

**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**

***Montceau-les-Mines – Salle du Syndicat des Mineurs
Lundi 22 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 : S'il vous plaît, s'il reste des places en bas, il est préférable que vous vous asseyiez en bas plutôt que de monter, on ne peut pas monter de chaise. Donc, cela n'est pas évident que cela soit très confortable de rester pendant 3 heures debout au besoin, on remettra quelques chaises sur les côtés. Voilà ! Qu'est-ce que j'ai dit ?

Intervenant : trois heures ???

Claude BREVAN : C'est cela. Vous ne voulez pas rester trois heures, mais vous verrez que vous aurez peut-être envie de rester deux heures et demie, trois heures. Monsieur le Député, si vous voulez bien vous asseoir, nous allons donc ouvrir cette séance de travail. Donc, la Commission particulière du débat public, moi-même, mais également les membres de la maîtrise d'ouvrage, on est heureux de tenir cette réunion dans cette salle. On vous remercie Monsieur le Député Maire d'accueillir cette séance importante dans votre ville, et je vais vous donner la parole pour que vous introduisiez un peu cette séance, et ensuite je vous expliquerai comment elle va se dérouler.

Mot de bienvenue
du Député Maire de Montceau-les-Mines
Monsieur Didier MATHUS

Didier MATHUS : Merci Madame la Présidente, mesdames, messieurs. Alors, j'espère que tout le monde va trouver une place. Je suis désolé que la salle ne soit pas assez grande, mais il y a encore quelques places devant là, il faut les utiliser. Ecoutez, je vous souhaite la bienvenue dans cette salle du Syndicat des Mineurs de Montceau, qui a été construite il y a un peu plus de 100 ans. Ce qui explique peut-être que vous n'avez pas trouvé les parkings afférents à l'équipement, mais à l'époque, il n'y avait pas beaucoup de voitures. Donc, on ne se posait pas cette question-là. Nous l'avons rénovée, il y a quelques années, mais c'est une salle qui

compte beaucoup dans le cœur des Montceauliennes et des Montceauliens. Donc, je suis très heureux de vous accueillir ici sur un sujet qui nous tient évidemment particulièrement à cœur, la RCEA. Vous savez que pour Montceau, c'est un enjeu absolument décisif depuis de longues années maintenant. Nous avons obtenu l'assurance, je parle des débats que nous avons eus depuis trois ans, nous avons obtenu l'assurance qu'il n'y aurait pas de mise en concession entre Chalon et Montceau. Cela nous paraissait tout à fait essentiel, c'était un préalable qu'il était bon de lever. Maintenant, le débat qui s'amorce est compliqué. Je veux faire deux observations... j'aurai l'occasion de m'exprimer tout à l'heure. Ici, je ne veux que vous souhaiter la bienvenue... deux observations sur le profil de ce débat. D'une part, j'ai trouvé que la littérature qui nous était distribuée était d'abord forte intéressante, je regrette un petit peu le titre : « Le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA ». Quand on se souvient que sa mise à 2x2 voies entre Chalon-Montceau était intégralement prévue au contrat de plan de 1999, et que ce contrat de plan était rabaissé par le gouvernement Raffarin, et du coup le projet est tombé en panne. On ne peut pas vraiment parler d'accélération en 2010. Il y a d'abord eu un très, très gros coup de frein, il y a 10 ans. Deuxièmement, je regrette un petit peu que dans les scénarios qui sont étudiés, et qui sont donc le grain à moudre de la Commission, la question du financement de la mise à 2x2 voies sans concession a été largement éludée en réalité, et qu'on se soit concentré sur un scénario de mise en concession, puisque, pour l'essentiel, quand on évoque l'idée de la mise à 2x2 voies sans concession sur l'axe, on ne parle que de mise en sécurité, considérant, posant comme un postulat que l'Etat n'aura pas les financements pour y faire face. Donc, je regrette qu'on n'ait pas plus creusé ce scénario. En tout état de cause, ce débat devra nous permettre à la suite de ceux qui ont commencé à Charnay, il y a une dizaine de jours, et de ceux qui viendront ensuite ce débat devrait permettre d'éclairer la Commission sur le sentiment des habitants de notre département, et je souhaite que ce débat soit le plus productif possible. J'ai entendu tout à l'heure parler de trois heures. Alors, je vous souhaite à tous patience, sérénité et esprit constructif. Merci.

(Applaudissements)

Introduction

Présentation du débat public

par la Présidente de la CPDP

Madame Claude BREVAN

Claude BREVAN : Merci, Monsieur le député. Alors, je vais vous présenter la manière dont va se dérouler cette réunion. Si elle peut se terminer en deux heures et demie, je crois que tout le monde en sera satisfait. Mais jusqu'à présent, toutes les réunions ont duré trois heures, bien qu'on les ait calibrées sur un temps de deux heures et demi. Elle va se dérouler en plusieurs temps, en trois temps, plus une introduction. L'introduction, c'est moi qui vais la faire pour vous présenter ce qu'est le débat public, parce qu'il y a parmi vous, pas mal de visages nouveaux, que je ne connais pas dans la salle et qui n'ont pas assisté à aucune séance. Pardon à ceux qui ont déjà entendu cela de multiples fois, mais je suis obligée de dire ce que c'est, ce que ce n'est pas, quelles sont les règles, et qu'il n'y ait pas de confusion dans l'esprit et notamment dans le rôle de la Commission. La première vraie partie du débat vous intéressera tout particulièrement, puisque c'est Monsieur Chabanol, Conseiller d'Etat honoraire, qui est ici, immédiatement à ma droite qui interviendra. Il dira l'état du droit en matière de mise en concession d'une voirie nationale, et les diverses spécificités offertes par le droit, en ce qui concerne les questions de tarification, questions qui sont évidemment très, très au cœur des débats sur la mise en concession de cette RCEA. Il y aura une partie de questions-réponses. Vous pourrez poser des questions auxquelles Monsieur Chabanol répondra. La deuxième partie portera sur la présentation du projet à la fois sur le plan local, mais d'abord sur le plan général, sur sa logique générale, elle sera effectuée par la Direction régionale de l'équipement et de l'aménagement de la Région Bourgogne. Et il y aura aussi après, bien évidemment une partie de questions-réponses, puisque, évidemment, vous devez avoir des questions extrêmement précises à poser sur ce qui se passe dans l'environnement large de Montceau-les-Mines. Et la troisième partie de la réunion sera plus thématique, puisqu'elle sera consacrée à l'économie. Evidemment, cela va prendre un sens tout particulier. On est vraiment au cœur d'un bassin économique extrêmement puissant, mais qui aussi est très demandeur

d'améliorations... enfin, en tout cas, de support, et donc on aura des interventions de la Chambre de Commerce et d'industriels qui viendront dire quelles sont les attentes vis-à-vis de cette infrastructure, qu'est-ce que cela représente. Et ces deux parties, à la fois sur le projet global et le projet local, mais également sur la partie économie, seront animées par Monsieur Audouin, qui est un membre de la Commission, puisque nous animons ces réunions à tour de rôle. Alors, d'abord qu'est-ce que c'est que le débat public ? Le débat public, c'est une procédure, c'est-à-dire que cela n'est pas un exercice libre, c'est très encadré. C'est une procédure qui est destinée à informer le public, mais qui est surtout destinée aussi à lui permettre d'exprimer ses avis, ses attentes, ses observations sur le projet. Cela lui permet aussi de faire des propositions, d'autres propositions, des propositions alternatives, globales, ponctuelles, partielles, et éventuellement aussi de demander des expertises, ce qui a déjà été fait dans le cas de ce débat, comme on en verra tout à l'heure. Et puis surtout, l'objectif principal, bien évidemment, c'est à partir de tout cela d'éclairer le maître d'ouvrage au moment de prendre sa décision sur : doit-il poursuivre le projet tel qu'il l'a proposé au débat ? Doit-il l'infléchir ? Doit-il renoncer et chercher une toute autre voie ? Voilà ! Le débat fonctionne sur des principes qui sont tout à fait cadrés. Il est animé par une Commission particulière du débat public, qui a été nommée par une Commission nationale, qui est une autorité administrative indépendante. Les membres qui sont à ma droite et que je vous présenterai sont totalement indépendants de la maîtrise d'ouvrage. Nous n'avons pas d'avis à avoir, nous sommes dans une neutralité. Nous sommes chargés d'organiser le débat, de recueillir ce qui se dit, d'être les greffiers en quelque sorte de ce qui se dit, et de le consigner dans des verbatims et ensuite dans un compte rendu synthétique, et de vérifier que le maître d'ouvrage répond de manière satisfaisante, pas forcément satisfaisante sur le fond par rapport à vos attentes, mais en tout cas apporte des réponses pertinentes et complètes aux questions qui vous sont posées. Cela, c'est le premier principe. C'est celui de notre neutralité. Le deuxième principe qui va guider ce débat, c'est celui de la transparence de l'information et de l'organisation. Alors, qu'est-ce que la transparence de l'information ? C'est que tout est public. Vous avez un dossier, si vous ne l'avez pas vous pouvez le demander à l'entrée de la salle, il y a des études qui ont été à la base de ce dossier, elles vous sont accessibles, vous pouvez les demander, pour savoir comment le maître d'ouvrage a fondé sa

proposition. Il doit tout dire, dire tout ce qu'il sait, évidemment ce qu'il ne sait pas, il ne peut pas le dire. Il peut faire des erreurs, bien évidemment, il peut se tromper, il peut avoir des avis ou des constats qui sont un peu différents de ceux que vous-même pouvez faire, mais lui, il doit être tout à fait sincère. Et puis, la transparence, et aussi la transparence de ces débats, c'est-à-dire que tout ce qui est dit est consigné, et c'est pour cela qu'on va vous demander de vous nommer avant de prendre la parole de manière à ce qu'on puisse vous attribuer vos propos dans la rédaction des verbatim. Le deuxième principe, c'est celui de l'équivalence des intervenants. Alors, c'est un peu particulier, mais chacun a le même droit à la parole que quiconque, c'est-à-dire que le particulier tout simplement, le représentant d'une association, un élu, un parlementaire, un président, tout le monde a exactement le même droit à s'exprimer, et donc il est important qu'à travers tous ces points de vue qui sont examinés avec un prisme particulier ou à une échelle qui n'est pas tout à fait la même, eh bien, que tout cela émerge du débat. Le troisième principe, c'est celui de l'argumentation des propos. Ce n'est pas un sondage, ce n'est pas un référendum, c'est-à-dire qu'on ne répond pas par oui ou par non, on dit je suis pour ou je suis contre, cela on peut le dire, mais il faut dire pourquoi. Il faut dire pourquoi, il faut argumenter, parce que c'est cela qui permet à l'ensemble des partenaires du débat de comprendre cette position, ce qui la fonde, donc c'est l'argumentation. Et il faut savoir que les propos qui ne sont pas argumentés ne sont pas repris, ils sont repris dans le verbatim, bien évidemment, mais ils ne sont pas repris dans le compte rendu du débat, parce que cela n'a pas un grand intérêt que d'avoir simplement des avis à l'état brut. La Commission à la fin de ce débat établit ce compte-rendu, elle a deux mois pour le faire, le débat se terminera le 4 février, donc le compte rendu devra être rendu pour le 4 avril, de même que le bilan qu'en dressera le Président de la Commission nationale. Tout cela sera rendu public et sera adressé au maître d'ouvrage, en l'occurrence le Ministre, qui devra prendre sa décision dans un délai de trois mois, cela ramène au 4 juillet 2011 au plus tard, et sa décision doit être motivée, elle est publique, elle est d'autant plus publique qu'elle est publiée au Journal Officiel. Je vais présenter les personnes qui sont à cette tribune des deux côtés, de part et d'autre. Alors, d'abord, Monsieur Chabanol qui est là, Monsieur le Conseiller d'Etat ; Jean-Yves Audouin, qui a déjà participé à une Commission particulière du débat public sur la Route Nationale 154, et qui est Préfet honoraire et

qui a été Conseiller maître à la Cour des comptes ; Madame Lafon qui a fait sa carrière dans le domaine de la communication, largement au ministère de la Culture ; Monsieur Cherel, qui était Général de Gendarmerie et Juge de proximité, et Monsieur Denis Viala qui, lui, comme vous le voyez, n'est pas retraité et qui est chef d'une entreprise indépendante d'infographie à Clermont. A ma gauche, c'est la maîtrise d'ouvrage. Donc, Georges Regnaud qui est le Directeur régional de l'Aménagement du Logement et de l'Environnement de Bourgogne ; Monsieur Quinet qui est le chef de service des infrastructures de la même direction ; Monsieur Thon qui est, lui, adjoint au DREAL d'Auvergne, puisque ce projet est à cheval sur les deux régions, et que c'est la Région Auvergne qui a été désignée comme région coordinatrice ; Madame Edieu qui est Chef de service, et Christophe Durand Du Repaire qui est Chef de projet sur cette question-là. Ils sont là pour répondre à vos questions. Il y a déjà eu des questions qui ont été posées lors des précédentes réunions, auxquelles j'ai demandé que soit apportées des réponses un peu plus tard, et il y a des réponses qui sont à votre disposition. Je ne sais pas si on aura le temps de les donner aujourd'hui, mais il y a des questions sur lesquelles cette direction a apporté déjà pas mal d'éléments. C'est un débat qui est très vivant, on est à la quatrième réunion, il y a beaucoup de participants. Là, cette salle est pleine, elles étaient pleines à chaque fois. Il y a beaucoup d'avis, il y a beaucoup de questions, il y a 260 avis qui sont parus sur le site Internet. Il y a beaucoup de questions, environ 130, la DREAL y répond, et elles sont mises sur le site, on a déjà un cahier d'acteur qui a été préparé par le Conseil général de l'Allier, et qui va être édité maintenant très rapidement. Un mot sur ces cahiers d'acteur... ces cahiers d'acteur, c'est un format de quatre pages qui permet, en général à des collectivités ou des institutions ou des associations, mais rien n'empêche que ce soit simplement un groupe de particuliers, de coucher sur le papier sa position argumentée, détaillée, qui reprend plusieurs aspects du projet, sachant qu'en séance, bien évidemment, les interventions sont forcément relativement brèves. Voilà ! Le site est également très visité, donc je ne m'étendrai pas sur ce point. Vous le savez, il y a un point d'accueil à Mâcon, un point d'accueil à Moulins, alors, évidemment, les jours de réunions, le secrétaire général, le secrétaire général adjoint de la Commission n'y sont pas parce qu'ils sont ici, mais ils sont dans la salle, c'est Monsieur De Ferrières qui est installé à Moulins, et Madame Varillon qui, elle, est à Mâcon, et que vous pouvez voir, elle

est Espace Tourneloup, 40 rue Tourneloup. Et vous pouvez y aller demander des documents, demander la communication des études, pouvoir les examiner, si vous le souhaitez. Il y a encore beaucoup de séances, puisque, en fait, on a prévu 12 séances de travail, avec probablement des séances un peu approfondies sur notamment une expertise sur le plan financier et sur le plan de la concédabilité, entre guillemets, c'était un néologisme un peu hasardeux du projet. Cette expertise a été demandée par Monsieur le Président du Conseil général de Saône-et-Loire, elle est en cours, et quand elle sera remise, bien évidemment, elle donnera d'abord lieu à un travail en commission restreinte, parce que cela a un caractère extrêmement technique mais, bien évidemment, après, tous les résultats de ce travail seront communiqués dans une séance publique. Donc, il y aura une séance de plus, et puis on a déjà prévu une séance spécifique sur l'agriculture dans l'Allier, parce qu'on n'a pas eu le temps d'épuiser le sujet lors de la précédente réunion. Bien sûr, le temps est court, donc on ne peut pas multiplier à l'infini les réunions, mais la maîtrise d'ouvrage, je crois, est prête à approfondir en tant que de besoins toutes les questions qui n'auraient pas été suffisamment creusées pendant ces réunions. Voilà ! Si vous n'avez pas de question, je vais passer la parole à Monsieur Chabanol... Pas de question. Maintenant, tout le monde sait par cœur ce qu'est le débat public. Tout va très bien. Monsieur le Conseiller d'Etat, si vous voulez bien.

1ère partie

Exposé des aspects juridiques par Monsieur Daniel CHABANOL Conseiller d'Etat honoraire

Daniel CHABANOL : Mesdames, messieurs, je suis impressionné d'être devant vous, c'est la première fois que je suis convié à pareil rôle.

Ce projet de mise à 2x2 voies de la RCEA, entre Montmarault et Mâcon-Chalon-sur-Saône, n'appellera sur le fond aucune observation de ma part, telle n'est pas ma mission. D'autre part, il n'appelle pas d'observation spécifique du juriste que j'essaie d'être, s'il s'oriente vers une réalisation par l'Etat, et donc vers un ouvrage non concédé exempt de péage.

La seule question juridique qui peut se poser dans cette affaire, c'est la faisabilité juridique d'un système de concession avec péage.

L'éventualité d'une réalisation par voie de concession, et si on laisse de côté les problèmes plus spécifiquement économiques et financiers que je ne dois pas aborder, cette éventualité doit s'inscrire dans des contraintes juridiques qui sont de deux ordres. Et c'est au regard de ces deux contraintes que j'ai essayé de porter un jugement sur le projet tel que je l'ai lu dans le document que vous avez tous eu en main.

Première contrainte, quand on choisit un ouvrage autoroutier concédé, donc payant, on doit maintenir la liberté de circuler, et surtout de circuler gratuitement. Les textes imposant ce maintien procèdent d'une double préoccupation. La première, qui n'est pas essentielle dans notre affaire, vient de ce que l'usage de l'autoroute, comme d'ailleurs de la route express, et c'est pour cela que ce n'est pas spécifique à notre dossier, cet usage est interdit à un certain nombre de véhicules : les cycles, les véhicules lents, comme d'ailleurs aux piétons, et il faut bien que, autoroute ou pas, route express ou pas, les piétons, les véhicules lents, les tracteurs puissent quand même circuler et aller d'un point à un autre. Donc, la mise en service de l'autoroute ne saurait supprimer, ne peut pas juridiquement supprimer le droit des usagers qui ne peuvent se servir de l'autoroute, parce qu'elle leur est interdite, de se voir proposer le maintien des dessertes existant avant la création de l'autoroute. Il faut donc laisser disponibles les itinéraires de substitution pour ceux qui n'ont pas le droit d'utiliser l'ouvrage payant, et au besoin, il faut les créer s'ils n'existent pas. Cela n'est qu'une déclinaison d'un grand principe juridique qui est celui de la liberté de circuler. Alors, j'ai dit que cette nécessité n'a pas d'effet sur le présent projet, je l'ai cité simplement pour dresser un paysage complet, puisque comme la RCEA est déjà classée en route express, ce classement s'est traduit par le rétablissement... ou a dû se traduire par le rétablissement ou le maintien des accès existants préalablement à ce classement en route express, maintien qui est prévu par le Code de la voirie routière.

Deuxième préoccupation d'où découle le principe de la gratuité de circulation qui, là, nous amène au cœur de notre problème, le droit de circuler gratuitement doit être maintenu lorsqu'on crée un ouvrage ou une autoroute à péage. C'est un principe absolument fondamental. Cette exigence découle d'un article L, c'est-à-dire d'une loi,

122.4 du Code de la voirie routière. Je vous cite le premier alinéa : « L'usage des autoroutes est en principe gratuit ». C'est vrai que le principe en France depuis 1955, est que cet usage des autoroutes est gratuit, même si on l'a totalement perdu de vue. Même si la conséquence de ce principe, à savoir le droit de pouvoir circuler gratuitement en France, ne figure pas en termes exprès dans la loi, cette loi a toujours été lue comme impliquant que si on déroge au principe en créant une autoroute payante, on doit impérativement maintenir un itinéraire permettant de circuler gratuitement. Cela implique que tout automobiliste puisse rejoindre les points desservis par la nouvelle autoroute par des itinéraires alternatifs gratuits, pas nécessairement d'ailleurs parallèles au nouvel ouvrage, mais équivalents. Naturellement, l'application du principe pose la question toujours récurrente, des caractéristiques que doit revêtir l'itinéraire alternatif pour être considéré comme véritablement alternatif. On ne peut bien sûr pas exiger que l'itinéraire alternatif gratuit soit doté de tous les avantages de l'autoroute en termes de rapidité, en termes de sécurité, sinon on ne voit pas pourquoi on ferait des autoroutes payantes. Mais à l'inverse, il ne peut pas être question de constituer des itinéraires alternatifs par l'addition de morceaux de voies départementales ou communales dégradées, étroites, rajoutées les unes aux autres, faute de quoi évidemment l'obligation de constituer ce genre d'itinéraire perdrait toute portée : en effet dans notre France, le maillage des voies communales et départementales existantes aujourd'hui est assez serré pour que tout point du territoire puisse être relié par voie routière à tout autre point, de telle sorte qu'on pourrait dire que les itinéraires de substitution existent partout... Cela n'est pas tout à fait la question.

