

**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**

***Charnay-Lès-Mâcon – Grande Salle de la Verchère
Vendredi 5 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 commencer à travailler. Messieurs les Préfets, les membres de la Commission et moi-même, sommes très heureux de cette première réunion en Saône-et-Loire, c'est une réunion d'ouverture quoi que la véritable réunion d'ouverture ait eu lieu hier à Moulins. Pourquoi « la véritable » ? Parce que le 4 novembre est la date à laquelle le débat commence. Ce débat se tient dans un délai de 3 mois et se clôt, donc, le 4 février. Et c'est à partir de cette date d'ouverture que tout ce qui est dit, tout ce qui est apporté comme écrit figure dans le dossier du débat public, c'est-à-dire que ce qui est émis auparavant n'y figure pas et ce qui sera dit après la date du 4 février n'y figurera pas non plus. Cette réunion va se partager en trois temps. Après quelques paroles bien sûr d'ouverture par Monsieur le Maire de Charnay-lès-Mâcon et Monsieur le Préfet de Région. Je vous présenterai ce qu'est le débat public et, *a contrario*, ce que n'est pas le débat public, et c'est important pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur les objectifs d'un débat public. La deuxième partie de la réunion sera le cadrage de ce projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA par mise en concession, dans la politique nationale en matière d'infrastructure terrestre et c'est Monsieur le Préfet de Région qui vous présentera ce cadrage. Et la dernière partie, et peut-être celle que vous attendez le plus, sera une présentation du projet. Chacune de ces séquences sera suivie d'une partie de questions auxquelles il sera répondu, sachant bien évidemment qu'on souhaite que cette réunion ne dépasse pas trois heures, deux heures et demie si c'est possible, trois heures au plus ; donc à dix heures, nous considérerons que la réunion est achevée. Monsieur le Maire, si vous voulez, vous pouvez monter.

Introduction

Mot de bienvenue du Maire de Charnay-Lès-Mâcon

Monsieur Gérard VOISIN

Gérard VOISIN : Messieurs les Préfets, Madame la Présidente, mesdames et messieurs les membres de la Commission, mesdames et messieurs, chers collègues élus. En tant que Député Maire de Charnay-lès-Mâcon, il m'a été proposé, il me

revient de vous accueillir au sein de l'Espace la Verchère et c'est un grand plaisir pour moi. Même si cette réunion est une réunion importante et qui peut être... de tous les dangers, c'est pour cela que, n'ayant pas à parler immédiatement du sujet, je me bornerai... me réservant le droit tout à l'heure d'intervenir, je me bornerai à vous accueillir. Il fallait une salle de cette envergure pour organiser ce débat et nous rassembler aujourd'hui. Les travaux de rénovation qui ont été menés cet été permettent d'ailleurs de vous recevoir dans des conditions encore meilleures et je m'en réjouis. Soyez, donc, les bienvenus à Charnay, une ville qui doit beaucoup à la RCEA. Idéalement située à l'intersection de nombreuses voies de communication, Charnay a su à la fois conserver son identité et se développer très fortement. Traversée sur 4,5 kilomètres par l'autoroute A6, la Route Centre Europe Atlantique, la ligne TGV ; elle est proche également de l'A40 et dispose aussi d'un aérodrome. Pourtant, Charnay est largement appréciée pour son environnement et ses espaces naturels, elle est notamment une ville départ de la voie verte. Ce qui aurait pu être une faiblesse s'est révélé être un atout et une force. Ses voies de communication ont irrigué Charnay et l'agglomération mâconnaise et attiré une grande prospérité sur notre ville et sur notre agglomération, nous permettant de préserver et d'embellir la commune. Je me souviens encore lorsque l'annonce a été faite de l'implantation de la RCEA à Charnay, les entrepreneurs voulaient s'installer alors même que nos espaces économiques n'étaient pas encore créés. Et cette prospérité nous a accompagné sans faiblir. Depuis la seconde moitié des années 60, la Route Centre Europe Atlantique se développe, tronçon après tronçon, modernisant ce barreau routier indispensable qui relie l'Atlantique à l'Italie, la Suisse, l'Allemagne et au-delà, le Grand Est européen et tel que l'avait voulu Louis Escande alors Maire de Mâcon. Alors, à toutes et à tous, je vous souhaite de fructueux échanges, un débat constructif pour que notre département, notre région et plus largement notre pays disposent enfin d'un véritable axe Ouest, Est-Ouest sécurisé, grande problématique, et pratique digne du grand pays moderne qu'est la France aujourd'hui. Je vous remercie et je souhaite, une nouvelle fois, que nous soyons dans le bon ton et que nous puissions faire avancer ce douloureux problème de la Route Centre Europe Atlantique.

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Maire !

(Applaudissements)

1ère partie

Mot d'introduction

par le Préfet de Région Bourgogne

Monsieur Christian de LAVERNEE

Christian de LAVERNEE : Bien ! Je suis, donc, Christian de Lavernée, Préfet de la région Bourgogne, et très heureux de saluer tous ceux que je ne connais peut-être pas ici, qui sont nombreux et qui viennent de tous les horizons pour rappeler que le 15 février 2010, Jean-Louis Borloo, Ministre de l'écologie et Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat en charge des transports, ont saisi la Commission nationale du débat public en vue de l'organisation du débat qui commence maintenant sur l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault à l'Ouest, Chalon et Mâcon à l'Est. Le dossier présenté privilégie la solution d'une mise en concession de cette route. Pourquoi cette initiative du Gouvernement alors que la mise à 2x2 voies des différentes sections de cette route a déjà été déclarée d'utilité publique par trois décisions entre 1995 et 1997 ? C'est que le rythme d'avancement et de l'aménagement sur crédit budgétaire n'est pas satisfaisant au regard de l'urgence de la réalisation de cette opération très attendue. Depuis les années 1990, ce sont près de 800 millions d'euros qui ont été investis sur cette partie de la RCEA par l'Etat, les collectivités locales et même l'Europe, et à ce rythme, on calcule qu'il faudrait encore plusieurs décennies pour achever la mise à 2x2 voies. Alors même que tous les budgets publics connaissent vraisemblablement des périodes plutôt de resserrement. Cette attente est, donc, jugée excessive par la plupart des acteurs comme des observateurs et il faut, donc, faire mieux tant pour des raisons d'économie que de sécurité routière. Je voudrais rappeler sur le plan de l'économie que les Départements de l'Allier, la Saône-et-Loire ont une tradition agricole mais aussi industrielle forte, avec des noms bien connus comme Peugeot, ArcelorMittal, Bosch, Areva, Michelin, Dim, FPT, Fiat Powertrain qui sont de très grands employeurs du territoire d'influence de la RCEA, mais qui ne sont que les plus

connus d'un tissu très riche en entreprises de toutes tailles. Et ces entreprises évoluent dans un contexte de concurrence forte, concurrence internationale avec des établissements situés dans notre région et notre département qui doivent en permanence faire la preuve de leur compétitivité. La qualité de desserte fait partie de cette compétitivité, ce n'est pas la seule, mais elle contribue indiscutablement au maintien de ces entreprises sur le territoire, en l'occurrence de la Saône-et-Loire. L'achèvement de la RCEA à 2 voies répond donc d'abord à un enjeu de maintien de l'emploi. Et s'agissant de l'insécurité routière qui est notre grand objectif, je rappelle que le nombre de victimes d'accidents de la route sur cette route reste élevé alors que la sécurité a fortement progressé sur l'ensemble des autres routes depuis 2002, on n'observe pas cette même amélioration sur la RCEA. Tout le monde connaît cela, les médias ont diffusé bien des analyses là-dessus. Les origines des accidents sur la RCEA ne sont pas exactement les mêmes que sur d'autres routes, d'autres catégories. C'est beaucoup la perte de vigilance des usagers qui sont engagés sur de longues distances, c'est la présence et la fréquence indiscutablement élevées de poids lourds, et on y reviendra certainement tout au long de ce débat. Je voudrais indiquer que l'Etat, à court terme, s'efforce d'apporter les meilleures solutions immédiates avec, entre les mains de la direction interdépartementale des routes Centre-Est qui exploitent cette route, la mise en place en liaison avec les préfets des deux départements de mesures innovantes pour répondre notamment aux problèmes de l'hypovigilance, ce sont des travaux qui se poursuivent en attendant le grand projet qui vous est présenté, il y a plusieurs sections à 2x2 voies qui sont en travaux dans l'Allier comme dans la Saône-et-Loire. Et puis, il y a ce grand dossier qui représente aux yeux du Gouvernement la véritable solution d'ensemble qu'il encourage et qu'il appelle de ses vœux. Lorsque Monsieur Bussereau était venu à Paray-le-Monial le 23 mars 2009, je relis bien mes notes, il avait donc annoncé cette intention de soumettre au débat public un parti d'accélération de la mise à 2x2 voies par la mise en concession. C'est donc cette option qui est mise en avant dans le dossier que nous présentons. Si à la suite du débat, elle ne devait pas être retenue, l'aménagement se poursuivrait sur des crédits budgétaires et selon un scénario alternatif qui est également exposé dans ce dossier. Voilà. Donc, le débat public commence aujourd'hui, il était très attendu. Je pense que nous sommes tous heureux de le voir maintenant entrer dans le vif du sujet. Il va permettre à tous les

acteurs quelle que soit leur origine, leur situation : acteurs économiques, associations, élus bien sûr, simples citoyens, de s'exprimer. Et en tant que Préfet de région, je ne peux que former le vœu que ce débat permette d'enrichir le projet, vous savez que les débats publics sont situés à un moment du projet qui permet encore de le modifier, au contraire de l'enquête publique, de l'enquête d'utilité publique qui, plus tard, concernera un dossier bouclé et je suis persuadé qu'il contribuera utilement à la décision ministérielle qui lui fera suite.

(Applaudissements)

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

Claude BREVAN : Je vais vous exposer rapidement ce qu'est le débat public et quelle est son origine. Je vais essayer d'aller vite et je prie les personnes qui ont déjà entendu ce propos de m'excuser. J'ai rencontré beaucoup d'entre vous avant de préparer ce débat et, ils vont peut-être avoir le sentiment d'une certaine redite. D'où viennent d'abord le débat public et la Commission nationale du débat public ? Cela vient de la loi Barnier qui date de 95, qui a été promulguée à la suite d'un constat d'une consultation trop tardive du public sur des projets, d'une prise en compte trop tardive de ses attentes, et donc, finalement, d'échec. Cette Commission nationale est une autorité administrative indépendante, depuis 2002. Elle est constituée de 26 personnes, 26 membres qui représentent à la fois les grands corps de l'Etat, le Conseil d'Etat, la Cour de cassation, la Cour des comptes et cetera, mais aussi, bien sûr, des représentants élus, des députés, des sénateurs, des représentants des départements, des représentants associatifs, et, très récemment, depuis la loi Grenelle 2, des représentants syndicaux. C'est donc cette diversité dans sa composition qui garantit une réelle indépendance. Sa mission, c'est de veiller au respect de la participation du public, au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement. La loi Grenelle 2 a étendu ses missions à ce qui peut se passer

après le débat, notamment jusqu'à l'enquête publique. Dans quel cadre un débat public est-il décidé ? La loi fixe très clairement un cadre et il y a un seuil au delà duquel le débat public est obligatoire. En ce qui concerne les projets routiers, ce sont les projets qui font plus de 300 millions d'euros ou plus de 40 kilomètres de longueur. Il est bien évident que dans le cas de la RCEA, on est tout à fait visé par ce débat. Le débat porte sur quoi ? Il porte sur l'opportunité, sur les objectifs et sur les caractéristiques d'un projet. On est clairement, ici, dans un cas un peu particulier puisque comme vient de le dire, Monsieur le Préfet, l'opportunité de mettre à 2x2 voies a déjà été actée par les déclarations d'utilité publique du milieu des années 90. Mais là, c'est bien l'opportunité d'accélérer en lui donnant un nouveau statut qui est un statut autoroutier, et un statut autoroutier d'une autoroute concédée qui est visée. Il n'y a pas simplement le fait de dire oui ou non, il y a également à examiner les caractéristiques de cette infrastructure telle qu'elle est envisagée, et les objectifs qui ont été visés par cette évolution dans la conception de la voirie. Il y a trois objectifs au débat public. Le premier objectif, c'est d'informer le public. Informer le public, c'est ce qu'il y a de plus important et c'est pour cela qu'a été élaboré un dossier, un dossier qui est assez complet, dont vous n'avez, pour la plupart d'entre vous, reçu qu'une synthèse dans les boîtes aux lettres, une synthèse de 6 pages, mais c'est un dossier qui fait 100 pages. Vous pourrez en demander un exemplaire dans l'entrée puisqu'ils sont à votre disposition, c'est un dossier qui expose toutes les facettes du projet et c'est cela qui sert de base finalement au débat qui représente l'analyse du maître d'ouvrage et ses propositions. Deuxième objectif, c'est permettre au public, au public au sens large, c'est-à-dire au public, aux particuliers, aux représentants d'association, aux institutions mais également aux représentants élus, à l'ensemble de la collectivité en quelque sorte, d'exprimer un avis sur le projet mais également d'exprimer des propositions qui peuvent amener à modifier le projet et éventuellement à demander des expertises sur des points particuliers, et nous verrons que cette demande a déjà été formulée. Et puis, enfin, son objectif principal, bien évidemment, c'est d'éclairer le maître d'ouvrage au moment où il va prendre sa décision. Le maître d'ouvrage, c'est le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, Monsieur Borloo. Au moment de prendre sa décision. Il va la prendre en toute connaissance de cause parce qu'il aura entendu la totalité des points de vue qui se seront exprimés pendant le débat dans toutes leurs

diversités. Quant à la Commission particulière, quand la Commission nationale a décidé comme l'a dit Monsieur le Préfet d'organiser un débat public, elle a nommé une Commission particulière du débat public. Elle m'a chargée de présider cette commission, et j'ai constitué ma commission de 4 membres que je vais vous présenter rapidement : Monsieur Audouin... Je commence par ma droite, Monsieur Audouin qui est Préfet honoraire et qui a été conseiller maître à la Cour des comptes ; Madame Lafon qui a fait sa carrière dans le domaine de la communication au Ministère de l'Equipement et au Ministère de la Culture ; Monsieur Cherel qui est Général de Gendarmerie et qui est aussi également juge de proximité ; et Monsieur Viala qui est chef d'une entreprise indépendante d'infographie à Clermont-Ferrand. Nous représentons un panel très divers. Moi-même, je suis Claude Brévan, j'ai fait une grande partie de ma carrière au Ministère de l'Equipement, j'ai été deux fois Directeur de l'Equipement, ce qui me donne quelques connaissances dans le domaine routier et j'ai fini ma carrière à la délégation interministérielle à la ville, donc, dans un tout autre domaine. Les principes de fonctionnement de cette commission, ce sont ceux de la neutralité et de l'indépendance. Nous ne sommes pas du tout liés au maître d'ouvrage, nous sommes totalement indépendants, notre parole est libre et la manière d'organiser le débat, c'est nous qui en sommes responsables et seuls responsables. La neutralité, c'est que nous n'avons pas d'avis. Nous n'avons pas d'avis à faire connaître sur le dossier et d'ailleurs à la fin de ce débat, nous ne ferons qu'un compte rendu de ce qui s'est dit, sans porter de jugement ou sans proposer ou sans donner d'avis sur l'opportunité du projet tel qu'il est présenté ou sur l'opportunité d'un autre projet. Nous sommes en quelque sorte des greffiers, des greffiers attentifs de tout ce qui sera dit pendant ce débat. Nous sommes chargés d'organiser ce débat en veillant au respect de trois principes : la transparence de l'information et de l'organisation. La transparence, c'est très important. C'est très important parce que tout ce qui vous est communiqué doit être sincère, véritable ; il ne peut pas y avoir de dissimulation. Tout doit être dit. Il peut y avoir des erreurs, il peut y avoir des points que vous contestez, mais en tout état de cause, cela doit être parfaitement transparent. La transparence vaut aussi pour tout ce qui aura lieu pendant le débat, c'est-à-dire que tout sera disponible pour tout le monde. Tous les comptes rendus de ces réunions seront retranscrits dans des verbatims, toutes les propositions, toutes les contributions qui nous parviendront et que vous pourrez

