

**Retranscription de la réunion publique de proximité
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**

***Montmarault – Espace Claude Capdevielle
Jeudi 18 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 : C'est une séance de travail que nous allons essayer de tenir dans un délai de deux heures et demie, mais nous souhaitons en tout état de cause qu'elle ne dépasse pas trois heures. Tout d'abord, mesdames, messieurs, merci beaucoup de votre présence à cette réunion. Monsieur le Maire, merci de nous accueillir. Si vous voulez dire quelques mots, vous avez une salle magnifique, nous travaillons dans des conditions tout à fait optimales. Et ensuite, je vous présenterai ce débat et la suite du déroulement de cette réunion. Monsieur le Maire.

Mot de bienvenue du Maire de Montmarault

Monsieur René MATHONIERE

René MATHONIERE : Merci. Bonjour à tous ! Montmarault est heureux de vous accueillir pour cette première réunion de tronçon au niveau de la RCEA. La RCEA est une route très importante pour notre région, parce que bon nombre de nos concitoyens vont travailler sur Moulins et, actuellement, cette route est plus un coup de grâce qu'autre chose. Malheureusement, certains de nos concitoyens y ont laissé leur vie, d'autres ont été blessés sur cette portion. Donc, ce n'est pas très réjouissant. J'espère que ce débat va être riche et qu'il va en sortir beaucoup de choses. Tout à l'heure, nous aurons l'occasion de poser les questions de fond, je ne vais pas rentrer dans ce débat, on m'a demandé de ne pas rentrer dans le débat avant. Donc, j'espère qu'il y aura de très bonnes questions et surtout que l'on avancera rapidement et qu'il y aura des solutions parce que cette route existe depuis 40 ans à peu près, et pour l'instant, l'évolution, on ne l'a pratiquement pas vue. Voilà !

(Applaudissements)

Introduction

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

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Maire. Monsieur le Président, Madame la sénatrice... Je vais vous présenter ce qu'est ce débat. Certains d'entre vous ont déjà entendu mon petit discours, je vais essayer de le faire assez concis, mais je crois qu'il y a pas mal de visages nouveaux ; et ensuite, pourra se dérouler la réunion proprement dite. Elle se déroulera en trois parties. Une première partie de la réunion portera sur la présentation générale du projet parce que, certes, on va faire un zoom au niveau local, mais il faut quand même resituer le projet dans sa logique d'ensemble. La deuxième partie, ce sera la présentation sur le projet local. Vous pourrez voir ce que le projet contient comme proposition et poser, d'ailleurs aux deux niveaux, toutes les questions que vous jugerez pertinentes. Et la troisième partie de la réunion sera plus thématique, puisqu'on y traitera des questions liées à l'agriculture, qui seront traitées à la fois en Allier et en Saône-et-Loire, et aux questions liées à l'environnement, environnement au sens des milieux naturels mais également environnement des milieux habités. Cette deuxième partie de la réunion sera animée par Denis Viala, car ce ne sera pas la Présidente de la Commission qui animera toutes les réunions. Alors, d'abord, qu'est-ce que ce débat ? Le débat public correspond à une obligation légale. Cette obligation est liée à la nécessité d'avoir un débat très démocratique, le plus démocratique possible, dès lors qu'il y a un projet important. En ce qui concerne les projets routiers, ce sont des projets de plus de 40 kilomètres de long et de plus de 300 millions d'euros. Donc, on est évidemment dans ce cas de figure. C'est une étape qui est importante dans le processus de la décision, puisque c'est à ce moment-là que toutes les parties vont pouvoir s'exprimer assez longuement, en tout cas, beaucoup plus longuement que ce qui est fait sur le cahier d'une commission d'enquête, par exemple, et s'exprimer à plusieurs reprises, avoir des interventions tout à fait complètes. Il y aura un compte rendu et c'est sur la base de ce qui sera dit dans ce débat et sur, bien évidemment, les enjeux propres au maître d'ouvrage que celui-ci arrêtera sa décision. Ce débat porte à la fois sur

l'opportunité, sur les objectifs et sur les caractéristiques du projet. Dans le cas présent, les objectifs et l'opportunité sont un peu particuliers puisque l'opportunité, en quelque sorte, ce n'est pas l'opportunité de faire une route ou de ne pas en faire une, puisqu'elle existe en partie déjà et que c'est bien l'opportunité de changer le statut de cette route, lui donner un statut autoroutier qui permette de la mettre en concession puisqu'on ne peut pas mettre autre chose qu'une autoroute sous le régime de la concession. Mais néanmoins sur les objectifs de ce changement, bien sûr, là, il y a véritablement débat ainsi que sur les caractéristiques du projet, sur les échangeurs, sur la manière dont il prend en compte les contraintes environnementales, *et cetera*. Le débat a trois objectifs. D'abord, informer le public. Informer le public, c'est lui donner tous les éléments qui vont lui permettre de comprendre le projet et de réagir, de réagir pour, de réagir contre, d'avoir des avis nuancés, de demander des compléments éventuellement et de lui permettre d'exprimer un avis. Cela ne se limite pas simplement à la possibilité d'exprimer un avis. Le public a la possibilité de faire des propositions, des propositions alternatives sur tout ou partie du projet, des propositions qui seront examinées si elles sont faites bien évidemment suffisamment tôt dans le cours du débat pour avoir le temps d'être examinées par le Maître d'ouvrage et qui, en tout état de cause, seront portées à la connaissance du décideur, qui est le Ministre, avant qu'il prenne sa décision. Je précise que, en outre, le public a la possibilité de demander des expertises. Cela a déjà été le cas dans ce débat puisqu'il y a une expertise sur le plan juridique qui a été demandée et qui donnera lieu à un point très important sur le plan juridique, qui sera fait à la prochaine réunion à Montceau-les-Mines lundi, par un Conseiller d'Etat, et également une expertise qui a été demandée sur la « concédabilité » du projet ce néologisme est un peu hasardeux, c'est-à-dire dans quelles conditions, finalement, est-il concédé ? Est-ce que le trafic est suffisant ? Est-ce que les recettes attendues permettent véritablement d'atteindre un équilibre ? Est-ce que les coûts des travaux ont été estimés d'une manière convenable ? Et tout cela permet de savoir si ce projet de concession tel qu'il a été proposé par l'administration est réaliste et viable ou ne l'est pas. Ce sont des expertises indépendantes qui sont diligentées par la Commission et non par la maîtrise d'ouvrage. Et puis, enfin, bien sûr, l'objectif, c'est d'éclairer le maître d'ouvrage au moment de prendre sa décision, mais cela, je l'ai déjà dit. La Commission particulière du débat public est constituée des quatre

membres qui sont là, il en manque un car nous sommes cinq, Madame Lafon n'est pas là parce qu'elle est souffrante. Nous avons été désignés par la Commission nationale du débat public quand elle a pris sa décision d'organiser elle-même ce débat. Je vais les présenter rapidement. Denis Viala, qui est à côté de moi, comme vous le voyez, n'est pas retraité. Il est le chef d'une entreprise d'infographie à Clermont-Ferrand ; Jean-Louis Cherel qui est Général de gendarmerie et qui est retraité, mais qui est également juge de proximité ; et Jean-Yves Audouin qui est Préfet honoraire et qui a terminé sa carrière à la Cour des comptes ; moi-même, Claude Brévan, j'ai fait une grande partie de ma carrière au Ministère de l'Équipement puisque j'ai été deux fois Directeur de l'équipement, mais j'ai fini ma carrière au Ministère des Affaires sociales comme Déléguée interministérielle à la ville. Madame Lafon qui n'est pas là, a fait sa carrière dans le domaine de la communication et, en particulier, dans le domaine de la culture. Nous fonctionnons en suivant des principes qui sont tout à fait essentiels. Le premier principe, c'est celui de l'indépendance. Nous sommes indépendants, la Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante et nous sommes indépendants. Nous ne sommes pas liés au maître d'ouvrage. Deuxième principe, la neutralité, nous n'avons pas d'avis à avoir sur le projet. Nous sommes là pour être les Greffiers en quelque sorte, attentifs à ce que vous allez dire et pour faciliter votre expression et pour s'assurer que toutes les réponses à vos questions seront apportées par le maître d'ouvrage. C'est cela notre rôle et ensuite de les transcrire dans un compte-rendu de manière à les porter à connaissance du décideur final. Il y a quelques principes d'organisation de ce débat. D'abord, la transparence de l'information et de l'organisation. La transparence de l'information, c'est plusieurs choses. C'est d'abord le fait que le dossier du maître d'ouvrage soit sincère et véritable. Alors, il peut avoir fait des erreurs, mais il ne doit pas comporter de choses qui sont délibérément erronées. Je crois que cela n'est pas le cas. Cela ne veut pas dire que des données ne peuvent pas être contestées par certains d'entre vous dans la salle, bien évidemment. La transparence, c'est également la nécessité absolue que tout ce qui est dit dans le débat public soit public et que toutes les contributions soient publiques, c'est-à-dire que tout ce que vous écrivez, tout ce que vous dites, tout ce qui y apparaît, qui est apporté pendant le débat public, pendant les trois mois du débat public, est mis sur le site ou est publié dans des documents, rien n'est caché. ,

je dois donner une petite précision qui ne concernera certainement aucun d'entre vous. Mais comme nous avons vu arriver quelques petits avis de cette nature, je vais quand même le dire. La seule chose que nous ne transmettons pas, que nous ne transcrivons pas sur le site, ce sont les propos franchement diffamatoires ou injurieux parce que cela n'est pas le sens du débat, cela n'est pas leur place, ou bien encore les propos qui n'ont strictement rien à voir avec le sujet. Voilà ! C'est tout. C'est arrivé deux fois, ce n'est pas très important et d'une manière générale, c'est très exceptionnel dans les débats. Deuxième principe, celui de l'équivalence des intervenants, tout le monde a le même droit à la parole. Un particulier a le même droit à la parole qu'un représentant d'une association, qu'un élu, qu'un président de Conseil général. On l'a déjà dit, je sais que vous adhérez à ce principe, donc, tout le monde a le droit à la parole. Il n'y a pas de censure, il n'y a pas d'autocensure à avoir, vous pouvez tous vous exprimer. Le troisième principe, c'est celui de l'argumentation des propos, c'est un point très important. Ce n'est pas un référendum, ce n'est pas un plébiscite, ce n'est pas un sondage, et il ne s'agit pas de dire je suis pour ou je suis contre, il faut dire pourquoi. Il faut étayer son propos en étant si possible précis. Les propos qui ne sont pas argumentés ne sont pas retenus, la Commission, comme je l'ai dit, établit un compte rendu. Il y a déjà eu deux réunions qui ont eu lieu, c'est la troisième : une à Moulins, une à Charnay-lès-Mâcon. Les verbatims sont sur le site. Vous avez ici l'affichage du site, vous pouvez en prendre connaissance, il y a une retranscription intégrale de ce qui s'est dit. Il y a eu beaucoup de documents qui ont été distribués mais je vais vous faire un point un peu rapide sur l'intérêt que suscite ce débat. L'intérêt est très grand puisqu'il y a beaucoup d'affluence lors des réunions publiques, comme on peut le voir ce soir, mais il y a aussi une très forte participation par d'autres moyens puisque, à ce jour, nous avons reçu 240 avis sur le projet et 124 questions. Je vous donne des chiffres précis, c'est peut-être davantage maintenant à l'heure qu'il est. Mais c'est beaucoup. Dans les débats auxquels j'ai eu l'occasion de participer, on était à un niveau beaucoup plus faible. Et puis, il y a eu 10 contributions. La différence entre les avis et les contributions, c'est beaucoup une différence d'ampleur de la communication. Il y a déjà eu une délibération et un cahier d'acteurs. Le premier, qui est celui du Conseil général, Monsieur le Président, est en cours de réalisation. Ces cahiers d'acteurs sont des documents de quatre pages, rédigés sous la responsabilité de leurs auteurs

et qui sont maquetés et édités par la Commission du débat public, et qui sont, bien sûr, accessibles sur le site du débat et qui vous seront, dès qu'ils seront édités, distribués lors des réunions. Comme je l'ai dit, le site du débat public est visité d'une manière tout à fait assidue. Alors, avez-vous des questions ? Je crois qu'il y a des questions sur les accès ou la lisibilité des documents. Donc, j'aimerais bien que la personne qui m'en a parlé en aparté s'exprime parce que c'est un point qu'il faut qu'on clarifie. Mais s'il y a d'autres questions qui sont liées à ce débat, une fois ces questions passées, nous pourrions passer au projet proprement dit. Vous voulez bien reprendre ce que vous avez dit, Monsieur, parce que je crois que c'est important pour qu'on remédie à cette difficulté.

Questions/Réponses

François JACQUEMIN : François Jacquemin un simple citoyen de Deux-Chaises.

Claude BREVAN : Oui ! J'ai oublié de dire qu'avant de parler, il faut se nommer pour le verbatim, pour qu'on vous attribue vos propos.

François JACQUEMIN : C'est pour cela que je l'ai fait. Bien ! L'accès est facile, certainement, et même certain, sauf à quelques petites difficultés, un petit document qui a été mis à l'envers une fois, ce n'est pas encore très grave sauf pour des gens qui maîtrisent mal l'informatique qui ne peuvent pas le retourner. Mais ce qui est beaucoup plus gênant, c'est qu'un certain nombre de documents, je n'ai pas le libellé exact de la contribution, donnaient des liens. Mais comme ces documents ont été purement et simplement des photographies, qui ont été transmises et reportées sur votre site, ils sont inaccessibles, on ne peut pas les utiliser. Donc, j'ai fait la réflexion personnelle pour qu'ils le transmettent. Voilà !

Claude BREVAN : Alors, le Secrétaire Général de la Commission, Edouard de Ferrières. Est-ce que vous pouvez répondre quelque chose sur ce point-là ou est-ce que vous allez pouvoir regarder en détail comment remédier à cela ? Parce que c'est vrai que si on met sur le site des documents auxquels les gens n'ont pas accès, ce n'est pas très satisfaisant. Bon ! Vous prenez un peu de temps pour répondre, c'est cela ? Allez-y !

Edouard de FERRIERES : Non, mais sur le document qui était à l'envers, là...

Claude BREVAN : Mais cela, à l'envers, ce n'est pas... ça va. Ce n'est pas celui-là qui pose le plus de problème.

Edouard de FERRIERES : La seconde question, je ne l'ai pas très bien entendu, en fait.

Claude BREVAN : C'étaient les documents qui sont scannés avec un lien, apparemment, on n'arrive pas à avoir accès depuis le lien. C'est cela ?

François JACQUEMIN : ... et non pas de PDF tapé ou repris directement. Ce qui fait qu'en plus, la majorité des documents, on ne peut pas extraire à l'intérieur d'une phrase parce que ce sont des documents scannés photographiquement.

Edouard de FERRIERES : Si vous faites référence, par exemple, aux délibérations, ce sont des documents qui arrivent en version papier, donc, on les scanne et, en effet, on ne peut pas récupérer le texte d'un scan. Maintenant, on pourrait s'arranger pour que certaines communes, si elles le peuvent, nous adressent une version fichier Word, et dans ce cas, on pourrait peut-être les mettre en ligne. Mais je ne pense pas que cela soit l'essentiel.

Claude BREVAN : Sur les contributions, il y a le même problème. Les contributions ne sont pas scannées. On vous les envoie en fichier numérique, non ?

Edouard de FERRIERES : Si cela arrive en version papier, on les scanne. On ne va pas les retaper.

Claude BREVAN : Mais quand cela vous arrive en version papier, les contributions, il faut demander qu'elles vous arrivent sous forme d'un fichier numérique, non, ce n'est pas possible... Je dis des bêtises ?

Edouard de FERRIERES : Oui, alors...

Claude BREVAN : Je ne suis pas très calée sur ces sujets-là. Bon ! Vous regarderez cela ensemble. En tous cas, c'est important d'avoir clarifié ce point-là. D'autres questions sur le débat, Monsieur !

Gilbert NOUHAUD : Merci ! Gilbert Nouhaud. J'ai envoyé une contribution par, je dirai, le format qui est proposé sur le site Internet, le 10 novembre. J'ai reçu l'accusé de réception, rien n'est publié aujourd'hui. Donc, je m'inquiète de savoir s'il y a un délai, s'il y a un traitement particulier.

Claude BREVAN : Oui. Là, il y a peut-être juste un peu de retard.

Gilbert NOUHAUD : Non, parce que j'ai bien vu qu'il y a des formats PDF qui sont des copies de documents papier, j'imagine. Mais comme je ne l'ai pas fait comme cela, je voulais savoir simplement si...

Claude BREVAN : Là aussi, vous regarderez avec Monsieur de FERRIERES. Vous voulez bien ? Vous êtes aimable. D'autres questions sur cette question du débat ? Monsieur ? Allez-y ! Nommez-vous, s'il vous plaît.

Guy CHARMETANT : Monsieur Guy Charmetant, Maire de Montbeugny. Sur la distribution au niveau des communes qui sont le long de la RCEA, comme dans toutes distributions, le bourg est fait mais les alentours, les écarts ne sont pas faits. Et ce qui est malheureux, enfin, du moins pour ma commune, ce qui est malheureux, c'est que pour une soirée sur l'agriculture, que les agriculteurs, parce qu'en général, ils sont dans les écarts, n'aient pas eu ces documents, à ma connaissance.

Claude BREVAN : Alors, on va regarder cela de très près, mais normalement, les agriculteurs ont dû être un peu mobilisés vraisemblablement par la Chambre de l'Agriculture. Mais en tout cas, on va regarder et on va compléter. Ne vous inquiétez pas. D'autres questions sur cette question du débat ? Pas de question. Donc, on va

passer à la présentation. Et je passe la parole à Denis Viala pour animer cette deuxième partie de la réunion.

2^{ème} partie
Présentation générale du projet
par le Directeur régional DREAL Auvergne
Monsieur Dominique THON

Denis VIALA : Merci, Madame la Présidente. Mesdames et messieurs, bonsoir ! Donc, comme vous vous en êtes rendus compte, on a un système d'échange de questions-réponses. Donc, pour chaque partie du débat, je vous donnerai la parole. Il se peut qu'on groupe les questions, c'est-à-dire qu'il n'y a pas une question et une réponse, et ainsi de suite, mais plusieurs questions pour avoir une réponse groupée. Voilà ! Je passe maintenant la parole à Monsieur Vanlaer pour la présentation générale du projet.

Claude BREVAN : excusez-moi. Il faut présenter l'équipe de la maîtrise d'ouvrage. Donc, il y a Monsieur Vanlaer qui est le Directeur régional de l'aménagement et du logement ; Monsieur Dominique Thon qui est là, qui s'est levé, qui est le Directeur adjoint... Monsieur Guérin qui est le Directeur adjoint de la DREAL Bourgogne puisque ce projet est à cheval sur les deux régions ; Madame Edieu qui est Chef de service infrastructure à la DREAL Auvergne, et Monsieur Christophe Du Repaire qui est le Chef de projet. Et. ;;...

Michel QUINET : Michel Quinet.

Claude BREVAN : Ah, excusez-moi, je ne le voyais pas, et Monsieur Michel Quinet qui est Chef de service infrastructure à la DREAL Bourgogne. Donc, vous avez les deux régions, les deux départements qui sont représentés. Et c'est la DREAL Bourgogne qui, en principe, est le chef de file de ce projet, coordonnateur en tout cas.

Michel QUINET : Auvergne.

Claude BREVAN : Oh, là là ! Pardon, excusez-moi, j'ai voulu dire Auvergne, voilà !
Allez-y !

