de Bourbon-Lancy ? Voilà ! Autrement dit, toute une série de doutes qui me font dire que, finalement, le projet idéal serait la mobilisation de l'ensemble des acteurs, et en particulier de l'Etat, sur la finalisation de cette mise à 2x2 voies sans péage pour nous permettre d'avoir la garantie du désenclavement économique de notre territoire, quand on sait que c'est l'un des plus beaux bassins industriels du Centre de la France. Franchement, si on arrivait à convaincre l'Etat que cela mérite de ne pas seulement nous proposer un projet pour se débarrasser du dossier, mais vraiment qu'on travaille sur la possibilité de désenclaver définitivement ce territoire, je crois que cette alternative, elle est attendue, et on espère que, du coup, des débats sortira l'alternative pour le désenclavement du Charolais-Brionnais. Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Vous avez pu remarquer que j'ai effectivement souligné l'enjeu économique, qui a été très, très présent, et les prises de parole des industriels sur ce sujet-là. D'autres demandes de parole. Monsieur.

Jean-François CHOPIN : Je me présente, Jean-François Chopin. Après de nombreuses années de cadre dirigeant dans la grosse entreprise dont on vient de parler en Saône-et-Loire, c'est IVECO FPT, je suis fortement impliqué dans le

développement économique de notre région, tant au sein de la CCI que du pays Charolais-Brionnais, et j'ai également à connaître les difficultés des entreprises et à y apporter remède. Alors, je voudrais, comme il est demandé dans le cadre de ce débat, verser aux dossiers des éléments concrets en essayant de refermer un certain nombre de portes qui ont été ouvertes. Pour ce qui est du péage dont on vient de parler tout de suite, péage des camions, et le relatif pouvoir dans le coût de revient des entreprises, il faut savoir qu'un transport Bourbon-Lancy-Turin coûte 600 euros, et que le seul péage du tunnel de Mont Blanc et du Fréjus est de 242 euros. Il est évident que quel que soit le prix définitif du péage Digoin-Mâcon, celui-ci n'aura pas d'incidence sur les coûts des entreprises. Par conséquent, les péages ne renverront pas sur le réseau secondaire les poids lourds. Comme partout, le temps c'est de l'argent, et la sécurité n'a pas de prix. Il faut bien le noter, il ne faut pas mettre en avant le péage des poids lourds pour dire qu'ils vont se reporter sur le réseau secondaire, c'est faux. En transport international, le péage sera déjà remboursé par le gain sur le carburant. Pour ce qui est des itinéraires alternatifs dans le Sud, dans la partie Sud, il faut se souvenir que la Nationale 79 que je baptiserai d'historique, que nous avons tous connue, et qui figure sur les cartes Michelin de l'époque comme grande route de France passant par La Fourche, Bergesserin et Sainte-Cécile. Je ne parle pas de la traversée de Charolles à laquelle il était fait allusion tout à l'heure. L'itinéraire actuellement passe par Verosvres, et n'est qu'un itinéraire de substitution qui a été créé sur le tracé de l'ancienne voie ferrée pour préfigurer la route Suisse-Océan, puisqu'elle s'appelait comme cela à ce moment-là, et qui est devenue depuis la RCEA. Il est important de noter que ces deux itinéraires ne sont distants que de 2,5 kilomètres à 3 kilomètres. Précisons que cette route est couramment utilisée en cas de déviation sur la RCEA lorsqu'il y a des accidents ou autre chose. Il est important de noter que compte tenu de mes propos précédents, il ne pourrait éventuellement concerner que les VL et non pas les poids lourds. Il est apparu dans les débats précédents que la concession autoroutière créerait un préjudice aux utilisateurs se rendant de Moulins à Montceau, je ne fais pas de commentaires, mais à part ViaMichelin, les usagers savent que le plus direct et le plus rapide, et le moins onéreux, passe par Bourbon-Lancy, Gueugnon avec 10 kilomètres de moins. Donc, c'est un mauvais exemple. Pour ce qui est des débats, je ferai simplement quelques remarques en considérant que pour les

personnes qui sont concernées par cet axe, il y a ceux qui sont contre tout, cela on n'y peut rien, que ce soit l'autoroute, la LGV, l'ADSL, le WILMAX. Cela, c'est un premier cas. Ceux qui ont tout et ne sont pas concernés, situés sur la branche Nord, Chalon-Le Creusot. Troisième cas, ceux qui sont peu concernés, car bénéficiant partiellement de raccordements aux axes autoroutiers importants, je pense à Montceau et Cluny. Et la quatrième catégorie, celle qui m'intéresse, ce sont ceux qui n'ont rien et loin de tout : le Charolais, le Brionnais auxquels j'associerai le Bourbonnais. Nous sommes tous dans le même cas. Pour ceux-ci, ils n'ont le choix qu'entre vivre ou mourir, aujourd'hui. Dans ses propos de Montceau, la CCI a souligné que la population du Charolais-Brionnais avait diminué de 15 000 habitants par manque d'attractivité, manque de voies de communication. On a même dit que 15 000, ce n'était pas tout à fait juste, c'était plutôt 20 000. Sur une population de 100 000 – 110 000, vous voyez un petit peu l'hécatombe. Certes, nous approchons de Noël, et de nombreux pères Noël, qu'ils soient vêtus de rouge, bleu, rose, orange ou vert, nous promettent de beaux cadeaux : des plans B, généralement, quand on propose un plan B, c'est qu'on n'en a pas. Le tout gratuit, on en a parlé, pour moi, cela n'existe pas. Il y en a toujours un qui paie. Alors, si c'est l'impôt, effectivement, tout le monde paie ; si c'est le péage, ce sont les utilisateurs. Si nous payons avec nos impôts, nous permettons au trafic international de ne pas payer, ce sont nos impôts qui vont les autoriser à rouler chez nous. C'est un petit peu dommage ! Je pense que là, il y a peut-être une rupture d'égalité. Il y a ceux qui l'ont déjà payé deux fois ou plus. Dans le projet, on parle de ce qui n'est pas encore réalisé, et qui reste à faire. Comment l'ont-ils déjà payé puisque cela n'existe pas ? On a vu également, récemment, le financement par l'écotaxe qui n'existe pas ou pas encore. Mais, par contre, il y a beaucoup de monde qui veut récupérer, éventuellement, les deniers. Et je pense, cela irait plus rapidement sur les voies ferrées que certainement sur la route. Ceci est assorti d'un emprunt de 700 millions, c'est ce que j'ai pu lire, et intérêt de la dette de 360 millions d'euros. Cela fait beaucoup d'argent. La question que je me pose c'est : qui payera la dette et les intérêts ? Peut-on, une fois de plus, estimer que ce sera nos enfants ? On a déjà un taux abyssal, pourquoi pas le rajouter dedans. Ferroutage passant par le Nord du département, en sachant que l'Etat laisse à la SNCF le soin de financer l'entretien des lignes existantes par l'augmentation du prix des billets, n'ayant pas les moyens d'en assurer la charge. A

quand la réalisation ? Peut-être, comme la RCEA, dans 40 ans. De plus, il est à souligner, et c'est important de la part des entreprises, que ce transport est inadapté, inapproprié aux besoins des entreprises qui travaillent en flux tendu, et ne changeront pas les besoins d'autoroute. La promesse de ce jour nous rappelle la promesse du père Noël de 1998, il s'agissait de réaliser la 2x2 voies sur fonds publics. Je ne fais pas de commentaires parce que cela fait 40 ans qu'on nous le dit, et cela fait 40 ans que l'on attend. Ne rêvons pas, le temps presse ! Nous parlons depuis quarante ans de cette réalisation. A cet âge-là, on ne croit plus au père Noël. Vivre ou mourir ? Telle est la question. N'oublions pas les 23 morts sur cette route en 2010 qui laissent éternellement des familles dans la douleur. Le débat mérite mieux que les certains chahuts que l'on a entendu dans des réunions, et je pense qu'il aurait été plus judicieux de faire une minute de silence, cela aurait été beaucoup plus approprié. Je rappellerai la position du monde économique au travers de la CCI, dont vous avez parlé tout à l'heure, de Moulins qui plébiscite la concession autoroutière et qui est la seule à garantir la réalisation rapide de cet axe, vital à l'économie Charolaise, Brionnaise et Bourbonnaise, qui assurerait la sécurité des usagers. Je rappellerai aussi la position prise à Montceau par les responsables économiques du Sud du département, seuls à s'exprimer, qui ont fait part de leur désespoir devant des moyens de communication inappropriés mettant en péril leurs entreprises, comme l'a dit Monsieur le Maire de Bourbon-Lancy

Claude BREVAN : Monsieur,... Je vais vous demander d'aller vite pour terminer parce qu'il faut quand même laisser la parole à pas mal d'autres personnes.

Jean-François CHOPIN : Oui, j'essaie. D'accord, tout à fait !

Claude BREVAN : Allez-y !

Jean-François CHOPIN : Egalement un point que je voulais soulever : il serait important que les responsables du financement des routes du Département fassent part de leur projet pour désenclaver et raccorder la RCEA, Bourbon-Lancy, Gueugnon et Le Brionnais. Comment peut-on imaginer, entre autres, développer le marché de Saint-Christophe qui est tourné vers l'international, sans raccordement

adapté à l'autoroute ? Il va, là aussi, de la vie de l'élevage. Vivre ou mourir pour les usagers, vivre ou mourir pour les entreprises, vivre ou mourir pour notre économie locale, vivre ou mourir pour nos villes et villages, tel est l'enjeu de ce débat qui nous concerne aujourd'hui. Et ne jetez pas le bébé avec l'eau du bain pour des intérêts personnels. Tout refus ou procédure de retard serait assassin. Demandons les concessions autoroutières immédiates en négociant les avantages que pourraient obtenir les usagers riverains sur les péages, piste qu'a soulevé Monsieur le Conseiller d'Etat honoraire, qui ne souffrait d'aucune contestation. Merci, Madame la Présidente.

Claude BREVAN : Merci.

(Applaudissements et chahuts)

Jean-François CHOPIN : Vous voyez, je pensais bien qu'une minute de silence, c'est plus approprié.

Claude BREVAN : Chacun a le droit de s'exprimer.

Hugues HUMBLLOT : Madame la Présidente, merci de nous avoir donné ces précisions de nos travaux puisque le point que vous venez de faire conforte tout à fait à ce que je voudrais dire.

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez vous nommer, Monsieur ?

Hugues HUMBLLOT : Je suis Monsieur Humblot, Président de l'Assemblée Brandonnaise de Protection contre les nuisances de la RCEA. Je ne vais pas vous parler de nuisances pour autant à mi-débat. Vous nous avez rappelé qu'il y avait quand même un consensus au stade actuel des travaux et peu de mises en cause de l'opportunité de mise à 2x2 voies pour des raisons économiques et de sécurité. Et pourtant, on continue à tourner autour du pot. Alors, je voudrais faire simplement un parallèle entre diverses modalités de transport. Quand on est en secteur maritime, le trafic des grands cargos a amené des pays, à créer des zones qui leur sont

réservées, qui sont réglementées comme le Rail de la Manche. Les bâtiments en question ne font plus du cabotage sur les escales côtières et les routes maritimes de proximité, ils ont une installation dévolue. En secteur fluvial, les grandes péniches... c'est fini les petites péniches sur la Saône... les grandes péniches, elles empruntent des grands canaux qu'on leur a créés, des réseaux qu'on leur a aménagés, dévolus. Elles ne pratiquent plus du tout le réseau fluvial ancien. Ce dernier reste à exploiter ; il existe, il est mis en valeur, il est utilisé à des fins touristiques. On est pas mal placé du côté de Digoin ou... En réseau aérien, on a créé des aéroports, des aérodromes : Orly est sorti de terre, cela n'a pas été une extension de l'aérodrome d'Issy-les-Moulineaux, à côté des péripys ; Roissy, créé de toute pièce, dévolu à ceux qui avaient besoin de ces outils. Pour autant, on a les aérodromes connus, Charnay, qui restent à l'aviation d'affaires, à l'aviation privée, aux aéroclubs. Mais il y a des structures spécifiques pour des besoins spécifiques. Réseau ferroviaire : on a créé des lignes de TGV pour les TGV. Et quand les TGV ne sont plus sur les lignes TGV, ils n'ont pas les mêmes vitesses. On n'a pas transformé les voies étroites, du tacot Mâcon-Clunay pour, après, mettre un TGV dessus, on a créé une ligne TGV. Alors, dans tous ces cas, on obtient un maximum de sécurité et un maximum d'efficacité économique. Alors, pourquoi en faire autrement pour la RCEA, on va inventer quoi ? Si on veut une autoroute, on crée une autoroute. On ne va pas chercher à transformer une nationale pour en faire une autoroute, parce qu'on n'obtiendra pas une autoroute. On aura un truc bizarre inadapté, et c'est du perdant-perdant. La nationale reste une nationale, l'autoroute reste une autoroute, on ne mélange pas les genres. Donc, la notion même de concession, elle est complètement à proscrire parce que c'est une caractéristique de structure autoroute. On n'aura pas, on aura une mise à 2x2 voies d'une nationale, ce n'est pas une autoroute. Alors, se pose maintenant la question du financement dans les délais de mise en œuvre de la 2x2 voies. Je soutiendrai avec les associations toutes les modalités du financement sur fonds public qui, elles seules, ces modalités, assureront la gratuité pour les particuliers et pour un coût moindre total des projets que celui qui nous est présenté. J'adhère complètement, par exemple, à l'œuvre que nos élus peuvent faire pour l'utilisation et les attributions et les affectations de l'écotaxe, on l'appelle comme on veut quand elle arrivera en 2012, qui est donc de garantir cette gratuité pour les particuliers, et qui nous assure la mise à 2 voies dans des délais brève échéance,

voire même en épargnant des procédures qui nous amèneraient dans des délais inférieurs et plus courts que ceux que le maître d'ouvrage nous présente maintenant. Madame la Présidente, merci. Je vous remets le texte de l'intervention.

