

**Retranscription de la réunion publique d'ouverture
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**

***Moulins – Salles des Fêtes
Jeudi 4 novembre 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 pouvoir ouvrir ce débat. Nous voudrions qu'il tienne dans un délai de deux heures et demie, peut-être un peu plus mais pas beaucoup plus, je vais donc l'ouvrir sans tarder. Les membres de la Commission particulière du débat public et moi-même, et je crois également bien sûr Monsieur le Préfet de Région, sommes très heureux d'ouvrir ce débat. Ouvrir le débat a une signification très précise : nous sommes le 4 novembre et c'est à partir de ce moment que tout ce qui sera dit, tout ce qui nous sera écrit, tout ce qui sera dit en séance, tout ce qui sera exprimé figurera dans le dossier de ce débat, et ce jusqu'au 4 février à minuit. Ce qui arrivera a contrario après le 04 février ne figurera pas dans le compte-rendu du débat. C'est le principe même de ce débat. Cette séance de travail va se dérouler en plusieurs temps. Je vais demander à Monsieur le Maire de Moulins de dire quelques mots, Monsieur le Préfet de région dira également quelques mots en introduction à ce débat. Et puis, je vous présenterai dans un deuxième temps ce qu'est ce débat public et ce que ce n'est pas car il ne faut pas qu'il y ait d'ambiguïté sur l'objet même de ce débat public. Dans un deuxième temps, Monsieur le Préfet de région vous présentera le cadrage national dans lequel s'inscrit le projet qui est soumis au débat. Il y a une politique nationale qui est issue de textes récents dont vous avez connaissance, et c'est ce cadrage national qui donnera lieu à un temps de questions-réponses. Et dans un troisième temps, ce sera le projet proprement dit qui sera présenté par les représentants de la maîtrise d'ouvrage, et qui donnera lieu, évidemment, à un temps de débat. Je vous détaillerai cela tout à l'heure, en vous expliquant exactement comment ce débat va se dérouler. Mais si Monsieur Périssol veut bien venir dire quelques mots, je le remercie beaucoup d'accueillir cette première séance dans cette jolie ville de Moulins, et je lui passe la parole.

Introduction

Mot de bienvenue du Maire de Moulins

Monsieur Pierre-André PERISSOL

Pierre-André PERISSOL : Merci, Madame la Présidente. Je voudrais saluer l'ensemble des membres de la Commission du débat public. Je salue Monsieur le Préfet de Région, Monsieur le Préfet du Département de l'Allier, messieurs les représentants de la Direction régionale de l'Équipement, de l'Aménagement du territoire. Je voudrais saluer toutes et tous ici présents... Députés, Sénateurs, Présidents du Conseil général, Maires élus, et puis vous saluer toutes et tous. Je sais qu'il y a un certain nombre de Bourguignons dans la salle, donc je les salue plus particulièrement encore. Je voudrais simplement, en vous souhaitant la bienvenue ici, vous dire la joie que je peux éprouver à accueillir ce débat public sur un sujet qui est presque devenu identitaire, qui est devenu vital pour nous tous. Il est, au sens propre de ce terme... tant de vies ont été perdues sur cette route, que c'est un véritable soulagement que de voir le débat public enfin ouvert. Deuxième cause de satisfaction, c'est vrai que c'est absolument essentiel pour l'avenir économique de ce territoire, deuxième raison d'être particulièrement heureux de voir enfin le débat public ouvert, et de le voir ouvert ici à Moulins. Et enfin, je vais employer le mot identitaire parce que je suis convaincu que lorsqu'un projet qui est aussi déterminant pour l'avenir d'un territoire, lorsqu'on voit un projet dont on parle depuis, je n'ose pas dire des années puisque c'est depuis des décennies, et que enfin s'ouvre la voie qui va permettre sa réalisation, en tout cas je l'espère du plus profond de mon cœur, je pense que c'est un élément qui contribue à la confiance collective que les habitants d'un territoire peuvent avoir en eux, en leur avenir. Et donc, je pense qu'on arrive enfin à voir la trouée après des années et des années d'inquiétude, d'interrogation. Et donc, je suis ravi que ce débat s'ouvre, enfin qu'il s'ouvre à Moulins, et je souhaite que chacun y participe avec le désir réel d'obtenir la réalisation de cet axe dans les délais les plus brefs. Merci et bon travail à tous.

(Applaudissements)

1ère partie

Mot d'introduction par le Préfet de Région Auvergne Monsieur Patrick STEFANINI

Patrick STEFANINI : Bien. Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Monsieur le Préfet et chers collègues, Madame la Présidente de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les membres de cette Commission, Monsieur le Président du Conseil général, Mesdames et Messieurs les élus, mesdames, messieurs. Je suis particulièrement heureux de pouvoir assister ce soir à cette réunion de lancement du débat public sur la mise à 2x2 voies de la RCEA. Je rappelle que c'est cette année, au mois de février, que les deux ministres compétents, le Ministre d'Etat, Monsieur Jean-Louis Borloo, et son Secrétaire d'Etat au Transport, Monsieur Bussereau, ont saisi la Commission nationale du débat public en vue de l'ouverture de ce débat. Pourquoi cette initiative, alors que la mise à 2x2 voies de cet itinéraire routier avait déjà fait l'objet de plusieurs déclarations d'utilité publique qui se sont succédées entre 95 et 97 ? Vous connaissez très largement la réponse. Je voudrais rappeler que depuis les années 90, ce sont près de 800 millions d'euros qui ont été investis sur la RCEA, sur cette partie de la RCEA, à la fois par l'Etat, par les collectivités territoriales et par l'Europe. Malgré l'importance de ces investissements, force est de faire le constat qu'à ce rythme, il faudrait plusieurs décennies pour achever la mise à 2x2 voies, ce qui est évidemment absolument incompatible avec les attentes extraordinairement fortes qui ont été manifestées par la population, et singulièrement par la population du Département de l'Allier, à l'égard de cette réalisation. Et ces attentes, elles se sont manifestées à deux niveaux, Pierre-André Périssol nous l'a rappelé, il y a quelques instants, je vais le redire à sa place dans l'ordre inverse. Je voudrais d'abord souligner les enjeux économiques ; les deux départements concernés, aussi bien l'Allier que la Saône-et-Loire, sont des départements qui ont une forte tradition agricole et industrielle, je ne vais pas citer les noms de toutes les entreprises qui sont

concernées, il y a de grandes entreprises : Peugeot, ArcelorMittal, Bosch, Areva, Michelin, etc., mais nous savons qu'il y a tout un tissu de PME qui est extraordinairement riche, mais qui évolue dans un contexte compétitif rude, et évidemment pour ces entreprises, la qualité de la desserte est un élément très fort de leur compétitivité, et elles ne peuvent pas attendre dans le contexte international de compétition économique. Deuxième préoccupation, la sécurité routière, je n'ai pas besoin de rappeler les chiffres malheureusement dramatiques du nombre des victimes constaté chaque année, constaté, Monsieur le Préfet et chers collègues, malgré vos efforts, depuis le début de cette année. Nous savons que la cause de ces accidents diffère significativement des causes des accidents qui peuvent être constatées sur d'autres portions d'itinéraires routiers, je ne reviendrais pas dans le détail sur les particularités des causes des accidents sur la RCEA. Je voudrais simplement rappeler que l'Etat n'est pas resté inerte par rapport à ses préoccupations de sécurité routière. A court terme, la Direction interdépartementale des routes Centre-Est a mis en place, en liaison avec les deux préfets de Département, des mesures innovantes pour répondre à cette insécurité routière. A moyen terme, dans le cadre des plans de modernisation des infrastructures routières, plusieurs sections à 2x2 voies sont en cours de réalisation, en cours de travaux, aussi bien dans le Département de l'Allier qu'en Saône-et-Loire, et enfin, à travers le dossier qui est officiellement mis au débat ce soir, l'Etat propose une solution particulière qui est l'accélération de la mise à 2x2 voies par mise en concession. Bien évidemment, pour qu'il y ait débat public, il faut que cette option de la concession soit confrontée à une autre option, et le dossier du débat public prévoit donc une deuxième option avec une poursuite de l'aménagement sur crédit budgétaire, mais dans des conditions de calendrier qui sont, du point de vue de l'Etat, des conditions qui ne sont pas optimales. Je voudrais, pour terminer ce propos introductif, adresser mes remerciements à tous les services de l'Etat qui ont préparé ce débat public, je pense notamment aux deux DREAL concernées, qui n'ont pas ménagé leur peine pour que ce débat attendu avec beaucoup d'impatience par tous les élus puisse s'ouvrir dans des conditions de calendriers satisfaisantes. Merci donc aux responsables de ces deux services. Merci à l'ensemble des fonctionnaires de l'Etat qui se sont impliqués dans la préparation de ce débat. Je forme naturellement le vœu que ce débat permette d'enrichir encore le projet, et contribue utilement dans

des délais rapides à l'adoption d'une solution dont je sais qu'elle est espérée, attendue, appelée de ses vœux par l'ensemble non seulement des élus mais de la population du Département de l'Allier.

(Applaudissements)

Présentation du débat public
par la Présidente de la Commission particulière
du débat public
Madame Claude BREVAN

Claude BREVAN : Merci, Monsieur le Préfet pour cette introduction. Donc, il me revient de vous expliquer précisément ce qu'est le débat public. J'ai bien le sentiment que je vais me répéter auprès d'un grand nombre de personnes que la Commission a eu l'heureuse occasion de rencontrer lors des travaux préparatoires, et je prie les Parlementaires, le Président du Conseil général, les représentants des institutions qui ont déjà entendu mon discours de m'excuser, mais je dois le redire puisqu'il y a ici beaucoup de particuliers, et on ne peut que se réjouir de cette participation très importante à cette première réunion. Tout d'abord, d'où vient le débat public ? Le débat public est issu de la loi Barnier qui est une loi de 95. Le débat public est venu d'un constat qui était que beaucoup de projets étaient très avancés, arrivaient jusqu'à l'enquête publique, suscitaient un rejet très important et, en fait, n'avaient jamais été véritablement concertés. On n'avait pas entendu ce que les uns et les autres avaient à dire, quelquefois un peu ce que les élus avaient à dire, mais très rarement ce que le public et les institutions avaient à dire. A l'origine, ce débat public a été quelque chose d'assez informel, pas très cadré, et progressivement, cette procédure est venue se consolider, ce qui est très souhaitable parce que c'est un très bon garant pour le droit du public à s'exprimer et pour la transparence et la sincérité. Depuis 2002, la Commission nationale du débat public, qui a été créée par cette loi Barnier, est une autorité administrative indépendante, elle n'est pas rattachée à quelques ministres que ce soit, cette disposition a été arrêtée par la loi

relative à la démocratie de proximité. Sa mission est simple, c'est de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement. Le respect de la participation, cela n'est ni seulement le respect de l'information ni l'idée d'une co-construction d'un projet. C'est celle de la capacité à entendre ce qui est dit par les différentes parties dans toute leur diversité, parce qu'il y a énormément de points de vue différents, il y a des multiples prismes d'analyse d'un problème et d'un projet, et l'enjeu du débat public c'est la capacité que le maître d'ouvrage a d'enrichir son projet à partir de toutes ces informations qui lui ont été données. La récente loi, dite Grenelle II, a élargi les missions de la Commission nationale jusqu'à l'après-débat, c'est-à-dire qu'une fois que le débat est terminé, le maître d'ouvrage prend une décision, et s'il prend une décision de poursuivre son projet, que cette décision soit de poursuivre tel qu'il l'avait proposé, ou bien avec des amendements, avec des aménagements issus précisément du débat public, il peut y avoir un suivi de la concertation qui va précéder l'enquête publique qui se terminera éventuellement par une déclaration d'utilité publique, et donc il y a possibilité de désigner un garant de cette concertation. Cela ne veut pas dire qu'on renomme une commission identique à celle qui est là aujourd'hui. Le débat public, quand est-il nécessaire ? Les textes fixent très précisément les obligations, et dans le cas présent, le projet d'infrastructure concerné coûte plus de 300 millions, et fait plus de 40 kilomètres de long. Ces seuils définissent les infrastructures routières qui relèvent du domaine du débat public. C'est donc une étape tout à fait importante dans le processus d'élaboration de la décision, parce que la décision n'est pas encore prise. Il faut savoir qu'à peine moins d'un tiers des projets sont poursuivis strictement comme ils avaient été proposés avant dans le dossier qui était soumis au débat public. Il y en a eu un petit quart auquel il a été renoncé, parce qu'il s'était avéré qu'il y avait des solutions qui étaient plus satisfaisantes, et la grande majorité des projets qui suivent un débat public, sont des projets qui sont assez profondément modifiés par ce qui a été apporté lors du débat. Le débat porte à la fois sur l'opportunité du projet, sur ses objectifs et sur ses caractéristiques. Dans le cas du débat sur la RCEA, on est dans un cas un peu particulier, puisqu'en quelque sorte, l'opportunité de mettre à 2x2 voies RCEA a été avérée déjà depuis les années 95, comme l'a dit Monsieur le Préfet, puisque l'ensemble de l'itinéraire est déclaré d'utilité publique. Mais là, il s'agit effectivement d'un changement de statut, puisqu'on ferait passer de

voie express un projet au statut autoroutier avec, évidemment, un impact socio économique très différent et éventuellement un impact environnemental significatif. En tout cas, ces caractéristiques ne sont pas totalement identiques à celles qui ont permis de déclarer d'utilité publique le projet de route express. Les objectifs de ces débats, comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est d'abord d'informer le public. C'est de lui permettre d'exprimer un avis sur le projet. Cela peut même aller plus loin qu'un simple avis, puisque cela peut lui permettre de faire des propositions. Nous ne parlons pas de contre-propositions, mais de propositions qui vont être examinées, qui seront étudiées, peut-être pas pendant le temps du débat, parce que quelquefois elles interviennent très tard dans le temps du débat, mais qui figureront dans le compte-rendu, et qui pourront être examinées dans le temps qui suivra ce débat. Et puis, enfin, ce qui est le plus important, c'est que son objectif, c'est d'éclairer le maître d'ouvrage sur la décision qu'il va prendre, au moment où il va prendre une décision, et de l'éclairer en toute connaissance de cause, c'est-à-dire en ayant rassemblé l'ensemble des avis des uns et des autres, des pour, des contre, les pour avec nuance, les contre avec nuance, des demandes d'amendement, des demandes de modification. C'est toute cette complexité, finalement, cette richesse qui sort du débat, qui va permettre au maître d'ouvrage de prendre une décision mûrement réfléchie et pas complètement technocratique, comme on dit trop souvent. Je vais dire un mot sur la commission particulière. Donc, vous voyez ici quatre membres et moi même qui suis chargée de la présider. Je vais vous les présenter : Jean-Yves Audouin qui est Préfet honoraire, et qui était conseiller maître à la Cour des comptes ; Martine Lehmans-Lafon, qui a fait sa carrière dans la communication à la fois au ministère de l'Équipement et au Ministère de la Culture ; Jean-Louis Cherel, qui est Général de gendarmerie, et qui est également juge de proximité, et Denis Viala qui est chef d'entreprise indépendante d'une petite entreprise d'infographie qui est située à Clermont-Ferrand ; et moi-même, Claude Brévan, j'ai fait une grande partie de ma carrière au ministère de l'Équipement, puisque j'ai été deux fois Directeur de l'Équipement, ce qui me donne quelques connaissances dans le domaine des routes, et j'ai fini ma carrière comme déléguée interministérielle à la ville pendant 7 ans dans un tout autre domaine. Quels sont les principes d'action de cette commission ? C'est d'abord la neutralité et l'indépendance. Indépendance, nous ne sommes liés en aucun cas à la maîtrise d'ouvrage. Nous sommes

totalément indépendants, comme la Commission nationale du débat public. La neutralité, nous ne sommes ni pour ni contre, nous n'avons pas d'avis à avoir sur le projet. Nous sommes là pour organiser le débat, et quand bien même nous aurions un avis, vous n'avez pas à le connaître et nous n'avons pas à le faire savoir. Et d'ailleurs, à la fin, tout est tellement riche que c'est beaucoup plus difficile qu'on le croît d'avoir un avis tranché, y compris pour les membres de la Commission, et ils s'en gardent en général fort bien. Cette commission est chargée d'organiser le débat en veillant au respect de trois principes qui sont tout à fait essentiels : celui de la transparence de l'information et de l'organisation. La transparence de l'information, c'est veiller à ce que le dossier du maître d'ouvrage soit totalement sincère et vrai. Il peut faire des erreurs, bien évidemment, mais il rien ne doit être dit à dessein d'une manière erronée, cela c'est tout à fait clair. Le maître d'ouvrage répond à l'ensemble des questions qui lui sont posées. Mais la transparence, c'est aussi que tout ce qui est dit pendant ce débat est public, c'est-à-dire qu'il n'y a rien qui se passe d'une manière dissimulée, il n'y a pas de petites réunions particulières, tout est retransmis au public, tout le monde sait tout. C'est-à-dire que toutes les contributions sont mises sur le site, toutes les réunions sont retranscrites dans des verbatims, tout le monde a accès à l'ensemble de l'information, et c'est la raison d'ailleurs pour laquelle on demande aux personnes qui prennent la parole de se nommer parce que cela permet de leur attribuer leurs propos dans les verbatims et éventuellement dans les comptes-rendus. L'organisation, comme je l'ai dit, doit être tout à fait transparente. S'il y a des réunions restreintes, elles sont nécessairement relatées lors d'une séance publique. Deuxième principe : celui de l'équivalence des intervenants. Alors, c'est un principe un peu nouveau, puisque là, Messieurs les parlementaires, Messieurs les présidents, Messieurs les maires, Messieurs les conseillers généraux, un particulier a les mêmes capacités à prendre la parole que vous-mêmes. Je suis persuadée que vous comprendrez ce principe. Le principe est que le maximum de personnes puisse s'exprimer, et que chacun a exactement le même droit à expression. On veille, par contre, à ce que cela ne soit pas toujours les mêmes qui reprennent la parole, et qu'elle soit répartie de manière à ce que tous ceux qui ont quelque chose à dire puissent le dire. Le troisième principe qui est tout à fait essentiel, c'est celui de l'argumentation des propos. Le débat public n'est pas un sondage, ce n'est pas un référendum. C'est-à-dire que nous ne posons pas la

question de : êtes-vous pour le projet ou êtes-vous contre le projet ? Si vous êtes pour le projet, il faut dire pourquoi. Si vous êtes pour telle et telle disposition, il faut expliquer pourquoi. De la même façon, si vous êtes contre, il faut argumenter. Tout ce qui n'est pas argumenté, c'est-à-dire étayé par une argumentation solide et sérieuse, ne sera pas repris dans le compte rendu, parce qu'encore une fois, cela n'est ni un sondage ni un référendum. La CPDP, est chargée d'établir un compte rendu du débat. Le compte-rendu du débat, c'est évidemment un peu un résumé de tout ce qui est dit, avec une synthèse, en faisant ressortir ce qui est le plus saillant, en mettant bien en évidence les logiques des uns et des autres, dans toute leur contradiction, mais aussi dans toute leur diversité. Et c'est assez intéressant, quand on regarde les déroulements des débats publics, de voir qu'au cours du débat, qui est, en fait, une véritable progression dans une réflexion collective, au bout de 12 séances, on ne sort pas tout à fait comme on est entré dans la première séance, si on l'a écouté avec une bonne volonté et une bonne foi, bien évidemment. La Commission en établissant son compte rendu ne conclut pas en donnant un avis Ni le président de la Commission nationale qui établit un bilan à partir de ce compte-rendu ni, *a fortiori*, la Commission particulière n'ont à donner d'avis. Il n'y a pas de confusion entre le rôle d'une commission d'enquête et le rôle d'une Commission particulière du débat public. Cela ne nous revient pas, cela ne fait pas partie de nos prérogatives. Concernant le calendrier de ce débat, il y a d'abord eu une phase de préparation qui est achevée aujourd'hui. La Commission nationale du débat public, qui a été saisie par le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, du Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA par mise en concession autoroutière, a pris une décision le 7 avril 2010 d'organiser elle-même le débat. Il y a deux possibilités : soit elle charge le maître d'ouvrage d'organiser le débat, soit elle nomme une commission particulière. En général, pour les dossiers importants, elle nomme une commission particulière. Elle m'a chargée de présider cette commission particulière, et j'ai constitué cette commission qu'elle a bien voulu approuver. Le maître d'ouvrage, à partir de cette date, a disposé d'un délai de 6 mois pour remettre un dossier. Je dois dire que c'est un délai court qui est très souvent d'ailleurs prorogé, et là, comme l'a fait Monsieur le Préfet de région, je tiens à saluer les efforts des deux DREAL qui ont vraiment travaillé d'arrache-pied, ignorant complètement la période estivale pour arriver à proposer le dossier à la