Dominique THON : Donc, je vais vous présenter le projet pendant à peu près un quart d'heure et, comme l'a dit Monsieur Viala, ensuite, viendront les questions et réponses sur ce thème-là. Donc, si on pouvait passer les transparents. La Route Centre Europe Atlantique, je vais vous parler d'abord d'une description de la route, des enjeux principaux, et puis, faire une description du projet, de la solution telle qu'elle est proposée par le maître d'ouvrage comme base du débat, sachant que, bien sûr, elle sera discutée, enrichie, commentée, qu'il peut y avoir des propositions alternatives venant du public, notamment. Donc, la RCEA, c'est... vous le voyez sur la petite carte en haut à droite, une liaison, comme son nom l'indique, qui va au moins de l'autoroute A6 par laquelle on communique avec le centre de l'Europe et jusqu'à l'Atlantique. Elle comprend plusieurs grandes sections, et la section qui nous intéresse particulièrement aujourd'hui, c'est celle qui va de Montmarault, où nous sommes aujourd'hui, à Chalon-sur-Saône et Mâcon, sur l'autoroute A6 avec une bifurcation au niveau de Paray-le-Monial et deux branches différentes en Saône-et-Loire : une vers le Nord et une vers le Sud. Comme le signalait Monsieur le Maire, il y a une quarantaine d'années que cette voie a commencé à être réalisée, avec un tournant dans les années 90 puisqu'il y a eu des décisions ministérielles, puis des déclarations d'utilité publique entre 95 et 97, par lesquelles il a été décidé que cette route devait devenir une route à 2x2 voies sur l'ensemble de son tracé avec des caractéristiques de route express. Aujourd'hui, une vingtaine d'années après, il y a 793 millions d'euros qui ont été déjà dépensés sur l'opération, soit financés par l'Etat, soit avec des apports de collectivités locales et même l'apport de l'Europe, et néanmoins, on est à un taux d'aménagement qui est de l'ordre de 30 % réellement à 2x2 voies, ce sont des sections que vous voyez en rouge sur la carte, sur la grande carte. Et il n'y a pas que ces 30 % qui ont été faits, il y a aussi un certain nombre de déviations d'agglomération qui ont été réalisées dans les 20 dernières années. Voilà ! Alors, quelle est l'utilisation actuelle de la RCEA ? Il y a deux types d'usages forts : il y a l'usage local qui est important, puisqu'il y a 55 échangeurs sur

l'ensemble, donc, ce n'est pas comme une autoroute habituelle, il y a un trafic, il y a une desserte très fine du territoire, que ce soit dans l'Allier mais sans doute encore plus en Saône-et-Loire avec une utilisation quotidienne par la population des trafics qui est au total entre 10 000 et 18 000 véhicules/jour suivant les sections, un petit peu moins de 10 000 dans les moins fréquentées. Et une particularité, c'est qu'à tous ces trafics locaux d'intérêt local, il s'ajoute, lié à la fonction Centre Europe Atlantique, notamment, un trafic de transit qui est très important et qui comprend beaucoup de poids lourds. Les taux de poids lourds, il y a donc 3 à 5 000 poids lourds par jour selon les sections avec au maximum jusqu'à 45 % de poids lourds, et des taux de poids lourds qui sont compris entre 25 et 45 %. C'est très élevé. A titre de comparaison, la moyenne sur le réseau national, c'est à peu près 10 % de poids lourds sur une route nationale de ce type-là ou sur une autoroute. Donc, à cette situation particulière correspondent des enjeux forts. Un premier enjeu fort qui est la sécurité routière, je pense que c'est présent dans les idées de tout le monde ici. On a sur la RCEA un taux d'accidents, donc, un nombre d'accidents par rapport au kilomètre parcouru, qui est assez proche de la moyenne de ce qui peut être sur les autres routes comparables à deux voies. Par contre, le grave problème vient de la gravité de ces accidents, puisque chaque accident sur la RCEA fait plus de victimes et plus de victimes graves que les accidents qui se produisent ailleurs. Il y a un nombre d'accidents graves très élevés, accidents qui sont relativement répartis sur toute la voie, donc, il n'y a pas de point noir, qui permettrait de régler définitivement un problème de sécurité en s'attaquant à un morceau de la RCEA, donc, c'est relativement diffus ; et les accidents ne sont pas les mêmes que ce qu'on peut voir ailleurs sur le réseau routier. Il n'y a pas de problème d'alcool, plutôt moins qu'ailleurs, il n'y a pas de problèmes de vitesse non plus, il y a surtout un problème de perte de vigilance qui est présent dans pratiquement 60 % des accidents d'après les analyses qu'on a fait faire , avec un conducteur qui se déporte sur la gauche de la chaussée et qui... vu le taux de poids lourds qui circulent sur la voie d'en face a une forte chance de percuter un poids lourd, d'où la gravité des accidents. Donc, de nombreux chocs frontaux et on peut signaler, pour le bilan, actuellement, sur l'année 2010 qui est particulièrement grave, 12 accidents mortels sur la section Montmarault-Chalon-Mâcon et 22 tués dans ces accidents. Autres enjeux, bien sûr, la desserte du territoire avec des activités importantes souvent proches de la RCEA. En général,

situés à une dizaine de kilomètres de part et d'autre, il y a beaucoup de villes industrielles que ce soit dans l'Allier ou dans la Saône-et-Loire avec des activités qui dépendent fortement de la RCEA pour leur fonctionnement. Donc, nous nous sommes posés la question de comment faire pour résoudre ces problèmes et accélérer la réalisation du projet... Donc, que reste-t-il à faire sur cette route pour arriver à l'état souhaité lors des déclarations d'utilité publique ? L'estimation du coût des travaux qui reste à réaliser est de 950 millions d'euros. C'est à comparer à ce qui a été dépensé en moyenne dans les 20 dernières années par l'Etat, l'Etat a apporté en moyenne 27 millions d'euros par an. Si on fait le ratio, on voit que c'est près de 40 ans qu'il faudrait pour arriver à terminer la RCEA avec un rythme qui resterait constant de l'apport de la part de l'Etat. Une autre comparaison possible, c'est avec le budget annuel des routes nationales, il y a actuellement sur la période de 6 ans des plans départementaux de modernisation des itinéraires engagés par l'Etat, un peu moins de 600 millions d'euros par an sur toute la France avec bien sûr beaucoup d'autres projets à réaliser, même en Bourgogne avec d'autres demandes et au niveau national. D'où la question de comment accélérer en passant par d'autres méthodes et l'idée du projet de mise en concession qui a émergé et que l'on propose aujourd'hui comme étant une façon possible d'accélérer cette mise à 2x2 voies. Donc, l'objectif, c'est bien d'accélérer et de trouver une solution qui permette cette mise à 2x2 voies rapidement. Il y a deux ingrédients dans la solution, c'est d'une part de faire préfinancer l'opération par le concessionnaire, donc, c'est le concessionnaire qui réalise l'opération mais qui emprunte et qui préfinance l'opération. Et l'autre partie, c'est bien sûr que la partie qui est mise en péage, on verra qu'une partie reste quand même à la charge du contribuable, mais une partie est financée par l'usager et non plus par le contribuable puisque le concessionnaire va percevoir un droit de péage auprès des usagers pendant la durée de la concession. Ce qui est proposé, si on regarde sur la carte, c'est un système de péage ouvert. Je reviendrai un peu plus en détail pour expliquer comment cela fonctionne, avec tout de même ce que l'on peut voir sur cette carte, une partie qui est figurée en jaune, sur la branche Nord, en Saône-et-Loire, entre Ciry-le-Noble et Chalon-sur-Saône, qui restera hors concession en raison de ses caractéristiques particulières et du fait qu'il y a un usage très urbain dans cette partie, donc, qu'il n'a pas été pas estimé souhaitable de mettre dans le cadre de la concession. Donc, le

système de péage ouvert que l'on peut voir dans les diapositives, dans les explications qui viennent, c'est un système qui a l'intérêt de permettre de maintenir tous les échanges. Ce que vous connaissez habituellement, au moins dans la région, c'est le péage fermé où on prend un ticket quand on entre sur l'autoroute, on circule, on fait un certain nombre de kilomètres, et puis, au moment de sortir, on paie une somme qui est à peu près proportionnelle au nombre de kilomètres qu'on a parcourus. Dans le cadre du péage ouvert, qui existe aussi mais peu dans la région. mais ceux qui connaissent l'A13, par exemple, entre Paris et Caen, ou bien, sur la Côte d'Azur où il y a des autoroutes de ce type-là, le connaissent ;C'est un système où, comme vous voyez là, l'utilisateur qui fait, qui est en rouge, du haut de la carte, il va passer à une barrière de péage, il n'a pas payé en entrant. Il passe à une barrière de péage, il va payer une certaine somme forfaitaire à cette barrière de péage, qui correspond à une partie du trajet. Puis, il continue à circuler, et puis, il va sortir à l'un ou l'autre des échangeurs qui sont situés ensuite, mais il aura payé la même somme qu'il sorte au premier ou au deuxième échangeur qui suit. Par contre, s'il va jusqu'à un endroit où il y a une deuxième barrière de péage, il paiera à nouveau une somme forfaitaire, en général, mais à prix moindre que ce qui est payé actuellement en termes de péage. Ce système a une possibilité qui est aussi intéressante dans le cadre de ce qu'on a voulu faire sur l'aménagement de la RCEA, c'est de permettre un certain nombre de trajets courts gratuits. Si vous entrez entre deux barrières de péage et que vous ressortez entre deux barrières de péage, vous n'avez pas payé et cela permet de garantir que certaines sections relativement courtes restent gratuites sur le trajet. C'est le cas, par exemple, pour parler dans l'Allier, on a ainsi essayé d'organiser les circulations autour des agglomérations, par exemple, le trajet entre la Départementale 2009 et la Nationale 7 pourrait être maintenu gratuit par ce type d'organisation. Troisième cas pour illustrer aussi une chose qu'on a faite, voilà, là, c'est un aménagement particulier au niveau des échangeurs pour permettre à ce qu'un usager qui arrive sur un point où il y a une barrière ne soit pas obligé de payer la totalité du péage alors qu'il n'avait utilisé qu'un côté de la barrière et non pas les deux côtés. Donc, il y aurait des péages réduits qui seraient placés sur la barrière d'accès. L'utilisateur qui arrive sur la première barrière paiera un péage réduit à la première barrière, puis, il circule sur la RCEA. Evidemment, si dans son trajet, il va jusqu'à un point où il y a d'autres barrières, il paiera le forfait correspondant à la

deuxième barrière. Voilà ! J'espère que c'est à peu près clair. Il y a une exception qu'il faut que je signale, et puis, sur laquelle reviendra plus tard Christophe Du Repaire, mais qui concerne vraiment localement cette section, c'est que le premier péage, celui qu'on envisage de mettre au Montet serait intégré au système fermé avec l'A71. Ce que j'ai présenté pour le péage ouvert vaudrait pour l'ensemble des autres péages. Mais on y reviendra plus tard dans la présentation locale. Voilà !

Donc, si on regarde la carte et les points de péage, cela permet de voir avec ce que j'ai expliqué sur les mouvements gratuits possibles entre deux sections, des zones qui sont marquées en bleu dans lesquelles les gens qui circulent rencontreront forcément une barrière de péage, et puis, des zones marquées en vert, avec des petites flèches vertes, sur lesquelles les mouvements pourront être réalisés hors du péage, plus la section en jaune, bien sûr, de la Saône-et-Loire. Donc, quels sont les avantages que permet cette mise en concession ? C'est bien sûr de pouvoir disposer rapidement de la route dans l'état souhaité, de route à 2x2 voies à chaussées séparées, donc, une amélioration à la fois des déplacements, et puis, de la sécurité et d'installer en même temps, dans le même délai, des aires de repos et de service régulièrement espacées. Il y a eu un enjeu, bien sûr, de fiabilisation des temps de parcours avec quelques gains possibles et surtout le maintien que permet le système de péage ouvert de l'ensemble des échangeurs actuels, là aussi, il y avait quelques aménagements et quelques exceptions possibles, mais qui permettra d'avoir une bonne irrigation du territoire. Et des enjeux environnementaux seront également traités en même temps sur l'ensemble de l'itinéraire et non pas petit à petit à mesure qu'on réalise les nouvelles sections, donc, à la fois sur l'aspect des protections phoniques. Je sais que c'est un souci important dans l'Allier et peut-être encore plus en Saône-et-Loire et sur les questions aussi de protection des milieux naturels pour lesquelles il y a des exigences de plus en plus élevées. Alors, quelle faisabilité de la concession ? C'est un peu le cœur du problème de vérifier que c'est possible. Donc, il faut vérifier que la concession permettra d'équilibrer entre son coût, le coût de l'opération et les recettes auxquelles on peut s'attendre. Donc, le coût du projet, vous avez, en partant du bas vers le haut dans le diagramme qui est présenté, 200 millions d'euros qui sont le coût estimé de l'aménagement de la section entre Ciry-le-Noble et Chalon-sur-Saône qui sera pris en charge par l'Etat, 750 millions d'euros qui correspondent à l'aménagement à 2x2 voies du reste de la RCEA,

notamment la partie dans l'Allier. On voit bien que le total de ces deux postes fait les 950 millions restant à investir sur la RCEA selon l'estimation. Et puis, il y a des dépenses qui sont spécifiques à la mise en concession, qui viennent en plus, qui sont estimées à 160 millions d'euros, liées à l'aménagement des péages, et puis, à l'organisation de la signalisation sur le type autoroutier, notamment. Donc, cela, c'est pour les coûts. On a fait également, bien sûr, des modélisations de trafic et des hypothèses de financement possible. Alors, on s'est basé sur l'hypothèse d'un péage qui serait de 7,63 centimes au kilomètre pour les véhicules légers, en moyenne, et de 24,34 centimes pour les poids lourds. C'est un péage qui est un peu inférieur à celui des sections nouvelles qui sont construites, puisqu'on tient compte du fait que des sommes importantes ont déjà été investies sur la RCEA. Ce qui reste à faire est un peu moindre en volume. Donc, avec cette hypothèse, et les résultats des modèles de trafics qu'on peut faire tourner à partir de là et les modèles financiers dont on sait que les candidats aux concessions pourraient les utiliser, on aboutit à la conclusion qu'une subvention d'équilibre de la part de l'Etat serait nécessaire, de l'ordre de 150 millions d'euros. Donc, l'apport de l'Etat au total dans le projet serait de 200 millions d'euros pour la section Ciry-le-Noble et 150 millions d'euros résultant des hypothèses actuelles de calcul sur la mise en concession. Alors, comment cela se passera réellement la mise en concession, puisque là, c'est une étude de faisabilité, une simulation qui est présentée à ce niveau-là ? C'est un processus qui est assez proche de celui des marchés publics, que peuvent connaître les collectivités locales. Donc, il y a un avis d'appel à la concurrence. A partir de là, la sélection de quelques candidats qui sont amenés à déposer une offre, qui sont retenus en fonction de leur capacité financière, de leur capacité technique, en général dans les derniers cas, il y a eu entre 3 et 5 candidats sur les appels à concurrence qui ont été faits par le Ministère. Donc, ces candidats reçoivent ensuite le règlement de la consultation et un projet de contrat dans lequel figurent tous les engagements de l'Etat, notamment tous les engagements que l'Etat a pris, par exemple, au cours de la déclaration d'utilité publique et que le concessionnaire devra prendre à sa charge dans la suite. Le candidat à la concession répond en faisant une offre sur des aspects à la fois techniques, mais aussi et surtout sur des aspects qui sont juridiques et financiers sur le niveau de péage, sur la durée de la concession, sur le montant de la subvention d'équilibre qu'il souhaite obtenir. On peut mettre des

contraintes sur certains aspects dans le cahier des charges, mais ces éléments-là sont vraiment dans la proposition des concessionnaires. A partir de là, il y a le choix d'un candidat par le Ministre, et la mise au point du contrat. Il faut savoir que les contrats de concession d'autoroute sont validés par des décrets en conseil d'Etat, ce qui garantit bien sûr un contrôle assez fort sur la procédure que suit l'Etat. Voilà ! Quel est le calendrier qui serait possible dans le cadre de cette mise en concession ? Donc, le débat public a lieu actuellement. Je ne sais pas si Madame Brévan vous a rappelé que le maître d'ouvrage devait ensuite prendre une décision dans un délai déterminé à la sortie du débat, en l'occurrence, le Ministère devra, si on met bout à bout les différents délais, devra prendre une décision avant le mois de juillet 2011 sur les suites qu'il entend donner au débat. Bien sûr, les suites, cela peut aussi être d'approfondir les études, d'envisager d'autres scénarios, mais c'est une décision qui doit être prise et qui sera publiée au Journal officiel. Ensuite, il y a une phase d'enquête publique bien sûr, cette phase de choix du concessionnaire que j'ai expliqué et des travaux qui sont réalisés par le concessionnaire. L'objectif est d'arriver en 2017 à une mise en service de l'opération. Qu'est-ce qui se passe s'il n'est pas dans le cadre de cette accélération par mise en concession ? On se retrouve dans un cadre de financement budgétaire par les crédits de l'Etat, de l'aménagement de la RCEA. Alors, l'objectif à terme reste bien la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la route tel qu'il est défini par les déclarations d'utilité publique, mais vu que les moyens budgétaires sont inférieurs à ceux de la concession, l'horizon est forcément plus éloigné. Donc, ce qu'on présente ici, c'est ce qui serait fait dans un premier temps avant la suite de la mise à 2x2 voies. On considère que sur la période équivalente à celle de l'échelon 2017... donc, jusqu'en 2017, si on reproduit le rythme moyen des crédits jusqu'à maintenant, cela donnerait un montant de l'ordre de 150 millions d'euros qui seraient investis par l'Etat et sur lesquels la priorité pourrait être donnée, enfin, devrait être donnée aux aménagements les plus utiles pour la sécurité. Pour cela, un scénario a été établi avec la Direction interdépartementale des routes qui gère l'axe, et l'idée serait d'aller vers un premier aménagement de sécurité par séparation des sens par la création d'une bande médiane élargie, il en existe déjà sur certaines portions de l'axe, vous avez pu voir ; donc, cela consiste à faire deux lignes, à séparer deux lignes blanches au milieu par une petite zone de 1 mètre, 1,50 mètres de large. C'est une petite amélioration de la

sécurité, ce n'est pas aussi efficace que la séparation par glissière dans les 2x2 voies mais, néanmoins, il y a une certaine amélioration ; et puis, l'interdiction de dépassement, bien sûr, sur toutes les sections, sur l'ensemble de l'axe. Voilà ! Et la dénivellation des échangeurs qui reste aussi dans les secteurs, c'est plutôt en Saône-et-Loire qu'il reste des échangeurs non dénivelés, qui est aussi un point important en matière de sécurité. Donc, c'est cela qui sera fait dans un premier temps et, ensuite, les mises à 2x2 voies seraient poursuivies. Voilà ce que je souhaite exposer, je crois.

Questions/réponses

Denis VIALA : Merci Monsieur Thon. Vous avez peut-être des questions sur la présentation générale du projet. Monsieur le Député.