Claude BREVAN : Je ne suis pas sûre d'avoir bien compris et comme il faudra qu'on reprenne votre proposition, est-ce que cela veut dire que vous considérez qu'il faut mettre la route actuelle à 2x2 voies, et parallèlement faire une autoroute dédiée au transport, au transit du fret, c'est cela ?

Hugues HUMBLLOT : La mise à 2x2 voies n'est pas contestée. Par contre, si on veut une autoroute qui, à ce moment-là, nous entraînerait à envisager une concession donc à péage...

Claude BREVAN : Il faut la faire ailleurs.

Hugues HUMBLLOT : C'est un autre, c'est un autre sujet.

Claude BREVAN : Ce sont les deux, quoi. Oui, ce sont les deux.

Hugues HUMBLLOT : C'est un autre sujet.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci, merci. Monsieur Jacquemin. Et puis après, il y a quelqu'un au fond là-bas. Vous pouvez être assez rapide, Monsieur Jacquemin, s'il vous plaît.

François JACQUEMIN : Oui, je serai très rapide, je ne ferai pas une minute de silence. Je suis quand même frappé... D'abord, en préalable, je voudrais rendre hommage au compte-rendu de la Présidente sur l'ensemble des travaux qui ont été effectués pendant les six précédentes réunions. En en ayant suivi cinq, je trouve son compte rendu, j'allais dire, relativement, pardonnez-moi, parfaitement honnête et rend parfaitement compte du débat. Ceci étant, on réagit très violemment par rapport à la personne qui s'est présentée pour la CCI. Je ne sais pas, de la chambre de

commerce, peu importe. C'était très clair, c'est très net, c'est quelqu'un qui défend, en particulier, des positions d'un certain groupe privé pour des objectifs privés. C'est son droit, mais c'est aussi le droit de quelqu'un qui n'est ni le père Noël ni brun ni rose ni rouge ni vert, mais qui est simplement un citoyen qui essaie d'exposer purement et simplement la chose suivante, que nous sommes presque devant un racket des usagers, de tous les usagers. Prenons un argument simple. Il est évident qu'il faut une 2x2 voies à terme. Le problème, c'est le problème du délai. Est-ce qu'en attendant, il n'y a pas des mesures à prendre et qui peuvent être prises, et qui ont commencé à être prises, en particulier, dans l'Allier, à l'initiative d'un Préfet qui n'est pas nécessairement quelqu'un avec lequel je suis en parfaite harmonie, mais qui, quand même, a pris des décisions claires ? Deuxième chose, une route à 2x2 voies, qu'elle soit express ou qu'elle soit autoroutière, c'est la même importance, c'est le même service qui sera rendu aux entreprises, aux usagers et d'une certaine manière, encore d'une manière plus efficace vis-à-vis des usagers que par une autoroute payante. C'est clair. L'équité, cela existe, on a absolument ce besoin. Alors, les morts, oui, je l'ai dit et je le répète, je les déplore et je déplore encore plus l'utilisation macabre qui en est faite pour essayer de nous enfermer dans un système.

(Applaudissements)

François JACQUEMIN : Merci. Non, il n'y a pas besoin d'applaudissements. Ce qui est important, c'est que nous nous mobilisions tous ensemble pour combattre d'une manière claire et précise les tenants d'un système qui doit finalement apporter un peu plus d'argent à un certain nombre de groupes voire étrangers. Pour faire quoi ? Vraisemblablement, comme pour les opérations qui ont été faites avec la privatisation des autoroutes précédentes, à savoir acheter à l'étranger, investir à l'étranger, et pas nécessairement mettre au service de notre emploi, de notre salarié et de notre pays. Madame la Présidente, je m'excuse de mon agressivité mais... Pardon ?

Claude BREVAN : Votre ardeur, votre ardeur.

François JACQUEMIN : ... mais, disons, ardeur. Mais il y a quelque chose qu'il faut prendre en compte : la nécessité d'arriver à une 2x2 voies. Et quand même une dernière petite chose, je ne veux pas trahir un secret, dans un aparté avec Monsieur Thon, je lui ai posé la question de savoir ce qu'il allait en devenir, en particulier, de l'écotaxe. Si c'est un péage, on ne paie plus d'écotaxe. Ils ne paient plus d'écotaxe. Donc, en gros, et c'est une estimation qui est comme cela, c'est 20 millions, c'est cela ? Quelque chose de cet ordre, à peu près. Si on enlève la gratuité de la partie de l'Y qui monte vers Chalon, c'est 15 millions de perdu. Voilà ! Alors, c'est vrai qu'il y ait un vrai problème de répartition de cette manne vis-à-vis... qui, d'ailleurs, est retardée pour des questions qui deviennent très difficiles à saisir, parce que c'était prévu pour fin 10, 2010, c'est maintenant prévu pour 2011. On envisage, suivant le nombre, 2013, vous voyez, où on va, où est-ce qu'on va ? Bon, en attendant, on perd des milliards tant que ce n'est pas fait. La Tchécoslovaquie a réussi ce problème en six mois. Nous sommes vraiment un pays à la pointe des progrès. Merci.

Claude BREVAN : Merci, Monsieur Jacquemin. Il y avait une demande là-bas tout au fond. On vous donnera la parole après. Il y a une demande tout au fond, là-bas, c'est un bras qui s'est levé depuis un bon moment.

Patrick DUCZMAN : Madame la Présidente, mesdames messieurs, bonsoir ! La première chose que je voudrais savoir depuis la réunion... Excusez-moi.

Claude BREVAN : Vous vous nommez.

Patrick DUCZMAN : Patrick Duczman de Saint-Julien-de-Civry. Oui, à la première réunion à Charnay-lès-Mâcon, deux personnalités, disons, de bords différents vous ont invité à emprunter les voies alternatives. Je voudrais savoir si la Commission l'a fait de façon à se faire une opinion. Cela c'est la première chose. La deuxième chose, donc, bien sûr, le consensus, il est là sur les risques et les accidents. Alors, on peut lire dans le cahier du maître d'ouvrage à la page 57, sur les sections bidirectionnelles, c'est-à-dire une voie dans un sens, une voie dans l'autre. On ne précise pas, avec pointillés ou sans pointillés. Les taux d'accidents sont de 3,7. Et si

on est en 2x2 voies, on passe à 1,5 et là, cela pousse tout le monde à faire une 2x2 voies. Mais un petit peu au-dessus, on se rend compte qu'une bidirectionnelle avec une bande médiane élargie, on arrive à un taux d'accidents de 1,7, c'est-à-dire à peu près comme une 2x2 voies. Alors, de nos jours, gagner 20 minutes de Montmarault à Chalon, est-ce que cela va faire un boom économique pour les entreprises alors que de nos jours, rouler à 130 km/h, c'est un combat un peu désuet ? Voilà, Madame la Présidente. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Alors...

Patrick DUCZMAN : Et puis, pardon, je voulais aussi féliciter le travail que vous avez réalisé, j'étais assez impressionné.

Claude BREVAN : Merci monsieur. Alors, rassurez-vous, on a parcouru des itinéraires alternatifs avant l'engagement du débat et, effectivement, on a pu apprécier. Voilà ! Et merci pour vos compliments. Peut-être, est-ce que le maître d'ouvrage répondra globalement aux questions de tout à l'heure, si vous voulez bien ? Par-là, ici, voilà, de ce côté-là.

Yves MOULIN : Yves Moulin de Paray-le-Monial. Merci, Madame la Présidente pour la synthèse qui était parfaite. Moi, je vais me borner à donner mon avis en posant six questions, simplement après avoir visité l'exposition à la bibliothèque de Paray. Première question : la présentation du projet, le principe de base pour la sécurité, il faut une autoroute à péage. Est-ce que cela signifierait que seul ceux qui paient méritent d'avoir une route sécurisée ? Deuxième question : certains élus militent pour une route à péage, est-ce que leurs électeurs ne se sentent pas trahis ? Troisième question : ne serait-il pas mieux que les élus, toutes tendances confondues, recherchent ensemble le moyen de financement permettant de maintenir la gratuité ? Gérard Voisin a proposé une solution, pourquoi ne pas la creuser ? Quatrièmement : si j'ai bien compris, entre Saintes et Mâcon, seul notre secteur reste à finaliser en 2x2 voies. Serions-nous les seuls mal aimés de l'itinéraire ? Les Auvergnats et les Bretons ont des voies rapides et gratuites, les Charolais seraient-ils moins Français qu'eux ? Cinquièmement : si la solution autoroute payante était finalement décidée,

qui contrôlerait efficacement l'évolution des tarifs de péage ? Et les concessionnaires s'engageraient-ils à supprimer les péages quand le coût des travaux serait amorti ? Sixièmement et dernière question : si la seule raison de l'autoroute payante était le manque de financement, pourquoi ne pas lancer un emprunt au niveau, par exemple, du Conseil général ? Ainsi, ceux qui ont en les moyens auraient à cœur d'aider la collectivité à faire bénéficier de la gratuité pour tous. Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. On va attendre que la DREAL arrive... Ce serait important de savoir où on en est la DREAL. Si quelqu'un peut la joindre, ce serait bien quand même que la DREAL Bourgogne arrive pour vous répondre. Je voudrais vous dire un mot sur le projet de Monsieur Voisin, comme je vous l'ai dit tout à l'heure. Bien sûr, cela fera partie des propositions qui seront retranscrites dans le compte rendu, je suis sûre que l'administration centrale expertisera cette possibilité. Mais c'est quelque chose d'ordre juridique, et pour le moment, cela n'est pas la maîtrise d'ouvrage qui est ici qui peut expertiser cela, mais ce sera évidemment retranscrit. Voilà, la DREAL Bourgogne arrive, et on va pouvoir... On prend peut-être encore une ou deux questions le temps qu'ils s'installent, et puis... Allez-y ! Il y avait un monsieur devant qui, je crois, voudrait parler. Un, deux, trois questions et puis ensuite... Allez-y madame !

Annie PALLOT : Annie Pallot, Maire de Palinges et Présidente de la Communauté de communes Nord Charolais. Donc, moi, je demande la mise à 2x2 voies de cette route dangereuse le plus rapidement possible. Après, dans les modalités, il faut réfléchir. Mais quelque chose qui m'interpelle, c'est, par exemple, entre Paray-le-Monial et Ciry, normalement, dans le projet initial qui est présenté, ce serait une voie à 130 à l'heure. Dans ce cas-là, est-ce que les sorties, les accès seront maintenus, en particulier, le carrefour des Chèvres, aujourd'hui, qui est encore très dangereux puisqu'on doit couper cette route ? Et puis, la sortie de Palinges, Gévelard et Ciry. Donc là, vraiment, c'est une question aussi de survie économique pour les territoires ruraux qui sont dans ce secteur-là. Merci.

Claude BREVAN : Merci. Monsieur. Mais après, il faudra qu'on s'arrête parce qu'il faut quand même répondre un peu, là.