vous-mêmes préparer seront mises en ligne également, seront publiques. Tout est public pendant le débat, et c'est pour cela d'ailleurs que l'on demande que les gens se nomment au moment où ils vont parler parce qu'il faut leur attribuer leurs propos dans les verbatims et, éventuellement, dans les comptes rendus. L'organisation du débat est tout à fait claire. Il n'y a pas de réunions qui vont se passer en petits comités sans que vous en ayez été avertis, et s'il y a besoin à tel ou tel moment de faire une réunion plus restreinte, parce qu'elle a un caractère extrêmement technique, cela peut être le cas, les résultats de cette réunion vous seront restitués. Deuxième grand principe : celui de l'équivalence des intervenants. Cela veut dire qu'un particulier a exactement le même droit à la parole qu'un représentant d'association ou qu'un élu, y compris un président de conseil général ou un parlementaire. C'est de la démocratie participative. Cela peut apparaître comme un peu novateur, mais il n'empêche que c'est cela et que c'est tout à fait fondamental pour avoir une véritable diversité de points de vue et connaître en direct le sentiment en quelque sorte des gens qui vivent au quotidien les situations. Le troisième principe qui est un principe très important, c'est celui de l'argumentation des propos. Cela n'est pas un sondage, cela n'est pas un référendum, et le débat public ne consiste pas à questionner le public en disant : est-ce que vous êtes pour ou est-ce que vous êtes contre ? Questions auxquelles il répondrait par oui ou par non. Non, à chaque fois que quelqu'un présente une position, il doit l'argumenter et les propos qui ne sont pas argumentés ne sont pas retenus dans le compte rendu, c'est-à-dire qu'ils doivent être étayés et tout le monde doit comprendre pourquoi et sur quelle base finalement ces positions sont prises. Le calendrier du débat, il se passe en trois temps. Il y a la préparation du débat, il y a le temps du débat, et puis, il y a l'après-débat. Quand la CNDP a pris sa décision de lancer le débat en avril 2010, le maître d'ouvrage a disposé de 6 mois pour élaborer le dossier dont je vous ai parlé tout à l'heure et qui fait une centaine de pages. Je crois qu'on peut saluer les efforts qui ont été faits parce que c'est un peu une gageure que de réussir en 6 mois à élaborer le dossier complètement, à le faire imprimer et à le soumettre à la validation de la Commission nationale. C'est ce qui a été tenu comme délai et cela représente un effort tout à fait remarquable ; très, très souvent, ces délais sont prorogés. Pendant ce temps-là, la Commission a pris beaucoup de contacts, a rencontré le maximum de personnes. Nous n'avons pas rencontré tout le monde. Il y a des personnes qui n'ont

pas souhaité rencontrer la Commission avant le débat, mais nous avons essayé de prendre la mesure des attentes, non pas face au projet en tant que tel, nous n'avions pas à recueillir l'avis des personnes même si la plupart, bien évidemment, nous l'ont fait connaître, mais c'était d'entendre ce qu'ils attendaient de ce débat, qu'est-ce qu'ils souhaitaient, comment ils voyaient l'organisation et qu'est-ce qu'ils voyaient comme points principaux à traiter dans le dossier. Donc, le dossier a été validé le 6 octobre 2010 et c'est cela qui a enclenché véritablement le débat. Le débat va durer trois mois : du 4 novembre, hier, jusqu'au 4 février 2011. A la suite de la clôture de ce débat, la Commission particulière disposera de deux mois pour établir un compte rendu, pour relater ce qui a été dit, en faire une synthèse mais aussi en faire ressortir des points saillants, en reprenant certains des propos qui ont été tenus, ceux qui semblent les plus significatifs, les plus importants. Dans le même temps, c'est à dire au plus tard le 4 avril le Président de la Commission nationale établira un bilan, c'est-à-dire un document plus synthétique. Les deux documents seront rendus publics et seront communiqués au maître d'ouvrage afin de l'éclairer dans sa décision comme je l'ai dit tout à l'heure. La décision du maître d'ouvrage doit intervenir dans un délai de trois mois après cette date, c'est-à-dire au plus tard le 4 juillet 2011. Cette décision doit être motivée et elle est publiée au Journal Officiel. Cette décision peut être la poursuite pure et simple du projet tel qu'il a été proposé dans le dossier du maître d'ouvrage, la poursuite avec des amendements importants avec des modifications importantes, avec la prise en compte de propositions qui ont été faites pendant le débat ou l'abandon du projet. Notons que l'expérience qui est acquise maintenant par la CNDP a montré qu'il y avait moins d'un quart des projets qui ont été poursuivis strictement tels qu'ils avaient été proposés dans le dossier du débat, enfin, un peu plus d'un quart je crois, et moins d'un quart qui ont été complètement abandonnés. Juste un mot sur la diffusion de l'information qui a été faite. Le débat se situe dans un périmètre très large puisqu'on est sur un itinéraire qui est très grand, sur deux départements, et nous avons voulu qu'il y ait une très large information. Nous avons distribué plus de 230 000 exemplaires de la synthèse et du journal du débat dans les boîtes aux lettres, dans un périmètre grosso modo de 10 kilomètres de part et d'autre de l'axe à la fois sur la branche Nord et la branche Sud dans la Saône et Loire. Nous avons mis en place deux accueils : un à Moulins et un à Mâcon dont l'adresse figure dans le dossier. Il y a évidemment un site internet

qui est dédié, sur lequel il y a toutes les informations qui figurent et qui est ouvert depuis le 26 octobre. On ne se contentera pas de cette information puisque, il y aura deux nouveaux journaux du débat ; et puis, il y aura des cahiers d'acteurs. Les cahiers d'acteur méritent qu'on s'y attarde un petit peu. C'est une possibilité que chacun a, que ce soit des collectivités locales, des institutions, des associations ou même éventuellement des particuliers, de rédiger un document de 4 pages, qui est un peu formaté sur le principe d'équivalence, qui comporte un nombre maximal de signes, ces cahiers d'acteur sont, mis en forme et édités par la Commission particulière, et ils sont évidemment disponibles et distribués lors des séances publiques. Nous avons déjà eu connaissance d'intentions de rédiger des cahiers d'acteurs. Ces cahiers d'acteurs font apparaître les positions des différents rédacteurs, positions, bien évidemment, argumentées et développées. Ce n'est pas le seul moyen d'expression puisqu'il peut y avoir aussi des contributions, y compris des contributions beaucoup plus lourdes mais qui sont mises à ce moment-là sur le site. Autres moyens d'information, les verbatims des réunions. Toutes ces réunions sont enregistrées. C'est, là encore, pour cela qu'on demande aux personnes de se nommer et ces verbatims sont mis sur le site quelques jours après la réunion, le temps de faire, effectivement, la transcription et la relecture. Vous avez aussi la possibilité de poser des questions et le maître d'ouvrage ou la Commission particulière ou tel autre acteur auquel ces questions s'adresseraient répondent et toutes ces questions sont également tout à fait publiques, enfin, le dernier acte de communication, comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est la publication et la mise en ligne du débat. L'organisation même du débat : nous avons prévu 12 réunions publiques. Trois mois, c'est court. Il y a eu donc deux réunions un peu inaugurales, en quelque sorte, la réunion de Moulins hier, celle de Mâcon aujourd'hui ou plutôt de Charnay-lès-Mâcon, et nous allons organiser des réunions de proximité. Huit réunions dites de proximité qui permettent à la fois d'avoir un regard, de faire un zoom en quelque sorte sur des problèmes locaux, mais aussi d'approfondir des aspects thématiques qui sont difficiles à regarder, à examiner en détail, quand on est encore sur un plan trop général. Donc, il y a 4 réunions qui sont prévues en Saône-et-Loire, 4 réunions en Allier par alternance et ces réunions porteront pour deux d'entre elles sur l'agriculture et sur l'environnement, une en Allier et une en Saône-et-Loire, à Montmarault et Cluny. Il y aura deux réunions sur l'économie : une à Montceau-les-

Mines et une à Yzeure ; et puis, il y aura une seule réunion sur un problème qui est commun vraiment aux deux départements sur les questions de trafic, de déplacement, de transport, qui aura lieu à Dompierre-sur-Besbre qui est à peu près à la charnière des deux départements il y aura deux réunions un peu particulières : une réunion à Paray-le-Monial qui fera un bilan à mi-débat, qui permettra de voir où on en est, ce qui n'a pas été suffisamment creusé, ce qui est nécessaire d'approfondir ; et puis, une réunion à Molinet qui sera une réunion d'audition publique. Pourquoi une réunion d'auditions publiques ? Parce qu'on va contraindre, les participants à limiter un peu leur temps de parole pour donner la parole au maximum de personnes. Or, bien évidemment, certains ont envie d'avoir une intervention plus longue, plus construite, plus complète et, donc, on demandera à ces personnes quelque temps avant de s'inscrire, de manière à ce qu'on puisse calibrer tout simplement le temps de parole dont chacun pourra bénéficier. Il y a un véritable intérêt à ce que ces auditions publiques n'aient pas lieu en tout début du débat parce que tout ce qui aura été dit permet d'enrichir les contributions qui seront produites à cette occasion. Il y a une réunion que je veux signaler en particulier, c'est la réunion de Montceau-les-Mines qui traitera à la fois des problèmes d'économie et d'industrie dans un secteur qui est extrêmement concerné, mais au cours duquel également, sera abordé un point qui n'a absolument rien à voir avec l'économie et l'industrie et qui portera sur les aspects juridiques du projet, sur les conditions de la mise en concession d'une voirie et les possibilités qu'offrent les textes en matière de modulation de péage et c'est un conseiller d'Etat qui viendra faire une intervention. Cela aura donc lieu à Montceau-les-Mines, le 22 novembre. Il y aura une réunion de conclusion à Digoin, côté Saône-et-Loire, et nous aurons une conclusion et clôture à Moulins, puisque la clôture, officialise le moment où, à minuit, il ne peut plus y avoir de contribution. Si vous avez quelques questions à poser sur l'organisation du débat, je vous invite à les poser et nous passerons ensuite au projet lui-même et, notamment, au cadrage national. Avez-vous des questions sur l'organisation, sur la distribution des documents, sur l'information ? Il y a une question tout au...

Questions/réponses

Mireille ROULEAU : Mireille Rouleau, architecte. Je voulais juste revenir sur un tout petit point de détail. Je suis de Dompierre-les-Ormes. J'aurais aimé savoir, vous avez parlé d'une plaquette qui avait été distribuée à 200 et quelques milliers d'exemplaires. Par quel biais a-t-elle été distribuée ?

Claude BREVAN : Par boîtage, elle a été mise dans les boîtes aux lettres des foyers, des ménages. Ce n'est peut-être pas complètement achevé, c'est possible. Et par ailleurs, toutes les boîtes qui portent interdiction de publicité ou Stop pub ne peuvent pas recevoir ce document-là, parce qu'il est sous blister mais non adressé. Donc, si vous ne l'avez pas, vous le demandez dans le hall et vous aurez tous les éléments. Voilà ! Et vous disposez aussi de ces éléments dans les mairies qui disposent d'un stock. D'autres demandes ? Monsieur le Préfet, je vous passe la parole pour cadrer le projet dans la politique nationale en matière d'infrastructures terrestres...

2^{ème} partie

Cadrage général du projet RCEA dans la politique nationale en matière d'infrastructures terrestres par le Préfet de Région Bourgogne Monsieur Christian de LAVERNEE

Christian DE LAVERNEE : Je reprends un petit peu la parole avant de la passer à Georges Regnaud, Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, qui vous présentera le projet lui-même. Et en quelque sorte, je fais le cadrage en vous disant quelques mots, des conditions dans lesquelles l'Etat conçoit et met en œuvre sa politique d'infrastructure parce que tout cela a beaucoup évolué dans les toutes dernières années et renvoie à certaines notions qui sont intéressantes ou nécessaires même à acquérir pour pouvoir bien participer à ce débat public. Il y a un contexte nouveau qui est créé en réalité par une approche tout à fait intégrée de ces infrastructures, de ces problèmes d'investissement : concilier l'environnement, le développement économique et le progrès social. Tout ceci a été très nettement marqué au moment des conférences de Grenelle puisque toute une partie de la conférence de Grenelle s'appelait le Grenelle de l'environnement et des

transports, et il y a eu, on peut le dire, une véritable révolution en France de l'approche et des méthodes d'évaluation, notamment, de l'utilité économique et sociale des infrastructures. Donc, il s'agit bien, à l'issue du Grenelle de l'environnement, de redéfinir le contexte d'intervention de l'Etat et d'aboutir à des politiques très encadrées avec des objectifs ambitieux. Pour marquer le changement,... un des exemples de paramètres qui encadrent les choix publics dorénavant, se traduit dans trois enjeux typiquement grenelliens, que sont l'émission des gaz à effet de serre avec diminution de 20 % d'ici 2020. Et je voudrais rappeler, si vous ne l'aviez pas en tête, que les transports produisent 30 % des gaz à effet de serre, en CO₂, et que le mode routier est à l'origine de 90 % de cette production, notons-le au passage la préservation des milieux naturels, c'est-à-dire plus que par le passé, se préoccuper de ce qu'on appelle l'empreinte environnementale des infrastructures que l'on développe et participer à l'objectif d'améliorer de 20 % l'efficacité énergétique de la communauté européenne, et enfin, l'économie à essayer d'obtenir sur l'énergie en général et sur la ressource rare, qu'est l'énergie fossile, qui est quand même la principale énergie que nous utilisons pour nos déplacements routiers. Si bien que le Grenelle de l'environnement et des transports a posé dans le fond une approche pour les décideurs, comment construire un système de transport efficace respectueux de la santé et de la biodiversité ? Vous voyez bien apparaître des multicritères qui sont assez nouveaux par rapport au passé, avec la volonté, d'abord, d'optimiser les réseaux existants avant d'envisager d'en développer de nouveaux ; prendre en compte les exigences environnementales, ce qu'on appelle maintenant l'empreinte environnementale et la préoccupation d'économie de la consommation d'espaces agricoles et naturels, c'est un sujet qu'on connaît bien, je pense, en Saône-et-Loire ; redéfinir le rôle de la route. On va redire un peu plus loin que la route est une solution dont on veut tirer les meilleures parts mais sans la développer exagérément ; et puis, beaucoup rééquilibrer avec une offre de transport alternative à la route et à l'aérien avec, bien sûr, le ferroviaire et, parfois, la voie d'eau. Alors, comment tout cela se traduit-il ? Un peu plus concrètement, il y a maintenant, disponible en ligne puisqu'on est moderne, un Schéma National des Infrastructures de Transport qui a été approuvé en juillet dernier par le Comité national du développement durable. Vous faites Google sur votre ordinateur, vous faites SNIT, et la première ligne, c'est le bon SNIT, parce qu'il y a plusieurs SNIT, il y

a aussi le tourisme tunisien. Mais le bon SNIT pour nous, c'est le Schéma National des Infrastructures de Transport, il est très bien fait, il est intéressant à parcourir. On y voit, notamment, la chose suivante, c'est que la volonté d'optimiser l'existant pour limiter les créations nouvelles, d'améliorer la performance de desserte, d'améliorer la performance énergétique et de réduire l'empreinte environnementale conduit pour faire très rapide, à accorder une priorité extrêmement marquée au ferroviaire avec la volonté de profiter en France et de développer encore un réseau ferroviaire de qualité tant pour les voyageurs que pour le fret, la voie d'eau avec des grands projets comme le canal Seine-Nord Europe, les transports collectifs urbains. L'Etat est extrêmement impliqué dans beaucoup de grands projets de transports urbains, transports en commun en site propre pour l'essentiel, extrêmement peu d'aéroports, je crois qu'il y a deux aéroports qui sont cités : l'un à la Réunion, l'autre à Notre-Dame-des-Landes ; et pour les routes, une vision extrêmement précise, une volonté d'encadrer sans augmentation, notamment de la capacité globale autoroutière, complètement axée sur la résolution de cas de sécurité ou de congestion ou d'intérêt local défini par un extrême enclavement qui subsistera encore ici ou là. Si bien que pour citer un chiffre ou deux, on est sur une estimation d'un ensemble d'infrastructures dont on conçoit actuellement la nécessité pour une durée de 20 à 30 ans, vous pourrez voir tout cela sur le site que je vous ai indiqué, de 170 milliards d'euros, et que sur ces 170 milliards d'euros, il y en a 52 % pour le ferroviaire, 32 % pour les transports collectifs urbains, 10 à 11 % pour tout ce qui est voie d'eau ou mode portuaire ou mode fluvial et 0,5 % seulement pour le mode aérien et 4,5 pour la route. Donc, vous voyez qu'il y a une véritable réorientation de notre effort d'investissement en France. Je vais aller assez vite pour passer peut-être directement aux cartes qui illustrent ce que je viens de dire. Donc, vous voyez sur cette carte, le développement du ferroviaire au service du fret. Donc, c'est moins de camions, plus de fret ferroviaire, puisque le camion, c'est un sujet qui est dans le cœur de notre débat sur la RCEA avec des autoroutes ferroviaires qui sont figurées sur cette carte et qui utilisent tantôt des nouvelles infrastructures mais surtout des requalifications ou des renforcements d'infrastructures existantes qu'on peut utiliser, tout cela complètement branché sur les ports puisque l'intermodalité est la clé du succès dans ce domaine-là. La deuxième carte figure les LGV. Donc là, c'est plutôt le développement du trafic voyageur et de sa performance avec pour notre région, là,