Bernard LESTERLIN : Bernard Lesterlin, Député de l'Allier, Député de la Circonscription de Montluçon. J'aurai, après avoir dit bien sûr que nous serons tous solidaires derrière le Président du Conseil général sur une position commune allant vers la concession, moi, je suis contre la concession, tout simplement parce que les sociétés d'autoroute ont été privatisées, c'est-à-dire que, concrètement, elles ne permettent plus d'alimenter l'AFITF qui permettait de financer avec les péages les infrastructures de transport. Mais je crois que cette affaire, s'agissant des élus, est une affaire tranchée. Mais j'aurai deux questions à poser au maître d'ouvrage sur les péages. Vous avez parlé de péage fermé, de péage ouvert ; moi, je voudrais vous poser la question sur les péages gratuits. La technologie nous permet d'identifier les utilisateurs des infrastructures autoroutières, pourquoi ne pourrions-nous pas concevoir que les utilisateurs locaux, puisque ce que nous voulons faire payer, c'est le transit international, que les utilisateurs locaux soient identifiés par un badge comme les abonnements qui existent actuellement sur les sociétés autoroutières, de façon à permettre à la société d'autoroute et à l'Etat, au maître d'ouvrage, de comptabiliser effectivement l'usage de l'autoroute par les utilisateurs locaux. Donc, voilà ! Ils seraient comptabilisés simplement, on ne recevra pas les factures. Ma deuxième question est de savoir comment, quelle stratégie nous pourrions avoir d'évitement par les utilisateurs de transit international, des barrières de péage ? Quoi

faire si les gros utilisateurs comprennent bien notre système, qu'ils soient du Portugal ou de Lettonie, on voit beaucoup ces immatriculations sur la RCEA, et qu'ils reçoivent des consignes de leurs entreprises de sortir à la dernière sortie avant la barre de péage et de « re-renter » sur l'autoroute puisqu'il y a certaines des sorties sans barre de péage, sans péage. Quelle stratégie d'évitement de ce type de comportement peut-on avoir parce que la conséquence, c'est tout simplement que les départements de la Saône-et-Loire et de l'Allier auront à payer la maintenance d'un réseau par définition départemental qui serait très, très vite abîmé par les poids lourds, les poids très, très lourds qui utilisent la RCEA, étant donné sa vocation justement d'axe de transit international utilisé dans des proportions qui dépassent l'imagination, utilisé principalement par un poids lourds ?

(Applaudissements)

Denis VIALA : Merci ! Monsieur Thon ?

Dominique THON : Alors, quelques éléments de réponse sur les questions que vous avez posées. D'abord, même si ce n'était pas une question mais plutôt un constat, sur les concessionnaires possibles, il est bien évident que les appels à la concurrence sont tout à fait ouverts et que les candidats sont parfois des gens qui ne sont pas déjà titulaires d'une concession ailleurs en France, donc, cela a ouvert assez la concurrence par rapport à ce qu'on a pu connaître effectivement au moment de la concession initiale des autoroutes. Le contexte a un peu changé et il semble qu'actuellement, ils sont plutôt en train de se battre un peu, donc, cela peut changer dans le temps, voilà ! Alors, sur les deux autres questions, sur la partie des péages gratuits, on est tout de même lié par les dispositions législatives sur le sujet, cela a été complètement confirmé par la loi Grenelle II qui indique qu'il ne peut pas être fait de discrimination, de conditions différentes suivant l'origine des personnes qui circulent, donc, cela interdit la définition de l'utilisateur local tel qu'on pourrait la vouloir au niveau des départements traversés. Par contre, je pense, que cela sera dans les éléments qu'apportera le conseiller d'Etat qui interviendra lors de la prochaine réunion de Montceau-les-Mines, l'analyse qui est faite par la Direction des infrastructures de transport et par ses juristes, c'est que cela n'interdit pas pour

autant de faire des traitements différents des gens suivant l'usage qu'ils ont de la voie. Donc, par exemple, on peut avoir des systèmes d'abonnement et traiter différemment les usagers fréquents des usagers occasionnels, mais la possibilité que ce soit complètement gratuit, en dehors de ceux qui vont faire pour des parcours très courts qui ne passeraient pas par des barrières de péage, cela ne semble pas possible. Et puis, troisième point, sur l'évitement des barrières de péage par les poids lourds en transit. Voilà, il y a des dispositions vis-à-vis du trafic poids lourds concrètes qui peuvent être prises et notamment l'interdiction du trafic poids lourds sur les itinéraires les plus locaux qui permettra d'éviter qu'ils aillent faire juste le tour de l'échangeur. Donc, interdire les poids lourds en transit, c'est possible par les collectivités, notamment, par les maires des communes qui seraient traversées. Et sur les itinéraires un peu plus loin, parce qu'on peut penser que certains vont aller se reporter un peu loin, dans la démarche de l'éco-redevance qui est engagée, il est possible de taxer ces itinéraires-là de manière à ce que les poids lourds soient incités à les emprunter, et puis, que cela rapporte au gestionnaire, si jamais il les utilise de manière à financer les surcoûts qu'il pourrait avoir. Voilà ! J'espère avoir répondu.

Denis VIALA : Merci. Une autre question, peut-être ? Oui. Monsieur le Maire.

René MATHONIERE : Oui. Je me représente, René Mathonière, Maire de Montmarault. Nous avons plusieurs petits problèmes. Bien sûr, nous sommes entièrement favorables à la mise à 2x2 voies de cette RCEA. Je crois que la solution envisagée par concession autoroutière est la seule qui permet d'aller vite et d'éviter de nombreux morts. Mais j'ai peur que s'il n'y ait pas gratuité pour nos concitoyens, sur des déplacements limités, on déplace un petit peu les problèmes de dangerosité, c'est-à-dire que s'il y a une circulation importante, je prends l'exemple chez nous, sur la route qui est entre Le Montet et Moulins, un trafic qui augmente, cette route n'est pas prévue pour cela et on déplacera le nombre d'accidents. Donc, premier point. Deuxième point, vous avez parlé d'aires de repos mais on n'a pas entendu parler d'aires de repos pour poids lourds. Il faut savoir que sur cette route, actuellement tous les hivers, je dis bien tous les hivers, elle est bloquée, et les poids lourds, où ils vont ? Ils viennent à Montmarault et ils nous écrasent à peu près tout ce que l'on a de potable. Et bien sûr, on n'a aucune subvention pour remettre en état. Donc, je

crois qu'il faudrait être très vigilant au niveau de ces aires de repos. Enfin, un autre point important pour Montmarault et pour Dompierre. Nous sommes dans un processus village-étape et nous souhaiterions avoir la possibilité de mettre tous les panneaux de signalisation de ce label village-étape avant la concession, parce que ce qui n'est pas fait avant la concession, on sait très bien comment cela va se passer, le concessionnaire nous dira non par la suite. On a les problèmes actuellement avec APRR. Voilà les questions que je voulais soulever.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Monsieur Vanlaer, vous voulez répondre ?

Hervé VANLAER : Alors, quelques éléments de réponse aux différents points qui ont été posés. Par exemple, sur la question du déplacement des problèmes. On est ici dans le Département de l'Allier. Les données dont on dispose sur le trafic local sur la RCEA mettent en évidence que le trafic local demeure quand même une proportion relativement faible du trafic total emprunté sur la RCEA. On a un ordre de grandeur de 10 000 véhicules/jour à peu près pour le trafic sur la RCEA, près de 45 % de poids lourds sur ces portions-là, donc, une proportion comme l'a rappelée Dominique Thon qui est tout à fait considérable. Le trafic local reste relativement faible. Alors après, il faut examiner les choses, voir quel est l'état du réseau secondaire, voir aussi quelles sont les habitudes des gens. Est-ce que les gens, ils empruntent la RCEA sur toute la longueur ? L'analyse que l'on fait c'est que dans cette partie du Département de l'Allier, enfin, sur ses réseaux, le réseau secondaire est quand même de qualité et que les reports de trafic, on a quelques éléments, devraient rester modestes. Donc, a priori, alors après, on peut en débattre, mais on ne voit pas de difficulté forte sur ce point-là. S'agissant des aires de repos pour poids lourds, quand on parle d'aires de repos, ce sont bien des aires de repos notamment pour les poids lourds, et cela c'est un manque important sur la route actuelle qui est bien identifié. Les quelques aires de repos qui existent sont saturées. On le voit à Moulins, on le voit à d'autres endroits, donc, c'est un des apports du projet d'apporter une réponse. Pour ce qui concerne la procédure village-étape, écoutez, là, je crois qu'il faut... on peut vous accompagner sur ce... C'est en cours. Dominique Thon a

présenté les calendriers. Je pense qu'on peut aboutir, attribuer le label avant que la concession ne soit passée.

Denis VIALA : Merci.

Claude BREVAN : Il y avait une question là-bas au fond qui n'avait pas été posée. C'était vous ? C'était vous ?

Daniel COFFIN : Oui, bonjour ! Daniel Coffin, membre de l'Union départementale CGT de l'Allier, par ailleurs, membre du CESER. Je peux vous dire que le CESER d'Auvergne aura une contribution écrite qu'il vous adressera dans les délais impartis. Permettez-moi une réflexion d'ordre général. Je me demande quelle est, donc, cette malédiction qui frappe notre région et notre secteur géographique du Bourbonnais. Aujourd'hui, on nous dit que pour un financement public, c'est-à-dire une utilisation gratuite de la RCEA, il faudrait attendre 40 ans. On est en 2010, c'est 2050. Pour connaître un peu le dossier du TGV, dont on a parlé encore hier à Saint-Pourçain, on nous dit qu'il va falloir attendre 2035, 2040. Je me demande combien d'entre nous pourront emprunter ce TGV ou peut-être prendre cette autoroute gratuite. Je trouve qu'il y a quand même une forme d'injustice qui est tout à fait intolérable. Mais je vais vous parler d'équité et notamment l'équité territoriale. Pour avoir utilisé cet itinéraire dans sa globalité, lorsque vous partez de la Haute-Vienne, il n'y a encore rien de fait sur l'itinéraire RCEA. Cela part de Royan, cela va encore jusqu'à Bordeaux. Quand vous arrivez en Creuse, c'est gratuit, vous allez arriver dans l'Allier, il va falloir payer, et en Saône-et-Loire, rien ne dit qu'il va falloir payer. Où est l'équité territoriale ? Quelqu'un, responsable de l'Etat, peut-il répondre à cette question ? L'Etat est le garant de l'accès des infrastructures de communication de la même façon pour tout le monde. Où est l'équité ? L'équité de financement, le contribuable, l'utilisateur mais qui est aussi contribuable. Bourbonnais, il est parfois électeur aussi, qui a déjà financé les aménagements qui ont été faits, notamment entre Le Montet et Moulins et Dompierre-sur-Besbre, qui a financé les ouvrages d'art qui eux seront donnés au privé pour la mise à 2x2 voies. Quelle injustice ! Quelle injustice ! Est-ce qu'il y a des itinéraires alternatifs, et notamment pour les poids lourds ? Ce qui a prévalu pour l'A75, c'est-à-dire faire en sorte que ce soit un itinéraire gratuit. Ne prévaut-il pas

pour la RCEA ? Vous imaginez les poids lourds traverser Cosne d'Allier ou Souvigny, c'est impensable. Et les échangeurs, à l'issue du débat public, peut-être sera-t-on amené à aménager différemment les échangeurs tels qu'ils ont été prévus. Dans ce cas-là, ceux qui seront réclamés et acceptés, ne seront-ils pas du moins en partie financés par les collectivités territoriales, c'est-à-dire par le contribuable ? Encore une injustice. Il se trouve que le SIAP de 2003, que le SNIT actuel, rendu public actuel révisé, avait prévu une augmentation de la mobilité de la demande transport d'environ 60 % pour les voyageurs et 40 % pour les marchandises. Et quand on connaît les échanges entre l'Europe du Sud-Ouest et l'Europe de l'Est, n'y a-t-il pas à craindre, que sur la RCEA, on constate deux files de camions dans les deux sens. Est-ce qu'il n'y a pas déjà aujourd'hui autre chose à imaginer ? Et puis, quand on parle de report modal, permettez-moi de vous signaler une coïncidence étrange, mais c'est la similitude et le parallélisme qui existent entre l'infrastructure ferroviaire et l'infrastructure routière. Il se trouve que de Bordeaux à Dijon, il y a une infrastructure ferroviaire tout à fait parallèle, pas tout à fait, il y a un maillon qui manque. Il se trouve que ce maillon, il est sur notre territoire. C'est le maillon Commeny-Souvigny de la ligne Montluçon-Moulins qui a été, sans doute, judicieusement fermé, il y a quand même pas mal d'années. Il se trouve que cette infrastructure ferroviaire, à l'heure où on parle du Grenelle de l'environnement, de mettre les camions sur les trains, ou mettre des containers sur les wagons, il se trouve qu'il aurait toute sa pertinence. Cela n'est pas le débat de ce soir, mais c'est sans doute... il faut sans doute que cela figure autant dans le débat public et notamment dans les cahiers d'acteurs pour qu'on y réfléchisse avant de considérer encore une fois qu'il est trop tard, qu'il faut faire vite et qu'il faut encore faire payer l'utilisateur. Merci.

Denis VIALA : Merci à vous, Monsieur.

(Applaudissements)

Denis VIALA : On va prendre une dernière question sur la présentation générale parce qu'on commence à déborder. Monsieur, devant, s'il vous plaît.

Bruno ROJOUAN : Oui. Bruno Rojouan, donc, je suis Conseiller général de Montmarault et c'est surtout en tant que Président de la Communauté de Communes que je voudrais donc intervenir. Moi, ce qui m'intéresse, la concession, cela ne me pose aucun problème, ce qui m'intéresse, c'est comment la RCEA à 2x2 voies va aborder l'A71. Vous connaissez un petit peu le relief que nous avons autour de ce territoire, ce territoire de la région de Montmarault dans son ensemble, nous nous sommes adossés à la création et l'ouverture de l'A71 pour le développement économique. C'est, évidemment, quand on regarde rétrospectivement tout ce qui s'est passé, grâce à cet axe-là que nous avons évité un certain nombre... un exode rural qui aurait été, j'allais dire assez considérable, et tout cela a permis de conserver un tissu économique et en même temps d'en attirer un nouveau. Alors, quand on est sur ce carrefour, qu'on disait carrefour de l'Europe il y a quelques années, mais qui sera véritablement un carrefour autoroutier entre deux autoroutes, je voudrais qu'on fasse attention à la préservation des terrains qui pourraient servir dans l'avenir à l'installation de futures entreprises, parce qu'il y a une particularité sur ce secteur que vous montriez tout à l'heure sur votre carte, c'est que le relief étant accidenté, nous avons de chaque côté du tracé actuel de la RCEA, future 2x2 voies, je l'espère le plus rapidement possible, des zones qu'il ne faut pas consommer pour des axes autoroutiers ou routiers. Donc, moi, j'attire véritablement votre attention sur la manière dont vous allez aborder l'A71 lorsque vous allez approcher de Montmarault, quand vous allez avoir quitté Le Montet. J'avais déjà, au cours de réunion locale, mis en garde sur cette affaire-là parce que tout ce que vous avez dit sur la sécurité, sur tout le reste, nous le partageons. Mais nous, nous avons un enjeu supplémentaire sur ce secteur-là, en tant qu'enjeu purement local, c'est la potentialité économique supérieure qui va s'ouvrir à nous lorsque la RCEA sera à 2x2 voies. Or, quand on connaît à peu près les consommations de surface qu'il faut faire pour la réalisation, par exemple, d'un échangeur, c'est quelque chose que je vous demande de travailler avec beaucoup d'application par rapport à cette consommation de terrain. Vous aurez aussi à examiner la possibilité, peut-être, d'aller vers des terrains qui sont plus accidentés, parce qu'on parle de Montmarault. Mais en fait on est plutôt sur des communes comme Sazeret. Après c'est Deux-Chaises, ce n'est pas mon secteur, mais on est plutôt dans ce secteur-là, et il y a des zones très accidentées dans lesquelles il faudrait essayer de placer ces axes et laisser plutôt disponibles au

développement économique future les zones plutôt plates. Donc, voilà ce point, vraiment, en tant qu'enjeu local, qui me semble absolument à considérer dès aujourd'hui dans le tracé futur de cette RCEA 2x2 voies.

Denis VIALA : Merci, Monsieur le Conseiller.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Vous avez une dernière question par là-bas ?

Jean-Paul GIRAUDET : Oui, bonsoir messieurs, dames. Jean-Paul Giraudet, je suis de Sazeret. Donc, on parle de financement, on n'a aucun financement européen. Sur cette route, il y a beaucoup de camions étrangers, je ne sais pas l'importance, je pense que c'est 60 à 70 % de camions étrangers qui ne font aucun commerce en France, et qui ne font que passer sur notre territoire. Donc, je me demande pourquoi il n'y a pas de financement européen, parce qu'on est traversé, les camions partent d'Espagne, ils vont dans l'Est, c'est la route Centre Europe. Donc, je pense que l'Europe pourrait financer une partie de cette infrastructure aussi. Et je voudrais aussi rappeler ce qui a déjà été dit, il ne faudra pas mettre en sécurité cette route pour mettre en péril les gens sur les petites routes. Et cela, c'est très important. Aujourd'hui, quand on fait des travaux sur la RCEA, qu'on balance toute la circulation sur une petite route, ceux qui font cela, ce sont des dangers publics. C'est tout ce que je voulais dire.

Denis VIALA : Merci, monsieur !

(Applaudissements)

Denis VIALA : Monsieur Vanlaer.

Claude BREVAN : Il y avait trois questions.

Hervé VANLAER : Oui, quelques éléments de réponse. Tout d'abord, sur l'injustice, l'équité territoriale. Alors, c'est vrai je comprends que cela pose des questions : pourquoi doit-on mettre un péage ? Tout d'abord, on peut rappeler que l'intervention de l'Etat, je vais parler pour l'Auvergne, puisque ce que je connais ne se limite pas à la RCEA, et dans le Département de l'Allier, il y a inscrit au PDMI des opérations importantes, notamment sur la Nationale 7, je pense à la déviation de Varennes-sur-Allier et la déviation de Villeneuve-sur-Allier, et que, par ailleurs, se termine, alors c'était le précédent contrat de plan, la mise à 2x2 voies sur la section Saint-Prix - Loire. Donc, il y a des financements qui sont importants de l'Etat. Je crois que la présentation qu'a faite Dominique Thon a rappelé un certain nombre d'ordres de grandeur, 950 millions d'euros. L'Etat met, dans la génération actuelle des PDMI, un peu moins de 600 millions d'euros par an, 27 millions d'euros en moyenne pour la RCEA, c'est un peu plus de 5 %. Donc, ce n'est pas complètement anodin. C'est vrai qu'il y a beaucoup de projets en France et qu'on ne peut pas tout mettre sur un seul endroit. Donc, encore une fois, si la solution de la concession n'était pas choisie, cela ne veut pas dire que le projet de mettre à 2x2 voies serait abandonné, cela veut dire qu'il sera plus long. Et tout l'enjeu du débat, c'est le titre, c'est Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA. Le fait qu'il y ait des péages ne signifie pas qu'on ne prend pas en compte les travaux déjà réalisés et payés par le contribuable, puisque c'est considéré comme un apport en nature et cela réduit finalement le coût du péage. Pour l'évolution du trafic, à ce stade, avec les données dont on dispose, on pense quand même qu'une mise à 2x2 voies, c'est suffisant, il n'y a pas besoin de prévoir plus au vu des données dont on dispose. Et rappeler rapidement, même si ce n'est pas l'objet du débat, qu'on n'oublie pas le ferroviaire, et que si on ne travaille pas sur la ligne Commentry-Souvigny, dans le cadre du plan Rail, il est prévu de moderniser, de remettre en état la ligne qui va de Montluçon, enfin à Saint-Germain-des-Fossés. Donc, c'est quand même... l'Auvergne... il y a eu une des trois régions en France, avec Midi-Pyrénées et Limousin à bénéficier de fonds importants pour le plan Rail. Je vais peut-être laisser la parole à Dominique Thon.