Commission nationale dans un délai de 6 mois. En fait, ils ont mis moins de 6 mois à l'élaborer, puisqu'il a fallu évidemment prendre le temps d'impression. Et ce dossier a été validé le 6 octobre 2010. L'élaboration du dossier a été suivie de près par la Commission particulière. Nous avons veillé à ce que ce dossier soit complet, qu'il soit lisible, qu'il soit compréhensible, et je crois qu'il y a un travail qui a été fait en bonne entente, sans qu'il y ait pour autant de dépendance ni de la DREAL par rapport à la CPDP ni l'inverse, bien évidemment. Pendant ce temps de préparation, les membres de la Commission particulière et moi-même, nous avons rencontré un grand nombre de personnes, une soixantaine de personnes, je crois, depuis le début. Nous avons rencontré, bien évidemment, les présidents de conseils généraux, les présidents de conseils régionaux, des élus, des conseillers généraux, les Maires des communes concernées par le tracé, les représentants des institutions, des chambres consulaires. On a essayé de rencontrer des représentants associatifs, on a eu un bonheur un peu moins marqué sur ce plan, parce qu'ils se sont au départ, peu...manifestés ou ils n'ont pas souhaité nous rencontrer, à l'exception de quelques représentants associatifs. Pourquoi avons nous rencontré toutes ces personnes ? Pas pour recueillir leur avis sur le projet, parce que ce n'est pas notre rôle, en tout cas ce n'était pas cela dans cette phase du débat, mais pour entendre leurs attentes vis-à-vis de ce débat, et donc retransmettre au maître d'ouvrage ces attentes pour que l'accent soit un peu plus mis sur tel ou tel aspect, qui apparaissait comme tout à fait essentiel. Venons-en au débat lui-même. Un débat public, cela peut durer quatre mois, maximum. Nous avons choisi de le faire durer trois mois, de manière à ce qu'il soit terminé avant la période strictement préélectorale des cantonales, et donc il va s'achever le 4 février 2011. Après cette date, dans un délai de deux mois, nous devons avoir établi un compte-rendu, et là le président de la Commission nationale aura établi un bilan. Ces deux documents seront rendus publics, et seront adressés au maître d'ouvrage, donc au ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer ou au ministre qui sera en charge du dossier à cette époque. Le maître d'ouvrage, à partir de cette réception, donc cela nous amène au 4 avril, à partir de cette réception, a un délai de trois mois pour prendre sa décision. Et c'est une décision qui est argumentée, qui est motivée, et qui est publiée au Journal Officiel. Cela nous amène au 4 juillet 2011 date à laquelle vous saurez si le projet est poursuivi tel qu'il avait été présenté, s'il est poursuivi avec

des modifications importantes, ou bien si le maître d'ouvrage renonce à ce projet. Qu'a-t-il été fait jusqu'à maintenant en matière d'information du public ? On est sur un périmètre qui est très grand, deux départements, deux régions, sur un linéaire très important. On a choisi, d'informer dans une géographie qui se situe environ à 10 km de l'axe, au Nord et au Sud, ce qui a conduit à distribuer 232 068 synthèses du dossier, ce qui est quelque chose de considérable. Donc, il y a plus de 200 000 foyers qui ont reçu, dans leurs boîtes aux lettres, un exemplaire de la synthèse du dossier et du journal. Bien sûr, cette synthèse, c'est très bref, c'est six pages. Il y a un dossier complet que beaucoup d'entre vous ont reçu, puisque nous l'avons adressé à un fichier d'acteurs de 1 200 personnes. Il est disponible, vous pouvez le demander, c'est un dossier d'une centaine de pages qui est évidemment beaucoup plus complet. Par ailleurs, vous pouvez avoir accès à des études qui ont permis d'élaborer ce dossier, et il suffit, pour les particuliers, pour le public, de le demander, ou de le demander via la carte T qui est jointe au journal du débat qui figure dans le dossier que vous avez reçu. Je précise qu'il y a deux points physiques d'accueil au sujet de ce débat, il y en a un qui est situé à Moulins, et qui est... passage de l'Allier qui donne sur la place d'Allier. Et puis, il y a évidemment d'autres moyens d'informations, et notamment un site Internet qui est ouvert depuis le 26 octobre, et qui, d'ores et déjà, est alimenté, mais que vous pouvez alimenter les uns et les autres en posant des questions. Il reste encore beaucoup de moyens de communication à mettre en œuvre. D'abord, continuer les publications du débat, et notamment d'autres journaux du débat qui font l'état d'avancement du débat, et puis les fameux cahiers d'acteurs dont on vous a déjà parlé, qui sont la possibilité pour tout le monde de s'exprimer. En général, ce sont plutôt, les collectivités ou les institutions ou les associations qui utilisent ce moyen d'expression. C'est un document de quatre pages, dans un format qui est assez contraint, il faut le dire, mais cela en fonction du principe d'équivalence. C'est édité par la Commission, et on a déjà reçu des esquisses de cahiers d'acteur, mais ce sont des cahiers d'acteur qui ont été rédigés avant même qu'il y ait connaissance du dossier, ce qui, je ne vous cache pas, me paraît quand même un peu court. Nous demanderons peut-être aux personnes qui ont rédigé les cahiers d'acteurs de vérifier qu'après lecture du dossier, elles n'ont rien à ajouter ou à retrancher à leur proposition. Nous allons mettre en ligne toutes les contributions qui vont arriver, toutes les délibérations, tous les

verbatim des réunions quelques jours après les réunions, et nous mettrons en ligne également les questions qui ont été posées et les réponses qui ont été apportées, soit par le maître d'ouvrage, soit par la Commission particulière, soit par d'autres institutions quand elles relevaient d'autres institutions. Enfin, bien évidemment, nous publierons et nous mettrons en ligne le compte-rendu et le bilan du débat. Quant à l'organisation tout à fait précise du débat : 12 réunions publiques. Comme je l'ai dit, c'est un débat un peu particulier sur deux départements, nous avons voulu vraiment équilibrer ce débat avec deux réunions d'ouverture. La vraie réunion d'ouverture, c'est ici, puisque c'est le top départ en quelque sorte, c'est à Moulins, mais demain, il y a une réunion symétrique qui va se passer en Saône-et-Loire, à Charnay-lès-Mâcon, pourquoi Charnay-lès-Mâcon et pas Mâcon ? Tout simplement pour des questions de disponibilité de salle, il n'y a pas d'autres explications. Et ensuite, nous allons tenir des réunions de proximité. En équilibrant, il y aura 6 réunions dans Saône-et-Loire, 6 réunions à Allier, comme je l'ai dit. Et donc, on commencera par Montmarault... Je vais vous expliquer un peu comment se dérouleront ces réunions. elles se dérouleront forcément en deux ou trois temps, il y aura une présentation du cadrage général du projet, il y aura un zoom qui sera fait sur les aspects plus locaux du projet, parce qu'évidemment, ce qui intéresse les élus et les habitants, les citoyens, c'est de savoir ce qui va se passer dans leur bassin de vie en quelque sorte, ou dans leur zone de déplacement, mais à chaque réunion, nous traiterons un aspect thématique particulier qui est plus spécifiquement pertinent sur tel ou tel site. C'est ainsi qu'à Montmarault, nous travaillerons sur les questions d'agriculture et d'environnement, parce qu'il y a notamment le passage de la RCEA au niveau de l'Allier et le doublement du pont qui pose des problèmes importants en matière de protection de l'environnement. Sur toutes ces questions thématiques, nous solliciterons, et nous avons commencé à le faire, ceux qui localement portent vraiment cette question pour qu'ils puissent s'exprimer et faire un exposé. C'est ainsi qu'on sollicitera les chambres d'agriculture qui ont fait des études ou les gens qui sont particulièrement compétents dans le domaine de l'environnement. La réunion suivante se tiendra à c Montceau-les-Mines où on travaillera plutôt sur l'économie et l'industrie, ce qui ne serait pour vous étonner. Et je vous signale par ailleurs que lors de cette réunion, il y aura un aspect particulier dont on n'avait pas tout à fait la confirmation quand on a établi ce calendrier. On aura un éclairage sur les aspects

juridiques du projet, et d'une manière générale sur les aspects juridiques de la mise en concession et des possibilités offertes par les textes de moduler les tarifications des péages, et c'est un Conseiller d'Etat qui interviendra donc à Montceau-les-Mines pour faire cet exposé. A Dompierre-sur-Besbre, on travaillera plus spécifiquement sur les questions des déplacements et des trafics, et notamment des trafics relatifs entre le réseau départemental de proximité et ce réseau national. A Cluny, on retravaillera sur les questions d'agriculture, cela n'est pas indiqué ici, mais ceux qui veulent parler d'agriculture de Saône-et-Loire ne seront pas obligés de venir dans l'Allier, et réciproquement, du tourisme et d'environnement. A Paray-le-Monial, on fera un bilan à mi-débat car c'est important de marquer des étapes et de voir ce qui n'a pas été traité; à Molinet, il y aura une réunion un peu particulière qui sera une réunion dite d'audition publique. Pourquoi cette réunion ? Parce qu'on voit bien que dans les grandes réunions publiques, il est intéressant que le maximum de gens s'expriment, donc on est obligé de limiter leur temps de parole et, très souvent, ils interviennent sur un point ponctuel, et ils ne peuvent pas exposer une position un peu globale et un peu large. Et alors que nous ne serons pas très, très loin de la clôture du débat, que beaucoup de choses auront été entendues, il sera intéressant que ceux qui le souhaitent s'expriment fassent une intervention plus longue, plus construite, plus synthétique en quelque sorte, qu'ils fassent la synthèse un peu de toutes leurs positions sur les différents aspects, et donc c'est... en général, effectivement, plutôt les collectivités, les représentants, les parlementaires, mais ce sont également les institutions et les représentants associatifs, mais rien n'empêche qu'un particulier souhaite s'inscrire pour avoir une présentation de sa position très étayée à Molinet. Nous reviendrons dans l'Allier pour parler des problèmes économiques à Yzeure, parce que, évidemment, les problèmes de Montceau-les-Mines et les problèmes de l'Allier ne sont pas tout à fait de la même nature, et puis à Mâcon, on aura probablement, cela n'est pas encore totalement arrêté, une réunion sur les aspects financiers du projet et sur la concédabilité du projet. Il y aura deux réunions de conclusion, une réunion à Digoin, qui est un peu à cheval entre les deux départements, et une réunion de conclusion et de clôture, donc une seule réunion de clôture qui marque officiellement la fin du débat, et qui aura lieu à Moulins-sur-Allier. Sur le reste et sur les moyens de vous exprimer, bien sûr, vous trouverez tout dans les documents qui vous sont disponibles à l'entrée, et que je vous invite à prendre.

On se doute que ce débat va être assez passionné, on souhaite que pour autant, la capacité à entendre ce qui est dit, à écouter soit absolument respectée. Bien sûr, je ne doute pas une seconde que la courtoisie présidera à tous ces échanges, mais il est essentiel que tout cela se déroule dans un climat de sérénité positive. Il y a un maître d'ouvrage qui est tout à fait prêt à répondre à toutes les questions, et quelquefois, probablement, à se trouver embarrassé par certaines questions, parce qu'il n'aura pas approfondi tel ou tel point, et à ce moment-là, bien évidemment, on lui demandera d'approfondir pour une séance ultérieure. Donc, il n'y a pas de question taboue, vous pouvez poser toutes les questions, et il vous sera apporté des réponses à toutes les questions qui ont trait au projet mais *a contrario* bien évidemment, nous ne retiendrons pas les questions qui n'ont absolument aucun lien avec le projet, parce que cela n'est pas le cadre pour débattre de sujets qui seraient par trop généraux, ou par trop strictement politiques. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Si vous avez des questions à poser sur l'organisation du débat, vous pouvez tout à fait les poser, nous y répondrons bien volontiers. Cela a l'air de ne pas... Voilà. Très bien, c'est parfait. Il n'y a pas de question ? Si, il y a une question. Monsieur ! Voilà !

Questions/réponses

Aimé PLISSON : Bonjour messieurs, dames ! C'est juste par curiosité.

Claude BREVAN : Monsieur, est-ce que vous pouvez vous nommer, s'il vous plait ?

Aimé PLISSON : Oui. Plisson de Trévol.

Claude BREVAN : Très bien, voilà.

Aimé PLISSON : C'est juste par curiosité. J'aurais voulu savoir comment se fait-il que les travaux avancent beaucoup plus vite de Moulins, Cressanges, Le Montet et Deux-Chaises, que du côté Moulins, Dompierre ? Cela, je n'arrive pas à comprendre.

Claude BREVAN : Alors, écoutez ! Si vous le voulez bien, cet aspect-là sera traité dans la troisième partie quand on parlera du projet. Là, pour le moment, les questions, elles posent strictement sur l'organisation même du débat. Donc, il vous sera répondu tout à l'heure, mais ce n'est pas dans cette partie de la séance de travail. Donc, y a-t-il des questions sur le débat public lui-même ?

Jean PAGNON : Oui. Donc, Jean Pagnon, Maire de Besson. Je voulais poser une question concernant les cahiers d'acteurs, parce qu'on a commencé de regarder un petit peu comment cela fonctionnait. Vous avez parlé, bien sûr, tout à l'heure des collectivités, des institutions et des associations, est-ce qu'une même collectivité, et je pense à notre commune, on a des atouts à faire valoir avec Bresnay également, est-ce qu'on a droit à un seul cahier d'acteur par collectivité, ou est-ce qu'on peut espérer en faire un sur, par exemple, deux thèmes différents, parce que c'est vrai que quatre pages, on n'a pas beaucoup de quoi s'exprimer ? Ou est-ce qu'on peut en faire un pour chaque commune, et puis un commun à deux communes ? Enfin, je ne sais pas ! Peut-être que la profusion n'est pas bonne.

Claude BREVAN : Je crois qu'il serait préférable qu'il y ait un seul cahier d'acteur, tout simplement pour des questions d'économie, je ne vous cache pas, quand même, cela va être dupliqué d'une manière extrêmement large, donc tout cela coûte finalement fort cher. Par contre, vous pouvez parfaitement faire un cahier d'acteur et le compléter avec des contributions, contributions qui sont mises sur le site, et qui sont très lues, qui sont portées à connaissance. de tout le monde Le site est très visité pendant les débats, donc les gens les connaissent. Mettez l'essentiel dans votre cahier d'acteur, que chaque commune fasse un cahier d'acteur, c'est tout à fait possible, que vous le fassiez à deux, c'est possible aussi. Qu'il y a à la fois un cahier par commune plus un cahier commun, cela me paraît beaucoup... si l'on doit éditer 40 cahiers d'acteurs, c'est quelque chose d'extrêmement lourd. Donc, essayez, si c'est possible, de dire l'essentiel dans vos quatre pages, et de renvoyer les choses

plus détaillées à des contributions qui seront de toute façon rendues publiques, cela me paraît la meilleure solution. Donc, il n'y a plus de question sur le débat et sur ces aspects... Donc on espère, très bien. Monsieur le Préfet.