Lorsque la création d'une autoroute s'effectue sans suppression des voies existantes, il est admis qu'on doit maintenir les voies existantes, et que ce maintien suffit en principe à constituer un itinéraire alternatif quels qu'en soient les défauts, car si on doit maintenir les itinéraires alternatifs, je redis que ces itinéraires ne doivent pas être hissés au niveau de caractéristiques et de performances équivalents à celui d'une autoroute.

Dans tous les cas, on ne doit pas dégrader la situation initiale pour les usagers qui entendent ne pas payer le péage. Et la question du maintien de la situation initiale, s'agissant du projet RCEA, n'appelle pas une réponse évidente. En effet, le projet a pour effet de transformer la voie express existante, qui n'est donc plus disponible en

tant qu'itinéraire alternatif gratuit une fois le projet réalisé. Ce projet présente certes un maillage par des itinéraires alternatifs qui figurent dans le dossier. Ce maillage est réalisé par des juxtapositions de morceaux de départementales, notamment dans le Département de l'Allier. A première vue, les itinéraires proposés me paraissent aggraver la situation d'origine, aussi bien en temps qu'en kilométrage. Ainsi, même si la carte qui figure page 72 du dossier est un peu délicate à lire, les itinéraires sur tronçon alternatif de Toulon-sur-Allier à Dompierre, puis de Diou à Digoin, représentent par autoroute 49,5 kilomètres contre 55,4 par l'itinéraire alternatif, mais les temps respectifs de voyage sont de 28 minutes sur l'autoroute et de 65 minutes sur l'itinéraire alternatif, c'est-à-dire plus de deux fois plus. On observera aussi avec intérêt, par rapport à la question posée, l'itinéraire qui va de Palinges à Coere, 9,5 kilomètres par autoroute contre 14 sur l'itinéraire alternatif, et 6 minutes de trajet contre 21. On entend, certes, que grâce à l'autoroute les temps de transport sont fortement réduits, et que dire : « On ne met que 6 minutes par l'autoroute », cela ne veut pas forcément dire qu'on devrait pouvoir mettre 6 minutes par un itinéraire alternatif, puisque sur l'autoroute on peut rouler plus vite, et puis on roule sans encombrement. Mais l'étude fait état au total d'un gain de 20 minutes sur l'ensemble du trajet par l'autoroute. Et qu'on a quelque peine, à envisager que ces 20 minutes de gain de temps sont gagnées uniquement sur les tronçons de la RCEA que je viens de retenir. Et quand cela serait ? Il demeurerait que l'itinéraire alternatif est pénalisé de 52 minutes, (les chiffres énoncés ci-dessus), moins les 20 gagnées par l'autoroute, cela fait quand même 32 minutes de plus pour ces trajets par rapport à ce qu'ils représentent actuellement pour les usagers de la voie express. Cela veut dire concrètement que les usagers de la voie express sur ces itinéraires alternatifs supporteront 30 minutes de trajet de plus que ce qu'ils supportent aujourd'hui. Et je ne prends pas en compte la complexité des itinéraires ainsi proposés. Il faudra une signalétique assez efficace et complexe pour que chacun se retrouve sur l'itinéraire alternatif. Cette aggravation objective de la situation me paraît donc introduire une incertitude concernant la sécurité juridique du montage retenu.

Cela étant, subsiste une inconnue supplémentaire s'agissant du bilan de qualité des itinéraires alternatifs Il s'agit du nombre de points de péage. Dans le système de péage ouvert retenu par le projet, on peut, entre deux gares de péage, entrer et sortir librement de l'ouvrage sans payer. Donc, si, évidemment, hypothèse limite, il y avait

deux gares de péage seulement, une à l'entrée, une à la sortie, il n'y aurait plus besoin de l'itinéraire alternatif, car il suffirait d'entrer sur l'autoroute après la première gare de péage, et d'en ressortir avant la dernière pour circuler gratuitement, ce qui rendrait inutile l'itinéraire alternatif. A l'inverse, chaque fois qu'on augmente le nombre de gares de péage, on réduit d'autant l'utilisation gratuite de l'ouvrage comme pouvant constituer le substitut d'un itinéraire alternatif.

Je me résume : au regard du premier des principes, à savoir maintenir la gratuité de l'usage de la voirie, le projet, tel que je l'ai lu, me paraît courir un risque juridique.

Second principe auquel doit répondre un ouvrage à péage : on doit traiter les usagers en respectant le principe d'égalité. C'est un principe qui n'est pas que législatif, et relevant donc de la jurisprudence du Conseil d'Etat, c'est un principe qui, aujourd'hui, est adopté et partagé par le Conseil constitutionnel. Donc, c'est un principe avec lequel personne, même pas le législateur, ne peut jouer. Le parti retenu dans le projet est celui d'un système de péage dit ouvert, je l'ai dit. On entend par-là un système qui entre deux gares de péage, qui sont en principe de pleine voie, laisse circuler librement et gratuitement, ceux qui entrés après une gare ressortent de l'ouvrage avant la suivante, les entrées et les sorties, entre les gares de péage, ne s'accompagnant pas du moindre contrôle. On entre librement, on ressort librement. La conséquence, c'est que la circulation, que je qualifierai de locale, entre guillemets, peut, moyennant une stratégie simple, user gratuitement de l'ouvrage. On entre après la gare de péage, on en ressort avant. Cependant, la circulation de transit qui demeure sur l'ouvrage paie le péage total à chaque fois que l'on rencontre une gare de péage. Un péage dont au surplus, il convient de noter qu'il devient forfaitaire : comme on n'a pas de ticket d'entrée et ticket de sortie, on paie la somme correspondant au trajet depuis la gare précédente, à peu près 35 kilomètres, même si on est entré sur l'autoroute 10 kilomètres seulement avant la gare. On a ici une double atteinte au principe d'égalité, les uns ne payent rien, les autres payent tout. Et parmi ceux qui payent tout, il y en a qui payent pour 10 kilomètres, le même prix que ceux qui ont fait 35 kilomètres.

Les principes qui régissent l'établissement des péages sont connus en jurisprudence administrative depuis au moins 1974. Ils ont été formalisés en effet dans un arrêt rendu par la section du contentieux du Conseil d'Etat le 10 mai 1974, c'est un arrêt

Denoyez et Chorques. Cet arrêt a admis que s'agissant des tarifs du bac qui, à l'époque, desservait l'île de Ré, les habitants de l'île se trouvaient dans une situation géographique justifiant un tarif minoré (pas la gratuité) par rapport aux autres usagers de ce bac, mais les habitants du Département de la Charente-Maritime, eux, ne devaient pas avoir un tarif minoré par rapport aux habitants de Paris, de Lyon ou de Mâcon, parce qu'ils n'étaient pas dans une situation spéciale justifiant une dérogation au principe d'égalité. La circonstance notamment que les finances départementales de Charente-Maritime avaient été mises à contribution pour l'installation de ces bacs a été jugée inopérante, alors que les grands arguments des gens de la Charente-Maritime étaient tirés de ce que, payant déjà une part de l'ouvrage, il était légitime qu'ils supportent un coût minoré lorsqu'ils l'utilisaient. Non, a décidé le Conseil d'Etat, cela n'a rien à voir.

Voici le « considérant » de principe de l'arrêt du Conseil d'Etat : « la fixation de tarifs différents applicables pour un même service rendu à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre les usagers des différences de situation appréciables, soit qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure », et on notera que cet arrêt de 1974 est un peu périmé en ce sens qu'il prévoit qu'une loi pourrait dispenser du respect de ce principe d'égalité. On a depuis 1974 fait des progrès dans le contrôle de constitutionnalité des lois, et je suis prêt à prendre le pari qu'aujourd'hui on ne pourrait même pas prévoir par une loi qu'on puisse déroger au principe d'égalité. De nombreux arrêts du Conseil constitutionnel sont venus rappeler que ce principe, encore une fois, était constitutionnel.

En application de ce principe, on a admis qu'on pouvait moduler les péages dans le temps, parce que les usagers qui se présentent à l'heure de pointe ne sont pas objectivement dans la même situation que ceux qui se présentent au moment creux. Mais, comme le rappellent les cahiers des charges de concession d'autoroute, la perception des péages, je cite, « doit être faite d'une manière égale pour tous sans aucune faveur ». Au regard des exigences découlant de ce principe, le système de péage ouvert retenu m'a laissé un peu perplexe... perplexité qui augmenterait évidemment si le nombre de gares de péage venait à être encore réduit. On a ici de fortes discriminations entre usagers, certaines dessertes locales sont rendues

gratuites, le terme local perdant de plus en plus de sa portée au fur et à mesure que diminue le nombre de gares de péage, et le financement est reporté sur les usagers longue distance. Et entre usagers payants, comme je l'ai dit, le péage forfaitaire a pour effet que le prix payé au kilomètre parcouru peut être 3 ou 4 fois plus faible selon la bretelle d'entrée utilisée. Alors, est-ce que cette atteinte au principe d'égalité trouve une justification au titre d'une des conditions posées par le Conseil d'Etat et reprises par le Conseil constitutionnel ? Si on laisse la loi de côté, je vous ai dit pourquoi, est-ce qu'on peut faire état de différence appréciable de situations entre les usagers ? J'avoue éprouver quelques hésitations. Encore doit-on nuancer les propos : si les itinéraires alternatifs représentent une aggravation de la situation initiale, comme j'ai essayé de vous le dire, tout comme je l'ai ressenti, les populations locales sont contraintes en quelque sorte de recourir à l'ouvrage autoroutier, seul moyen de conserver le niveau de commodité qui est assuré actuellement par la voie express. On pourrait donc presque tenir le discours consistant à dire : les itinéraires de substitution sont tellement mal commodes, que nous, les locaux, nous, si nous voulons garder le même niveau de service que celui que nous avons aujourd'hui sur la voie express, nous sommes contraints de prendre l'autoroute... En somme, nous sommes une clientèle captive de l'autoroute, et cela justifie qu'on ne paie pas autant que les autres. Est-ce que cela justifierait pour autant qu'on ne paie rien ? Je ne sais pas. Je crois que c'est un peu la même situation qu'on pourrait invoquer à la limite que celle qui fut celle des habitants de l'île de Ré, dont on a considéré qu'ils ne pouvaient pas, eux, se passer du bac, et qu'il était normal qu'ils paient moins cher... Mais on n'a jamais dit qu'ils ne devaient pas payer.

Est-ce que la gratuité totale qui résulte du système de péage ouvert ne constitue pas un avantage disproportionné par rapport à la situation objective des usagers potentiels ? Moi, je ne peux que me borner à poser la question, qui sera au cœur, de toute façon, des débats ultérieurs devant le Conseil d'Etat, car le projet de décret qui ressortira du projet gouvernemental passera en discussion devant la section des travaux publics du Conseil d'Etat.

Est-ce que l'on pourrait faire état de ce que cette atteinte au principe d'égalité serait commandée par une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage ? J'ai connu dans mon passé actif un cas dans lequel la nécessité d'éviter des files d'attente en sortie d'un tunnel urbain avait

conduit à accepter une sortie libre, et donc un parcours gratuit sur un ouvrage parisien : il y avait dans cette affaire une raison objective, tirée de ce qu'on ne pouvait pas envisager une file d'attente sous un tunnel. Dans notre projet, on doit s'interroger sur les nécessités techniques invoquées pour supprimer l'absence de gare de péage sur les bretelles d'entrée sur l'ouvrage, corrélée à du péage ouvert. La délivrance des tickets d'entrée est désormais automatique, et permet de ne faire payer que les kilomètres effectivement parcourus, on a les moyens techniques aisés de les mesurer, sans devoir immobiliser un salarié qui délivrerait un ticket. Quant au péage de sortie sur les bretelles intermédiaires entre deux gares de pleine voie, on pourrait peut-être considérer qu'entre deux gares de pleine voie, peut-être certaines bretelles seraient payantes en sortie et pas toutes, cela diminuerait la rupture d'égalité. Un seul agent peut y pourvoir, la majorité des usagers payant désormais par carte ou télépéage. Loin de moi l'idée de refaire la conception de l'ouvrage, cela n'est pas ma mission ici. Ces pistes, je ne les envisage que pour tester l'hypothèse qu'une nécessité d'intérêt général pourrait justifier les distorsions qui, objectivement, existent dans le projet.

Il reste à conclure, mais je n'ai pas le pouvoir d'y procéder. Tout ce que je peux faire, et j'y suis tenu, c'est d'attirer l'attention sur les deux éléments problématiques du projet, éléments qui jouent en sens contraire. Plus il y a de gares de péage, moins il y a de discrimination entre usagers, mais plus les itinéraires alternatifs sont fragiles, et inversement, la réduction du nombre de gares de péage, qui accroît dangereusement les discriminations, rend tolérables les itinéraires alternatifs.

Il n'est pas possible à ce jour de dire le projet illégal, et d'ailleurs, je le redis, ce n'est pas mon rôle. Il n'est pas non plus possible de garantir qu'il pourrait être mené à bien sans accident juridique de parcours. Je vous remercie de votre écoute.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Merci beaucoup, Monsieur le Conseiller d'Etat pour cet exposé très clair et très brillant. Je pense que des questions vont vous vous êtes posées depuis la salle, si vous avez la possibilité d'y répondre. Qui souhaite prendre

la parole ? Monsieur ? On va vous passer un micro. Vous allez vous nommer, s'il vous plaît !

Questions/réponses

Alain DAVANTURE : Bonjour ! Alain Davanture, membre du Parti Ouvrier Indépendant, POI. J'écoute attentivement le monsieur qui vient d'intervenir. Le contenu de son discours, c'est quand même, il y aura un péage... Il y aura un péage. On vous présente comme étant indépendant de l'appareil de l'Etat. Or, d'ores et déjà, dans votre discours, vous dites : « Voilà, il y aura un péage ». Or, la question qui se pose, c'est...

Claude BREVAN : Monsieur, je vais vous arrêter tout de suite là-dessus. Monsieur Chabanol a été chargé de regarder le dossier tel qu'il était proposé. Il n'a pas dit : « il y aura un péage », il a dit : « s'il y avait un péage ». Mais il n'a pas d'avis, il est totalement indépendant, il n'est pas le porteur du projet, pas plus que la Commission. Cela n'est pas notre projet.

Alain DAVANTURE : Je ne suis pas d'accord avec vous.

Claude BREVAN : Cela n'est pas son projet, c'est le projet de la maîtrise d'ouvrage.

Alain DAVANTURE : Je ne suis pas d'accord avec vous, parce que d'ores et déjà, quand on parle de péage et de problèmes juridiques par rapport au péage, c'est qu'on est d'accord avec le péage.

(Applaudissements)

Alain DAVANTURE : Donc, la question qui se pose, c'est une question politique. En une nuit, le Gouvernement a trouvé 420 milliards d'euros pour les banquiers et les spéculateurs, on ne trouvera pas des millions d'euros pour construire cette RCEA définitivement. Allons, allons, on ne va pas nous faire croire quand même à des choses pareilles. Donc, la question, c'est...

(Applaudissements)

Alain DAVANTURE : Il est hors de question que cela soit des péages. L'Etat doit payer.

Claude BREVAN : Monsieur, Je respecte tout à fait votre parole. Mais là, pour le moment, ce sont des questions à poser à Monsieur Chabanol qui est Conseiller d'Etat, qui n'est pas le porteur du projet. Donc, tout à l'heure, on vous présentera le projet. Je comprends tout à fait que vous ayez envie de dire cela. Cela n'est pas lui qui peut vous répondre sur des questions sur la politique nationale en matière de financement.

Alain DAVANTURE : Alors, cela sert à quoi le débat ?

Claude BREVAN : Si, cela sert, cela viendra tout à l'heure, mais ce n'est pas le moment. Madame, s'il vous plaît.

Alice BESSEYRIAS : Simplement, Madame Besseyrias, Vice-présidente du Conseil général chargée des routes. Je reprendrai peut-être la parole tout à l'heure, si vous me permettez, je voudrais simplement, à ce niveau du débat, vous remercier... enfin remercier Monsieur le Conseiller d'Etat pour son exposé, qui nous a fortement éclairé sur les difficultés qui surgissent forcément avec la proposition qui nous est faite d'une mise en concession. Alors, au nom du Président du Conseil général qui n'a pas pu venir ce soir, je vous remercie de votre intervention.

Claude BREVAN : Merci, madame. D'autres questions ? Au fond.

Jean-Yves AUDOUIN : Au fond. Il y a quelqu'un. Non, mais attendez. Il y a ce monsieur là-bas.

Claude BREVAN : Il y a un monsieur là-bas.

Jean-Pierre DELASPRES : Oui. Je m'appelle Monsieur Delaspre. Voilà ! On a parlé des itinéraires adjacents à la RCEA, en disant que cela allait multiplier les temps. Mais, ce ne sont pas seulement les temps qui sont importants, c'est que ces itinéraires sont complètement inadaptés à une circulation accrue. Ce qui veut dire que les accidents actuels qui ont lieu sur la RCEA, vous allez les reporter sur les itinéraires adjacents. Il y a des routes qui... parce qu'il y a de plus en plus de locaux qui vont refuser de payer du péage, et qui vont prendre ces itinéraires, et cela va être complètement affolant, je dirai, il va y avoir trop de circulation sur ces routes qui ne sont pas du tout adaptées. Voilà ce que je voulais dire.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Y a-t-il des questions ?

Claude BREVAN : Questions ?

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur là-bas.

François JACQUEMIN : Je suis un étranger à ce Département, puisque je viens de l'Allier. J'ai assisté... et d'abord je voudrais remercier le Conseiller d'Etat de la clarté de son exposé. J'ai une question à lui poser sur l'équité. Peut-on considérer qu'il serait équitable qu'un tiers, disons une des branches de l'Y montant, soit gratuit intégralement, alors que les deux autres tiers, celui qui rejoint Moulins et celui qui va vers Mâcon seraient plus ou moins payants ? Merci.

(Applaudissements)

Daniel CHABANOL : S'agissant de l'équité, je ne peux que répondre, que renvoyer à ce que j'ai dit, à savoir qu'il ne peut y avoir de discrimination, c'est-à-dire le traitement différent entre usagers d'un même ouvrage, que si une nécessité d'intérêt général l'impose, il faut qu'elle soit dans les faits, ou bien que les usagers soient eux-mêmes dans des situations objectivement différentes qui justifient qu'on ne les traite pas de la même façon. Je renvoie encore une fois à l'histoire des habitants qui

étaient coincés sur l'île de Ré, et qui ne pouvaient pas sortir de l'île de Ré sans prendre le bac. Donc, ils étaient objectivement dans une situation différente de celle du reste des Français. Cela dit, les autres Français, a-t-on jugé, c'était en 74, mais c'est toujours le cas, ils sont tous égaux devant le bac ou aujourd'hui le pont d'accès à l'île de Ré, qu'ils soient habitants du Département de la Charente-Maritime, ou qu'ils soient, encore une fois, lyonnais, mâconnais ou auvergnat.

Lionel DUPARAY : Bonsoir. Lionel Duparay, Conseiller Municipal du Creusot, Conseiller communautaire. Ma question va s'adresser au Conseiller d'Etat. Est-ce qu'il serait autant discriminatoire de différencier un tarif poids lourds et la gratuité pour les véhicules légers ? On contreviendrait au principe d'équité ou de la même manière.

Daniel CHABANOL : Je n'ai pas d'abord l'intention de me transformer en juge administratif du projet s'il venait à être arrêté et soumis au contentieux. Savoir si les poids lourds doivent payer plus cher que les usagers... enfin, je dirai, en tonne, parce que de toute façon un poids lourd paie plus cher qu'une voiture individuelle, on pourrait presque dire, vous savez sans manipuler le paradoxe, qu'il faudrait que les poids lourds paient moins cher, parce qu'il est plus utile à la collectivité d'enlever les poids lourds des voies ordinaires, que d'enlever les voitures ordinaires. Donc, le danger... Non, mais... C'est un peu paradoxal par rapport à un discours politiquement adopté, mais j'ai étudié aussi les problèmes de tarification, et notamment d'ouvrages autoroutiers, la vérité économique, la vérité en matière de transport n'est pas forcément du côté où va le bon sens. Il ne faudrait pas me forcer beaucoup pour admettre mais...au contentieux, on est plusieurs à juger, donc il y a quand même une confrontation des idées et des appréciations, mais personnellement, il ne faudrait pas me forcer beaucoup pour juger que les poids lourds devraient pouvoir accéder gratuitement à l'autoroute, parce que du même coup, je ne les verrai pas devant moi sur la Route nationale. Qu'est-ce que vous voulez ? Non, mais c'est objectif, non ?