Claude BREVAN : Monsieur Vanlaer, sur ce plan-là, sur le plan du ferroviaire, on dit que ce n'est pas dans le débat... si, parce que l'intermodalité, cela fait évidemment partie du débat. Il y aura une séance de travail qui abordera cette question-là à

Dompierre, où on parlera à la fois des trafics, mais aussi de l'intermodalité. Donc, on aura, je l'espère, des représentants de la SNCF qui viendront dire, effectivement, quelles améliorations éventuelles ils peuvent apporter à la fois sur le transport des voyageurs, mais également sur le fret. Donc, vous pourrez à cette occasion-là poser toutes les questions. En tout cas, cette question-là n'est pas hors débat. C'est évident, elle n'est pas hors débat.

Dominique THON : On pourrait peut-être continuer dans les réponses aux questions qui ont été posées, là. Ensuite, il y avait la question, bien sûr, de Monsieur le Conseiller général sur la consommation de l'espace autour de l'échangeur entre les deux autoroutes à Montmarault. On sait bien qu'un échangeur entre deux autoroutes, c'est effectivement assez consommateur d'espace pour avoir une idée de ce qui est possible. Alors, sachez bien qu'on va essayer de prendre le moins de surface possible, mais c'est aussi notre intérêt. Mais ce n'est pas toujours facile, il y a des contraintes liées simplement au tracé des voies qu'on ne peut pas tordre au-delà de certaines limites. Voilà ! Il y a les contraintes qui vont imposer, sans doute, une partie des choix, même si, effectivement, on essaiera de consommer au minimum. Sur la question de l'absence de financement européen sur le projet, on a vu que dans le passé, il y a eu des financements européens sur la RCEA, je crois 17 millions d'euros sur les 793. Mais il faut savoir, d'une part, que ces financements européens ne peuvent venir qu'en complément des financements nationaux et de façon relativement marginale dans un pays considéré comme un peu riche comme la France. Donc, cela veut dire que même si les financements de l'Europe pouvaient amener un peu, cela ne réduirait pas beaucoup le délai total de mise à 2x2 voies. Il faut savoir aussi que, autant l'Europe intervient massivement sur des projets routiers dans les nouveaux pays membres, dans des pays comme la France, leur préférence est largement donnée à des interventions sur le mode ferroviaire dont on a parlé aussi, et que l'Europe intervient plus facilement en France sur un projet de TGV que sur un projet routier, bien sûr.

Hervé VANLAER : Même, depuis la nouvelle génération de fonds européen, l'Europe n'intervient plus en France sur les projets routiers. En infrastructure, l'Union

européenne n'intervient plus que sur des projets ferroviaires, par exemple, mais les projets routiers, il n'y a plus maintenant possibilité de mettre de fonds européen.

3ème partie
Présentation du projet sur le plan local
par le Responsable d'opération
du Service du maître d'ouvrage DREAL Auvergne
Monsieur Christophe DURAND du REPAIRE

Denis VIALA : Merci ! Je vais maintenant donner la parole à Monsieur Durand du Repaire pour une présentation locale du projet.

Christophe DURAND du REPAIRE : Bonsoir à tous ! Je vais maintenant vous présenter la déclinaison locale du projet qui vous a été présenté de façon globale sur l'ensemble de l'axe de cette proposition de l'Etat. Dans un premier temps, la disposition des péages et les conséquences sur les trajets, pour les utilisateurs de cet axe-là aujourd'hui, et dans un second temps, les conséquences en termes de réaménagement des échangeurs. Pour commencer, je vais revenir un instant sur une distinction assez fondamentale qu'a faite tout à l'heure Dominique Thon à la compréhension du projet, c'est la distinction entre le péage ouvert et le péage fermé. Ce qui est très important, dans le péage fermé, on prend un ticket à un endroit sur le réseau, c'est le cas, par exemple, sur l'A71 que vous pouvez connaître, on prend un ticket à un échangeur, on circule sur l'axe, et puis on paie en sortie avec son ticket. C'est le principe qui sera retenu jusqu'à la RCEA, qui est proposé par l'Etat sur la RCEA, uniquement jusqu'à l'échangeur du Montet. Au-delà du Montet, c'est un système de péage ouvert qui est proposé. Donc, ce qu'il faut bien retenir dans le système du péage ouvert, c'est qu'il y a des points de tarification qui sont identifiés au niveau de certains échangeurs qui sont représentés par les zones bleues. Sur les autres échangeurs, il n'y a pas de point de tarification ni de prise de ticket. Donc, la distinction fondamentale, c'est d'une part, effectivement, le fait qu'on circule sans ticket, et que la tarification ne se fait qu'à certains points du réseau. Donc, on va pouvoir prendre quelques exemples. Voilà le schéma, en fait, décliné précisément

sur la RCEA, suite à ce que je viens de présenter : la distinction de péage ouvert/péage fermé. Les échangeurs qui vont fonctionner en péage ouvert sont tous ceux qui sont situés à l'Est du Montet. Donc, ceux qui sont cités à l'Est, et sur lesquels il est prévu un point de tarification dans la proposition de l'Etat aujourd'hui, c'est celui de Montbeugny et d'autres échangeurs qui sortent de l'aire d'étude, et sur lesquels on aura l'occasion de revenir dans les prochaines réunions. Pour les autres échangeurs, notamment celui de Cressanges, de Chemilly, de Toulon ou de Dompierre, il n'est pas prévu de point de tarification, c'est-à-dire pas de barrière de péage ni en pleine voie ni sur les bretelles. A l'échangeur de Montbeugny, on va le voir dans la présentation après dans le détail, il sera prévu une barrière de péage pleine voie et une barrière sur chaque bretelle. On va prendre des cas particuliers pour illustrer cette situation. Pour un usager, par exemple, souhaitant se rendre de Montbeugny à Cressanges... il emprunte au niveau de Montbeugny, si on suppose qu'il veut utiliser la RCEA, il doit rentrer au niveau de l'échangeur de Montbeugny, et il utilise un échangeur sur lequel une barrière de péage est prévue. Il pourrait être amené à payer si le projet est retenu, bien entendu, au niveau de cet échangeur. Il paie sur cet échangeur, il circule sur la RCEA, il franchit les échangeurs de Toulon et de Chemilly qui sont gratuits, puis il sort à Cressanges, qui est également un échangeur sur lequel il ne serait pas prévu de barrière de péage. On peut prendre un deuxième exemple qui serait un trajet entre Cressanges et Moulins ou Yzeure, qui est une section représentée en verte, section sur laquelle l'usage de la RCEA serait gratuit, puisque cet usager ne passerait pas par un échangeur sur lequel une barrière de péage est proposée. Donc, l'usager empruntera la RCEA comme ceci, puis il pourrait sortir au niveau de Toulon et circulerait gratuitement. Voilà ! Un dernier exemple...

Gérard DERIOT : ... Ce n'est pas de votre faute, mais je vous dis, pour que les gens comprennent, il faudrait donner les exemples qui soient flagrants. Je veux dire de Cressanges à Moulins, c'est-à-dire en sortant à Toulon-sur-Allier, les gens ne paieront pas.

Christophe DURAND du REPAIRE : Tout à fait.

Gérard DERIOT : Et cela, c'est important. Et au retour non plus, bien sûr.

Christophe DURAND du REPAIRE : Bien entendu.

Denis VIALA : On va prendre un dernier exemple.

Christophe DURAND du REPAIRE : On va revenir tout à l'heure à l'application du taux de péage kilométrique dans les cas particuliers qui nous intéressent ce soir. Si vous voulez bien, on verra concrètement quels sont les niveaux de péage qui sont proposés aujourd'hui au niveau de chaque échangeur payant ? Est-ce que je peux poursuivre ?

Claude BREVAN : Il faut passer aux schémas.

Christophe DURAND du REPAIRE : Donc, on va prendre un cas particulier. En l'occurrence, l'échangeur de Montbeugny pour être sûr qu'on se comprend bien. Donc, ce qui est important, c'est ce que nous avons souhaité présenter dans les schémas, c'est le fonctionnement des échanges et le principe des échanges. C'est pour cela qu'on a en fait flouter les zones en arrière. La problématique du foncier interviendra plus tard dans la procédure. Ce qui est important aujourd'hui, c'est le fonctionnement des échanges. Un zoom sur l'échangeur de Montbeugny. Ces suppressions de bretelles sont uniquement pour réaménager l'échangeur de la façon suivante... voilà la RCEA qui apparaît. Une proposition de réaménagement de l'échangeur de Montbeugny, pour permettre l'installation du dispositif de péage avec une barrière de péage pleine voie et une barrière de péage sur les bretelles de sortie. L'application du ratio kilométrique sur cette section aboutirait, pour une personne qui vient de Montmarault et qui souhaite sortir à Montbeugny, cette personne serait amenée à payer 1 euro. Pour une personne qui irait de Montbeugny vers Dompierre-sur-Besbre, elle serait amenée à payer 1,20 euros. Pour une personne qui franchirait cet axe, la barrière pleine voie de péage, elle serait amenée à payer 2,20 euros. Alors, pourquoi ces distinctions de péage provenant d'un côté ou de l'autre de la RCEA ? C'est pour tenir compte du linéaire qui est rattaché à chaque barrière. Donc, l'insertion du dispositif de péage, pour ce qui est de l'échangeur

RN7/RCEA, dans un premier temps il est prévu de conserver l'échangeur actuel, puisque le nouvel échangeur RN7/RCEA serait réalisé dans le cadre de l'aménagement de la RN7 à droite de Bessay. Par conséquent, la mise en place de cette barrière de péage au niveau de Montbeugny met en évidence un itinéraire alternatif pour les usagers VL, véhicules légers, qui ne souhaiteraient pas emprunter la RCEA mise à péage. Donc, voilà l'itinéraire qui, aujourd'hui, ressort de l'analyse.

Claude BREVAN : Est-ce qu'on peut, peut-être, s'assurer que tout le monde a compris ou qu'il y a des questions à poser à ce stade, parce que c'est quand même très compliqué ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Vous voulez qu'on revienne sur les zones de Montbeugny ?

René MATHONIERE : On est à Montmarault. Je crois qu'il faut prendre un exemple : Montmarault-Montbeugny. Qu'est-ce que l'on paie ? Qu'est-ce qui est gratuit ci-dessus ? Parce que, on sait ce qui est gratuit en rentrant à certains endroits, on ne sait pas en rentrant à d'autres. Donc, si on fait Montmarault-Montbeugny, combien on paie ? Ou Montmarault-Moulins, peu importe. Les deux, même.

Christophe DURAND du REPAIRE : Voilà ! Effectivement. Pour une personne, aujourd'hui, dans le principe du dispositif de péage qui est proposé, la barrière de péage de Montmarault serait conservée. On aurait, comme j'ai essayé de le préciser tout à l'heure, un dispositif de péage fermé jusqu'au Montet. Ainsi, une personne qui souhaite se rendre de Montmarault jusqu'à Montbeugny rentre à Montmarault par la même barrière qu'aujourd'hui. Elle s'insère... Pardon, A71, excusez-moi. Alors, il y a un réaménagement de l'échangeur qui est prévu, qui venait...

Claude BREVAN : Attendez, Monsieur...

Christophe DURAND du REPAIRE : ... puisqu'on allait présenter après mais, cela...

Claude BREVAN : Monsieur du Repaire, il y a deux choses, si je comprends bien, il y a l'échange avec l'A71 et la RCEA, où sur cet échange-là, quand on reste sur le réseau autoroutier, il n'y a pas de barrière de péage, c'est cela. Mais par contre, il y a la voirie locale depuis Montmarault qui donne accès à la RCEA sur laquelle il y aurait de barrière, c'est cela que cela veut dire ou pas ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Non ! Donc, je vais reprendre. Je vais continuer la présentation, et je vais revenir à l'aménagement de la barrière de Montet.

Claude BREVAN : Vous voyez, rassurez-vous... Voilà ! Alors, allez-y ! ... Allez, reprenez ! Alors, comment cela se passe l'échange entre les deux autoroutes ? Est-ce qu'il y a une discontinuité avec une barrière de péage, ou bien est-ce que c'est intégré quand on vient d'A71, est-ce que ce qu'on va payer au Montet est intégré dans la partie que l'on a parcourue sur A71, on sort au Montet, on paie pour cette partie-là ? Donc, en fait, il y a un petit ajout qui est lié à cette partie-là. Si on entre par la voirie locale, pas par A71, à Montmarault, au niveau de Montmarault et qu'on prend la RCEA, est-ce qu'on y accède d'abord ? Et ensuite, qu'est-ce qu'on paie jusqu'au Montet ? Je pense que c'est à peu près cela que vous voulez savoir. Et après, qu'est-ce qu'on paie du Montet jusqu'à Montbeugny ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Donc, voilà la proposition de réaménagement de la section concernée. Donc, je la fais défiler un petit moment. Voilà ! Donc, ce qui est prévu aujourd'hui, au niveau de Montmarault, c'est d'assurer la continuité autoroutière au niveau entre l'A71 et la RCEA. Il est donc prévu de réaménager cet échangeur afin d'avoir une liaison directe entre les deux axes. Ainsi, pour une personne... donc, si on prenait l'exemple pour une personne qui viendrait de Montmarault, elle s'insérerait par la barrière actuelle de l'A71, elle emprunterait la barrière de péage de l'A71, qui lui permettrait de s'insérer directement sur l'autoroute.

Claude BREVAN : La barrière de Montmarault...

Christophe DURAND du REPAIRE : La barrière de Montmarault, tout à fait...

Claude BREVAN : ... qui est sur A71.

Christophe DURAND du REPAIRE : ... qui est actuellement uniquement associée à l'autoroute A71...

Claude BREVAN : D'accord.

Christophe DURAND du REPAIRE : ... mais qui, dans la situation à terme, permettrait de s'insérer sur les deux axes : A71 et RCEA. Comme je l'ai précisé tout à l'heure, c'est la seule section qui serait en péage fermé. Ainsi, l'utilisateur, ici, prendrait un ticket, s'insérerait sur la RCEA, arrive au Montet, s'acquitte, comme dans un système de péage fermé, comme sur le reste de la RCEA du péage correspondant, puis poursuit sur la RCEA sans ticket vers le système de péage ouvert. Alors, dans l'autre sens, pour une personne qui part de Cressanges, elle va donc arriver à la barrière de péage du Montet, elle prend un ticket au niveau du Montet, puis elle poursuit sur la RCEA jusqu'à l'échangeur de Montmarault, où elle paie, comme dans un système de péage fermé traditionnel, avec le ticket. Voilà ! Est-ce qu'il y a peut-être d'autres ...

Jean-Louis CHEREL : Monsieur du Repaire, est-ce que je peux vous poser la question, parce que je pense que dans l'esprit de beaucoup de gens, ce n'est pas encore très clair. Je vois Monsieur le Maire de Montmarault qui opine, donc il est un peu comme moi, il n'a pas tout compris. Quelqu'un qui arrive d'Orléans, et qui va à Mâcon, il paie donc sur l'autoroute A71...

Christophe DURAND du REPAIRE : Alors, on va prendre le cas ... Voilà !

Jean-Louis CHEREL : ... alors, vous allez me dire quelle est sa situation à cet automobiliste qui vient d'Orléans et qui va sur Mâcon. Comment cela se passe pour lui ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Donc, aujourd'hui sur l'A71, c'est un système de péage fermé. La personne venant d'Orléans a donc pris son ticket sur l'A71. Elle va donc arriver par l'Ouest ici. Elle utilise l'échangeur qui serait donc réaménagé et qui permet d'assurer la continuité entre les deux autoroutes avec son ticket. Elle s'insère directement sur la RCEA, arrive et se retrouve finalement dans la situation de l'automobiliste décrit précédemment, qui venait de Montmarault. Elle a donc aussi son ticket, et elle paie grâce à son ticket au niveau de la barrière de péage pleine voie, qui se situe au Montet. Puis, elle poursuit sa route vers Mâcon.

Jean-Louis CHEREL : Bien. Cela, je pense que c'est clair pour tout le monde maintenant. Alors, deuxième hypothèse ; les gens qui habitent Montmarault et qui rentrent sur la RCEA, hypothèse où ce serait une autoroute concédée. Que se passe-t-il pour eux ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Excusez-moi, pour quel trajet ?

Jean-Louis CHEREL : Quelqu'un qui habite Montmarault...

Christophe DURAND du REPAIRE : Oui.

Jean-Louis CHEREL : ... et qui veut aller en direction de Paray-le-Monial ou de Mâcon, et qui s'insère sur la RCEA à Montmarault. Que se passe-t-il pour lui ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Donc, la situation est la même que pour une personne qui souhaiterait circuler de Montmarault vers Moulins, telle que décrite précédemment, il s'insère au niveau de Montmarault, à la barrière de péage actuelle, prend un ticket. Avec son ticket, va jusqu'à la barrière du Montet et paie, avec son ticket, à la barrière du Montet.

Jean-Louis CHEREL : D'accord. Alors, combien...

Claude BREVAN : Cela veut dire que le péage, il dessert trois directions : une vers le Nord A71...

Christophe DURAND du REPAIRE : Tout à fait !

Claude BREVAN : ... une vers le Sud, et une vers la RCEA.

Christophe DURAND du REPAIRE : Tout à fait !

Claude BREVAN : Et il y a un seul péage, et ensuite cela bifurque derrière. Et cela veut dire pour faire court, que de Montmarault au Montet, on paie.

Christophe DURAND du REPAIRE : Tout à fait !

Claude BREVAN : Voilà ! Et on paie pour le nombre de kilomètres qui correspond à cette distance-là.

Christophe DURAND du REPAIRE : Tout à fait !

Claude BREVAN : Et cela fait combien ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Alors, cela fait 2,70. Donc, la contribution du trajet compris entre Montmarault et le Montet pour une personne qui souhaite sortir au Montet serait de 80 centimes d'euros. Pour une personne qui poursuivrait sa route vers Moulins ou vers Mâcon, donc je parle pour un véhicule léger, le prix serait de 2,70 euros.

Claude BREVAN : Vers Moulins aussi ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Voilà ! Ces résultats sont issus des modélisations qui ont été effectuées par l'Etat sur la base de la proposition.

Claude BREVAN : Vers Moulins mais pas jusqu'à Mâcon, quand même !

Christophe DURAND du REPAIRE : Non !

Claude BREVAN : Ah bon !

Christophe DURAND du REPAIRE : Alors, après, l'utilisateur serait amené à payer au niveau de chaque échangeur qui a été identifié dans la première partie par une patatoïde bleue s'il poursuit sa route vers Mâcon. Chaque fois qu'il rencontrera l'un des échangeurs concernés, qui était entouré par cette patatoïde bleue, l'utilisateur sera amené à payer, qu'il décide de franchir et de poursuivre sur la RCEA, ou qu'il décide de sortir au niveau de cet échangeur vers le réseau secondaire.

Dominique THON : Le point suivant se trouve à Montbeugny ...

Christophe DURAND du REPAIRE : Voilà, tout à fait !

Denis VIALA : Vous avez d'autres questions, oui ?

François JACQUEMIN : Si j'ai bien compris, il s'agit, pour quelqu'un qui prend Montmarault, je ne suis pas de Montmarault, mais qui va travailler à Moulins, va payer 2,70 euros à l'aller, 2,70 au retour, donc 5,40.

Denis VIALA : Non, non !

François JACQUEMIN : Alors, je n'ai rien compris.

Christophe DURAND du REPAIRE : Si, si. C'est cela, c'est cela.

François JACQUEMIN : C'est possible, hein ! Je suis particulièrement borné.

Christophe DURAND du REPAIRE : S'il souhaite utiliser la RCEA...

François JACQUEMIN : On a affaire à quelqu'un qui est fort peu pédagogue.

Denis VIALIA : Répondez , monsieur du Repaire

Christophe DURAND du REPAIRE : Donc, effectivement... oui, je confirme les propos.

Denis VIALA : C'est cela.

