

Mâcon, le 31 janvier 2011

Le Président

N°D1102497

AM/BV/RF

Madame Claude BREVAN  
Présidente de la Commission particulière du débat  
public pour la RCEA  
42 rue Tourneloup  
71000 Mâcon

Madame la Présidente,

Trois documents ont été publiés sur le site internet de la commission particulière du débat public pour la RCEA, ayant fait l'objet d'un débat lors de la réunion qui s'est tenue le 21 janvier 2011 à Mâcon. Je souhaiterais apporter plusieurs remarques sur le contenu de ces documents.

### **1. Sur le coût de la voie express à 2x2 voies gratuite : des estimations contestables**

Concernant le **coût d'aménagement d'une voie express à 2x2 voies sans péage**, chacun aura pu constater les divergences profondes dans les évaluations proposées. Le Conseil général conteste la sincérité et la rigueur de l'évaluation du maître d'ouvrage telle qu'elle ressort du document intitulé « Détails des coûts d'aménagement de la RCEA entre Montmarault et Mâcon/Ciry le Noble ».

**1.1.** La première remarque porte sur la **méthode d'actualisation des prix** par le maître d'ouvrage, laquelle est établie sur la base de prix pratiqués pour la construction des autoroutes concédées et non pour celle d'une voie express. Il n'est pas rigoureux, d'indiquer actualiser les prix à la fois sur la base de l'indice moyen d'actualisation TP01, et sur la base de l'un des indices le plus élevé TP09. En toute rigueur, et ainsi que le Conseil général s'est attaché à le faire, il aurait mieux convenu, soit de prendre le seul indice moyen, soit d'appliquer à chaque nature de travaux l'indice réellement correspondant, pouvant être dans certains cas inférieur à l'indice moyen, dans l'autre supérieur.

En tout état de cause, la méthode proposée par le maître d'ouvrage conduit dès lors à une surestimation des coûts parfaitement contestable.

**1.2. L'actualisation technique** manque de la même rigueur. Le maître d'ouvrage ne déduit pas de son estimation les sections nouvelles d'ores et déjà réalisées résultant en particulier des programmations ultérieures au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006. Une actualisation technique serait nécessaire pour dresser le bilan des programmations établies au titre du PDMI et du Plan de relance, ce que le maître d'ouvrage ne fait pas. Ce défaut d'actualisation conduit à majorer indûment les coûts.

**1.3. Le surcoût environnemental** évoqué par le maître d'ouvrage est contestable. En effet, l'examen des dossiers de DUP de 1996 et 1997, montre que de nombreuses mesures environnementales sont d'ores et déjà prévues. L'actualisation du projet technique en 2007, s'est également accompagnée de mesures environnementales. Les différentes mesures

envisagées (bruit, protection des cours d'eau, clôtures, passages pour la faune, travaux paysagers,...) sont intégrés au projet initial et compris dans le coût global du projet (420 M€) pour un montant évalué à 30 M€ pour les sections non encore réalisées.

Le surcoût environnemental, de 53 M€, avancé par le maître d'ouvrage pour l'Allier et la Saône-et-Loire ne distingue pas les mesures en faveur de l'environnement initialement prévues des éventuelles mesures nouvelles. Ce faisant, il est très vraisemblable que le maître d'ouvrage compte deux fois les mêmes mesures.

Cette ambiguïté conduit là encore à surévaluer le coût de la voie express.

**1.4. Concernant le surcoût d'ingénierie**, il convient là aussi de rappeler que le coût de l'opération présentée à l'enquête publique intégrait déjà le prix des études et qu'il est pour le moins contestable, sans autre précision, de refacturer des prestations d'ingénierie déjà comptées dans l'évaluation initiale. Enfin, le taux auquel cette ingénierie est imputée sur les montants de travaux ne correspond pas à la réalité, dans la mesure où les taux jusqu'alors pratiqués pour la maîtrise d'œuvre sur la RCEA sont inférieurs au 7% annoncés, ce que le maître d'ouvrage lui-même a confirmé lors de la réunion publique de Paray-le-Monial.