Marcel Alain DRAPIER : Madame la présidente, Docteur Drapier, je suis l'ancien maire de Paray et membre du comité de l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique. Je me permets d'intervenir parce que je suis dans ces problèmes depuis les années 60, à la suite de Louis Escande, le maire de Mâcon qui, avec le Président Chandernagor et d'autres, a créé l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique. A l'époque, cela n'était pas un concept accepté par l'Etat, où on ne parlait que de faire une voie de bonne qualité, puisqu'à l'époque, on traversait une soixantaine de villages dans des conditions très difficiles, et le problème était de faire des routes nouvelles à deux voies comme on avait fait, comme on avait commencé à le faire entre Chalon et Montceau. On s'est basé sur l'exemple de l'autoroute des Estuaires où une association dynamique a fait du lobbying pour arriver à obtenir, soit des concessions dans certains secteurs, soit des routes express dans d'autres. Et ce lobbying a tellement bien marché que la route des Estuaires a été clôturée et l'association dissoute il y a 2 ou 3 ans, après un résultat qui est excellent. Le CIAT demande en 93 à régler le problème en décidant que la Route Centre Europe Atlantique serait prise en compte par l'Etat comme un projet strictement indispensable, et le même jour à Nantes, l'Etat avait décidé de mettre Clermont-Bordeaux en concession autoroutière. Alors, si sur la nécessité d'une 4 voies, nous avons rencontré peu d'opposition, et si en gros, tout le monde était bien d'accord sur le fait que seule une 4 voies pouvait assurer la sécurité avec des chiffres qui n'ont rien à voir avec ce qui a été cité, car la dangerosité d'une autoroute est de 4 pour 100 000 accidents corporels, et les dangers d'une route à deux voies, où passent des camions et des voitures dans les conditions inconfortables comme c'est le cas de la RCEA, la dangerosité est multipliée par cinq et non pas par un ou deux, par cinq. Donc, au point de vue sécurité, il est vital pour l'ensemble de notre population que ce soit une 4 voies. Or, du point de vue économique, on y a beaucoup insisté, j'ai apprécié beaucoup tout ce qui est dit dans le rapport du maître d'ouvrage, mais on ne l'a peut-être pas assez insisté sur le fait que la crise économique en Charolais a fait perdre 15 000 emplois et non pas 15 000 habitants, mais 30 000 habitants. Il faut se souvenir que le Charolais était le deuxième arrondissement industriel du

département après Chalon, et avant Mâcon, que le Charolais était un arrondissement industriel, où l'activité agricole ne représentait que 20 % de l'économie de l'arrondissement, et qu'actuellement, cette économie industrielle s'effondre progressivement. Heureusement, il reste encore quelques beaux fleurons tels que FPT à Bourbon et Arcelor Mittal à Gueugnon, mais pour combien de temps, quand on a vu progressivement s'étioler les gros équipements industriels tels que celui de La Clayette. Il y a donc une nécessité de faire une 4 voies, et au départ, l'Association de la Route Centre Europe Atlantique s'est battue pendant 20 ans pour une route express à 4 voies gratuite. Pourquoi cette association a changé d'optique ? On avait bien eu le rapport Lapillonne, c'est un inspecteur général de l'Équipement qui a été le chef de service de la direction de l'équipement Saône-et-Loire et de l'Allier, on l'avait chargé au ministère de faire une étude pour savoir si c'était concédable, ce secteur. Et il avait tiré la conclusion de son rapport que la concession n'était pas intéressante pour les collectivités. Nous avons travaillé avec Monsieur Lapillonne pendant 10 ans à l'intérieur de l'association, et je sais, parce qu'on a longuement parlé, que le ministère lui avait donné comme mission de prouver que la concession n'était pas possible. Je verse cela au dossier, c'est direct de la part des responsables. Devant le fait que Bordeaux, Clermont-Ferrand-Bordeaux, décidé en 93 a vu ses travaux se terminer il y a un an, et que le trajet est ouvert dans sa totalité, vu que la RCEA était considérée par l'Etat comme un objectif primordial aussi en 93 et que l'année dernière, on en était seulement à 30 % de réalisation, l'Association de la Route Centre Europe Atlantique, dans sa grande majorité a décidé, Droite et Gauche confondus, qu'il fallait changer d'optique et réclamer à l'Etat une concession autoroutière. Nous avons donc demandé une concession autoroutière sur ce secteur, mais dans l'Ouest, on a demandé des concessions autoroutières sur Poitiers-Bressuire, sur Agen, je ne sais plus.

Claude BREVAN : Je peux vous demander d'être plus bref ? Parce qu'il y a encore des demandes de parole et merci, excusez-moi, de conclure un peu rapidement.

Marcel Alain DRAPIER : Moi, je crois simplement qu'on ne peut pas bien faire confiance aux élus de la Vallée de la Saône, parce qu'ils profitent du boom économique dû à l'autoroute qu'ils prennent tous les jours. On peut difficilement faire

confiance aux élus de la Bresse qui sont dotés de l'A39 et de l'A40 et qui n'ont pas du tout discuté de la gratuité de ces deux autoroutes quand on les a construites il y a peu de temps. On peut difficilement faire confiance aux élus de la CUCM qui ont décidé de s'orienter vers Chalon et non pas vers le Charolais, et dans les élus de Charolles dont les grands-parents ont refusé le canal du Centre au XVIII<sup>e</sup> siècle, qui devait passer le long de l'Arconce et qui, finalement, n'est pas passé par Charolles parce que les élus charolais n'en voulaient pas. Les élus de Charolles dont les grands-parents ont refusé la voie ferrée qui auraient dû faire le centre économique de Charolles, qui aurait dû être la SNCF et on l'a fait à Paray, aux élus de Charolles, qui ont manifesté en 1975 contre la déviation pour laquelle on avait trouvé des crédits que l'Etat pourrait poser de mettre pour faire cette déviation, ils ont refusé la déviation en 75, et l'Etat a mis l'argent en Creuse. Et c'est comme cela que les travaux ont commencé pour une 4 voies en Creuse bien avant le reste de la RCEA. Peut-on faire confiance à la Région ? On est trop loin de Dijon, cela n'a jamais intéressé les Dijonnais, ce secteur d'équipement. Et dans l'Allier, cela a été le même problème, Clermont-Ferrand n'a jamais été passionné par la RCEA qui passe trop loin de la capitale régionale. Peut-on faire confiance au Conseil général qui a financé, par le CPER, 25 % des travaux pendant 20 ans, et qui, maintenant, dit : on ne mettra plus les sous sur les routes nationales ? Comment le PDMI, qui est le remplaçant du CPER, qui est le nouveau Plan d'aménagement des itinéraires et les modernisations des itinéraires, comment va-t-on financer le PDMI si la région et le département n'y participent pas ? Moi, je pense que c'est une grosse difficulté, c'est bien joli de dire : « on ne veut pas de péage », mais qu'est-ce qu'on propose ? Alors, à part l'idée farfelue de Monsieur Gérard Voisin, de proposer de prendre l'écotaxe pour financer un emprunt, vous savez que... on a déjà, on nous a déjà fait le coup avec l'AFITF. On nous avait dit : « Humm ! Voilà l'AFITF, ça y est ! » Un ministre est venu à Paray, il nous a dit : « Mais vous savez, l'AFITF on va le financer, cela, très vite, cela va être formidable ». l'AFITF est décédée, on n'en parle plus. Et l'écotaxe, cela sera pareil, parce que les principes de l'Etat, c'est qu'il n'y a pas de dépenses affectées, de recettes affectées, je veux dire, on ne peut pas dire, décider des recettes... Voilà ! Alors...

Claude BREVAN : Est-ce qu'on peut vous demander de conclure, s'il vous plaît, Monsieur Drapier ?

Marcel Alain DRAPIER : Alors, moi, je conclus qu'il reste des petits problèmes tels que les itinéraires de substitution...

Je ne parle plus du péage parce que tous mes amis politiques qui sont contre le péage, ils prennent tous les jours l'autoroute de Mâcon à Chalon, et ils paient le péage. Alors, je trouve que c'est un peu, un peu utopique de venir nous balancer le péage, dont les gens ciblés... Quelle solution de rechange proposent les opposants ? Parce que c'est mathématique, je suis, moi, en service à l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique depuis 40 ans. Depuis 40 ans, on n'a pas réussi à faire plus de 30 %. Comment va-t-on faire mieux dans les 40 ans à venir ? Je vous leur demande, ils sont peut-être plus forts. Moi, j'ai eu 10 réunions avec des tas d'élus, je me souviens d'une réunion avec Monsieur Gayssot, ministre communiste avec... J'étais d'ailleurs avec un conseiller général communiste avec qui j'ai de très bonnes relations, il nous a donné une très bonne parole, mais il y a 20 ans de cela.

Claude BREVAN : Monsieur Drapier, je ne voudrais pas avoir à vous interrompre, mais cela fait 10 minutes que vous parlez. Donc, voilà !

Marcel Alain DRAPIER : J'abandonne tout simplement. Je veux dire que, personnellement, j'ai peur que si on rejette le problème de la concession parce que cela énerve tout le monde, la concession, c'est sûr, de toute façon, il n'y aura pas de 4 voies avant fort longtemps, et je ne la verrai pas.

Claude BREVAN : Merci. Une dernière question et puis, on pourra demander à la maîtrise d'ouvrage de répondre à un certain nombre de questions qui ont été posées. Allez-y, monsieur !

Christian BONNOT : Christian Bonnot, Conseiller général du Canton de Charolles. Moi, je veux revenir sur la question de l'accélération de la mise en 2x2 voies de la RCEA. On nous propose un dossier, et Monsieur Drapier pose la question de la

confiance. A qui peut-on faire confiance ? Je serais tenté de dire : certainement pas aux personnes qui nous proposent ce dossier. Simplement, on l'a vu sous plusieurs aspects, l'aspect financier, et on peut largement douter de la sincérité des chiffres avancés, on peut douter de l'aspect juridique, un Conseiller d'Etat, en la personne de Monsieur Chabanol, met en doute la sécurité juridique d'un tel dossier. On le voit aussi sur les itinéraires de substitution qui sont proposés, qui sont de toute façon inacceptables en l'état, qu'est-ce que c'est que ce dossier ? Moi, on est à mi-bilan, Madame la Présidente, vous avez fait un compte rendu assez fidèle. On nous propose, c'est à nous de s'arranger, un dossier qui, de toute façon, n'est pas viable et qui, de toute façon, n'est pas acceptable par nos populations. Est-ce que c'est à nous de s'arranger ? Est-ce que c'est une façon de dire : « Voilà, en effet, notre proposition, souvenez-vous, c'était à l'hiver 2010. Souvenez-vous, on a fait notre proposition, vous n'en avez pas voulu ». On n'a pas voulu parce que c'est inacceptable en l'état, « vous n'en avez pas voulu, on s'en lave les mains et on vous laisse avec vos problématiques ». Le problème de sécurité n'est pas réglé, le problème d'insécurité routière est déplacé dans ce projet, il n'est pas réglé. Rien dans ce projet ne permet d'avancer véritablement, il faut vraiment se poser la question : « Quelle est l'intention derrière ce projet inabouti, inacceptable ? » Est-ce que c'est vraiment de renvoyer la responsabilité en disant : « Voilà, on a fait une proposition, vous ne l'avez pas voulu, maintenant, débrouillez-vous avec vos problèmes » ?

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur le Conseiller général, je voudrais vous poser une question. Je crois que lors des précédentes réunions, Madame la Vice-présidente chargée des transports a fait savoir que le Conseil général de Saône-et-Loire était en train d'élaborer une proposition alternative ou une contre-proposition, appelons cela comme vous voulez. Quand sera-t-il possible de la présenter ? Parce que, bien évidemment, il y a un réel intérêt à ce que cette proposition soit présentée suffisamment tôt dans le débat pour pouvoir précisément faire l'objet du débat. Si c'est lors de la dernière réunion, ce sera simplement consigné dans le dossier. Mais

qu'est-ce que vous pouvez nous donner ? Est-ce qu'à Molinet, elle sera présente, elle sera possible ou pas ?

Christian BONNOT : Effectivement, le Conseil général s'efforce à rédiger, à proposer une proposition, oui, un plan B, parce qu'on en a un, on en aura un au jour venu. On annonce le 6 janvier.

Claude BREVAN : Donc, le 6 janvier à Molinet.

Christian BONNOT : Le 6 janvier, elle sera présentée, Voilà ! Et ce qui est regrettable, c'est que quand on propose un projet d'accélération de la mise à 2x2 voies, le plan B, il devrait être suggéré, il devrait être proposé, autre chose que la mise en concession, là, il n'y a rien, pas de ligne.

Claude BREVAN : Merci ! Merci ! Donc, on note qu'à Molinet, au cours des auditions, on réservera un temps particulier pour que ce projet soit explicité. Est-ce qu'on a fini avec ce premier train de questions ? Alors, pour la maîtrise d'ouvrage, j'ai listé un certain nombre de questions auxquelles il n'a pas pu être répondu. D'abord, Monsieur le Maire de Charolles, et on a attendu que la DREAL Bourgogne soit arrivée pour pouvoir répondre, a posé la question de l'itinéraire alternatif qui est proposé dans le dossier, qui consiste à passer par une voie qui passe devant des écoles, un lycée, enfin, dans un... autrement dit, en milieu tout à fait sensible ; qu'est-ce que vous pouvez répondre à cette question ? Je vais vous les lister puis, ensuite, vous pourrez regarder. Il y a la question qui a été posée, je crois, par une dame qui est Maire de Palinges, si je ne me trompe, sur l'itinéraire Ciry-Paray qui, s'il est mis... il est possible d'y circuler à 130 à l'heure, est-ce que cette possibilité est compatible avec le maintien des diffuseurs et des échangeurs tels qu'ils existent aujourd'hui ? Voilà ! Qu'est-ce que j'ai vu d'autres ? Si 'il y a des questions d'ordre plus général et sur lesquelles l'une ou l'autre des DREAL peut répondre. Sur la question du manque d'équité, quelqu'un a dit : sommes-nous les mal aimés, puisque les autres régions, autres départements sont mieux servis que nous ? Et puis, ensuite, il y a eu la question de la garantie sur l'évolution de la tarification, si j'ai bien compris, ou sur la fixation de la tarification et de son évolution. Et puis, une question

mais qui ne s'adresse pas à vous, qui est sur l'hypothèse d'un emprunt qui serait fait par le Conseil Général pour pouvoir financer ces travaux, mais cela n'est pas à vous évidemment de répondre. Il y a peut-être d'autres questions, mais je crois que j'ai noté l'essentiel de ce qui a été dit. A part cela, il y a eu des interventions extrêmement intéressantes et en particulier sur le fait que... je dis cela pour le maître d'ouvrage qui n'était pas là, le fait qu'une alternative de simple mise en sécurité, en fait, passe un peu par profits et pertes la question de l'enjeu économique puisqu'elle n'améliorerait pas la desserte des sites industriels les plus importants. Il y a énormément de choses dites, notamment, le fait qu'on ne transforme pas une route nationale pour en faire une autoroute, cela a déjà été dit en d'autres lieux. Voilà, essentiellement ! Enfin, c'est beaucoup plus riche que ce je vous dis mais ce sont des choses auxquelles vous pouvez peut-être répondre.