Christophe DURAND du REPAIRE : La personne paierait, toujours sous réserve, dans l'état des modélisations telles qu'elles ont été réalisées aujourd'hui, paierait 2,70 euros à l'aller, 2,70 euros au retour. Toutefois, pour une personne, un usager fréquent, il y a des formules d'abonnement qui sont traditionnellement proposées par les concessionnaires.

Denis VIALA : D'accord. Une autre question ? Peut-être au fond là-bas ?

Marie-Françoise LACARIN : Marie-Françoise Lacarin, Conseiller général du Canton de Montet. Je voudrais que vous nous repreniez l'exemple dans l'autre sens, par rapport à l'explication que vous avez faite sur la gratuité entre Moulins et Cressanges. Comment cela se passe, quelqu'un qui veut aller travailler à Villefranche, parce qu'on est sur un bassin d'emploi extrêmement important, où on a énormément de locaux qui se déplacent de Moulins jusqu'à cette zone-là, comment cela se passe concrètement pour lui ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Je vais charger la carte. Un instant, s'il vous plaît !

Marie-Françoise LACARIN : Non, non, mais... Moi, quand je dis... Non, mais quelqu'un qui vient de Moulins, qui rentrera à Toulon ou à Chemilly, comment cela se passe ? J'ai compris que c'était gratuit entre Toulon et Cressanges.

Christophe DURAND du REPAIRE : Tout à fait !

Marie-Françoise LACARIN : On est d'accord ! Qu'est-ce qui se passe sur la portion de route Cressanges-Le Montet, très concrètement ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Sur la portion de route Cressanges-Le Montet, ce qui est proposé aujourd'hui, c'est donc d'équiper le péage du Montet d'un dispositif de péage. Cela veut dire que l'on va équiper l'axe de la RCEA au niveau de cet échangeur, ainsi que les quatre bretelles d'accès correspondantes. Par contre, pour tenir compte du fait que la personne, l'utilisateur concerné réaliserait, emprunterait un linéaire de la RCEA inférieur s'il sort au niveau du Montet que s'il franchit la barrière pleine voie, et qu'il poursuit sa route vers Montmarault, le niveau de péage prévu au niveau de la barrière de péage du Montet sur la Bretelle serait inférieur. Donc, la personne rentre à Cressanges, sort sur la bretelle du Montet, rencontre une barrière de péage, et paye un péage partiel, une fraction des 2,70 euros qui vous ont été montrés tout à l'heure.

Marie-Françoise LACARIN : De combien, concrètement ?

Intervenant : Alors... (*inaudible*)

Marie-Françoise LACARIN : Alors, très franchement, je pense que... on va être confronté à une vraie difficulté, parce que les gens connaissent très bien le territoire, et tout à l'heure, Monsieur le Directeur vous vous étonniez de la fréquentation des routes locales, parce que je pense qu'on connaît tous la dangerosité de cette route et on ne la prend pas, on s'organise autour. Je pense que cette question-là, on ne peut pas apprécier le trafic par rapport... Notre connaissance de la route fait qu'on ne l'emprunte pas. Voilà. On n'est pas suicidaire, on ne veut pas se tuer sur cette route-là. Malheureusement, il y a déjà trop de morts. Donc, aujourd'hui, tout à l'heure, on parlait des trafics qui allaient être reportés, mais très franchement, les gens vont sortir à Cressanges, vont emprunter la D65 et la D33 pour sortir et monter et aller sur le bassin de l'emploi de Villefranche. Donc, je pense que par rapport à ces aspects-là et notre engagement sur la concession, elle était, je dirais, acceptée par rapport à la question de la gratuité pour les gens ou pour les locaux, je pense qu'il faut qu'on regarde cela avec beaucoup d'attention, et nous allons regarder, nous, où doivent se trouver les barrières de péage pour faire en sorte que celles et ceux qui vont emprunter cette route-là pour aller travailler sur ce territoire-là, ce ne soit pas contre-

productif, et cela ne leur permette pas d'y aller, parce que le droit à la gratuité et le droit à une route digne de ce nom à 2x2 voies, ils existent pour tout le monde.

Denis VIALA : Merci, madame.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Monsieur le Président... Oui, s'il vous plait.

Jean-Paul DUFREGNE : Merci, Monsieur le Président. Jean-Paul Dufregne, Président du Conseil général. Madame la Présidente, je ne vais pas redire ce que j'ai dit à Moulins par rapport à la position du Conseil général qui est favorable à cette mise en concession avec les réserves qui sont les nôtres par rapport aux échangeurs et par rapport à la gratuité. Justement, cette question de la gratuité qui s'éternise un petit peu et qui fait débat parce qu'elle n'est pas claire. Je crois que pour la bonne compréhension de nos concitoyens qui vont participer à ces réunions et qui vont apporter des contributions, moi, je demande au maître d'ouvrage de produire un document supplémentaire éclaircissant la gratuité, éclaircissant le coût ou non de cette future autoroute, si on va dans ce sens-là, point par point, avec un tableau, tout simple : je pars de Montmarault, je sors à Cressanges, je sors, combien cela coûte ? Gratuit, pas gratuit ? Si ce n'est pas gratuit, combien cela coûte ? Je sors au Montet, gratuit ou pas gratuit ? Si ce n'est pas gratuit, combien cela coûte ? Je crois qu'on a la possibilité de produire un document beaucoup plus clair, parce que personne n'y comprend rien !

(Applaudissements)

Jean-Paul DUFREGNE : Et vous connaissez, Madame la Présidente, toute l'attention qu'on porte à cette question. On a dit « Oui » à la concession, à condition que les gens qui ont des déplacements locaux aient accès à la gratuité. On sait bien qu'on ne peut pas avoir deux catégories de Français, ceux qui paieraient et ceux qui ne paieraient pas, mais le positionnement des péages est relativement important dans ce domaine-là. Donc, il nous faut éclaircir cela. Si vous me le permettez, Madame la

Présidente, pendant que j'ai la parole, je voudrais reprendre le propos du Monsieur de la DREAL par rapport à la position qui est prise au niveau du maître d'ouvrage sur le traitement de l'échangeur RCEA-RN7. Cet échangeur doit être pris en compte dans la concession. Monsieur le Directeur, nous avons accepté aussi le principe d'une mise en concession, pour que les crédits de l'Etat, qui ne sont pas aussi importants que vous le dites, soient concentrés sur les autoroutes nationales dont la RN7, dont le contournement de Vichy. Il ne serait pas acceptable que les crédits de l'Etat soient détournés pour régler une question qui doit être réglée dans le cadre de la mise en concession. Et pour la deuxième fois, pour la deuxième réunion consécutive, je ne peux pas écouter que dans le cadre du PDMI, l'apport de l'Etat est important... Non, l'apport de l'Etat n'est pas important, parce que nous avons un retard considérable qui nous handicape. Vous avez dit vous-même qu'on ne pouvait plus avoir de crédit européen maintenant, alors qu'il y en avait auparavant, si cela avait été fait plus tôt, on aurait bénéficié de ces crédits européens. Donc, il faut que cet échangeur RN7-RCEA soit traité dans le cadre de la concession.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Merci, Monsieur le Président.

Claude BREVAN : Attendez, c'est moi qui vais parler. Monsieur le Président... Donc, je demande à la maîtrise d'ouvrage, effectivement, de vous fournir ce tableau, je crois que effectivement, c'est difficile... c'est compliqué et c'est difficile d'exposer à cette distance-là tous ces détails, je crois qu'il n'y a pas un énorme travail pour fournir cette illustration de ce que vous dites, on voit bien qu'il y a encore des choses à clarifier, mais donnez ce tableau le plus rapidement possible, combien de temps vous faudrait-il pour faire ces scénarios, en quelque sorte dire : vous entrez ici, vous sortez ici, combien vous payez ? Voilà. Combien de temps ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Oui, à la prochaine réunion, on sera en mesure de présenter ce tableau.

Claude BREVAN : A la prochaine réunion, vous pourrez le fournir. Donc, cela c'est une première chose. Deuxième question qui fait suite à la remarque de Monsieur le Président du Conseil général, est-ce que vous pouvez dire si le fait de ne pas intégrer l'échangeur avec la RN7 est lié à des contraintes financières, ou bien est-ce qu'il y a aussi des contraintes qui sont liées au fait que cette RN7 n'est pas encore complètement aménagée, quelle est la part en quelque sorte des contraintes techniques et des contraintes financières dans cette affaire de non-prise en compte, non-intégration, en quelque sorte, de cet échangeur de la RN7, dont d'ailleurs le Président du Conseil général a fait une condition pour son accord sur le principe de la concession, condition qu'il a reprise dans son cahier d'acteur ?

Dominique THON : Je ne suis pas sûr d'avoir une réponse très satisfaisante, mais l'idée c'est que l'aménagement de cet échangeur est, bien sûr, très lié à ce qui va se passer sur la RN7 dans les prochaines années. Donc, pour l'instant, on a sur la RN7 la déviation de Varennes et la déviation de Villeneuve qui sont en travaux, on sait qu'il y a eu beaucoup de discussion sur la déviation de Bessay, qui est aussi très proche de l'intersection de la RCEA et de la RN7 qui a de bonne chance de sortir dans le financement d'un prochain PDMI, et on est là dans un prolongement un peu vers le Nord de cette déviation, ainsi que vers le raccordement à Toulon de l'autre côté. Donc, le déplacement de l'échangeur RN7-RCEA, il prend son sens dans le cadre de cet aménagement-là de la RN7, et effectivement suivant... là, c'est peut-être dans les marges de discussion qui sont possibles, et d'ici 2014 ou 2017 on y verra beaucoup plus clair, puisque le nouveau PDMI sera là, ce type de projet pourra être vu dans sa totalité, je vais peut-être laisser Chantal compléter un petit peu.

Claude BREVAN : Est-ce que cela veut dire que vous n'y voyez pas assez clair sur le projet, le projet matériel, l'avant-projet, de ce que cela représente ? Et est-ce qu'il y a besoin de temps supplémentaire pour le définir, ou est-ce que c'est aussi une question de financement ? Parce que là, on ne comprend pas bien, est-ce que... c'est parce que vous avancez par petit bout, et qu'il n'y a pas un schéma global suffisamment précis pour configurer ce futur échangeur, ou bien est-ce... ?

Chantal EDIEU : Le futur échangeur RN7-RCEA est attaché, si je peux employer ce terme-là, à l'aménagement de la RN7, puisque cet échangeur nécessitera de prolonger le contournement de Toulon sur Allier jusqu'à l'échangeur, et ensuite au Sud de la RCEA, de prolonger, donc de travailler sur l'aménagement à 2x2 voies de la RN7, pour qu'elle se raccorde effectivement, qu'il y ait une section réalisée pour se raccorder à la RN7 actuelle, sans parler des déviations de l'aménagement plus au Sud. Aujourd'hui, l'aménagement de l'échangeur est attaché à l'opération RN7. Dans le scénario que nous vous proposons au titre du maître d'ouvrage, nous n'avons effectivement pas intégré l'échangeur RN7-RCEA, nous prenons note, effectivement, de la proposition de Monsieur le Président.

Dominique THON : Oui, il faut peut-être préciser un peu que dans notre position-là, on a présenté un projet, on discute de ce projet-là... on n'a pas, à titre personnel, ni les uns ni les autres, de mandat du Ministre pour négocier de changement du projet. Par contre, toutes les interventions et les demandes sont prises en compte. Et, bien entendu, dans la décision définitive qui sera prise l'été prochain... enfin, d'ici le mois de juillet, il se peut qu'il y ait des orientations sur ces choses-là, mais sur lesquelles, localement, nous n'avons pas, le mandat de vous dire aujourd'hui : « oui » ou « non », mais ce qui ne veut pas dire qu'après cela sera forcément...

Claude BREVAN : Je vais aller jusqu'au bout pour que tout le monde comprenne ce que je vous pose comme question. Si dans le compte rendu, à la suite du compte rendu, à la suite de tout ce que le Ministre verra, il disait qu'il faut intégrer cet échangeur dans ce projet, est-ce que vous êtes en mesure de faire avancer suffisamment les études, au même rythme que ce que vous ferez sur la RCEA, pour intégrer cet échangeur dans l'enquête publique qui aura lieu lors de la déclaration d'utilité publique sur la RCEA ? Ou est-ce que cela se ferait dans un deuxième temps, parce que vous n'êtes pas suffisamment avancé ? Je sais très bien que vous n'êtes pas du tout en mesure de prendre des positions, c'est le Ministre qui les prendra, et qu'on ne peut pas vous demander ce que vous ne pouvez pas faire, mais je vous demande simplement de répondre sur le plan technique : est-ce que ces études sont très longues ? Est-ce que cela demande des années ? Est-ce que cela va être beaucoup plus long que d'avancer sur le projet de la RCEA ou pas ?

Simplement sur le plan de l'élaboration du projet. Pour en réserver la possibilité, en tout cas.

Dominique THON : Ce ne sont pas des études très simples, mais elles ne mettraient pas en retard le projet global de la RCEA, puisqu'elles ne sont pas plus complexes que celles du reste de la RCEA. Cela augmenterait, par contre, un peu le coût, bien sûr, par rapport à ce qui a été chiffré dans l'état actuel, mais... Voilà.

Claude BREVAN : Vous avez une idée de l'ordre de grandeur du coût ?

Intervenant : C'est un peu imprudent pour l'instant. Donc...

Claude BREVAN : Bon... Merci.

Intervenant : Quelques dizaines de millions d'euros, et peut-être une trentaine à peu près pour dire... entre 30 et 50.

Gérard DERIOT : Gérard Dériot, Sénateur. Vous m'étonnez énormément, Monsieur le Directeur. Parce que vous avez l'impression de découvrir aujourd'hui qu'on a demandé depuis le début l'intégration de l'échangeur de Toulon sur le projet RCEA. Donc, vous ne pouvez pas nous dire, d'une part, que vous ne savez pas quel va être le tracé futur de la Nationale 7 et l'emplacement réel de l'échangeur. Est-ce que vous vous rendez compte, la catastrophe que vous venez de faire en disant quelque chose, certes, qui n'est pas arrêté, mais qui est dans tous les schémas depuis des années qu'on vous le demande ? Parce que ce projet de concession n'est quand même pas nouveau, il date de plusieurs années. Dès 95, moi j'avais fait voter le Conseil général à l'unanimité pour, justement, accepter la concession, ce qui avait été fait. Et là, la dernière, cela a été plus récent, mais le projet était quand même remonté à 3, 4 ans déjà. Et donc, l'emplacement du futur échangeur de Toulon, vous le connaissez, vous le savez... vous savez où il est ! Mais ne dites pas devant une assemblée comme celle-là qu'on ne peut pas savoir, que ce n'est pas prévu, que ce n'est pas ceci...

Gérard DERIOT : ... Attendez ! C'est depuis le début que c'est prévu ! Il faut quand même donner un peu de moral aux gens, sinon comment voulez-vous qu'ils adhèrent en plus à ce qui doit se réaliser ? On a attendu suffisamment longtemps. Aujourd'hui, on a la possibilité d'avoir une réalisation rapide de la RCEA à 2x2 voies, certes, à travers une concession, et là je partage absolument la nécessité de clarification de positionnement des échangeurs, des trajets qui peuvent être effectués. N'oubliez jamais, je me permets de vous donner un conseil, monsieur... vous savez, tout le monde, ici, n'est pas forcément ingénieur des ponts et chaussées... c'est normal... même s'il y en a quelques-uns ! Mais ils ont besoin de savoir du concret, de connaître du concret, et de savoir quand on va d'un point à un autre, c'est-à-dire des trajets qu'ils ont l'habitude de réaliser, dans quelles conditions ils vont pouvoir le faire. Je me rends compte d'une chose, je le disais à mon voisin député, j'ai peur que, finalement, la régionalisation soit quand même un peu loin par rapport aux problèmes locaux quand on réalise quelque chose et qu'il y aurait nécessité, sans doute, de ramener encore à nouveau un peu plus au niveau d'un département. Parce que, manifestement, et ce n'est pas de votre faute, vous n'avez pas forcément la connaissance réelle de ces endroits. Par contre, toutes les personnes qui sont ici, elles, il n'y a que cela qui les intéresse, et c'est normal. Parce qu'elles paient, certes, comme contribuables, elles payeront sans doute un peu comme usagers, mais il faut qu'on sache exactement dans quelles conditions. Ceci étant, je redis... je profite d'avoir la parole pour dire que, manifestement, et cela je peux vous assurer qu'après avoir tout vérifié, la concession est la seule solution pour avoir cette route réalisée à 2x2 voies le plus rapidement possible. Et puis, par ailleurs, soyons les uns et les autres honnêtes. Quand vous allez de Montmarault à Cressanges, est-ce qu'actuellement vous prenez la RCEA, et si elle avait 2x2 voies, est-ce que vous la prendriez ? Sûrement pas. Parce que le fait d'aller à un échangeur, d'aller faire un détour de je ne sais combien, parce qu'un échangeur cela occupe de la place, vous prendrez la route départementale. Et il y a un certain nombre de déplacements, c'est comme cela. Il ne faut pas non plus s'obnubiler totalement sur les histoires de péage, il faut qu'on les connaisse, il faut qu'on sache à quel niveau cela se situe, et c'est ce qu'on vous demande, dans les différents déplacements qui peuvent, effectivement, avoir lieu. Mais pour nous tous qui habitons dans le coin, ne nous obnubilons pas non plus en permanence sur des petits trajets, on ne les utilise pas aujourd'hui. Les

routes départementales sont d'une manière générale bonnes, pas mauvaises, on a fait ce qu'il fallait... contrairement à l'Etat, d'ailleurs. Donc, je crois qu'il faut aussi avoir cela à l'esprit. Mais sachez bien une chose, c'est vraiment et actuellement la dernière possibilité pour avoir rapidement la RCEA à 2x2 voies, c'est la concession. Alors, essayons de l'avoir... et de l'avoir dans les meilleures conditions possibles, certes, mais apportez les informations que les gens attendent pour qu'ils puissent être sereins dans leurs têtes. Voilà. Et Monsieur le Directeur, cet échangeur, je regrette, mais vous savez, vous pouvez nous répondre.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Merci, Monsieur le Sénateur.

Dominique THON : Excusez-moi... Je me suis mal fait comprendre si j'ai laissé penser que je ne savais pas que cet échangeur existait. Mais la seule incertitude que je voulais dire c'était dans l'horizon de la réalisation de la RN7 qui va se raccorder de part et d'autre de cet échangeur. Mais sur son lieu, effectivement, je vous donne raison, bien sûr, bien entendu.

Guy CHARMETANT : Guy Charmetant, je suis Délégué communautaire dans la communauté. Je représente le Président Périssol, et je voudrais, si c'est possible, que vous remettiez l'échangeur que vous avez mis sur Montbeugny. C'est absolument une méconnaissance totale des lieux. Vous avez mis... vous avez supprimé l'échangeur provisoire depuis 82, cela c'est une très bonne chose, mais vous mettez l'échangeur... cet échangeur, il doit desservir LOGIPARC 03. Vous rebalancez tous les camions dans Montbeugny, alors que vous supprimez l'échangeur qui doit empêcher les camions de traverser... Alors, il faut vous les expliquer, il y a un problème ! Vous vous êtes trompé de pont. Alors, je vous invite, en tant que Délégué communautaire, en tant que Maire de Montbeugny, à Montbeugny, on a un très bon petit restaurant, il n'y a pas de problème, je vous invite, et on verra ensemble sur terrain où il faut le mettre. Et la position, on l'a vue avec le Conseil général, on l'a vue avec Moulins communauté, avec tous mes collègues. Donc, je vous invite, quand vous voulez, à venir avec moi sur place, et

cela sera très calme, c'est un très beau pays. C'est à Monbeugny, donc il n'y a aucun problème pour la suite.