on a été un petit peu vite, on va revenir en arrière sur la carte, si vous la trouvez, à moins qu'elle ne figure pas dans le train, c'est dommage. Non, elle a sauté. Alors, il y a une carte LGV qui mentionne, pour les Bourguignons, pas de surprise, ce qu'on appelle le LGV Rhin-Rhône, avec cette étoile dont la branche Est presque achevée, il y a quand même une deuxième tranche à terminer; la branche Sud que ceux de Saône-et-Loire notamment connaissent bien ; et la branche Ouest est davantage connue par ceux de Côte d'Or ; et puis, la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon dont les travaux, et peut-être bientôt le débat public s'avancent aussi beaucoup, et qui revêt une grande importance sur ces raisonnements stratégiques de desserte pour les voyageurs. La carte que vous avez sous les yeux traite ce qui nous concerne directement, c'est-à-dire la partie route du SNIT, du Schéma National des Infrastructures de Transport pour la partie des ouvrages repérés au niveau national, de ce schéma national qui correspondent à la notion de sécurité... Vous voyez qu'il y a un nombre très limité de points singuliers sur cette carte de la France Métropolitaine et qu'on y voit bel et bien la RCEA avec deux points numérotés 2 et 3 et qui ont, donc, vocation à entrer pleinement dans le volet routier du Schéma National des Infrastructures de Transport. Voilà ! Donc, ce Schéma National des Infrastructures de Transport porte bien une vision et des méthodes de programmation et d'évaluation pour la décision extrêmement renouvelée par rapport à ce qui faisait la loi et les procédures jusqu'à maintenant et qui remontait à un comité d'aménagement du territoire de 2003. J'indiquerai qu'il est accompagné en toute cohérence par des documents importants qui sont le contrat de performance Etat-RFF, notre porteur des investissements d'infrastructure sur le territoire pour le ferroviaire ; l'engagement national pour le fret ferroviaire dont vous avez pu entendre parler il y a six ou neuf mois, je ne me souviens plus très bien du moment de sa publication ; et puis, un document sur lequel j'insiste parce qu'il est important aussi pour nos débats, qui est le plan de modernisation des itinéraires routiers. Dans la période 2002-2007, quelque chose comme cela, il y avait dans les contrats de projet Etat-région un volet routier. Et quand on a fait les contrats de projet Etat-région en 2007-2013, on s'est dit qu'on n'allait pas mettre les routes dedans, précisément parce qu'on sentait venir cette révolution environnementale et sur l'évaluation des ouvrages routiers. Donc, on a pris le temps après la conférence de Grenelle, de la mise au point de ce Schéma national et on débouche sur des plans de modernisation

des itinéraires routiers, peut-être qu'on peut aller, parce que ce serait plus simple, directement à la diapo 17 qui présente les PDMI pour les deux régions irriguées par le projet RCEA dont nous parlons, cela va être la suivante. Voilà, très bien. Donc, sur la période 2009-2014, nous avons deux PDMI qui représentent des montants en milliard d'euros, figurés ici, apportés par l'Etat, en milliard d'euros au niveau national et en millions au niveau régional. Donc, pour l'Auvergne, c'est un ensemble d'opérations de 272 millions d'euros dont 19 millions d'euros pour la RCEA. Et pour la Bourgogne, c'est un ensemble d'opérations de 252 millions d'euros presque dont 8 millions d'euros pour la RCEA. Ces opérations programmées, d'ores et déjà programmées, contractualisées pour une bonne partie d'entre elles, ce sont celles qui sont décidées à ce stade, mais cela n'est évidemment pas tout le sujet qui vous intéresse sur lequel beaucoup d'entre vous sont impatients. Et donc, il faut ajouter à ces 272 et 251 millions d'euros une offre de financement de l'Etat qui, sauf erreur de ma part, vous m'interrompez si je dis une bêtise, c'est bien 350 millions d'euros qui représentent la proposition de financement par l'Etat de cette solution d'accélération par la concession qu'on va nous présenter maintenant, et ces 350 millions d'euros proposés par l'Etat représentent 200 millions pour une partie qui reste publique, donc, qui est faite par l'Etat ; et 150 millions qui représentent une subvention d'équilibre pour permettre un traité de concession à charge pour le concessionnaire de faire les travaux et de mettre en exploitation. Nous allons revenir, et je terminerai par là, trois diapos en arrière, simplement pour achever de poser quelques définitions que nous risquons d'avoir à évoquer dans notre débat sur le financement des infrastructures routières. il s'agit simplement de rappeler qu'il y a actuellement trois modes de financement possibles de ces grands équipements publics : les crédits budgétaires classiques avec, le cas échéant, des financements conjoints ; la concession qui fait partie de cette solution qui vous est présentée, qui est le principal ressort de la proposition qui vous est présentée et qui repose sur un paiement par l'utilisateur dans le cadre de péage ; et puis, la possibilité de contrat de partenariat. Là, on est dans la réalisation par un acteur privé avec un remboursement dans le temps par la personne publique qui a passé le contrat. il y a lieu de connaître, par ailleurs, l'existence du côté de l'Etat parce qu'elle est assez récente et peut-être pas connue de tout le monde, d'une agence qui s'appelle l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et qui collecte un certain nombre de recettes,

différentes taxes et redevances qui ont trait au sujet routier et on est, j'imagine, je n'en suis pas sûr, je pense, dans un système de compte d'affectation spéciale, en tout cas, d'affectation d'une recette qui ne va pas dans la recette fongible du budget général de l'Etat, mais qui va à un emploi dédié. Et cette agence de financement des infrastructures de transport va être en fait chargée grâce à ses recettes d'apporter la part de l'Etat dans toutes les grandes infrastructures dont j'ai parlé, quelles qu'elles soient, les ferroviaires comme les routières et comme les autres. Dans l'attente de la mise en place de l'écotaxe, l'Etat assure encore des subventions budgétaires pour équilibrer tout cela, mais l'écotaxe arrivera un jour sans doute, et en tout cas, nous avons à parler peut-être de l'éco-redevance qui est une mesure issue du Grenelle de l'environnement pour favoriser l'alternative à la route. Je rappelle qu'il y a dorénavant sur tout le réseau routier national non concédé une taxe sur les poids lourds avec une redevance kilométrique qui est fixée par catégorie de véhicule et qui est modulée en fonction de sa classe d'émission avec un taux moyen prévu de 12 centimes d'euros par kilomètre. Et cela commence dès le 1^{er} janvier 2012. Et j'en profite pour dire que, sauf erreur de ma part, sur le réseau départemental, il y a bien un travail de repérage des voies départementales qui pourraient servir en quelque sorte de délestage aux exploitants, aux camionneurs, aux conducteurs qui voudront éviter de payer cette taxe et qu'il y a un va-et-vient avec le Ministère pour en quelque sorte accrediter ces portions de route départementale qui se voient à ce moment-là, comment dire, équipées de la même capacité de mesurer et de lever la taxe sur les poids lourds et ceci au profit du budget des départements. Je voudrais dire pour terminer que vous voyez qu'en matière routière, il y a eu cette révolution de priorité, cet effort massif sur les ferroviaires et que la route pour autant n'est pas abandonnée et, en tout cas, pas abandonnée pour le principal sujet qui fait du souci sur la RCEA et qui est bien le sujet de la sécurité. Les moyens financiers, vous le voyez, restent tout à fait importants, les instruments financiers existent et, donc, notre RCEA et notre débat public s'engagent à un moment tout à fait d'actualité même si c'est dans un cadre tout à fait rénové, .Soit on pose quelques questions maintenant, c'est Madame Brévan qui dirige, soit on passe à la présentation du projet lui-même.

Claude BREVAN : Oui, je crois qu'il faut, effectivement, poser un certain nombre de questions, enfin, avoir un certain nombre d'interventions avant de passer au projet

lui-même. Qui souhaite prendre la parole sur ce cadrage national qui sert un peu de référence, effectivement, au projet qui vous est présenté ? Monsieur le Président. Un micro ! Voilà.

Questions/réponses

Arnaud MONTEBOURG : Madame la Présidente de la Commission, Messieurs les Préfets, mesdames, messieurs, je veux d'abord dire, ici, et m'exprimer au nom de la collectivité locale que j'ai l'honneur de présider, entouré des élus concernés par ce grand projet, vous dire, que pour avoir eu une expérience similaire de débats et de commissions particulières dans le département à travers la branche sud du TGV Rhin-Rhône, dire toute la confiance qu'inspire aux élus du département de Saône-et-Loire le mécanisme créé par la loi Barnier, dont vous êtes la garante ainsi que les membres, que je salue, de la Commission particulière. Cela permet un débat apaisé, même lorsque les passions s'emparent des questions qui traversent l'opinion publique, les élus, les collectivités. Et cela nous permet, en quelque sorte, d'avoir un éclairage complet, comme vous le disiez, je vous remercie d'avoir assuré le débat de cette certitude, de sincérité sur l'ensemble des éléments qui sont dans le débat et cela, pour nous, peut nous permettre, car vous n'ignorez pas, je crois vous l'avoir dit lorsque vous êtes venue vous présenter au département, ainsi que l'ensemble des membres qui vous accompagnent, que ce projet était extrêmement mal accueilli par la population. Nous avons assisté à la remise d'une pétition, Monsieur le Préfet de Saône-et-Loire, donc, plus de 10 000 personnes, qui se sont mobilisées pour dire leur refus des péages. Donc, le département de Saône-et-Loire est évidemment, et l'assistance nombreuse le démontre, parfaitement intéressé aux issues et aux décisions que seul l'Etat prendra. Je veux juste dire un mot de nos compétences. Le département de Saône-et-Loire gère 5000 et a la responsabilité de 5000 kilomètres de routes dans le département, sauf la RCEA et les voiries communales. Il n'y a plus d'autres routes nationales que la RCEA aujourd'hui, dans ces deux branches, dans notre département. Le reste des anciennes routes nationales, notamment la grande et fameuse Route nationale 6 qui traverse le département de haut en bas, nous a été transféré dans les transferts de compétence dont nous avons pu constituer une certaine forme d'expertise sur les questions routières, avec des experts de haut

niveau, qui nous permet, finalement dans cette affaire, et c'est le souhait que je formule au nom de la majorité du Conseil général du département de Saône-et-Loire, l'intelligence collective. Nous avons besoin de voir clair, de nous appuyer sur un débat sincère parce que la volonté du Conseil général de Saône-et-Loire est, en quelque sorte, d'ouvrir le plus possible les choix entre les mains du maître de l'ouvrage qu'est l'Etat. Nous ne pensons pas qu'il y ait une fatalité aux péages. Nous ne pensons pas non plus qu'il y ait une fatalité aux morts, c'est-à-dire à l'immobilisme dans lequel ce dossier est maintenant plongé depuis plusieurs années. Et nous ne pensons pas qu'il soit impossible à la fois de résoudre assez rapidement les problèmes, tout en ménageant la situation particulière de la Saône-et-Loire. Un mot, Madame la Présidente, sur les points de nuance qui existent entre mon collègue de l'Allier et moi-même, qui n'est pas une position personnelle, mais qui est liée aux situations différentes que connaissent l'Allier et la Saône-et-Loire. La RCEA est encaissée en Saône-et-Loire, il n'y a pas d'itinéraire de substitution digne de ce nom ; d'ailleurs, le dossier du maître de l'ouvrage le démontre. J'invite, d'ailleurs, les membres de la Commission à prendre la voiture et suivre le parcours de délestage qui est indiqué par nos amis maîtres d'ouvrage, qui sont de l'autre côté de la tribune. J'invite, d'ailleurs, Messieurs les Préfets également à faire le parcours. Ils s'apercevront que contrairement à l'Allier, où il y a une route quasi-nationale qui permet d'assurer le trafic des poids lourds et des trafics de nature européenne, internationale et nationale, cela n'existe pas dans notre département. La population a, donc, le sentiment d'être pris au piège, c'est ce sentiment des péages. Etre obligé de prendre une route quand il n'y a pas d'autres choix pour les trajets de la vie quotidienne, notamment domicile-travail, est évidemment une grave question pour les habitants dont nous représentons ici une partie de l'opinion. Alors, je voudrais exprimer de façon préalable, et de façon solennelle, un certain nombre de demandes dans ce débat, de manière à assurer, j'allais dire, la sérénité des débats, et puis, leur sincérité. Je vous avais demandé, d'abord, une expertise juridique. Je remarque, et je vous en remercie, qu'à Montceau-les-Mines, vous avez l'intention de faire venir un conseiller d'Etat qui s'exprimera sur ces questions. Pour nous, la question de la légalité d'un tel projet est posée au regard des principes généraux de notre droit, car il est possible de créer une autoroute lorsqu'il y a une route nationale, cela a été jugé comme légal. Il est plus difficile de convertir une route nationale en autoroute

payante lorsqu'il n'y a pas de routes alternatives. Juridiquement, cela a été jugé. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin de connaître la position des organes ou d'experts indépendants, et indépendants du maître de l'ouvrage, qui pourra nous dire quel est l'état du droit en la matière et la légalité d'un projet de concession à péages. La deuxième demande, Madame la Présidente, que je formule au nom du Conseil général, concerne les questions financières. Nous avons observé, et beaucoup de lecteurs du projet de la centaine de pages qui a été distribué nous l'ont fait observer, c'est que le maître d'ouvrage, l'Etat a varié dont l'évaluation qu'il faisait du montant des travaux. Il est évident qu'entre la somme qui est annoncée de 695 millions d'euros, 420 millions, en Saône-et-Loire, d'euros, 275 dans l'Allier, ce qui figure dans, j'allais dire, le récapitulatif de l'évaluation du coût total de la mise à 2x2 voies, il n'est pas en rapport avec le montant qui avait été fixé auparavant puisque cela, c'était en 2007, cette somme-là, 695 millions, alors qu'aujourd'hui, l'évaluation est à 950 millions. Donc, l'écart dans les propres documents de l'Etat est de 255 millions, c'est-à-dire 37 % d'écart. Donc, nous sommes en droit, en quelque sorte, d'exprimer un doute sur la sincérité de ces évaluations, car dès lors que nous avançons des millions et des centaines de millions en plus, ce sont des années en plus qui sont dans le débat comme l'un des arguments pour faire admettre plus facilement la concession à péages que si la somme et le coût total sont accessibles. Nous avons observé, nous, quant à nos travaux routiers, même s'ils n'ont pas évidemment la même importance que ceux qui auront à être réalisés, une diminution des coûts en trois ans pour des réalisations de voiries d'importance. Donc, nous nous interrogeons sur la sincérité des évaluations. Je vous demande, au nom du Conseil général de Saône-et-Loire, de bien vouloir faire nommer un expert indépendant qui, indépendamment des propositions ou des évaluations de l'Etat, évaluera le coût réel, sur la base duquel nous pourrions discuter sincèrement des solutions qui s'ouvrent à nous, par rapport au projet de mise en concession. Enfin, Monsieur le Préfet de région vient de nous présenter un schéma des intentions de l'Etat. Il est vrai que dans cette restructuration profonde que subit aujourd'hui la puissance publique étatique, avec raréfaction des fonds publics, privatisation des autoroutes qui ont privé l'agence de la possibilité de recettes permettant de financer ce type d'infrastructure par la solidarité nationale, il est évident que le Grenelle de l'environnement a touché et modifié beaucoup les grandes politiques

d'infrastructures routières, il est normal que l'Etat exprime, par la voie du Parlement et du Gouvernement, ses intentions à travers un schéma. Ce que nous souhaitons obtenir, Madame la Présidente. C'est l'état, aujourd'hui, des investissements actuels sur d'autres infrastructures routières sur le territoire national, aujourd'hui, qu'il soit dit que s'il y a difficulté pour l'Etat de financer la RCEA, qui est une des priorités en termes de sécurité routière au plan national... Et en clair, si on oblige les Saône-et-Loiriens et les habitants de l'Allier à se payer eux-mêmes par leurs péages le droit à la sécurité routière, puisque la Nation ne peut plus le faire ou ne pourrait plus le faire, nous voudrions qu'il soit identifié les projets qui sont en train d'être financés, qui l'ont été dernièrement ou qui seraient sur le point d'être financés, qui ne sont pas des investissements de sécurité routière, mais des investissements de confort. J'en connais quelques-uns dans quelques régions prospères, où la solidarité nationale semble s'exercer avec une facilité plus aisée que celle que nous sommes en droit, nous, d'exiger au regard de la sécurité routière, que nous demandons à ne pas être les seuls à devoir payer. Je vous demande, donc, à cet égard, une expertise indépendante et indépendamment de ce que l'Etat pourra nous dire et de ses intentions que je ne remets pas en question. La parole de l'Etat étant celle qu'elle est, et notamment de ses hauts fonctionnaires, je souhaite qu'il soit connu dans le débat public l'ensemble des autres infrastructures telles qu'elles ont été financées, à quelle hauteur, sur quelle nature, pour traiter quel problème au plan national. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur le Président, effectivement, quand je vous avais rencontré, vous aviez fait état de cette demande d'expertise de ces deux points. Donc, sur le plan juridique, comme je vous l'ai dit, la Commission particulière a demandé que cet aspect soit traité et il sera traité donc le 22 novembre. Sur le deuxième aspect, qui est l'aspect plus financier, vous m'aviez effectivement fait part de cette demande d'une expertise, à la fois sur la concédabilité de l'ouvrage, cela revenait un peu à cela, et sur l'estimation des coûts. Vous m'avez confirmé cette demande par écrit, j'en ai saisi la Commission nationale, qui a délibéré avant-hier, donnant un accord de principe sur cette expertise, et attendant votre confirmation en

séance publique puisque tout doit être public comme je l'ai dit tout à l'heure. Nous allons mandater deux experts indépendants qui vont travailler sur une appréciation de la validité des hypothèses en matière de trafic, puisque pour faire une étude de concédabilité, il faut d'abord voir quel sera le trafic attendu, et donc les recettes potentielles, compte tenu des dispositifs qui existent dans le projet, et qui permettent à certains trajets locaux d'être exonérés de péage. Deuxième point, un avis étayé sur l'estimation des travaux et sur les acquisitions foncières qui restent à faire. Et troisième aspect, une appréciation des variables économiques qui ont été prises en compte pour la modélisation qui a permis de conclure à la possibilité de concéder l'ouvrage. Donc, les experts vont travailler, tout cela prend un peu de temps, ces éléments interviendront probablement un peu tard dans le débat. Puis, vraisemblablement, vers la fin de l'année, ils seront examinés, parce que c'est un caractère extrêmement technique et très détaillé, d'abord avec une commission restreinte, à laquelle bien évidemment ceux qui veulent participer seront conviés, les conclusions seront rapportées par les experts eux-mêmes en séance publique. Donc, sur ce point-là, vous aurez satisfaction. Sur le point particulier de la différence d'estimation des coûts des travaux de 2007 et d'aujourd'hui, c'est un point qui a été évoqué hier lors de la réunion de Moulins, et j'ai demandé au maître d'ouvrage d'expliquer un peu ces différences de coûts, de voir si les projets étaient strictement comparables, si, en fait, le projet tel qu'il était envisagé aujourd'hui, s'il devait être réalisé compte tenu des modifications notamment de contraintes environnementales, ou des modifications qui seraient rendues nécessaires par le constat de l'absence d'aires de service convenablement dimensionnées pour les camions, c'est un point qui a été extrêmement souligné par l'ensemble des personnes que nous avons rencontrées dans la préparation du débat, je lui ai demandé de travailler sur ce sujet, et d'apporter des justificatifs qui permettent d'expliquer cette différence de coûts. Quelle est la part qui est due à l'inflation ? Quelle est la part qui est due à une modification des travaux envisagés ? Mais de toute façon, ce chiffre de 950 millions, la pertinence des bases qui ont servi à aboutir à ce chiffre de 950 millions pour le projet actuel feront l'objet d'une expertise indépendante. Sur le dernier point, cela ne me semble pas relever d'une expertise au sens strict du terme, parce que tous les investissements de l'Etat, par définition, sont publics. Donc, on connaît, là où il a mis de l'argent, je crois que là-dessus les comptes sont tout à fait clairs et ils sont

justifiés. Je demanderai, par contre, bien évidemment, à l'administration centrale en charge de ces affaires de venir éventuellement présenter ses conclusions ici, ou tout au moins de nous remettre un rapport qui nous permettra de répondre à vos attentes. D'autres questions dans la salle ? Là-bas au fond.