Jean-Yves AUDOUIN : La dame là-bas.

Claude BREVAN : Tout au fond, là-bas.

Marc DAUBER : Alors, c'est à moi.

Marc DAUBER : Bonjour ! Marc Dauber, chef d'entreprise. Madame Brévan, vous avez à votre droite la Commission du débat ; à votre gauche, la maîtrise d'ouvrage. J'aimerais savoir c'est la maîtrise d'ouvrage de quoi, de l'autoroute ou de la continuité de la route express ? La maîtrise d'ouvrage, c'est la DREAL, la DREAL peut être aussi maître d'œuvre. Les maîtres d'œuvre touchent des honoraires, la DREAL comme les autres. Le prix de l'autoroute n'est évidemment pas le même que celui de la mise en conformité de la route. Est-ce que vous pouvez répondre à mes questions ? Ils sont là, à quel titre ? Maîtrise d'ouvrage de quoi ? Cela s'adresse aussi en terme juridique, sans doute, sur la question.

Claude BREVAN : la maîtrise d'ouvrage, qui est représentée ici par la DREAL, c'est une maîtrise d'ouvrage de l'Etat. C'est le Ministère qui est maintenant le Ministère de l'Ecolo...

Jean-Yves AUDOUIN : De l'Ecologie et du Développement... Non, ce n'est pas cela.

Claude BREVAN : Alors, ce n'est pas celui-là.

Jean-Yves AUDOUIN : De l'Ecologie et du Développement Durable.

Claude BREVAN : Il vient de changer. Vous me pardonnerez mais cela devient compliqué.

Jean-Yves AUDOUIN : De l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports.

Claude BREVAN : Voilà ! Ecologie, Développement Durable et des Transports. Il est tout à fait clair que même dans un cas d'un projet autoroutier, la définition du projet, c'est la maîtrise d'ouvrage qui en est responsable et donc dans le cas présent, c'est l'Etat. Ce n'est pas le concessionnaire. Donc la DREAL représente très clairement

l'Etat. Et le projet de l'Etat, tel qu'il vous est présenté et qui est mis en débat avec d'autres possibilités... le projet de l'Etat, c'est d'envisager une mise en concession pour pouvoir l'achever plus rapidement que sur crédit budgétaire, il y a aussi une autre alternative qui figure dans le dossier, et c'est effectivement l'Etat qui est porteur du projet. Et c'est cela la maîtrise d'ouvrage. Alors, quant à la question de la maîtrise d'œuvre, quand vous avez parlé d'honoraire, là, Monsieur, je crois que je laisserai la DREAL en parler, mais là, je crois que vous vous trompez, on est vraiment dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage de l'Etat, ce sont des fonctionnaires qui font la maîtrise d'ouvrage. Effectivement, ils sont payés. Il n'y a pas de doute là-dessus, comme fonctionnaires. Allez !

Jean-Yves AUDOUIN : Là-bas dans le fond. Oui.

Claude BREVAN : Il y a une petite précision.

Georges REGNAUD : Bonsoir, mesdames, messieurs ! Je serai amené à me présenter quand je ferai la présentation. Je suis le DREAL de Bourgogne. Nous ne faisons plus, en tant que DREAL, de maîtrise d'œuvre et supplémentairement ce que nous appelions l'ingénierie publique concurrentielle, c'est-à-dire des travaux au profit de collectivités territoriales est supprimée depuis quelques années, et il n'y a plus du tout d'honoraire sur quoi que ce soit.

Jean-Yves AUDOUIN : Madame dans le fond.

Dominique GIACOMETTI : Bonsoir ! Dominique Giacometti. Permettez-moi d'être extrêmement étonnée par la remarque du Conseiller d'Etat s'agissant de l'usage gratuit pour les camions de la future autoroute. On peut considérer quand même que cet usage est un usage professionnel, et que les coûts de production suscités doivent être supportés par l'entreprise elle-même, à savoir l'entreprise de transport routier. Donc, toute autre logique me paraît vraiment très curieuse. Je rappelle également les externalités négatives qui sont générées par les poids lourds, la pollution, et j'en passe. Et puis... enfin, les accidents qui sont provoqués souvent par... ce que vous redoutiez d'ailleurs, Monsieur le Conseiller, à juste titre. Mais, par

contre, il me semble que tout usage professionnel d'un bien quel qu'il soit doit donner lieu à paiement.

(Applaudissements)

Daniel CHABANOL : J'ai volontairement manié le paradoxe, je parlais simplement des problèmes d'analyse d'une discrimination, et pas forcément du caractère fondé, notamment en matière d'économie, de calcul généralisé des coûts d'une gratuité pour les uns ou pour les autres. Donc, on peut peut-être considérer qu'il vaut mieux abandonner le paradoxe pour en revenir aux choses sérieuses.

Yoann TROUILLARD : Oui, bonjour ! Yoann Trouillard. Donc, moi, j'habite à Uxeau. Cela fait 30 ans que j'habite dans la région, je connais très bien la RCEA et tous les itinéraires alternatifs. Je suis bien content qu'on ait souligné le fait que les itinéraires proposés sont totalement aberrants. Donc, déjà, il y a une histoire de temps, c'est ce qui a été noté sur les différentes plaquettes, mais il y a aussi... si on prend en considération ne serait-ce que l'hiver, essayez de prendre la route du canal en plein hiver, ce serait même une impossibilité de prendre un itinéraire alternatif. Donc, en fait, on se retrouvera à certaines périodes de l'année à payer ou payer. On n'aura aucune autre alternative. La discrimination va être encore pire à certaines périodes sur certains itinéraires. Merci quand même de l'avoir remarqué, parce que traverser des villes et des villages, traverser la route du canal, les morts que vous allez gagner sur RCEA, à coup sûr vous allez les perdre, vous allez peut-être même les augmenter ailleurs. Donc, l'argument de la sécurité...

(Applaudissements)

Yoann TROUILLARD : ... je ne suis pas d'accord du tout avec celui-là. Pour moi, la sécurité, l'argument ne tient pas, sauf si on veut sauver la vie seulement des routiers. Et voilà ! Et je comprends tous les gens qui disent : « il faut une 2x2 voies pour sauver des vies », c'est bien normal, mais si elle n'est pas gratuite, la 2x2 voies, elle ne sauvera aucune vie, cela c'est sûr.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Merci !

Pierre CORNELOUP : Bonjour ! Pierre Corneloup, Conseiller général, Maire honoraire de Montchanin. Moi, c'est une question de fond que je voudrais poser, Monsieur le Conseiller d'Etat, puisque juridiquement, dans votre analyse que vous avez faite, vous semblez être inquiet et ne pas avoir la certitude que sur la forme juridique de ce projet, il ne pourrait pas y avoir recours, soit du Conseil d'Etat ou soit du Conseil constitutionnel, pour dire que ce projet n'est pas conforme. Et alors, moi, la question que je pose, surtout au maître d'ouvrage, est que toutes les précautions ont-elles été prises pour que ce projet ne soit pas à terme, au mois de juillet et plus tard, requillé par les autorités qui sont à même d'examiner les recours possibles. Donc, autrement dit, c'est un petit peu dommage de passer 6 mois, 8 mois, un an sur ce dossier, et pour arriver à ce qu'il soit retoqué en fin de parcours.

Daniel CHABANOL : Je crois que je n'ai pas de réponse spéciale à vous donner, sinon que la suite de la procédure... Là, nous sommes dans une procédure de consultation, et moi je suis le consultant des consultés. C'est encore plus évanescent, mais la procédure, elle va se traduire par un projet de décret, je ne sais pas ce qu'il sera, approuvant une concession s'il y a concession, parce qu'on peut aussi ne pas mettre en concession, et à ce moment-là, réaliser sur fonds public une autoroute gratuite, cela ce n'est plus notre débat aujourd'hui. Je l'ai dit d'ailleurs au début. Si on fait une 2x2 voies gratuite, il n'y a pas besoin de se réunir sur le plan juridique, tout va. Mais si on fait une concession, il y aura un décret en Conseil d'Etat approuvant le cahier des charges de cette concession. Ce décret sera soumis à l'avis d'une section consultative du Conseil d'Etat, en principe à la section des travaux publics, qui émettra un avis, qui ne lie pas le Gouvernement. Le Gouvernement pourra, malgré l'avis du conseil... si l'avis du Conseiller d'Etat ne lui plaît pas, passer outre, mais après, il y a éventuellement l'existence de recours en contentieux devant le Conseil d'Etat pour faire annuler le décret. Donc, il y a un cheminement ultérieur qui est semé d'embûches, de pièges, de chausse-trapes. Je ne vais pas vous en dire plus, et je ne peux absolument rien vous garantir quant à la suite.

Dominique THON : Donc, Dominique Thon, Directeur adjoint de la DREAL Auvergne. Je peux essayer d'apporter quelques éléments de réponse à cette question, et puis en réaction à l'intervention de Monsieur Chabanol, mais comme nous ne la connaissons pas auparavant, c'est un peu difficile également. Ceci dit, nous avons... enfin, la maîtrise d'ouvrage a consulté également au niveau de la Direction des infrastructures de transport les experts du Ministère en matière de droit, et les difficultés dont a fait état Monsieur Chabanol sont également bien identifiées par nous-mêmes, et ce sont d'ailleurs ces choses qui font la complexité de ce projet. Donc parmi les points signalés, il y a la question des itinéraires alternatifs qui est un point important. On y reviendra dans chacune des réunions locales. Tout à l'heure, Michel Quinet parlera de ce qui se passe dans le secteur dont nous parlons aujourd'hui, mais nous sommes bien conscients qu'il peut y avoir des améliorations à faire sur notre dossier en matière d'itinéraire alternatif. Ensuite dans le domaine de l'équité, effectivement, la proposition de faire des péages ouverts ne garantit pas une absolue équité entre tous les usagers. Elle a deux objectifs ; le premier, effectivement, c'est de pouvoir maintenir la totalité des points d'accès, puisqu'il y a 55 points d'accès actuellement à la RCEA sur les deux Départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire. Nous avons comme objectif de permettre le maintien, disons de la quasi-totalité, ou en tout cas de toutes les fonctions assurées par ces points d'accès. Si on devait passer à un système de péage fermé, qui lui, donnera strictement un paiement par chaque usager proportionnel à la distance qu'il parcourt, on devra supprimer un certain nombre d'accès, ou bien alors accepter un surcoût de fonctionnement très important, et aussi supprimer la gratuité, bien sûr. Voilà ! Mais dans le cadre d'une hypothèse de concession pour accélérer, on peut avoir un surcoût qui serait très important si on devait équiper tous les échanges, ou alors si on réduit le nombre d'échanges, cela veut dire que les usagers qui, actuellement, peuvent faire un trajet très court et effectivement payer une somme qui ne sera peut-être proportionnellement plus lourde qu'un autre usager, ces usagers qui font un trajet court aujourd'hui seraient obligés d'aller chercher une entrée plus loin de chez lui, et de parcourir un trajet plus long. Voilà ! Donc, c'est ce souci-là de maintenir l'ensemble des usagers et des points d'accès, pardon, qui est à l'origine du système de péage ouvert, et puis, effectivement aussi, la question de la gratuité pour certains

usagers a été un argument. Il est relativement fréquent qu'à proximité d'agglomération importante ou de grandes villes, certains usagers bénéficient de gratuité sur des autoroutes concédées, c'est le cas notamment à l'arrivée sur Clermont-Ferrand de l'A71, autour de Lyon par A46 Sud, aux environs de Grenoble, il y a des sections non payantes sur des itinéraires concédés qui existent. Nous pensions que le traitement, par exemple, au droit de Moulins ou du Creusot peut bénéficier du même système. Voilà ! Alors, après la question de traitement des usages particuliers, nous avons envisagé l'idée, mais cela c'est aussi peut-être une question que moi je poserai à Monsieur Chabanol, de savoir si on peut considérer que les usagers fréquents sont dans une situation différente d'usagers occasionnels. Donc, je pense, par exemple, à ce que nous proposons comme ouverture, disons, en termes de possibilité d'abonnement, qui permet à des usagers qui utilisent 10, 20 fois par mois la RCEA de bénéficier d'un tarif plus faible que des usagers occasionnels. Voilà les quelques éléments que je souhaitais apporter à ce stade. Je ne sais pas si mes collègues souhaitent compléter.

Daniel CHABANOL : Sur les abonnements, il n'y a aucun problème, dès lors que chacun est librement admis à souscrire un abonnement. Tout le monde est égal devant une même règle et il n'est pas illégitime que ceux qui font 20 voyages par mois paient moins cher que ceux qui en font deux. Mais tout le monde doit être soumis aux mêmes possibilités.

Jean-Luc FONTERAY : Merci. Jean-Luc Fonteray, Conseiller Général du Canton de Cluny, délégué en charge des transports. Après la réunion de Charnay, je me réjouis et je m'inquiète après l'intervention de Monsieur Chabanol. Alors, je me réjouis parce que devant la perplexité du projet qui nous est proposé qui, finalement, condamne les uns après les autres les arguments qui nous ont été avancés, notamment ceux soutenus par la plupart des élus de la majorité gouvernementale qui sont dans ce département. Et je m'inquiète parce que le projet qui nous est proposé par les services de l'Etat, maître d'ouvrage, finalement, ils auraient besoin de beaucoup de Monsieur Chabanol. Qu'ont-ils fait avec les bureaux d'étude ? Si l'opération est si risquée, pourquoi sont-ils allés jusqu'au bout ? Alors, moi, ce que je propose, c'est que dans le cas de ce débat public, il y a la solution qui est proposée, et puis, il y a la

menace, on va dire, la punition, si jamais on la refusait, c'est-à-dire une pauvre alternative. Mais ce que je propose, c'est qu'au cours de ce débat public, il y a une réelle alternative qui soit proposée en s'appuyant sur des consultants du type de Monsieur Chabanol qui, visiblement, apporte des éléments à tel point que Monsieur Thon en était à le questionner tout à l'heure. Donc, s'il vous plaît, pendant ce débat-là qui est court, mais je crois que vous en avez le temps, essayez d'avoir d'autres représentants du Conseil, enfin bref des experts en fait, qui vont pouvoir vous monter un projet pour une 2x2 voies gratuite en Saône-et-Loire.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Alors, je rappelle qu'il va y avoir deux experts qui vont intervenir sur, effectivement, le projet, sur sa « concédabilité », sur ses coûts, sur les hypothèses de trafics attendus qui ont servi de base, sur les coûts des travaux et sur, effectivement, les variables économiques qui ont été utilisées pour faire une simulation, une modélisation de la concession. Donc, tout cela sera remis, comme je l'ai dit tout à l'heure, et vous apportera beaucoup d'éléments, dans le temps qu'il reste, bien évidemment, c'est ce projet-là qui est soumis au débat, avec l'alternative que vous avez évoquée. Toutes les propositions sont intéressantes mais il est évident qu'il n'y a pas le temps, d'ici la fin du débat en tout cas, c'est clair, il n'y a pas du tout assez de temps pour faire bâtir un autre projet, un projet radicalement différent avec des experts indépendants. Mais cela pourra intervenir après, mais pour le moment, il n'y a pas le temps. C'est clair, enfin. Voilà ! C'est...

(Chahut)

Intervenant : c'est un aveu....

Claude BREVAN : Pardon ? Un aveu de quoi ? C'est un aveu de quoi ?

Intervenant : Désolé, Madame, de vous interrompre, mais, enfin, votre propos est un aveu. C'est un aveu, pourquoi ? Parce que vous avez fait étudier, je suis Maire...

Claude BREVAN : Je n'ai rien fait étudier du tout.

Intervenant : Ne vous énervez pas. Nous avons tous reçu, les élus locaux, un dossier qui met en valeur une seule alternative, c'est celui de la concession. Nous n'avons pas reçu un dossier alternatif qui aurait étudié à fond, comme le dit mon ami Conseiller général, l'autre alternative qui aurait été une non-concession, précisément et qui aurait été une alternative de construction de 2x2 voies par l'Etat gratuite. Cela, nous ne l'avons pas vu ce dossier-là. Et aujourd'hui, vous nous avouez finalement que cela n'est pas fait, que cela ne sera pas fait et que peut-être un jour, nous verrons ce dossier arriver.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Moi, je ne suis absolument pas responsable de ce projet, je le redis clairement, lors de...

(Chahut)

Claude BREVAN : Attendez ! S'il vous plaît ! Le projet, c'est le projet du maître d'ouvrage. Il vous est proposé en l'état. Vous êtes là pour proposer des alternatives. Il y a une solution alternative qui est proposée au même délai, au même délai, en 2017 avec les crédits dont il dispose. Elle ne vous satisfait manifestement pas. C'est au maître d'ouvrage de vous répondre. Mais une construction comme cela, cela se... Il faut du temps pour la faire. C'est tout simple, c'est cela que je veux dire. Ce n'est pas autre chose. Le maître d'ouvrage dit qu'il n'arriverait pas à faire la même chose sur financement public d'ici 2017. C'est cela qui figure dans le dossier. Si, c'est cela. Voilà ! Allez-y ! Pardon, Madame.

Marie-Claude JARROT : Oui, c'est à moi. Marie-Claude Jarrot, élue régionale et communautaire. Si itinéraire de substitution il y a, pour certains itinéraires, il faudra, comme l'a dit Monsieur le Conseiller d'Etat, il faudrait les mettre aux normes au minimum puisqu'il y a effectivement, je vous l'ai dit à Charnay-lès-Mâcon, déjà une fois, il y a des itinéraires de substitution qui sont des chemins de halage. Et puis, sur

la branche sud, il faudra les construire pour certains parce qu'il n'en existe pas sur un certain nombre de tronçons prévus. Alors, je vous avais posé la question, Messieurs Directeurs de DREAL de Bourgogne, je crois, du chiffrage de cette mise aux normes des itinéraires de substitution. Connaît-on la somme aujourd'hui ? Avez-vous prévu de répondre à cette question dans le cadre des éléments financiers qui seront rapportés dans une autre réunion ? Parce que la construction d'itinéraires de substitution par l'Etat, et puis, la construction, enfin, la mise aux normes pourraient permettre de trouver de l'argent pour, effectivement, se sortir de ce problème de concession et pouvoir aborder la gratuité globale de la route.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Si vous le voulez bien... Alors, attendez. On va rester, si vous voulez bien, on va rester sur les aspects d'ordre juridique. Il y a encore une question, et cette question-là, elle y sera répondue dans la deuxième partie de la réunion quand on va présenter véritablement le projet. Voilà ! Oui, allez-y.

Intervenant : Oui.

Claude BREVAN : Non, on ne vous entend pas, Monsieur.

François JACQUEMIN : Je vous donne acte que vous n'êtes pas responsable sauf qu'il faut quand même regarder. Ce n'est pas vous qui êtes responsable de ce choix. C'était un choix qui a été fait à un niveau supérieur.

Claude BREVAN : Bien sûr.

François JACQUEMIN : On est en fait devant un problème politique. Moi, j'aborde le problème politique non pas comme notre premier intervenant mais d'une manière beaucoup plus sereine. Et je me dis quand même, le simple libellé qui se termine par une voie payante implique au maître d'œuvre, à la DREAL, de travailler dans ce sens. Ils ont fait leur boulot dans ce sens. Ceci dit, la responsabilité, elle est au niveau politique général de l'ancien, au moment où a été pris ce décret pour créer ce

projet, l'aménagement de ce projet. Et c'est là où est le vrai problème. Alors, une dernière réflexion, peut-être je reprendrai la parole une autre fois, mais une réflexion, mes amis de ce département, s'il vous plaît, ne jouez pas le jeu des uns contre les autres. Sinon, essayez d'écouter le petit interview qu'avait donné à l'époque une Secrétaire d'Etat qui s'appelait... qui est devenue aujourd'hui la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et des Transports, en une minute 28, elle vous expliquera pourquoi à un certain moment donné, on ne met pas le problème sur la table parce que cela poserait des problèmes politiques et cela opposerait, c'était à l'époque des maires, mais cela opposerait les Conseils Généraux et cetera, les uns contre les autres. Et de ce jeu, je m'en excuse, c'est essentiellement, essentiellement pour faire passer un projet préalablement défini. Politiquement...