Christophe DURAND du REPAIRE : Ce sera avec plaisir.

Claude BREVAN : Vous pouvez repasser la diapo ou pas ?

Christophe DURAND du REPAIRE : Oui, oui. Elle est... Pardon, elle est...

Claude BREVAN : La voilà ! Vous pouvez préciser, Monsieur le Maire, alors...

Guy CHARMETANT : Alors, je vais vous... Tout à fait, parce que je connais très bien les lieux. Vous supprimez, donc, très bien, l'échangeur provisoire qui est provisoire... échangeur de chantier depuis 1992...

Christophe DURAND du REPAIRE : Excusez-moi.

Claude BREVAN : Non, non.

Christophe DURAND du REPAIRE : Excusez-moi.

Guy CHARMETANT : Vous voulez me troubler mais vous n'y arriverez pas.

Christophe DURAND du REPAIRE : Il arrive.

Guy CHARMETANT : Donc, voilà. Très bien. Cela, c'est très bien, c'est parfait. C'est tout ce qu'on demande depuis des années, c'est parfait. Mais c'est la suite qui est beaucoup moins parfaite. Voilà. Vous remettez l'échangeur. Donc, vous venez de Lyon. Vous sortez, vous allez dans Montbeugny pour prendre à gauche pour aller à LOGIPARC 03, alors qu'à environ 1,5 kilomètres après, Monsieur le Président du Conseil général, je pense, pourra le confirmer, il y a un autre pont, pour mettre parfaitement l'échangeur sans rebalancer les véhicules sur Montbeugny. Mais le problème, c'est que la carte ne nous l'indique pas. C'est pour cela que je vous

propose de venir sur place, ou alors j'emmènerai ma carte, si vous voulez... mais je crois même que je l'ai là, donc je pourrai vous la remettre tout à l'heure pour positionner l'échangeur de Montbeugny.

Claude BREVAN : Je vous propose de regarder cela, effectivement, en détail avec le maître d'ouvrage, parce que là on n'a un peu de mal, vu qu'on ne voit pas les ...

Guy CHARMETANT : Je n'ai pas envie d'ennuyer tout le monde, je comprends très bien.

Claude BREVAN : On ne voit même pas les zones habitées sur Montbeugny, on voit juste le nom de la Commune.

Denis VIALA : Une question, là-bas, s'il vous plaît !

Claude BREVAN : Il y en avait par-là aussi. De ce côté-là, on ne prend pas les questions.

Christophe ARNALD : Bonjour, Christophe Arnald du Comité d'expansion économique. Je vais intervenir à deux titres ; à titre professionnel, je crois qu'en termes de développement économique, le développement de la RCEA, depuis des années, est un frein au développement de l'économie, qu'il s'agisse des sociétés déjà implantées sur ce territoire, mais également des sociétés qui souhaiteraient s'y implanter. Tous les porteurs de projet qu'on peut rencontrer, précisément, d'ailleurs dans la zone où nous sommes actuellement, constatent qu'en termes de développement Nord-Sud, on peut faire des choses avec le réseau autoroutier existant, mais Est-Ouest, c'est quand même beaucoup plus compliqué. Donc, si la mise en concession peut apporter rapidement des solutions au-delà, bien sûr, des problèmes sécuritaires, cela ne peut être qu'un bon point. En tant que citoyen, je fais régulièrement de la route sur ce département, et comme beaucoup de gens de ce département, je ne prends jamais la RCEA, en tout cas le moins possible, puisque c'est vrai que c'est un réseau qu'on connaît très bien, et malheureusement assez dangereux, et de fait peu usité. Moi, j'ai un commentaire à faire sur la solution que

vous proposez pour le financement par les usagers, j'ai connu le système récemment, il y a quelques années, entre Nevers et Paris, puisque l'autoroute entre Nevers et Paris est dotée de ce système assez complexe, en effet, où selon l'endroit où on rentre et on sort, on paie plus ou moins. La pratique, il faut être clair, c'est comme vous le dites vous-mêmes, comme financièrement les ressources attendues de la part des usagers locaux sont assez faibles, les locaux vont essentiellement faire tout pour contourner le système : 5,40 euros aller-retour pour le tronçon que vous évoquez, moi le premier, je pense difficilement pouvoir le faire régulièrement, ce n'est pas si simple que cela. Pourquoi ? Puisqu'on dit qu'on ne peut pas créer un système à deux vitesses, si je l'entends bien, il existe malgré tout en France des systèmes d'abonnement pour des usagers des villes, par exemple des cartes de stationnement, on paie un abonnement mensuel ou un abonnement annuel pour une somme, somme toute respectable, qui permet gratuitement de résider, et le système autoroutier suisse ou hongrois, donc c'est aussi l'Europe, même si la Suisse est l'Europe sans l'être, mais à Hongrie c'est le même principe. Moi aujourd'hui, payer 5,40 euros comme beaucoup de gens sur un morceau de tronçon, cela peut paraître compliqué. Pourquoi ne pas demander aux usagers locaux qui sont, somme toute, assez peu nombreux mais très concernés, ici ce soir, de finalement acquitter une taxe annuelle... moi, je suis entièrement prêt à le faire en tant que citoyen, qui serait tout à fait respectable par rapport aux sommes que vous demandez, et qui pourrait contribuer financièrement à ce système, plutôt que d'évoquer un système très complexe, ou concrètement on essaiera quand même, dans la mesure du possible, d'éviter de prendre cette route, parce que vu les montants évoqués, ce n'est pas forcément neutre... je pense aussi à tous les artisans également de ce département qui sont concernés par ces trajets réguliers... pourquoi ne pas étudier, je dis bien, et réfléchir à un système de cotisation annuelle qui permettrait d'acquitter cette cotisation des usagers, mais qui ne permettrait pas forcément de dépenser des sommes importantes pour ceux qui le prennent régulièrement, puisque tous les gens étrangers au département, cela c'est clair, pour eux c'est transparent : ils paieront le passage à chaque fois, mais ils seront finalement assez peu concernés par la technicité et la complexité du système de passage.

Claude BREVAN : Attendez, sur cet aspect-là, si vous permettez monsieur, je vais vous apporter des précisions. Comme je l'ai dit tout à l'heure, à la réunion de Montceau-les-Mines, un conseiller d'Etat honoraire, qui était président d'une Cour administrative d'appel, donc quelqu'un qui est très qualifié, viendra dire ce qui est possible et ce qui n'est pas possible en l'état actuel du droit. Il faut dire que cette question de la mise en concession de routes, qui sont déjà partiellement aménagées, est quelque chose de nouveau, et donc les innovations législatives ne sont pas exclues, mais ce qui vous est dit actuellement, c'est ce qui est possible en l'état actuel du droit, et cela, apparemment, cela n'est pas encore possible, même s'il y a des questions d'abonnement qui existent et qui sont souvent des abonnements qui sont liés à un tarif dégressif lié au nombre de passage dans ces péages. Donc, même si vous n'êtes pas à Montceau-les-Mines, il sera produit un papier dont vous aurez tout à fait connaissance, et c'est vrai que cette réflexion sur ce projet de mise en concession pose toute une série de questions qui, aujourd'hui, ne trouvent peut-être pas de réponses totalement satisfaisantes dans l'état actuel de la législation, cela pourrait être tout à fait quelque chose d'évoqué, Je vous précise en tout cas qu'il y aura un point juridique très précis en effet sur cette question.

Jacques BERTHON : Jacques Berthon, Maire de Deux-Chaises. Donc, j'apprends avec stupeur la suppression de l'échangeur de Deux-Chaises. Il y a une quinzaine d'années, un accord a été fait lors de la création de la portion Le Montet-Montmarault, un accord avait été fait entre l'Etat et la commune. Il y a eu la création de cet échangeur. En échange, la commune offrait certains services : des services de restauration, des services de distribution de carburants. Je pense que la commune a tenu ses engagements plus qu'elle ne pouvait, il y a eu la création d'une nouvelle station-service par les établissements Lagarde. Le routier a aménagé son parking, il reçoit au moins 100 camions tous les soirs plus ceux du midi. La commune elle-même a aménagé une aire de stationnement avec pique-nique, camping, un plan d'eau, alors on raye tout cela d'un trait de plume, terminé, merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur le Sénateur.

Gérard DERIOT : Alors, voilà, donc toujours, Gérard Dériot, Sénateur. Moi, je suis très étonné ce soir, je le dirai, car vous nous dévoilez un tas de choses qui ont été bannies dès le départ dans les discussions au départ qu'on peut avoir il y a 4, 5 ans, et que j'ai suivies après, tout cela n'était pas prévu. Le seul échangeur qui pouvait être éventuellement supprimé, et là, moi je donnais mon accord, c'était au niveau de Dompierre, parce qu'il y en a trois, et qu'il y en a sûrement un de trop, il n'a jamais été question de fermer l'échangeur de Deux-Chaises ! Alors là, on le découvre maintenant, et vous venez comme ça, tous là, comme une fleur, nous sortir cela sans qu'il y ait eu de discussion, enfin, moi je suis très, très étonné. Vous voulez planter le projet ou pas ? Il faut le dire, parce que si c'est de le planter, c'est fait. Alors, vraiment, moi je suis vraiment extrêmement déçu, je ne manquerai pas de le faire savoir à qui de droit, parce que vraiment c'est totalement différent de ce qui a été dit au fur et à mesure des réunions, des présentations, et aujourd'hui, on découvre quelque chose de totalement différent. Donc, non seulement vous présentez mal les choses, c'est incompréhensible par la population, après il ne faut pas trouver drôle, qu'il y ait des gens qui soient plus ou moins favorables, même nous qui étions favorables, je dois dire que vu l'évolution, on commence à être ébranlés. Si c'est ce que vous vouliez, cela va être réussi, mais vraiment du travail d'au moins cinq années plutôt acharné, au moment où on allait toucher au but, vous nous sortez des choses sans prévenir, sans rien, et que cela n'était pas du tout prévu. Alors, vraiment, cela ne va pas.

(Applaudissements)

Jean-Paul DUFREGNE : Moi je veux dire la même chose, je veux dire la même chose, parce que ce n'est pas tolérable. Ce n'est pas tolérable, et moi je regrette. Monsieur le Directeur, vous avez laissé s'enfoncer tout à l'heure l'un de vos collaborateurs sans prendre le relais. C'est inadmissible ! C'est inadmissible !

(Applaudissements)

Jean-Paul DUFREGNE : Et de nous présenter un certain nombre de choses aujourd'hui que nous ne sommes pas prêts à recevoir. Ecoutez, moi j'émet des doutes importants sur la qualité du travail que vous faites actuellement et, effectivement, vous êtes en train de remettre en cause le projet de mise en concession autoroutière par votre incompétence. Excusez-moi de vous le dire, mais c'est ce que je constate.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur Vanlaer, cette suppression de l'échangeur de Deux-Chaises est liée à quoi dans votre projet ? Et est-ce que c'est quelque chose d'arrêté ?

Hervé VANLAER : Alors, je crois me souvenir que cela avait été évoqué à la réunion d'ouverture à Moulins, il y avait une question posée sur les échangeurs, et on avait dit... alors, le Maire de Deux-Chaises n'était peut-être pas là, mais qu'il avait été dit qu'il était prévu de le supprimer. Pourquoi supprimer cet échangeur ? Pourquoi proposer de le supprimer ? C'est qu'il est très proche de celui du Montet et que les...

(Chahut)

Hervé VANLAER : Enfin, il faudrait regarder les verbatims de la réunion. Je crois bien qu'il y avait une question sur les échangeurs, et que... enfin, bon... Si je me trompe, je vous prie de m'en excuser, je l'ai dit...

Claude BREVAN : Je vérifierai mais je n'en ai pas non plus le souvenir.

Hervé VANLAER : J'ai peut-être fait une erreur... je fais peut-être une erreur mais...

Claude BREVAN : Allez-y, continuez sur la rectification.

Hervé VANLAER : ... cela avait été dit, sinon, pourquoi proposer de supprimer cet échangeur ? C'est qu'il est situé... il est proche de celui du Montet, et que le passage

aux normes autoroutières avec les bandes d'accélération et les bandes de décélération et une distance minimale à prévoir entre deux échangeurs posait difficulté pour le maintien de l'échangeur en tant que tel.

Christophe DURAND du REPAIRE : Si on peut apporter une petite précision... enfin, sur cette suppression, je pense qu'on est là pour discuter du projet et présenter le projet aujourd'hui. On est aussi là pour recueillir les attentes du public et pour prendre note, effectivement, comme on l'a dit tout à l'heure, de vos remarques et, éventuellement, s'il y a des points de blocage...

Claude BREVAN : Donc, vous avez noté que cela fait réagir vivement.

Christophe DURAND du REPAIRE : Voilà ! En fait...

Claude BREVAN : Oui, c'est le moins qu'on puisse dire.

Claude BREVAN : D'autres questions allez-y !

Denis VIALA : Oui ?

Claude BREVAN : De ce côté-là, il y a une personne.

Denis VIALA : Allez-y, monsieur !

Thierry VALENTIN : Thierry Valentin, je suis le restaurateur à Deux-Chaises. Donc, je tiens le routier. Vous parlez de supprimer les sorties et les entrées de Deux-Chaises. Cela va ralentir les travaux puisque les centrales d'enrobé, c'est moi qui les livre aujourd'hui. Donc, vos travailleurs ne pourront plus manger. Donc, vous voulez augmenter la rapidité d'exécution de la 2x2 voies, cela va la ralentir parce que je ne serai plus là pour les livrer. Seconde chose, vous parlez des Départementales qui nous ont été interdites par le Conseil Général, au niveau des poids lourds, il est vrai que si on supprime ces sorties, oui, il est clair que tous mes chauffeurs vont être prévenus qu'il va falloir qu'ils descendent au sens giratoire de Saint-Pourçain et

prendre l'ancienne 145. Donc, on nous l'interdit, ils ne vont plus pouvoir rouler non plus. Mon parking peut tenir 100 camions. Vous n'avez pas d'aires de repos pour pouvoir les poser. Moi, je vous en propose un, vous me le supprimez. Donc, j'aimerais qu'on me fasse une réponse. Mon établissement, je le tiens depuis sept ans, je pense que je ne l'ai qu'améliorer, j'ai triplé le chiffre d'affaires. On essaie de pouvoir continuer de travailler, c'est six personnes que vous mettez sur la paille. Je parle aussi pour ma collègue, Madame Langler qui n'est pas présente aujourd'hui, mais je crois que ses associés, Monsieur Pelletier est là. Cela la met sur la paille aussi parce que, là, vous lui fermez totalement la totale devant le nez. Donc, je voudrais qu'on me fasse une réponse parce que cela... A Moulins, il n'en est pas du tout parlé, je n'en ai pas eu trace. Aujourd'hui, je voudrais qu'on me fasse une réponse sur cet échangeur puisque nous avons signé quand même une convention d'Etat qui nous dit : les aires de repos, les aires de repos, vous voulez en créer, il y en a déjà une, vous l'enlevez.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Ecoutez ! Je vais vous faire une proposition. On voit bien que sur cet aspect, les choses ne sont pas ni très claires ni totalement comprises et que cela mérite un approfondissement avant la fin de ce débat. C'est-à-dire, on ne peut pas simplement, à la fin du débat, conclure que l'on est resté sur des malentendus ou sur des incompréhensions extrêmement fortes, oui, sur des désaccords aussi forts et qui vous apparaissent comme des remises en cause en quelque sorte de ce qui avait été jusqu'à présent acté. Donc, je regarde un peu, je ne sais pas, il faut évidemment qu'il y ait un peu un travail complémentaire qui soit fait. Je crois qu'il y a lieu que vous alertiez votre administration centrale sur les questions qui ont été posées, notamment sur ces questions d'échangeurs de la RN7, c'est important. On ne peut pas comme cela faire l'impasse sur une question si importante. Les questions qui sont techniques, qui sont probablement des réalités techniques, sur la proximité d'échangeurs parce que c'est vrai qu'il y a des problèmes d'entrecroisement qui sont des questions difficiles. Il faut que vous approfondissiez cela pour voir si c'est possible de remédier à cette solution-là et de garder cet échangeur. Cela me paraît important et je pense qu'il y aura une réunion à Yzeure en janvier où vous pourriez

apporter des compléments sur ces points. Pour ne rien vous cacher, cela me paraît un peu difficile de le faire d'ici là, parce que la prochaine réunion est le 30 novembre à Dompierre et je ne pense pas qu'on aura le temps d'apporter tous ces compléments. Mais à Yzeure en janvier, on réabordera ces questions-là et à ce moment-là, vous pourrez voir si la maîtrise d'ouvrage a pu, en accord bien évidemment avec son administration centrale, faire évoluer ces points qui sont des points de blocage. Donc, il est dommage que cela remette en cause les positions qui ont été prises. Voilà ! Donc, je vous demande cela pour la prochaine réunion d'Yzeure qui sera début janvier. Voilà ! Madame la Sénatrice.

Mireille SCHURCH : Mireille Schurch, Sénatrice. Merci, Madame la Présidente. Je pense que si vous demandez au directeur de travailler, je continuerai, je poursuivrai en leur disant : Travaillez avec le terrain, c'est-à-dire que venez voir sur place parce que ce soir, il y a eu beaucoup de remarques, mais il y en a sans doute d'autres qui ne sont pas là et qui ont des choses à dire. Alors, travaillez à partir de l'existant, de ce qui s'est dit là, une aire de repos qui existe, on n'en tient plus compte, donc, c'est choquant. Et nous sommes quand même tous choqués ce soir, vous l'avez bien compris, de cette non prise en compte du terrain. La deuxième remarque que je voulais faire, vous l'avez bien compris, on veut tendre vers une gratuité pour les locaux. Et je pense qu'on y a droit. Si vous voulez, non, on ne veut plus utiliser les Départementales, on veut utiliser cette voie qui sera sécurisée, qui sera de qualité. Et je crois que dans l'Allier, nous avons droit à des voies de sécurité, nous en avons payé une partie, tendons vers la gratuité mais quand même, je ne participerai pas avec ceux qui disent : on peut quand même utiliser les départementales. Nous voulons des voies de choix, d'excellence, nous aussi. Cela me paraît important. La dernière chose que je voudrais vous dire, c'est le différentiel entre les voitures VL, voitures légères, et les camions. La taxe carbone a malheureusement été retoquée par manque de courage politique, à mon avis, sur 2011-2012, vous savez qu'elle est encore en suspens. Est-ce que votre différentiel de taux est fixé par quelque chose, je ne sais, une réglementation, je ne sais pas ? Je pense qu'on pourrait taxer davantage les camions qui circulent sur notre voie parce que, eux, par contre, ils viennent de très loin, on l'a déjà dit. Donc, ils traversent notre territoire. Donc, est-ce qu'on pourrait augmenter le différentiel pour reporter ce que paient les particuliers sur

les camions ? De quelle façon peut-on étudier cette question ? Eux traversent, ne font que traverser souvent, alors, les camions, les poids lourds, les super lourds, puisque maintenant on va autoriser en France les 44 tonnes. Cela me paraît très dégradant pour les voies secondaires.

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez répondre sur ce coefficient multiplicateur en quelque sorte entre... Comment sont encadrés les coefficients multiplicateurs entre un tarif VL et un tarif PL ?

Dominique THON : C'est plus une question d'habitude que de texte. La pratique jusqu'à maintenant sur les autoroutes existantes, c'est en général un rapport de 1 à 3 entre le tarif PL et le tarif VL. Et là, effectivement, c'est un peu dans les suites Grenelle qu'on a proposé, un tarif de 1 à 3,5. Alors, ce n'est peut-être pas suffisant à vos yeux, mais il y a déjà un effort pour que l'écart, le différentiel PL-VL soit un peu augmenté sur ce projet-là.