2^{ème} partie

Cadrage général du projet RCEA dans la politique nationale en matière d'infrastructures terrestres par le Préfet de Région Auvergne Monsieur Patrick STEFANINI

Patrick STEFANINI : Merci, Madame la Présidente. Il me revient de vous présenter la politique d'infrastructure de transport de l'Etat. Je vais le faire en me servant d'un PowerPoint que vous allez pouvoir consulter tout en m'écoutant. Alors, cette politique de transport de l'Etat, elle se définit dans un contexte nouveau qui est marqué pour l'essentiel par le Grenelle de l'environnement, et qui vise à la conciliation de trois objectifs : la protection de l'environnement, le développement économique et le progrès social. En ce qui concerne le Grenelle de l'environnement, je ne vais pas vous décrire par le menu cette véritable révolution qui s'est produite il y a maintenant quelques années, et qui imprime sa marque sur l'ensemble des politiques publiques de notre pays. S'agissant du réseau national d'infrastructure de transport, le Grenelle de l'environnement conduit évidemment à une politique qui est très encadrée, même si elle poursuit des objectifs très ambitieux. S'agissant plus particulièrement des transports, je rappelle les trois enjeux qui sont aussi des contraintes, qui sont les plus structurants. Le premier, c'est la diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. J'en profite d'ailleurs pour rappeler au passage que notre pays n'est pas en retard par rapport aux objectifs qu'il a souscrit à Kyoto en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Nous avons, en 2007, retrouvé le niveau d'émission qui était celui de notre pays en 90, alors même que la population a augmenté de près de 10 %, et que le Produit Intérieur Brut a augmenté de près de 30 %. Cela veut dire que nous sommes plus nombreux qu'en 1990, nous

consommons davantage, nous produisons davantage, nous nous déplaçons davantage, et grâce aux efforts réalisés par l'ensemble de la société française, malgré cette expansion de notre activité, malgré cette croissance de la population, nous n'avons pas émis en 2007 plus de gaz à effet de serre que nous n'en émettions en 1990. Alors, les esprits chagrins diront que cette stabilité est un résultat médiocre, mais il faut la mettre en relation avec la croissance de la population et la forte croissance de l'activité économique. Et je rappelle par ailleurs que depuis 2007, les émissions de gaz à effet de serre de notre pays sont orientées à la baisse, -6 % en 2008, -4 % en 2009. La France est avec la Finlande, je crois, le seul grand pays occidental qui est en ligne avec les objectifs qu'il avait souscrits à Kyoto. Le deuxième enjeu structurant, c'est la préservation des milieux naturels. Nous aurons l'occasion, tout au long de ce débat, de revenir à nombreuses reprises. Et enfin, le troisième enjeu structurant, c'est de participer à l'objectif qui consiste à améliorer de 20 % l'efficacité énergétique de l'Union européenne d'ici 2020. Alors, s'agissant plus particulièrement des transports et de la question fondamentale : « Comment construire un système de transport efficace qui soit respectueux de la santé et de la biodiversité ? ». Le Grenelle de l'environnement est porteur de quatre grands principes d'action. Le premier, c'est très important, c'est d'optimiser les réseaux existants avant d'envisager leur développement. Donc, cela veut dire qu'avant de se poser de manière forcée la question de créer de nouvelles infrastructures, on se pose d'abord la question de savoir : « Comment on peut optimiser le fonctionnement des réseaux existants ? ». Deuxième grand principe d'action : il s'agit de prendre en compte les exigences environnementales, et notamment de limiter les consommations d'espaces agricoles et naturels. Troisième grand principe d'action : redéfinir le rôle de la route, notamment par rapport aux ferroviaires. Et enfin, quatrième grand principe d'action : organiser le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien. Depuis quelques semaines, un document stratégique décline les grandes orientations du Grenelle de l'environnement pour l'Etat, et en déduit un plan d'action. Ce document, c'est le Schéma National des Infrastructures de Transport. L'avant-projet de schéma, vous le savez, a été publié en juillet 2010. Une phase de concertation s'est ouverte au sujet de ce schéma, l'approbation du schéma devant intervenir à la fin de cette année, ou au tout début de l'année prochaine. Je rappelle que le schéma est d'abord un outil au

service d'une mise en œuvre des orientations de transport du Grenelle. Il doit permettre au système de transport de l'Etat d'évoluer de manière à intégrer pleinement les enjeux du développement durable. Parallèlement, l'avant-projet de schéma, c'est pour cela que tout à l'heure je le qualifiais de stratégique, est un document de stratégie qui inclut un plan d'action, et qui identifie à ce titre les grands projets d'infrastructures, dont la poursuite des études en vue de leur réalisation à l'horizon de 20 à 30 ans apparaît comme souhaitable. Alors, ce Schéma national des infrastructures de transport, il comporte, lui aussi, quatre grands principes d'action. Le premier, il s'agit d'optimiser le système de transport, et pour ce faire, d'optimiser les capacités du réseau existant à écouler les flux. Le moins qu'on puisse dire, c'est que la RCEA ne répond pas, dans son état actuel, à cette exigence, et il s'agit de sécuriser les infrastructures. Deuxième grand principe d'action, il s'agit d'améliorer les performances de notre système de transport dans la desserte des territoires. Il y a ici de nombreux élus qui sont attachés aux préoccupations d'aménagement du territoire, aux préoccupations de desserte des populations. Ces préoccupations sont prises en compte par le schéma national qui vise en particulier à assurer une meilleure qualité du service rendu à l'utilisateur, et qui vise à améliorer l'accessibilité des populations ou des acteurs économiques à l'ensemble de notre territoire national, et de façon plus générale à l'ensemble du territoire européen. Troisième grand principe d'action qui est au fondement du Schéma national des infrastructures de transport : la volonté d'améliorer les performances énergétiques de notre système de transport. Il s'agit de rendre l'offre de transport à faible émission de gaz à effet de serre pertinente et performante. Et pour ce faire, il s'agit de veiller à être exemplaire notamment, en adoptant des pratiques d'entretien, mais aussi d'exploitation des infrastructures qui soient faibles en émission de gaz à effet de serre. Enfin, quatrième et dernier grand principe d'action, il s'agit de réduire ce qu'on appelle couramment aujourd'hui l'empreinte environnementale des infrastructures et des équipements de transport, et donc très concrètement de réduire la portée des principales nuisances qui sont liées aux infrastructures ou à leurs usages. Alors, on va vous projeter deux grandes cartes issues de ce schéma national, j'espère qu'elles sont suffisamment visibles sur les grands écrans. La première, c'est la carte des projets pour le développement du fret ferroviaire, projets tels qu'ils sont proposés à l'inscription dans le Schéma National des Infrastructures de Transport. J'en profite

pour dire, s'agissant du fret ferroviaire, qu'un des engagements du Grenelle de l'environnement et des documents subséquents porte sur la création d'opérateurs ferroviaires de proximité. Comme vous le savez, nous sommes engagés en Auvergne dans la réalisation, dans la création d'un opérateur ferroviaire de proximité, il s'agit d'une initiative privée, mais qui est soutenue par les pouvoirs publics, puisqu'elle se situe dans le droit fil du Grenelle de l'environnement, et nous avons accompagné la création de cet opérateur, il y a quelques semaines, à Clermont-Ferrand. Mais, même si cela s'est passé à Clermont-Ferrand, cela a vocation évidemment à concerner l'ensemble du territoire de l'Auvergne. Voilà ! La deuxième carte, c'est celle des infrastructures de transport en termes de réponse aux enjeux de sécurité, et vous voyez apparaître sur cette carte, il y a une espèce d'effet grossissant, d'effet miroir qui est porté à la fois sur la RN7 et surtout sur ce qui nous occupe ce soir, c'est-à-dire sur la RCEA, dans la partie de son tracé qui est comprise entre Moulins et Mâcon et Chalon respectifs. Alors, je reviens au contenu du schéma national pour dire qu'il constitue une version, une révision rénovée du document précédent qui remontait à décembre 2003, qu'il est évidemment cohérent avec les politiques qui ont été récemment mises en œuvre et qui déclinent secteur par secteur les engagements du Grenelle de l'environnement. Je veux mentionner le contrat de performance qui lie désormais l'Etat à RFF, je veux mentionner l'engagement national pour le fret ferroviaire qui comportait notamment un encouragement à la création des opérateurs ferroviaires de proximité, et je veux mentionner enfin les plans de modernisation des itinéraires routiers qui couvrent la période 2009-2014 et qui sont bien connus, je n'ai pas besoin de le rappeler, des nombreux élus présents dans cette salle. Un mot sur désormais le financement des infrastructures routières tel que l'envisage l'Etat. Les modalités de ce financement se sont beaucoup diversifiées au cours des dernières années. Le premier financement, c'est le financement traditionnel sur crédits budgétaires, qu'ils s'agissent des crédits de l'Etat, des crédits européens ou des crédits de collectivités territoriales, et j'ai eu l'occasion de vous dire tout à l'heure que ce type de financement peut continuer à être envisagé pour la mise à 2x2 voies de la RCEA mais que, bien évidemment, il a des conséquences en termes de calendrier compte tenu des ressources budgétaires dont disposeront aussi bien l'Etat que les collectivités dans les années qui viennent. Deuxième type de mode de financement, la concession, c'est-à-dire le paiement par

l'usager dans le cadre d'un système de péage. Nous aurons l'occasion d'en parler très abondamment tout au long du débat et j'imagine dès ce soir. Et enfin, troisième mode de financement, le Contrat de partenariat qui est un système dans lequel l'infrastructure est réalisée par un acteur privé avec ensuite un remboursement dans le temps par la personne publique qui a passé le contrat. S'agissant plus particulièrement de l'Etat, un organisme, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de l'Etat a la responsabilité d'apporter la part de l'Etat en financement de tous les grands équipements quel qu'en soit le mode : ferroviaire, fluvial ou routier. Ces recettes sont issues d'un certain nombre de taxe et de redevance et dans l'attente de la mise en place de l'écotaxe, c'est une subvention budgétaire d'équilibre qui permet d'assurer l'équilibre de cette institution. Je mentionne également l'éco-redevance puisqu'il s'agit d'une mesure importante issue du Grenelle de l'environnement avec comme objectif particulier de favoriser l'alternative à la route. Il s'agit de tarifier l'usage par les poids lourds du réseau routier national qui n'a pas été concédé avec une redevance kilométrique qui est appelée à être fixée en fonction de la catégorie des véhicules et qui sera modulée en fonction des classes d'émission. La mise en œuvre de cette mesure est prévue en 2012 avec un taux moyen de redevance qui devrait être de l'ordre de 12 centimes d'euros par kilomètre. Un mot sur les programmes de modernisation des itinéraires routiers, encore une fois bien connus dans le département de l'Allier de façon plus générale dans toute l'Auvergne, ces programmes qui ont été négociés avec les collectivités territoriales, avec une issue de négociation plus ou moins heureuse, mais ainsi va la vie. Ces programmes définissent sur la période 2009-2014, les investissements routiers dont l'Etat assure la maîtrise d'ouvrage. Je rappelle qu'à l'échelle nationale, cette génération de programme représente près de 6 milliards d'euros sur la période dont plus de la moitié, 3,52 milliards, apportée par l'Etat. S'agissant de l'Auvergne, les sommes correspondantes s'élèvent à 272 millions d'euros, 272,19 pour être précis, dont 19,5 au bénéfice de l'infrastructure qui nous occupe ce soir. Je ne résiste pas au plaisir de citer les chiffres relatifs à la Bourgogne qui sont à peu près équivalents, mais néanmoins légèrement inférieurs, je dis cela pour ceux des élus auvergnats qui persisteraient à trouver que l'Auvergne n'a pas été bien lotie dans la définition de ces programmes. La Bourgogne a obtenu, en ce qui la concerne, 251,6 millions d'euros dont 8,2 millions pour la partie de la RCEA

concernée en Bourgogne. Je conclurai, Madame la Présidente, en soulignant que malgré la force des contraintes issues du Grenelle de l'environnement, le Grenelle ne signifie pas, loin s'en faut, l'arrêt des investissements de l'Etat pour les projets routiers, de nouvelles contraintes ont été définies, elles correspondent, je le rappelle, à une aspiration très forte de la population française et elles ne sont pas incompatibles avec la poursuite de la réalisation d'infrastructures routières significatives. Les moyens financiers qui vont être consacrés à ces infrastructures et qui seront recensés dans le schéma national seront des moyens qui restent considérables, et naturellement, la RCEA, avec l'enjeu extraordinairement fort de la sécurité, mais également de l'amélioration de l'accessibilité et de la prise en compte des préoccupations environnementales, rentre totalement dans les nouveaux objectifs du Grenelle tels qu'ils sont déclinés dans l'avant-projet de schéma appelé à devenir au début de l'année prochaine le schéma tout court. Voilà, Madame la Présidente, ce que je souhaitais dire en présentation de cette politique nationale des transports, vous aviez souhaité qu'on le fasse à l'occasion de ce débat pour resituer le débat RCEA proprement dit dans un contexte national. J'espère avoir répondu à votre attente.

Claude BREVAN : Merci beaucoup Monsieur le Préfet de ce cadrage qui permet effectivement de situer ce projet dans un cadre plus général et de réaffirmer sa compatibilité avec la loi Grenelle et le schéma national qui est actuellement en cours de consultation, qui n'est pas encore approuvé mais qui donne en quelque sorte un socle juridique à ce projet, notamment, la loi Grenelle I. Oui, il y a maintenant un temps pour que, bien sûr, vous puissiez poser des questions ou émettre des avis, participer. On dispose d'une petite demi-heure, bien sûr, si vous ne l'utilisez pas, on l'utilisera pour la dernière partie. Mais qui souhaite prendre la parole sur cette... sur cette question de la politique nationale et de l'articulation entre le projet de la RCEA et la politique nationale, donc, pas de questions sur le détail du projet de la RCEA. S'il vous plaît, cela viendra dans un dernier temps quand on va parler du projet lui-même. Monsieur, voilà !

Questions/réponses

Anselme HOARAU : Hoarau, je suis Président d'une Association de cadre de vie. La question que je pose est de savoir : est-ce que la concession peut être attribuée dans l'Allier et pas le cas à Mâcon ?

Claude BREVAN : Maître d'ouvrage, c'est à vous !

Anselme HOARAU : Ou les deux sont liés ?

Hervé VANLAER : Cela sera une question qui... enfin, quand on aura plus présenté le projet à la troisième partie. L'objet de ce débat public, c'est d'évoquer, de recueillir les attentes du public, justement, de voir quel est l'avis du public sur les différents sujets et sur cette base, la Commission particulière du débat public fera un rapport qui sera après examiné par le Ministre, qui prendra sa décision, donc, dans l'absolu, tout est possible. Tout est possible ; ceci dit, il faut après regarder les choses un petit peu de façon un peu raisonnable. Est-ce que, au niveau de l'acceptabilité des territoires, le fait que la route soit en concession seulement dans l'Allier et pas en Saône-et-Loire sera quelque chose d'acceptable ? Bon, je ne sais pas si on peut répondre à cette question ce soir, mais je pense... Voilà ! C'est quand même quelque chose d'un petit peu compliqué de dire : dans un endroit, on paye et dans l'autre, on ne paye pas alors que c'est un itinéraire, il y a une logique d'itinéraire.

Anselme HOARAU : Oui, parce qu'il y a cette possibilité d'avoir le trafic. Ceux qui empruntent le trafic gratuitement en Saône-et-Loire et dans le Limousin, cela voudra dire qu'on ne payera que dans l'Allier.

Claude BREVAN : Je crois que tout cela sera regardé à l'occasion, effectivement, du projet et surtout de la présentation des objectifs de ce projet, de ce qu'il sous-tend. C'est vrai que la connaissance que la Commission a pu avoir des contextes fait apparaître aussi un certain nombre de différences de contexte, y compris géographique, dans les deux départements. Mais je crois que, là, c'est peut-être encore un peu...tôt en tout cas, c'est très prématuré pour que le maître d'ouvrage puisse répondre à cette question. D'autres questions, s'il vous plaît. Monsieur le Président.

Jean-paul DUFREGNE : Simplement, Jean-Paul Dufrègne, le Président du Conseil général. Puisqu'on a interrogé sur la politique de l'Etat par rapport à son intervention sur les routes, les Nationales, je voulais simplement un peu tempérer l'expression de Monsieur le Préfet de région quant aux PDMI que vous avez comparés entre l'Auvergne et la Bourgogne. Il aurait été fort intéressant pour les gens qui assistent à cette réunion de détailler le PDMI entre les différents départements de la Région Auvergne et je vais redire publiquement notre insatisfaction par rapport à l'enveloppe qui a été allouée au Département de l'Allier par rapport à d'autres départements. Cela n'a pas été un signe fort d'encouragement par rapport aux positions courageuses que nous avons prises en ce qui concerne la RCEA. Donc, je pense qu'il ne faut pas trop faire d'autosatisfaction par rapport à l'enveloppe PDMI qui a été allouée au Département de l'Allier pour la RCEA mais on attendait autre chose, particulièrement pour la RN7 qui va attendre dans de nombreuses portions longtemps également sa mise à 2x2 voies.

Claude BREVAN : Merci ! Monsieur le Député.

Bernard LESTERLIN : Bernard Lesterlin, Député de l'Allier de la circonscription de Montluçon. Avant que nous rentrions dans le détail du projet sur les questions de fonds qui découlent du Grenelle de l'environnement, je voudrais évoquer une question que j'avais évoquée avec Madame Brévan lorsqu'elle est venue me voir à la fin de l'été, c'est la question du report modal, car c'est une des grandes idées du Grenelle. Et je sens que cette idée progresse. Avant-hier, nous avons auditionné Dominique Bussereau, le Secrétaire d'Etat au transport, justement sur le SNIT, sur le Schéma National des Infrastructures de Transport, devant la Commission du développement durable dont je suis membre à l'Assemblée nationale, et c'est un de mes collègues UMP, je suis Socialiste, c'est un de mes collègues UMP, le Député Maire d'Orléans qui a évoqué cette question du rapport modal en disant : « Monsieur le Ministre, s'il y a trente ans, nous avons envisagé dans le tracé Nord-Sud de l'A71 l'acquisition d'emprises foncières ferroviaires en même temps que l'emprise foncière autoroutière, nous ne nous poserions plus la question de la LGV2, c'est-à-dire du doublement de la Ligne à grande vitesse Paris-Lyon qui devra également desservir

l'Auvergne comme chacun sait. Donc, j'évoque cette question, je sais que ce n'est pas dans le cahier des charges de votre Commission, Madame la Présidente, mais je pense que c'est important qu'on se pose la question de l'utilité en terme de report modal, c'est-à-dire de préservation de l'environnement de la planète, de l'utilité de l'aménagement de la RCEA en 2x2 voies s'il n'y a pas de corrélation avec les infrastructures ferroviaires et la possibilité de transférer une partie du fret transporté sur la RCEA routière sur le chemin de fer. Et vous savez que nous sommes un des tronçons d'une ligne identifiée par l'Europe comme étant la ligne Kiev-Lisbonne dont le tronçon connu est le Lyon-Turin. Donc, un jour, nous aurons besoin de relier effectivement la Vallée du Rhône ou de la Saône avec Limoges et la façade Atlantique. Donc, je pose ce problème de la corrélation entre les deux modes de transport car cela me semble échapper à votre mission et échapper à ce débat public, et je ne peux que le déplorer, les générations futures, sans doute, le déploreront à notre place.

Claude BREVAN : Cela n'échappe pas du tout au débat, c'est un point tout à fait important surtout compte tenu de l'importance du fret qui circule sur la RCEA et de la nature des marchandises transportées et de leur origine et de leur destination. Mais je vais demander à Monsieur Vanlaer de répondre peut-être sur ce qui figure au SNIT sur ce sujet-là, c'est tout à fait un sujet qui sera abordé et qui sera abordé notamment lors de la réunion qui sera destinée sur le sujet des déplacements et des transports.

Hervé VANLAER : Tout à fait ! Effectivement, on s'est posé la question et il y a d'ailleurs quelques mots dans le dossier sur cet aspect ferroviaire en disant : « Bon, il y a une difficulté sur la RCEA, mais qu'en est-il exactement des autres modes de transport, est-ce que cela ne peut pas constituer une solution ? » Et c'est vrai que, aujourd'hui, quand on regarde le réseau ferroviaire existant, alors, le dossier qui fait 100 pages que tout le monde n'a pas reçu mais qu'on peut consulter sur le site Internet de la Commission particulière du débat public dit quelques mots là-dessus. On constate que les infrastructures qui remplissent la même fonctionnalité, c'est-à-dire transversales Est-Ouest juste au Nord du massif central, en gros pour résumer les choses, ne sont pas en mesure d'assurer une qualité de service susceptible de

concurrer la route, pour dire les choses. Alors, après, c'est est-ce qu'il faut réfléchir à faire une nouvelle infrastructure Est-Ouest ferroviaire qui permettrait... et là, je crois vraiment que c'est un autre débat, enfin, je dirais, globalement dans le cadre du SNIT et il y aura, je crois, un débat sans vote aux deux chambres du Parlement qui permettra d'échanger sur ce sujet. Il est prévu un débat général, mais j'ai l'impression que cela dépasse un petit peu le cadre de... Enfin, c'est quand même beaucoup plus large que le cadre de notre réflexion.