Claude BREVAN : Merci. On va s'arrêter sur cet aspect-là. Vous continuerez à poser des questions une fois que le projet sera présenté. On va remercier Monsieur le Conseiller d'Etat de son intervention. Merci Monsieur de nous avoir éclairés.

Claude BREVAN : Maintenant, je passe la parole à Jean-Yves Audouin pour la suite de la réunion.

Jean-Yves AUDOUIN : Oui, nous avons annoncé, mesdames et messieurs, tout à l'heure une réunion de trois heures, maximum. Nous avons consacré en fait une heure à la première partie. Il est 20 heures, et on est encore dans les temps. Nous allons faire maintenant une deuxième et une troisième partie qui vont être regroupées à la suite de laquelle vous prendrez à nouveau la parole et ceux qui voulaient poser des questions vont les poser. Il s'agit de la présentation, du projet sur un plan général, et puis, une présentation du projet plus spécifiquement sur le tronçon, ce qu'on appelle le tronçon Nord. Ces exposés vont être faits par Monsieur le DREAL de la région Bourgogne et ses collaborateurs. Et puis, j'annonce qu'à partir de 21 heures, 21 heures 10, nous aurons une quatrième partie, mais ce sera en gros la troisième, pour la dernière heure, qui, elle, sera la partie thématique, où nous insisterons essentiellement sur les questions économie, emploi, aménagement, développement des territoires avec quelques intervenants qui sont d'ores et déjà prévus. Voilà. Je passe la parole, maintenant, à Monsieur le Directeur régional.

2^{ème} partie

Présentation générale et locale du projet par le Directeur régional DREAL Bourgogne Monsieur Georges REGNAUD

Georges REGNAUD : Merci ! Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs ! Georges Regnaud, je suis le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, depuis quelques années maintenant, et j'ai l'occasion de venir assez souvent ici puisque nous suivons l'aménagement de notre RCEA dans sa section qui est en travaux : d'abord, pour la section de Sainte-Hélène ; et ensuite celle de Moroges-Saint-Désert ; et puis, enfin, celle qu'on est en train d'étudier d'une manière finale entre Cortelin et Droux. Et je passe aussi sur l'aménagement de la RD 52. Donc, j'ai souvent l'habitude de venir m'occuper de notre route nationale. Alors, je vais vous présenter de quoi on parle et quel est le projet qui est soumis à l'avis de ceux qui interviennent dans le débat public au cours des différentes réunions. Tout d'abord, je vais vous donner le plan de mon intervention : je vais revenir sur les caractéristiques de la Route Centre Europe Atlantique ; je vais insister sur ce que j'appelle les enjeux à prendre en compte, que nous pensons urgents à prendre en compte ; et puis, vous expliquer le projet proposé par l'Etat en termes d'aménagement autoroutier concédé de la RCEA. Tout d'abord, replacer la Route Centre Europe Atlantique dans son espace national : vous voyez sur la carte qui est à gauche de l'écran que nous sommes sur un itinéraire qui traverse la France en venant de Royan jusqu'au Centre-Est de la France et qui permet d'aller en Suisse, en Allemagne et cetera. Et puis, vous avez sur la carte, plus grande, la section qui nous occupe, c'est-à-dire la section Montmarault-Chalon-sur-Saône d'une part et Mâcon d'autre part, avec l'indication de ce qui est en cours de réalisation. J'ai parlé des sections qui sont en travaux, il y en a d'autres qui apparaissent, le Col des Vaux sur la partie sud, et puis, le viaduc de Volesvres également aussi sur la partie sud. Et vous voyez sur cette carte ce qui est existant en 2x2 voies et qui représente à peu près 30 % de l'aménagement de l'itinéraire à 2x2 voies. Il en reste, donc, à réaliser 70 %, à peu près 160 kilomètres. Et je rappelle qu'il s'agit de décision ministérielle

déjà ancienne, de 1993, avec une déclaration d'utilité publique en 95 et en 97 et que les collectivités publiques, Etat, collectivités territoriales, Conseil général, Conseil régional, et dans les agglomérations, les communes, ont déjà mis à ce jour, entre 89 et 2009, 793 millions d'euros pour réaliser ces 30 % de l'itinéraire à 2x2 voies. Alors, il faut insister sur la nature du trafic. Vous le savez bien, il y a un trafic local très important surtout sur la branche sur laquelle nous sommes, la branche Nord, la branche Paray-Chalon ; et ce trafic local est important grâce, mon collègue le disait tout à l'heure, aux 55 échangeurs existants qui permettent la desserte fine du territoire que ce soit de l'Allier ou de la Saône-et-Loire. Mais il y a un trafic de transit qui est aussi important avec une densité de poids lourds, on verra, qui aggrave les accidents et qui représentent jusqu'à 45 % du trafic dans la section où il y a le plus de poids lourds. Alors, pourquoi faut-il essayer d'accélérer et chercher une solution pour accélérer l'aménagement de la RCEA à 2x2 voies ? Ce qui nous est paru comme prioritaire, c'est l'amélioration de la sécurité. L'étude de l'accidentologie, que vous connaissez aussi, montre que le nombre d'accidents graves est très élevé. Et ce n'est pas qu'il y ait des points noirs à un endroit particulier, les accidents sont répartis sur tout le tracé, et ils sont dus principalement à des pertes de contrôle qui conduisent à des débords sur la gauche avec des chocs frontaux, qui sont aggravés puisque c'est souvent avec un poids lourds en face que, malheureusement, ces accidents se produisent, avec les conséquences gravissimes que l'on sait. Le deuxième enjeu qui est important, c'est l'amélioration de la desserte du territoire. Quand on regarde une carte de la Bourgogne, nous savons que nous sommes, sur nos secteurs là où il y a sans doute la concentration d'entreprises la plus grande. Et pour desservir ces entreprises, les entreprises travaillent de plus en plus en flux tendu... il faut qu'on puisse aller, se rendre à ces entreprises dans des conditions les plus satisfaisantes possibles par la route ou par d'autres moyens de transport. Mais force est bien de constater que les moyens de transport alternatifs à la route, à la RCEA, ne sont pas très nombreux et ne pourraient pas, de toute façon, remplacer cet aménagement. Alors, où en est-on ? Il faudrait 950 millions d'euros pour achever la 2x2 voies entre A71 et A6 pour les deux branches. Ce que l'on constate aujourd'hui, c'est une donnée, c'est que l'Etat a consacré environ 27 millions d'euros chaque année à l'aménagement de la RCEA, sur l'ensemble Allier plus Saône-et-Loire. Et nous faisons un calcul simple, si j'ai fait le rapport entre 950 millions et

27 millions d'euros, c'est une hypothèse, c'est l'hypothèse selon laquelle... mais on ne pourrait pas faire davantage qu'il n'a été fait depuis très, très longtemps, c'est-à-dire 27 millions d'euros chaque année, il faudrait 30 à 35 ans pour aménager notre RCEA. A mettre en rapport... Il y aura des questions après quand j'aurai terminé mon exposé... A mettre en rapport avec ce qu'on met pour l'ensemble de la France sur le projet de développement et de modernisation de l'itinéraire qui est de 586 millions par an. Alors, nous nous sommes dit que si l'on voulait accélérer cet aménagement, aller plus vite que ce qu'on a pu faire par le passé, quelle que soit la situation politique que nous avons connue, on pouvait explorer et soumettre au débat le mode de financement qui consiste à faire appel à un concessionnaire pour faire la totalité de l'aménagement... et pas un petit morceau, puis, attendre encore pour faire un autre petit morceau... faire la totalité de l'aménagement et dans des délais qui sont les plus courts possibles. Alors, comment fonctionne le système de la concession ? C'est le concessionnaire qui fait les travaux, qui préfinance l'infrastructure, et qui entretient et qui exploite la route, et puis, c'est vrai, qui perçoit un droit de péage de la part des usagers qui bénéficient du niveau de service autoroutier, ce qui a été dit tout à l'heure, puisque nous sommes dans des niveaux de service qui sont différents. Alors, le scénario qui est proposé par le maître d'ouvrage pour le débat public, il n'y a pas de décision qui soit prise, c'est le scénario que vous voyez à l'écran : en jaune, la section Ciry-le-Noble-Chalon sans péage, et puis, le restant, des sections concédées avec un système de six barrières de péage. Alors, comment fonctionnerait le péage ? L'invective ne sert à rien. Laissez-moi terminer. Le péage ouvert, on en a déjà parlé...

Claude BREVAN : Dès qu'il termine l'exposé, vous pourrez vous exprimer après.

Georges REGNAUD : On a déjà parlé du péage ouvert et ce que je veux expliquer, c'est... ce que je voulais expliquer, c'est que le système du péage ouvert consiste...

Claude BREVAN : Il faut qu'on écoute bien l'exposé, Madame. Alors, essayez d'aller plus vite.

Intervenant : il n'y a pas de temps de parole pour le public

J Y AUDOUIN : Non, Madame, il y a eu tout à l'heure, l'exposé de Monsieur Chabanol a pris 14 minutes et il y a eu 36 minutes de débat. Donc, vous voyez qu'il y a bien un débat et les questions qui n'ont pas été posées tout à l'heure...

Intervenant : Il n'y a pas de débat.

Georges REGNAUD : Bien.

Claude BREVAN : Allez. Essayez d'aller plus vite.

Georges REGNAUD : Alors, le péage ouvert, le péage ouvert, vous voyez sous vos yeux comment cela fonctionne. Donc, c'est un péage forfaitaire par tronçon, on ne prend pas de ticket. De nombreux trajets locaux gratuits et je vais préciser cette question qui mérite de l'être, et puis, le maintien des échangeurs. Donc, vous voyez, les deux barrières bleues sur deux échangeurs éloignés et vous voyez comment, quand vous prendriez dans cette hypothèse-là, le sens direct et sortant entre deux barrières, qu'ici on ne paierait que la fois qu'on traverse la barrière entre 1,60 et 2,9 euros au moment où on traverse la barrière. Le deuxième schéma vous montre les itinéraires gratuits, c'est important pour comprendre ce qui a été dit tout à l'heure. Donc, si on rentre sur un échangeur intermédiaire et qu'on ressort sur un échangeur intermédiaire, on ne paie pas de péage. Et puis, le troisième exemple, le troisième exemple est quand on rentre sur un échangeur, et puis, qu'on va tout droit pour emprunter la barrière de péage, sur la section où on est rentré, on paie un peu la moitié entre 0,30 et 1,9 euros selon la barrière, et puis, c'est seulement quand on passe la barrière en pleine voie qu'on paie 1,60 à 2,9 euros, toutes taxes comprises. Alors, voilà le schéma qui montre les sections en vert qui sont dans le schéma étudié, proposé, qui sont libres de péage. Donc, là où vous voyez en jaune, c'est libre de péage puisque ce n'est pas concédé. Et vous voyez, les flèches vertes indiquent les parties d'autoroute qui peuvent être empruntées sans payer si on rentre et si on sort avant les barrières. Alors, les atouts de la mise en concession, je vais très vite. L'amélioration de la sécurité, l'amélioration des déplacements et les enjeux environnementaux puisqu'on aménage totalement l'itinéraire. Voilà ce que... Alors,

les coûts. Les coûts, j'ai parlé du coût de l'aménagement, donc, il y a 200 millions de crédit d'Etat qui seraient mis pour aménager la section entre Ciry et Chalon-sur-Saône, puisqu'il y a une section assez importante qui n'est pas aménagée entre Ciry-le-Noble et Montceau-les-Mines et puisque cela n'est pas en concession, cela serait payé par crédit d'Etat. Ensuite, il y a 750 millions pour les aménagements à 2x2 voies du reste de la RCEA et il y a 160 millions pour les aménagements spécifiques à la mise en concession, les barrières, la signalisation autoroutière, qui permet que ce soit une autoroute concédée et le coût est un peu plus élevé, il est estimé à 1,1 milliards d'euros. Avec, dans ces hypothèses, un coût de péage pour les usagers qui, indépendamment des abonnements, serait de 7,63 euros par kilomètre pour les véhicules légers et de 24,34 euros par kilomètre pour les poids lourds, c'est de l'ordre de 40 % inférieur à ce qu'on paie sur les autoroutes nouvelles, ceci pour tenir compte du fait qu'il y a déjà des sections 2x2 voies aménagées qui vont être mises dans l'ensemble et donc, on ne paie pas pour ce qui est déjà aménagé. Alors, comment cela se passe ? Mais je pense que vous le savez, c'est-à-dire que tout ceci se fait avec appel à concurrence et le concessionnaire est choisi après une procédure de marché public classique. En termes de calendrier, nous sommes au débat public de novembre 2010 à février 2011 et nous organisons pour que la mise en service ait un objectif fixé en 2017, un délai pour terminer la mise à 2x2 voies qui est court. Alors, ensuite, si cela n'est pas le choix de l'autoroute concédée, on a mis une solution qui vaut ce qui vaut, mais on l'a déjà dit, le débat public, c'est fait aussi pour dire s'il y a d'autres solutions qui soient proposées, qui soient suggérées, puisque le Ministre prendra sa décision sur la base des observations, des propositions du débat public. Alors là, ce qu'on a indiqué, c'est que, dans une perspective d'aménagement complet mais éloigné, j'ai dit, cela mettrait entre 30 et 40 ans, on pourrait dans un premier temps, à horizon de 2017, faire des aménagements de sécurité sur l'ensemble de l'axe qui consisterait, comme la photographie vous le montre, à séparer les sens de circulation par une bande médiane élargie, cela existe déjà dans l'Allier, en interdisant le dépassement sur les sections bidirectionnelles, en dénivellant les échangeurs dans un premier temps d'ici 2017, on ne pourrait pas continuer l'aménagement à 2x2 voies qui devrait être reporté au-delà de cette échéance. Et c'est bien une question à laquelle on doit répondre à l'occasion du débat, c'est : est-ce qu'il faut accélérer ? Est-ce qu'il faut

mettre à 2x2 voies l'ensemble de l'aménagement de la RCEA ? Est-ce que c'est une solution envisageable ? Est-ce qu'il y a des alternatives ? Et puis, comment faire pour que la charge financière des usagers soit la plus faible possible ? Et on y reviendra dans la présentation locale.

Jean-Yves AUDOUIN : Oui, alors, nous avons là maintenant deux options : ou bien on présente tout de suite le plan local et on fait toutes les questions à la fin ou on fait une étape de questions. Je vois que la salle a envie de prendre la parole. On va peut-être donner la parole à la salle et ensuite... et après, ponctuellement, on verra le plan local en réponse aux questions que vous posez.

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur d'abord et ici ensuite, monsieur là. Oui, allez-y monsieur !

Questions/Réponses

Richard HENRARD : Madame la Présidente, merci. Je vais me présenter, Richard Henrard, Secrétaire de (*inaudible*) FO à la DDT 71, représentant à la Fédération équipement transport service Force Ouvrière. Je me permets d'intervenir ce soir, parce qu'il y a peut-être des choses qui ont échappé à l'assistance, il y a eu des choses qui ont été marquées, c'est que ce projet, il oublie quand même certaines choses qui se sont passées depuis 2008. Si ce projet se passe, cela a été marqué par des élus, cela a été marqué par d'autres personnes, il va y avoir un renvoi d'une certaine circulation vers d'autres routes. Ces autres routes, elles ne sont plus Etat depuis quelques temps. Donc, cela va être un renvoi d'un entretien de ces routes à la collectivité territoriale qui a repris, c'est-à-dire un transfert de charge. Cela, c'est le premier point. Le deuxième point, une dame l'a bien marqué et je le pratique tous les jours, c'est que sur des itinéraires de délestage, on va prendre une partie des voies qui sont effectivement les anciens chemins, comment on appelle cela, du domaine public fluvial, les routes qui ont été aménagées sur les chemins de halage, je connais, par mes fonctions, l'Etat. C'est-à-dire que s'il se passe un élément que vous n'avez pas évoqué, c'est que le canal du Centre est en procédure de transfert à la région. Cela veut dire que si ce projet passe, cela va renvoyer aussi à la collectivité

régionale une charge d'entretien, puisque les berges, cela lui appartiendra si le transfert se fait. En tant qu'usager, moi, aujourd'hui, je vais voir ma famille, j'habite Sanvignes-les-Mines, je vais voir ma famille à Charolles, une à deux fois par mois, je vais devoir payer pour faire le chemin Sanvignes-Génélard 1,60 euros voire 2,60 euros pour naviguer en sécurité. Moi, ce que j'aurais voulu voir, je vous remercie Madame la Présidente de m'avoir adressé tous les documents, je les ai lus attentivement. Il y a quand même un point essentiel qui n'a pas été soulevé. Monsieur Regnaud l'a bien montré, il a dit : « Il y a 45 % de trafic que sont les transports routiers ». Est-ce qu'on a fait une étude de savoir sur ces transports routiers d'où il venait ? Parce que, moi, je prends la RCEA tous les jours, effectivement, il y a des plaques d'immatriculation 71, même si on nous a leurré en changeant les plaques d'immatriculation, j'arrive à reconnaître les plaques d'immatriculation qui ne sont pas forcément nationales. Et je peux vous dire que sur la RCEA, il y a quand même un transport routier qui n'est pas que local et qui n'est pas que national au niveau de la France. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on veut nous imposer, en tant que citoyen, de devoir payer la seule route d'Etat qui reste au Département et Monsieur Regnaud, vous ne nous avez pas dit aujourd'hui si concession il y a, que devient cette route à terme, puisque la RCEA, c'est le seul réseau de l'Etat qui existe en Saône-et-Loire. Et je vais finir mon propos. Bien sûr, il y a un centre d'exploitation de la DIR Centre-Est qui n'est pas concerné, c'est celui qui sera sur Montceau-les-Mines. Mais que deviennent les deux autres centres d'exploitation où il y a quelques agents d'Etat qui, lorsque concession s'il y a, je reprends bien, Madame la Présidente a raison et je partage ce qu'elle dit, nous sommes en débat public, il n'y a rien de fait ; mais que deviennent ces personnels si peu soient-ils dans ce projet ? Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Bien, on va passer la parole à Monsieur. On va grouper les questions et vous répondrez à... Et après, vous madame.

Intervenant : Oui, alors, moi, je suis citoyen, je suis élu municipal, et puis, il se trouve aussi que je suis responsable syndical. Alors, je veux m'exprimer au moins pour la dernière d'une façon très précise.

Claude BREVAN : Votre nom ?

Robert WATTEBLED : Monsieur Wattebled Robert. Il se trouve que notre organisation syndicale a une position très claire sur le sujet, puisque nos deux unions départementales ont fait un communiqué commun et ont adressé... une lettre commune aux élus de chacun des départements. Et depuis l'annonce de la possibilité de mise en concession de la RCEA, ces unions départementales ont affirmé leur opposition à cette mise en concession. Et nous, localement, nous sommes sur la même voie et sur la même position, nous sommes déterminés à lutter jusqu'au bout pour que cette route reste gratuite pour tous. Cinq raisons essentielles motivent cette opposition puisque motivation, il y a lieu. La RCEA est du domaine public, elle doit le rester, elle ne doit pas être privatisée d'autant que les contribuables ont financé les aménagements déjà réalisés, on a déjà payé. La concession privée ne peut se justifier par l'accélération de la mise en sécurité de la RCEA, d'autres alternatives sont possibles. La RCEA comporte un important tronçon central gratuit de l'A20 à Montluçon, donc, ce n'est pas nouveau. Où serait l'égalité de traitement avec la traversée payante de l'Allier et de la Saône-et-Loire ? Monsieur le Conseiller d'Etat a fait allusion. Le surcoût important des trajets domicile-travail pénalisera le pouvoir d'achat des familles déjà sérieusement impacté par la crise ; on oublie un peu trop cela. Le personnel de la DIR assure une mission de service public sur la RCEA. Il subira de fait un affaiblissement de leur mission au bénéfice du privé, toujours dans le même sens, toujours vers le privé, une solution existe pour éviter de faire payer cette route aux citoyens. Rien ne s'oppose à la mise à 2x2 voies gratuite d'un axe Est-Ouest à l'instar de ce qui était fait en Bretagne dans les années 70. Mise à contribution de la Communauté Economique Européenne, itinéraire européen, financement européen. L'écotaxe sur le transport doit permettre la promotion du ferroutage destiné à réduire la pollution et désengorger les routes. Cette technique très répandue à travers la Suisse pourrait se mettre en place sur l'axe Est-Ouest ; l'itinéraire et le trafic de la RCEA étant tout désignés pour ce type

de transport. Rappel du débat public, il y a eu aussi beaucoup de gens qui étaient, bien entendu, à Paray-le-Monial précédemment, et qui ont dit très clairement : « Non au péage » et nous l'affirmons ici « Non au péage ». Outre la défense des intérêts des populations, n'oublions pas que les salariés des services de l'équipement qui travaillent sur cette RCEA se verront proposer des mutations parfois à des centaines de kilomètres de leur famille s'il y a concession. C'est une raison de plus pour que la CGT dise non à cette concession. Les arguments voulant nous faire croire qu'avec la concession, la route sera terminée plus rapidement, nous semble peu crédibles. Tout est affaire de choix économique et politique. Les salariés de Saône-et-Loire et de l'Allier et de Montceau-les-Mines subissent de plein fouet la crise et ils n'ont pas besoin de difficulté supplémentaire. La CGT de l'Allier et de la Saône-et-Loire et de Montceau-les-Mines refuse de se taire et de cautionner la concession privée. Elle vous propose de les soutenir et de rejoindre le combat nécessaire au déblocage des crédits suffisants. Le lancement de grands travaux d'infrastructures comme élément de sortie de crise est apprécié. Pourquoi ne pas mettre la question de la mise à 2x2 voies de la RCEA en débat grandeur nature à l'initiative des élus politiques, des organisations syndicales voire d'autres acteurs pour rendre les citoyens acteurs de la défense de ce dossier dans le but d'une plus grande efficacité ? Et là, la CGT est disponible à ce type de démarche.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Merci ! Madame la Présidente... et après, vous...