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez dire un mot, ce que vous n'avez pas évoqué, sur l'écotaxe qui frappera les poids lourds qui ne circuleront pas sur cette voie mais sur les voiries départementales ou sur les autres routes et qui sera si j'ai bien compris, en vigueur en 2012 ? C'est cela ? En tout cas, c'est ce qui a été dit lors des précédentes réunions ?

Hervé VANLAER : Non, c'est... Il est prévu de mettre en place une redevance pour les poids lourds qui empruntent le réseau national et une partie du réseau départemental, donc, sur le grand transit qui utilise le Réseau National qui n'est pas concédé. L'appel d'offres pour mettre en place ce dispositif est en cours, donc, cela, c'est l'éco-redevance poids lourds. Ce qu'il faut distinguer, ce qu'on a appelé la taxe carbone qui aurait conduit à augmenter le prix de l'essence, et cetera, qui est autre chose. Cette éco-redevance poids lourds, on a dit à tort que le projet était abandonné, il n'a pas été abandonné, il a pris un peu de retard puisque c'est un appel d'offres qui est très complexe à passer et il est bien prévu de la mettre en place... Il y a quatre sociétés qui ont fait part cet été de leur intérêt pour le projet. Donc, le projet est bien en train d'avancer. Pour ordre de grandeur, on a parlé de

24 centimes d'euro le kilomètre pour le niveau de péage pour les poids lourds, le niveau de l'éco-redevance poids lourds serait de 12 centimes d'euro le kilomètre.

Claude BREVAN : Merci. Il y a encore une question, et puis, on va passer peut-être à la troisième partie. Monsieur ? Mais il a déjà pris la parole.

Daniel COFFIN : Juste une précision, il a été fait état tout à l'heure...

CLAUDE BREVAN : Vous pouvez vous renommer pour le verbatim.

Daniel COFFIN : Excusez-moi, oui, Daniel Coffin, CGT. Il a été fait état tout à l'heure d'itinéraires alternatifs. Pouvez-vous nous dire que ces itinéraires alternatifs ne seront empruntés que par les véhicules légers ou alors, je n'aurais pas bien compris ? Et ensuite, à la question que j'ai posée tout à l'heure, ce qui a prévalu à la gratuité de l'A75, pourquoi cela ne prévaut pas pour la RCEA ?

Hervé VANLAER : Alors, pour la première question, les itinéraires, cela avait déjà été précisé en début de réunion par Dominique Thon, il est possible, sous la responsabilité de l'autorité qui les exploite, donc, les Communes ou le Département, d'interdire ces itinéraires aux poids lourds en transit. Cela fait partie des mesures de police qu'il est tout à fait possible de mettre en œuvre si l'on veut éviter des reports de poids lourds. Quant à la deuxième question, encore une fois, l'objet du débat, c'est l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA. Cela a été présenté, les grands chiffres ont été donnés. On peut, effectivement, imaginer un aménagement sur crédit budgétaire mais il prendra plusieurs dizaines d'années.

Daniel COFFIN : Parce que la procédure n'est pas possible d'un recours en Conseil de l'Etat.

Hervé VANLAER : Oui !

Claude BREVAN : Oui, toutes les déclarations publiques sont passibles d'un recours en Conseil d'Etat, c'est clair. D'abord, elles sont examinées par le Conseil d'Etat, comme vous venez de le dire. Allez ! On passe à la troisième partie. Voilà.

4ème partie

Présentation du volet agricole

par Madame Cécile DEGRANGE

Chargée d'Etudes à la Chambre d'Agriculture de l'Allier

Denis VIALA : Donc, la route RCEA, comme vous le savez, traverse des territoires riches d'agricultures, d'élevages. C'est pour ce sujet-là que nous avons demandé à la Chambre d'Agriculture de l'Allier de nous faire une présentation du volet agricole. Je donne la parole...

Claude BREVAN : Et on salue le Président de la Chambre d'Agriculture.

Denis VIALA : ... Madame Degrange.

Claude BREVAN : Et, peut-être, est-ce que vous interviendrez après que votre collaboratrice... ? Voilà. Merci.

Denis VIALA : Merci.

Cécile DEGRANGE : Bonsoir à tous ! Je crois que le diaporama doit être prêt... Voilà. Donc, je suis Cécile Degrange de la Chambre d'Agriculture de l'Allier. J'interviens ce soir pour vous présenter les sensibilités agricoles des territoires traversés par la RCEA dans le Département de l'Allier. Alors, j'insiste bien sur le fait que mon intervention concernera le Département de l'Allier mais pas celui de la Saône-et-Loire. La Chambre d'Agriculture de l'Allier a réalisé, l'année dernière, donc, en 2009, une étude pour le compte de la Direction Régionale de l'Equipement

Auvergne, elle s'appelait encore DRE à l'époque, depuis elle est devenue DREAL. Je sais que le même type d'étude a été mené par la Chambre d'Agriculture de Saône-et-Loire et sera probablement abordé lors d'une prochaine réunion du débat public. Donc, moi, je vais m'attacher à vous présenter les territoires agricoles traversés par la RCEA sur les 90 kilomètres qui séparent Montmarault de Chassenard et qui ont fait l'objet de cette étude au deuxième semestre 2009. Pour être bien précis sur le périmètre qui a fait l'objet de l'étude, et pour que vous compreniez bien sur quoi portent les chiffres et les informations que je vais présenter par la suite, le périmètre, il a concerné une bande de 200 mètres, accès sur la RCEA actuelle sur l'ensemble de l'itinéraire, sauf au droit des quatre principaux dispositifs d'échange que le maître d'ouvrage, à l'époque, nous avait communiqués, à savoir celui de Montmarault, l'échange de Toulon avec la RN7, l'échange sur la Commune de Montbeugny et le dispositif d'échange à Molinet. Au niveau de ces quatre grands dispositifs d'échange, l'étude a porté sur un périmètre élargi de 1 kilomètre autour de la RCEA actuelle. La RCEA dans le Département de l'Allier a la particularité de traverser les quatre grandes régions agricoles du département. D'Ouest en Est, le bocage bourbonnais avec les six communes, je ne rentre pas dans le détail, mais les six communes qui sont situées entre Montmarault et Cressanges, donc, la région agricole caractérisée par l'élevage bovin, bovin Charolais. Ensuite, le Val d'Allier, on a des entités paysagères et agricoles très différentes finalement, le Val d'Allier, c'est cinq communes entre Bresnay et Bessay avec, là, une occupation agricole plus diversifiée à la fois de l'élevage, de la culture céréalière, et même de la grande culture dans la plaine alluviale de l'Allier, et les vignes avec la zone d'appellation Saint-Pourçain. La RCEA traverse ensuite la région naturelle de la Sologne bourbonnaise ; elle concerne, donc, les six communes comprises entre Montbeugny et Coulanges avec, là, un peu plus de mixité entre élevage et culture céréalière, et une place importante également des bois sur ce secteur de la Sologne bourbonnaise. Et enfin, même si en tant que tel, le Val de Loire n'est pas une petite région agricole du département, l'étude qu'on a menée l'année dernière nous a conduit à distinguer ce secteur-là à part entière, puisqu'il est un peu différent de la Sologne bourbonnaise, il concerne les deux communes de Molinet et Chassenard et marqué, là, par la forte influence, disons par une forte tradition d'élevage charolais aux portes, d'ailleurs, du bassin de Charolles. Voilà. Donc, une petite illustration sur

carte des quatre régions agricoles traversées par la RCEA. Et donc, cette étude agricole nous a conduit à analyser les composantes de l'agriculture sous différents angles et sur l'ensemble des quatre régions agricoles traversées. D'une part, un recensement des exploitations agricoles concernées, des sites agricoles bâtis et de la population agricole ; une connaissance et une analyse de l'orientation technique des exploitations agricoles, de l'occupation du sol et des cultures, je dirais, sensibles ou particulières qui sont pratiquées sur ces territoires ; un repérage également des caractéristiques des structures d'exploitation agricole : sont-elles morcelées, plutôt groupées ; une analyse des circulations agricoles, ce qui est particulièrement important quand on croise ensuite avec le projet routier, les éventuels reports de trafic sur le réseau local et cetera ; une analyse de l'hydraulique agricole, parce que vous allez voir qu'il y a des particularités agricoles sur les parcelles directement adjacentes à la RCEA, et puis, les dysfonctionnements actuels déjà existants et qui nous ont été signalés pendant cette étude liés à la RCEA. Alors, il faut savoir que pour analyser ces différentes composantes, on a conduit un travail d'enquêtes auprès de l'ensemble des agriculteurs qui sont concernés, au travers de huit réunions, et c'est véritablement un travail de terrain qui a abouti aux conclusions que je vais vous présenter maintenant. Alors, un tableau, il y a peut-être un peu beaucoup de chiffres mais je vais vous en faire une analyse synthétique. Que retenir dans ce tableau qui présente les exploitations concernées et les sites agricoles bâtis ? Quelques conclusions rapides. Le nombre d'exploitations, d'abord, qui sont concernées dans ce périmètre d'étude, c'est-à-dire des exploitants qui ont des parcelles dans le périmètre dont je vous parlais au départ, c'est 156 exploitations agricoles sur une centaine de kilomètres et 230 chefs d'exploitation et associés, puisque parmi ces exploitations, il y a des structures sous forme sociétaires. La population agricole dans ce périmètre d'étude a une moyenne d'âges plus jeune que sur l'ensemble du département. Alors cela, cela traduit à la fois la dynamique agricole locale et également la forte stabilité foncière à attendre pour les années à venir. Donc, c'est aussi un indicateur pour le maître d'ouvrage de ce qu'il en est en termes d'évolution ou non du foncier et du statut de propriété et d'exploitation agricole pour les prochaines années. Avec une petite nuance toutefois pour le secteur Bocage, où il y a une part un peu plus importante de chefs d'exploitation de plus de 50 ans, puisqu'il y a un peu plus de la moitié de chefs d'exploitation enquêtés

dans ce secteur-là qui ont plus de 50 ans, donc, un renouvellement à attendre, et des mouvements fonciers plus importants que sur le reste de l'itinéraire. Alors, les surfaces d'exploitation pour les exploitations concernées dans le périmètre d'étude sont importantes, vous voyez 163 hectares en bocage, 147 en Val d'Allier, 174 en Sologne et un peu moins en Val de Loire, puisqu'on est à 108, malgré tout, cela reste des dimensions importantes. Et une particularité notable, en ce qui concerne les sites agricoles bâtis, il y a un nombre important de sites agricoles bâtis en bordure de la RCEA. Alors, j'emploie volontairement le terme de « site agricole bâti » qui englobe aussi bien des sièges d'exploitation agricole que des sites secondaires. Mais malgré tout, il y a énormément de sites agricoles en bordure de RCEA et particulièrement dans le secteur du bocage, c'est-à-dire, entre Montmarault et Cressanges, on a repéré et inventorié, enfin sur ce tronçon-là qui fait 20 kilomètres, 13 sièges d'exploitation et 3 sites secondaires. Ce qui est important, compte tenu de l'étroitesse du périmètre d'étude. Voilà ! Donc, cela, cela reprend ce que je viens de vous expliquer. Le deuxième point analysé porte sur les orientations techniques des exploitations, leur type de production et ce qui en découle directement au type d'occupation du sol. Alors, je dirais la grande indication, et ce n'est pas un grand scoop pour le Département de l'Allier, c'est qu'il y a une très forte dominance des systèmes de polyculture-élevage bovin à l'étang sur le territoire traversé. Bon, en disant cela, je pense que je n'apporte pas une grande nouveauté. Donc, 100 % des exploitations enquêtées sur le secteur Bocage pratique l'élevage bovin à l'étang parfois avec d'autres ateliers, mais voilà, elles ont toutes un troupeau à l'étang. Pareil en Val de Loire, c'est un peu moindre sur les deux régions centrales du Val d'Allier et de la Sologne, malgré tout, cela reste très dominant. Ce qui veut dire que, en termes d'occupation du sol, il y a bien sûr une prédominance des prairies avec, sur le secteur Bocage, un petit peu de culture céréalière et finalement assez peu et essentiellement utilisée pour les besoins du troupeau interne à l'exploitation. Une partie céréalière plus importante dans le Val d'Allier et, en particulier, en rive droite de l'Allier sur les Communes de Toulon et Bessay, donc, là, une quasi monoculture de maïs, et puis, une répartition un peu plus équilibrée entre culture et prairie sur le secteur de la Sologne bourbonnaise. Alors, au-delà de cette prédominance des systèmes de polyculture-élevage à l'étang, il est aussi important de repérer avec attention les systèmes qu'on a appelés dans l'étude avec des productions sensibles

ou des productions particulières. Alors, en particulier, il y a un certain nombre d'élevages de volailles label, notamment, dans votre secteur du bocage. Pourquoi les examiner plus précisément ? Parce que ces élevages de volailles label qui, pour certains d'entre eux, sont en bordure immédiate de la RCEA, ont dans leur périphérie immédiate des parcours extérieurs de superficie minimum imposée par les cahiers des charges du label. Et dès lors qu'on envisage un élargissement de la RCEA, les parcours extérieurs peuvent se trouver amputés d'une certaine surface et éventuellement remettre en cause le label préexistant. Par ailleurs, ces ateliers de volailles label, ils sont également dotés de plans d'épandage défiants et on a repéré très précisément sur carte, je ne vais pas rentrer dans les détails ce soir, mais on a repéré les parcelles en bord de RCEA qui rentrent dans les plans d'épandages. Et là, c'est pareil, dès lors qu'on vient amputer ces parcelles même en bordure, on peut remettre en cause le plan d'épandage d'une exploitation agricole. D'où l'importance d'examiner précisément la situation de ces élevages de volailles en bord de RCEA. Alors, ensuite, en termes de production particulière, mais on a, bien évidemment, la zone d'appellation Saint-Pourçain avec à la fois des parcelles plantées mais aussi des parcelles non plantées incluses dans l'aire d'appellation. Donc, cela s'est repéré de façon précise dans l'étude également et cela concerne les Communes de Bresnay, Besson et Chemilly ... Oui, je vais essayer d'accélérer, d'accord.

Claude BREVAN : ... Le débat, il a une dernière partie.

Cécile DEGRANGE : Un dernier point sur ces occupations sensibles, enfin ces productions sensibles. Il est important également de prendre en compte les exploitations qui ont des engagements contractuels parcellaires à respecter. Alors, notamment, les mesures, enfin les exploitations qui ont des contrats mesures agro-environnementales au titre de Natura 2000, il y en a un certain nombre à la fois dans le Val d'Allier et dans le Val de Loire, où là, des parcelles en bord de RCEA sont engagées dans des dispositifs particuliers avec des cahiers des charges à respecter moyennant une contrepartie financière. Et puis, certains exploitants, à la fois dans la région Bocage et dans la région Val d'Allier, ont des contrats céréale qualité avec des structures d'écoulement par lesquelles les exploitants s'engagent à fournir chaque année une certaine quantité de céréales qui répondent à un certain nombre

de critères qualité. Alors, il n'est pas formellement indiqué dans les cahiers des charges de distance d'éloignement vis-à-vis des grands axes, mais malgré tout, il s'agit de contrat qualité et la crainte existe d'un rapprochement éventuel de ces cultures par rapport à l'axe de la route. Donc là, ce sont les commentaires que je viens d'apporter. Concernant les structures d'exploitation, là, je vais être assez rapide. En fait, l'itinéraire, enfin, oui, l'itinéraire traversé par la RCEA dans le Département est caractérisé globalement par des structures plutôt bien groupées. Il faut savoir qu'il y a déjà eu un certain nombre d'opérations de remembrement liées aux aménagements successifs et passées de la RCEA sur divers secteurs du Département, avec une petite nuance toutefois dans le secteur viticole de Saint-Pourçain, où là, il y a un morcellement fort. Et puis, sur le secteur du Val de Loire, sur les deux Communes de Molinet et Chassenard, qui, elles n'ont pas été remembrées lors de l'aménagement de la RCEA et qui, en plus, ont les caractéristiques un peu du parcellaire périurbain, puisqu'on est aux portes de Digoin, et qui sont marqués par un très fort morcellement. Alors, les circulations agricoles, c'est pareil, je ne vais pas tout présenter mais...

Claude BREVAN : Je vous demande peut-être d'être vraiment rapide et synthétique sur...

Cécile DEGRANGE : Il reste trois diapositives.

Claude BREVAN : Oui, il faut aller assez vite, parce qu'il n'y aura plus du tout de place pour les questions et l'intervention du Président, et puis, surtout la partie environnement. Merci Madame.

Cécile DEGRANGE : D'accord. Donc, les circulations agricoles. Pour présenter l'essentiel, sur le secteur Bocage, enfin globalement, les circulations agricoles sont réparties de façon homogène sur l'ensemble des franchissements, des ouvrages de franchissement de la RCEA. Il y a quelques ouvrages qui sont plus utilisés, notamment quand ils desservent des établissements d'approvisionnement et de livraison coopérative négoce, mais globalement tous les ouvrages sont utilisés sur la région Bocage. On note de façon importante des circulations agricoles sur l'enseigne

RN145, cela, c'est important de le prendre en compte, notamment, par rapport au report de trafic sur la voirie locale dont on parlait tout à l'heure. S'il y a report de trafic, il y a, il faut le prendre en compte, confrontation entre du trafic voiture légère et du trafic agricole. Dans le Val d'Allier, bien sûr des circulations plus denses dans la zone morcelée de Besson, alors, je n'insiste pas trop, mais oui, une particularité aussi dans le secteur Val d'Allier grande culture, un certain nombre d'exploitants stockent leurs céréales à la ferme et livrent leurs céréales qui sont livrés afin que des transporteurs viennent chercher directement à la ferme, donc, avec un trafic poids lourd important, à prendre en compte dans les rétablissements routiers, bien sûr. Voilà ! Et sur les circulations agricoles bien évidemment, une forte densité sur le secteur morcelé du Val de Loire. Alors, l'hydraulique agricole, je vais passer assez vite en disant que sur le secteur Bocage, on a une forte densité de point d'eau variable, un point d'eau et ruisseau utilisé pour l'abreuvement des animaux. Sur le secteur du Val d'Allier, bien évidemment, on note l'importance du réseau d'irrigation dans la plaine de l'Allier, qui peut être infectée par des éventuels élargissements de la route actuelle. Dans la région Sologne, là, c'est le drainage qui est marquant et qui peut également être affecté et perturbé par les travaux routiers. Et sur le Val de Loire, on retrouve l'importance des points d'abreuvement pour animaux.

Claude BREVAN : La dernière.

Cécile DEGRANGE : Oui. Voilà !

Claude BREVAN : Voilà !

Cécile DEGRANGE : Pour résumer, l'accélération de la mise à 2x2 voies est une priorité pour le Département, on l'a entendu. L'aménagement routier aura des impacts inévitables et forts sur l'agriculture qui devront être compensés, donc, je ne le redis pas, on les a passés en revue, et qu'il est important dès maintenant de prendre en considération. Merci.

Denis VIALA : Merci Madame.

Claude BREVAN : Monsieur le Président.