Claude BREVAN : Il y aura, comme je l'ai dit, une réunion spéciale sur cette question-là et on a eu l'accord de la SNCF pour venir faire un exposé et, notamment, d'ailleurs, sur les problèmes d'organisation, je ne sais plus comment cela s'appelle, de proximité, c'est cela ?

Hervé VANLAER : Oui.

Claude BREVAN : Certes, c'est plutôt RFF, mais déjà si on la SNCF, c'est déjà pas mal, ce n'est pas si fréquent que cela de les avoir dans des débats routiers, dans des débats publics sur des projets routiers. Donc, on essaiera aussi d'avoir RFF. D'autres questions ? Madame ?

Elisabeth ALBERT-CUISSET : C'est toujours dans le cadre du SNIT, Elisabeth Albert-Cuisset, Présidente de l'Association RN7 2x2 voies. Dans ce cadre-là, nous avons le Département de l'Allier, nous sommes concernés par nos trois routes nationales : la RCEA, bien évidemment, la Route Nationale 7 et le contournement de Vichy. J'aimerais savoir, nous sommes déjà en novembre, cet avant-projet de SNIT a été connu en juillet, comment cela va se passer ? Comment va-t-on savoir les conclusions de ce SNIT ? Est-ce que nous allons être concertés par rapport à ce schéma au niveau du Département puisque nous sommes particulièrement concernés ? Et j'aimerais aussi avoir, si c'est possible, des précisions concernant la RN7 où, dans ce schéma, il est porté qu'une concession est également envisagée sur la RN7. Merci !

Hervé VANLAER : Alors, sur le SNIT, il n'est pas prévu de concertation locale au niveau du SNIT, il y aura des...débat au parlement Alors, bien sûr chacun a la possibilité de faire parvenir au Ministère, c'est un document qui a été élaboré par les services centraux du Ministère, les contributions, en revanche, il n'est pas prévu une concertation locale mais comme je l'ai rappelé, il y aura un débat sans vote aux deux chambres du Parlement sur le sujet de ce Schéma national des infrastructures de transport. Tout d'abord, ce schéma n'est pas encore approuvé et quand il sera approuvé, ce sera un document stratégique, un document d'orientation, ce ne sera pas un document de programmation. Donc, aujourd'hui, il n'y a pas dans les cartons de la DREAL un projet de mise en concession de la Nationale 7, La mise en concession, on le verra tout à l'heure, est un sujet délicat puisque qui dit mise en concession dit qu'il y aura un péage, et le contexte de la Nationale 7 en termes de sécurité routière, et je dirais heureusement, est différent de celui de la RCEA puisque pour la RCEA, c'est une situation extrêmement préoccupante en matière de mortalité routière, ce qui nécessite d'accélérer la mise à 2x2 voies. Rappelons que pour la Nationale 7, il y a des opérations importantes qui sont en cours. Il y a la mise à 2x2 voies de la section Saint-Prix-Loire qui s'achèvera en 2011. Il y a la déviation de Villeneuve-sur-Allier dont la construction des ouvrages a démarré et les choses avancent bien sur la déviation de Varenne puisque Monsieur le Préfet de l'Allier a délivré au mois de septembre l'autorisation au titre de la loi sur l'eau, et donc, ces différents projets, au moins Varenne et Villeneuve, sont inscrits au PDMI pour la période 2009-2014.

Patrick STEFANINI : Je voudrais ajouter que sur le PDMI de l'Allier, dont le Président Dufregne nous a dit ce qu'il pensait, je ne suis pas venu pour polémiquer, donc, je ne vais pas vous répondre Monsieur le Président. Je veux simplement préciser que sur un total de 97,5 millions d'euros de crédit intégralement financés par l'Etat, ce sont 78 millions d'euros qui sont affectés aux travaux relatifs à la RN7. Donc, c'est quelque chose d'important. La question que vous avez posée, Madame, sur la mise à l'étude d'une éventuelle concession pour une mise à 2x2 voies, nous verrons. Laissons d'abord se dérouler le débat sur la RCEA qui est quand même l'enjeu prioritaire. Je pense que personne n'en disconvient aussi bien en terme économique qu'en termes de sécurité routière et puis, laissons s'achever les travaux

prévus au PDMI 2009-2014. La question que vous avez posée pourra ensuite prendre toute sa pertinence mais le moment venu.

Claude BREVAN : D'autres questions... ? Oui, Monsieur...

René GIRAUD : Oui, Madame la Présidente, mesdames, messieurs, oui, René Giraud, habitant la commune de Bresnay, agriculteur. Oui, Monsieur le Préfet, vous avez donné les possibilités de financement de cette RCEA. Je m'aperçois qu'aujourd'hui, il a fallu quand même un certain nombre d'années pour réfléchir, je pense à l'hécatombe des morts qu'on a eue depuis un certain nombre d'années puisqu'en fait, elle est en circulation depuis les années 78-79, il me semble, donc, je me pose la question : est-ce qu'aujourd'hui, on prend ce projet à bras-le-corps ? Il a fallu qu'on en arrive là. Moi, je la prends assez souvent pour aller sur Dijon puisque j'ai mes enfants qui y habitent, je sais que j'ai la trouille pour la prendre. Alors, je me pose la question aujourd'hui : est-ce que la vie de certaines personnes... il faut que cette question, une question de vie, qu'on se dise aujourd'hui que ce sont les usagers qui vont l'emprunter parce qu'à travers l'autoroute, cela sera bien entendu nous qui allons la payer, puisqu'il faudra payer notre billet, et c'est là que je me pose la question : est-ce qu'il faut que cela soit les gens qui paient à travers la contribution autoroutière la vie des personnes qui empruntent cette route tous les jours ? Bien entendu, s'il faut passer par-là, je le ferai, mais sachez que, pour moi, c'est d'intérêt public et d'intérêt général avant tout, et je veux dire, de sauver ces gens et je considère cette route d'intérêt général et d'intérêt public déjà.

Claude BREVAN : Merci.

Patrick STEFANINI : Mais Monsieur, c'est bien parce que nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il est extrêmement urgent de remédier aux nombreux inconvénients, le mot est faible, qui sont ceux de l'actuelle RCEA en matière de sécurité routière que le Gouvernement a choisi d'engager un débat public pour permettre à tous de s'exprimer sur le choix entre deux méthodes de réalisation de la mise à 2x2 voies, la méthode traditionnelle classique sur crédit budgétaire et la méthode de la concession. Alors, je ne vais pas anticiper sur ce que va être ce

débat, je veux simplement dire que vous aurez tous l'occasion de vous exprimer sur ce choix. J'ai eu l'occasion tout à l'heure dans mon petit propos introductif de rappeler qu'évidemment, ces deux solutions ne sont pas équivalentes en termes de délai de réalisation.

Claude BREVAN : Merci. D'autres interventions avant de passer à la présentation du projet. Il y a encore un doigt qui se lève, non ? Très bien ! Si vous le voulez bien, on va passer à la présentation du projet proprement dit. Monsieur le Préfet, ce sera peut-être bien que vous présentiez les équipes de la DREAL parce que ce sont eux qui vont être là.

Patrick STEFANINI : Alors, je présente volontiers les équipes de la DREAL. Donc, Monsieur Vanlaer qui est le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement pour la Région Auvergne avec l'un de ses adjoints, Monsieur Dominique Thon qui, lui, est l'ancien Directeur régional de l'Equipement et qui est, donc, plus particulièrement en charge de ces catégories d'infrastructures au sein de la DREAL Auvergne.

Claude BREVAN : C'est Monsieur Quinet qui est chef de service à la DREAL Bourgogne.

Patrick STEFANINI : Et la DREAL Bourgogne est donc représentée par un de ses chefs de service, Monsieur Quinet. Par ailleurs...

Claude BREVAN : Et le DREAL qui est Monsieur Regnaud.

Patrick STEFANINI : Ah bon ! Qui n'a pas voulu venir à la tribune.

Claude BREVAN : Il n'a pas voulu.

Patrick STEFANINI : Je rajoute simplement pour la DREAL Auvergne, Madame Edieu qui est notre grande spécialiste de tous ces sujets dont la modestie et la compétence ne sont plus à établir, elle s'est installée parmi le public.

Patrick STEFANINI : Alors, on me signale également la présence de Monsieur Hirsch qui est le responsable de la Direction Interrégionale des Routes Centre-Est.

Claude BREVAN : Merci ! Donc, on peut passer, si vous voulez bien, à la présentation du projet lui-même, et puis, c'est évidemment la partie sur laquelle il y aura le temps de débat et de questions le plus long, et vous pourrez vous exprimer une première fois mais, encore une fois, vous aurez bien des fois l'occasion de revenir plus à fond sur ces questions. Monsieur Vanlaer.

3ème partie

Présentation du projet par le Directeur Régional de la DREAL Auvergne Monsieur Hervé VANLAER

Hervé VANLAER : Donc, je vais présenter le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA. Le mot « accélération » est important dans cet intitulé. Trois points dans l'exposé rappelaient ce qu'est la RCEA, les enjeux à prendre en compte rapidement et le projet proposé, donc, la mise en concession autoroutière de la RCEA. Tout d'abord, vous avez entendu beaucoup de sigles au début, rappelez un petit peu qui fait quoi. Depuis l'année 2004, les compétences de l'Etat en matière de réseau routier se sont recentrées sur les autoroutes et les routes d'intérêt national et européen. Donc, dans le Département de l'Allier, cela a été rappelé, ce sont trois routes nationales : la RCEA, la Nationale 7 et autour de la route de Vichy, qui va au nord de Vichy vers Moulins ; quand le réseau routier n'est pas concédé, ces routes sont entretenues et exploitées par les directions interdépartementales des routes, les DIR et, donc, pour la RCEA, la partie qui nous concerne de Montmarault jusqu'à la limite Est du département, c'est la DIR Centre-Est qui a cette responsabilité et l'Etat est le maître d'ouvrage des projets et le service technique qui suit cela, donc, c'est la DREAL, le sigle a été rappelé, la DREAL, est issue de la fusion de la Direction

Régionale de l'Équipement, de la Direction Régionale de l'Environnement et de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement. Voilà ! Les services de l'État se sont beaucoup réorganisés en début d'année. Alors, la RCEA. Quelques mots sur cet axe important. C'est un axe... quand on regarde une carte générale de la France, c'est un axe qui joue un rôle important notamment pour le transit puisqu'au nord du massif central, c'est la première liaison Est-Ouest et cela permet, donc, de relier la Vallée du Rhône et de la Saône, un peu au nord de Lyon, à la façade Atlantique de la France. Du fait de cette position stratégique, il y a un trafic important et la mise à 2x2 voies est assez largement avancée sur certaines sections notamment de Montluçon à Royan pour ce qui concerne l'Allier, la déviation de Quinssaines et une moitié du contournement de Montluçon ont été mises en service au mois de juin dernier et la deuxième moitié du contournement de Montluçon ainsi que l'A714 qui reliera l'A71 à Montluçon seront mises en service l'été prochain, donc, pour cette partie du département, ce sera terminé. Alors, pour rappeler peut-être un petit peu ce qui a été réalisé comme travaux sur ce projet, si on peut passer... voilà ! Depuis, cela a été rappelé, depuis 1993, il a été décidé de la mettre à 2x2 voies et des travaux ont été engagés à hauteur de 793 millions d'euros par l'État et les collectivités locales pendant la durée de 20 ans, ce qui a permis de mettre à 2x2 voies 20 % de l'itinéraire entre Montmarault et, d'une part, Chalon-sur-Saône et, d'autre part, Mâcon, qui est donc l'itinéraire qui nous intéresse aujourd'hui. Donc, vous avez sur la carte les sections en rouge qui ont déjà été mises à 2x2 voies et l'on voit notamment des travaux qui sont en cours et qui avancent entre Le Montet et Cressanges, mise en service prévue à la fin de l'année ; et Cressanges et Bresnay où les travaux sont engagés et, là, cela prendra un petit peu plus de temps parce qu'ils viennent juste de démarrer, mais les choses avancent. Alors, cet axe, il supporte des trafics qui sont variés. Il y a, d'une part, un trafic important de transit puisque, encore une fois, c'est la première liaison Est-Ouest au nord du Massif Central. Et donc, il suffit d'emprunter la RCEA pour voir beaucoup de poids lourds notamment immatriculés à l'étranger, mais il y a également tout un trafic local. Donc, il y a un double rôle avec de nombreux échangeurs qui permettent une desserte fine des territoires. Ce qui est important pour le trafic sur cet axe, c'est la proportion très importante de poids lourds qui est très supérieure à la moyenne nationale et qui, sur certaines sections de la RCEA, peut atteindre jusqu'à 45 %, ce qui est tout à fait

important. Alors, les enjeux : Pourquoi on est là ? Pourquoi on parle d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA ? Peut-être un mot déjà pour dire que, vu le trafic aujourd'hui supporté, il est tout à fait justifié de mettre à 2x2 voies la RCEA. Alors, il y a un deuxième élément qui, malheureusement, le justifie encore plus, c'est la situation extrêmement grave en matière de sécurité routière puisque la gravité des accidents qui surviennent sur la RCEA est très largement supérieure à la moyenne nationale. On a constaté au cours des années passées une baisse heureusement de la mortalité sur la route. Au niveau de la RCEA, on ne voit pas de baisse. Au contraire, on constate même plutôt une augmentation. Par ailleurs, on ne constate pas un point noir particulier. Parfois, sur des routes, les accidents se produisent toujours à un même endroit. Ici, cela n'est pas le cas, c'est un petit peu tout le long du tracé que les accidents peuvent se produire. Et très souvent, ces accidents sont dus à une perte de contrôle, souvent à un assouplissement du conducteur parce que ce sont des gens en transit qui font de longs trajets qui se traduisent par un déport du véhicule sur la gauche et avec l'importance du trafic poids lourd, il y a malheureusement souvent des chocs frontaux qui sont extrêmement graves. Donc, entre 2005 et 2009, il y a eu 174 accidents qui ont malheureusement entraîné 74 décès et 12 accidents mortels depuis le mois de janvier 2010. Donc, c'est vraiment une situation extrêmement grave. Par ailleurs, il y a, plus globalement, et cela a été rappelé en introduction par le Préfet de Région, d'autres enjeux en matière de développement économique de rapprocher des pôles d'habitat et de conforter l'attractivité de pôles touristiques. Il y a de nombreuses choses à vérifier à mettre en valeur sur le territoire. Alors, l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA, si les coûts pour mettre à 2x2 voies l'axe sur l'ensemble de l'itinéraire, ce qui est la solution qui permet d'assurer un bon niveau de sécurité routière s'élèvent à 950 millions d'euros. Au rythme actuel de mobilisation des financements publics, c'est-à-dire, si l'effort maintenu par des financeurs publics était comparable à celui des années passées, cela prendrait encore plusieurs dizaines d'années pour mettre à 2x2 voies la RCEA et on voit bien que ce délai de plusieurs dizaines d'années n'est pas compatible avec la situation extrêmement préoccupante en matière de sécurité routière qui a été rappelée. Donc, c'est ce qui a conduit l'Etat à proposer cette solution de mise en concession que nous allons vous présenter. Alors, la mise en concession, qu'est-ce que c'est ? C'est d'abord faire appel à un concessionnaire qui financera, réalisera,

entretiendra et exploitera la route pendant une durée déterminée. L'avantage, c'est en termes de délai puisqu'un appel d'offres est passé, un concessionnaire est retenu par l'Etat et quand le contrat de concession est signé, il s'engage sur un délai et le retour d'expérience sur différentes autoroutes concédées qui ont été construites récemment, a montré que ce délai était tenu. Alors, en revanche, il y a un inconvénient, c'est que cela entraîne le paiement d'un droit de péage par les usagers de la route, donc, voilà. Effectivement, cela va plus vite, cela sera une autoroute. Donc, j'y reviendrai... Un niveau de service qui est plus élevé que sur celui d'une route express et beaucoup plus élevé que la situation actuelle. En revanche, cette route deviendra payante mais on expliquera. C'est quand même sous certaines conditions. Il est d'ores et déjà prévu qu'une partie de la section nord, en Saône-et-Loire, donc, entre Ciry-le-Noble et Chalon-sur-Saône, reste hors concession. Elle est déjà assez largement aménagée en 2x2 voies et il est prévu que l'Etat achève cet aménagement parce que, là, le trafic local est vraiment le plus important sur cette portion. Alors, en matière de péage, il y a différentes solutions. Souvent, on a ce qu'on appelle le péage fermé, c'est-à-dire on rentre sur l'autoroute, il y a une première barrière de péage où on prend un ticket, et quand on sort, on a une nouvelle barrière, on met le ticket, et puis, on paie en fonction de la distance parcourue. Ici, ce que l'on propose, c'est un système de péage ouvert qui existe déjà sur certains axes concédés qui est différent. Qu'est-ce que c'est ? Il n'y a pas de péage de barrière forcément à chaque entrée ou chaque sortie, mais il y a des barrières en pleine voie, au milieu et à certains endroits. Et alors, quand on rentre, donc, quelqu'un qui fait le trajet sur toute la longueur va effectivement payer à toutes les barrières de péage. En revanche, quelqu'un qui rentre à un échangeur après une barrière et qui ressort avant la barrière suivante, comme ici on peut le voir sur les schémas, cette personne n'aura pas à s'acquitter de péage. Donc, certains trafics resteront exemptés de péage. Donc, la carte suivante qui permet de... On voit l'axe, la RCEA, au nord, en jaune, on voit la section Ciry-le-Noble, Chalon-sur-Saône hors concession ; et là, on voit le positionnement des différentes barrières de péage. Et vous avez les flèches vertes qui indiquent les trajets qui restent en tout état de cause hors section de péage, qui resteront gratuits. Par exemple, si on vient de l'ancienne Nationale 9 de la Départementale 2009 à Chemilly et qu'on veut rejoindre la Nationale 7, on n'a pas à s'acquitter de péage, on ne traversera pas une barrière.