Alice BESSEYRIAS : Madame Besseyrias, Vice-présidente du Conseil général. Je voudrais simplement faire quelques remarques et poser deux questions. Certains de mes collègues en poseront d'autres. En premier, nous estimons, et je l'ai déjà dit à Charnay, que la proposition entonnoir qui nous est faite et qui exclut pratiquement toute alternative, cela a déjà été dit mais je le répète, autre que la mise en concession n'est pas acceptable. Une mise à 2x2 voies sur fonds public sur la dernière Route Nationale du département, éviterait aux Saône-et-Loiriens de payer pour la troisième fois leur propre sécurité et nous en sommes persuadés et nous le démontrerons, ne coûterait pas plus cher. Je vous ai demandé à Charnay Madame la

Présidente si cette alternative serait étudiée avec attention et minutie, vous m'avez répondu oui, je me permets de réinsister sur ce point. Deuxième remarque et qui concerne tout particulièrement le Conseil général, puisqu'il s'agit de finance, nous sommes très sceptiques quant à l'étude qui a été menée sur les itinéraires alternatifs et qui sont, je le rappelle, obligatoires, si l'on veut comme nous l'a rappelé tout à l'heure le Conseiller d'Etat, si on veut respecter l'autorisation de circuler faite à tout citoyen. On nous dit en gros, je ne vais pas citer les termes exacts, mais on nous dit : « les collectivités locales n'ont qu'à se débrouiller ». Elles pourront, par exemple, mettre des interdictions de circuler, des interdictions aux poids lourds, et cetera. Ceci pour limiter les transferts, ce n'est pas sérieux. D'une part, où en serait donc, je me répète, la liberté de circuler ? D'autre part, nous savons bien, nous, au Conseil général, nous, qui avons un réseau routier plus de 5 000 kilomètres, mais tout particulièrement le réseau qui concerne les abords de la RCEA, que notre réseau routier n'est pas calibré, absolument pas calibré pour recevoir des poids lourds et pour recevoir un surcroît de trafic qui risque d'être exponentiel. Je formule, donc, deux demandes. La première, une évaluation la plus précise possible des transferts attendus, une évaluation financière précise sur la mise au gabarit des itinéraires alternatifs à la RCEA concédée qu'il conviendrait d'ajouter au 1,100 milliards d'euros du coût prévu et qui n'existerait pas dans le cas d'une mise à 2x2 voies sur denier public. Je pense que nous pourrions d'ici la fin du débat public proposer une alternative à la Commission et je vous remercie dès maintenant d'y donner suite.

Jean-Yves AUDOUIN : On va prendre une dernière question, puis, après il y aura une deuxième séquence de réponse. Madame au fond et, après, je vous donne la parole après.

(Applaudissements)

Dominique BONNOT : Oui. Moi, je trouve que le problème qui nous est...

Jean-Yves AUDOUIN : Nommez-vous Madame !

Dominique BONNOT : Dominique Bonnot.

Jean-Yves AUDOUIN : Merci.

Dominique BONNOT : Le problème qui nous est posé, c'est que, on va utiliser une route express qui est existante et ce n'est pas une création d'un nouveau moyen de communication. Et il me semble que c'est une amputation pour le citoyen que je suis, d'un moyen de communication qui est rapide, qui, certes, n'a pas la sécurité maximum mais qui est gratuit et rapide. Cette route express a été construite d'ailleurs pour cela, pour faciliter les échanges. Je trouve que la mise en concession, cela va créer des inégalités, puisqu'il faudra avoir les moyens financiers pour pouvoir traverser notre département ; et que si on n'a pas les moyens financiers, il faudra avoir du temps puisqu'on a bien vu que les moyens de délestage prévus coûtent du temps, et le temps, c'est de l'argent. Donc, je trouve que les personnes qui ont peu de moyens vont être pénalisées doublement. Je me demande aussi si dans l'étude, on a envisagé comment les échanges économiques vont se métamorphoser en fonction du coût d'accès pour certaines villes. L'autre interrogation que j'ai, c'est : est-ce qu'on a mesuré la sécurité sur les réseaux des routes secondaires qui vont être beaucoup plus utilisés ? Voilà ! Merci.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Vous répondez, Madame Brevan. Madame Brevan.

Claude BREVAN : Je vais répondre, Madame, sur la question d'évaluation de transfert de trafic, cela fait partie de l'expertise qui a été demandée. Donc, cela, vous aurez cette évaluation. Alors, sur l'évaluation des mises au gabarit, qu'est-ce que vous entendez par mise au gabarit ? Cela reste à déterminer. Donc, peut-être, est-ce qu'on pourra regarder cela un petit peu de manière un peu plus précise après, parce que sur le premier point, cela fait partie de l'expertise qui est en cours.

Jean-Yves AUDOUIN : Maintenant, Monsieur Regnaud va répondre. Mais je voudrais, là-haut, passer la parole parce qu'ils sont déjà dans de mauvaises conditions. Alors, ils ont droit aussi à la parole. Monsieur.

Thierry GROSJEAN : Merci, Monsieur ! Thierry Grosjean, Président de la Confédération des Associations pour la Protection de l'Environnement et représentant France Nature Environnement. Je voudrais déjà dire en préalable que je ne reviendrai pas sur la position sociale, que vient de prendre la CGT puisque, à France Nature Environnement, nous la défendons, nous la partageons entièrement. Cette chose étant dite, je ferai quelques remarques à Monsieur le Conseiller. Nous sommes en train de rédiger nos recours par rapport aux premiers textes qui nous sont soumis, et qu'on étudie, parce qu'on a l'habitude de travailler dans ce genre de procédure. Je rappelle, quand même, qu'il y a un certain nombre de lois qui encadrent les infrastructures de manière générale, on va remonter jusqu'à la Loi de l'organisation des transports intérieurs, la LOTI. Je rappelle aussi qu'il y a une convention d'Aarhus qui, visiblement, est ignorée de beaucoup d'élus, entre eux, de beaucoup de décideurs, de faiseurs d'autoroute et cetera, et que cette convention d'Aarhus, nous, nous la défendons bec et ongles. Cette convention d'Aarhus, Madame la Présidente, elle oblige notamment à ce qu'il y ait une véritable possibilité de projets alternatifs qui soient défendus, que ce soit un projet européen ou que cela n'en soit pas un. Ensuite, dans le document qui nous a été soumis, quand on parle d'alternative, tout a été dit, je le partage sur la dangerosité aggravée que constituerait le soi-disant réseau alternatif dans l'état où il est actuellement et l'inégalité sociale qu'il constitue. Mais dans le document qui nous est remis, on écarte, comme cela, d'un revers de main toute réflexion plus approfondie sur les modes de transports. Que je sache, on est dans un pays démocratique, on peut aussi discuter des modes de transport, voir comment on peut diminuer le nombre de camions sur les routes et sur les autoroutes, par exemple, en développant autrement le rail et le fret ferroviaire. Dans ce que vous exposez, vous balayez d'un revers de main la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, les possibilités de combinaison ferroviaire qui peuvent exister pour avoir une meilleure desserte en matière de service public ferroviaire sur cette transversale Est-Ouest. Je ne m'appesantis pas d'ailleurs là-dessus puisque vous trouverez cela sur le site. On va envoyer la contribution de France Nature Environnement, on est en train de la terminer, sur des propositions concrètes qu'on fait en la matière tout à fait plausible et qui peuvent être mises en route pour beaucoup moins cher. Le deuxième point concerne,

évidemment, vous l'aurez compris, c'est l'environnement, pareil, d'un revers de main vous dites : « Mais tous les dégâts que l'autoroute pourrait causer à l'environnement seront pris en compte par des mesures compensatoires ». Ce n'est la phrase exacte, je ne vais pas la chercher pour... Mais cela aussi, c'est complètement faux. C'est scientifiquement absurde de croire qu'on peut créer ex machina, comme cela recréer des zones humides, recréer des dégâts causés à l'environnement ; et les effets qui ne sont pas comptabilisés, tous les effets non internalisés comme le bruit, et cetera, vont encore être aussi sur la santé et j'en passe, vont également être payables par le contribuable, en plus de ce qui est actuellement estimé. Donc, sur l'environnement, le compte n'y est pas. Il n'y a aucune démonstration sérieuse des assertions qui figurent dans le document que vous nous avez remis. C'est de dire en trois phases que « De toute façon, il n'y aura pas de dégâts sur l'environnement ». Vous vous y engagez ? Vous ne pouvez pas vous y engager, notre expérience de défenseurs de l'environnement montre que c'est un mensonge. Donc, nous, on veut qu'il y ait une véritable étude qui soit faite sur l'impact environnemental. Or, il y a beaucoup de discours sur l'environnement. Vous savez que c'est l'année de la biodiversité, qu'on parle des gaz à effet de serre, qu'il doit y avoir des Plans climats territoriaux, et cetera. Rien ! Rien là-dessus qui nous démontre combien cela va coûter, combien il va y avoir d'émission de gaz, quelle est l'empreinte carbone, quelle est l'empreinte écologique de ce projet. Pas un mot ! Pas un mot en ce qui concerne l'environnement. Donc, j'aimerais bien qu'on s'y penche un peu plus sérieusement parce que dans les recours que nous préparons, il y en a beaucoup qui concernent l'environnement.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Bien ! Merci Monsieur. Alors, je réponds juste sur la partie des modes alternatifs de transport. La prochaine réunion à Dompierre, le 30 novembre, sera notamment consacrée aux problèmes de déplacement de trafics. La SNCF sera présente et on évoquera également tous les modes de transport. Je laisse maintenant Monsieur le Directeur... vous allez répondre. Et ensuite, nous ferons un deuxième tour de questions. J'ai noté quelques mains qui s'étaient levées.

Georges REGNAUD : Oui, nous ferons une réponse à plusieurs. Je ne sais pas si c'est dans l'ordre. Sur les itinéraires alternatifs, la présentation qui va être faite montre qu'il y a plusieurs hypothèses qu'il faut regarder dont celles que le Conseiller d'Etat avait citées, c'est-à-dire celle qui consiste à emprunter les sections d'autoroutes très souvent de manière à ne pas beaucoup emprunter les sections d'itinéraire alternatif des routes départementales existantes. Mais on va refaire la présentation comme c'est prévu ultérieurement. Une information, une précision sur la privatisation, c'est vrai que l'exploitation des autoroutes est privatisée, mais c'est aussi vrai que l'autoroute reste publique, c'est-à-dire que l'Etat conserve la propriété de la route et de...

(Chahut)

Georges REGNAUD : Si ! Si ! Si ! C'est une vérité. C'est une vérité. C'est une vérité, vous pouvez demander à un Conseiller d'Etat. Non, non ! La route reste propriété de l'Etat. Alors, sur la question du ferroutage, c'est une observation tout à fait exacte qui a été faite, et le plan fret prévoit de développer les ferroutages Est-Ouest qui, aujourd'hui, sont peu nombreux. Les premières expériences de ferroutage et les premiers projets de ferroutage sont plutôt des projets Nord-Sud. C'est vrai qu'il faut développer le ferroutage Est-Ouest, mais il faut le faire même si quand on fait les calculs, on voit que cela ne peut pas remplacer la circulation routière. Sur les deux questions récentes, puis après, je donnerai la parole à mon collègue, sur les mesures compensatoires par rapport à l'environnement. Juste une précision, nous sommes sur un itinéraire dont la mise à 2x2 voies a été déclarée d'utilité publique en 1997, c'est-à-dire que la différence qu'il y a, c'est la différence entre une autoroute, et puis, une voie express 2x2 voies. On n'est pas dans une enquête publique sur la question de savoir s'il faut mettre la route à 2x2 voies, ce qui explique que la question ne soit pas abordée de la façon qui a été dite. Et puis, je donnerai la parole au Directeur interdépartemental des routes qui est là pour expliquer, en hypothèse, quand une route nationale qui est exploitée aujourd'hui par des personnels de l'Etat est concédée, comment cela se passerait si le choix en était fait. C'est Denis Hirsch qui est là.

Denis HIRSCH : Bien ! Bonsoir mesdames et messieurs ! Je suis Denis Hirsch, je suis le Directeur interdépartemental des routes Centre-Est. En deux mots, la DIR Centre-Est, dont on vous a déjà parlé, est le service de l'Etat, créé maintenant il y a quatre ans à la suite de la décentralisation routière, qui a notamment en charge l'entretien et l'exploitation de la RCEA. Alors, il est vrai que cela fait partie des composants du projet de concession le fait qu'à peu près une centaine d'agents de la DIR Centre-Est sont concernés par ce projet de concession et il est clair que le moment venu, si la concession était décidée, les postes de la plupart de ces agents seraient supprimés. C'est une question difficile que nous avons déjà depuis deux ans régulièrement avec les représentants du personnel et avec les agents concernés, et ces échanges permettent de dégager grosso modo trois grandes options qui pourraient s'offrir à ces personnels. La première option, c'est une obligation de l'Etat. Nous devons proposer aux agents dont les emplois sont supprimés des postes correspondant à leur compétence et à leur statut dans la limite et dans la mesure des postes vacants. Or, nous savons que cela n'est pas la panacée, que cela n'est pas une solution optimale, que cela poserait forcément des questions de mobilité géographique, parce qu'il restera peu d'emploi de proximité dans le domaine de la route. La deuxième option, c'est la possibilité qu'ont les agents de rejoindre le concessionnaire qui créera beaucoup plus d'emplois que globalement la DIR n'en offre aujourd'hui. La troisième option envisagée qui est plutôt une option individuelle, c'est la possibilité pour chacun de rechercher d'autres postes, notamment auprès des collectivités publiques. C'est forcément le moment venu une démarche individuelle et c'est une démarche que l'Etat soutiendra et facilitera.

Jean-Yves AUDOUIN : Reprenez Monsieur.

Georges REGNAUD : Merci. Merci pour ces explications dont je rappelle qu'elles ne visent qu'à expliquer en hypothèse quelles sont les solutions existantes et il appartient à chacun de dire si elles sont acceptables pour l'individu qui s'exprime ou pas.

Claude BREVAN : Il y a ce monsieur qui est par là. Vous voulez parler ? C'est ce monsieur qui voudrait...

Jean-Claude LAGRANGE : Oui, Monsieur Lagrange.

Claude BREVAN : Monsieur Lagrange.

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur. On reprend un tour de questions.

Jean-Claude LAGRANGE : Oui, merci. Jean-Claude Lagrange, Président de la Communauté urbaine. J'ai une question très précise peut-être par anticipation pour Monsieur le Directeur, qui concerne le tronçon Nord, parce qu'on rentre aussi un peu dans le concret sur ce qui concerne la Communauté urbaine. Mais je tiens, Madame la Présidente, Monsieur le Conseiller d'Etat, à vous remercier pour l'écoute qui était la vôtre, si je peux le dire, je ne pense pas que ce soit dévoiler un secret. Vous avez rencontré une association que je préside avec de nombreux élus locaux qui y étaient. Je répète des élus locaux, des représentants de leur population, une association qui a recueilli un certain nombre de pétitions, c'est un fait, qui sont effectivement opposés à ce projet. Mais je crois qu'ils l'ont fait, tout d'abord, parce que contrairement à ce qui se passe ce soir, on avait affaire en face de nous à beaucoup de rumeurs, à beaucoup d'incertitudes sur ce qu'allait être ce projet, on parlait de péage, de gratuité, de non-gratuité d'itinéraire. Je crois que toute la démonstration de ce soir montre bien que cette association était tout à fait pertinente et je crois que je me dois d'être le porte-parole de cette association. Je crois quand même que 1 500 adhérents, plus de 100 communes, cela mérite quand même d'être signalé, et près de 15 000 pétitions qui étaient posées auprès de Monsieur le Préfet. C'est vrai que ce n'était pas simplement une opposition, parce qu'on ne peut pas être pour ou contre, on doit argumenter et je sais qu'un bon nombre de questions d'ailleurs, qui ont été soulevées ici ou même pour lesquelles Monsieur le Conseiller d'Etat a finalement répondu à nos inquiétudes, montraient bien la pertinence de cette action, puisqu'on considérait qu'on parlait d'absence d'itinéraire de substitution, il y a beaucoup d'élus, le long du canal dans ces petites communes de Ciry, et cetera, qui étaient, d'ailleurs, souvent à l'origine de cette action, ont bien relevé ces difficultés de report de trafic pour des questions familiales, de coût de la vie, de sécurité. C'était aussi une occasion pour cette association d'interpeller les pouvoirs publics pour

informer la population et c'est le cas. Je pense que beaucoup d'élus sont pris à leur propre piège d'avoir fait croire à n'importe qui et n'importe comment que tout cela serait gratuit, cela ne serait pas vrai, je pense qu'on en a la confirmation. Donc, c'est une opposition qui se confirmera, qui sera étayée, je me ferai le relais de cette association. Mais pour la Communauté urbaine, puisque Monsieur le Directeur a évoqué dans son projet de financement le tronçon Nord. Donc, dans le dossier, il est précisé qu'en cas de concession, l'Etat achèvera la mise à 2x2 voies de la section comprise entre le rond-point Jeanne Rose et Ciry-le-Noble et qu'il consacrerait 200 millions d'euros. Je voudrais que ce point soit clairement précisé et formalisé. Est-ce que les financements sont acquis au jour d'aujourd'hui ou le seront ? Quels travaux, quels types de travaux, quel calendrier de réalisation ? Parce que je pense qu'à ce moment du débat public, il faut qu'on soit éclairé sur le coût plus réel de cette proposition. Parce qu'en même temps, on nous dit que dans l'hypothèse où il ne serait pas donné suite à ce projet de concession, on ne parle plus de ce scénario. Alors, on ne peut pas reconnaître d'un côté la spécificité urbaine et économique de la traversée de la Communauté urbaine, qui justifie une intervention de l'Etat, et puis, l'abandonner éventuellement de l'autre côté si une autre solution est trouvée. Donc, j'y vois, là, une incohérence et une injustice sans préjuger de la position de la Communauté, parce que je pense qu'elle reste la même. Pour nous, il est inenvisageable que la Communauté soit coupée en deux, mais également ce département, pour qu'une partie des habitants paient, une partie des entreprises paient et pas les autres. Donc, je pense que, d'ailleurs, une très bonne intervention de Monsieur le Conseiller d'Etat a malheureusement soulevé beaucoup de questions. Merci.

Jean-Yves AUDOUIN : Je vous remercie. Essayons de rester dans les 3 minutes maximum pour chacun. Il y a une dame derrière vous, puis après, je vais passer la parole au premier rang. Madame, là, qui est au deuxième rang. Et après, on passera la parole dans le fond aussi.