Thierry GROSJEAN : Thierry Grosjean, Président de la CAPEN 71, représentant France Nature Environnement et Agir Pour l'Environnement, qui est une ONG. Je réagis un petit peu aux propos de Monsieur le Préfet, concernant le Schéma National des Infrastructures de Transport qui, à ma connaissance, bien qu'il y ait eu un avis de l'autorité environnementale sur ce qui laissait à désirer justement sur le plan de l'environnement, n'a pas fait encore l'objet d'un véritable arbitrage définitif du Gouvernement, et puis qu'à notre avis, le débat n'est pas clos, puisque ce débat public n'est pas terminé, et qu'il devrait l'être lorsque le Parlement aura pu en débattre et que le décret sera paru, ce qui va mener certainement jusqu'à 2011. Je voudrais savoir s'il y aura un vote au Parlement, cela me paraîtrait quand même normal. Et la procédure me paraît mal engagée sur ce débat particulier, on ne peut pas, à notre avis d'association environnementale, engager un débat sur un projet particulier quand on ne connaît pas la façon dont il peut s'imbriquer dans un schéma national. Cela ne me paraît pas très cohérent comme procédure.

Christian de LAVERNEE : Oui, je dois me reprocher de n'avoir pas précisé tout à l'heure, effectivement, que ce Schéma national, qui était approuvé par ce Comité national du développement durable, a été transmis au Parlement, et qu'il est prévu un débat ... il est envisagé en tout cas, je ne crois pas que les dates soient encore fixées, est-ce qu'elles le sont ? Un débat, c'est une procédure, à ma connaissance, sans vote, mais le Parlement débat du Schéma National des Infrastructures de Transport pour éclairer le Gouvernement avant qu'il l'arrête, en effet, par décret. Je ne crois pas qu'il y ait donc un décalage désastreux entre le calendrier de ce débat public confié à la Commission particulière que préside Madame Brévan et le calendrier que je viens d'indiquer, qui devrait tout de même nous permettre de connaître dans un avenir très rapproché si le SNIT est validé ou s'il est, sur tel ou tel point, remis en cause par une critique précise.

Claude BREVAN : D'autres demandes ?

Patrick DUCZMAN : Madame la Présidente, mesdames, messieurs. Oui, simplement dans l'impartialité du débat, je me pose une question parce que...

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez vous nommer ?... excusez-moi !

Patrick DUCZMAN : Pardon, madame. Oui, Patrick Duczman de Saint-Julien-de-Civry, je suis également Président du Comité de Protection de l'Environnement en Charolais-Brionnais, mais c'est à titre personnel que je m'adresse à vous. Oui, donc je me pose une question : dans la présentation, on se rend compte que l'Etat est capable de donner 350 millions d'euros jusqu'en 2014 pour la sécurité de nos citoyens, et puis on présente un budget de... au total, pour l'Auvergne et la Bourgogne, enfin pour la Saône-et-Loire et l'Allier, de 27 millions. Alors, d'un côté, cela nous dit : « Continuons d'avoir des morts, on ne vous donnera que 27 millions », mais d'un autre côté, si on donne cette concession à un privé, on peut lui donner 350 millions. Que l'Etat nous donne 350 millions jusqu'en 2014, on aura des barrières de sécurité partout où il en faut, peut-être que tout ne sera pas fini, on n'aura plus de mort. Rappelons-nous que lors de la construction de l'autoroute, qui passe dans notre Saône-et-Loire, il y avait par an 40 morts jusqu'à la pose des barrières de sécurité. Après la pose des barrières de sécurité, 4 morts par an. Donc, la solution, elle passe par la sécurité, et la sécurité n'a pas de prix. Vingt-sept millions, mais c'est se foutre de la gueule de la population !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : On va prendre plusieurs questions, et puis il sera répondu un peu plus globalement. Une autre question ? Il y avait une dame, je crois, voilà, non ? Il n'y a pas d'autres questions ? Si, là. Ici, voilà. Monsieur, là.

Jean JOACHIM : Oui, je suis un usager lambda de la RCEA. Je m'appelle Jean Joachim, j'habite Saint-Martin-Belle-Roche. Je dois dire que je rentre de vacances en Bretagne où j'ai été stupéfait de voir le réseau routier breton, je crois que c'est ce

que le Président du Conseil général laissait entendre tout à l'heure, où il n'y a aucun péage, où sur un GPS qui datait de moins d'un an de mise à jour, de nombreux tronçons de 20 à 30 kilomètres d'autoroute, pas de voie, de 2x2 voies ne figuraient pas, je me suis dit : « Mais ce n'est pas possible. Il y a deux France. Il y a la France de Saône-et-Loire et de l'Allier en ce qui nous concerne, et puis la France des Bretons ». Ce qu'on est capable de faire en Bretagne, je vous assure pour y être allé il y a moins d'un mois, il y a énormément de chantiers d'infrastructures routières entre Rennes et puis toute la Bretagne, à partir de Rennes qui sont pour faire des 2x2 voies gratuites. Qui plus est, nous avons cette fameuse 2x2 voies RCEA qui a une importance stratégique, puisque c'est pour relier, comme le dit son nom, le centre de l'Europe avec l'Atlantique. Il doit y avoir un moyen d'avoir un financement européen que je sache là-dessus ! Puisqu'on nous en a proposé pour des brouilles, je vois sur Mâcon, et cela ne tenait pas la route, mais là c'est le cas de le dire, il faudrait que cela tienne la route. Autre point, moi, je vais vous dire honnêtement le fond de ma pensée. Ce débat, je n'y crois pas ! Je n'y crois pas du tout, puisque j'ai été confronté à une réalité professionnelle lors du fameux débat qu'il y a eu sur Mâcon, on va se souvenir de cela, quand il s'agissait de faire le raccordement de l'autoroute A6 avec l'autoroute A40... la création de l'autoroute A40. J'étais chargé de quantifier l'impact du réseau téléphonique sur le projet de raccordement, et pendant le même temps, il y avait un comité de défense qui s'était formé à Sensé. Les gens discutaient, débattaient, on leur avait présenté cinq ou six projets différents. Je ne me rappelle plus exactement lesquels, mais on m'a chargé de travailler uniquement sur ce projet, le premier, et c'est celui qui a été appliqué. Autrement dit, on a amusé la galerie et j'ai peur qu'aujourd'hui, cela soit cela. Et puis, un dernier mot, j'ai une proposition à vous faire moi, en ce qui concerne le Grenelle de l'environnement et la pollution. On a deux villes qui sont traversées par l'autoroute A6, Mâcon et Chalon, qu'on mette déjà la gratuité de péage entre les deux péages Nord et Sud, pour permettre aux gens de ne plus passer en ville pour polluer la ville. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur le Préfet, Je crois que vous pouvez répondre à ces interventions, s'il vous plaît, Monsieur le Préfet... à la fois sur les 350 millions et la comparaison...

Christian de LAVERNEE : Voilà ! Même si... elles invitent dans le fond peut-être à ce qu'on fasse la présentation du projet lui-même, parce qu'on voit bien qu'elles sont inspirées déjà par une connaissance du sujet, ce qui prouve que l'information circule, que les documents aussi. Simplement je voudrais parler de la comparaison entre l'effort budgétaire que l'Etat parvient à faire actuellement en faveur des opérations annuelles, les 27 millions qu'on trouve dans les deux PDMI dont vous avez parlé tout à l'heure, et puis la somme infiniment plus importante qui fait l'objet de la proposition soumise au débat public. Je crois qu'il est important de voir que l'Etat, pour rénover toute la maison et le faire d'une façon qui soit faite une fois pour toutes, peut mobiliser, comme on fait pour une priorité, des montants budgétaires importants. Mais la proposition de prendre la même somme, non pas pour une solution durable et pour clore le dossier en quelque sorte, mais pour y apporter des aménagements partiels et rester avec des attentes ou des insatisfactions, justifie forcément qu'à défaut de cette solution d'ensemble, on soit sur un financement plus réduit. Donc, ce que je dis ne concerne pas seulement la comparaison que l'un des intervenants a faite dans sa question entre les 27 millions et les 350 millions, mais aussi le fait que dans le scénario alternatif, le scénario de repli qui figure dans le dossier qui est soumis au débat, on voit figurer, ce sera certainement commenté par les uns et les autres, un effort budgétaire de l'Etat moins important que dans la proposition qu'il recommande à ce stade. Voilà ! Toujours insister sur le fait qu'il est normal de mobiliser de l'argent public et la solidarité nationale pour reprendre l'expression du Président du Conseil général lorsqu'on a rendez-vous avec un résultat qui est totalement satisfaisant, parce que l'emploi de ces crédits nationaux, qui sont collectés dans le fond après de tous les contribuables nationaux, est justifié par une utilité publique indiscutable. S'il s'agit d'avoir des résultats plus partiels en quelque sorte sur tel ou tel point de sécurité, il ne serait pas admissible de mobiliser la même somme d'argent. Voilà ! J'essaie de clarifier cela, cela n'est pas perçu toujours spontanément par ceux qui s'emparent de ces deux chiffres, c'est pour cela que je prends l'exemple de la maison. Si vous avez votre maison à rénover, vous consacrez

un budget, si la rénovation est une rénovation d'ensemble qui vous met aux normes et dans la solidité et la robustesse pour trente ans, mais ce budget-là, vous n'allez pas admettre qu'on fasse quelques retouches seulement pour la même somme. Voilà, c'est une comparaison.

Claude BREVAN : Si vous le voulez bien et s'il n'y a plus de question qui soit d'ordre général, on va passer donc à la troisième partie, qui est la présentation proprement dite du projet, et sur laquelle on gardera évidemment un long temps de question. Je crois que cela va nous être présenté par Monsieur Regnaud, mais vous allez peut-être pouvoir présenter l'équipe de la maîtrise d'ouvrage et les personnes que le public retrouvera à chaque réunion.

3ème partie
Présentation du projet
par le Directeur Régional de la DREAL Bourgogne
Monsieur Georges REGNAUD

Georges REGNAUD : Merci, Madame la Présidente. Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs ! Georges Regnaud, le Directeur régional de l'Environnement et de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne. Je représente, aux côtés des préfets, la maîtrise d'ouvrage Etat, et je m'exprime en partageant l'expression avec mon collègue DREAL d'Auvergne, Hervé Vanlaer qui est ici, avec son adjoint, Dominique Thon, avec Michel Quinet qui est le Chef du service Route Transport de la DREAL Bourgogne, et puis avec Chantal Edieu qui est le Chef du service transport de la DREAL Auvergne. Alors, ce que je vais vous présenter en effet c'est le projet d'accélération de cette mise à 2x2 voies de la RCEA selon un plan en trois temps. Tout d'abord, vous dire... ou rappeler, puisque vous savez déjà, sans doute, de quoi nous parlons ; ensuite, souligner les enjeux qui sont à prendre en compte avec cette notion de rapidité qui a déjà été soulignée, et puis vous décrire le projet proposé qui consiste à mettre en concession autoroutière cette Route Centre Europe Atlantique. Alors, un petit rappel : l'Etat a maintenant la responsabilité uniquement du réseau routier national depuis 2004, et ce sont les directions interdépartementales des

routes qui assurent l'exploitation et l'entretien du réseau routier national qui n'a pas fait l'objet d'une décentralisation. La RCEA l'a replacé dans son contexte international, c'est une liaison transversale d'intérêt européen, et nous aurons l'occasion de voir en effet que la fonction de transit est une fonction importante de cette liaison. Deuxième caractéristique de cette route, c'est son aménagement à 2x2 voies en cours d'achèvement sur chaque section de Royan à Montluçon. Ce dont nous parlons aujourd'hui, c'est la section Montmarault-Chalon-sur-Saône-Mâcon dans l'Allier et dans la Saône-et-Loire, à propos de laquelle il faut rappeler que des décisions ministérielles dès 93 et des déclarations d'utilité publique ont été prises à partir de 1995, et c'est une section sur laquelle nous avons, collectivités publiques toutes confondues, investi 793 millions entre 1989 et 2009, et nous avons pu réaliser 30 % du linéaire à 2x2 voies, il en reste 170 à aménager. Une caractéristique de cette route, c'est un trafic local important grâce aux 55 échangeurs. On y reviendra souvent, puisque cette abondance d'échangeurs est un déterminant de la proposition qui est faite, et que je vais décrire, avec une desserte très fine des territoires des deux départements concernés, une population qui l'emploie quotidiennement, et des échanges commerciaux nombreux. Un trafic de transit prépondérant pour le transport de marchandises, et une représentation des poids lourds élevée qui peut aller, selon la section, jusqu'à 45 %. Pour passer aux enjeux que représente le problème à traiter, le premier qui vient à l'esprit avec évidence, malheureusement, c'est l'amélioration de la sécurité. Nous constatons tous un nombre d'accidents élevé en termes de gravité. Et ce sont des accidents qui sont répartis sur l'itinéraire, et qui, pour beaucoup, sont dus à des pertes de contrôle, des dépôts de véhicules qui conduisent à des chocs frontaux sur les sections à double sens de circulation. Vous avez sur le transparent le nombre d'accidents importants, avec 12 accidents depuis janvier 2010 qui ont causé 22 morts, c'est la réalité de cet itinéraire en l'état. C'est pourquoi cet axe, monsieur le Préfet de région l'a souligné, est inscrit parmi les quelques infrastructures... il n'est pas inscrit, il est proposé car c'est l'avant-projet au Schéma National des Infrastructures de Transport au titre de la sécurité. Certains axes sont inscrits au titre de l'aménagement du territoire,, là c'est au titre de la sécurité que, sur cet avant-projet de schéma, l'itinéraire figure. Cet enjeu de sécurité ne doit pas nous faire oublier d'autres objectifs importants, dont celui de la desserte du territoire ; desserte du territoire, pour répondre aux besoins

des déplacements des habitants, desserte des territoires pour soutenir et développer le tissu économique qui est très riche, le dossier de débat le rappelle s'il en était besoin, et l'intérêt de conforter l'attractivité des pôles touristiques qui s'égrainent le long de cet itinéraire. Je l'ai dit, cet aménagement à 2x2 voies n'est que partiel, et pour l'achever 950 millions d'euros sont encore nécessaires, dans un contexte de financement public difficilement mobilisable, et bien évidemment le rythme de travaux dépendant de la mobilisation des financements, pour obtenir une mise en service complète de la 2x2 voies, il faudrait plusieurs dizaines d'années pour y arriver. On est entre 25 et 40 ans suivant les estimations des uns et des autres, mais nous sommes sur le même ordre de grandeur, c'est très loin comme réalisation si nous le faisons sur le rythme des financements habituel. Alors, s'est posée la question de l'accélération de l'aménagement de la RCEA, c'est la question qui est posée lors de ce débat public : comment accélérer l'aménagement de la RCEA ? La proposition qui est faite au nom de l'Etat, c'est de faire une autoroute, et de la concéder en vue d'un aménagement rapide, nous le rappellerons plus loin, à l'horizon 2007, de cet itinéraire. Je rappelle le principe de la concession autoroutière : on fait appel par appel à la concurrence à un concessionnaire qui conçoit, qui réalise, qui finance, qui entretient et qui exploite la route, et qui s'engage à construire, dans un délai donné, en une seule fois, l'infrastructure globale qui est souhaitée. En échange, les usagers s'acquittent d'un droit de péage, j'y reviendrai, et le projet qui est présenté exclut du péage la section Ciry-le-Noble/Chalon-sur-Saône avec sa section Ciry-le-Noble/Montceau, qui n'est pas encore aménagée, qui resterait hors concession, et donc gratuite dans l'hypothèse que je présente, et qui serait aménagée à 2x2 voies par l'Etat. On répondra à vos questions plus tard, monsieur. Le scénario proposé par le maître d'ouvrage que je représente figure sur le schéma qui vous est projeté. Vous voyez l'itinéraire Ciry-le-Noble/Chalon en jaune, qui est exempt de péage et achevé, aménagé par les opérations en cours cofinancées sur contrat de plan et par l'aménagement de la section supportée directement par l'Etat. Et puis, le restant de l'itinéraire serait concédé avec un système de barrières de péage qui seraient des barrières de péage en pleine voie et sur des bretelles, avec dans les sections, là où il y a des flèches vertes, des mouvements qui seraient libres de péage. Alors, je reviens sur l'autre schéma qui explique le fonctionnement des péages ouverts qui se justifie par le nombre, je l'ai dit, très important d'échangeurs qu'il est prévu de

maintenir pour satisfaire l'objectif de desserte du territoire. Donc, système de péages ouverts, on ne paye que quand on passe sur la barrière forfaitairement, et avec les petits traits bleus que vous voyez sur chaque échangeur, ceci montre que quand on sort sur un échangeur on ne paye que pour partie le droit de passage dont on devait s'acquitter en passant sur la barrière qui est en pleine voie, on s'acquitte seulement de la moitié du péage. Alors, il faut souligner aussi que...