D'une manière générale, l'inflation des prix à laquelle se livre l'Etat paraît peu compréhensible pour peu qu'on accepte de considérer ses évaluations comme sincères. En effet, un examen, même sommaire, du coût kilométrique des opérations récemment réalisées sur la RCEA aurait permis de relever ces incohérences.

**1.5.** En se fondant exclusivement sur les chiffres de l'Etat, il est possible de constater qu'aménager la RCEA à deux fois deux voies, tous postes de dépenses confondus, coûte entre 6 millions d'euros par kilomètre si l'on crée entièrement la deux fois deux voies en tracé neuf, et 3 millions d'euros par kilomètre si l'on fait un élargissement sur place (en valeur 2008). Deux exemples incontestables peuvent ainsi être mentionnés à l'appui de ces chiffres :

- section Charolles – La Fourche qui est en tracé neuf, le ratio est de 6 M€/km,
- section La Roche Vineuse – Prissé qui est un élargissement sur place, le ratio est de 3,2 M€/km, compris un écran acoustique sur la quasi-totalité de la longueur.

L'estimation du maître d'ouvrage, toujours en valeur 2008, de 950 millions d'euros pour 150 kilomètres d'aménagement, conduit à un ratio de 6,3 millions d'euros par kilomètre, alors que l'essentiel des aménagements à deux fois deux voies sont des élargissements sur place<sup>1</sup>.

Ce simple constat, peu contestable, confirme une fois encore la surestimation des coûts par rapport à la réalité.

**Dans ces conditions, le Conseil général réaffirme son estimation du coût de la route express à 2x2 voies, et conteste avec vigueur l'évaluation de l'Etat, à 650 millions € (+30%).**

## **2. Sur l'analyse sommaire des propositions alternatives : un travail expéditif**

Une remarque de forme me conduit d'abord à relever que le maître d'ouvrage n'a pas fait droit à la légitime demande d'un examen impartial et partagé des propositions formulées par les diverses parties et par le Conseil général en particulier. Il n'a pas plus pris le soin de contacter les services du Département pour discuter les différentes hypothèses sur lesquelles repose sa proposition. L'examen de ces solutions alternatives par le maître d'ouvrage, parce qu'il est unilatéral, succinct, expéditif et qu'il repose lui-même sur des

<sup>1</sup> Si on ajoute le prix des barrières de péage, nous atteignons même un coût de 9,2 M€ par kilomètre.

hypothèses contestables, ne peut dès lors être considéré comme parfaitement sincère, ce qui est regrettable de la part des services de l'Etat.

L'analyse faite par le maître d'ouvrage du financement de la route express gratuite par l'éco-redevance, appelle de ma part des remarques de nature à mettre en cause la sincérité des hypothèses présentées par l'Etat.

**2.1.** Sans revenir sur les développements précédents, le Conseil général considère en premier lieu que **les hypothèses de l'Etat, à l'appui de l'analyse de la proposition du Département, relatives aux coûts d'investissement ne peuvent être tenues pour valables.** Il ne saurait admettre cette majoration injustifiée par l'Etat de 30% des coûts d'investissement destinée à disqualifier les hypothèses du Conseil général ; ce faisant, le maître d'ouvrage disqualifie également, le travail conduit par les services de l'Etat eux-mêmes en 2007, sur lequel le Conseil général a fondé ses analyses.

**2.2.** A cette majoration des coûts, l'Etat ajoute dans son analyse une **minoration des recettes tout aussi contestable.** Les recettes de l'écotaxe ont, en effet, été diminuées d'un montant annuel de 15,65 millions d'euros pour assurer la maintenance de la RCEA pour l'Allier et la Saône-et-Loire.