Georges REGNAUD : Merci Madame la Présidente. Je voudrais juste, en passant la parole à Monsieur Quinet pour vous servir les réponses, je vais vous demander de nous excuser du retard, nous avons mis quatre heures pour venir.

Claude BREVAN : Les routes, cela ne marche pas ! (rires)

Georges REGNAUD : Il y a beaucoup de neige.

Claude BREVAN : Quel problème !

Georges REGNAUD : Il y a beaucoup de neige et des camions qui ne roulent pas bien.

Claude BREVAN : Oh, là là ! Pourquoi vous ne vous faites pas devancer par un chasse-neige ?

Michel QUINET : Michel Quinet de la DREAL Bourgogne. Si j'ai bien compris, le sujet de l'alternative à la barrière de péage de Charolles, elle est proposée dans le scénario sur l'échangeur de Charolles Est parce qu'on a bien compris que la partie actuelle hors déviation de Charolles est de très faible capacité pour voir reporter du

trafic sur cette voie. Cela obligerait quasiment à traverser Charolles. Et les simulations du trafic qui ont été faites avec ces caractéristiques ont montré pour la petite histoire qu'on évaluait à dix véhicules par jour le report de trafic entre une autoroute concédée, et puis, cette route existante dans la traversée de Charolles. Donc, c'est bien pour cela que la barrière a été proposée sur l'échangeur de Charolles Est. Après, on retrouve une alternative entre Charolles Est, et puis, La Fourche qui oblige tel que le projet est proposé, à s'acquitter d'un demi-péage à la barrière de Charolles Est. Voilà ! Et la question, aujourd'hui, qui se pose, c'est : est-ce que ce demi-péage est acceptable pour, effectivement, avoir cette alternative par Charolles Est-La Fourche ou alors il faut trouver d'autres solutions ?

Intervenant : Donc, en fait, c'est un peu la Nationale.

Michel QUINET : Mais non, enfin, on n'imagine pas que les usagers puissent retrouver une circulation générale dans la traversée de Charolles. Sur la partie Ciry-le-Noble-Paray, la question était : est-ce que le passage au statut autoroutier va modifier le système d'échange ? En fait, on a, une nouvelle fois, un peu de changement de caractéristiques géométriques d'une voie qu'elle soit à 110 km/h ou qu'elle soit à 130 km/h. C'est plutôt vrai si on s'intéresse au secteur Cluny-Charolles qui, de par la topographie, est sur un tracé un peu plus contraint. Mais sur un tronçon comme Ciry-le-Noble/Paray-le-Monial, on aura bien la même géométrie entre du 2x2 voies 110 km/h ou du 2x2 voies 130 km/h. Les échangeurs, tels qu'ils étaient prévus à la DUP, à cet endroit, elle doit dater de 97, si je ne dis pas de bêtise, resteront ceux qu'ils étaient prévus. Aujourd'hui, il nous reste le carrefour avec la RD25 et il sera prévu de réaliser l'échangeur qui était bien prévu à la DUP pour, à la fois, rétablir et faire l'échange avec cette RD25.

Henri VANLAER : Quelques éléments de réponse à des questions qui ont été posées. Tout d'abord, peut-être, commencer par la question sur la sécurité et l'hypothèse de bande médiane élargie puisqu'il a été rappelé que, en termes de taux d'accidents, ils sont beaucoup plus élevés sur les chaussées bidirectionnelles, beaucoup plus faibles sur les chaussées à 2x2 voies séparées et que la bande médiane élargie permet d'apporter une amélioration. Donc, c'est en partant de ce

constat que nous avons proposé comme solution alternative à la concession de faire en priorité des travaux de sécurité, donc, mettre en place une bande médiane élargie, puisqu'il semble que cela apporte une plus-value conséquente en matière de sécurité. Mais, je tiens bien à préciser que s'agissant du scénario alternatif, ce que l'on trouve dans le dossier, c'est une photographie à l'échéance 2017, date de la mise prévue en service de la concession, c'est-à-dire qu'il n'est pas prévu de s'arrêter là. L'objectif de mise à 2x2 voies de la RCEA n'est pas abandonné. Ceci dit, compte tenu des prévisions de mobilisation des financements publics, cela prendra beaucoup plus de temps, on évoque à peu près une durée de 35 ans. Et donc, la proposition alternative, c'est mettre en place à court terme cette solution de bande médiane élargie et à moyen terme de poursuivre les aménagements de mise à 2x2 voies. Peut-être une réponse sur la question du manque d'équité entre les territoires. C'est vrai qu'un certain nombre de territoires disposent de 2x2 voies qui sont gratuites. En Auvergne, cela a été mentionné, il y a effectivement l'autoroute A75 qui part de Clermont-Ferrand pour aller vers le sud et qui est pratiquement gratuite sauf le péage au Viaduc de Millau. C'était, mais je dirais, malheureusement dans un autre contexte. C'est vrai qu'aujourd'hui, les contraintes financières que connaît notre pays, l'endettement très important actuel, rendent peu probable une réalisation rapide de voies importantes à 2x2 voies dans un délai court. Et il n'y a pas que pour la RCEA que la question de l'accélération de la mise à 2x2 voies par mise en concession se pose, il y eu récemment deux débats publics sur le sujet, celui pour la RN154 entre Orléans et Chartres, je crois que Madame Brévan a participé à la Commission Particulière du Débat Public et également un débat public pour la mise en concession de la liaison, la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse. Donc, ce n'est pas un territoire abandonné, c'est, aujourd'hui, quand il y a des projets vraiment conséquents, ici, alors je sais qu'il y a une contestation sur le chiffre. On a prévu, si on a le temps ce soir d'apporter quelques éléments de réponse et une expertise est prévue sur le sujet qui permettra de dire si notre évaluation est exacte ou n'est pas exacte. Mais donc, la mise à 2x2 voies hors concession est estimée à 950 millions d'euros, c'est vrai que c'est un montant extrêmement important. Et dans le contexte que connaît notre pays, il semble peu probable que l'on arrive à faire en 10 ou 15 ans cette mise à 2x2 voies, hors solution concession.

Claude BREVAN : Bien ! Y a-t-il d'autres demandes de parole, rapidement ? Parce qu'après, on va demander au maître d'ouvrage de faire sa propre analyse de bilan. Alors, Monsieur ? Allez-y ! Monsieur là-bas, au fond. Et puis ensuite, vous là. Alors. Voilà, le monsieur qui est au bout là-bas. Il faut essayer de répartir dans la salle. Merci.

Bernard JULLIEN : Bernard Jullien. Je souhaitais vous parler en tant qu'habitant de Charolles. Mais l'essentiel a déjà été dit par Monsieur le Maire de Charolles. Donc, je ne veux pas allonger le débat. Je ne suis pas sûr d'avoir très bien compris les explications données par la DREAL. Donc, je me permettrai de rappeler Monsieur Quinet pour bien comprendre son propos. Mais ce que je souhaite simplement vous dire, c'est que toute idée de report de trafic sur le champ de Charolles est à exclure. Et la population de Charolles est en train d'en prendre conscience et va s'organiser derrière ses élus pour faire en sorte qu'une solution de contournement gratuit de Charolles soit maintenue. Voilà.

Claude BREVAN : Merci. Alors, il y avait... monsieur là, et puis, ensuite vous, monsieur. Il y a peut-être des mains de ce côté-là, non ? Oui ? Là ! Monsieur.

Dominique LOTTE : Dominique Lotte, Maire de Gueugnon, Vice-président du Conseil général de Saône-et-Loire. Madame la Présidente, j'ai entendu un certain nombre d'interventions qui sont à la fois intéressantes, et dans le même temps, qui m'étonnent un petit peu. Il n'y aurait pas d'un côté celles et ceux qui sont attentifs aux questions de sécurité, aux questions de développement économique, autant dire les tenants de la concession ; et puis, toutes celles et tous ceux qui seraient des inconscients, qui seraient des tueurs potentiels, qui seraient des pourvoyeurs et des pourfendeurs de leur propre territoire dans le domaine du développement économique, je crois que tout cela est dépassé. Je crois que dans l'ensemble des débats qui ont été tenus depuis que vous avez mis en place cette commission départementale, cette commission nationale de débat public, je pense que, véritablement, les uns et les autres, quelles que soient nos opinions, quelles que soient nos options, nous sommes toutes et tous volontaires pour rendre ce territoire plus sécurisé et en même temps lui redonner probablement le lustre qu'il avait

d'antan sur le plan économique. Et je crois qu'il reste encore quelques jolis fleurons, mon collègue Jean-Paul Drapier avec son territoire sur Bourbon-Lancy en est un exemple. Le Maire de Gueugnon qui vous parle a aussi cette chance d'avoir un fleuron industriel national sur le territoire de sa commune. Donc, je voudrais qu'on arrête et qu'on taise un petit peu ces arguments-là, qu'on va se jeter au visage et pour lesquels on est finalement d'accord sur le fond mais qui ne font pas finalement avancer le débat. Mon collègue Jean-Paul Drapier qui intervenait en premier lieu dans cette séance de travail évoquait des doutes. Je pense que, ce soir, celles et ceux qui ont lu le journal de Saône-et-Loire sont aussi pris d'un doute. Le Journal de Saône-et-Loire titrait en grand titre ce matin qu'à l'occasion d'un premier rapport, le service de l'Etat nous faisait savoir que la concession n'était pas la bonne solution et qu'elle était même presque illégale. Je voudrais vous donner, si vous me le permettez, une lecture de quelques extraits d'un courrier de Monsieur le Préfet qui était adressé à l'ensemble des Parlementaires du Département de Saône-et-Loire et, en l'occurrence, à mon Président du Conseil général qui ne l'était pas à l'époque mais qui était député à ce moment-là, le Député Monsieur Gadbin de l'époque, répondant à une sollicitation et à une demande des Présidents des Conseillers généraux des Départements de Saône-et-Loire et de l'Allier et de la Creuse ainsi que des associations de promotion de l'axe, alors à l'époque, ARCEA et TRACE. Le Directeur des routes a demandé au CETE, c'est-à-dire le CETE de Lyon, de réaliser une étude de faisabilité d'une concession autoroutière de la RCEA. Cette étude est aujourd'hui achevée. Les conclusions ne sont pas favorables à une mise en concession de cet itinéraire compte tenu de la nouvelle réglementation en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 98 pour les autoroutes concédées, rentabilité des opérations, consultation européenne, du surcoût présenté par une solution à péage et de l'atteinte qu'elle portait aux principes d'égalité et de traitement des usagers. Je vous fais grâce de la suite parce que toute la suite est du même acabit et de la même réflexion. Mais je voudrais vous dire mon étonnement et mon doute, là aussi comme l'a fait Jean-Paul Drapier, non pas sur la faisabilité de cette concession mais sur le fait que l'Etat, aujourd'hui représenté par la DREAL nous fait une proposition en tant que maître d'ouvrage, une proposition qui est la même que celle qui a été étudiée par le CETE et pour laquelle nous avons des conclusions complètement différentes. Quelle condition, quelle situation rend aujourd'hui une réalisation que l'on considérait

comme irréaliste il y a une petite dizaine d'années et qui, aujourd'hui, deviendrait par enchantement, je ne sais quel enchanteur nous rend possible cette situation. Il y a, vous savez, un grand principe dans la fonction publique et dans l'Etat, dans la fonction publique, qui est la continuité de la fonction publique et du service public. Je suis étonné que cette conclusion, que cette réalisation d'un organisme public du CETE de Lyon qui avait donné lieu à cette belle plaquette en couleur, que cette réalisation n'ait pas été mise au débat et qu'elle ne soit pas utilisée effectivement par les services de la DREAL, par les services de l'Etat. D'ailleurs, tous les arguments ont été développés dans cette plaquette, elle est très très complète. Les itinéraires de substitution dont on vient de parler largement, tout cela a été largement expliqué dans ce document. Le surcoût lié à la concession avec des ouvrages d'art, avec des péages, tout cela est clairement expliqué effectivement dans cette plaquette. Je souhaiterais, Madame la Présidente, si vous me l'autorisez, vous donner cette belle plaquette pour qu'elle soit jointe au PV de cette réunion.