(Confusion de voix)

Georges REGNAUD : Alors, on ne comprend pas. Alors, on va...

Claude BREVAN : Je crois qu'on ne comprend pas.

Georges REGNAUD : Donc, je montrerai...

Claude BREVAN : S'il vous plait, s'il vous plait ! Cela va être reformulé, parce qu'effectivement, c'est un peu confus. Alors, est-ce que vous pouvez expliquer d'une manière plus claire ?

Georges REGNAUD : Voilà.

Claude BREVAN : S'il vous plait ! S'il y a un brouhaha qui est trop fort, on ne peut rien entendre. Donc, Monsieur Regnaud va tenter de réexpliquer d'une manière plus claire, en montrant vraiment...

Georges REGNAUD : La différence.

Claude BREVAN : D'ailleurs, détaillez l'exemple.

Georges REGNAUD : Quand vous avez des barrières de péage à chaque échangeur, vous payez effectivement pour la distance que vous avez parcourue, et vous prenez un ticket à l'entrée et un ticket à la sortie. Là, la différence, c'est que comme tous les échangeurs ne pourraient pas être équipés d'un tel système parce

qu'ils sont trop nombreux, nous avons une barrière de péage, un système ouvert, c'est-à-dire une barrière à pleine voie. Donc, quand vous passez sur la barrière en pleine voie, vous vous acquittez d'une redevance forfaitaire. Et ce que j'expliquais, c'est que si vous sortez d'un échangeur comme celui qui est montré à l'instant, on ne vous fait pas payer le forfait complet pour avoir parcouru l'ensemble du tronçon, mais la moitié du forfait. Voilà. Alors, autre caractéristique particulière du projet proposé, c'est le fait que le niveau de péage tiendra compte des aménagements déjà réalisés. Le niveau de péage est nettement inférieur au niveau de péage des autoroutes que nous ouvrons en ce moment. On va passer au suivant. Alors, quel est l'avantage de cette mise en concession autoroutière de la Route Centre Europe Express ? Des aménagements autoroutiers qui permettent d'améliorer la sécurité, une 2x2 voies à chaussée séparée sur l'ensemble de l'itinéraire, des carrefours dénivelés, des aires de repos et de service régulières, nous savons aujourd'hui que c'est un manque important de l'itinéraire, une amélioration des déplacements en termes de fiabilisation des temps de parcours, et aussi, vous voyez, le maintien des échangeurs actuels, rappelés pour conserver la bonne irrigation du territoire, et vous avez l'indication du gain de temps en fonction de la distance parcourue sur un itinéraire autoroutier de la sorte. Ensuite, des aménagements... Non, le suivant. La mise en place de protection phonique quand la réglementation sur le bruit le prévoit. Vous savez, vous pourrez voir sur des chantiers ailleurs ou en cours comment cela se présente... la mise aux normes environnementales sur l'ensemble de l'itinéraire avec des mesures de protection des milieux naturels pour contribuer à la constitution de la trame verte et bleue, c'est-à-dire une continuité écologique, et puis des efforts en matière d'insertion paysagère pour qu'elle soit de qualité. Le coût du projet est estimé à 1,1 milliards d'euros, qui comprend 950 millions pour la mise à 2x2 voies, dont font partie les 200 millions d'euros d'aménagement par l'Etat de la section Ciry-le-Noble/Chalon-sur-Saône, plus les 160 millions d'euros pour les aménagements spécifiques à la mise en concession : le coût des barrières de péage, la mise aux normes des bretelles d'accès, et tout ce qui est spécifique à une autoroute concédée. La prise en charge de l'Etat d'une subvention d'équilibre de 150 millions d'euros, dont je rappelle que le montant réel est déterminé par l'appel à la concurrence pour pouvoir équilibrer la concession, et le coût pour les usagers, en cas de mise en péage, qui serait de 7,63 centimes d'euros par kilomètre pour les

véhicules légers, et de l'ordre de 24 centimes d'euros par kilomètre pour les poids lourds, ce qui représente à peu près 40 % de moins que les autoroutes actuelles qui sont mises en service. Le calendrier, puisque c'est un élément essentiel. L'objectif qui a été fixé par le secrétaire d'Etat, c'est la mise en service en 2017. Le débat public, nous le vivons à partir d'aujourd'hui. Il faudra une enquête publique, puisque toute création d'autoroute concédée doit être précédée d'une enquête publique, et la période de travaux que vous voyez se dessinait sur le schéma qui figure en projection. L'autre alternative ; l'autre alternative prévoit un financement conforme à ce qui a été mis par l'Etat, nous l'avons dit tout à l'heure, dans les années passées, chaque année, et cela conduit sur cinq ans à quelque chose de l'ordre de 150 millions d'euros. C'est un aménagement qui devra durer au-delà de 2017, mais jusqu'à 2017, avec les 150 millions que représente le financement de l'Etat habituel sur cet itinéraire, l'idée est de prioriser des mesures de sécurité avec des aménagements de sécurité sur l'ensemble de l'axe dès le même horizon 2017, et vous voyez sur la photographie qui vous est présentée qu'il s'agirait, dans cette proposition, dans l'hypothèse où la concession ne serait pas retenue, de séparer les sens de circulation par une bande médiane élargie, on va mettre 1,30 mètres, d'interdire les dépassements sur ces sections bidirectionnelles qui resteraient bidirectionnelles, et de déniveler tous les échangeurs. Les mises à 2x2 voies ne pourraient pas s'envisager dans ce même horizon 2017 avec ce niveau de financement. Voilà présenté le projet du maître d'ouvrage, qui fait l'objet du débat qui débute ce soir.

Questions/réponses

Claude BREVAN : Merci ! Bien ! Pour essayer de voir un peu de quel temps de parole chacun peut disposer, est-ce que toutes les personnes qui ont l'intention... ou la plupart des personnes qui ont l'intention de prendre la parole peuvent lever la main pour qu'on voit un petit peu ? Une, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit, neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quinze. Donc, cela va conduire à demander à chaque personne d'être assez brève, si c'est possible. Vous aurez de nouveau l'occasion, bien sûr, de vous exprimer. On va grouper les réponses, et on va considérer que chacun peut parler à peu près deux minutes, et pas davantage à ce stade, mais il

pourra reprendre la parole, bien évidemment, s'il reste du temps, puisqu'il y a quand même beaucoup de demandes d'intervention. Qui commence ? Madame ?

Alice BESSEYRIAS : Donc, Alice Besseyrias, vice-présidente du Conseil général chargée des routes. Ecoutez ! Vous nous proposez là tout ou rien, quasiment. Tout, concernant une route à péage, ou rien si nous n'acceptons pas le péage. C'est un petit peu... pour moi, je trouve cela un peu un chantage. Donc, la question que je vous pose véritablement : vous consacrez dans ce débat public une vingtaine de pages au scénario concession, 3 pages : pages 75-76-77, j'ai bien étudié votre dossier, sur une alternative, sur crédit public. Le scénario d'un aménagement total de l'axe à 2x2 voies sur fonds publics ne devrait-il pas être aussi examiné par la Commission du débat public ? Le dossier soumis au débat public n'est-il pas incomplet sur ce point ? La Commission est-elle en capacité de nous garantir que la faisabilité d'une hypothèse de financement global de mise à 2x2 voies sur fonds public soit examinée attentivement et objectivement si nous en proposons une ?

Claude BREVAN : Je répondrai globalement. Bien évidemment, toutes les propositions seront examinées. Mais cela dépend un peu du moment où elles se situeront, parce que si elles se situent trop tard dans le débat, elles seront examinées après le débat. Mais en tout cas, toutes les propositions seront examinées, madame.

Pierre MARTINERIE : Madame la Présidente, bonjour ! Pierre Martinerie, Conseiller général de Mâcon Sud. Ma question va porter sur l'impact pour la collectivité du projet de concession autoroutière. L'hypothèse, qui nous est présentée très en détail, comme l'a dit ma collègue Alice Besseyrias, d'un concessionnaire qui réalise les infrastructures et assume les coûts de la collectivité, n'est pas suffisamment rassurante à ce stade sur l'investissement éventuel des collectivités. Je cite page 74 de votre dossier : « Le contribuable peut être amené à financer une partie de l'investissement. Les collectivités territoriales pourraient être amenées à y contribuer pour financer des aménagements spécifiques ». Mes questions sont donc les suivantes ; nous souhaiterions que ce point soit précisé. Qu'entendez-vous exactement par aménagements spécifiques ? Les aménagements propres au domaine routier lui-même, ou aux abords de celui-ci ? Deuxième question : les

conséquences financières pour les collectivités locales de ces aménagements ont-elles été estimées dans vos projets ? Cela ne figure pas dans le document. Enfin, si une participation devait être demandée aux collectivités, est-ce que cela nous permettrait d'avoir un avis sur la place des péages, et leur choix sur leur emplacement sur le parcours, de même que la discussion sur les accès ? Monsieur Regnaud, tout à l'heure, vous avez utilisé le « on » indéfini sur le financement de l'itinéraire. Je souhaiterais rappeler que la Saône-et-Loire et la région Bourgogne ont bien participé au financement de la RCEA, plus de 115 millions pour la Région et plus de 74 pour le Département. Le maître d'ouvrage envisage-t-il de faire participer à nouveau, malgré le projet de concession, le département de Saône-et-Loire à cette concession ?

Claude BREVAN : Merci. Je tiens quand même à préciser que ce dossier n'est pas le dossier de la Commission. C'est le dossier du maître d'ouvrage. Nous ne sommes pas les auteurs de ce dossier, même si nous avons veillé à ce que les informations soient complètes. Monsieur le Maire ?

Jean-Patrick COURTOIS : Madame la Présidente, Jean-Patrick Courtois, Maire de Mâcon. En fait, vous avez présenté deux solutions. La première, évidemment, c'est de faire une route gratuite. Tout le monde ne peut être que d'accord. Il faudra 25 ou 30 ans pour la réaliser selon votre dossier, avec un nombre de morts considérable. Il n'est donc pas possible de la retenir. La deuxième solution que vous présentez, c'est une solution autoroutière, solution autoroutière payante, y compris pour les usagers de la Saône-et-Loire, qui, eux-mêmes déjà, ont participé trois fois. Je prends l'exemple de Mâcon. Les usagers contribuables de Mâcon ont payé trois fois, parce qu'ils ont payé une participation de la ville qui n'est pas négligeable, elle est de 3 millions d'euros, ils ont payé des impôts au Département, et ils paient des impôts à la Région. Ce qui revient à dire aujourd'hui qu'on assiste, si on faisait l'autoroute telle que vous la prévoyez, à un véritable hold-up. Et moi, je pose une question juridique, c'est : dans quelle mesure... et je parle pour la ville de Mâcon, je laisse le soin au président du Conseil général, au président du Conseil régional, de s'associer à ma proposition ou pas, de voir dans quelle mesure si on était en concession telle que vous la proposez, la commune de Mâcon pourrait être remboursée ? Pourquoi ?

Parce que lorsque la ville a délibéré, et j'en parle d'autant plus en connaissance de cause que je n'étais pas maire à l'époque, il avait été dit que la subvention arrivait pour une Route Centre Europe Atlantique, à terme, 2x2 voies gratuite. Donc, je pense que la délibération d'origine n'est plus respectée. Et je le dis devant un magistrat de la Cour des Comptes, se pose quand même la question de savoir comment la ville pourrait être remboursée. Il peut y avoir une troisième solution que vous n'avez pas étudiée, et que je me promets tout à fait respectueusement de vous proposer, qui consisterait effectivement de faire une concession. C'est le seul moyen d'avoir une autoroute pour 2017, ou 2018, ou 2019. Mais on pourrait imaginer, compte tenu de la participation financière de la Région Bourgogne, du Département de Saône-et-Loire, des villes, et notamment de la ville de Mâcon, qui ont été en grand nombre bien supérieurs à ce qui a été donné dans les autres départements, qu'on ait une autoroute simplement avec deux péages : l'un à Digoin, l'autre à Mâcon, et ceci étant situé avant la ville de Mâcon. Ce qui permettrait de faire payer toute la circulation de transit, et notamment les camions. Et comme l'a fait remarquer le président du Conseil général, n'ayant pas d'itinéraire bis, les camions seraient forcément obligés de prendre l'autoroute, et par-là même d'apporter et la sécurité et des moyens financiers. Et cela permettrait à la circulation de Saône-et-Loire intra-muros, donc des contribuables qui ont déjà, je répète, payé, d'avoir une circulation gratuite sur l'axe Digoin-Mâcon. Je tiens à vous dire qu'en tant que parlementaire, c'est la solution que je me permets de vous proposer, et en tant que maire de Mâcon, je tiens à vous dire que c'est la seule qui serait acceptable, les autres solutions ne sont pas acceptables, parce que je maintiens qu'il y a un peu un détournement des fonds publics locaux, et qu'il y aurait une taxation de nos contribuables qui serait, en même temps, une rupture des principes d'égalité, puisque vous dites, sur une partie de la Saône-et-Loire, et tant mieux pour eux, ils auraient la route 2x2 voies gratuite, et l'autre partie de la Saône-et-Loire l'aurait payante. Donc, nous avons en même temps une rupture d'égalité des mêmes contribuables de Saône-et-Loire. Donc, voilà la contribution que je me permets de verser à notre débat.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Messieurs ? Y a-t-il d'autres questions en lien avec les financements des collectivités locales ? Oui, une troisième. Parce qu'on va répondre... C'est sur le même sujet ? Mais il faut que cela soit sur les mêmes sujets. Oui.

Christian BONNOT : C'est parfois surprenant, mais mes propos vont rejoindre un peu ceux du sénateur Courtois. Christian Bonnot, Conseil général du canton de Charolles. Effectivement, la perspective d'une mise à péage, c'est pour le contribuable de Saône-et-Loire la perspective, non pas de la double peine, mais de la triple peine. La première peine, on a déjà payé, on a déjà contribué pour les aménagements qui ont été faits sur cette route, certes insuffisants, mais qui ont été coûteux pour le contribuable de Saône-et-Loire. La deuxième peine, ce serait de payer le péage tel qu'il nous a été présenté, tel qu'il est décrit dans la solution. Et puis, la troisième peine, ce serait qu'on ferait encore appel aux contribuables de Saône-et-Loire pour proposer un itinéraire de substitution qui, aujourd'hui, n'est pas à niveau. Ce n'est pas acceptable. Le contribuable de Saône-et-Loire mérite mieux. Et quand... monsieur le Préfet de la Région Bourgogne, quand vous parlez des 350 millions qui seraient mis pour... dont on pourrait disposer, là, tout de suite, et qu'on ne mettra pas que pour un toilettage superficiel, moi je suis tenté de vous dire, monsieur le Préfet, on ne parle pas de refaire la toiture ou de refaire le crépi d'une maison, on parle de vies humaines, on parle de mettre un terme à l'hécatombe qui continue et qui se poursuit, et le compteur continue. Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Madame ? C'est bien sur le même sujet des questions de finances... en lien avec les finances locales, c'est cela ? Allez-y !

Chrystèle CLEMENT : Alors, moi, je suis Chrystèle Clément, simple citoyen, et vraiment usager au quotidien de la RCEA. Et moi, donc je voudrais rebondir pour l'histoire des quatre péages, parce que j'ai lu aussi le projet, et à la page 71, il y a : « Y a-t-il d'autres alternatives au scénario à six péages, à six barrières de péage ? ».

Claude BREVAN : Ecoutez, Madame ! Je m'excuse, mais je vais vous interrompre, parce que ce sujet-là va revenir, et ce que je souhaiterais, c'est qu'il y ait déjà une réponse apportée...

Chrystèle CLEMENT : Ah non ! Voilà, je veux juste mettre un peu... Il faut toutefois noter un risque en ce qui concerne la faisabilité juridique de la concession à quatre péages, et aussi le scénario pourrait donc induire de trop grandes inégalités entre les usagers. On a déjà la réponse ?