Donc, ce choix est proposé parce qu'il permet déjà de prendre en compte toute une série de trafics locaux qui resteront exemptés de péage. En revanche, les gens qui prennent le trajet sur toute la longueur, effectivement, devront passer par les différentes barrières de péage. Alors, au-delà du délai, les avantages qu'apporte la mise en concession sont divers. D'abord, au niveau de la sécurité, c'est un niveau de service qui est plus élevé encore qu'une voie express, c'est 2x2 voies, des carrefours dénivelés et un point important pour la RCEA, c'est davantage d'aires de service. On sait qu'aujourd'hui, les très nombreuses, enfin, les peu nombreuses aires de service de la RCEA sont complètement saturées, ce qui pose un problème notamment pour les chauffeurs routiers qui sont astreints à faire des pauses réglementaires. C'est aussi fiabiliser les temps de déplacement. Une grande partie, si la solution concession est retenue, sera limitée à 130 kilomètres/heure et pas à 110 comme une voie express et cela permettra des gains de temps significatifs. De Montmarault à Chalon-sur-Saône ou à Mâcon, on estime à 20 minutes le gain de temps par rapport à la situation actuelle et si on part au milieu, de Paray-le-Monial à Chalon-sur-Saône, par exemple, on estime à 10 minutes, le gain de temps. Il y a d'autres avantages, notamment au niveau de l'environnement. Alors, mettre... un des principaux enjeux, c'est vrai qu'en matière d'infrastructures routières, c'est le morcellement, les coupures physiques dans les espaces naturels ; et, de ce point de vue-là, une mise à 2x2 voies est moins favorable qu'une route à chaussée bidirectionnelle, donc, 2x1 voies. Ceci dit, le trafic actuel de la RCEA est déjà extrêmement lourd. Donc, il y a un effet coupure du fait du trafic très lourd de la RCEA. On voit bien que (*inaudible*) aura du mal ; et, par ailleurs, les contraintes environnementales pour les infrastructures routières sont maintenant beaucoup plus lourdes. Donc, cela permettra de remettre à niveau l'infrastructure de ce point de vue-là avec des protections phoniques là où il y a un dépassement des seuils, des mesures de continuité écologique qui vont aussi, donc en gros des passages, soit supérieure, soit inférieure, selon les cas, qui vont aider à constituer un peu à assurer une certaine transparence de l'infrastructure et, enfin, assurer une insertion paysagère de qualité. En matière de coût et de financement du projet, le coût de la mise en concession est estimé à 1,1 milliards d'euros. Alors, pourquoi ce n'est plus 950 millions comme avant ? Parce qu'il y a des choses à faire en plus. Ce n'est pas tout à fait les mêmes normes. On est limité à 130 kilomètres/heure et pas à

110 kilomètres/heure sur ces axes, donc, en termes de longueur des bandes d'accélération, et cetera, c'est plus long, et puis, il y a aussi les infrastructures liées aux barrières de péage à prévoir qui seront prévues. Voilà ! Alors, sur ce coût de 1,1 milliards d'euros, il y a 200 millions d'euros pour achever la section Ciry-le-Noble, Chalon-sur-Saône qui seront financées par l'Etat et le reste sera pris en charge par le concessionnaire. A ce stade des études, on estime que l'Etat apportera une subvention d'équilibre quand même de 150 millions d'euros au concessionnaire. Et le niveau de péage est donné, c'est 7,3 centimes d'euros le kilomètre TTC pour les véhicules légers et 24,34 centimes d'euros pour les poids lourds. C'est un coût qui est très sensiblement inférieur au coût de péage des nouvelles infrastructures autoroutières. Pourquoi c'est inférieur ? Parce qu'il y a déjà une partie des travaux qui ont été faits et qui ne sont pas à la charge du concessionnaire, donc, c'est forcément moins élevé. Alors, en termes de calendrier où le Secrétaire d'Etat, Monsieur Bussereau, avait annoncé que cela peut entraîner une mise en service en 2017, donc, on tient pour le moment le calendrier avec, comme prévu, un débat public de novembre à février 2011. La Commission particulière ferait un bilan à la Commission nationale en avril 2011 qui devrait aboutir à une décision du maître d'ouvrage en juillet 2011. Il y aurait après une enquête publique pour faire une nouvelle déclaration d'utilité publique parce que, aujourd'hui, la déclaration d'utilité publique ne porte pas sur une autoroute, une concession, donc, en fin d'année 2011, le choix du concessionnaire interviendrait en 2012, les débuts des travaux en 2014 et une mise en service en 2017. Alors, un dernier mot, si jamais le maître d'ouvrage, le Ministre ne décide pas de retenir la concession, qu'est-ce qui est prévu ? Alors, la situation extrêmement préoccupante en matière de sécurité routière nécessite de toute façon d'agir, alors, on ne pourra pas faire la même chose, on ne pourra faire la mise à 2x2 voies dans un délai aussi rapide. Qu'est-ce qui sera fait ? C'est toujours garder l'objectif de la mise à 2x2 voies mais cela prendra plusieurs dizaines d'années et à court terme, là aussi à horizon 2017, faire des aménagements de sécurité, c'est-à-dire séparer les sens de circulation par une bande médiane élargie, ce qui permettra, on l'espère, de réduire les impacts des accidents, de réduire le nombre de chocs frontaux mais, évidemment, qui va empêcher le dépassement sur ces sections. Donc, il y aura bien quelque chose de fait, vraisemblablement une amélioration de la sécurité routière, la route restera gratuite, mais cela ne sera pas

du tout le même niveau de service par rapport à la concession. Voilà rapidement présenté donc le projet. Le temps est un peu compté donc, j'ai voulu être assez synthétique, mais il y a beaucoup d'éléments dans le dossier qui est consultable sur le site de la Commission particulière.

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Directeur, donc, voilà, la parole est à vous. Vous pouvez poser toutes les questions et faire les interventions que vous souhaitez. Tout au fond. Voilà, tout au fond.

Questions/réponses

Yves SIMON : Oui, Yves Simon, Président de la Communauté de communes Bocage Sud. Une simple question : il avait été indiqué dans toutes les démarches qui sont faites et qui vont aboutir que l'Etat continuerait à pratiquer des travaux en attendant la concession. Est-ce que vous pourrez nous répondre ? Parce que, effectivement, il y a des chantiers en cours et en particulier, le fait de relier Moulins à Montmarault le plus vite possible. Mais est-ce que l'Etat continuera, disons, en attendant la concession, en attendant 2014 ?

Dominique THON : Oui, vous venez de citer certains des travaux qui sont en cours dans le cadre du PDMI, c'est le cas, on l'a vu en Auvergne, vous l'avez cité sur le secteur Le Montet-Cressanges, et puis, Cressanges-Bresnay. Dans la partie bourguignonne, il y a des travaux avec des mises en service qui vont s'échelonner aussi mais dans certaines... très prochainement sur le secteur du col des Vaux, le doublement du viaduc de Volesvres. Donc, ces travaux se continuent dans le cadre des PDMI, et puis, le PDMI suivant n'est pas encore programmé, bien entendu.

Claude BREVAN : Pour être tout à fait précis, est-ce que vous pouvez dire que pendant cette période qui précède la décision et s'il était décidé de mettre en concession la période qui ira jusqu'à la mise en service de l'ouvrage, il n'y a pas en quelque sorte de moratoire sur les travaux, c'est-à-dire qu'on continue et que ce qui sera fait sera apporté éventuellement comme des travaux complémentaires au

maître d'ouvrage, c'est à dire qu'on ne sera pas forcément dans la situation dans laquelle on est aujourd'hui au moment où se passerait la concession parce qu'on aurait avancé y compris au-delà de ce qui est aujourd'hui engagé ? C'est cela que vous voulez dire ?

Hervé VANLAER : Oui. Enfin, je crois que les chiffres ont été rappelés, les PDMI des deux régions, Auvergne et Bourgogne, contiennent des opérations qui concernent la RCEA, donc, c'est bien la preuve, on ne s'est pas dit...

Claude BREVAN : Et les PDMI vont jusqu'en 20...

Hervé VANLAER : 2014.

Claude BREVAN : Donc, si cela pouvait, si cela devait durer plus longtemps, il y aurait une nouvelle phase de travaux qui serait engagée et qui, en quelque sorte, viendrait en déduction du coût du projet concédé... C'est cela, Monsieur le Préfet ?

Patrick STEFANINI : Madame la Présidente, pour dire les choses clairement, d'une part, l'Etat n'a pas anticipé sur le débat public et sur ces conclusions pour stopper tous travaux et donc, dans le PDMI, je l'ai déjà dit mais je le confirme, il y a des travaux programmés et quelle que soit l'issue du débat public, et donc, en particulier, si la solution de la concession devait être retenue, il va de soi que les travaux programmés au PDMI seraient réalisés *in extenso*.

Claude BREVAN : Merci ! C'est important de pouvoir consigner cela dans le compte rendu. Monsieur... Là, Monsieur le Président.

Jean-Paul DUFREGNE : Jean-Paul Dufrègne à nouveau. Je vais donner la position du Conseil général par rapport à ce projet de mise en concession. Le Conseil général, à l'unanimité, a voté une contribution favorable à la mise en concession de cette Route Centre Europe Atlantique, non, sans état d'âme d'ailleurs puisqu'on regrette que les carences de l'Etat n'aient pas permis d'avoir une route à 2x2 voies publique comme on était en droit de l'attendre. Mais aujourd'hui, on considère qu'il y

a véritablement urgence et je reprends, et nous avons repris les arguments qui ont été déjà avancés, à savoir l'urgence par rapport à la dangerosité de cette route au moment où le document a été produit. On était à 12 morts puisque c'est le chiffre qui est apparu tout à l'heure, on est à 15 maintenant, donc, cela veut dire que malheureusement, les compteurs tournent et continueront de tourner. Donc, face à cette accidentalité particulièrement désespérante, je pense qu'il y a urgence pour mettre cette route à 2x2 voies. Deuxièmement, nous sommes aussi dans un département où la question de l'attractivité est une question primordiale. Un département qui perd de la population et qui a besoin d'assurer un développement économique plus important. On a mis dans nos priorités les infrastructures, on parle aujourd'hui des infrastructures routières, on pourrait aussi parler des infrastructures ferroviaires et également numériques. Donc, on ne peut pas attendre encore des décennies avant que cette route qui est importante pour notre département, un département central que cette route apporte aussi une plus-value économique à notre département, à nos territoires qui en ont particulièrement besoin. Ce sont les raisons qui nous poussent à être favorables à ce projet de mise en concession autoroutière. Avec deux réserves qui ont été exprimées, qui ont été reprises dans la présentation qui vient d'être faite, la gratuité pour les usagers locaux, je ne suis pas complètement rassuré par rapport à la présentation qui vient d'être faite. J'ai vu d'ailleurs beaucoup plus de flèches vertes en Saône-et-Loire que dans l'Allier, mais ce n'était peut-être qu'une appréciation très... une vue très rapide des schémas qui nous ont été présentés. Donc, pour nous, la gratuité pour les usagers locaux est véritablement un impératif pour que nos concitoyens ne payent pas deux fois. La deuxième réserve, exigence importante qu'on a posée, c'est effectivement le maintien des échangeurs, voire l'étude de nouveaux échangeurs de façon à ce que cette route participe au développement de nos territoires. Ces deux réserves, pour nous, sont essentielles et je souhaite qu'elles soient particulièrement mises en avant dans le cadre de ce débat public. La question qui vient d'être posée par le Maire de Meillard concernant les travaux qui pourraient ou devraient continuer, c'est aussi une exigence que nous portons. J'avais compris depuis le début du lancement de cette procédure que l'Etat allait allouer une subvention d'équilibre de 350 millions d'euros à cette opération. Je constate que sur ces 350 millions d'euros, 200 sont déjà alloués à la branche Nord qui se situe dans la Saône-et-Loire, il reste 150 millions d'euros

pour l'équilibre de cette opération. Nous demandons qu'avant le début des travaux, engagés si cette concession se fait, que cette subvention, que cette somme réservée par l'Etat soit utilisée pour continuer la mise en sécurité de cette route parce qu'on ne peut pas, aujourd'hui, attendre et regarder le compteur des morts tourner. Il est impératif qu'il n'y ait pas rupture entre les travaux auxquels on assiste aujourd'hui, des travaux d'ailleurs qui ne vont pas très vite quand on parle de la portion Cressanges-Le Montet, je trouve que cela n'avance pas très vite par rapport à l'avancement des travaux qu'on a pu constater sur le secteur de Montluçon. Donc, pour nous, il est impératif qu'il n'y ait pas rupture et qu'on continue à sécuriser cette route parce qu'on ne peut plus accepter dans ce département cette image de mort qu'on véhicule et la carte qui a été présentée, Monsieur le Préfet de Région, tout à l'heure par rapport au SNIT montre bien par rapport à la dangerosité qu'il y a quatre routes en France ; quatre routes en France qui étaient citées, on en avait une au Nord, je n'ai pas repéré où exactement, mais on en avait une au Sud et on en avait deux dans notre Département. Sur quatre routes qui posent problème aujourd'hui en France, on en a deux dans l'Allier. Donc, on ne peut pas ne pas agir par rapport à ces questions. Notre positionnement par rapport à cela est un positionnement courageux, nous ne devons pas être, comment dire, exposés à la double peine à laquelle je faisais allusion tout à l'heure par un retard, par une rupture, par une route qui ne participerait pas au développement du territoire et par une route que nos concitoyens devraient payer. Voilà la position que nous avons prise au niveau du Conseil général et qui a fait d'ailleurs, Madame la Présidente, l'objet d'une contribution qui a été votée à l'unanimité lors de notre dernière session.

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Président. Monsieur.

Jean-Paul DRAPIER : Merci. Oui. Bonjour, Jean-Paul Drapier, Maire et Conseiller général de Bourbon-Lancy en Saône-et-Loire. Donc, cela va me permettre, si vous le permettez, de basculer du côté bourguignon avec deux commentaires. D'abord, pour bien dire que nous sommes sur des enjeux totalement transfrontaliers et qu'on a des bassins de vie qui ne s'arrêtent pas aux limites administratives. Parfois, l'administration, elle, a des difficultés à franchir le pont de la Loire, mais les habitants, eux, ne font aucune différence entre les deux bassins et notamment sur les bassins

économiques et cela me permet de revenir sur une interpellation à la Commission du débat public sur le problème de desserte de nos bassins industriels, c'est quelque chose qu'on a eu du mal historiquement à faire entendre puisque ces bassins étant transfrontaliers et couvrant des bassins de vie extrêmement larges, ils sont souvent peu reconnus, n'oubliez pas que vous avez parmi les plus grandes usines de ce bassin du centre de la France qui sont ici à une demi-heure en gros de Moulins et permettez-moi de rappeler qu'à Bourbon-Lancy, vous devez avoir sans doute la plus grosse usine de Bourgogne avec 1 500 salariés aujourd'hui. Donc, on n'imagine pas que, dans ce monde rural, on ait des enjeux industriels qui, de mon point de vue, en tout cas, c'est ce que j'aimerais faire entendre, sont des enjeux nationaux, ce ne sont pas des enjeux locaux. Quand des sites industriels ferment leur porte, ce sont des choses qui troublent et qui bousculent la France entière, ce ne sont pas des enjeux locaux ; là, je tiens à le dire parce que c'est vraiment quelque chose de peu connu et il faudra rappeler que la RCEA irrigue ces bassins industriels, donc, j'avais déjà interpellé sur l'idée qu'il faut qu'on ait une vraie capacité et en profiter pour réfléchir à la desserte de ces bassins industriels. Moi, je voudrais poser une question concernant le dossier qui nous a été présenté, n'y voyez pas malice par rapport à la position un petit peu divergente de la Saône-et-Loire, mais juste une interrogation. Vous proposez deux schémas : un schéma qui est très clair, d'une certaine façon, très bien présenté d'ailleurs, et qui montre la capacité à résoudre beaucoup de nos problèmes dans des délais semblent-ils assez brefs et vous présentez un autre schéma qui, lui, est assez calamiteux, il faut bien le reconnaître. Mais est-ce que vous ne forcez pas quand même le trait ? Et je vous dis, le petit point d'interrogation que, moi, en tout cas, j'ai vu à la première lecture concernant l'engagement de l'Etat, l'engagement financier de l'Etat. Vous dites dans un cas : L'Etat va mettre tout de suite 350 millions c'est-à-dire 200 millions pour finaliser la branche Nord vers Chalon et 150 millions pour l'équilibre. Mais, par contre, et là, c'est vraiment ce qui m'a troublé, et je le regrette sincèrement, c'est que, si jamais la solution alternative était malheureusement retenue, c'est-à-dire l'abandon de la concession, là, je n'ai point vu apparaître à nouveau ces 350 millions, je l'ai, moi, personnellement, regretté puisque je pense que c'est une façon de forcer le trait sur l'alternative de concession et que ce n'est pas totalement transparent dans l'engagement de l'Etat à faire en sorte qu'effectivement les travaux avancent. Donc, je vous interpelle là-dessus,

j'aimerais avoir des explications, j'eusse préféré que vous disiez clairement : « Ces 350 millions, ils ne seront pas investis dans la concession, donc, ils seront investis dans la RCEA » mais bien évidemment le rythme de mise en œuvre de la 2x2 voies restera beaucoup plus long sans doute malheureusement plusieurs décennies. Donc, voilà le trouble, si vous pouviez y répondre, j'apprécierais pour éviter qu'on ait volontairement forcé le trait aux dépens de la solution alternative.

Dominique THON : Les questions que vient de poser Monsieur Drapier, oui. Effectivement, la question des dessertes de la relation entre la RCEA et ces territoires est quelque chose d'important qui a été noté dans le dossier et c'est aussi pour cela qu'on propose de s'orienter vers des solutions qui permettraient de maintenir l'ensemble des échangeurs. Après, il y a aussi sur le reste du réseau des compétences des collectivités locales, puisque les routes nationales ne vont pas jusqu'à toutes les villes industrielles qui ont la particularité d'être de part et d'autre de la RCEA, en général. Alors, en ce qui concerne l'aspect sur la différence de traitement des deux scénarios avec le scénario de mise en concession où l'Etat apporte effectivement 350 millions d'euros, en partie en nature et en partie en subvention d'équilibre, et puis, la version au fil de l'eau où l'apport de l'Etat n'apparaît qu'être de 250 millions. Effectivement, on peut voir qu'il y a une différence, mais il y a aussi une différence de résultats pour ce qui est de l'Etat, puisque dans le premier cas, on se retrouve avec, en 2017, une voie qui répond complètement aux objectifs de l'Etat, donc, ces 350 millions d'euros sont investis, et puis, on a une solution satisfaisante une fois pour toute, alors que dans le deuxième cas, on sait très bien que l'état auquel on arriverait dans le même horizon 2017 n'étant pas satisfaisant, l'effort de l'Etat devra continuer encore sur cette route pendant les PDMI, après PDMI, et aboutir finalement à un coût dont on sait qui sera très supérieur aux 350 millions d'euros sur le long terme. Merci.