Claude BREVAN : Avec plaisir, Monsieur ! Avec plaisir.

Dominique LOTTE : Deux autres arguments quand même pour terminer mon intervention. Sur la question des surcoûts que vous nous proposez passant de pratiquement 700 millions d'euros à 1,100 milliards d'euros dans le cadre du projet de concession. Nous sommes assez sceptiques avec nos services du Conseil général quant à cette évaluation. Mais je voudrais encore une fois vous donner quelques arguments qui ont été donnés à l'occasion d'autres réunions, l'existence des contraintes environnementales nouvelles, impacts : 62 millions d'euros. Ces impacts, on les connaît, ils sont aussi dans le cadre d'une RCEA à 2x2 voies. L'évolution du coût des travaux publics en deux ans, écoutez, tous maîtres d'ouvrage, et j'en suis un, en qualité de Maire et en qualité de Vice-président du Conseil général, s'aperçoivent depuis deux ans que chaque fois que nous ouvrons des enveloppes sur des marchés publics, ces enveloppes diminuent tout simplement parce que les entreprises sont aujourd'hui aux abois pour un certain nombre d'entre elles, et notamment les entreprises de travaux publics ou les entreprises du bâtiment parce qu'elles ont besoin de travaux, elles ont besoin d'un carnet de commandes. Et donc, aujourd'hui, estimer cet impact à 11 % de plus, franchement, là, on nous

prend, non pas pour des gogos, je n'aurais pas cette autre impudence de considérer que l'Etat nous prend pour des gogos, mais dans le même temps, franchement, nous avons quelques doutes quant à ces estimations. Dernier point que je voudrais, bien évidemment, aussi évoquer, les itinéraires de substitution et parler plus particulièrement de mon territoire et parler particulièrement du territoire de Gueugnon. L'itinéraire que j'ai aperçu sur la carte qui nous est proposée par le maître d'ouvrage fait passer en itinéraire de substitution de second plan la RCEA à partir de Génelard jusqu'à Gueugnon et reprendre ensuite la route de Digoïn, la RD60 et puis ensuite la RD994. Et, bien évidemment, quand je regarde mon territoire et quand, très régulièrement, malheureusement, il y a des accidents sur la RCEA, les services de l'Etat déroulent et détournent la circulation à partir de cet axe-là sur le territoire de la Commune de Gueugnon. Je le fais toujours avec bonne volonté au regard de la sécurité de nos concitoyens. Et dans le même temps, chaque fois en tant que Maire de Gueugnon, je serre des dents et je prends quelques cheveux blancs, parce qu'on arrive par un secteur qui est un secteur urbanisé, un secteur pavillonnaire et ensuite, avant d'arriver à Gueugnon, on arrive à un superbe rond-point qui est surmonté d'un beau X en inox rappelant la Cité mondiale de l'inox qui est Gueugnon. Et je vous assure que pour des 38 tonnes qui vont faire le tour, chaque fois, j'ai une inquiétude et une crainte sachant que ce rond-point est bordé par l'une des plus importantes écoles élémentaires de Gueugnon avec près de 200 enfants qui sont à proximité immédiate de ce rond-point. Déjà, lorsque, encore une fois, cet itinéraire est utilisé en cas d'accident sur la RCEA, chaque fois, j'ai des difficultés. Imaginez lorsqu'une partie très régulièrement sera détournée compte tenu de cet itinéraire de substitution, vérifiez quand même la pertinence de cet itinéraire de substitution. Enfin, écoutez, je ne voudrais pas non plus être trop long mais rappeler quand même à celles et ceux des tenants de la RCEA concédée, on voit bien que le front est en train de se fissurer quelque peu. Nous avons des élus nationaux et départementaux qui avaient fait le choix de porter mordicus, très fortement, cette RCEA concédée au privé. Et aujourd'hui, ce front là commence à se fissurer. On a des propositions alternatives, y compris d'élus nationaux qui portent le message de l'Etat, qui portent le message du Gouvernement. Je pense que nous avons besoin de trouver des solutions alternatives. Le Conseil général... mon collègue Christian Bonnot expliquait qu'effectivement, le Conseil général travaille

avec ses services, avec ses élus à une solution alternative. Elle vous sera présentée début janvier. Nous apporterons des éléments au débat, y compris des éléments financiers, sachant que les leviers financiers, l'Etat en a quelques-uns, puisque d'un côté, il nous propose 350 millions d'euros, et si nous n'étions pas les bons élèves, nous n'aurions que 150 millions d'euros. Je vous remercie, Madame la Présidente.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci, Monsieur. Il y avait quelqu'un ici, Monsieur là, voilà !

Leslie BLANKLEY : Bonjour ! Sénateurs, messieurs, mesdames les élus, mesdames, messieurs de la Commission, mesdames messieurs. Je me présente : Leslie Blankley, j'habite la région depuis 20 ans. Je vais me prononcer sur deux points. Donc, le premier étant la façon morale et judiciaire de la situation. En tant qu'expert en sécurité aéroportuaire des circulations, je travaille avec le groupe national de sécurité, Direction générale de l'aviation civile, la Caisse nationale de l'accident-maladie, l'Inspection générale du travail et des transports. Et chaque fois qu'il y a un accident en France sur un aéroport, un mort, il y a eu une étude, une analyse. Il y a eu, derrière, un plan d'action et puis, parfois, des sanctions. Là, on n'est pas à 23 morts, si j'ai bien compris, j'ai regardé sur le site Internet tout à l'heure : 26 morts. Donc, le temps il joue, et il y a des responsabilités qui sont engagées, parce qu'on connaît le problème, donc on le connaît, il y a un problème de sécurité, et on ne réagit pas. J'ai regardé sur le site Internet de la Direction Départementale des Territoires, la DDT, qui disait que les aménagements sur les routes devaient supprimer tous caractères accidentogènes, voilà ! Alors, je me demande maintenant, aujourd'hui, donc, on connaît une solution : qui sont les véritables responsables ? Parce que, là, la question se pose. Ce sont les chauffeurs ? Ce sont les gendarmes ? Ce sont ceux qui prennent les routes ? Ce sont ceux qui font en sorte qu'il y ait des études qui prolongent le projet ou le fait qu'on ne se mette pas d'accord, et puis, on va attendre encore 25 ans, et combien de morts ? Quel que soit, on ne peut pas se défaire de nos responsabilités. Donc, attendre un jour qu'il y ait des familles d'une victime qui portent plainte, et donc, chacun va être mis dans cette situation embêtante. Cela, c'est le premier point. Je suis responsable d'une plate-forme

aéroportuaire qui s'appelle Saint-Yan. Donc, je suis chargé du développement, d'implantation des entreprises. Ce n'est pas une tâche facile, parce que quand on voit une plate-forme aéroportuaire toute seule, il faut que d'autres réseaux de transport soient à proximité. On a le TGV, il est loin. On a les autoroutes, ils sont loin. Donc, chaque fois qu'on voit une entreprise qui va s'installer sur l'aéroport de Saint-Yan, la première chose qui se pose, c'est quels sont les réseaux routiers pour arriver jusqu'à l'aéroport ? C'est très important. Alors, je vous donne un exemple. Il n'y a pas longtemps, avec une agence de développement, Bourgogne Développement, donc, je travaille aussi avec la Région et le Conseil général, nous avons eu la visite d'une entreprise brésilienne. Cette entreprise était prête à faire construire et à embaucher 60 emplois, ce n'est pas rien, surtout pour le Pays Charolais où on est. Mais cela ne s'est pas fait, parce que les routes ne sont pas là pour pouvoir le faire. Je rejoins Jean-Paul Drapier dans son débat pour les grands industriels dans la région, parce que ces grands industriels, ils sont là, mais pour combien de temps ? Il faut qu'on s'occupe d'eux, il faut qu'on les aide, il faut qu'on apporte des moyens pour qu'ils puissent travailler dans de bonnes conditions. Quand j'entends, il y a 15 000 emplois perdus et 30 000 de personnes, qui partent c'est catastrophique pour la région. La région est en train de mourir. Donc, on a un choix, et cela, c'est de développer les routes sur la région pour qu'on puisse retourner la situation, et faire en sorte que les entreprises commencent à s'installer sur notre territoire. Voilà, c'est tout. Merci !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci, Monsieur. Est-ce que la... Voulez-vous juste intervenir ? Ensuite, on donne la parole à la DREAL pour qu'elle réponde, si vous voulez bien.

Jean-Luc FONTERAY : Oui, bonsoir ! Jean-Luc Fonteray, Conseiller général du canton de Cluny. Bonsoir ! Je voulais dire à mes collègues élus de l'Ouest du département qu'ils ne nous laissent pas seuls, vous voyez, ceux de la vallée de la Saône sont ici. Pourquoi ? Parce qu'il s'agit d'un projet qui concerne la Saône-et-Loire. Au Conseil général de la Saône-et-Loire, on raisonne Département, on ne raisonne pas vallée de la Saône. Car tout à l'heure, quand j'ai entendu dire : « la vallée de la Saône », ils ont une autoroute, après, mais... Les dirigeants d'entreprise

et cetera, prennent l'autoroute, sauf que dans la vallée de la Saône, il y a l'autoroute A6, certes, mais elle est dédoublée par une Nationale 6, c'est-à-dire une route qui est devenue départementale, qui permet à tout un chacun de l'emprunter sans payer pour un itinéraire à peu près comparable. Donc, la situation est complètement différente. Si nous sommes opposés à la concession, donc à péage, c'est bien parce qu'elle va se substituer à une route existante qui, elle, est gratuite. Et elle va obliger nos entreprises et nos populations, et tout le monde ne fait pas Bourbon-Turin, y compris les poids lourds, et c'est parce qu'elle va obliger, justement, ces personnes et ces usagers à prendre l'autoroute, et donc à payer, le coût pour aller à Mâcon, on a déjà eu les scénarios, ou alors de prendre des itinéraires de substitution. Voilà ! Vous allez traverser mon très beau canton avec des itinéraires de substitution, cela vous ramènera 20 ans en arrière, par le Bois Clair. Monsieur a évoqué Bergesserin tout à l'heure, mais cela sera Clermain maintenant. Donc, vous voyez ce à quoi vous vous exposez. Alors, pourquoi nous combattons cette solution ? Parce qu'il y a quelques années, je venais d'être conseiller général, et je me rappelle d'un ministre qui s'appelle de Robien, je crois. Il devait être reçu par le Député Maire de Paray, et ils étaient à La Fourche, il y avait une grande, une belle photo, et on allait débloquer des fonds, et cetera, et on allait accélérer la RCEA, à l'époque. Et je me souviens, donc, de... je me suis dit : « C'est très bien, un contrat de plan, on y va, on y va ». Et finalement, qu'est-ce qu'on a vu dans les années qui ont suivi ? Tout doucement, tout doucement, les travaux qui étaient envisagés dans le contrat de plan antérieur sont réalisés, et puis, on n'a rien vu venir. Donc, si la situation est celle qu'on a aujourd'hui, et si la question soumise à un débat public est celle qu'on a aujourd'hui, c'est bien parce qu'elle a été entretenue par des gens, mais je me rappelle de la visite d'un autre ministre, décidément, les ministres se sont succédés dans notre région. Et le ministre, à Paray-le-Monial, à la question de mon ami Christian Bonnot, Conseiller général de Charolles, à la question de l'utilisation de l'éco-redevance, il avait donné des réponses auxquelles, bien évidemment, les parlementaires locaux avaient donné acquiescement. Donc, vous voyez, nous sommes dans une situation où la proposition de mise en débat, qui était déjà condamnée dans la brochure de l'Etat en 1998 : on disait que la mise à 2x2 voies par péage n'était pas possible. Qu'est-ce qu'on fait ? Douze ans après, on sort ce scénario. Donc, vous voyez, on se moque du monde. Et si on veut qu'on arrête de se