Jean-Marie LESAGE : Madame la Présidente, merci de me donner la parole pour que notre Chambre d'Agriculture ait pu s'exprimer par rapport à ce dossier. Dans un premier temps, je m'adresserai au Maire de Montbeugny, parce que, notamment, il vient de me dire en aparté que les agriculteurs de son secteur n'avaient peut-être pas été invités, mais je crois que nous, dans la Chambre d'Agriculture, dans un premier temps, on n'a pas cru inviter les agriculteurs par rapport à ce tracé. Donc, je souhaite quand même que, dans un deuxième temps, et par rapport aux problématiques agricoles, on ait une synthèse un peu plus approfondie comme on en avait besoin. Donc, vous avez entendu que la Chambre d'Agriculture, elle est favorable, elle va servir à une mise à 2x2 voies de la RCEA le plus rapidement possible car, par rapport à la sécurité, la sécurité, tout le monde l'a dit toute cette soirée, c'est indispensable, il y a eu trop de morts depuis de nombreuses années. Economique bien sûr, parce que l'économie est importante. Tout à l'heure, on disait qu'il y avait beaucoup de camions sur cet axe, mais ces camions transportent des marchandises et, bien entendu, c'est dangereux, mais c'est un constat, et il faut, bien entendu, que cette route soit aménagée. L'aménagement de cette route aura des conséquences sur les territoires, nos techniciens l'ont dit tout à l'heure, sur l'agriculture, l'activité économique, du premier point tout au long de l'itinéraire. Ainsi même, si la RCEA sera pour l'essentiel aménagée, sur le tracé déjà existant, il y aura cependant des prélèvements complémentaires de foncier obligatoires pour les besoins d'aménagement autoroutier. Des incidents sur la circulation actuelle aux abords de l'ouvrage, des perturbations hydrauliques, cela a été dit par nos techniciens, dans les secteurs drainés ou irrigués. Les impacts sur les productions particulières, cela a été dit mais c'est important. On est fier que les Saint-Pourcinois ont eu l'AOC, donc, il ne faut pas bien entendu créer des petits problèmes par rapport à cette autoroute, j'espère que ce serait une autoroute. Atelier volaille label, système bio, et je pense que là aussi, il y a une évolution par rapport au bio dans ce département et notamment dans ce secteur. La Chambre d'Agriculture continuera, bien entendu, à suivre ce projet au fur et à mesure de l'avance des procédures. Elle sera particulièrement vigilante pour que les impacts sur l'agriculture soient pris en compte et compensés bien entendu. Notre Chambre d'Agriculture, il va sans dire, a

une longue expérience de suivi de ces grands projets routiers en lien avec le Syndicat départemental des expropriés : aménagement successif des différents tronçons de la RCEA depuis 40 ans, c'est quand même grave de dire 40 ans ; autoroute A71 dans les années 80, cela a été un exemple, on a travaillé en étroite collaboration, puis la Route Nationale 7 à 2x2 voies ; travaux sur différentes routes départementales. Comme elle a déjà fait sur ces différents ouvrages, notre Chambre d'agriculture continuera à l'accompagner bien sûr, nos agriculteurs concernés par la plupart de conformités autoroutières de la RCEA. Alors, ce qu'on souhaite quand même, c'est qu'on travaille en collaboration étroite avec le service. Parce que je crois comprendre qu'aujourd'hui, il y a beaucoup de gens qui regrettent un petit peu que cela ne soit pas très clair par rapport à votre présentation. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci. Y a-t-il des questions dans la salle sur ce point de l'agriculture ? Alors, Monsieur le Président, j'ai bien entendu ce que vous avez dit sur le fait qu'il y avait peu d'agriculteurs qui étaient présents aujourd'hui, mais que vous souhaitiez qu'ils puissent bénéficier effectivement d'une présentation un peu ciblée. Donc, si vous souhaitez effectivement que soit organisée une réunion restreinte, bien évidemment, pas une réunion aussi large que celle-là, évidemment ouverte à tous ceux qui voulaient venir mais plus spécifiquement un espèce d'atelier en quelque sorte avec les agriculteurs pour que la maîtrise d'ouvrage vienne présenter vraiment son dossier, et puis, voir comment elle peut prendre en compte les résultats de la très, très intéressante étude qui a été présentée, écoutez, faites-le savoir, cette réunion se tiendra en présence de la CPDP et on pourra tout à fait approfondir avec les agriculteurs ce point, parce qu'il y a effectivement des sujets qui méritent tout à fait d'être regardés de près. Je vous en prie. On va... on n'a pas... pardon, il y avait une question ? Oui. Allez-y ! Oui.

Questions/Réponses

Maurice CHOPIN : Oui. Maurice Chopin, Président de SICAGIEB. Donc, noté dans la fiche de la Chambre d'agriculture. Le SICAGIEB, c'est une société coopérative qui est basée à Montbeugny, ce n'est pas une question mais je demanderai à être associé pour le positionnement de la sortie Montbeugny, si c'était possible, parce

que tout simplement, il y a un report de trafic qui va être important, si on change la sortie.

Claude BREVAN : Très bien ! Une dernière question ? Et ensuite, on passe au point sur le bruit, qui est un point qui est sensible, si vous le voulez bien. Il y a une dame au fond, les dames se sont peu exprimées. Et puis, il y a encore une dernière question après, et après, on passe à la question du bruit. On ne pourra pas tout traiter ce soir, on n'a pas tenu les horaires mais il y avait des questions importantes. Allez-y Madame !

Françoise PRESLIS : Oui, bonsoir ! Je suis Françoise Preslis, en fait, je suis exploitante sur le secteur de Dompierre et sur Diou, et c'est vrai qu'en voulant venir ce soir, je me suis adressée à deux de mes collègues pour leur demander si on peut faire voiture commune, et c'est vrai qu'il y avait relativement peu de monde qui était au courant. C'est vrai que du moins peut-être par le fait qu'il y a la route qui nous traverse de part en part depuis un certain nombre d'années, on était un petit peu plus proche du projet, mais c'est vrai que, également, on aurait souhaité y être un petit peu associé, donc, je pense qu'effectivement à l'avenir, d'autant que cette réunion ici était axé sur agriculture et environnement et je pense qu'un certain nombre aura aimé y participer. Voilà ! Simplement, ce sur quoi je voulais insister, c'est sur le... pour certains effectivement, cela a été évoqué, il y aura des emprises foncières supplémentaires, savoir à partir de quel moment on sera au courant de tout cela et voilà ! Parce que je pense qu'on a tous des décisions importantes à prendre par rapport à cela ; aussi par rapport au bruit, parce que vous avez dit que vous allez l'évoquer ultérieurement, mais je pense qu'on ne l'a jamais beaucoup évoqué avant par rapport aux impacts de cette nouvelle route qui va générer probablement une vitesse supplémentaire et aussi probablement des impacts de bruit qui n'ont pas été mesurés dans la tranche précédente. Voilà ! Donc, c'est tout ce que je voulais dire pour l'instant, c'est vrai que je regrette simplement qu'il n'y a eu, peut-être, pas assez de communication pour nous les exploitants, mais en même temps, je crois que, effectivement, cette route est absolument, je vais dire, il est impossible de l'imaginer autrement qu'aménagée compte tenu du fait qu'effectivement il y a énormément d'accidents sur cet axe. Voilà !

Denis VIALA : Merci Madame.

Claude BREVAN : Sur le plan de la communication Madame, il y a eu plus de, si je ne me trompe, 230 000 dossiers qui ont été diffusés et la presse a été très présente et a annoncé les réunions et a annoncé les thèmes de cette journée. Alors, évidemment, nous ne pouvons pas toucher tout le monde individuellement, mais encore une fois, il y aura effectivement une réunion un peu approfondie, si vous le souhaitez, sur ce sujet-là. Nous avons prévu de traiter de l'environnement un peu d'une manière globale et sur cette question-là, nous voyons bien qu'il ne reste pas assez de temps et la salle commence à se vider. Nous trouverons un autre moment pour traiter des milieux naturels et nous allons aborder simplement la question du bruit qui est une question, qui avait été soulevée d'ailleurs à la première réunion à Moulins par des riverains de la RCEA et, donc, je crois qu'il y a un expert qui va intervenir.

4ème partie

Présentation du volet environnemental / Bruit

par Monsieur Patrick LANDRY

CETE de Lyon

Denis VIALA : Oui, Monsieur Landry.

Claude BREVAN : C'est Monsieur Landry qui va intervenir sur cette question du bruit et, si vous le voulez bien, on garde en mémoire les questions qui n'ont pas été traitées et évidemment on les abordera ultérieurement.

Patrick LANDRY : Oui, bonjour à tous ! Pour le bruit, je vais vous donner un éclairage sur les études en cours, parce qu'elles ne sont pas terminées. Je voudrais quand même insister sur le fait qu'on est à un stade amont de la procédure, cela n'a pas été dit jusqu'à maintenant. On a l'impression qu'on vient là et qu'on a un projet tout ficelé alors que ce n'est pas du tout le cas. Pour les collectivités en particulier qui ont aussi

à traiter des projets, je pense qu'elles savent ce que cela veut dire une procédure avec des études très amont, les études d'avant-projet, des projets détaillés et qui permettent ensuite d'engager l'enquête d'utilité publique. Donc, pour le bruit, on est vraiment à un stade amont et où en est-on ? Le rôle acoustique, il doit répondre à des aspects réglementaires qui sont incontournables quels que soient les projets d'infrastructure. On fait des mesures, ce qui constitue le diagnostic initial. Ensuite, on regarde l'aspect réglementaire du projet. On introduit le projet une fois qu'il a, à peu près, déterminé toutes ses composantes. Et puis, on essaie de trouver des systèmes de protection adaptés. Alors, pour la RCEA, ce qui a été fait aujourd'hui, c'est l'état initial qui permet d'avoir l'ambiance sonore aujourd'hui existante. En sachant quand même que pour la RCEA, aujourd'hui, c'est une route qui existe. Demain, on va la doubler. Demain, il y aura des échangeurs peut-être nouveaux avec des emprises supplémentaires et qui occasionneront des problématiques sans doute sur le bruit. Alors, l'état initial, cela consiste à faire une série de mesures réparties sur l'itinéraire, je rappelle que l'itinéraire complet de la RCEA, c'est quand même 240 kilomètres. Donc, encore une fois aujourd'hui, l'objectif, c'est d'avoir une idée quand même de ce qui va se passer sur l'aspect bruit. Ensuite, on modélise, on a un outil informatique qui permet de rentrer les données qui correspondent à ce qui a été relevé sur le terrain, et on croise avec les mesures. On produit, je reviendrai après, ce qu'on appelle des cartes isophones, que je vous commenterai, pour le jour et pour la nuit puisqu'il y a bien les deux aspects à traiter. Et puis, il y a des cartes qui détailleront les ambiances particulières au droit de ce qu'on appelle des bâtiments sensibles. Bâtiments sensibles, cela veut dire des établissements de soins, des établissements scolaires pour lesquels effectivement, là, il y a des obligations un petit peu plus contraignantes en matière de niveau de bruit à respecter. Alors, vous voyez sur la diapositive ce que donne un récépissé, en quelque sorte, d'une mesure de bruit avec l'emplacement, la petite carte qui est au milieu : en haut, là où on a mis le capteur, qui est toujours en avant de la façade ; et puis, on voit ce que cela donne sur 24 heures. Le petit croquis qui est en bas avec les lignes brisées qui sont en bleu, donne les niveaux de bruit qui ont été relevés. Voilà la carte qu'on obtient. Ce qu'il y a au milieu, c'est la route, on a tout le relief, tout le terrain naturel qui est relevé aussi sur la carte, et on voit, les couleurs représentent des zones un peu d'ambiance acoustique, c'est-à-dire que quand on est un peu, entre guillemets, éloigné de la

route, on va être en vert, sur des niveaux qui sont très acceptables, et plus on va se rapprocher de la route, plus on va tendre vers le rouge, qui est vraiment à proximité immédiate de la RCEA, et là, on a déjà des niveaux de bruit qui sont quand même limites. Donc, cela encore une fois, c'est l'aspect existant. Alors, pour le volet réglementaire, là aussi, les textes encadrent parfaitement les obligations qu'ont les maîtres d'ouvrage en matière de bruit. Alors, je ne vais pas rentrer trop dans le détail, c'est un peu technique. Les indicateurs dans les deux colonnes représentent l'indicateur qui est retenu pour le bruit, et puis, dans les cases en bleu, ce sont les niveaux qu'on doit respecter, que le maître d'ouvrage doit respecter, encore une fois avec la différenciation entre des habitations, entre guillemets, classiques et des logements qui sont quand même un petit peu plus particuliers dont j'ai parlé : établissements de soins, établissements scolaires.

Claude BREVAN : Monsieur Landry, attendez, si vous pouvez remettre la diapo. Voilà ! En ce qui concerne les habitations qui sont proches de la RCEA, on se trouve dans quelles catégories ? Dans la zone logement en zone d'ambiance Nord préexistante modérée ? C'est cela ?

Patrick LANDRY : Non, celles qui sont aujourd'hui proches de la RCEA, forcément, c'est dans une zone d'ambiance non modérée, puisqu'elles sont déjà soumises à un niveau de bruit qui est déjà limite.

Claude BREVAN : Donc, c'est...

Patrick LANDRY : Modérée, ce sont des habitations qui vont se trouver déjà à 30, 50m, voire beaucoup plus. Ce qu'on peut dire aujourd'hui, sans aller plus loin dans l'étude, c'est que les gens qui sont à proximité immédiate de la route ont sans doute des seuils qui sont voisins du seuil limite à respecter. Par contre, il est vrai que des habitations, des hameaux qui se situent à 200 ou 300 mètres de la route, on est dans des ambiances modérées au niveau sonore. Alors, la suite, ce qu'on doit faire aujourd'hui, c'est évaluer l'impact acoustique du projet. Comment on fait cela ? On a besoin du trafic qu'on va estimer, et le trafic estimé, ce n'est pas celui qu'on aura demain, c'est celui qu'on aura 20 ans après la mise en service. Laquelle on a dit, il y

a quelques moments, qu'elle ait lieu en 2017. Donc, on est en train de regarder des projections de trafic à l'horizon 2037. Et cela aussi, ceux sont les textes qui nous l'imposent. Ensuite, on prend en compte forcément la géométrie du projet. Là, en l'occurrence, c'est quand même un doublement, sauf quelques petites zones, en particulier en Saône-et-Loire, où il y aura une voie complètement neuve. Et puis, encore une fois, je rappelle les échangeurs. Et puis, bien sûr, quelqu'un l'a dit tout à l'heure, la dame l'a dit tout à l'heure, elle a parlé des vitesses, et forcément, c'est aussi un indicateur qui va faire, qui va influencer sur l'émission sonore. C'est-à-dire que suivant qu'on sera à 110 ou 130, le bruit sera différent, sera un petit peu plus fort à 130. Alors, quand on a pris toutes ces hypothèses, on intègre le projet dans le modèle et on va avoir les mêmes courbes mais avec le projet à l'horizon 2037. Dernier volet de l'étude, c'est la recherche de protection. Et pour faire simple, on a deux protections possibles, soit à la source avec des écrans, vous avez tous vu, soit des buttes, on appelle cela aussi des merlons, soit des murs, autrement, c'est l'isolation de façade. Alors, la différence, grosso modo, les protections à la source, c'est pour protéger plusieurs habitations ou des hameaux, l'isolation de façade va concerner une habitation isolée. Voilà !

Denis VIALA : D'accord. Merci beaucoup, Monsieur. Est-ce que vous avez des questions sur ce sujet « le bruit » ?

Questions/Réponses

Jérémie COUBAT : Père Jérémie, Abbaye de Sept-Fons, je suis le prieur de l'Abbaye. Excusez-moi, je vais rester assis parce que j'ai le texte sur l'ordinateur. Donc, les frères de l'Abbaye de Sept-Fons près de Dompierre-sur-Besbre sont 80 et la moyenne d'âge est de 35 ans. Je suis surpris des conclusions de cette présentation qui disent que les habitations qui sont à 200 ou 300 mètres ne seront pas touchées ou très faiblement touchées par le bruit. Nous sommes à peu près à 300, 400 mètres, j'ai mesuré plusieurs fois le bruit, j'ai fait mesurer le bruit par des établissements professionnels et le bruit est entre 55 à 60 décibels la nuit. Donc, nous sommes au seuil en fait de la norme. Et je suis étonné aussi du fait, si vous

voulez, que vous dites tranquillement que dans 2035, 37, le bruit va augmenter avec la vitesse de véhicule. Donc, nous sommes réveillés régulièrement la nuit, déjà maintenant, par les poids lourds. Donc, il y a environ 5 000 poids lourds qui passent tous les jours devant l'Abbaye. Et je ne parle pas seulement de l'Abbaye parce qu'il y a des habitations qui sont encore plus proches de la voie express. Je crois que nous avons été peu écoutés en 2001 quand la voie express a été ouverte, en particulier à trois échangeurs, et l'échangeur de Sept-Fons n'était pas nécessaire. Je crois qu'il faudrait voir le tracé actuel de la route en fonction de la nuisance aussi sur les sources naturelles, parce que l'échangeur de Sept-Fons, il y a l'eau de pluie qui est évacuée par la voie express et qui se mélange aux eaux de source naturelles et les pollue. Pour ce qui est de la nuisance sonore, celle-ci s'est gravement amplifiée depuis l'ouverture de la RCEA. Donc, comme je l'ai dit, il y a 5 000 poids lourds et nous autres se demandent à un certain moment s'ils se trouvent en ville ou à Sept-Fons. Ces autres font souvent des centaines de kilomètres pour retrouver le calme et le repos qu'offrait autrefois cette région. Des protections sonores sont possibles, j'en suis sûr. On nous a dit que ce n'est pas possible parce que nous sommes trop loin de la voie express. Je crois qu'il faut les étudier sérieusement et surtout les proposer. Il est clair que la nuisance sonore porte souvent au-delà de 500 mètres, c'est ce qui nous a été dit par les techniciens. Je crois qu'il faut aussi peut-être cesser de poser les soucis économiques parce que la voie express, c'est quand même un apport économique à la protection de l'environnement, les deux vont ensemble. Nous sommes le troisième client de la poste en Auvergne, en termes de volume. Nous avons lancé dans les deux dernières années de nombreux projets, de grands projets de construction avec des entreprises locales, et pourtant, l'environnement autour de l'Abbaye ne cesse de se dégrader malgré nos rappels répétés. Que dois-je répondre aux parents inquiets qui entendent le bruit de la route nuit et jour, qui entendent le bruit de la fonderie Peugeot et qui sentent l'odeur de cette fonderie et voient les champs autour de l'Abbaye se transformer en hangars et bâtiments industriels ? Je pense qu'il faut penser honnêtement et sans faux préjugés, et c'est sans attitude partisane, que les aménagements futurs d'une autoroute ou d'une industrie lourde sont en train de dégrader la vie d'hommes de prière qui œuvrent dans ces lieux depuis 900 ans, à la qualité de la vie spirituelle et sociale de la région sans oublier que les terrains où s'implantent la route et les industries ont été défrichés et

drainées par les moines. Nous sommes, bien sûr, pour la voie express en cas de voie ou pour l'autoroute. Ce n'est pas la question. S'il faut la réaliser, il faut la réaliser mais dans des conditions très précises et surtout en prenant soin des riverains. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci.

Denis VIALA : Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Une autre demande de parole ? Non ? C'est terminé ? C'est fini ? Bon, écoutez, je vous remercie d'être restés aussi longtemps. On n'a pas épuisé le sujet, on n'a pas traité les questions de milieu naturel. On a donc pris un rendez-vous à Yzeure, pour réapprofondir ce qui, aujourd'hui, est paru peu clair mais en tout cas pas satisfaisant. Et puis, Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture, si vous le souhaitez, nous sommes à votre disposition pour regarder cela de plus près. Je souhaite que la maîtrise d'ouvrage se rapproche effectivement du terrain, si l'on peut dire, si c'est comme cela que cela s'appelle, pour aller regarder assez précisément avec elle quels sont les problèmes les plus importants, sachant bien évidemment que cela n'est pas le moment d'élaborer un projet extrêmement précis puisque cela relève du temps qui se situera après le débat et juste avant l'enquête publique. Voilà ! Je vous remercie.

(Applaudissements)