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Alors, je vais demander à la maîtrise d'ouvrage d'abord de répondre sur l'impact que pourrait avoir cette mise en concession sur les finances des collectivités locales, sur l'éventualité de leur demander de contribuer, sur ce que signifient ces demandes complémentaires. Ensuite, de répondre, si elle le peut, à la question qui a été posée sur l'hypothèse d'un remboursement aux collectivités locales, de leurs apports, en quelque sorte, à la voie qui est réalisée dans le cadre d'une délibération qui avait comme objet un ouvrage gratuit. Et puis, enfin, à la proposition de concession avec deux péages. Sur la question, après, des quatre péages, six péages, cela va revenir vraiment dans le débat, et la question, effectivement, de l'équité entre les différents citoyens, sera traitée dans un deuxième temps, si vous le voulez bien, madame.

Georges REGNAUD : Pour répondre, tout d'abord, je voudrais que monsieur le Conseiller général, qui n'a pas bien entendu que j'avais en effet dit que les collectivités territoriales avaient participé aux opérations antérieures et aux opérations en cours, veulent bien m'en donner justice. Alors, maintenant, en ce qui concerne le projet qui est présenté, le projet qui est présenté est présenté complet sans que l'appel aux financements des collectivités territoriales soit nécessaire. Il est indiqué dans le dossier que cette contribution des collectivités territoriales peut être

possible sur des éléments qui seraient demandés à leur initiative. Je vais demander à mon collègue de préciser.

Dominique THON : Oui, c'est-à-dire que l'ensemble du financement de ce qui est proposé dans le dossier serait pris en charge par l'Etat. Le financement complémentaire de collectivités locales viendrait uniquement soit pour des demandes différentes du type, par exemple, de suppression, de déplacements de barrières de péage qui entraîneraient une modification de l'équilibre financier de l'opération, auquel cas, si, par exemple, la subvention d'équilibre devait être fortement augmentée parce que les recettes de péage seraient diminuées, dans ce cas-là, on pourrait avoir une répartition du surcoût entre les collectivités qui l'auraient demandée ou l'Etat. S'il y a... Non mais... Je me doute que je ne suis pas très populaire dans ce que je vous dis, mais si on arrive... Voilà, merci. Je vais essayer de continuer quand même. Cela peut être pour ce type de changement, ou pour des aménagements supplémentaires qui seraient demandés, type... échanges supplémentaires, mais il y a déjà beaucoup d'échanges. Donc, dans ce cas-là, je pense que la demande de points d'échanges supplémentaires qui est quelquefois un sujet sur lequel il y a discussion entre l'Etat et les collectivités locales n'interviendra pas dans ce cas-là. C'est principalement sur les modalités de réduction du nombre de péages ou de déplacement des points de péage qu'il peut y avoir une discussion entre l'Etat et les collectivités qui le demanderaient. Bon, je sais que... Je pense aussi que... Je suis bien conscient que les collectivités concernées, qui sont très peu favorables aux péages, n'auront pas forcément... et n'ont pas beaucoup de moyens en plus. Bien sûr !

Claude BREVAN : Sur la question du remboursement des apports des collectivités locales...

Dominique THON : Alors, le montant qui reste à financer, de l'opération qu'on cherche à financer, soit par la concession, soit par des crédits budgétaires tient compte de ce qui a déjà été réalisé. C'est-à-dire que si on veut aussi rembourser ce qui a déjà été fait par les collectivités locales, cela augmente aussi le coût total de l'opération. Evidemment, puisque...

(Chahut)

Claude BREVAN : Monsieur Thon, je crois que tout à l'heure, vous n'avez effectivement pas expliqué la raison pour laquelle les coûts de péage étaient inférieurs aux coûts des péages pratiqués sur les autoroutes actuelles. Peut-être, est-ce que cela mérite une explication ?

Dominique THON : Voilà ! C'est cette explication, effectivement, que je vous dois, merci de m'aider dans ma réponse, c'est que... ou de m'obliger à répondre plus clairement.

Claude BREVAN : S'il vous plaît !

Dominique THON : Effectivement, ce qu'on présente, c'est que le péage ne va financer que ce qui reste à réaliser de l'autoroute. Donc, de ce fait, il se trouve... il est moins élevé que si on avait dû faire une autoroute entière à partir du début, et c'est dans ce sens-là qu'on dit que le péage qui est proposé, dont je comprends que beaucoup le trouve élevé, sera tout de même de l'ordre de 40 % plus bas, que si c'était une autoroute construite entièrement et nouvelle. Voilà.

Christian de LAVERNEE : Il faut rappeler un autre élément, c'est que quand il y a une concession, le domaine public reste domaine public de l'Etat, c'est-à-dire le patrimoine reste domaine public de l'Etat. Et on verra que la concession est pour une durée limitée. Pour l'instant, on a des concessions...

(Chahut)

Christian DE LAVERNEE : C'est un élément... un fait, c'est un élément de droit qui fait que les concessions font l'objet d'un appel à concurrence pour une concession d'environ 60 ans. C'est la réalité des choses. Et donc, en tout état de cause, le concessionnaire exploite la route, mais la propriété reste domaine public d'Etat.

Claude BREVAN : Ecoutez ! Je vais vous demander si c'est possible d'être un peu moins bruyants. Je crois qu'on entend tout à fait vos protestations, mais il n'empêche que quand vous protestez aussi fortement, on n'entend plus du tout ce qui est dit par le maître d'ouvrage. Et on n'entend pas non plus les observations. Donc, s'il vous plaît, essayons... On entend tout à fait. Je crois qu'il n'est pas nécessaire de hausser le ton. Tout le monde a entendu que vous protestiez contre certaines remarques, en tout cas, vous n'adhériez pas à certaines réponses. Monsieur le maire de Charnay.

Gérard VOISIN : Merci, madame. Oui, si le maire de Charnay peut récupérer un peu d'argent sur ce qu'il a investi à la création de la RCEA, je souscris tout à fait aux propositions du Sénateur-Maire, puisque nous avons été, comme toutes les communes qui sont sur la voie RCEA actuelle, nous avons été sollicités à l'époque. Mais moi, je voudrais vous dire que je veux, vous voulez, nous voulons absolument aboutir dans cette entreprise qui nous tient toutes et tous à cœur. Alors, monsieur le Préfet de Région, tout à l'heure, a dit, il faut redéfinir la politique de l'Etat en la matière. Je suis complètement d'accord avec lui... complètement d'accord avec vous, monsieur le Préfet. Alors, cette redéfinition, elle appartient au Gouvernement, et elle appartient aux parlementaires, et il se trouve que je suis parlementaire. A partir de là, et comme nous ne sommes pas à la solution finale, si vous me permettez cette expression, je voudrais vous parler de recettes dont il n'a été question ici, lorsque monsieur le Préfet de région a expliqué quelles étaient les nouvelles dispositions financières et de recettes qui étaient en cours et en vigueur, et notamment l'écotaxe, l'éco-redevance, l'eurovignette. Alors, pour ma part, nous savons tous ici que le débat porte sur gratuité ou pas gratuité, concession autoroutière... Attendez, attendez, si vous permettez. Concession autoroutière ou 2x2 voies. Je crois que chacune et chacun ici sont venus pour entendre que la route se termine, qu'il y ait de la sécurité, et que nous soyons enfin sur une véritable 2x2 voies sécurisée, en concession ou non, mais une concession où la gratuité serait autorisée pour les Saône-et-Loiriennes et les Saône-et-Loiriens. On est d'accord ! Attendez ! Attendez, je vais plus loin... je vais plus loin... je vais plus loin. La gratuité est revendiquée, elle est revendiquée, je la revendique, je la revendique pour tous. Attendez, attendez ! Je la revendique, mais particulièrement, comme beaucoup ici, et notamment le président du Conseil général dont je salue l'expression, parfois

passionnée, mais aujourd'hui, plus ronde que d'habitude, oui, ce qui lui a valu à l'applaudimètre une satisfaction personnelle et collective pour la collectivité qu'il représente. Eh oui ! Mais, c'est bien. C'est le jeu, et c'est le jeu politique aussi. Alors, alors... Mais c'est le jeu politique normal ! Nous sommes des élus politiques. Voilà. Le principe sur la gratuité, on est là pour travailler, mesdames et messieurs, on n'est pas là pour s'invectiver. On n'est pas là pour faire de la politique politicienne, nous sommes là pour faire de la politique, nous ne sommes pas là pour nous invectiver, nous sommes là pour trouver des solutions ensemble. Et donc, le principe de non-discrimination a été consacré par l'Union européenne, et il s'impose à tous. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'il peut néanmoins être décliné par catégories d'usagers, avec une variation ou une absence de péage pour certains. J'ai bien entendu que ce qui est demandé ici, ce sont des péages pour personne. Tant mieux s'il y a des péages pour personne. Et je continue... La difficulté est que cette différenciation n'est possible sur le plan géographique que par des formules d'abonnement, et non par des exemptions ciblées. Il faut donc lever l'hypothèque principale sur l'aspect de la gratuité pour les Saône-et-Loiriennes et les Saône-et-Loiriens, et pour tous les Français de France et les étrangers, peut-être également. Et j'ai eu l'occasion d'aller sur le même chemin que le Conseiller général Bonnot, Conseiller général de Charolles. Et j'y viens ! Le péage pour les poids lourds va être généralisé à partir de 2012, monsieur le Préfet de Région l'a dit tout à l'heure. Or, cela dure un peu, cela aurait dû être en 2011, puisque ce péage pour les poids lourds a été... donc, l'écotaxe a été instaurée pour la loi de Finances pour 2009, et c'était en 2011 que cette écotaxe devait se mettre en place. Pour des raisons techniques qui nous ont été dites... je vais être un peu long, mais vous verrez qu'au bout du compte, c'est plutôt satisfaisant. Pour des raisons techniques...

Claude BREVAN : S'il vous plaît, ne soyez quand même pas trop long, parce qu'il y a beaucoup de demandes de parole, Monsieur le maire.

Gérard VOISIN : D'accord. Pour des raisons techniques, tout cela... alors, je vais aller plus vite. Pour des raisons techniques, cela a un peu tardé, et le péage pour les poids lourds va donc être généralisé pour 2012. L'appel d'offre pour la mise en œuvre d'un système satellitaire est en cours. Et tout cela, c'est sur les poids lourds

français et étrangers. Cette législation est renforcée par la promulgation prochaine de l'Eurovignette qui va s'imposer à toutes et à tous. Le débat en cours entre le Parlement européen et le Conseil porte sur l'affectation des revenus. Elle s'effectue en France par le biais de l'agence française, l'agence de financement des investissements des transports français, dont la Cour des comptes, Messieurs les Préfets, dont la Cour des comptes dans son rapport du 4 février demande la suppression purement et simplement. Donc, en ce qui me concerne, je ne suis pas favorable à cette suppression mais je partage néanmoins l'analyse de la Cour des comptes, ce qui va m'amener dans le rapport que je présente au mois de décembre, le 2 décembre, à l'Assemblée Nationale sur l'Eurovignette, à proposer une transformation profonde de cette fameuse agence appelée l'AFITF. Je souhaite qu'elle devienne une agence de moyens capables de mobiliser l'ensemble des financements relatifs à une infrastructure, y compris les financements européens sur lesquels, nous, Français et nous ici, nous ne sommes pas très bons. A partir du moment où l'AFITF aura changé de statut, ou dont le statut se sera amélioré, elle pourra attribuer par convention une somme égale au montant de l'écotaxe perçue sur une infrastructure. A partir de 2002 par voie satellitaire, comme en Allemagne aujourd'hui, j'ai déjà fait la moitié de mon rapport et je suis allé en Allemagne, ce sont 4 milliards d'euros par an avec une collecte, qui est un peu différente de celle qu'on peut pratiquer aujourd'hui, donc, il ne faut pas escompter tout de suite 4 milliards d'euros mais en Allemagne, c'est comme cela. 4 milliards d'euros par Toll Collect, Toll Collect qui est un organisme de collecte, et qui, ensuite, va à l'Etat fédéral. Je termine Madame la Présidente. C'est ainsi que sans tordre les règles juridiques en vigueur, nous pourrions bénéficier du juste retour des investissements effectués depuis des années parce qu'il sera question dans mon rapport de le faire voter par le Parlement ou du moins par l'Assemblée Nationale dans un premier temps de pouvoir faire des affectations, ce qui nous est dit aujourd'hui comme impossible, demain, ce sera possible. Donc, je souhaite que l'écotaxe perçue sur les poids lourds français et étrangers, il faudra s'arranger avec eux aussi, leur expliquer toutes ces taxes supplémentaires, mais en tout cas, il est possible aujourd'hui d'espérer par l'écotaxe d'avoir des financements qui n'appellent pas à la recette sur les voitures particulières qu'elles soient françaises ou étrangères.

Claude BREVAN : Merci monsieur. Alors, je crois qu'on va donner la parole de ce côté-là si vous permettez, on vous donnera la parole après monsieur. Là-bas, madame, allez-y,

Catherine BOULEY : Catherine BOULEY, j'interviens en tant que citoyenne et j'habite à Lezay à côté de Mâcon. Moi, j'ai deux questions très précises et très courtes. Il est question d'une subvention d'équilibre de 150 millions d'euros versée par l'Etat. Je souhaiterais savoir si cette subvention est donnée une seule fois ou si elle peut être renouvelée. Cela, c'est ma première question. La deuxième, il est aussi question d'une subvention d'investissement dont le montant n'est pas déterminé, je souhaiterais connaître ce montant, puisque tout cela, ce sont quand même des crédits payés par l'Etat et cela serait intéressant quand même de savoir combien l'Etat va investir réellement dans le cadre d'une concession.

Claude BREVAN : Vous pourrez répondre sur cette question très précise ?

Georges REGNAUD : Oui, bien sûr ! Oui. La seule contribution de l'Etat dans une concession, si la concession est déséquilibrée parce que les rentrées de péage ne suffisent pas à équilibrer l'amortissement de l'investissement, c'est la subvention d'équilibre et cette subvention d'équilibre est déterminée par l'appel à concurrence qui déterminera combien il faut de l'Etat pour équilibrer la gestion de l'autoroute, mais il n'y a pas d'autres participations pour ce qui est de la partie concédée.

Claude BREVAN : Monsieur Regnaud, est-ce que vous pouvez préciser si ce chiffre de 150 millions est une hypothèse et qu'il peut, à l'issue d'un appel d'offres, être minoré ou être majoré, c'est une hypothèse qui vous a servi comme base de travail ou est-ce que cela représente le maximum de ce que l'Etat est prêt à mettre comme subvention ?

Georges REGNAUD : Alors, j'en profite aussi pour répondre à la sous-question qui a été posée, les subventions d'équilibre ne se versent qu'une seule fois au moment de la passation du contrat de concession. Alors, pourquoi 150 millions ? L'étude qui a été faite et la simulation qui a été faite laissent à penser que c'est l'ordre de grandeur

du déséquilibre qui devrait être compensé une fois pour toutes, mais seul l'appel à concurrence dira combien c'est exactement.

Claude BREVAN : Et l'expertise qui va être diligentée vous permettra de juger si ce calcul a une pertinence. Mais il y avait une deuxième question de madame, c'était la subvention d'investissement dont elle parlait. Est-ce que vous pourrez...

Georges REGNAUD : Il n'y en a pas.

Claude BREVAN : Il n'y a pas... vous avez dit il n'y a pas de subvention.

Georges REGNAUD : Il n'y a pas de subvention.

Claude BREVAN : Voilà ! Il faut répondre très clairement, il n'y a pas de subvention...

Georges REGNAUD : Enfin, je me permets d'intervenir là-dessus parce que quand on donne pour équilibrer cette future exploitation 150 millions, moi, je trouve que cela rassemble à une subvention d'investissement, cela allège les coûts des travaux pour le concessionnaire. Donc, ce qu'il a à amortir ensuite année par année revient à l'équilibre parce qu'il y a cet allègement des charges d'amortissement, donc, voilà ! Les 150 millions, ce n'est pas du fonctionnement, ce n'est pas chaque année, mais cela vient au début de la concession et cela vient bien alléger le coût en capital, le coût d'investissement pour le concessionnaire.

Claude BREVAN : D'abord ce monsieur qui a demandé la parole depuis longtemps. Attendez...

Jean-François LAUTISSIER : Merci ! Madame la Présidente, Jean-François Lautissier, Conseiller général. Alors, la perspective d'une concession rend obligatoire, en vue de respecter le principe de la libre circulation en France, l'existence pour les usagers ne souhaitant pas emprunter la route payante d'itinéraire alternatif de substitution de délestage. Le dossier du débat public n'exclut pas de report de trafic sur le réseau secondaire sans toutefois en préciser le volume. Pour la

plupart, sur les voies départementales voire communales. Et moi, je vous invite à parcourir les itinéraires de substitution qui peuvent aller de Montceau-les-Mines à Paray-le-Monial le long du canal, c'est une très belle route.

Claude BREVAN : Nous les avons parcourus.

Jean-François LAUTISSIER : Voilà ! Donc, ou la route de Charolles à Cluny, vous avez pu constater les difficultés. Il conviendrait ainsi d'être informé sur les conséquences de report de trafic sur cette voirie, qui n'est plus adaptée pour supporter une augmentation de circulation notamment de poids lourds. Alors, il serait intéressant d'obtenir une véritable estimation financière de la mise en gabarit de ces itinéraires alternatifs à la RCEA qu'il conviendrait d'intégrer aux 1 100 000 000 d'euros au coût de la mise à 2x2 voies par concession.

Claude BREVAN : Merci. On va prendre deux ou trois questions, et puis, le maître d'ouvrage répondra globalement. Il y a quelqu'un à l'autre bout ? Un peu dans le public, oui, et avec quelqu'un qui attendait.