moquer du monde, il faut se réveiller. Se réveiller à mi-mandat, Madame la Présidente, ce bilan, puisque c'est une réunion de bilan à mi-débat, qu'est-ce qu'on voit ? On voit qu'on a eu l'exposé d'un Conseiller d'Etat honoraire, Monsieur Chabanol qui, visiblement, confirme ce que l'on dit depuis un an et demi, à savoir que le projet de concession n'est pas envisageable. Pourquoi ? Parce qu'il est injuste et parce que, juridiquement, il ne tient pas. Ce qu'écrivait le préfet Gadbin en 1998 : juridiquement, il ne tient pas. Donc, à vouloir gagner du temps, nous allons en perdre. A mi-débat, voilà où nous en sommes. A mi-débat, qu'est-ce qu'on attend ? On attend une solution du Conseil général. Le Conseil général est soucieux de sa route, de la route, la seule route nationale qui traverse le département. Ce n'est quand même pas au Conseil général que de s'occuper de cette route nationale. C'est bien à l'Etat, c'est la seule qui lui reste. Ce scénario, ce scénario du Conseil général, on l'attend. Mais c'est quand même au service de l'Etat à creuser. Alors, bien sûr que nous allons en faire des propositions. Bien sûr, mais on fait quand même le constat navrant qu'à l'issue d'un mois et demi de débat, on a la preuve que la proposition faite par l'Etat n'est pas réaliste, n'est pas juridiquement possible, donc, autrement dit, on nous berne, et qu'on attend des propositions qui sont jugées farfelues ici ou là. Mais, entre nous, nous tous, les habitants et élus de ce territoire, si nous voulons cette 2x2 voies gratuite, il faut exploiter les scénarios de l'éco-redevance. Pourquoi ? Parce que nous sommes un territoire qui a été oublié. Monsieur Drapier père a fait l'historique pendant vingt ans. Certes, on a été oubliés, mais les élus de l'époque pouvaient faire en sorte que cela aille plus vite. Et on voit que finalement, si nous en sommes là, aujourd'hui, c'est bien parce qu'à l'époque, on n'a peut-être pas eu un Président de la République ou un député ou un ministre qui ait pu faire avancer, mais si nous sommes là, c'est parce que nous avons été oubliés. Et donc, dans le cas de l'éco-redevance, dans le cas de l'éco-redevance, si les crédits prévus par ce Grenelle sont à affecter essentiellement à des modes alternatifs, néanmoins, un territoire oublié comme la Saône-et-Loire peut faire partie d'une exception.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur le Conseiller général, je voudrais relever un point que vous avez dit. Monsieur Chabanol n'a pas conclu à l'illégalité. Il a dit qu'il ne pouvait pas conclure à l'illégalité, mais qu'il ne pouvait pas non plus affirmer que ce projet pourrait arriver au but sans incident juridique. C'est un peu différent. C'est-à-dire qu'il n'a pas dit il est complètement illégal, d'ailleurs, il ne pouvait pas le faire puisqu'il était, lui, Conseiller d'Etat honoraire, il ne pouvait pas le faire. Donc, il n'a pas conclu complètement à l'illégalité, c'est quand même une nuance. Deuxième chose, est-ce qu'on peut demander à la maîtrise d'ouvrage, alors, peut-être pas aujourd'hui, mais précisément, qu'est-ce que rapporterait vraiment l'éco-redevance si elle était mise en œuvre sur l'ensemble du tracé aujourd'hui concerné par la RCEA ? Et puis ensuite, vous répondrez à toutes les autres questions auxquelles il n'a pas été répondu, s'il vous plaît.

Dominique THON : Dominique Thon, directeur adjoint de la DREAL Auvergne. Je ne sais pas si on m'entend... Donc, Dominique Thon, directeur adjoint de la DREAL Auvergne. Sur la question de l'éco-redevance, là, le chiffre actuel des perspectives de recettes sur la RCEA serait de 18 millions d'euros de recettes desquelles il faut déduire à peu près 3 millions qui seraient les frais de perception, puisque l'opérateur qui va percevoir la redevance, l'éco-redevance, prélèvera une partie des frais de gestion.

Henri VANLAER : Pour l'éco-redevance, je voulais rajouter deux points, parce que j'ai l'impression qu'on dit plusieurs choses. La première, et cela a déjà été dit par la Présidente de la Commission du débat public, c'est qu'aujourd'hui, en l'état actuel du droit, les recettes ne sont pas affectées, c'est-à-dire que les recettes fiscales d'un territoire ne sont pas affectées, que l'Etat perçoit, ne sont pas affectées à ce territoire. Ceci dit, je connais les chiffres pour l'Auvergne, je ne les connais pour la Bourgogne, mais j'ai en tête que la seule région dans laquelle l'Etat perçoit beaucoup plus d'argent qu'il n'en redistribue, c'est l'Ile-de-France et peut-être un peu l'Alsace. Et je sais qu'en Auvergne, l'Etat redistribue beaucoup plus d'argent dans l'économie locale qu'il n'en perçoit. Mais donc, un point à avoir en tête, c'est celui-là. Le deuxième point, la proposition qui avait été effectivement faite par un député, je crois, de Saône-et-Loire, était que le... finalement, qui disait : « Mais l'Etat risque de

perdre de l'argent, se privera d'une recette, l'écotaxe, si le choix de la concession est fait ». Ce qui est vrai, puisque si cela passe sous la concession, il n'y a plus lieu de prélever l'écotaxe, et finalement, les recettes dont on se prive, cela coûte encore plus cher. Et là, c'est vrai que le chiffre que vient de rappeler Dominique Thon, c'est-à-dire 15 millions d'euros, qui va effectivement aller dans les caisses de l'Etat, quand on multiplie par la durée et cetera, on se rend compte que c'est bien moindre que le coût des travaux, que l'amortissement du coût des travaux. Et puis, un dernier petit point, et j'en arrête sur l'écotaxe. Il y a eu des questions aussi sur la durée. Et on peut aussi s'étonner du montant relativement élevé des frais de perception. C'est que, techniquement, ce n'est pas tout simple, ce n'est pas tout simple d'arriver à repérer les poids lourds qui circulent sur un réseau quand même assez vaste, puisque cela sera tout le réseau routier national non concédé et une partie du réseau routier départemental, et que cela met un peu plus de temps que prévu pour monter le dossier. Alors, techniquement, c'est possible. Nos voisins ont mis en place un tel système sur leur réseau. Donc, ce n'est pas quelque chose d'impossible, mais c'est vrai que c'est assez complexe.

Claude BREVAN : Il y a autre chose ?

Dominique THON : Oui, il y a peut-être quelques compléments de réponse, là, aux questions notamment de Monsieur le Maire de Gueugnon. Effectivement, l'Etat ne cherche pas à cacher qu'en 98 ou en 2000, nous avons dit... enfin, nos prédécesseurs ont défendu le principe d'une mise à 2x2 voies gratuite de la RCEA et je pense très sincèrement à l'époque. Donc, qu'est-ce qui a changé depuis cette période ? Il y a plusieurs éléments qui sont différents, en dehors même de la pénurie de crédits qu'on peut constater. Le premier, c'est la fréquentation de la RCEA. J'ai regardé moi-même aussi la... puisque c'était dans le journal et que nous avons des informations, les mêmes, donc, j'ai repris le dossier du CETE de l'époque. Si vous regardez les trafics poids lourds qui sont annoncés, ils sont à peu près la moitié du trafic constaté aujourd'hui sur la RCEA. Donc, cela veut dire que déjà, du point de vue de l'équilibre financier possible d'une concession, qui sera quand même financée majoritairement, même si on entend beaucoup parler du paiement qui sera fait par les usagers locaux, mais c'est quand même majoritairement un trafic de

transit et un trafic de poids lourds qui contribueraient au financement dans le cas de concession. Le fait d'avoir un doublement du trafic poids lourds entre 98 et 2010, cela change considérablement l'équilibre économique qu'on peut attendre. D'autre part, effectivement, 98-2000, c'était une époque où on était très incertain sur... donc, il y avait les nouvelles réglementations européennes qui... les principes de concurrence qui commençaient à s'appliquer aux autoroutes, et qui provoquaient de grosses incertitudes sur le financement des routes, et notamment sur les questions de possibilité de mise en péage des routes nationales existantes, où, à l'époque, ce point était considéré comme très difficile, voire impossible du point de vue juridique. On a vu, avec le cas de la Nationale 10 dans les Landes, un itinéraire mis en concession avec un avis favorable du Conseil d'Etat, qui représente tout de même un point sur lequel il y a deux barrières de péage, donc un système de péage ouvert, comme celui que nous proposons ici. Il y avait des allongements de parcours qui sont très significatifs, enfin, qui ont été jugés admissibles mais qui sont quand même de l'ordre d'une trentaine de kilomètres pour les usagers qui veulent, qui désirent éviter le péage. Alors, je vous concède que les conditions de circulation sur les routes des Landes, qui sont en général toutes droites et faciles, sont plus simples. Je ne vais pas dire par-là que notre projet aura automatiquement un avis favorable dans l'état où il est actuellement, je pense qu'il faudra qu'on l'améliore aussi du point de vue des itinéraires de substitution. Mais, là aussi, je crois que cela sera une question d'équilibre et d'arriver à quelque chose qui puisse être juridiquement acceptable, qui soit... Donc, tout en admettant qu'il faut sans doute améliorer notre projet par rapport à la situation actuelle. Je pense que cela répond, en partie, votre question sur cet aspect-là. Sur l'évolution des coûts par rapport à 2000, je pensais éventuellement refaire, mais je ne sais pas si le temps de la réunion me le permettra, mais refaire un moment l'exposé que j'avais présenté à Dompierre où il n'y avait pas beaucoup de gens. Ce qu'on peut dire c'est que les index de...

Claude BREVAN : Je crois que de toute façon, on aura une expertise financière qui sera présentée, et donc...

Dominique THON : Voilà, il y aura une expertise financière. Voilà ! Mais les index qu'on a présentés sont des indices INSEE qui...

Claude BREVAN : Donc, par rapport à cette autoroute-là, ce sera plus intéressant de voir ce point-là en détail à ce moment-là.

Dominique THON : Voilà, on peut le supprimer. Et puis, autant préciser sur les itinéraires de substitution que, enfin, comme cela a été déjà dit par l'expert de la Chambre de commerce tout à l'heure, les poids lourds en transit n'utiliseront pas les itinéraires de substitution. Ils pourront être interdits là où cela serait gênant qu'ils passent, notamment dans les centres de petites villes. Sinon, de toute façon, on sait bien que leur choix spontané ne va pas vers des routes quand ils ont le choix avec une autoroute proche.

Claude BREVAN : Merci. Il y avait une question devant, une demande de parole depuis longtemps. Ensuite, là. Et ensuite, on va peut-être... Trois ? Et après, on demande à la maîtrise d'ouvrage de dire comment elle entend poursuivre le travail. Elle a commencé à faire quelques ouvertures.

Georges CARRIER : Georges Carrier de Paray-le-Monial. J'ai noté qu'il était envisagé une subvention de 150 millions pour payer les déficits de la concession. Donc, six fois 150 égal les 950 millions, annoncés par Monsieur Vanlaer tout à l'heure, pour faire les travaux.

Claude BREVAN : Qu'est-ce que vous entendez par six fois 150 ?

Georges CARRIER : Sur 6 ans...

Claude BREVAN : Ah, non ! Non, non, attendez ! Là, il faut qu'il rectifie. C'est déjà assez lourd comme cela, il ne faut pas en rajouter. Allez-y !

Georges REGNAUD : Oui, une précision à rappeler. Quand nous passons un appel d'offres pour concéder une autoroute, soit le système est équilibré de lui-même, il n'y a pas besoin de subvention dite d'équilibre, qui est payée en une seule fois au moment de la passation du contrat, ou bien le système n'est pas équilibré

financièrement, et l'Etat doit mettre une subvention pour équilibrer le système en une seule fois, et puis, le montant est celui qui ressort de l'appel d'offres. Et donc, nous l'avons estimé étant donné les quantités de trafic prévisibles, étant donné les travaux à réaliser, et étant donné les coûts d'entretien de l'autoroute à 150 millions, une seule fois au moment où la signature du contrat de concession serait faite.

Claude BREVAN : Et cela aussi fera l'objet d'expertises dont j'ai parlé tout à l'heure. Monsieur ! Enfin, vous avez la parole parce que depuis le temps...