Nathalie VERMOREL DE ALMEIDA : Oui, bonsoir ! Nathalie Vermorel de Almeida, je suis Conseillère régionale. La première chose que je veux dire, c'est que je souhaite que cette 2x2 voies voit le jour, c'était un besoin pour notre territoire. La deuxième

chose, c'est que je ne suis pas du tout favorable à la concession autoroutière, puisque je n'étais déjà pas très favorable à la privatisation des autoroutes, et que cette opération, pour moi, serait à nouveau un détournement des fonds publics au profit du privé, et parce que, aussi, je ne veux pas cautionner la politique de l'Etat qui n'assume plus sa responsabilité en matière de structuration de notre territoire. L'Etat qui nous met, nous, les collectivités territoriales, alors là, on vient de parler des conséquences des routes le long des canaux, effectivement, c'est tout à fait exact, mais pour fonctionner, on a un assèchement de notre fiscalité locale et c'est tout ce que l'Etat nous promet. Et donc, devant cette impasse, on nous propose la potion tout à fait amère du Partenariat public-privé, c'est-à-dire la mutualisation des coûts et en l'occurrence, si j'ai bien lu, l'Etat, il va y mettre 350 millions d'euros, mais la privatisation des bénéficiaires bien entendu, et je rappelle, par exemple, que le groupe Eiffage qui possède l'APRR, qu'on connaît bien chez nous, a fait 341 millions d'euros de résultat net. Voilà ! Alors, effectivement, c'est un problème politique, parce qu'on pourra avoir une solution différente, mais cela, cela serait dans le cadre d'un changement du Gouvernement avec la création d'un pôle public bancaire, et puis, une modification des règles de la Banque Centrale Européenne qui pourrait peut-être envisager une conditionnalité des prêts directs auprès des Etats avec des investissements des prêts à très faibles taux pour des investissements utiles à long terme ; et moi, je pense que c'est une des questions que je poserai aux candidats à la présidentielle. Voilà ! Je commence large pour revenir plus sur le sujet parce que, moi, j'étais très interpellée. Dans le dossier du Maître d'ouvrage qui privilégie effectivement la concession autoroutière, le plus surprenant, c'est que c'est au nom du Grenelle de l'environnement qu'on nous le propose. Alors, je suppose que j'ai dû avoir une lecture simpliste du Grenelle parce que, pour moi, c'était la réduction des gaz à effet de serre, la préservation des milieux naturels, le rééquilibrage des transports au profit des modes alternatifs. Et là, je vois que le summum du Grenelle, cela devrait être une autoroute pour laquelle on nous prévient page 93 du document qu'elle conduirait à une augmentation du trafic sur la RCEA, liée tout simplement à l'amélioration de la sécurité. Moi, je pense qu'il est bien rare qu'une seule solution permette de régler tous les problèmes. Vous citez dans le document le Schéma régional des infrastructures et des transports du Conseil régional de Bourgogne. Et la citation concerne la cinquième orientation de notre schéma qui consistait à favoriser

une meilleure desserte du territoire et développer les liaisons interrégionales. C'est un choix très précis parce qu'en fait, il y a six orientations et 18 axes d'action, mais on choisit celle-là qui est juste d'ailleurs. Donc, moi, je souhaite ce soir mettre l'accent sur un autre aménagement, susceptible de constituer un des aspects de la solution aux problèmes, pas tout, il ne réglera pas tout mais un des aspects du problème que nous pose cette circulation accrue sur la RCEA. Thierry Grosjean l'a cité avant moi, il s'agit de l'aménagement de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Cette liaison ferroviaire qui part de Nantes et qui pourrait rejoindre Mulhouse et Bâle et qui passe sur notre territoire entre Nevers et Chagny. Nantes, c'est le premier port de fret maritime et c'est 180 000 containers par an, on ne me fera pas croire que les poids lourds qui traversent notre territoire vont au port maritime de la Rochelle, simplement parce qu'il n'y en a pas. Donc, forcément ces containers vont quelque part, qui sont sur les camions. Et cet itinéraire pourrait être emprunté tant par les transports de voyageurs que par le fret. Les régions qu'elles traversent, les Pays de Loire, le Centre, la Bourgogne, ont travaillé dur sur ce projet et l'ont porté au niveau de l'Etat. Et à ce jour, ici, en Bourgogne, nous menons une action pour que l'électrification des derniers 160 kilomètres de voie ferrée soit réalisée entre Nevers et Chagny. Cela fait 1 000 kilomètres, il ne manque que 160 kilomètres. Et donc, je vous dis qu'à l'initiative du Vice-président de la Région en charge des transports ferroviaires, nous avons créé une association de soutien à la réalisation de cet axe ferroviaire et nous allons finaliser la création et les statuts le 30 novembre à la salle des fêtes de Luzy dans la Nièvre, donc, je vous y donne rendez-vous. Et vous verrez bien en quoi cet axe quasi parallèle à la RCEA pourrait consister en une solution pour le transport des marchandises en transit, parce que les schémas des pages 19 et 20 sont très explicites concernant le flux des véhicules qui empruntent la RCEA. La part des poids lourds dans le trafic est très importante et supérieure à la moyenne nationale et on y apprend que le trafic de transit est prédominé par les poids lourds, c'est-à-dire un trafic qui ne concerne pas la région, ils passent simplement, ils ne s'arrêtent pas. Ce n'est pas du tourisme, ce n'est pas du commerce, ils passent. Voilà. Et qu'est-ce qu'ils transportent ? Des machines, des véhicules, des objets manufacturés, c'est-à-dire des denrées non périssables. Alors, la proposition que je porte aujourd'hui consiste à dire que nous devons distinguer les flux et mettre en place un système obligatoire de ferroutage pour les poids lourds en

transit sur la RCEA. J'ajoute qu'en Côte-d'Or, à Gevrey-Chambertin se trouve la seconde aire de triage de fret Air France. La SNCF est en train de la démanteler. Les syndicats, les collectivités territoriales se battent pour conserver l'activité qui risque, si le projet SNCF a lieu, de réduire l'activité à moins 200 emplois, et elle va passer de 196 000 wagons triés à 40 000. En apportant notre projet, nous apporterons de l'eau au moulin de ceux qui à Gevrey-Chambertin veulent faire vivre leur fret ferroviaire. Le service public de la SNCF et l'emploi cheminot, et nous contribuerons de manière significative aux objectifs du Grenelle. Voilà ! Nous disposons de cette voie ferrée mais je pense qu'il faut y penser comme une des solutions possible. Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Je voudrais repréciser à l'intention de toute cette assemblée qu'il y aura une réunion spécifique sur ces questions d'intermodalité, qui aura lieu à Dompierre le 30 ; que la SNCF viendra, que vous pourrez lui poser toutes les questions, elle exposera ses projets, ses difficultés, les contraintes. Donc, c'est le 30, c'est dans une semaine. Et c'est là qu'on pourra approfondir, vraiment, ces questions.

Jean-Yves AUDOUIN : Alors, Monsieur le Député Maire.

Claude BREVAN : Monsieur le Député Maire, vous vouliez prendre la parole.

Didier MATHUS : Merci, Madame la Présidente. Monsieur Regnaud et la DREAL ont une tâche difficile ce soir. D'abord, parce que l'exposé préliminaire, Monsieur Chabanol, le Conseiller d'Etat, a envoyé une sévère torpille sur le projet gouvernemental. Deuxièmement, parce que vous êtes ici à Montceau, au Syndicat des Mineurs et que culturellement, historiquement, nous avons une tradition tumultueuse, peut-être, de rébellion facile. Donc, ceci explique l'enthousiasme et le dynamisme de cette salle, Monsieur le Directeur. N'y voyez pas des attaques personnelles, nous savons que vous êtes des fonctionnaires et que vous faites ici le travail que le Gouvernement vous a demandé de faire. Donc, c'est simplement que nous voulons exprimer avec force un certain nombre de choses parce que c'est notre

vie de tous les jours qui est en cause. Je voudrais dire que je suis parfois étonné et je veux limiter mes propos à la branche Nord. Moi, je suis Député d'un secteur qui est irrigué par la branche Nord de la RCEA, je n'ai pas ni d'avis ni de compétence suffisamment étayés pour parler au nom des populations de la branche Sud. Mais pour ce qui concerne la branche Nord, je disais qu'il y a une vingtaine d'années, les élus qui ont voulu à tout prix que cette branche Nord, dite route express devienne une branche Nord de la RCEA, ne nous ont pas rendu un très beau service. Parce que je pense que sa tâche essentielle, sa mission essentielle, même si elle assure de plus en plus de transit international, aujourd'hui, c'est d'être la principale voie d'irrigation entre les grandes agglomérations de ce département : l'agglomération de Chalon, la Communauté urbaine, Montceau et Creusot, et puis, toutes la guirlande de petites villes de l'Ouest du Département. Et donc, nous raisonnons d'abord par rapport à cela. c'est que cela induit des modes de vie, des déplacements qui sont, d'abord pour nous, des déplacements domestiques, comme diraient les Anglo-saxons, de proximité, et qui sont indispensables à notre bonne santé économique, aussi bien à l'Ouest du Département qu'à l'agglomération de Montceau et à l'agglomération de Chalon ; et que donc, la mise à 2x2 voies de cette route express est indispensable pour nous pour des raisons économiques et pour des raisons de sécurité, sur lesquelles je ne reviens pas parce que tout le monde les connaît. Alors, le projet lui-même, on l'a vu émerger bizarrement en février 2007 alors que personne, ici, n'avait jamais envisagé une mise en concession. Mais dans la foulée de la privatisation des autoroutes en 2004, on a vu brutalement émerger un projet dans un document officiel du Gouvernement en février 2007 parlant de la mise en concession de Chalon à Montmarault et de Mâcon à Montmarault. Après quelques tumultes, là aussi, il a été décidé de renoncer à la mise en concession entre Chalon et Ciry-le-Noble donc, le Sud de Montceau. Evidemment, c'était indispensable, mais cela ne règle pas tout, parce que nous voyons bien qu'il y a d'abord une question sur le sort de ce qui serait non concédé, c'est-à-dire Ciry-le-Noble/Chalon, qu'est-ce que cela devient ? Est-ce que cela devient une route départementale ? Est-ce que cela reste un petit barreau de route nationale ? Et si cela devient une route départementale, cela veut dire qu'elle va aggraver les charges financières du Conseil général, donc, des contribuables locaux. Donc, je crois qu'il y a une question là qui doit être tranchée. Et deuxièmement, pour le Maire de Montceau que je suis, il est inenvisageable

d'accepter de nous couper de Ciry-le-Noble, Perrecy-les-Forges, Génelard, Palinges, Gueugnon, parce que les populations qui vivent dans ces communes, elles travaillent pour l'essentiel à Montceau, et que nous avons l'habitude de ces circulations permanentes et qu'on sait bien qu'il n'y a pas d'itinéraire de substitution. Je vous invite, Messieurs, à venir circuler sur la levée du canal entre Ciry-le-Noble et Palinges pour imaginer ce que cela deviendrait si 20 % du trafic de poids lourds étaient détournés de l'autoroute, ce que deviendrait l'autoroute sur cette levée du canal. C'est évidemment inenvisageable. Donc, pour toutes ces raisons, avec Jean-Claude Lagrange, avec Renée Saunier et beaucoup d'autres, nous avons créé une association, effectivement, nous voulons la mise à 2x2 voies de cette route, de cette route express, nous pensons que l'Etat doit assumer ses devoirs. Il a gardé ce seul axe dans le Département, il a redonné même la Nationale 6 au Département et il a gardé les deux branches de... ce qui est devenu la RCEA. Alors, le moins qu'on puisse attendre, c'est qu'il soit au rendez-vous de ses responsabilités, et puis, qu'il assume la mise à 2x2 voies gratuite de cette route express qui est si essentielle puisqu'elle irrigue entre... pour la branche Nord, je parle toujours, elle irrigue pratiquement la moitié de la population du Département, agglomération de Chalon, communauté urbaine et les villes de l'Ouest. Donc, il est évidemment, pour nous, inacceptable d'envisager une mise en concession. Je crois que l'exposé de Monsieur le Conseiller d'Etat était très, très, très éclairant sur les difficultés qu'il y aurait à s'engager dans une telle voie. Je regrette pour ma part que l'alternative de la mise à 2x2 voies financée par l'Etat n'ait pas été réellement étudiée, parce qu'on sait bien qu'il y a beaucoup d'interrogations sur les chiffres. Le chiffre de 950 millions d'euros, je crois qu'il circule maintenant et 200 millions d'euros au-dessus de ce qu'il était, il y a 2 ans, alors, je veux bien que le coût de la vie ait augmenté, mais à ce point-là, cela me paraît beaucoup. Et donc, il y a beaucoup d'interrogations sur la réalité des chiffres. Donc, je sais que le Conseil général demande une expertise sur ce plan, j'espère que nous pourrons la voir. Encore une fois, comme Maire de Montceau, il n'est pas question de couper l'agglomération Montceau de l'Ouest du Département, et comme Député, il me semble philosophiquement difficile d'accepter, d'être obligé de payer pour rouler en sécurité.

(Applaudissement)

Claude BREVAN : Juste un point. Nous avons demandé, la Commission a demandé au maître d'ouvrage d'éclaircir cet aspect de différence de coût entre l'estimation de 2007 et l'estimation actuelle, vous allez disposer ces jours-ci d'une note précise sur ce qui a été fait avant même l'expertise qui sera fait sur le coût annoncé aujourd'hui, mais en tout cas, sur la justification qu'il y a des 200 millions d'écart entre l'estimation d'il y a 3 ans et celle d'aujourd'hui.

Jean-Yves AUDOUIN : Il faudrait que... on va laisser répondre Monsieur... qu'est-ce que vous souhaitez dire ? Allez-y !

Dominique THON : Il y a eu beaucoup de questions, je ne sais pas s'il est possible de... par rapport à autant de réponses, non.

Claude BREVAN : Vous avez répondu à beaucoup de choses.

Dominique THON : J'entends une demande de réponse sur la branche Nord.

Claude BREVAN : Sur la branche Nord ?

Dominique THON : Le dossier comprend dans le cadre de la mise en concession la réalisation entre Ciry-le-Noble et Chalon de la branche Nord, donc, ce qui est annoncé par le Ministre, c'est que cette branche serait réalisée en même temps que les travaux de mise en concession dans le cadre de la concession sinon... Comment ? S'il n'y a pas de concession, on est dans le cadre de financement sur crédit budgétaire dans lequel les priorités devront être revues globalement sur l'ensemble de la RCEA puisque... voilà !

Jean-Yves AUDOUIN : Bien ! Passez...

Jean-Yves AUDOUIN : Est-ce que Monsieur Quinet, vous souhaitez dire quelque chose sur le plan ponctuel, sur le tracé Nord ? Parce que je voudrais qu'on passe à la dernière partie sur l'économie.

Michel QUINET : On peut présenter les montants du péage qui seraient envisagés sur la partie nord.

Jean-Yves AUDOUIN : Comment ? Mais vous avez 5 minutes maximum.

Michel QUINET : Oui, ça va.

Jean-Yves AUDOUIN : Les points les plus forts sur le tracé Nord. Cinq minutes maximum. Oui, mais il y a beaucoup de gens, oui, je sais bien, qui posent des questions.

Michel QUINET : Vous pouvez mettre le diaporama, s'il vous plaît.

Jean-Yves AUDOUIN : Allez-y ! Allez-y ! Non, mais ce n'est pas cela. Non, mais tant pis ! On va passer la... allez, ici. On va passer la parole en haut à plusieurs personnes, mais vraiment, il faut que vous respectiez la règle maximum de 3 minutes. Il y a une petite pendule qui s'affiche en bas. Tous les textes supérieurs, vous nous les envoyez, on les met sur le site. Alors, vite, là-haut ! Madame.

Christelle CLEMENT : Bonsoir ! Je suis Christelle Clément et aujourd'hui, je vais représenter une association très locale dans un milieu rural qui est l'Association Brandonnaise contre les nuisances de la RCEA. Et aujourd'hui, je voudrais revenir sur l'aspect juridique, l'inégalité de traitement, mais aussi sur le développement du territoire et le côté économie. En référence à la page 36 où on parle des liaisons de transport efficaces ou nécessaires pour conforter l'attractivité d'un territoire et répondre aux besoins de déplacement de ses habitants, je voudrais qu'on m'explique, moi, je veux parler de la branche Sud, du péage de la Valouse ou quelque part les cantons de Cluny, les cantons de Tramayes, les cantons de Matour qui ont un bassin de vie à Mâcon. Comment, aujourd'hui, en payant un péage, on peut éventuellement répondre aux besoins des habitants et des usagers locaux ? Et puis, comment aujourd'hui, par l'attractivité du territoire, on répond au milieu rural qui,

quelque part, se verra peut-être demain ne plus voir venir éventuellement des gens habiter dans notre commune ? Voilà !

Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Passez la parole à une autre personne qui la demande là-haut. Monsieur ! Voilà ! Les interventions comme cela, cela permet à davantage de points de vue de s'exprimer. Monsieur.

Thomas THEVENOUD : Bonsoir ! Thomas Thevenoud, Conseiller général et adjoint au Maire de Montceau. D'abord, quelques remarques sur l'organisation de ce débat, je dirais, enfin, un débat public sur l'avenir de la RCEA. Le Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau l'avait promis à Paray-le-Monial, je crois, en avril 2009. J'ai vu qu'il était intitulé « Accélération ». Le problème, c'est qu'on a déjà perdu du temps, y compris sur l'organisation même du débat, nous avons perdu un an sur l'organisation du débat public. Et puis, ce débat a un autre mérite, c'est que, enfin, chacun peut connaître quel est l'état des réflexions de l'Etat. Nous avons, il y a quelques années, je dirais, levé le lièvre des péages. On nous avait expliqué à l'époque qu'il n'y aurait jamais de péage sur la RCEA. Aujourd'hui, on voit la réalité, le projet défendu par le Gouvernement propose 6 péages sur la RCEA. Et ce qui est choquant et la sensation que nous avons tous ce soir, c'est que, malheureusement, ce débat s'organise sans véritable alternative. De la même manière que nous allons être pris en otage s'il y a une concession, eh bien, nous avons un peu le sentiment ce soir, je suis désolé de le dire, d'être pris en otage par le débat qui ne propose pas de réelles alternatives, alors que des alternatives, il en existe. Madame De Almeida a fait référence à la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Là aussi, on pourrait attendre de l'Etat qu'il s'engage à travers l'inscription de la VFCEA dans le cadre du Schéma national des infrastructures de transport. Cela pourrait être une alternative, cela serait même la seule alternative intelligente à la route, à l'engorgement de la RCEA par les poids lourds. Une question précise : que deviennent les 200 millions promis par l'Etat pour l'aménagement du tronçon Jeanne Rose-Ciry-le-Noble en cas de non-concession ? Puisque, moi, je pense qu'il n'est pas du tout évident que cette concession se fasse. Alors, dans ces cas-là, l'engagement de l'Etat de 200 millions, que devient-il ? Et j'irai même plus loin, l'engagement de l'Etat de mettre 350 millions sur la table, 200 millions pour l'aménagement Ciry-le-Noble-Jeanne Rose et

150 millions pour équilibrer la concession, que devient-il ? J'ai cru avoir un début de réponse. Monsieur le Directeur a précisé que, finalement, les 350 millions deviendraient 150. Donc, ils fondent comme neige au soleil. Ce n'est pas un problème budgétaire, puisque si on peut mettre 350 millions pour équilibrer la concession et faire les travaux entre Ciry et Jeanne Rose, on peut continuer à les mettre même s'il n'y a pas de concession. Je veux dire par-là que, là aussi, nous avons l'impression d'être pris en otage et d'assister, malheureusement, à une forme de chantage.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Bien ! Ecoutez, la dernière parole au fond parce qu'ils n'ont pas souvent la parole, et puis, ensuite, on va passer à la troisième partie.