Christian BONNOT : Je me lance, Christian Bonnot, Conseiller général du canton de Charolles. Juste pour fermer peut-être la parenthèse sur le Département de Saône-et-Loire, simplement pour insister qu'il n'est surtout pas question d'opposer le Département de l'Allier et Département de la Saône-et-Loire, on a des vues, et on en a déjà longuement parlé ensemble, qui sont franchement assez proches. Peut-être

que le Président Dufrègne a émis un certain nombre de réserves, peut-être qu'en Saône-et-Loire, nous avons, nous, encore un peu plus de réserves que dans l'Allier. La capacité à travailler ensemble, on l'a déjà démontrée et c'était le cas à travers l'Association TRACE qui était transfrontalière et transpartisane. A l'époque 2007, nous avons un chiffrage de la mise à 2x2 voies de la RCEA qui était à 695 millions d'euros, c'était déjà énorme à l'époque, mais on peut quand même s'étonner d'arriver aujourd'hui à un chiffrage de 1,1 milliards et, bon, moi aussi, quand mon collègue, dit : Est-ce que le trait n'est pas grossi volontairement ? Est-ce que là, on ne grossit pas le trait pour dire et insister que finalement avec de tels chiffres, il n'y a vraiment aucune autre alternative que la concession. Et puis, un autre élément, une autre question qui m'est venue. Quand on parle de l'écotaxe et de l'éco-redevance, avec un chiffrage à 12 centimes d'euros du kilomètre, c'est-à-dire que si ces taxes routières restaient une voie publique, l'écotaxe tomberait dans les caisses de l'Etat, et est-ce qu'on a chiffré cette recette dont on se priverait avec la mise en concession ? Donc, je pense que là, il y a des questions aussi à se poser.

Claude BREVAN : Vous allez répondre à ces questions ? Ah oui, peut-être on va faire un groupé... Allez-y ! On pourra répondre sur la question de chiffrage.

Guy CHARMETANT : Oui. Bonsoir ! Donc, Guy Charmetant, je suis Délégué communautaire rail-route pour Moulins communauté, et je suis Maire de Montbeugny, Montbeugny qui est à 4 kilomètres le long de la voie express. Depuis le 1^{er} janvier, je ramasse le quatrième mort sur quatre accidents, et cela je tenais particulièrement à le dire. Et la solution, s'il y avait solution aujourd'hui, de mettre des panneaux, c'est très bien, cela alerte... parce que tous ces accidents, ce n'est jamais dû ni à l'alcool ni à la vitesse, ce sont uniquement des gens qui quittent la voie ou à gauche ou à droite qui vont se fracasser sur le... Donc, je pense que les panneaux, c'est une solution provisoire, mais ce n'est pas la solution. La RCEA reçoit un trafic, j'ai vu le départ de la RCEA, je parle de la section Dompierre-Moulins, en 82... se faisait en 82. Depuis, sur cette section, aucuns travaux, aucun sur cette partie-là, aucun donc par rapport à ceux qui ont vu des travaux, tant mieux pour eux. Moi, je n'ai vu aucuns travaux depuis 82. C'est un trafic qui augmente tous les ans d'au moins 5 %, aujourd'hui on est à 13 000 véhicules/jour, je parle toujours du secteur

que je connais Dompierre-Moulins, 13 000 véhicules dont 41 % de camions. Donc, autant vous dire, ce sont des trains de camions. C'est la partie la plus accidentogène de la RCEA. Pour Moulins communauté, je vais prendre maintenant ma casquette de Moulins communauté, il s'agit d'un axe structurant qui irrigue le territoire de Moulins communauté, dans la partie Sud, d'Ouest en Est, et vice-versa. Il est majeur pour son développement économique et touristique, il faut absolument développer la mise à 2x2 voies rapidement et à péage, et c'est très important. L'idée principale est de maintenir les échangeurs existants, et là, je rejoins le Président du Conseil général pour maintenir les échangeurs existants, même si pour certains, il faut les déplacer, en l'occurrence celui du Montbeugny qui est depuis 82 un échangeur de travail, uniquement un échangeur de travail qui était provisoire depuis 82. Donc, cet échangeur, il faut qu'il soit déplacé pour éviter que le trafic qui quitterait la RCEA traverse la Commune de Montbeugny, et cet échangeur, il peut être positionné un petit peu plus à l'Ouest, où il permettra en même temps d'alimenter le LOGIPARC 03 qui est la zone d'activité, qui est mis en place par Moulins communauté, par le Conseil général et le Conseil régional. La desserte de Bourbon-Lancy, ainsi que celle du Pal doit être assurée dans de bonnes conditions, même si on n'est pas sur le secteur Moulins communauté, c'est quand même un bassin d'emploi de Moulins communauté, et il faut absolument que le Pal soit desservi. Pour celui qui est implanté sur la commune de Toulon-sur-Allier, il est appelé à être supprimé lors de la mise à 2x2 voies de la RN7, pour être remplacé par un nouvel ouvrage qui sera implanté à l'Ouest de la voie de chemin de fer Paris-Clermont. Il convient de prévoir la réalisation de ce nouvel échangeur, alors qu'apparemment il ne serait pas prévu pour l'instant dans le cadre de la concession, ainsi que le raccordement de celui-ci avec le nouveau tracé de la RN7, et de maintenir la possibilité d'implanter une aire de repos et de service pour les VL et les PL, qui seraient le seul équipement de cette nature, carburant et restauration sur le tronçon compris entre la Saône-et-Loire et l'A71. Comme je le disais tout à l'heure, tous ces gens qui viennent se fracasser sur les camions, ce sont des gens qui sont fatigués. Pourquoi ? Parce qu'ils prennent la RCEA aujourd'hui, et ils n'ont pas d'aires de repos. Même s'ils sentent la fatigue venir, il y a des petits parkings, où une fois qu'il y a trois camions, il n'y a plus de place, les gens ne peuvent pas aujourd'hui s'arrêter pour se reposer, et je pense que c'est important. Pour ce qui concerne les péages, le système de péage ouvert est

satisfaisant, mais il sera nécessaire de prendre en compte le trafic local. Et je pense qu'il faut absolument le péage, oui, dans la mesure où on a très, très rapidement l'ouverture de cette 2x2 voies. Enfin, en attendant la mise effective en concession autoroutière, les travaux de sécurisation devront être poursuivis et financés sur les crédits d'Etat. Voilà, je vous remercie de votre attention.

Claude BREVAN : Merci, Monsieur le Maire.

Intervenant : Je poserai une question à Monsieur le Directeur là. La RCEA, quand elle a été construite, n'a-t-elle pas été construite pour être une 2x2 voies ? Tous les terrains ont été acquis, les ponts ont été construits, et on a fait une deux voies, une voie et une voie, s'il y a autant d'accidents actuellement, c'est le fait des grandes courbes qui existent, et que les gens qui suivent depuis Montmarault des camions, il arrive qu'ils s'endorment, ou alors ils prennent le risque de doubler. Mais la question que je voudrais poser aussi, l'Europe participe aux travaux sur la RCEA, parce que les trafics qui existent sur cette voie, en grande partie, sont assurés par des camions étrangers. Ceux qui viennent du Sud-Ouest, ils empruntent cette voie, et l'Europe a financé cette voie. Est-ce que les crédits de l'Europe iront où si c'est en concession ? Ces crédits iront sur d'autres voies, ou resteront-ils dans le Département de l'Allier pour pouvoir permettre d'améliorer son réseau. Parce que venant de Limoges, on a une 2x2 voies gratuite. Quand on va arriver dans l'Allier qu'il faudra payer, les gens vont passer par Cosne, pour éviter de payer, on aura le même problème qu'a eu le Président du Conseil général, il faudra prendre des arrêtés d'interdiction des camions. Qu'est-ce qu'on va faire pour éviter cela ?

Claude BREVAN : Peut-être est-ce qu'on peut... vous pouvez répondre déjà aux questions qui ont été posées. Il y a une question sur l'évolution des coûts qui est importante, comme on est passé de 650 millions, peut-être à 950 et pas à 1 milliard 100, puisque 1 milliard 100 intègre les dispositifs spécifiques à la concession. Donc, comme on est passé de 650 à 950, et puis ensuite la question des crédits européens, sur lesquels il faudra effectivement répondre. La question... les problèmes posés par Monsieur le Maire de Montbeugny feront l'objet d'un examen plus approfondi, bien évidemment.

Michel QUINET: Pour ce qui est de l'évaluation des coûts, dans le dossier, on a un chiffre qui est celui de 950 millions d'euros, il faudrait le ramener plutôt à une fourchette, parce que les estimations ne sont pas une science exacte. C'est plutôt d'une fourchette qu'il faudrait parler où on peut arriver effectivement dans une borne haute à ces 950 millions d'euros. Elle dépend d'hypothèses prises pour arriver à ce montant, et les hypothèses qui ont été prises dans ce scénario, c'est effectivement une infrastructure à haut niveau de service, y compris à remettre à niveau les sections qui ont pu être construites il y a une dizaine d'années, que ce soit à des fins routiers ou à des fins environnementaux. Et puis, l'inflation, j'allais dire, a fait le reste avec des coûts d'UTP qui ont, effectivement, ces dernières années largement grimpé et fait grimper les ardoises. Sur les financements, on est bien sur un itinéraire européen qui pourrait faire appel à des contributions de la communauté européenne. Si on le faisait, cela resterait une solution de financement budgétaire déjà. Et puis, sans doute, est-il plus normal aujourd'hui d'aller chercher des financements européens sur des projets qui comme ont montré dans les éléments stratégiques de la politique nationale des transports vers des projets qui soient plus en phase avec les économies d'énergie, avec les économies de... enfin, les réductions de gaz à effet de serre, donc avoir des financements européens sur des projets de transports collectifs, ou sur des grands projets de voie ferrée.

Claude BREVAN : Oui, Monsieur le Préfet, sur cette question des crédits européens, s'il vous plaît.

Patrick STEFANINI : Oui. Enfin, sur les deux questions qui ont été posées. Moi, je voudrais d'abord rappeler que quelle que soit l'hypothèse du chiffrage, qu'on soit à 690 millions d'euros ou qu'on soit à 950 millions d'euros ou à 1 milliard d'euros, il faut se souvenir que le montant des crédits publics qui ont été consacrés à la RCEA au cours des dernières années, en moyenne, cela a été de l'ordre de 27 millions d'euros par an. Donc, si vous rapportez cela à 690 millions d'euros, vous êtes aux alentours de 25 ans et si vous rapportez cela à 950 ou à 1 milliard d'euros, vous êtes aux alentours de 40 ans. On voit bien que l'écart entre ces deux chiffrages même s'il vous paraît comme cela considérable, en termes de durée de réalisation de

l'infrastructure dans la solution des crédits budgétaires classiques, on voit bien qu'un changement profond entre l'une ou l'autre de ces deux solutions, 25 ou 40 ans, est la formidable accélération que permet la concession qui doit permettre la réalisation de l'infrastructure dans un délai qui est de l'ordre de 5 ans. Donc, ne nous attardons pas trop sur la question du chiffrage exact, quel que soit le chiffrage en tout état de cause, il y a une différence de nature en termes de délai de réalisation entre la solution de la concession et la solution du financement budgétaire classique et nous vous avons dit avec beaucoup de force notre conviction qu'au regard des deux grands enjeux, aussi bien l'enjeu économique que l'enjeu de sécurité, il nous paraît totalement exclu pour les populations des deux départements concernés d'attendre 25 et, *a fortiori*, 40 ans. Quant aux crédits européens, il n'y a plus de crédit européen pour les infrastructures routières depuis plusieurs années.

Claude BREVAN : Je vais vous poser une question sur la question des coûts. Là, vous avez donné une partie des explications, vous avez dit tout à l'heure qu'il y avait des coûts majorés qui étaient dus au fait que c'était une concession. Certes, il y a notamment les péages, vous l'avez dit, l'allongement des voies d'insertion. Est-ce que, aujourd'hui, la route express, telle qu'elle a été déclarée d'utilité publique dans les années 95, nécessiterait des aménagements complémentaires notamment pour... est-ce que vous la feriez exactement comme elle figure dans la DUP ou est-ce qu'il y aurait besoin de mettre des aménagements supplémentaires d'abord, au regard des normes environnementales mais aussi en matière d'aires de stationnement de camion ? Je vous signale en tout cas que c'est un point qui nous a été souligné à chaque fois que nous avons rencontré des élus, des personnes responsables dans ces départements, ce point du stationnement des camions et de l'insuffisance du stationnement des camions est apparu primordial. Donc, ce que je voudrais savoir si la DUP de 95 totalement réalisée permettrait parfaitement de répondre à cette question ou bien s'il serait nécessaire de faire des ajouts. En quelque sorte y a-t-il de ce point de vue une véritable différence entre le projet de la route express que vous achèveriez et le projet autoroutier, est-ce que vous pouvez répondre à cette question-là ?

Dominique THON : Oui, sur les deux aspects que vous citez, c'est exact. A la fois, les exigences environnementales ont augmenté, donc, au niveau, par exemple, du traitement de l'eau, 95, on était à peine juste après la précédente loi sur l'eau de 92 et le projet, vous avez vu, était validé en 93, donc, il y a des exigences aujourd'hui qui seraient plus fortes dans ce domaine-là ou dans le domaine de la transparence de l'infrastructure, et puis, bien évidemment, non plus, le dimensionnement pour des aires pour poids lourds qui avaient pu être prévues dans le dossier de 95 ne serait pas adapté au trafic poids lourds qu'on constate aujourd'hui sur la RCEA qui est beaucoup plus lourd, plus important et qui obligerait un redimensionnement de ces aires. Donc, il y a une partie coût...

Claude BREVAN : Oui. Il y aura une séance qui sera spécifiquement consacrée à ces questions financières. Et moi, je vous demande pour cette séance-là de faire une vraie comparaison entre cette estimation que vous avez faite il y a quelques années tenant compte de l'inflation et de tout ce que vous avez indiqué, mais aussi de la différence des natures des projets, c'est-à-dire qu'on ne fait pas forcément aujourd'hui un projet tel qu'il a été strictement conçu en 95 compte tenu de l'évolution de la demande, donc, il faut comparer des choses comparables. Cela ne veut pas pour autant dire qu'il n'y a pas des écarts qui sont inexplicables sur lesquels vous pouvez vous poser des questions. Mais il faut comparer des choses comparables. Non, bien sûr, j'ai bien entendu qu'il ne datait pas de 95, sinon l'écart se serait expliqué tout seul.

Gérard DERIOT : Gérard Dériot, Sénateur. Alors, tout d'abord, moi, je voulais effectivement témoigner à mon tour de la nécessité absolue que cette RCEA puisse se terminer le plus vite possible. Et quand on sait, quand on voit depuis des années combien il est difficile de financer des itinéraires comme ceux-ci qui coûtent forcément très cher, cette solution de la concession... depuis 1995, d'ailleurs, moi, j'avais fait voter le Conseil général de l'Allier comme Président, j'avais fait voter pour qu'on ait cette concession autoroutière parce que dès ce moment-là, c'était déjà la seule solution pour qu'on puisse réaliser la RCEA sur toute la partie, tout au moins qui concernait l'Allier mais manifestement pour la Saône-et-Loire, il en était de même ; et je crois qu'aujourd'hui, on touche justement à cette solution qui permettra

d'éviter cette hécatombe dont tout le monde a parlé, et que, bien sûr, moi, également, je ne veux plus voir mais aussi pour le développement économique car il y a un élément extrêmement important, certes, d'abord, elle est transversale à notre pays et, donc, elle permet les liaisons avec les autres pays d'un côté et de l'autre, mais aussi parce qu'elle a un profil en long qui est relativement plat et qui permet justement à tous les transporteurs, c'est pourquoi ils sont si nombreux d'ailleurs, c'est qu'ils passent par-là parce que la consommation en gasoil est moindre, que les temps passés sur la route sont moindres et que l'intérêt économique de cette route est tout à fait démontré. Il l'était dès le départ, il l'est encore un peu plus aujourd'hui, mais à une condition, bien sûr, que cette route soit aux normes, aux normes que l'on est en droit d'attendre aujourd'hui avec les circulations que l'on a. Monsieur le Préfet vient de rappeler les coûts financiers, je vous laisse imaginer, si on ne choisit pas ou s'il n'est pas finalement décidé d'avoir la concession autoroutière, c'est 25, minimum 25 ans pour réaliser parce qu'il ne faut pas rêver. De toute façon, les finances de l'Etat, comme celles des collectivités locales, ne seront pas à la hauteur pour financer, année après année, une réalisation pour avoir une route totalement gratuite. C'est peut-être regrettable, mais c'est comme cela, on est confronté à cela. Donc, à partir de là, je crois que la responsabilité que l'on a dans notre département en particulier, c'est de pouvoir justement donner les possibilités de pouvoir réaliser cette route le plus rapidement possible et la concession autoroutière me semble être depuis déjà un bon moment, je le répète, puisque dès 95, nous l'avions demandée, c'est cette réalisation. Alors, je crois qu'aujourd'hui, c'est encore un peu plus vrai, les dates sont quand même très, très proches si cette solution est choisie, je crois que, là, nous n'avons pas d'autres solutions et c'est de parler d'une même voix qu'il me semble également extrêmement important et c'est ce que nous avons fait effectivement récemment avec la motion du Conseil général comme l'a rappelé le Président tout à l'heure. Voilà.

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Sénateur. D'autres demandes. Un monsieur là-bas, au milieu, au fond.

Yves SIMON : Oui. Yves Simon à nouveau. Je voudrais poser une question par rapport au trafic poids lourds et pour rejoindre le Maire de Montbeugny. Il faudrait

qu'on puisse aborder dans ce débat, lors d'une des réunions, le problème des aires de repos, en particulier à Cressanges où, aujourd'hui, on a une opportunité, disons, de commencer des travaux et pour lesquels, et là c'est un vrai problème, il faudra que cette aire puisse être prise dans le cahier des charges parce que le concessionnaire a des exigences, bien évidemment, en termes d'aires de repos puisque, disons, elles ne sont pas tout à fait gratuites pour ceux qui les utilisent et il faudrait que l'on puisse savoir si on peut commencer ces aires de repos et si elles seront bien prises au niveau de la concession. Je ne rappellerai pas ce qui s'est passé à Guéret où une aire de repos a été faite et elle n'a pas été retenue par la suite et, je veux dire, les collectivités se sont retrouvées le bec dans l'eau.

Claude BREVAN : ... une autre question, puis, on répondra... Monsieur. Vous répondrez à deux, trois questions à la fois. Monsieur.