Cette hypothèse de l'Etat, est au premier chef contestable au motif qu'elle diffère des montants avancés par le maître d'ouvrage lui-même dans son cahier (page 28) dans lequel il fait état d'un montant beaucoup moins élevé, précisant ainsi que « *les dépenses annuelles en entretien et exploitation s'élèvent à environ 5,8 millions d'euros et incluent l'acquisition et l'amortissement du matériel, les dépenses de fonctionnement et les travaux d'entretien de toute nature* ».

La proposition du Conseil général a pris la précaution de prévoir, en plus de l'investissement initial, des dépenses pour grosses réparations, d'environ 6 M€ par an (valeur 2012). Elle n'a en revanche jamais eu pour objet de faire financer les charges d'entretien courant de la RCEA par le produit des recettes de l'éco-redevance. Il convient d'ailleurs de noter que l'expert, M. Rimattei, lui-même, pour son calcul du coût d'investissement de la concession n'a pas inclus l'entretien de la RCEA. L'Etat confond investissement et fonctionnement dès lors que cela vient à l'appui de sa démonstration.

Comme partout sur le territoire de la République, c'est bien à l'Etat de prendre en charge l'entretien courant des routes nationales. Il peut continuer de le faire pour ce qui concerne les 149 km de la RCEA, comme le Conseil général le fait pour ses 5300 km de routes départementales. Le Conseil général ne revendique ni plus ni moins que l'égalité de traitement des usagers de Saône-et-Loire devant la loi.

Il convient, enfin, de contester les hypothèses du maître d'ouvrage sur deux points supplémentaires :

- il ne prend pas en compte la participation du Conseil général de Saône-et-Loire qui a pris l'engagement de reverser 2M€ d'écotaxe (valeur 2012) perçue sur le réseau routier départemental. L'estimation du produit de l'écotaxe sur les RD est celle de la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer qui, contredisant les dires du maître d'ouvrage, m'écrivait le 10 septembre dernier : « *l'interdiction du transit poids lourds sur la RNIL 73 ... les estimations de recettes prennent en compte le report d'une part majoritaire du trafic sur les axes autoroutiers ... la prise en compte de l'interdiction du transit ne devrait donc pas réduire les recettes attendues* ».
- il ajoute indûment 3,25 M€ d'entretien pour la section Ciry – Chalon qui, sauf annonce contraire de l'Etat (cession gracieuse au concessionnaire, transfert aux collectivités ?), restera route nationale.

En majorant grossièrement les coûts d'investissement et en cherchant sans discernement à diminuer les recettes, le maître d'ouvrage dénature la proposition alternative du Conseil général. La méthode est pour le moins contestable et le Département de Saône-et-Loire ne saurait dès lors considérer que sa proposition a été analysée avec sincérité et impartialité. Il réitère dans ces conditions sa demande d'un examen impartial et partagé de cette alternative.

**2.3.** Au-delà de la proposition formulée par le Conseil général, il est également regrettable de constater que les propositions formulées par d'autres parlementaires sont également traitées de façon expéditive, voire pas traitées du tout.

Des éclaircissements sont ainsi demandés depuis des semaines maintenant sur la faisabilité d'une réduction à deux du nombre des péages en Saône-et-Loire, car il est clair aujourd'hui qu'aucune des parties en présence, si ce n'est le maître d'ouvrage lui-même, ne défend une solution à 6 péages.

Il me semble pour le moins irrespectueux du débat démocratique de demeurer dans ce silence et dans cette ambiguïté dont le seul objet est de maintenir le plus longtemps possible le faible soutien au projet de concession.

Car la réalité est connue par le maître d'ouvrage depuis longtemps qui se refuse à rendre public une étude qu'il a commandée au cabinet *Clifford Chance* (cf annexe) et dont les conclusions rendue en juin 2009 sont explicites. Le scénario à trois barrières, dont deux en Saône-et-Loire abouti à ces conclusions claires :

- Faisabilité financière de la concession : Non
- Faisabilité juridique de la concession : Non

Pourquoi ce document, corroboré par les analyses du Conseiller d'Etat M. Chabanol sur le plan juridique et de l'Expert M. Bonaffous sur le plan financier, et qui aboutit aux mêmes conclusions que celles de l'Etat en 1998, n'a-t-il jamais été produit dans le débat public ?