Jeannine HUMBLLOT : Je suis Madame Humblot, je suis une passagère de la route RCEA, je la prends pratiquement tous les jours. Alors, on n'arrête pas de nous dire que l'Etat est obligé de payer le concessionnaire pour que le concessionnaire soit même pas... enfin, soit égalitaire, c'est-à-dire qu'il faut bien qu'il retrouve ses finances. Alors, on fait des tas de péages, on met des tas d'échangeurs, cela coûte très cher. Pourquoi est-ce qu'il faut donner cette route à une concession qui coûte bien plus cher que si c'est le public qui la fait, puisqu'on n'aura pas besoin de tous ces postes de péage et l'Etat n'aura pas... l'Etat, puisqu'il faut qu'il donne de l'argent autant qu'il le donne pour la route plutôt que pour le concessionnaire. Voilà !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Cela, ce n'est pas une question. Une autre ?

Jeannine HUMBLLOT : D'autant plus que si on paie, on aura encore la moitié de trafic supplémentaire des camions sur cette route. Alors, on va payer pour être encore plus ennuyés, alors, bravo !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Il y avait ce monsieur qui voulait prendre la parole devant. Il y avait quelqu'un d'autre encore, là, à cet endroit ? Allez-y, monsieur, oui.

Christian DOMINE : Oui, merci. Donc, Christian Dominé, je suis citoyen conducteur de car, je suis aussi victime de la Route Nationale 79, j'ai perdu mon épouse il y a 14 ans et mes enfants ont perdu leur mère à l'âge de 2 et 3 ans. Donc, j'ai fait partie du comité TRACE qui se réunissait à Montluçon, qui travaillait à l'amélioration des conditions de sécurité sur le Tiers Central de la Route Centre Europe Atlantique. Et une des questions que je voudrais poser, c'est : que sont devenus les travaux du Comité TRACE en faveur d'une sécurisation, indépendamment, la sécurité ? Ce n'est pas une affaire d'autoroute. Dans le projet qu'on voit dans le dossier, là, que j'ai lu avec attention, on voit qu'il y a un choix, par exemple, concernant une route en 2x2 voies avec une bande de terre de 1,50 mètres ou 2 mètres au milieu. La semaine dernière dans le journal, il y avait un rappel des 50 ans de l'A6 avec les 40 morts par an parce que c'était un terre-plein, juste avec de la terre. Je ne sais pas si on ne peut pas penser à mettre des rails. L'autre chose, il y a une équation vitesse-pollution-danger. On sait que la vitesse rend dangereux. On sait que cela pollue beaucoup plus quand on roule à 130, au moins 20 % de plus, que quand on roule à 110. Alors, pourquoi absolument argumenter dans votre dossier qu'on va gagner 10 minutes entre Paray-le-Monial et Mâcon ? Alors que c'est, dans le meilleur des cas, une projection qui est faite dans des conditions de circulation excellentes, partant de cette bonne visibilité et pas de circulation. Qu'est-ce qu'on va gagner ? Dix minutes ? Qui va gagner 10 minutes ? La vie des gens vaut plus que 10 minutes, me semble-t-il, et je trouve que cet argument mérite d'être retiré immédiatement. L'argument de la vitesse, il me semble qu'il est dépassé et que les associations de consommateurs, les associations de victimes et la prévention routière expliquent quand même assez largement chaque fois que la parole leur est donnée et font des

propositions dans ce sens. Alors, j'aimerais qu'on parle des chiffres, sans doute, c'est nécessaire, mais qu'on ne parle pas que de ceux d'une concession possible, qu'on parle de ceux d'une réelle protection des citoyens lambda et des professionnels qui empruntent cette route quand même régulièrement, avec un trafic de poids lourds, des pics énormes et une impossibilité de circuler en toute sécurité.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci monsieur ! Alors, je vais demander à la maîtrise d'ouvrage de répondre à cette question sur quid du Comité TRACE, c'est cela que vous avait dit, monsieur, c'est cela ? Et puis, sur effectivement la pertinence, aujourd'hui, de cet argument, sur le temps gagné qui apparaît dérisoire au public manifestement au regard des enjeux de sécurité.

Georges REGNAUD : Oui. Sur la question du Comité dont parle monsieur, je n'ai pas connaissance. Je ne n'ai pas connaissance. Donc, je ne peux pas répondre sur ce point, si ce n'est que...

Claude BREVAN : Il n'y a rien dans vos archives sur ce dossier ?

Georges REGNAUD : Non. Si ce n'est que...

Claude BREVAN : Ce serait intéressant, monsieur, s'il n'y a rien dans les archives, si vous, vous en avez, de les communiquer parce que ce serait, évidemment, très intéressant pour le service de les connaître.

(Applaudissements)

Georges REGNAUD : Donc, je n'ai pas connaissance de... Je suis trop récent, sans doute, dans la région pour les connaître, de ce comité et de ces travaux. Ce que je veux quand même souligner, c'est que les initiatives de sécurité sont constantes. Et, encore récemment, à la demande des préfets de la Saône-et-Loire et de l'Allier, des mesures qui sont en termes financiers, pas des centaines de millions d'euros, bien

sûr, mais sont prévus pour chaque fois qu'il est possible et qu'on peut avoir une idée innovante, prendre une initiative d'amélioration de la sécurité, le faire. Alors, après, sur la question du gain de temps, j'avais bien pris le soin dans ma présentation de dire que je donnais tous les arguments mais que j'avais bien mis en avant le premier argument qui est celui de la sécurité, de la mise en sécurité de l'itinéraire, et puis après, j'avais pris aussi l'argument de la desserte du territoire. Et donc, ce gain de temps, chacun peut l'apprécier en fonction de son point de vue, que je respecte totalement.

Claude BREVAN : Simplement pour revenir sur cette question des archives, je crois qu'au moment où se pose la question d'effectuer des travaux de sécurité à court terme et, peut-être, des travaux qui n'étaient pas forcément tout à fait prévus. Il y aurait vraiment un très grand intérêt, monsieur, à ce que vous vous rapprochiez de Monsieur Regnaud parce qu'il y a peut-être, effectivement, des idées qui sont tout à fait intéressantes, tout à fait valables encore aujourd'hui. Quelquefois, c'est vrai que le temps fait qu'il y a une certaine amnésie. Il n'empêche que les ressortir peut avoir un très grand intérêt. Madame, vous avez fait une intervention qui était plutôt une remarque qu'une question sur l'intérêt qu'il y a à verser une subvention d'équilibre plutôt que de mettre ces mêmes sommes sur la route. Je ne suis pas sûre que cela appelle beaucoup de réponses. Mais, peut-être, est-ce que vous souhaitez... ? On n'est pas tout à fait dans les mêmes échelles, peut-être ?

Georges REGNAUD : Oui, peut-être, un complément. On a dit qu'il y avait un lien entre l'investissement qui a déjà été fait et qui est acquis, et qui vient en déduction de ce qui reste à faire, entre le niveau des péages et le niveau de la subvention d'équilibre. C'est-à-dire que tout ceci se tient et est calculé après au plus juste.

Claude BREVAN : Il y a une demande de parole, ici... Là. Madame, si vous voulez bien... Oui. Il faut que vous compreniez que je donnerai un peu délibérément la parole aux personnes qui n'ont pas encore parlé plutôt que de la redonner à des personnes qui se sont déjà exprimées plusieurs fois. Donc, veuillez m'en excuser mais le jeu, c'est que le maximum de gens s'exprime. Vous aurez largement l'occasion de le faire lors des réunions ultérieures. Madame !

Marie-Claude JARROT : Une simple question, Marie-Claude Jarrot, Conseillère régionale et conseillère communautaire de la CCM. Madame la Présidente, le financement des itinéraires que vous appelez de substitution et/ou alternatif, si j'ai bien lu le rapport, enfin, la proposition, n'est pas prévu ni phasé, puisqu'en Saône-et-Loire, ce qui caractérise la Saône-et-Loire, c'est que nos itinéraires de substitution ou alternatifs ne peuvent pas, à l'heure actuelle, accueillir un trafic de substitution normal. Alors, est-ce que cela a été prévu ? Qui va payer ? Est-ce que c'est encore les collectivités, enfin, le contribuable via les collectivités qui vont payer et comment est organisé le phasage de ce financement ? Si l'on prend l'exemple de Monsieur Lautissier de tout à l'heure, présenté par le Conseiller général, prenez l'itinéraire de substitution entre Montceau-les-Mines et le rond-point Jeanne Rose, il est absolument impraticable par une voiture normale, je ne parle pas des camions où le problème est réglé, mais par une voiture normale, c'est absolument impraticable puisque je crois que s'il y a un tout petit peu de brouillard, on tombe automatiquement dans le canal.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Alors, est-ce que vous pouvez répondre sur cette question qui est, d'ailleurs, de la même nature que celle qui a été posée par Monsieur, tout à l'heure, sur la question du financement éventuel de l'aménagement des itinéraires alternatifs ? Oui ? Répondez sur ce point-là.

Michel QUINET : C'est, effectivement, cette question des itinéraires alternatifs, une question centrale du dossier. Sur le cas que vous citez, madame, il n'y a pas de questions puisqu'on est a priori sur une section libre de tout péage. Donc, on n'a pas, au moins à cet endroit, à se poser la question de ces itinéraires alternatifs. Je pense que le débat apportera aussi un éclairage sur la stratégie à avoir sur, effectivement, ces itinéraires alternatifs, ou il faut les aménager pour qu'ils puissent, effectivement, supporter suffisamment de trafics voulant échapper au péage, ou alors, il faut les rendre suffisamment dissuasifs. Il faut reconnaître que sur... Voilà ! Mais c'est bien...

C'est bien, me semble-t-il, dans ce débat qu'on doit trouver l'éclairage pour, voilà, faire le choix sur ces itinéraires alternatifs, ou les favoriser ou les dissuader.

Claude BREVAN : Monsieur Quinet, est-ce que l'autre alternative, dans la mesure où il y a une obligation qu'il y ait des itinéraires alternatifs praticables quand on met une autoroute à péage, est-ce que cela n'est pas ce que vous avez proposé sur des portions qui seraient, éventuellement, libres de péage ? Est-ce que celles-là, cela ne fait pas partie du tout de l'analyse ? Parce que la dissuasion, cela ne paraît peut-être pas quelque chose de très convaincant. On peut interdire la circulation des camions, mais...

Michel QUINET : On a, effectivement, dans le dossier identifié ce que pourraient être des itinéraires alternatifs qui sont plus qu'une substitution, un itinéraire d'évitement de barrière de péage. Donc, on est, à cette échelle, sur des itinéraires qui sont très proches de l'axe proprement dit et qui, à certains endroits, empruntent effectivement des routes qui, aujourd'hui, supportent un trafic qui n'est pas comparable du tout à celui de la RCEA. Donc, il se pose, effectivement, cette question de savoir si pour ces évitements de proximité de barrière de péage, on doit plus ou moins ouvrir, permettez-moi l'expression, les tuyaux. Et c'est, je pense, ce débat qui permettra effectivement d'éclairer cette situation.

Claude BREVAN : Cela veut dire que cela sera examiné lors des réunions de proximité quand on fera un zoom, territoire par territoire, on regardera cela. Voilà ! Alors, il y avait d'autres... Oui, Monsieur Emorine, Monsieur le Sénateur.

Jean-Paul EMORINE : Oui, merci Madame la Présidente, Messieurs les Préfets. Moi, je voulais intervenir à cet instant mais par un témoignage, et puis, mon sentiment sur le débat que nous avons ce soir. Il se trouve que je suis Sénateur de Saône-et-Loire, mais je préside la Commission de l'Economie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire au Sénat. Monsieur le Préfet de Région a rappelé les deux Grenelles de l'environnement. Il est vrai qu'avec mes collègues parlementaires, nous sommes dans une autre orientation sur les infrastructures de transport. Mais j'interviendrai précisément, ce qu'a évoqué Monsieur le Préfet de Région, sur le

Schéma National des Infrastructures de Transport. Il se trouve que le Ministre d'Etat est venu présenter ce schéma national. A la commission, nous sommes 78 sénateurs de toutes sensibilités politiques et je peux vous dire que ce que mes collègues regardaient, c'est où il y avait des projets d'infrastructure. Mais il se trouvait que la RCEA y figurait et que pour les élus de la région Bourgogne, comme François Patriat ou comme la région Auvergne Madame Mireille Schurch, ont suivi attentivement ces débats vis-à-vis du Ministre. Chacun a pu donner sa position. Le compte rendu de la commission en fait foi, que toutes et tous veulent des infrastructures de transport. Pourquoi ? C'est pour préserver l'emploi dans nos régions. Je crois que c'est un argument fort. C'est pour préserver des vies. Alors, juste un mot sur la préservation des vies, Monsieur le Préfet de Saône-et-Loire, je pense que j'ai pu intervenir également pour appuyer sa demande, même si les sommes sont insuffisantes, aujourd'hui, nous essayons d'apporter des réponses à la sécurité sur ce qui est existant. Sur le projet, je vais vous donner mon sentiment. On voit bien que cela fait 35, 40 ans que nous avançons à petits pas sous tous les Gouvernements. Alors, essayons de dépassionner politiquement parce que c'est toujours facile. Nous sommes là pour cela, les élus. Essayons de dépassionner ce débat. Sur 40 ans, nous avons fait globalement dans notre département 50 % de cet itinéraire. Aujourd'hui ce que je vous demande, Madame la Présidente, devant les membres de cette commission, c'est simplement réfléchir au cas particulier de la Saône-et-Loire. Nous n'avons peut-être pas eu de chance d'avoir déjà deux branches ; et ce que je vous demande, et mes collègues parlementaires l'ont évoqué, que ce soit Jean-Patrick Courtois, Gérard Voisin, ou Arnaud Montebourg, c'est la situation particulière de la Saône-et-Loire sur le fait que les habitants, et c'est aujourd'hui qu'il faut en débattre mes chers collègues, sur la participation des habitants de Saône-et-Loire dans les contrats de plan, que cela soit à travers les impôts du département, de la région, des communes comme l'a évoqué Jean-Patrick Courtois, et puis, le débat que nous avons à cet instant sur l'itinéraire de substitution, c'est cela qu'il faut prendre en compte, Madame la Présidente, mesdames, messieurs les membres, puisqu'il n'y a pas d'itinéraire de substitution, c'était un élément fort et un élément majeur que nous devons apporter dans ce débat. Et après, bien sûr, le Gouvernement, après votre rapport, pourra prendre une décision si c'est une mise en concession ou si nous devons continuer au rythme actuel.

Personnellement, je suis pour qu'on aille le plus vite possible. Notre département en a besoin au niveau de son économie surtout que nous sommes dans les secteurs du département où l'économie est la plus fragile, que nous parlions de la communauté urbaine ou du Charolais. Et à partir de ce moment-là, nous verrons bien si les habitants de Saône-et-Loire doivent justement avoir la gratuité ou doivent avoir une participation, c'est pourquoi il faut prendre en compte, Madame la Présidente, tous ces éléments-là.

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Sénateur. D'autres remarques ? Monsieur, oui, vous attendez depuis un bon moment. Allez-y !

Jean-Luc FONTERAY : Oui, Madame la Présidente, je suis Jean-Luc Fonteray, Conseiller général du canton de Cluny, donc concerné, bien évidemment, par cet axe. Parmi les mots-clés de la question soumis à débat, il y a le mot « accélération » et il s'avère que dans les délais de réalisation qui sont présentés dans votre document, il s'avère que le projet d'achèvement serait prévu pour 2017. Alors, en regardant les expériences ici ou là, analogues, on va dire, en France, on a notamment la Route Nationale 10 qui est devenue A63, qui est passée de 2 à 3 voies ; donc, les conditions étaient, on va dire, plus favorables. Les délais ont été beaucoup plus importants. Donc, on peut peut-être douter si on veut que le débat reste objectif, on peut douter justement de ces délais, justement pour arriver à l'objectif majeur qui est l'accélération. On doit rappeler que le projet qui nous est proposé nécessite une nouvelle enquête publique alors que le projet de 2x2 voies gratuites a nécessité une enquête publique, validée en 1995 qui attend les travaux. Alors, c'est un petit peu paradoxal. Vous voulez accélérer mais vous engagez des procédures complémentaires. Parmi ce qui a été dit tout à l'heure, vous évoquez dans ce débat une alternative. Il s'agit vraiment d'une alternative de misère ; une alternative de misère qui est : « On donnera ce qu'on pourra et on fera ce qu'on pourra ». Moi, je vous demande, justement, dans un but d'accélérer cette mise à 2x2 voies, de revoir un scénario, on va dire, beaucoup plus convenable qui s'appuie sur l'enquête publique de 1995 pour lequel les emprises foncières, tout est réglé, et pour lesquelles justement vous allez gagner déjà en délai d'instruction de façon à arriver à cet objectif rapidement.

Claude BREVAN : Monsieur le Conseiller général, il est bien entendu que vos propos s'adressent au maître d'ouvrage et non à la Commission, cela n'est pas notre dossier et ce n'est pas nous qui avons la possibilité d'infléchir ce point. Je crois que c'est très important pour la clarté de ce débat. Il y avait encore d'autres... Oui, allez-y ! Et là-bas au bout, il y a encore quelqu'un, il y a un, deux, trois. On va encore prendre peut-être quatre ou cinq questions, et puis, on s'arrêtera ; et puis, vous aurez largement l'occasion de vous réexprimer parce qu'il y aura des réunions de proximité que j'évoquerai tout à l'heure. Monsieur !