Guy CHAMBEFORT : Guy Chambefort, Député de l'Allier. J'ai lu avec attention le document, mais je voudrais être sûr d'avoir bien saisi notamment. Mes collègues de Saône-et-Loire m'excuseront de ne pas parler de la Saône-et-Loire, mais je pense que le problème est le même, c'est au sujet des péages ouverts parce que si j'ai bien compris, il y aura trois péages ouverts, donc, sur le territoire de l'Allier : un au Montet, un à Montbeugny et un à Molinet. Il y aura deux tronçons de la future RCEA qui seront gratuits, c'est-à-dire entre Cressanges et Moulins et le contournement de Dompierre. Mais je crois qu'il faut qu'on explique bien qu'il n'y aura pas de gratuité spécifique pour les gens du département dans le projet tel qu'il est actuellement. Il n'y aura que gratuité sur le tronçon pour quelqu'un qui rentrera à Cressanges qui viendra jusqu'à Moulins, mais je ne suis pas sûr que celui qui passera au péage du Montet paiera ce tronçon, cela, cela reste à préciser. Par contre, ensuite, il faut préciser aussi que les péages ouverts ne permettront que, par exemple, de rentrer sur le contournement de Dompierre ou d'utiliser les itinéraires de substitution, parce qu'il faut vraiment que... Moi, je ne suis pas contre cette solution. Mais il faut bien qu'on dise que, par exemple, quelqu'un qui voudra ne pas payer de péage pour aller de Moulins à Montbeugny devra prendre l'itinéraire de substitution qui passera par Toulon-sur-Allier et l'ancienne route. Parce que beaucoup de gens ont dit : « Il faudra qu'il y ait des solutions pour les gens du département qui ne payeront pas le

péage ». Il faut que cela soit clair : tous ceux qui emprunteront la RCEA, qu'ils soient du département ou pas, dans son intégralité ou bien sur des tronçons où il y a péage, payeront le péage. Sinon, il faudra utiliser tous les itinéraires de substitution ; et d'ailleurs, je pense que ce sera le même problème que sur la Saône-et-Loire où il y a moins d'itinéraires de substitution. Et... Je pense qu'il ne faut pas qu'on trompe les gens en disant : « Ceux de l'Allier ne payeront pas ». Je voulais avoir confirmation que cette analyse qui ressort de l'excellent document, d'ailleurs, est bien la bonne.

Dominique THON : Tout à fait !

Claude BREVAN : Allez-y.

Dominique THON : La loi ne permet pas de faire de... Mais ce sera rappelé, je pense, par l'intervention du Conseil d'Etat qui viendra nous voir dans une des prochaines réunions, mais la loi ne permet pas maintenant de faire de discrimination entre les usagers selon leur origine géographique. Donc, on ne peut pas, effectivement, filtrer au péage suivant l'immatriculation autrefois ou d'autres critères. Ceci dit, il y a des possibilités, sans aller jusqu'à la gratuité, qui sont en termes d'abonnements, qui permettent de favoriser des usagers fréquents plutôt que des usagers locaux par rapport à des usagers moins fréquents. Cela, ce sont des choses qui existent actuellement sur certaines autoroutes. Donc, cela, c'est... ce sera un sujet...

Claude BREVAN : Oui. Et la question des itinéraires de substitution est centrale, de toute façon. C'est aussi une des conditions absolues à pouvoir mettre en concession un itinéraire, c'est qu'il y ait des itinéraires de substitution convenables qui puissent être utilisés, adaptés. Monsieur... ?

Georges KAUFFMANN : Oui, Georges Kauffmann, géomètre-expert. Et j'ai eu le plaisir et l'honneur d'être Président de la Commission d'enquête pour la DUP en 95 pour l'aménagement de la RCEA. Donc, je suis satisfait qu'on y fasse écho, mais je me rappelle, pas très précisément, les pessimistes parlaient d'une réalisation en

20 ans maximum, nous étions en 95. Alors, c'est vrai que l'argent était ailleurs. C'est dommage ! Mais alors, l'Etat a-t-il honte d'avoir tant attendu quand on connaît le nombre de morts et pourquoi on n'a pas pu faire les sacrifices pour réaliser ces travaux alors que l'Allier compte deux des quatre routes les plus mortelles en France ? Donc, comment il se fait qu'on ne puisse compter sur l'Etat et pourquoi faut-il mettre la main à la poche pour tomber dans le piège de la concession ?

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Je crois qu'il y a une question qui a été posée tout à l'heure à laquelle vous n'avez pas répondu, c'est la question de la possibilité d'intégrer des aires de stationnement de poids lourds dans un futur projet. C'est une question tout à fait importante Est-ce que vous pouvez répondre sur cette question à Monsieur Simon ?

Hervé VANLAER : Je vais peut-être passer la parole à Chantal Edieu qui...

Claude BREVAN : Allez-y ! Madame Edieu ! Allez, prenez un micro !

Chantal EDIEU : Je voulais préciser, effectivement, que dans le cadre du choix du concessionnaire qui se fera dans le cadre d'un marché, donc, de mise en concurrence, l'Etat définit et précise un cahier des charges qui stipule, effectivement, les équipements que le concessionnaire devra réaliser ; et ce cahier des charges comprendra nécessairement la définition des aires de repos et de service. Aires de repos, donc, ce sont des aires où les poids lourds peuvent stationner, il y a uniquement des sanitaires, poids lourds et voitures ; et des aires de service où, effectivement, sont offerts des services de restauration, d'hébergement éventuellement ou sanitaires plus larges. Donc, ces prescriptions seront intégrées dans le cahier des charges de la future concession lors...

Claude BREVAN : Ce n'était pas tout à fait la nature de la question parce que si j'ai bien compris la question était : si on précède, si on engage d'ores et déjà la réalisation de ces équipements, est-ce qu'on peut avoir la certitude qu'ils seront

repris dans le cadre de la concession ou bien tout à fait délaissés parce que ne correspondant pas au cahier des charges ? Autrement dit, est-ce que vous êtes capable, aujourd'hui, d'édicter grosso modo les règles qui seraient indiquées dans un cahier des charges, dans le cas d'un appel à concession, pour donner une indication de ce que doit être et comment doit être configurée une aire de stationnement même si elle doit être complétée par la suite par des services ? Cela peut être, d'abord, une aire de stationnement et, après, il peut y avoir, effectivement, des services de restauration. Est-ce vous pouvez répondre plus précisément à cette question-là ?

Chantal EDIEU : Aujourd'hui, je ne peux pas répondre précisément. Simplement préciser que les aires existantes et les aménagements ou les aménagements fonciers qui vont être réalisés seront pris en compte dans le cadre de la définition du cahier des charges. Avec une fréquence d'aires... Pardon, de vous couper, Madame... qui sont, effectivement, tous les 30 ou 40 kilomètres, qui sont, elles, précises et définies réglementairement. Je ne réponds pas précisément à la question, je...

Claude BREVAN : Je crois qu'il faudra que vous apportiez une réponse plus précise sur la possibilité, effectivement, pour les collectivités qui sont actuellement très gênées par les camions, d'anticiper des réalisations, de leur dire, en fait, quelles sont les conditions qui permettraient que ces réalisations soient reprises, réintégrées en quelque sorte...

Chantal EDIEU : Dans la concession.

Claude BREVAN : ... comme un apport dans le cas d'une concession. Parce que sans cela, c'est vrai que c'est à la fois différer la solution à un problème qui est un problème aigu, qui a été énormément souligné, et si cela n'est pas intégrable, c'est un peu gaspiller de l'argent, quand même. Voilà, je crois que c'est cela la nature de la question qui a été posée. Donc, si vous pouvez approfondir cette question-là pour une prochaine réunion et apporter une réponse, ce sera tout à fait satisfaisant.

Chantal EDIEU : Je pense que pour la réunion, la prochaine réunion est à Montmarault, nous pourrions aborder précisément cette question.

Claude BREVAN : Très bien. Précisément, ce sera très bien. Merci beaucoup Madame Edieu. Merci. Monsieur Lesterlin ?

Bernard LESTERLIN : Oui, Madame la Présidente, vous nous avez dit être attachée à l'équité de ce débat et à l'honnêteté intellectuelle, je pense. Donc, moi, je vois un débat tourner autour de l'infaisabilité de la solution budgétaire. En tout cas, c'est ce qu'on a entendu. Ceux qui, ici, connaissent l'historique de ce dossier devraient nous éclairer sur la nature de la grâce qui a touché le département ou le territoire de la Creuse. Oui, puisque les travaux sont terminés ! Les travaux sont terminés entre la mer et l'autoroute A20. Donc, je crois que pour le bon déroulement du débat, nous ne devons pas considérer cette infaisabilité de solution budgétaire de l'Etat comme un prérequis.

Claude BREVAN : Allez-y Monsieur le Préfet.

Patrick STEFANINI : Monsieur le Député, à ma connaissance, aucun des représentants de l'Etat qui s'est exprimé n'a employé le mot d'infaisabilité à propos de la solution des crédits budgétaires classiques. Nous n'avons pas employé cette expression, nous nous sommes contentés, avec force, de rappeler que compte tenu de ce qu'est la situation budgétaire de l'Etat et des prévisions qu'on peut faire à cet égard, compte tenu de ce que nous entendons de la bouche des élus locaux, avec attention, sur leurs propres situations budgétaires, le recours à des financements budgétaires classiques, les crédits européens étant exclus, je l'ai dit, puisqu'on n'en met plus sur les infrastructures européennes depuis plusieurs années, prendra beaucoup plus longtemps ; cela, je le maintiens, beaucoup, beaucoup plus longtemps que la solution de la concession. Mais aucun des représentants de l'Etat n'a employé l'expression « d'infaisabilité », et le préfet coordonnateur des études que j'ai été dans la phase préalable au débat public n'aurait pas accepté qu'on propose au débat public une solution faisable en face d'une solution qui aurait été réputée

infaisable. Les deux solutions sont faisables mais pas dans les mêmes conditions de calendrier.

Claude BREVAN : Merci. Allez-y, Monsieur.

Jacques GENIES : Oui, Jacques Genies...

Claude BREVAN : Attendez, il y a quelqu'un derrière, merci. Merci, Monsieur. Après.

Jacques GENIES : Jacques Genies, j'habite à Thiel au bord de la RCEA où malheureusement, en trente ans, j'ai vu, effectivement, beaucoup de gens mourir. Moi, j'ai une interrogation, enfin, une question à vous poser parce que je pense que tout le monde veut la concession, dont chacun se défend, c'est tout à fait normal. Je pense que si on faisait un référendum, il y aurait peut-être 70, 80, 90 % des gens qui seraient pour. Mais si j'ai bien compris, l'avenir de cette fameuse RCEA dépend uniquement à trouver une société autoroutière qui, entre guillemets, achète notre projet. Donc, il faut qu'on ait un super dossier, j'allais dire en béton, au bas mot en goudron. Qu'est-ce qui pourrait faire, selon vous, qu'aucune société autoroutière ne veuille acheter notre projet, auquel cas on reste dans la situation actuelle, et alors là, c'est... on n'en parle pas ? Qu'est-ce qui pourrait faire qu'aucune société ne veuille acheter notre projet ? Parce qu'il y a aussi une chose qui m'inquiète un petit peu, c'est tout à fait normal, on se défend, sur les péages ou les non-péages. Moi, je circule énormément, je prends comme vous tous très, très souvent les autoroutes. Sur les autoroutes, vous n'avez pas une sortie non payante tous les 5, 6 kilomètres. Alors, quand j'écoute des gens qui veulent des sorties gratuites à Montbeugny, à Toulon, à Dompierre, à Vaumas, est-ce qu'une société d'autoroutes, cela ne va pas lui faire peur ? Parce qu'en principe, il y a un péage pour tout le monde, je ne sais pas, tous les 50 kilomètres, je n'ai pas de truc. Donc, moi, je me dis, notre projet, il est absolument au bon vouloir d'une société d'autoroutes. S'il n'y a aucune qui marche dans la combine, comment on s'en sort ? Et qu'est-ce qui peut faire qu'aucune société d'autoroutes ne veuille acheter notre projet ? Merci.

Claude BREVAN : Alors, allez-y.

Dominique THON : Voilà. Il faut penser au mécanisme qui va conduire au choix d'un concessionnaire. C'est à cela qu'aboutit votre question. Donc, là, il y aura publication, par le Ministère, d'un cahier des charges sur lequel les candidats éventuels, soit les sociétés actuelles d'autoroute, soit d'autres entreprises, des banquiers, enfin, différentes organisations pourront se porter candidates. Là, ce sera une question entre la définition du niveau de péage, la définition de la subvention d'équilibre qui fait que, bien sûr, les trafics attendus et le coût que la société pensera, que lui coûtera le projet, qui fait qu'elle fera une offre en termes de... Donc, l'offre portera certainement... Enfin, ce qui se fait habituellement, c'est qu'on impose à la société d'autoroutes un niveau de péage, et puis, qu'elle répond en disant : « J'ai besoin de tant de subvention d'équilibre ». Avec les estimations qu'on a faites, on estime que la subvention d'équilibre de 150 millions d'euros, citée dans le dossier devrait rendre l'opération rentable pour une société, pour un candidat. Après, c'est l'épreuve des faits qui donnera réellement le montant qui sera demandé comme subvention. Cela aussi, cela fera partie de l'expertise mais ce n'était pas très clair.

Claude BREVAN : Mais, Monsieur Thon, je crois qu'on est déjà dans un domaine très technique qui sera traité mais, néanmoins, je crois savoir, enfin j'ai cru comprendre que quand même comme critère de choix, dans un appel à la concession, il y avait deux critères, il y avait le tarif du péage et éventuellement la subvention d'équilibre. Mais le péage n'était pas forcément prédéterminé. Et quelquefois, cela peut être une variante...

Dominique THON : Cela peut être dans les sujets de négociation.

Claude BREVAN : ... enfin, une des options. Ce que comporte le dossier, c'est une étude ...

Dominique THON : C'est une hypothèse.

Claude BREVAN : ... qui a été faite, c'est cela. Et ce dossier, cet aspect-là sera traité d'une manière tout à fait spécifique et vraisemblablement abordé par des experts.

D'autres questions ? Il y en a d'autres, je crois... On n'est pas du tout allé de ce côté-là. Alors, on va peut-être aller de ce côté. Il y a combien de personnes qui souhaitent encore parler ? Un, deux... quatre, cinq, six, sept. Alors, essayez d'être assez brefs puisque on va aller jusqu'à presque trois heures mais pas davantage, si vous le voulez bien. Donc, allez-y, Monsieur là. C'était la première question, c'était de ce côté-là. On a pris peu de question de ce côté. Monsieur.

Daniel DELASALLE : Daniel Delasalle, Conseiller municipal Moulins et Conseiller communautaire.

Claude BREVAN : Oui.

Daniel DELASALLE : Madame la Présidente, très brièvement, maintenant, j'ai envie de dire, malgré la qualité des débats ici et des documents qui nous sont remis, permettez-moi de vous dire que de la manière dont sont présentés les deux choix, il n'y en a qu'un choix. Comment voulez-vous que qui que ce soit d'entre nous, habitant dans ce Bourbonnais, utilisant la RCEA en permanence puisse se permettre d'admettre et de dire qu'il va être l'auteur d'un retardement possible ? Parce que telle est la manière dont nous est présentée la situation. C'est... On fait avec la concession ou on fait dans 15 ans. Donc, il y a quand même interrogation. Et je pose une question, qu'est-ce qui permet et qu'est-ce qui amène les représentants de l'Etat ici à affirmer aussi solennellement qu'il faudra autant de temps pour financer, si c'était l'Etat qui le faisait ?

Claude BREVAN : Je crois que...

Daniel DELASALLE : Permettez-moi, Monsieur Périssol, de m'interroger.

Claude BREVAN : Monsieur, je crois que Monsieur le Préfet a déjà à plusieurs reprises, précisé quelles étaient les disponibilités. Alors, je comprends que vous n'adhérez pas à ses réponses, c'est tout à fait possible, mais je crois que la réponse a déjà été apportée. Elle faisait état des disponibilités financières et budgétaires

actuelles et sur lesquelles apparemment il y a peu d'embellies à court terme qui soient prévisibles. Monsieur, alors, c'est à quel endroit ? Là, voilà, Monsieur.

Philippe TREYVE : Oui, Philippe Treyve, Vice-Président de la Chambre de Commerce de Moulins-Vichy. Oui, j'ai entendu des références un petit peu au passé, j'ai entendu des références au passé et nous, on se situe plutôt au jour d'aujourd'hui. Et au jour d'aujourd'hui, on met l'homme en première ligne. Alors, l'homme en première ligne, c'est, d'une part, la sécurité, bien sûr, on en a parlé, l'homme en première ligne. C'est, d'une part, le chômage, dont on n'a pas parlé mais dans notre région, on en est soumis et on a des projets pour lutter contre ce chômage, avec des beaux projets, le Logiparc, le PAL qui se développe, etc. Mais, ces gens-là, le handicap pour arriver à cela, c'est justement les infrastructures. On s'occupe de la RN7, on s'occupe de la RCEA, on s'occupe du TGV, à la Chambre de Commerce, on y participe dans tous les cas. Mais si ce débat public conduit à repousser la concession, pour nous, ce sera une catastrophe, tout le monde l'a ressenti, et faire des références au passé, faire en sorte qu'on se dise, pourquoi ne pas attendre, pourquoi l'Etat (*inaudible*) encore une fois, je pense que ce n'est pas une position qui soit responsable. Donc, c'est notre position à la Chambre de Commerce.

Claude BREVAN : Merci. Monsieur, derrière, oui.

Guy REVERET : Oui, c'est juste une question. En cas de concession autoroutière, ce serait plutôt...

Claude BREVAN : Qui est-ce qui pose la question ? Ah, c'est là-bas, Monsieur. Oui, est-ce que vous pouvez vous nommer, Monsieur, s'il vous plaît ?

Guy REVERET : Monsieur Reveret, donc, utilisateur de la RCEA.

Claude BREVAN : Très bien.

Guy REVERET : De temps en temps, le moins possible. Vous savez pourquoi ? En cas de concession autoroutière, puisque cela répond à un problème de financement,

est-ce que ce serait plutôt une concession à durée indéterminée ou plutôt une concession à durée déterminée comme on a vu pour d'autres projets au niveau national ?

Claude BREVAN : Vous pouvez répondre sur cette question ?

Hervé VANLAER : Une concession est toujours pour une durée définie. C'est une durée longue puisque la société va prendre des emprunts à très long terme, donc, c'est en général, 45, 50 ans, mais c'est une durée finie. Alors, parfois, il a pu se produire, il s'est encore produit récemment que la durée de concession soit allongée, mais c'est toujours une durée finie.

Claude BREVAN : Et cet allongement était dû à quoi ? A des travaux complémentaires ? A quoi était dû tout cela ?

Dominique THON : Là, il vient d'y avoir un allongement d'un an des concessions pour des questions de travaux environnementaux supplémentaires...

Claude BREVAN : Des travaux complémentaires.

Dominique THON : ... Sinon, ce qu'on connaît plus, c'est ce qui s'est passé du temps dit de l'adossement où, donc, jusque dans les années 95-2000.

Claude BREVAN : Si vous n'expliquez pas ce que c'est que l'adossement, une bonne partie de la salle ne comprendra pas.