C'est le sens même de ce débat public, qui, malgré l'excellent travail conduit sous votre présidence, est aujourd'hui posé du fait du manque de transparence, d'impartialité et de loyauté du maître d'ouvrage.

### **3. Sur les délais de réalisation :**

La question des délais est au cœur du débat public et du projet présenté par le maître d'ouvrage.

L'option de la concession implique une procédure longue et balisée préalablement au démarrage des travaux. On peut ainsi rappeler que les enquêtes publiques sont à recommencer. A l'issue de ces enquêtes, un appel d'offres devra être lancé pour rechercher un concessionnaire, lequel devra ensuite réaliser les études de projet.

Le maître d'ouvrage, dans le document débattu en séance et hébergé sur le site de la commission particulière, affiche un délai de 2 ans entre le lancement de l'enquête publique (juin 2012) et le début des travaux (juin 2014). La seule opération dont nous avons connaissance avec des procédures un peu similaires est l'autoroute A63 en façade atlantique, pour laquelle **ce délai aura été non pas de 2 ans mais de 5 ans** si les travaux démarrent bien à l'automne 2011.

**Aussi nous souhaiterions connaître les exemples sur lesquels s'appuie le maître d'ouvrage pour annoncer un délai de procédures administratives aussi court.** Une seule hypothèse permettrait éventuellement d'expliquer ces délais raccourcis : que le maître d'ouvrage ait anticipé les conclusions du débat public, déjà pris la décision de mettre

la RCEA en concession et lancé d'ores et déjà certaines études. Nous ne voulons naturellement pas imaginer une telle éventualité.

Madame, au terme de ce débat public, le Conseil général de Saône-et-Loire, qui a continument plaidé pour la mise à 2x2 voies rapide de la RCEA pour des motifs de développement économique, d'aménagement du territoire et de sécurité routière, ne peut cacher sa déception.

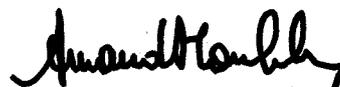
Les débats conduits sous votre présidence ont été de qualité et votre implication, comme celle de vos collègues, exemplaire, mais cela n'aura malheureusement pas permis de dissiper les doutes, juridiques et financiers qui pèsent sur ce projet de concession à 6 péages. L'Etat aura été opaque et bien peu convainquant dans ses réponses ; il n'a malheureusement pas laissé de place sérieuse à l'examen des autres hypothèses. Je ne sous-estime pas l'âpreté des débats que les représentants de la DREAL ont dû affronter. Ils ont été loyaux avec un Etat qui, lui, ne l'était pas. Ils ont leur part de mérite dans cette épreuve dont les tenants et les aboutissants sont ailleurs que dans nos départements.

Aujourd'hui, la perspective du *statu quo* est insupportable à la population de Saône-et-Loire comme à ses représentants qui attendent depuis 40 ans la solidarité que l'Etat permette, enfin, cet aménagement indispensable à la survie de nos territoires.

Le Conseil général de Saône-et-Loire, en conscience, maintient sa proposition consistant à financer les travaux restant à financer de la RCEA par le produit de l'écotaxe nationale. Son alternative, loin d'avoir été entamée par l'analyse sommaire de l'Etat, est aujourd'hui la plus crédible, personne ne soutenant, désormais en effet, une concession à 6 péages.

Je souhaite que vous puissiez porter à la connaissance du public mes observations, montrant notamment de nombreuses erreurs ou omissions relevées dans les documents présentés à la réunion du débat public le 21 janvier 2011 à Mâcon.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.



**Arnaud Montebourg**  
Député de Saône-et-Loire