Pascal TREMEAU : Oui, Pascal Trémeau, donc, je représente la CFDT et notamment toutes les unions locales du Charolais-Brionnais qui est le deuxième bassin industriel de Saône-et-Loire ; par ailleurs, je suis aussi secrétaire des personnels territoriaux. Donc, nous souhaitons vous faire part de quelques réflexions que nous avons eues en commun quant au débat public d'aujourd'hui. Alors, comme d'autres avant nous, nous ne pouvons que regretter que l'agence de financement des infrastructures et des transports soit devenue une coquille vide, ce qui rendrait ce débat d'aujourd'hui complètement caduc. D'ailleurs, je crois que c'est un élu du Mâconnais qui l'a déploré aussi. En dehors d'une privatisation synonyme de péage que nous récusons totalement, nous souhaitons que tous les partenaires contribuent à hauteur de leur faculté respective à ce financement. En premier lieu, l'Europe, car sinon, il faut débaptiser cette route et elle ne mérite plus le vocable de Route Centre Europe Atlantique. Le budget européen, fort de ces quelques 145 milliards d'euros, pourrait contribuer à cet investissement vital pour les dépôts de notre continent. Je pense qu'un député européen bourguignon pourrait fort utilement nous aider dans ce domaine. Je ne vais pas le nommer, mais tout le monde le reconnaîtra. Ensuite, comme le constatait la Cour des Comptes, et son Président Monsieur Séguin, la privatisation des autoroutes dans sa dernière mouture a présenté un manque à gagner pour les finances publiques de plus de 16 milliards d'euros. Mais au-delà de

ce constat, ladite Cour explique sereinement que la redevance de domaniabilité publique versée par les sociétés d'autoroute est inférieure de 7 fois de ce qu'elle devait être, 170 millions d'euros, c'est pour répondre à ce que le Directeur a dit tout à l'heure, pour compenser cette moins-value initiale, voilà encore une source de participation financière qu'il faudrait explorer. A l'identique de nos voisins Allemands, il serait souhaitable que tous les camions de plus de 12 tonnes et les bus se voient dans l'obligation d'acquitter des taxes de circulation lorsqu'ils empruntent les autoroutes, et en Allemagne, le contrôle est très strict que ce soit par GPS ou caméra au-dessus des voies de circulation, puisque vous nous avez dit tout à l'heure, 45 % du trafic est constitué par les poids lourds. Concernant le tarif annoncé dans la presse locale, donc 7,63 centimes le kilomètre, ne peut-on pas craindre que ces tarifs fluctuent dès la signature de la concession ? Le rapport de la Cour des Comptes a dénoncé l'augmentation innée qui se caractérise en plus de 40 % pour certains tronçons l'augmentation des tarifs depuis la privatisation. Et je ne me suis pas arrêté aux dernières années. Ensuite, la presse annonce également que la vitesse de circulation sur cette autoroute sera majoritairement à 130 kilomètres alors que le dernier tronçon réalisé, le Col des Vaux, est prévu pour une vitesse de 110 kilomètres/heure. Quelle certitude peut-on avoir que la quasi-totalité des échangeurs actuels sera maintenue, parce que je me rappelle, puisqu'on en reparlera peut-être à Dompierre, le Maire de Dompierre dans l'Allier se fait beaucoup de soucis pour ces trois échangeurs dont un a été payé par l'entreprise Peugeot. Alors, donc, il faudrait y répondre. Enfin, les sociétés d'autoroute peuvent-elles payer enfin ce maillon d'autoroute manquant entre l'A6 et l'A71 ? Oui, à en croire la déclaration de Monsieur Xavier Huillard, Administrateur-Directeur Général de Vinci, qui déclarait dans le Journal des finances du 6 mars dernier : « Malgré, en 2009, une diminution de 10 % du trafic poids lourds, la marge brute d'exploitation des filières autoroutières s'est accrue de +67 % chez ASF et +72 % chez Cofiroute ». Donc, pour conclure, messieurs les actionnaires, payez-nous la nouvelle route.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Bien ! A ce stade, je vais dire deux choses. La première, bien entendu, tout ce qui a été dit se trouve dans le verbatim ; mais ceux qui ont des

contributions écrites, ils peuvent très bien également nous les envoyer et les remettre au secrétariat ou nous les envoyer et elles seront publiées en tant que contributions, c'est-à-dire bien isolées. Je pense, par exemple, à cette dernière déclaration mais d'autres aussi que celles qui sont bien isolées. Cela, c'est la première chose. La deuxième chose, il est évident qu'on ne peut pas répondre à toutes les questions. Néanmoins, Madame Brevan, au début, a donné déjà le nombre de questions qui avaient été posées. Et sur le site, il y a déjà des réponses qui sont faites par le maître d'ouvrage et qui répondent au fur et mesure, et la Commission est chargée de veiller à ce qu'il ne tarde pas trop, il le fait au fur et à mesure. Il y a des questions, il est vrai, qui sont assez difficiles et que la réponse prend évidemment du temps, mais il y a déjà des réponses apportées, toutes ces réponses sont publiques. Voilà ce que je voulais dire. Je vous propose maintenant... Madame.

Claude BREVAN : On va ajouter quelque chose quand même. Comme on ne va pas pouvoir répondre ce soir, on va reprendre le verbatim. On va regarder toutes les questions auxquelles il n'a pas été apporté réponses, et on va les reformuler en forme de réponses de manière à ce qu'il y soit répondu. Voilà.

Jean-Yves AUDOUIN : Il y a des demandes précises qui ont été rappelées et déjà faites à Charnay...

Claude BREVAN : Il y a des demandes précises auxquelles il sera répondu

Jean-Yves AUDOUIN : Alors, le dernier sujet porte sur les aspects économiques et industriels du projet. Nous avons prévu de demander au Président de la Chambre de Commerce qu'il y ait une présentation un petit peu technique du lien qu'il y a entre le projet de RCEA, et les territoires et le développement économique et l'emploi. Donc, il est convenu avec Monsieur le Président qu'un de ses collaborateurs, membre de la Chambre, enfin, technicien de la Chambre fasse un exposé, bien évidemment, Monsieur le Président, immédiatement après, c'est vous qui interviendrez pour la Chambre. Il y aura ensuite un débat. Nous avons prévu une dernière intervention mais qui sera extrêmement brève, d'un responsable du service de la DIRECCTE. la DIRECCTE, c'est la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la

Consommation, du Travail et de l'Emploi de Bourgogne mais qui sera extrêmement brève puisque nous voudrions quand même qu'il y ait des observations sur ce sujet. Alors, Monsieur le Président, si vous êtes d'accord, c'est Monsieur le Directeur Général Adjoint, Monsieur Pascal Leyes qui va venir... Mais vous pouvez venir parler peut-être du pupitre pour présenter rapidement votre projet et ensuite nous passerons la parole à Monsieur le Président Echalié. Allez-y. Essayez de tenir 8 minutes.

3ème partie

Lien entre le projet et l'économie locale

par Monsieur Pascal LEYES

**Directeur Général Adjoint de la Chambre de Commerce et
d'Industrie de Saône-et-Loire**

Pascal LEYES : Parfait ! Merci, Monsieur. Effectivement, dans le cadre de la contribution au débat public, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire, l'établissement public, porte-parole des entreprises, a souhaité présenter les besoins des entreprises au regard des retombées économiques de ce projet. Cette intervention que je vais présenter synthétise à la fois les éléments retenus par les acteurs économiques, les tendances observées relatives à l'aménagement du territoire, qui s'inscrivent, il faut le souligner dans un contexte de reconversion industrielle, et c'est bien le thème de ce soir qui nous rassemble également, et les avis des principaux employeurs du département. La RCEA à 2x2 voies, voilà, c'est une demande que les entreprises formulent depuis maintenant plusieurs années. La CCI a lancé en 2007 une démarche prospective qui s'appelait Saône-et-Loire 2015 afin de connaître l'avis des entreprises sur les enjeux à venir du département et sur son devenir. Un questionnaire a été envoyé à toutes les entreprises de Saône-et-Loire, 600 d'entre elles ont répondu dont près de 450 de plus de dix salariés, 80 % des chefs d'entreprise ont répondu, qui considéraient la RCEA comme un projet prioritaire, mettant ce dossier en tête de leur préoccupation relative aux

infrastructures de transport. Il est important de rappeler ici plus qu'ailleurs, que le développement industriel de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e s'est fait en Saône-et-Loire, à partir des nouvelles voies de communication qui étaient à l'époque les lignes de chemin de fer et les canaux dont on a parlé. Après analyse et lecture du dossier et à la suite d'entretiens menés avec des chefs d'entreprises et des cadres dirigeants, la CCI a souhaité éclairer le projet d'accélération de mise à 2x2 voies de la RCEA à la lumière des constats suivants. Premièrement, un déclin de la démographie ; deuxièmement, une répartition inégale de la démographie dans le département, cela a été souligné tout à l'heure, qui met en évidence un vieillissement de la population, il faut le souligner, un exode des jeunes vers les grandes agglomérations, une difficulté de recrutement de l'attractivité, une concentration de la population sur l'axe Dijon-Lyon et la nécessité de mailler les principales agglomérations du département par un réseau routier performant. Lorsqu'on observe cette carte, on constate que la répartition spatiale des voies de communication laisse apparaître des profondes inégalités sur l'évolution démographique du département. Là où vous avez des couleurs chaudes, c'est là où on gagne des habitants, plus c'est foncé, plus il y a d'augmentation. Là où vous avez des couleurs froides, c'est là où on perd des habitants. Les populations et les activités, c'est un constat, se concentrent de plus en plus à proximité de l'axe autoroutier Dijon-Mâcon. Pour permettre un développement équilibré du département, il est nécessaire de disposer d'une bonne irrigation des voies de communication entre les quatre principales agglomérations, Chalon-sur-Saône, Le Creusot, Mâcon, Montceau-les-Mines et l'ensemble du pôle urbain. Cette nécessité est renforcée par le fait que le département de Saône-et-Loire est très étendu. Il se situe au sixième rang des départements français par rapport à la taille. Il a une densité de population de 64 habitants au km², qui est très inférieure à la moyenne nationale. On observe des pertes importantes de population qui ont été constatées par l'INSEE entre les recensements de 1975 et de 2007 dans les zones d'emplois concernées directement par le tracé et qui sont situées à l'est du département. La zone de Montceau a perdu 11 800 habitants, soit une baisse de 18 %. La zone du Creusot a perdu 10 075 habitants. La zone de Digoin a perdu 15 000 habitants. La zone d'Autun en a perdu 6 000. Cette perte de population est principalement due à une évolution de ce qu'on appelle négative du sol migratoire, c'est-à-dire la différence entre les arrivées

et les départs. Cet indicateur démographique est également le signe de ce qu'on pourrait appeler, on l'a entendu tout à l'heure, une baisse de l'attractivité de ces territoires mal desservis par une RCEA qui les fragilise. En Saône-et-Loire, la qualité de la main-d'œuvre, les coûts d'immobiliers d'entreprise sont inférieurs, la qualité de la main-d'œuvre est connue, les coûts d'immobiliers d'entreprise sont inférieurs à ceux de la région lyonnaise, et par conséquent, également de la région parisienne. Et ce sont les atouts importants qui seront renforcés par la mise en place d'une infrastructure routière de qualité qui traverserait le département d'est en ouest. Aujourd'hui, la Saône-et-Loire est le premier département industriel de Bourgogne. Le département concentre 39 % des effectifs industriels régionaux. C'est important, c'est même anormalement important. Vingt pour cent des emplois de Saône-et-Loire sont des emplois industriels contre 17 % en Bourgogne, 14,8 % en France. La Saône-et-Loire concentre également l'essentiel des grands établissements industriels de la Bourgogne de plus de 1 000 salariés comme Fiat, Powertrain Technologies, ce qu'on appelle Iveco, c'est plus facile, tout le monde... c'est le vrai nom. A Bourbon-Lancy également, avec le premier employeur bourguignon, Areva, ArcelorMittal à Gueugnon, également Michelin à Blanzay. Les productions de ces unités transitent essentiellement par la route. Quatre-vingt-quinze pour cent des exportations, par exemple, de l'usine ArcelorMittal à Gueugnon se font par la route. L'usine FTP Powertrain à Bourbon-Lancy réexpédie 100 % par la route. L'INSEE a mis en relief cet aspect de la continuité des tracés de la RCEA entre la Saône-et-Loire et puis le département de l'Allier dans une étude qui a été publiée récemment au printemps. Pour le cas de la zone d'emploi de Bourbon, la zone d'emploi de Digoin, c'est l'appellation officielle, mais cela concerne essentiellement le département de l'Allier qui a besoin d'une liaison routière, de passage de qualité de la voie, en raison notamment des déplacements entre le personnel qui se rend à l'usine Fiat Powertrain, qui est située à Bourbon-Lancy. Dans les contextes, aujourd'hui, d'une économie qui est mondialisée, les logiques productives ont également évolué. Elles sont imposées aux entreprises qui nécessitent un temps de réactivité de plus en plus court entre la réception des marchandises, la transformation et l'expédition des produits finis. Ce phénomène s'est encore accéléré avec le développement d'Internet, et une mise à 2x2 voies sécurisée de la RCEA permettrait prioritairement de réduire les délais de livraison qui font très souvent

également l'objet de pénalité lorsqu'ils ne sont pas respectés. Cette réduction, cette accélération des livraisons permettraient aussi de réduire les stocks des entreprises, qu'elles soient industrielles ou commerciales, ce qui faciliterait les coûts d'exploitation, et au final une meilleure rentabilité pour les STIF, ce qui permettrait de les pérenniser. Les savoir-faire locaux de Saône-et-Loire sont également connus au niveau national, voire européen. On vous a présenté un échantillon d'entreprise dont la notoriété est connue dans le pays, et puis en Europe. L'économie agricole, on a beaucoup parlé d'industrie, l'économie agricole est également très concernée par la mise à 2x2 voies de la RCEA. Le commerce de gros du bétail à l'international nécessite des liaisons routières accessibles et rapides. Environ 2 000 animaux sont vendus chaque jeudi lors du marché au cadran qui a lieu à Saint-Christophe... mercredi, excusez-moi. Ce qui représente un total de 40 à 50 camions hebdomadaires. Les groupements d'éleveurs, dont les installations sont situées en bordure de la RCEA, commercialisent près de 120 000 animaux, soit l'équivalent de 2 400 camions par an. Par ailleurs, la promesse d'une voie autoroutière... d'une voie routière adaptée, excusez-moi, permettrait de valoriser également les contrats de revitalisation en cours sur le département, notamment Allia à Digoin, Manitowoc à La Clayette, Michelin à Blanzay, qui connaissent des difficultés, des reconversions industrielles. Une RCEA à 2x2 voies permettrait également aux entreprises de transport et aux routiers de réaliser des gains de temps et des gains de carburant. Les chauffeurs, il ne faut pas le négliger, auront des conditions de travail améliorées, tant en termes de sécurité que de confort. En conclusion, pour maintenir et développer son économie, le département doit améliorer les atouts réels que représentent les nombreuses voies de communication, qu'elles soient routières, c'est le sujet de ce soir, mais également ferroviaires, fluviales qui l'irriguent. L'accélération de la mise à 2x2 voies permettrait de conforter la vocation économique à l'échelle européenne de la RCEA, en sollicitant, pourquoi pas, des financements de l'Union Européenne, d'accentuer la multimodalité pour les transports de marchandises, en liaison, notamment, avec les plates-formes fluviales de Mâcon et de Chalon-sur-Saône, et enfin, et c'est très important, d'améliorer le positionnement du département comme un nœud de voie de communication mondiale. Je vous remercie pour votre attention.

Jean-Yves AUDOUIN : Bien.

(Acquiescement)

Jean-Yves AUDOUIN : Donc, dans la foulée, nous allons passer la parole à Monsieur le Président Echalié, de la Chambre de commerce. C'est logique que vous preniez la parole maintenant.

Bernard ECHALIER : Bien. Donc, je suis Bernard Echalié, je suis le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, c'est à ce titre que je m'exprime devant vous ce soir. Madame la Présidente, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs les dirigeants d'entreprise, mesdames, messieurs, la Chambre de Commerce et d'Industrie vient de présenter une analyse sur les enjeux de l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA. Cet exposé a mis en évidence la priorité exprimée par les dirigeants d'entreprise en faveur de l'amélioration de la liaison RCEA. Il a également permis de prendre conscience de la corrélation existante entre la qualité des voies de communication et le dynamisme économique des territoires. A partir de ces deux constats, il m'a semblé important que l'avis des dirigeants d'entreprise puisse être pris en compte par les autorités en charge des réflexions sur le débat public qui ont décidé de placer la réunion de ce soir sur le thème de l'industrie et de l'économie. J'ai participé au lancement du débat public, et je vais continuer à suivre avec intérêt l'ensemble des échanges. J'ai écouté avec attention les avis, prises de position et propositions d'amélioration formulés jusqu'à présent, et en particulier l'avis de Monsieur le Conseiller d'Etat ce soir. Je souhaite compléter ces avis en me faisant porte-parole de la majorité des entreprises du département qui, comme moi, font les constats suivants. Au niveau national, la crise économique affecte principalement les territoires industriels et ruraux. Les régions disposant d'excellentes voies de communication et d'activités orientées vers le tertiaire ont été les plus préservées. C'est ce que souligne également l'INSEE dans une enquête publiée en mai de cette année. Au niveau départemental, les entreprises s'accordent à dire que l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA est un enjeu majeur pour l'avenir du département. Et puis, notre territoire présente un certain nombre de faiblesses, un secteur tertiaire insuffisamment développé, un flux

migratoire des jeunes négatif, et des bassins d'emplois comme ceux concernés par le tracé de la RCEA avec des spécificités et des évolutions différentes. Mais il possède également un capital attractif, des conditions d'implantation favorables, cela a été dit, une main-d'œuvre de culture industrielle, c'est très important, des infrastructures autoroutières Nord-Sud, deux gares TGV à proximité d'aéroports internationaux, un excellent réseau de voies d'eau et une notoriété qui dépasse souvent les frontières de notre pays. Cet éclairage vient compléter celui que nous avons entendu jusqu'à présent sur les conditions d'utilisation et d'accès par les particuliers. Je comprends fort bien qu'à l'échelle individuelle, les tarifications proposées puissent être considérées comme une nouvelle source de dépenses. Pour autant, il convient d'avoir une approche globale de ce dossier, et surtout ne pas oublier que sur le plan des échanges économiques actuels, l'avenir des entreprises est directement lié à celui de nos clients. Sans infrastructure routière de qualité, il n'y a plus de clients ; sans clients, il n'y a plus d'entreprise ; et sans entreprise, il n'y a plus d'emploi. La lecture du projet qui nous est présenté aujourd'hui va donc être examinée avec cet éclairage sur l'avenir de notre département. Après étude du projet présenté par le maître d'œuvre, la position de la CCI de Saône-et-Loire est la suivante : l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA pour 2018 est un enjeu crucial pour l'économie du département, pour la sécurité des usagers du tracé également évidemment, et notamment la sécurité de nos salariés, pour l'avenir de nos entreprises industrielles, je vous l'avais déjà dit précédemment. Donc, nous souhaitons que ce soit mieux pris en compte le coût des déplacements domicile-travail des salariés, le coût des déplacements professionnels en général, et les contraintes liées aux transports spéciaux de marchandises. Mesdames, messieurs, je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Questions/Réponses

Jean-Yves AUDOUIN : Oui. Monsieur, oui, et puis après, là-bas.