Dominique THON : Donc, l'adossement, j'explique ce que c'est. C'est que chaque société d'autoroutes avait un réseau et que quand l'Etat voulait construire une route supplémentaire, il demandait aux sociétés qui avaient le réseau dans le secteur et qui, en général, étaient une société dont l'Etat était actionnaire principalement. Il demandait à cette société de financer la nouvelle section en échange d'un allongement de la durée de concession. Ce qui a fait que petit à petit, effectivement, des concessions qui auraient dû arriver à terme ont été prolongées d'année en

année, mais en échange d'une augmentation du réseau. Ce système n'est plus possible, la réglementation européenne l'interdit et, donc, c'est terminé ce système d'adossement depuis maintenant une dizaine d'années.

Claude BREVAN : Merci. D'autres questions ?... Monsieur, allez-y, c'est à vous.

Jean PAGNON : Donc, Jean Pagnon, Maire de Besson. Notre collègue de Saône-et-Loire a utilisé le mot « calamiteux ». Dans « calamiteux », il y a calamité. C'est vrai que la commune de Besson partage aussi ses calamités avec Guy Charmetant, le Maire de Montbeugny, et l'intervention de la dernière personne rejoint un petit peu mon intervention parce qu'on a vu beaucoup de chiffres. Mais il y a une chose dont on n'a pas parlé, et dont je pense tous les maires entendent parler, ce sont toutes les familles riveraines qui ne prennent pas la RCEA parce qu'elles savent pertinemment que cet axe-là est dangereux. Donc, ce n'est pas une question que je vais poser, mais simplement une incitation à contribuer à tous les citoyens qui pourront m'entendre afin qu'ils se manifestent d'une façon ou d'une autre dans ce sens-là, puisque tous ces gens sont des usagers potentiels de la future autoroute.

Claude BREVAN : Merci. D'autres prises de parole ? Là-bas ? Après, ce sera à vous, Monsieur...

Jean-Luc GILLES : Oui, bonjour. Jean-Luc Gilles, de la Commune de Bresnay. Je ne reviendrai pas, moi, sur la nécessité de passer cette route en 2x2 voies, j'en suis convaincu. Moi, je voulais aborder le problème de la nuisance par rapport aux riverains, dont je fais partie, avec d'autres personnes. Et on sait très bien que depuis que le trafic a augmenté, cela pose un gros problème de nuisance à ces riverains. Et j'aimerais savoir quelles sont les dispositions que vous allez prendre pour pouvoir réduire ce problème de bruit au niveau des riverains. Il y a plusieurs possibilités avec la mise de murs ou de cloisons anti-bruit. On a déjà vu passer des gens qui sont passés faire des mesures de bruit dans ce sens, mais on sait très bien qu'une mesure à l'instant T, on peut passer à côté d'une mesure qu'on va négliger. Et moi, j'aimerais qu'on prenne bien en considération ces gens qui sont en bordure de cet

axe, à savoir que ces maisons sont bien antérieures à la mise en place de la création de cette route. Merci.

Claude BREVAN : S'il vous plaît, Monsieur ! Vous êtes à quelle distance de la route ?

Jean-Luc GILLES : Au moins entre 50-60 mètres.

Claude BREVAN : Ah oui, si près que cela ?

Jean-Luc GILLES : Eh oui !

Claude BREVAN : Et y-a-t-il plusieurs maisons aussi près ?

Jean-Luc GILLES : On a un hameau d'une 8-10 maisons qui sont en bordure de cet axe.

Claude BREVAN : D'accord.

Jean-Luc GILLES : Et bon... On a des mesures qui ont été faites, mais bon, une mesure, je pense que la pose de panneaux anti-bruit, bien que cela ne va pas résoudre le problème à 100 %, mais dans le coût d'investissement de cette route, on peut prendre cela en considération, je pense.

Claude BREVAN : La maîtrise d'ouvrage, est-ce que vous pouvez dire ce que sont les mesures réglementaires, est-ce qu'il est possible de faire au-delà des mesures réglementaires ?

Michel QUINET : Oui, effectivement, l'aménagement, qu'il soit autoroutier et concédé ou qu'il soit budgétaire, s'accompagne de protections phoniques qui répondent à une réglementation de lutte contre les nuisances sonores. Donc, dans tous les cas, il y aura, au fur et à mesure que l'infrastructure s'aménagera, des protections phoniques installées en bordure qui seront soit effectivement des écrans bruit soit des merlons

paysagers qui pourront avoir le même effet si on dispose de la place. Donc, il y a une réglementation qui définit les seuils, qui dimensionnent ces installations. Les mesures qui sont faites sont des mesures, pour l'instant, qui sont ponctuelles, mais on est à un stade d'étude qui est encore à un niveau d'étude préalable, et avant de réaliser, quel que soit le mode de financement, les études vont se prolonger et vont se détailler, vont se préciser avec tout ce qu'il faut comme diagnostic initial des lieux pour mesurer quelle est la contribution sonore de la voie à votre environnement, et puis, qu'est-ce qu'il faut mettre comme écran pour abaisser le niveau sonore qui est nuisant aujourd'hui.

Claude BREVAN : Merci. D'autres questions ? Il y avait eu... là bas, après vous, Madame. Monsieur ?

Paul BERODY : Bonjour ! Paul Berody, Yzeure. Au sujet des durées de concessions, j'aimerais que vous nous indiquiez quelles concessions n'ont pas été renouvelées depuis le temps qu'elles existent ? Pouvez-vous nous le dire ?

Hervé VANLAER : A ma connaissance, il n'y a pas eu encore de concession qui arrivait à terme. Ceci dit, encore une fois, une durée de concession, c'est classiquement une cinquantaine d'années. Ce sont des choses qui sont très...

Claude BREVAN : il n'y en a pas eu sur les autoroutes, non. Mais dans d'autres types de concession ?,

Hervé VANLAER : Oui, dans les autoroutes, il n'y a pas eu de concession arrivée à terme. C'est vrai que pour d'autres systèmes de concession, effectivement, pour l'eau, etc., mais pour les autoroutes, non. Ceci dit, la durée est quand même, en général, d'une cinquantaine d'années. Le réseau autoroutier français, donc, il y a eu des prolongations avec l'adossement dont a parlé Dominique Thon ou d'autres choses, le réseau autoroutier français n'est pas si ancien que cela. Il date pour l'essentiel de l'après-guerre, donc, ce n'est pas complètement une anomalie.

Claude BREVAN : Il y avait une dame au premier rang... il y avait une dame ici... Oui, alors, après, cette dame. Oui, allez-y, Madame.

Chantal BARDET : Oui ! Madame Chantal Bardet, Maire de Toulon-sur-Allier. Je voudrais revenir, Madame la Présidente, sur votre question concernant les zones de stationnement. Donc, Toulon-sur-Allier est traversé d'Est en Ouest par la RCEA, du Nord au Sud par la RN7, donc, nous sommes vraiment à une situation géographique stratégique. Et de plus, Toulon a un centre routier en plein centre bourg qui est deux fois trop petit, donc, inutile de vous dire les nuisances que subissent notre commune. Vraiment, Monsieur le Président Pierre-André Périssol et Monsieur le Préfet peuvent aussi témoigner de nos préoccupations. Il est vraiment urgent d'avoir d'autres zones de stationnement. Effectivement, en 1995, il avait été prévu qu'il y ait des aires de stationnement tout le long de la RCEA. Chose qui n'a pas été faite et, donc, aujourd'hui, il y a vraiment urgence et nous souhaitons vivement que cette RCEA soit mise en concession autoroutière le plus rapidement possible. Il y a vraiment un caractère d'urgence. Merci.

Claude BREVAN : Merci Madame. Alors, je crois qu'il y avait une dame là qui attendait depuis un bon moment. Allez-y, Madame.

Marie-Françoise LACARIN : Merci Madame la Présidente. Marie-Françoise Lacarin, Conseillère générale du canton du Montet, Vice-Présidente du Conseil général. Je crois qu'on est tous d'accord sur l'urgence d'opérer sur cette route-là, sur sa dangerosité, sur la nécessité d'avancer. Je crois que le Président a présenté très clairement la position de notre Département. Néanmoins, nous avons besoin de savoir pour avancer rapidement sur notre analyse des choses. Lorsqu'on aborde le maintien des échangeurs, la diffusion sur le territoire, l'obligation d'être réactif en termes d'activités économiques, nous avons besoin de savoir quelle est la réalité en la matière. Quel sera le devenir des diffuseurs existants sur le territoire actuellement ? Et quelle sera la réalité de la gratuité pour les Bourbonnais ? Je crois que, là-dessus, il ne faut pas qu'on ait une partie de dupe. Il faut qu'on sache très clairement comment les choses vont avancer. C'est vrai que sur cet axe-là et notamment sur le secteur de Cressanges, aujourd'hui, il y a des projets en cours,

des avancées en termes d'aires de service. Je dirai, là aussi, on a besoin de savoir comment les choses vont être traitées de manière et de façon que les gens ne s'engagent pas sur des travaux qui ne seront pas repris en considération. L'autre point qui me paraît extrêmement important, c'est aujourd'hui, au regard des travaux engagés sur cette partie qui nous concerne, sur le secteur du Montet, certes on est en train de mettre à 2x2 voies, mais on est sur une emprise routière qui est liée au foncier qui appartient à cette route-là, qui fait que, également en termes de nuisances, on a quand même des habitations qui sont vraiment à proximité de la route. Et quand je dis à proximité de la route, la Départementale qui longe la RCEA, lorsque vous circulez la nuit, parfois on ne sait pas sur quel côté de la route on se trouve. On ne sait pas si on est toujours sur la RCEA, on ne sait pas si on est sur la route qui est à côté. Et s'il y a eu un certain nombre d'accidents mortels, c'est parce qu'à un moment donné, les gens ont perdu ce sens directionnel. Donc, je crois que là-dessus, cela veut dire, y compris au regard des travaux qui sont faits aujourd'hui, il y a des choses en termes de sécurité qui méritent d'être regardées de très près.

Claude BREVAN : Sur la question des diffuseurs, je crois que vous allez répondre. Sur la question plus spécifique, je vous signale Madame qu'il y aura une réunion à Montmarault le 18 et qu'on regardera plus particulièrement ces aspects depuis, en quelque sorte, l'échangeur de Montmarault jusqu'à Moulins et probablement un peu au-delà. C'est pour cela qu'on fait des réunions de proximité, c'est pouvoir regarder d'une manière plus détaillée les problèmes locaux et que... vous puissiez exprimer d'une manière très détaillée vos attentes face à ce projet et vos problèmes qui, effectivement, sont difficilement traités d'une manière globale. Mais sur la question générale des diffuseurs, vous pouvez dire un mot ?

Dominique THON : Alors, le principe général qui était affiché, c'est celui du maintien des échangeurs, des points de diffusion qui existent actuellement. C'est réaffirmé, mais tout de même, donc, il y a, d'une part, des souhaits possibles de la part de collectivités qui souhaitent, comme c'est le cas de Montbeugny, qu'on déplace le point d'échange et dans le cas de Montbeugny, il n'y a manifestement pas de problème, enfin, on reviendra dans la réunion locale. Il y a d'autres problèmes qui peuvent être posés, quand il y a des points d'échange très proches les uns des

autres, et qui risqueraient de ne pas être compatibles avec des normes autoroutières, auquel cas... il peut falloir faire un choix entre deux points proches ou ne pas avoir un échange complet, et cela, cela demande une étude assez fine du secteur. Et je sais qu'il y a un cas qui n'est pas loin, dans le secteur qui vous concerne. Voilà, donc, on y reviendra sans doute plus en détail lors de la réunion de Montmarault.

Claude BREVAN : Encore deux ou trois dernières questions, et pas davantage. Monsieur ? Et puis, Monsieur Périssol. Allez-y !

Daniel LOMBARD : Daniel Lombard, Président de l'Association « Vivre et agir » à Lusigny. Je voudrais revenir sur le positionnement des représentants de l'Etat. Je partage le point de vue de certaines personnes qui ont été énoncées ici : « On ne peut pas être d'accord avec ce que nous dit l'Etat ». Tout le monde s'accorde ici pour dire que cet axe est une priorité, en termes de sécurité, en termes d'économie, et les représentants de l'Etat nous disent : « Au rythme actuel, si c'est l'Etat qui le fait, ce sera 25 ou 40 ans ». C'est bien là que le bât blesse. Il appartient à l'Etat de déterminer des priorités, c'est bien ce qu'on attend de nos représentants nationaux, de nos Ministres, c'est que les priorités soient affichées, soient déterminées, et il me semble que les axes routiers dans l'Allier méritent cet examen et méritent cette priorité, et donc, méritent des crédits d'Etat accrus pour une mise à 2x2 voies de manière rapide afin que la concession ne soit pas une fatalité. C'est sans doute pour cette raison que les citoyens que nous sommes se reconnaissent de moins en moins dans l'Etat qui nous gouverne. Je ne parle pas d'un point de vue politique, que ce soit de Droite ou de Gauche, mais de manière générale et je pense qu'on constate, là, les divergences entre les citoyens et l'Etat, puisque visiblement, il n'y a pas les mêmes priorités. Et je ne voudrais pas que ce soit les usagers de nos départements de l'Allier et de la Bourgogne qui soient pris en otage et auxquels on dise, s'il continue d'y avoir des morts, ce sera de votre faute. Donc cela, ce serait inacceptable.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci, monsieur.

Daniel LOMBARD : Alors, un autre point, si vous me permettez, là, c'est sous forme de question.

Claude BREVAN : Oui, allez-y !

Daniel LOMBARD : On a beaucoup parlé, effectivement, de la concession, puisque cela semble inévitable. Sur la durée de la concession, les réponses sont assez floues. Et je voudrais savoir avec quelle expertise, parce que la durée de la concession, c'est le temps qu'effectivement l'opérateur privé va prendre pour se rembourser des frais qu'il aura engagés pour la construction de cette autoroute. Qui aura l'expertise pour apprécier la durée de cette concession ? Et comment sera mis dans le cahier des charges de cette concession la sortie de la concession et le retour dans le domaine public qui est souhaité, enfin, que nous souhaitons, nous, en tout cas, notre association, à la fin de cette concession ? Je vous remercie.

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez répondre rapidement sur cette dernière question, s'il vous plaît ? La première étant un avis.

Hervé VANLAER : Oui, sur l'aspect durée de concession, le cahier des charges fixera la durée de la concession, et que comme Dominique Thon l'a déjà rappelé, c'est surtout au niveau du montant de la subvention de l'Etat, de la subvention d'équilibre que jouera la concurrence, c'est-à-dire qu'on peut penser qu'il y aura différents pétitionnaires, différentes sociétés, pas forcément d'ailleurs des sociétés aujourd'hui établies en France, il y a aussi des sociétés étrangères qui pourront être intéressées éventuellement par cet axe, et la concurrence jouera bien. On estime, sur la base de modèles, que la subvention d'équilibre est de 150 millions d'euros, mais évidemment, si une société dit qu'elle fait avec 70 millions d'euros, c'est un argument en sa faveur.

Claude BREVAN : Merci. Monsieur Périssol.

Pierre-André PERISSOL : Oui, je crois qu'on est tous d'accord sur le constat. Et on sait que c'est un enjeu vital qui tue chaque année beaucoup trop de gens, et on sait que c'est un enjeu économique, qui fait que soit on ne gagne pas des emplois, soit on en perd, on risque d'en perdre, si on n'a pas cet ouvrage. A partir de là, il y a deux attitudes possibles. Soit on déplore, on déplore que cela coûte cher, on déplore que cela prenne du temps, on déplore que l'Etat et que les collectivités n'aient pas plus de moyens pour aller plus vite, soit on se dit que 25-30 ans, cela représente tant de morts. Je vous laisse faire la multiplication. Que cela représente tant d'emplois qui ne pourront pas être pris. La Communauté d'agglomération, Guy Charmetant l'a très bien dit, un projet de Logiparc 03, qui est une zone d'activités logistiques, on ne peut la remplir qu'en vendant à crédit la réalisation de ces routes, parce que personne ne viendra si on n'a pas l'espoir que très rapidement, ces deux routes se font. Donc, cela fait un certain nombre d'emplois que nous ne gagnerons pas. Et un certain nombre d'emplois que nous perdrons. Et face à cela, moi, je veux dire très clairement, avec les conséquences que cela a, que nous sommes résolument et que je suis résolument en faveur de la solution qui permet de gagner 25, 20, 25, 30 ans, parce que cela gagne des vies, parce que cela gagne des emplois. Cela étant dit, et je le dis sans réserve, dans le même temps, je dis, comme cela a été évoqué, que nous demandons que l'ensemble des échangeurs qui sont nécessaires à l'irrigation économique du territoire, qui ont souvent d'ailleurs été réalisés parfois avec des contributions de collectivités, que ces échangeurs soient maintenus. Deuxièmement, mais nous avons entendu l'engagement de l'Etat, du représentant de l'Etat à ce sujet que les travaux qui sont prévus, et notamment dans le plan soient poursuivis si la solution d'une concession est retenue. Et enfin, troisièmement, qu'il y ait une optimisation dans les implantations de péage pour que les déplacements courts, puisqu'on ne peut pas parler de déplacement fait par telle ou telle qualité d'individu habitant là ou non, que les déplacements courts et les déplacements les plus courants soient effectivement gratuits, ce qui va nécessiter un travail dont je demande qu'il soit fait avec le maximum d'attention et avec l'objectif que les déplacements les plus courts et les plus locaux soient effectivement gratuits. Sur ce point-là, je ne peux pas dire que je m'engage sans réserve pour la solution qui fait gagner 25 à 30 ans, quelles que soient les raisons sur lesquelles on ne va pas discuter là, il y a eu des majorités successives, et on comparera les points, cela ne

sert à rien dans la mesure où on sait que quels que soit le système, on en a pour 25 à 30 ans, et donc, je souhaite qu'on les gagne.

Claude BREVAN : Merci, Monsieur. Si vous le voulez bien, il est presque 22 heures, donc, nous allons nous arrêter là. Vous aurez évidemment l'occasion de poser des questions, de vous exprimer lors des prochaines réunions. Alors, je rappelle que la liste des réunions et leur localisation figurent sur les documents que vous avez vraisemblablement reçus, mais qui sont également dans l'entrée, dans la lettre du débat public numéro 1, vous avez la liste et la localisation. Je précise que certaines réunions sont à 19 heures, et d'autres à 18 heures 30, oui, 19 heures pour les agglomérations importantes, 18 heures 30 pour les communes qui avaient un caractère plus rural. Voilà, c'est cela l'explication. Donc, sur Montmarault, ce sera à 18 heures 30. Et éventuellement, si vous voulez disposer du dossier intégral, donc, du dossier qui fait 100 pages et pas simplement de la synthèse, vous pouvez en demander un exemplaire aux hôtesses en sortant, et je vous remercie beaucoup de votre participation, de la courtoisie, et de la richesse des échanges. Et je souhaite que vous soyez présents à la prochaine réunion. Merci et bonsoir !