Roland FLEURY : Merci ! Roland Fleury, Vice-président du Conseil général de l'Allier et Maire de Molinet. La position de l'Allier, elle, est très claire par rapport aux conditions économiques, et notamment par rapport aux conditions d'un certain nombre de territoires, mes collègues en ont parlé tout à l'heure. On est à 180 kilomètres entre l'autoroute vallée de la Saône et l'A71, Orléans-Clermont-Ferrand, ce qui veut dire que les grandes industries qui sont présentes sur le secteur, on a parlé de Bourbon, on a parlé de Gueugnon mais aussi de Dompierre, la fonderie, cela veut dire pratiquement 4 000 emplois, et quel élu, quelle collectivité, aujourd'hui, est capable d'amener 4 000 emplois industriels sur le secteur ? Donc, au point de vue économique, cet axe est absolument indispensable. Il est absolument indispensable aussi sur le plan touristique, de l'économie touristique, puisque nos territoires sont protégés et sont capables, aujourd'hui, d'apporter des alternatives aux loisirs et au tourisme. Deuxièmement, par rapport à la population. Notre population, elle a le droit aussi de pouvoir accéder rapidement à un axe structurant, à un axe qui permet de rouler en toute sécurité, et qui permet de rouler avec des temps de parcours normaux par rapport aux autres populations de France et, par exemple, de rouler en toute sécurité pour rejoindre la gare TGV, ce qui est une alternative, effectivement, à la route. Donc, pour cette raison-là, il est absolument indispensable également que cette route existe. Ensuite, ce n'est pas de notre faute si c'est un axe qui est d'une importance européenne, puisque c'est entre Paray-le-Monial et Molinet que se trouve la plus grande partie des flux européens est-ouest et nord-sud. Donc, ce n'est pas de notre faute, ce n'est pas forcément non plus à nous de payer. Le Conseil général de l'Allier a entamé une démarche pour accepter une concession à conditions. Et ces conditions, vous pouvez les trouver dans le cahier d'acteurs qui est

à l'entrée. Simplement, il faut savoir que les élus de l'Allier ne cèderont sur aucun point des exigences et des contreparties nécessaires à la réalisation, si on doit aller dans une concession. Je voudrais, d'autre part, dire que ce débat sur concession ou non-concession repose sur une hypocrisie au départ. Vous venez, tout à l'heure, monsieur, de rappeler qu'il faudrait 35 ans si nous n'allions pas vers une concession. Cette route RCEA a été commencée à la fin des années 60, ce qui veut dire qu'il faudrait 75 ans pour que le tronçon Saône-et-Loire/Allier soit effectué, sachant qu'il y a quand même 30 kilomètres d'autoroute sur cette portion qui existe déjà. Soixante-quinze ans ! Je vous demande s'il a fallu 75 ans pour réaliser l'autoroute gratuite qui traverse le Massif central. Et s'il a fallu 75 ans... Il a fallu effectivement moins de 40 ans pour que la Bretagne soit irriguée par des routes à 2x2 voies. Donc, ne perdure-t-on pas le débat parce qu'il est faussé dès le départ ? Là n'est pas la question de la durée, il s'agit d'une volonté. Une simple question pour terminer : le dossier du maître d'ouvrage représente 1,1 milliards d'euros, 200 millions pour la section entre Ciry-le-Noble et Chalon et 150 millions pour le reste de l'itinéraire. Quel est le montant de la TVA sur cette réalisation ? Est-ce que ce sont des chiffres hors TVA ou TTC ? Quel est le montant de la TVA ? Et ils sont, à ce moment-là, à comparer avec la subvention d'équilibre que pourrait apporter l'Etat sur la réalisation du projet.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Sur ce point du TTC ou hors TVA, vous pouvez répondre ? C'est TTC, bien sûr.

Dominique THON : Donc, on mesure la différence...

Claude BREVAN : D'accord. Vous ferez ce travail de mesure, s'il vous plait ? Vous n'avez pas le chiffre sous la main ? Non, non. Voilà !

Dominique THON : On raisonne en toute taxe comprise soit on raisonne en hors taxe, mais, ce n'est pas... On ne peut pas récupérer les taxes pour financer... Enfin, je ne comprends pas ce qu'on va financer avec...

Dominique THON : C'est une recette...

Claude BREVAN : Les participants veulent dire que cela s'additionne en quelque sorte à la subvention, si j'ai bien compris. Non, ce n'est pas cela ? Ce n'est pas cela ?

Dominique THON : On pourrait penser que l'Etat paie sa subvention d'équilibre avec le montant de la TVA, qu'il percevra sur le péage un jour ou l'autre. Je ne sais pas si c'est ce que vous entendez.... Travaux, sur le montant des travaux.

Claude BREVAN : Bien ! Est-ce qu'il y a d'autres demandes ? Sinon, je vais demander à... Il y a ce monsieur. Et puis ensuite, on demande au maître d'ouvrage de dire, lui, sa perception de cette première phase du débat et de la manière dont il entend le poursuivre. Allez-y, monsieur !

Jean-Yves SELLIER : Jean-Yves Sellier, agent immobilier. Je viens seulement sur un point pratique qu'on a déjà évoqué : la sécurité et la qualité de vie dans le chef-lieu d'arrondissement, Charolles, où j'ai mon bureau depuis longtemps. Je pense qu'il est étrange qu'on ait choisi Charolles-Est avec toute cette ambiguïté de ce secteur d'activités comme lieu d'une barrière de péage, puisqu'il est quand même probable que le péage s'instaure. Il me semble beaucoup plus intéressant, pour éviter toutes les tentations d'engorgement, même si les poids lourds ne sont pas les premiers, dans le sens est-ouest, à vouloir sortir pour perdre du temps, ceux qui font des grands itinéraires, il y a quand même un risque d'engorgement de véhicules moyens qui est redoutable quand on connaît le site de Charolles. Et il me paraît beaucoup plus judicieux, en tout cas, je soumetts l'idée au grand spécialiste, après, on peut discuter du détail des itinéraires de substitution, d'envisager une barrière de péage, si elle a lieu, entre Cluny et Charolles, au-delà de La Fourche, à l'Est de La Fourche, surtout qu'il y a des commodités de terrain à proximité du radar bien connues. Toujours dans la ligne de la protection du site de Charolles village-étape, qui a déjà été évoqué notamment au début par son maire, je soulève ce point pratique à la réflexion des fonctionnaires d'Etat et du public.

Claude BREVAN : Merci. Monsieur, vous voulez prendre la parole maintenant, monsieur le Député.

Jean-Marc NESME : Bien ! Madame la Présidente. D'abord, je voudrais me féliciter de l'organisation de ce débat par la Commission nationale. Ce qui prouve, enfin, que la RCEA est devenue, au sein des administrations nationales, un sujet de préoccupation prioritaire depuis la venue de Dominique Bussereau le 23 mars 2008 pour proposer un projet. Deuxième observation : avant de rentrer dans les problèmes généraux, moi, je sens bien qu'au niveau de la population, ce qui fait peur, c'est l'utilisation des poids lourds par les itinéraires de substitution. Attendez, laissez-moi parler ! C'est une peur qui n'est pas fondée. Pourquoi ? Vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur, vous avez entièrement raison, quand vous avez des poids lourds qui font des grands trajets, des grandes distances, ils restent sur l'autoroute, et ils vont jusqu'au bout. Si, par hasard, certains voulaient utiliser des itinéraires de substitution hors desserte locale, il est facile pour une commune comme pour un département de prendre des arrêtés d'interdiction, sauf, je dis bien, pour les dessertes locales. Cela a été fait au niveau des départements sur l'A73 au nord de la Bresse. Cela a été fait à Paray-le-Monial dans le cadre d'un arrêté municipal pour interdire le transit des poids lourds au travers de la ville. Donc, ce qui est possible, je prends ces deux exemples, en Bresse et ici, c'est possible ailleurs. Pour ce qui est de Charolles, le problème de Charolles, ce sont les poids lourds qui traversent la ville de Charolles en direction de La Clayette, et donc Chauffailles. Et la solution, elle avait déjà été examinée il y a quelques années par le Conseil général, c'est de réaliser un contournement ouest de Charolles pour éviter que ces poids lourds, qui sont excessivement dangereux, n'empruntent pas le centre-ville de Charolles pour aller en direction de La Clayette et de Chauffailles. Tout comme je remarque ce soir, au travers des différentes interventions, qu'il y a des points d'accord. Un, il faut répondre aux problèmes d'insécurité, qu'on le veuille ou non, 99 morts au cours de ces cinq dernières années, 22 morts plus des centaines de blessés depuis l'année 2010, c'est insupportable. Et il ne s'agit pas d'exploiter les morts, mais il s'agit d'abord de les constater et de prendre en compte cette réalité humaine qui est insupportable, notamment pour les familles. En tant qu'élu, et je ne suis pas seul ici, quand il y a des accidents mortels

sur cette route, tous les élus, quelle que soit leur couleur politique, se sentent tout de même, au fond d'eux-mêmes, responsables quelque part. L'enjeu économique a été abordé, là-dessus aussi, tout le monde est d'accord, non seulement pour conserver le tissu industriel qui existe déjà dans cette région du Sud-Ouest de la Saône-et-Loire, mais aussi pour tenter d'attirer de nouvelles entreprises, car jusqu'à nouvel ordre, c'est le seul moyen de résoudre le problème du chômage, cela se résout par l'implantation d'entreprises. Or, les régions ou les territoires qui se développent, et on les voit bien en Saône-et-Loire, ce sont les territoires qui sont desservis par des voies routières modernes type autoroutier, qu'on le veuille ou non. Et d'ailleurs, tous les territoires de Saône-et-Loire, dont certains condamnent le projet qui nous est présenté ce soir, n'ont jamais demandé que des concessions autoroutières qui traversent leur territoire soient supprimées, jamais, jamais, et d'ailleurs, ils ne le demanderont jamais. En fait, tout le monde est d'accord sur le problème de l'insécurité ou de la sécurité. Tout le monde est d'accord sur le thème du développement économique. Il reste le problème du financement. C'est cela, en fait, où les uns et les autres sont partagés. Je voudrais quand même rappeler rapidement, comme l'a fait Docteur Drapier tout à l'heure, si l'on reconduit les modes antérieurs de financement, ce qu'on a connu pendant 40 ans, c'est-à-dire l'Etat, le Conseil régional et le Conseil général, on aura à terminer pour ce qui est de la Saône-et-Loire en 2040-2050, pour réaliser les travaux sur les deux voies, parce qu'en plus, en Saône-et-Loire, on a un axe nord et un axe sud, en plus, donc c'est double dépense. Donc, c'est du 2040-2050. Et il ne faut pas se faire d'illusion. Vous connaissez la situation financière de ces trois financeurs, que cela soit l'Etat, le Conseil régional ou le Conseil général, ils ne continueront pas, comme au cours de ces quarante dernières années, à financer, sur des crédits budgétaires cette route. D'ailleurs, le Président du Conseil régional de Bourgogne, à titre personnel, a pris position, au début du mois d'octobre devant la Commission des affaires économiques du Sénat, en disant qu'il était favorable à la concession, je dis bien, le Sénateur François Patriat. Bien, il n'a pas changé. Deuxièmement, le financement des travaux par l'écotaxe ou l'Eurovignette. Alors, écoutez ! Moi, j'arrive de Paris il y a quelques heures. Il faut quand même parler de ce que l'on connaît. Il y a deux rapports qui ont été mis en distribution à l'Assemblée nationale : un premier rapport de la Commission des affaires économiques mis en distribution au mois d'octobre, et

un rapport d'informations de la Commission des affaires européennes qui sera mis en distribution dans les quelques jours qui viennent, mais dont j'ai déjà la copie. Qu'est-ce que c'est que l'écotaxe ? Il faut rappeler que l'écotaxe est la déclinaison de l'Eurovignette créée par la Commission européenne en 1999. C'est-à-dire, depuis onze ans, l'ensemble des Etats de l'Union européenne n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur la déclinaison nationale de l'Eurovignette. L'accord qui vient d'être trouvé dans son principe remonte au début du mois d'octobre de cette année. Et la déclinaison en France de l'Eurovignette sera sans doute ce qu'on appelle aujourd'hui l'écotaxe. C'est 15 millions, grosso modo, de recettes sur la RCEA, c'est hors frais de perception. Au niveau national, ce sont les documents de l'Assemblée nationale, moi je n'invente rien, c'est 980 millions d'euros pour l'ensemble de la France, non compris les frais de gestion. C'est une recette qui ne sera pas affectée spécialement pour tel et tel projet, puisqu'il y a un principe constitutionnel dans notre république, c'est la non-affectation des recettes fiscales ou parafiscales sur un objet précis. Autrement dit, cette recette va tomber dans le pot commun. Deuxièmement, il faut savoir qu'à la suite du Grenelle de l'environnement, là, je réponds à ceux qui défendent légitimement l'environnement, que les priorités du Grenelle de l'environnement en matière d'infrastructure, c'est premièrement, le ferroviaire ; deuxièmement, le fluvial ; troisièmement, le maritime ; quatrièmement, le routier qui, aujourd'hui, peut avoir la certitude que la totalité des 980 millions d'euros de recettes d'écotaxe, non compris les frais de gestion, seront affectées, sera affectée, la totalité, à la seule RCEA. Personne ne peut le croire. Troisièmement, pour l'instant, si écotaxe il y a, est-ce qu'on ne connaît toujours pas la date d'application ? Il y a quelques semaines, c'était 2012, moi, je peux vous dire que ce matin, j'ai entendu parlé de 2013 parce que... Ecoutez ! Moi, je prends mes renseignements à l'Assemblée nationale, pas dans les journaux, que les choses soient claires. Bien ! Moi, si je vous dis qu'aujourd'hui, il y a une incertitude quant à la date d'application de l'écotaxe, je n'invente rien ! Donc, si c'est basé ou fondé sur l'idée que la RCEA, elle sera financée sur l'écotaxe, permettez-moi quand même de dire qu'il y a une très grande incertitude. Je ne dis pas que cela ne se fera pas, mais il y a une très grande incertitude. Et on ne peut pas, aujourd'hui, si on veut avancer rapidement pour le financement de ces 2x2 voies, se fonder exclusivement sur l'écotaxe, cela serait une erreur coupable et je dirais pour longtemps, très longtemps. Troisièmement,