André PROST : Oui, Madame, merci. Moi je voulais seulement me livrer à un petit comptage. Entre Montmarault et Mâcon, nous avons sensiblement 175 kilomètres. A ces 175 kilomètres, on rajoute les 25 qu'il y a entre Paray-le-Monial et Ciry-le-Noble, cela nous fait 200 kilomètres, 200 kilomètres, nous avons vu tout à l'heure que la concession était de l'ordre de 7,19 centimes du kilomètre. En partant du principe qu'il y a à peu près 14 000 voitures qui vont utiliser cette autoroute, nous pouvons considérer que le gain journalier sera de l'ordre de 200 000 euros, soit un gain annuel de 73 000 euros, soit pour un investissement de 1 100 000 000, 15 ans de concession utile. Or, j'ai entendu tout à l'heure que la concession était de 60 ans. Donc, je me dis qu'il y a 45 ans qui vont probablement aller chez le concessionnaire et ses actionnaires parce que, là, véritablement... Voilà ! C'était plus une réflexion qu'une question madame.

Claude BREVAN : Voilà ! J'ai entendu. Est-ce que vous pouvez dire votre nom, s'il vous plaît, pour le verbatim monsieur ?

André PROST : Je suis un usager habituel de la route express, et je m'appelle André Prost, et j'habite Mâcon.

Claude BREVAN : Très bien ! Merci Monsieur ! Merci ! Alors, je redis, au cas où vous ne l'auriez pas entendu qu'il y aura une expertise précisément sur ce point et que, bien entendu, vous en connaîtrez toutes les conclusions sur la manière dont se

construit l'équilibre financier d'une concession et, donc, la concédabilité du projet en quelque sorte. Monsieur !

Jean-Pierre LEVY-NEUMANS : Jean-Pierre Levy-Neumans. J'agis à titre personnel, j'habite le canton de Saponay-le-Jouy. Je veux revenir sur ce qu'a dit... Je veux revenir sur ce qu'a dit Monsieur le Conseiller général de Cluny, et c'était le sujet que je voulais adresser au maître d'ouvrage. Pourrait-on disposer d'un planning certifié, réalisable sur la base de toutes les instructions publiques indispensables et nécessaires à la mise à la concertation ? Et je crains qu'on se retrouve au moins 3 ans ou 4 ans plus tard dans cette notion d'accélération. Nous avons toute une liste d'instructions qui sont prévues entre 2011 quand vous rendrez votre rapport, Madame la Présidente, et le démarrage des travaux. Il faudra sans doute concerter avec toute la cohorte des modalités de concertation. Il faudra préparer le dossier, l'avant-projet. On sait très bien que l'administration centrale n'est jamais très rapide. Il faudra préparer l'enquête publique. Il faudra attendre 18 mois pour que le Conseil d'Etat donne... sauf s'il veut accélérer. Il faudra exproprier pour les aménagements, exproprier ou acquérir, en tous les cas, il faudra faire le nécessaire et tout cela en l'espace de deux ans et demi. Je ne l'ai jamais vu réalisé en France par l'Etat. Il y a un outil qui est prévu légalement à la charge du maître d'ouvrage et qui doit reprendre toutes les réflexions qui ont été faites aujourd'hui et qui abondent dans le sens de Monsieur le Conseiller général de Cluny, cela s'appelle la loi d'orientation du transport intérieur. On doit nous présenter une évaluation, cette évaluation sera très intéressante, on y verra revenir les charges des temps perdus avec nos tués sur la route, nos emplois non garnis, et cetera. Donc, je demande au maître d'ouvrage pour les prochaines réunions de nous fournir ces outils de réflexion, planning et diagnostic.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci ! Je vais également... Puisque cette question des délais de réalisation est revenue à plusieurs reprises, je vais demander au maître d'ouvrage de préparer, pour une prochaine réunion, un tableau beaucoup plus détaillé des procédures, puisqu'il y a toutes sortes d'enquêtes. Il n'y a pas que l'enquête

publique, il y a l'enquête sur l'eau. Sur la question des acquisitions foncières, monsieur, je crois avoir compris qu'elles étaient quasiment toutes acquises. Donc, cela n'est peut-être pas ce qui prendra le plus de temps à quelques hectares près, semble-t-il. Mais sur le reste des procédures, comme il y a effectivement beaucoup de procédures, je vous demande d'essayer de détailler et effectivement de donner une information, quitte à rectifier éventuellement si ce détail conduit à un délai réaliste qui dépasse 2017... quitte à en faire le constat et à amender le dossier sur ce sujet, sans préjuger nullement des résultats. Voilà ! Donc, vous pourrez faire ce détail qui donnera de la transparence également à cette information. Qui souhaite encore prendre la parole ? Monsieur, d'abord au premier rang... D'accord ! Et puis après on arrête. Allez-y, monsieur ! Monsieur le Président.

Bernard ECHALIER : Bernard Echalié, je suis le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire. Je m'exprime, donc, à ce titre. Je représente ce soir les entrepreneurs qui font l'économie de ce département. Nous avons questionné ces entrepreneurs, nous avons eu 600 réponses et sur les 600 réponses, 80 % des entrepreneurs de Saône-et-Loire considèrent que la mise à 2x2 voies de la RCEA est leur préoccupation majeure à ce jour. Cette position repose sur les arguments suivants : Oui à une RCEA à 2x2 voies au service du développement des territoires en offrant une meilleure desserte à ces territoires. L'arrondissement de Charolles qui nous préoccupe particulièrement, et qui est touché par la branche Paray-le-Monial-Mâcon a perdu 8 271 habitants en 7 ans entre 99 et 2006, soit près de 8 % de sa population et il a perdu près de 25 000 habitants en trois décennies. Nous souhaitons évidemment que tout ceci s'arrête et retrouver une certaine dynamique autour de ce territoire qui nous préoccupe au premier chef. Je dois également vous dire qu'il a été particulièrement touché par la crise économique, puisque nous avons assisté à des fermetures d'entreprises importantes dans ce département et, en particulier, sur le Charolais. Cette route au service de l'utilisateur, du professionnel et du touriste doit être une route sécurisée préservant la vie des salariés et de leurs employeurs ; une route permettant une circulation des marchandises plus facile et plus rapide au service de nos entreprises ; une route facilitant les déplacements des touristes dans le département dont les atouts touristiques sont nombreux et variés. Les zones d'emploi du Charolais,

particulièrement, fragiles, je viens de vous le dire, et de la Communauté de Creusot-Montceau ont une structure économique à forte composante industrielle et accueillent des établissements industriels de grande taille mais aussi un réseau très important de PME qui ont besoin de voies de communication sûres et rapides leur permettant d'expédier dans les meilleures conditions leur production et d'être pareillement livrées en matière première. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire a délibéré sur le projet, nous disons « Oui » à une RCEA à 2x2 voies sous forme de concession autoroutière. La raison principale est celle de l'urgence de son achèvement. Ce sera autant d'années de gagné pour le développement des territoires riverains et du département et pour le développement économique de la Saône-et-Loire. Conscient des enjeux de sécurité posés par cette route qui supporte un fort trafic de transit, notamment de poids lourds, des enjeux de développement pour l'attractivité des territoires, l'Etat propose l'accélération des travaux par recours à la concession. Comme je vous l'ai dit, nous avons délibéré à deux reprises en faveur de l'accélération d'un aménagement de la RCEA à 2x2 voies. Aussi, aujourd'hui, nous nous réjouissons de voir ouvrir ce débat public. Cela étant nous considérons comme cela a déjà été dit précédemment que des aménagements particuliers doivent être réalisés pour les usagers du département et, en particulier, pour les salariés de nos entreprises qui auront chaque jour à prendre le matin et le soir cette route pour se rendre à leur travail. Donc, je souhaite que ceci soit pris en compte au niveau du débat.

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Président. Allez... vraiment les dernières interventions parce qu'il est dix heures moins dix. Monsieur. Soyez extrêmement bref.

Armand CHARNAY : Merci. Merci Madame la Présidente. Je me présente, je suis Armand Charnay, Conseiller général de Matour, c'est un canton perdu dans la brousse, à 40 kilomètres d'ici mais traversé par la RCEA. Et j'ai beaucoup de gens, d'administrés qui viennent à Mâcon, la ville préfecture quand même et la ville où ils viennent travailler. Mais s'il faut qu'ils paient, d'après ce que j'ai vu sur le journal, 5,40 euros par jour pour faire le voyage, comptez à la fin du mois combien cela va faire. C'est une toute petite chose, ce n'est rien, c'est 100 et quelques euros ; pour

quelqu'un qui gagne le SMIC, ce n'est rien. Mais je voudrais revenir sur les gros chiffres que vous avez sorti tout à l'heure. Vous avez dit : c'est 950 millions pour faire la RCEA. Il y a 200 millions dans la branche Nord, celle qui ne sera pas payante. Enfin, il reste 750 millions pour la branche Sud. Vous avez 160 millions pour installer les barrières de péage, toutes les... comment on appelle cela, les zones de décélération ou de réaccélération, 160 millions, donc, il reste 590 millions à payer.

Claude BREVAN : Je crois que les 160 millions sont en plus des 950, monsieur.

Armand CHARNAY : Oui ?

Claude BREVAN : Je crois que les 160 sont en plus des 950.

Armand CHARNAY : Oui, peut-être, 1 100 000 000. Oui, 1 100 000 000. Mais on peut arriver à un prix qui était prévu il y a quelques années sans faire d'autoroute à péage et on peut la faire toute de suite, c'est ce qui était dit tout à l'heure, l'enquête est faite. Et on aurait quelque chose de gratuit. Je pense qu'il y a des vies qui valent bien plus cher que d'autres parce que, qu'on donne 5 milliards pour libérer quelqu'un au Liban et qu'on ne donne pas 800 millions pour faire une route où il y a 12 morts par an, moi, je me pose des questions quand même. Je pense que les gens valent autant d'argent que ceux... je ne pense pas que ce soit les gens qui vont se promener au Liban ou travaillent au Liban qui paient le...

Claude BREVAN : Je crois, monsieur, que là, vous sortez un petit peu du sujet et que cette comptabilité, un peu macabre n'est pas de très bon aloi.

Armand CHARNAY : Je voulais vous dire quand même qu'un centime de taxe sur le carburant par an en France, cela rapporte aussi un milliard d'euros. Voilà !

Claude BREVAN : Merci monsieur. Les dernières observations.

Jean GALLET : Oui. Jean Gallet, je suis salarié de la DIR Centre-Est. Moi, dans tous ces projets, je regardais un peu l'ensemble des projets de concession, parce que la

RCEA n'est pas la seule route qui est concédée en France, il y a la RN 154, il y a la RN 126, et tous ces projets sont présentés de la même manière, c'est-à-dire qu'on a un coût qui est vraiment exponentiel au fur et à mesure que le dossier avance et on a des délais qui se rétrécissent. Alors, la question que je voudrais poser au maître d'ouvrage, c'est que, depuis que Dominique Bussereau a présenté son planning d'intervention à Clermont début 2009, on était à échéance 2017. Depuis ce temps-là, le débat public qui devait avoir lieu début d'année n'a lieu que fin d'année, c'est-à-dire qu'on a pris déjà 9 mois de retard, alors, je voudrais savoir quels moyens... Alors, ces 9 mois de retard, mais c'est du retard je dirais ordinaire dans ce type de dossier. Alors, je voudrais savoir quels moyens extraordinaires la maîtrise d'ouvrage entend mettre en place pour maintenir ces engagements de mise en œuvre en 2017 ?

Claude BREVAN : Merci ! Une autre question ? Il sera répondu globalement. Allez-y ! Il reste deux questions, et puis après, on arrête tout. Monsieur ? Monsieur qui est là devant. C'est cela. Allez-y. Monsieur !

Christian ALLAUME : Oui. Bonsoir. Je me présente, j'interviens à deux titres. Donc, Christian Allaume, en tant que citoyen de Saône-et-Loire et habitant de Mâcon depuis les années 60 et représentant de la Fédération Française des Motards en Colère, l'antenne départementale qui s'oppose à tout paiement et à tout péage pour la RCEA puisque déjà, en tant que citoyen comme beaucoup l'ont déjà dit, on a déjà payé moult, moult fois, et il est hors de question que le contribuable de Saône-et-Loire et même, je dirais, le contribuable en général paye. Voilà. Et au niveau de la sécurité, nous sommes, en tant que fédération, très impliqués dans la sécurité routière qui est aussi, je le rappelle, un enjeu national qui a été défini comme tel par le Gouvernement. Donc, j'aurai deux questions, aussi bien aux représentants de l'Etat actuel que les futurs, et aux élus actuels et aux futurs. On dit que c'est un enjeu... Elle s'appelle la Route Centre Europe Atlantique, donc, je pense que gouverner, c'est choisir. Donc, à un moment donné, est-ce qu'on ne peut pas dire que cela, on considère que cette RCEA, c'est un objectif prioritaire de l'Etat ? Il y a ce qui s'appelle les Grands travaux, on peut mettre des financements là-dessus. Et l'Europe qui nous sert des fois à des trucs, je demande quoi, là, elle pourrait servir

des financements européens puisque c'est une route qui traverse la France et qui a un objectif européen, je ne suis pas un fervent défenseur forcément, de l'Europe mais, là, elle aurait un objectif qui servira à quelque chose et qui réglerait en mettant des financements. Et, là, je pense que l'Europe... L'Etat français, il en a les moyens, de mettre des financements pour régler le problème en 2017. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Bien. C'est tout ? C'est fini ? Ecoutez ! On va arrêter là. Vous aurez l'occasion de poursuivre. Il est 10 heures. Je vais demander à la maîtrise d'ouvrage, peut-être, à Monsieur Regnaud et aussi à Monsieur le Préfet de répondre sur la question des délais, qui est posée par un agent de la DIR Centre-Est. Et puis, sur la question, notamment de la possibilité des financements européens, Monsieur le Préfet, si vous le voulez bien. Et puis ensuite, on conclura. Très rapidement.

Georges REGNAUD : Oui. En ce qui concerne les délais.

Claude BREVAN : Très rapidement.

Georges REGNAUD : En effet, il faut rappeler qu'il s'agit d'une autoroute à construire sur l'emplacement d'une route existante avec des emprises qui, pour la plus grande partie, sont déjà acquises ; et que, bien évidemment, on s'inscrit dans l'objectif de délai qui a été fixé ; alors, qui est à comparer au nombre d'années qui a été cité, si on devait continuer à réaliser cette chaussée au rythme des investissements de l'Etat depuis plusieurs années, enfin, des collectivités.

Claude BREVAN : En ce qui concerne les crédits européens, s'il vous plaît, Monsieur le Préfet ?

Christian de LAVERNEE : Oui. Je crois qu'il y a eu dans le passé des contributions de l'Europe. ... Il faut récapituler ce qu'ont coûté les aménagements, les 793 millions, je crois, presque 800 millions jusqu'à maintenant, et il faut qu'on les ventile pour apercevoir leur origine. Comme cela, on verra ... Je ne savais pas que Charnay-lès-

Mâcon aurait pu donner un petit quelque chose, le Conseil général, la Région Bourgogne et cetera, et l'Europe. Voilà. Je crois que ces financements, prévus par le budget de l'Europe sont maintenant beaucoup plus orientés vers les nouveaux pays membres ; et que pour la part que les anciens membres attrapent encore, la France concentre sur l'équipement ferroviaire cette sollicitation des crédits européens. Voilà. Mais pour terminer, en ce qui me concerne, moi, j'ai noté une série de choses qui permettront, je pense, d'enrichir par des productions que la Présidente nous aidera à spécifier tout à fait puisque c'est son rôle ; et que, dans des délais resserrés et pour les prochaines réunions, on puisse apporter et publier ; et, peut-être, mettre en ligne et diffuser un certain nombre d'éléments qui permettent d'éclaircir la discussion.

Claude BREVAN : Merci ! Il est venu le temps de clôturer cette première réunion de travail. Bien sûr, elle sera suivie de nombreuses autres. Je signale qu'en ce qui concerne la Saône et Loire, la prochaine réunion donc aura lieu le 22 novembre à Montceau-les-Mines comme je l'ai dit, et ensuite, le 2 décembre à Cluny où on regardera à la fois les problèmes locaux et des problèmes plus thématiques. Donc, vous aurez de multiples occasions de vous exprimer. J'ai bien le sentiment qu'il y a des frustrations parce que tout le monde n'a pas pu prendre la parole. Ce qui a été dit était, évidemment, extrêmement intéressant. Le maître d'ouvrage prendra acte de tout ce qui a été dit et répondra aux demandes qui lui ont été faites. Je vous remercie de votre attention. Et même si les débats ont été parfois un peu animés, et les mouvements de foule un peu bruyants, ils sont quand même restés dans des limites qui ont permis de travailler dans les limites de la courtoisie, qui est le seul cadre dans lequel on peut progresser. Je considère vraiment, de par l'expérience que j'ai, puisque j'ai déjà présidé un débat et que j'étais membre d'un autre, que ces débats sont une occasion d'une progression et d'une construction d'une intelligence collective. Cela aboutit rarement à un consensus, ce serait trop facile mais, néanmoins, j'espère que ce débat se poursuivra dans ce sens. Je vous remercie de votre participation. Merci.