troisième mode de financement, c'est la mise en concession de la 2x2 voies selon le modèle standard de toute concession, avec six barrières de péage. Ma position, comme celle de beaucoup de parlementaires du département, nous ne sommes pas d'accord sur l'application du mode standard d'une concession à six barrières de péage, ce qui obligerait la totalité des habitants, notamment du Sud-Ouest du département, à payer systématiquement quand ils franchiront une des six barrières de péage, y compris d'ailleurs dans l'Allier. Donc, nous nous sommes opposés à cette situation, et vous le savez, je vous l'ai déjà dit, pourquoi ? Parce que, va être intégrée dans la concession autoroutière à peu près la moitié d'un linéaire réalisé déjà en 2x2 voies, payé par l'impôt national, par l'impôt régional et par l'impôt départemental. Autrement dit, les gens, c'est-à-dire nous, du Sud-Ouest du Département auraient dans cette hypothèse l'impression de payer deux fois, à la fois par l'impôt, parce qu'on a déjà payé, mais aussi par le péage. Donc, on exclut ce troisième mode de financement, c'est-à-dire la formule de la concession standard six barrières de péage entre l'A71 et l'A6. Nous nous estimons que pour répondre à un impératif d'urgence, pour résoudre ces problèmes d'insécurité, et pour résoudre le problème très important du développement économique, la solution, si la concession est retenue, et s'il s'avère que l'écotaxe ou l'Eurovignette est inopérante pour très rapidement, c'est-à-dire dans les années 2017-2018, aboutir à une 2x2 voies, là une seule solution, c'est la concession avec trois barrières de péage. Et pour ce qui concerne le Département de Saône-et-Loire, une barrière à hauteur de Molinet-Digoin, on verra si c'est à Digoin ou à Molinet, Monsieur le Maire de Molinet, et une barrière à hauteur à Mâcon, à hauteur notamment de l'A6 et de l'A40. Alors, on a dit : mais cela pose un problème juridique. Alors moi, j'ai entre les mains, je ne vais pas vous en donner en lecture en totalité parce que cela serait beaucoup trop long, les résultats d'une consultation juridique demandés par le ministère des Transports en juin 2009. Est-il possible de respecter le principe de l'égalité entre les usagers dans l'hypothèse de trois barrières de péage entre l'A71 et l'A6 ou pas ? Pour l'instant, c'est ni oui, ni non. Et quand j'ai dit que j'entends tout à l'heure qu'un Conseiller d'Etat honoraire aurait dit que c'était illégal, non, c'est totalement faux, ce n'est pas illégal. Mais c'est vrai qu'il y a une incertitude juridique. Mais moi, je pose la question et je poserai la question en temps voulu, cahier des acteurs, et cetera : pour quelle raison n'appliquerions-nous pas sur la section Sud de la RCEA ce qui existe en

termes de gratuité sur l'A40 pour la sortie numéro 1, la sortie numéro 2, la sortie numéro 3 à partir de Mâcon ? Pourquoi on n'appliquerait pas ici la gratuité comme entre Pouilly-en-Auxois et Dijon ? Pourquoi on n'appliquerait pas la gratuité ici comme sur la Nationale 10, dans les Landes, mise en concession autoroutière sur 90 km... 90 km ? Pourquoi on n'appliquerait pas ici chez nous ce qui a été mis en place pour les usagers locaux, ce qui a été mis en place sur beaucoup d'autres sections autoroutières mises en concession dans beaucoup d'autres territoires de France ? Et c'est ce que nous allons continuer à défendre. C'est-à-dire, s'il n'y a pas d'autres solutions pour répondre à ces problèmes d'urgence que la mise en concession, nous prendrons acte de la concession et nous défendrons l'idée d'une gratuité pour les usagers locaux pour les raisons que je viens d'indiquer. Pour terminer, Madame la Présidente, et pour ne pas être trop long, je voudrais dire en conclusion : il faut être raisonnable. Ce projet de RCEA, il n'est ni de Gauche ni de Droite. Moi, j'ai tout fait ces derniers mois et je continuerai à le faire pour ne pas en faire un enjeu politicien ou politique. D'ailleurs, c'est si vrai que vous avez un Conseil général qui est unanimement favorable, un autre qui est de même couleur politique, qui n'est pas favorable. Autrement dit, vous avez, au travers de l'ensemble de la classe politique, des opinions diverses qui traversent aussi bien l'opposition nationale ou les majorités départementales comme au sein des bords politiques. C'est clair ! Ce qui prouve bien que l'enjeu n'est pas politique au sens partisan des termes, c'est un enjeu de sécurité et de développement économique. Donc, chacun prend ses responsabilités, non pas au travers du prisme partisan, mais au travers du prisme de la sécurité et du développement économique et de la création d'emplois. Voilà exactement quel est l'enjeu et, pour ma part, député quand même de la circonscription qui est la plus concernée dans le département Saône-et-Loire, parce que toutes les autres circonscriptions, elles sont toutes servies en matière d'autoroute. Et moi, je voudrais, je l'ai dit tout à l'heure en introduction, un peu plus de solidarité des autres territoires de Saône-et-Loire à l'égard du territoire du Charolais-Brionnais.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Bien ! Merci, Monsieur le député. Si vous voulez bien, cela fait déjà presque trois heures, on va demander à la maîtrise d'ouvrage de nous dire les enseignements qu'elle tire de cette première partie du débat, et de ce qu'elle envisage d'apporter comme élément pour les cinq réunions qui vont suivre. Je vous donne la parole, Monsieur Vanlaer ?

## **3ème partie**

### **Point d'étape à mi débat du maître d'ouvrage présenté par le Directeur régional DREAL Auvergne**

#### **Monsieur Hervé VANLAER**

Henri VANLAER : Oui, merci, Madame la Présidente. Donc voilà, je vais essayer d'aller vite dans la présentation, compte tenu de l'heure qui commence à être un petit peu tardive. Donc, on avait prévu deux points. D'une part, ce que nous avons entendu, d'autre part, les réponses que nous pouvons apporter à ce stade. Alors, on va passer et même directement à celle d'après. Un diagnostic largement partagé, je crois que cela a été déjà assez dit depuis le début de la réunion que cela n'appelle pas de commentaire supplémentaire... juste dire que l'aspect économique est ressorti plus fortement du débat qu'il n'était peut-être mentionné dans le dossier, même si on ne l'avait pas oublié. Deuxième élément de constat : les points de vue divergents sur l'opportunité de la solution proposée. Là aussi, je crois que les discussions, depuis le début de la réunion, elles illustrent suffisamment sans qu'il soit nécessaire de le développer davantage. Troisième élément : un équilibre juridique à trouver, cela a effectivement été rappelé. Monsieur Chabanol a mis en évidence deux points de vigilance : l'égalité, l'équité entre les usagers, et d'autre part la nécessité de disposer d'itinéraires alternatifs convenables. On peut d'ailleurs noter que les deux, il l'avait fait lui-même, que ces deux points ne vont pas dans le même sens, puisque avoir des itinéraires alternatifs, cela peut dire aussi utiliser l'infrastructure, et donc avoir des sections gratuites. Donc, on voit bien que c'est une notion d'équilibre. Ces deux points, nous les avons bien en tête quand le dossier a été réalisé, d'après notre analyse... alors après, on ne sait jamais ce que va dire le Conseil d'Etat, mais d'après notre analyse, la solution proposée est équilibrée. Alors,

je passe maintenant à la deuxième partie sur les premières réponses que l'on peut apporter. Tout d'abord, toute une série de points, je vous en laisse prendre connaissance. On peut, si vous le souhaitez, répondre à vos questions, mais nous avons préparé une petite fiche qui apporte une réponse écrite à ces différents points. Donc, elle sera disponible à la sortie de la réunion, et elle sera disponible en ligne. Mais bien sûr, si vous avez des questions sur ces différents points mentionnés sur cette diapositive, nous sommes tout à fait disposés à en discuter. Deuxièmement : des demandes spécifiques, des demandes d'ajustements locaux, donc l'inclusion dans la concession du futur échange avec la Nationale 7, cela c'est une question dans le Département de l'Allier. Donc, cet échangeur pourra bien être inclus dans la concession, il sera réalisé par le concessionnaire quand le nouveau tracé de la Nationale 7 se concrétisera. Le maintien du demi-diffuseur de Deux-Chaises, l'intégration d'une aire à Cressanges, le déplacement du diffuseur de Montbeugny, la création d'un nouvel accès à Besson, et enfin une desserte à Bourbon-Lancy. Alors là, il s'agit de la desserte de Bourbon-Lancy du réseau départemental, et même commun aux deux départements puisqu'il y a un pont sur la Loire, mais l'Etat est prêt à s'associer à des études sur le sujet, même si nous ne sommes pas pilotes. Alors, pour ces sujets, notamment le premier, l'inclusion du futur échange, l'échangeur de Deux-Chaises, et cetera, nous présenterons à la réunion d'Yzeure, le 10 janvier prochain, des propositions, nous sommes actuellement en train d'étudier les scénarios correspondants. Des demandes de portée plus générale que nous avons notées ; alors, il y a d'une part la question des itinéraires alternatifs et l'équilibre avec les barrières de péage, c'est un point qui est ressorti clairement depuis le début des réunions, depuis le début de ce débat public. Donc, nous sommes en train de travailler pour voir dans quelles mesures on peut un peu améliorer les choses, et il y a eu, notamment aujourd'hui, une demande pour ce qui concerne Charolles, même si là cela concerne la Région Bourgogne. Et, par ailleurs, quelques scénarios qui ont été évoqués par le public, soit des questions lors des réunions, soit des questions posées sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public, la question d'une éventuelle modification du périmètre de la concession, la possibilité de faire un aménagement à 2x1 voies avec séparateur central, ce qui permettrait d'améliorer les conditions de sécurité, et serait peut-être moins cher. Là aussi, on est en train de faire un chiffrage, mais on n'est pas sûr que l'économie soit si importante que cela.

Et enfin, autre possibilité, c'est-à-dire un aménagement mais, par exemple, on reste à 2x1 voies sur les ouvrages d'art qui seraient les plus coûteux, et voir un petit peu ce que cela donnerait. Voilà, Madame la Présidente, très rapidement, le bilan qu'on peut tirer à ce stade du débat.

Claude BREVAN : Merci beaucoup. On va, si vous le voulez bien, s'arrêter là. Je crois qu'il y a beaucoup de choses que vous avez apportées comme perspectives de réponses qui ont été attendues, donc cela va effectivement apporter des choses tout à fait concrètes. Je crois que, au moins, personnellement, je vous remercie d'avoir fait cet effort. Par ailleurs, il y avait un certain nombre de questions qui ont été posées tout au long de ces réunions, et auxquelles il n'a pas pu être répondu. Alors, les DREAL ont préparé un petit quatre pages sous forme un peu de questions-réponses : comment expliquez-vous l'écart entre les estimations ? Question qui a été posée. Les impacts en termes de surface agricole ; la justification d'une nouvelle déclaration d'utilité publique ; la compatibilité avec le Grenelle ; pourquoi pas de financement européen ; l'étude alternative de la voie ferrée Centre Europe Atlantique. Que faites-vous d'ici le démarrage des travaux pour améliorer la sécurité ? Quels seront les aménagements en termes de protection phonique ? Quel sera le contrôle de l'Etat sur l'évolution du tarif des péages ? Et puis, il y a deux choses qui ne sont pas encore prêtes mais qui vont intervenir, c'est la liste des opérations d'investissement sur le réseau routier national dont je vous ai parlé tout à l'heure, et puis le chiffrage de la recette correspondant à l'éco-redevance d'une manière tout à fait détaillée. Donc, voilà, vous avez tout cela, ce sera bien évidemment mis sur le site, on n'en a pas tiré un trop, trop grand nombre d'exemplaires, parce que cela fait beaucoup de papiers, et que l'on fait quand même un peu attention, tout cela fait énormément d'arbres, toutes ces consommations de papiers. En tout cas, personnellement, j'ai trouvé cette réunion particulièrement intéressante. Donc, à Molinet, vous pourrez bien sûr vous exprimer et si c'est possible, ne pas redire exactement les mêmes contributions qu'aujourd'hui, et surtout déboucher davantage sur des propositions. On arrive maintenant vraiment à ce stade, et même si cela n'est pas au Département de faire des propositions sur les routes nationales, il n'empêche que le principe du débat public, c'est que tout un chacun peut faire des propositions alternatives au projet qui est proposé par le maître

d'ouvrage. Donc, je vous donne à tous rendez-vous à Molinet le 06. Je rappelle que pour les questions d'organisation, il est souhaitable que vous fassiez connaître au secrétariat de la Commission votre volonté, votre désir d'intervenir ou de présenter une solution alternative, tout cela tout simplement pour qu'on puisse répartir le temps de parole entre le nombre des participants, sachant que ceux qui proposeront une solution auront, évidemment, un peu plus de temps. Ce sera tout à fait démocratique le tirage, l'ordre de passage se fera par tirage au sort. Voilà, je vous remercie d'avoir été si nombreux et souhaite que la neige ne pose pas trop de problèmes pour rejoindre vos foyers. Merci de votre présence