Jean-Paul DRAPIER : Oui, Jean-Paul Drapier, Maire et Conseiller général de Bourbon-Lancy. Donc, je vais vous parler un petit peu de la branche Sud, parce que, Monsieur le Président, je crois qu'effectivement on est venu sur un débat qui est plein de paradoxes finalement, parce qu'à un moment ou à un autre, on peut se mettre dans la peau des usagers ou on doit aussi se mettre dans la peau des territoires et de penser à leur économie. Donc, pour tout de suite vous dire que bien évidemment on est très inquiet et très soucieux de l'avenir de nos territoires industriels. Vous êtes ici au cœur... nous sommes ici au cœur d'un territoire à bassin industriel historique, permettez-moi de dire qu'il y a aussi tout l'Ouest de la Saône-et-Loire, qui est sur un bassin historique extrêmement fragile. J'espère que vous avez vu les cartes, et n'oubliez pas que derrière ces cartes, il y a des salariés, des ouvriers. Je suis Maire d'une commune où il y a une usine de 1 500 salariés, c'est la plus grosse usine, le plus gros site industriel de Saône-et-Loire et Bourgogne. Donc, vous pouvez comprendre que l'enjeu économique est un enjeu essentiel, et cela je peux le dire très sereinement devant tout le monde, on ne peut pas balayer d'un revers de manche l'idée qu'on n'aurait que des enjeux de circulation, et se dire qu'on est là simplement sur des problèmes de transhumance de population. On est d'abord sur la survie de nos bassins économiques. Donc, cela, je suis obligé de vous le dire, parce qu'à un moment ou à un autre on est forcément porté par des paradoxes. Et savez-vous ce qu'on fabrique à Bourbon-Lancy ? Des moteurs de camions qui circulent sur nos routes. C'est-à-dire que quelque part, le paradoxe va jusqu'au bout. Voilà ! Eh bien, il faut le savoir, c'est notre réalité industrielle de Saône-et-Loire, et on vit avec, et on a besoin de voir cette réalité survivre. Pour autant... Monsieur le Président, Madame la Présidente, pour autant, moi, je me pose plein de questions. D'abord, je suis quand même interrogatif sur les conséquences économiques sur les entreprises du péage de l'autoroute. C'est-à-dire qu'à un moment ou à un autre, je suis d'accord avec vous qu'il nous faut une desserte à 2x2 voies pour l'ensemble des bassins industriels de Saône-et-Loire, mais sincèrement je reste au fond de moi-même encore persuadé que la desserte gratuite de nos bassins industriels serait le meilleur gage de désenclavement et de survie de ces dix bassins qui sont historiques. Et vous ne pouvez pas me détromper. Et je vais aller jusqu'au bout, parce que j'aimerais poser une question à la Commission du débat public ; jusqu'à présent, moi, je voulais jouer la confiance, et je me disais : allez, on est forcément

avec... Il y a eu des études qui ont été faites sur l'impact économique du péage, et donc on sait où on nous emmène, on n'est pas des apprentis sorciers, il y a des raisonnements qui ont été faits, des études qui ont été faites pour voir l'impact économique de cette infrastructure qui à 2x2 voies gratuite n'a qu'un impact bénéfique, qui à 2x2 voies avec péage a forcément un impact sur le tissu économique, puisque cela majore les coûts de transport et les coûts logistiques sur des régions isolées sont essentiels à l'équilibre économique de nos entreprises. Donc là, je me posais des questions, et puis j'étais en confiance. Eh bien, je vais vous dire que je suis aujourd'hui sincèrement à douter des enquêtes qui ont pu être faites, et je vous demande d'en faire une supplémentaire si vous n'avez pas fait. Pourquoi je demande cela ? Parce que j'ai découvert le décret qui a été pris au niveau de l'Etat et le questionnement qu'on fait au département de Saône-et-Loire pour savoir quelles sont les routes qui vont supporter l'écotaxe demain, écotaxe dont on nous dit que ce serait une source de financement pour lesdites routes pour pouvoir les financer, a priori sans péage. Or, j'ai découvert, Madame la Présidente, avec stupéfaction que les six routes en Saône-et-Loire auxquelles on va demander de porter l'écotaxe, dans ces six routes il y en a deux qui traversent le territoire de l'Ouest saône-et-loirien, la RD982 qui va en gros du Sud de la Saône-et-Loire, de la Loire jusqu'à Digoin, et la RD979 qui va de Gilly-sur-Loire jusqu'à la Nièvre. Alors, l'entreprise FPT, Monsieur le Président, pour y aller demain, il va donc falloir payer les péages de la RCEA, premier handicap économique, mais je découvre avec stupéfaction que l'Etat nous propose qu'il faudra en plus payer pour les transporteurs. Donc, pour aller jusqu'à l'usine FPT, il faudra payer l'écotaxe. Et là, je me dis : mais sincèrement, franchement, y a-t-il des études sérieuses qui sont faites pour vérifier l'impact économique des taxes et des péages qu'on est en train de nous mettre dans l'Ouest, qui est en train de mourir... franchement, qui est en train de mourir dès la crise économique dont vous avez parlé, mais franchement qu'on est en train de tuer littéralement ? Donc, voilà ma question, elle est très simple : dites-nous, quelles sont les études qui ont été menées ? Et pouvez-vous nous garantir que demain, avec les péages, et alors vous y rajoutez la double peine pour les territoires dont je suis l'élu, « l'écotaxe, on va sincèrement nous protéger et développer notre économie » ? Franchement, je n'ai pas la réponse, et je suis de plus en plus inquiet. De logique, à mon avis, d'apprentis sorciers, qui peuvent nous faire digérer les

péages, alors qu'on aurait besoin d'une autoroute gratuite viennent nous dire aujourd'hui que tout sera bien dans le meilleur des mondes. Je veux vous assurer qu'en Charollais, on est très inquiet, et j'ai besoin de réponses à mes inquiétudes. Merci, Madame la Présidente.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : On va vous répondre après.

Jean-François CHOPIN : Je vais me présenter. Donc, Jean François Chopin. Vous venez de parler de FPT IVECO. Je pense être assez bien placé pour en parler. Puis, j'étais cadre dirigeant de cette entreprise pendant 38 ans, que j'ai clos mon activité à la direction de IVECO Euromoteurs. Pendant 21 ans, j'ai été membre de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire. Je siège également au Conseil d'Administration du pôle économique du pays Charollais, donc tout à fait la branche Sud pour laquelle je suis très impliqué, et je dirais qu'en plus, j'ai à connaître des difficultés des entreprises et à essayer d'y amener remède depuis plus de 16 ans. Donc, je connais bien les difficultés des entreprises de la partie Sud du département, et je dirais que dans cette optique où cette région va très mal, j'ai été amené, avec la Chambre de Commerce, à créer un centre... un CIP, un Centre d'Information sur la Prévention des difficultés des entreprises. Donc, vous voyez, nous sommes très impliqués dans ce domaine. Alors, je dirais, je vais faire une petite réflexion ; pourquoi le Sud de la Saône-et-Loire a connu un développement industriel important, fin du XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle ? Parce que des moyens de communication modernes adaptés l'ont irrigué, cela a été dit tout à l'heure, on a repris un petit peu mes propos, voies navigables, chemins de fer, routes nationales. Pourquoi ce bassin est-il en déclin depuis plus de 30 ans ? Tout simplement parce que les voies de communication n'ont pas évolué, et ne sont plus adaptées aux besoins des entreprises. Je prendrai l'exemple d'une des plus grandes entreprises de Saône-et-Loire, voire de Bourgogne, située à Bourbon-Lancy, comme l'a dit Monsieur le Maire tout à l'heure, à l'époque de Puzenat Someca, machinisme agricole, le trafic se faisait principalement par transport ferroviaire pour Bourbon-Lancy, qui avait son embranchement privé d'ailleurs, et par canaux pour la Fonderie

de Sept-Fons qui faisait partie du même groupe. Aujourd'hui, cette même entreprise, qui développe des technologies de pointe dans la fabrication de moteurs à combustion interne, exporte 100% de sa production : 60 à 70 000 moteurs par an sont fabriqués. Ce ne sont pas des moteurs de mobylette, ce sont des moteurs de poids lourds. Vous voyez un peu l'importance de ce moteur... et elle ne peut faire son trafic d'approvisionnement et de livraison que par route, quoiqu'il arrive, même s'il y avait une voie ferrée, elle ne serait pas utilisée. Je pense qu'il faut être clair sur le flux tendu aujourd'hui et comment vivent les entreprises. Nous devons irriguer toute l'Europe avec nos moteurs. Il n'est pas question de prendre des voies ferrées, surtout qu'en plus, je l'ai appris tout à l'heure, elles passaient par Chagny. Cela représente plus de 15 poids lourds de 40 tonnes par jour. A titre indicatif, le nombre de salariés de cette entreprise varie entre 1 400 et 2 000 personnes, pour vous montrer l'importance de cette entreprise qui est au Sud, donc sur la branche Sud de cette voie. Pour ce qui est des déplacements, il en est de même de son personnel, de celui du groupe et de ses fournisseurs qui utilisent quotidiennement la route pour leur déplacement professionnel en Italie et dans toute l'Europe. Privés de transports ferroviaires et d'aéroports, ils ne peuvent qu'utiliser cette route nationale 79, et non pas baptisée RCEA, c'est trop pompeux, complètement inadaptée et hyper dangereuse. Le personnel de ce groupe y a d'ailleurs vécu un drame avec plusieurs morts de notre société. Cette route est complètement inadaptée au trafic international, et très pénalisante pour la gestion économique des entreprises. Elle les met à mal et leur donne une très mauvaise image de marque. Pour que l'économie du Sud du département puisse se maintenir et se développer, il faut impérativement, et dans les plus brefs délais, réaliser cet axe autoroutier. Aucune autre alternative ne pourra répondre aux besoins immédiats des entreprises. Et je rajouterai quelque chose, c'est que dans une entreprise industrielle qui travaille à l'international, le péage Digoin-Mâcon, c'est de la rigolade... sachant qu'après, tout est en autoroute, y compris le tunnel du Mont-Blanc. Donc là, dans les coûts, cela ne représente rien. Nous avons déjà perdu 40 ans de palabre, perdu des emplois et de la population, constaté la délocalisation et la fermeture des entreprises, il faut que cela cesse. Arrêtez ces spirales du déclin. Etant là pour parler économie je ne parlerai pas du désastre humain qui jonche cet axe routier, mais ne pas faire l'autoroute assassinerait nos entreprises, et ruinerait toute l'économie du Sud du département.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Est-ce que je peux... Oui. Je voudrais, avant que vous preniez la parole, monsieur, répondre peut-être à Monsieur Drapier et demander à la DREAL s'il lui est possible de faire une simulation des coûts qu'entraîneraient le péage et l'écotaxe, sachant que, si j'ai bien compris, s'il n'y a pas concession, il y a quand même écotaxe sur la route qui ne serait pas concédée. Donc, il faut comparer des choses comparables. Sur les principaux sites industriels, c'est-à-dire qu'est-ce que cela représente pour aller dans telle o telle direction, et on pourrait vous rapporter cela à la réunion de Mâcon qui aura lieu un peu tard, mais pour laquelle il y aurait des données qui auraient été étudiées. Ce sont peut-être des données un peu grossières, c'est peut-être une maille un peu grossière mais c'est intéressant, et c'est peut-être intéressant aussi si les entreprises veulent bien nous dire... enfin, dire au maître d'ouvrage plus exactement, quelles sont leurs principales destinations, de voir quel pourcentage d'accroissement cela représente dans leurs dépenses de transport. Autrement dit, en quoi cela va impacter gravement leur coût de production ?

Jean-Yves AUDOUIN : Donc, celui qui a le micro là. Essayez de faire des interventions courtes pour permettre au maximum de personnes...

Marcel-Alain DRAPIER : C'est vrai. Madame la Présidente, je suis le Docteur Drapier, ancien maire de Paray-le-Monial, et ancien conseiller général. Accessoirement, je suis le père du Maire de Bourbon-Lancy. Mais c'est une coïncidence.... Oui, je me réjouis de ce qui vient d'être dit tout de même. Je me réjouis de ce qui vient d'être dit et qui était très, très important, parce que c'est pour nous le côté vital de l'opération. Je représente l'Association de la Route Centre Europe Atlantique, qui a été créée en 1960 par le Président André Chandernagor et par le Maire visionnaire de Mâcon, Monsieur Louis Escande, cette association a été créée pour créer une 4 voies rapides sans péage tout le long de la traversée depuis Chalon-Mâcon jusqu'à la Rochelle et Nantes. Cette route sans péage, nous l'avons défendue bec et ongles pendant 20 ans. Puisque j'ai commencé à militer en 71, et

jusqu'en 95 nous avons milité pour la route gratuite. Et puis, en 95, on a été obligé de se rendre à l'évidence. Le Comité interministériel de l'aménagement du territoire demande... qui s'est réuni en 1988, a décidé qu'il y aurait... dans les deux décennies de la fin du siècle, qu'il y aurait à la fois la route Clermont-Ferrand-Bordeaux en concession, et qui remettrait en œuvre la Route Centre Europe Atlantique dans sa totalité. Au bout de 30 ans... pas tout à fait, au bout de 25 ans, la route Clermont-Bordeaux en concession est ouverte. Elle est utilisée, elle a été inaugurée l'année dernière au mois d'août. La RCEA est effectivement réalisée sur 30 % de son trajet, et tous les membres de l'association qui sont répartis, ce sont des élus répartis tout au long de l'axe depuis l'Atlantique jusqu'à la vallée de la Saône, tous les éléments de cette association ont tous voté à l'unanimité la mise en concession... la demande de mise en concession pour accélérer les travaux, parce qu'à l'époque, en 70-72, on avait promis qu'elle serait finie en 2010, et actuellement on sait qu'ils font encore... si c'est l'Etat qui continue à s'en occuper et qui, semble-t-il, n'aura plus l'aide des départements et des régions, il faut attendre 2050 ou 2060. Cela n'est pas possible d'attendre des délais pareils, et c'est la raison pour laquelle l'association de la RCEA a demandé qu'il y ait une concession.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Ceux qui n'ont pas parlé, vous avez... Soyez bref.

Yoann TROUILLARD : Je vais être très bref. Moi, je travaille chez ArcelorMittal. Et on peut mettre une autoroute au pied de l'usine, ce n'est pas cela qui augmentera nos commandes. Donc, cela c'est vu d'avance. Le marché, il est ce qu'il est, vous mettez autant de RCEA, d'autoroutes, ce que vous voulez, au pied de mon usine, demain il n'y aura pas plus de commande, je n'aurai pas plus de travail. Ensuite, par contre, les fournisseurs et tous les transporteurs qu'on utilise, eux ne vont pas manquer de répercuter le coût d'une concession sur les coûts de transport de l'usine. Par contre, c'est vrai que je reviens sur le fait qu'il faudrait qu'on augmente un peu l'infrastructure ferroviaire, qu'on l'améliore, parce qu'à la fin de la grève du Châtelet, on a mis 4 jours à recevoir un train de bobines, cela c'est inacceptable. Donc, beaucoup d'autres points à améliorer avant cela.

Jean-Yves AUDOUIN : Bien. Merci ! On continue pour que... Voilà ! Monsieur qui est là... Monsieur ?

Guillaume CRUZILLE : Oui, bonsoir ! Guillaume Cruzille, donc je suis Directeur des établissements Fargeot, on est directement concerné par l'accès à la RCEA, parce que comme vous avez pu voir dans la presse, en début d'année où il a été dit qu'on allait délocaliser... enfin, on a vu beaucoup de choses, donc on a été mis au centre d'un débat. On est, en tant qu'acteur économique, donc du Charolais, bien sûr, très porté sur cette question de l'avancée de la mise à 2x2 voies de cette route qui ne peut être qu'un développement économique de notre région. Toutefois, on a trois points qui sont très importants à faire noter. Un premier point purement technique qui est l'accès à cette 2x2 voies. Donc, on avait travaillé à l'époque avec les services de la DDE pour que les convois de grande longueur puissent continuer d'accéder, donc il faut que cela soit pris en compte dans les échangeurs. Un deuxième point technique qui est sur les autorisations de rouler avec les convois sur les autoroutes, car à la différence de l'Allemagne... où en Allemagne, on roule la nuit sur autoroute, en France, on a fait le choix de rouler la journée sur des routes nationales. Donc, il faut qu'on puisse accéder sur ces autoroutes, on a une autorisation permanente, et après qu'on puisse étudier les coûts, parce que forcément des autorisations sur autoroute coûtent par convoi entre 200 et 1 000 euros, et au nombre de convois qu'on fait à la semaine, c'est deux à trois convois toutes les semaines, l'entreprise ne peut pas supporter elle-même ces coûts-là. On est une entreprise qui est passée de, moi, je suis entré en 2000 dans l'entreprise, j'étais le numéro 47, on est actuellement 88, on sera 90 à la fin de cette année, et tous les salariés se battent tous les jours pour que l'activité de Fargeot augmente. Et ces salariés-là, il n'est pas pensable qu'ils soient impactés sur le coût de la vie directement par les péages, et ils vont se retourner forcément vers l'entreprise. Pour un salarié venant de Mâcon, on en a quand même quelques-uns, cela représente 100 euros par mois, et donc ces 100 euros, ce n'est pas à l'entreprise de supporter ces coûts. Donc, voilà un peu les trois points importants que l'on voit, nous, même si on pousse fortement pour la mise à 2x2 voies de cette route le plus rapidement possible.

Jean-Yves AUDOUIN : Merci !

(Applaudissements)

Alain DENIZOT : Alain Denizot, Vice-président du Conseil général de l'Allier. Madame la Présidente, mesdames, messieurs, moi, je voudrais intervenir simplement pour préciser brièvement quelques points. Je crois que si le département de l'Allier a pris une position, c'est parce qu'on a bien compris que cette 2x2 voies devrait se faire rapidement et très rapidement. Rapidement et très rapidement, pourquoi ? Pour des raisons, bien évidemment, qui ont été développées, soulignées, qui sont des raisons économiques. L'Allier, comme d'autres départements, a des projets que comme le département de la Saône-et-Loire, bien évidemment, a des projets, et en particulier un projet logistique sur Moulins. Ce projet logistique a besoin d'une mise à 2x2 voies de la RCEA, et pas dans 50 ans, c'est clair. Cette nécessité économique est évidente pour tous les acteurs du département. On a un bassin qui est un bassin aussi qui est limitrophe à la Saône-et-Loire, qui est le bassin de Dompierre-Bourbon-Lancy, et on partage les mêmes préoccupations que le Maire et Conseiller général du canton de Bourbon. C'est un bassin qui est effectivement en survie actuellement, qui a de grave difficulté. Une desserte par des infrastructures modernes est absolument indispensable. Alors, la prise de position du département de l'Allier, elle l'a été avec des conditions. Ces conditions, c'était le maintien des échangeurs, et en particulier, entre autres, le fait que la liaison entre la RN7 et la RCEA que cet échangeur soit pris en compte dans la concession. Je crois que pour l'instant, nous avons encore beaucoup d'interrogations, puisque dans la publication qui a été faite, ce n'est pas le cas. Nous avons aussi des interrogations et des conditions sur les mises en gratuité, enfin, d'un certain nombre de secteurs, le débat a été très vif, me semble-t-il, à Montmarault sur ce sujet-là. Donc, il y a des éclaircissements qu'il faut nous fournir et, bien évidemment, notre prise de position à un moment dépend des réponses à toutes les questions qui vont nous être apportées dans ce domaine-là. Ce que je voulais dire aussi, c'est que, à mon sens, il n'y aura pas d'opposition entre les élus de l'Allier et les élus de la Saône-et-Loire. Nous avons des territoires différents, chacun parle au nom de son territoire et, bien évidemment, nos territoires ont des problématiques différentes. Moi, aujourd'hui, je

comprends les préoccupations des habitants de la Saône-et-Loire quand on parle de voies de substitution, entre autres, les voies annexes de transit, le département de l'Allier a d'autres problématiques, il n'a pas forcément celle-là, ou du moins cette problématique ne se pose pas dans les mêmes termes. Et donc, nos analyses ont été différentes à ce sujet-là. On sait bien que si, dans un premier temps, nous nous sommes prononcés plutôt favorablement sur cette mise en concession, ce n'est pas de gaieté de cœur. Bien sûr que nous préférerions tous que cette mise à 2x2 voies se fasse d'une autre façon. Bon ! Et il semble que le choix politique qui nous est présenté soit un petit peu différent. Nous disons OK dans un premier temps à la RCEA mise en concession, à condition que les conditions nous soient remplies. Mais ce que je voulais dire c'est que, ici, nous œuvrerons pour que cette mise à 2x2 voies se fasse rapidement, mais pas dans n'importe quelles conditions. Voilà ce que je voulais préciser aujourd'hui. Merci.

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur... On va faire encore deux, trois questions. Monsieur... Monsieur... Oui, mais on ne va pas pouvoir...

Claude BREVAN : Oui. Je crois qu'il va falloir... s'arrêter Il y a encore une intervention.

Michel PERCHE : Oui ! Bonjour à tous ! Je suis Michel Perche. Je suis chef d'entreprise à Digoin. Et moi, je vais résumer le débat ; économiquement, c'est... avoir une 2x2 voies en 2018, est-ce que j'ai une chance de voir ? Ou en 2050, là, les chances vont être un peu plus raréfiées. Mais pourquoi je vous parle de cela ? Parce que je suis aussi trésorier de Bourgogne Sud Activ, qui est l'agence de développement du Charollais. Bourgogne Sud Activ, notre mission consiste à chercher et à recevoir des chefs d'entreprise qui veulent s'installer dans le Charollais, et à leur donner tous les éléments nécessaires à cette installation. La première question que nous posent les chefs d'entreprise qui viennent nous voir a toujours trait aux infrastructures routières... toujours ! C'est la première question qu'ils nous posent, et cela reste toujours la question primordiale. Pour comprendre leurs attentes, il suffit de regarder les zones qui se construisent aux sorties des autoroutes. Si un jour, vous prenez la route qui va de Nevers à Paris, prenez 5 minutes, arrêtez-

vous à Briare, vous verrez la zone industrielle qui vient de sortir de terre à l'échangeur de Briare, vous serez édifié. En réalité, moi, j'ai créé mon entreprise, il y a une quinzaine d'années, en région parisienne. Je suis Génomardais d'origine, Charollais de cœur, j'ai décidé de revenir ici pour plusieurs raisons. La première raison a été quand même, bien sûr, le coût de l'immobilier... par rapport à la région parisienne, il n'y a vraiment pas photo. La deuxième raison a été une raison très importante pour moi : c'est la qualité de la main-d'œuvre. La qualité de la main-d'œuvre, contrairement aux zones urbaines, nous avons un véritable trésor dans nos régions plus rurales. Ce sont des personnes pour qui la valeur travail veut vraiment dire quelque chose. Des gens ouverts et prêts à progresser, à se former et à avancer. Et cela, pour un chef d'entreprise, c'est primordial. A l'heure où la plus petite des entreprises est confrontée à un marché devenu mondial, la qualité de cette main-d'œuvre, liée à une infrastructure routière facilitée, va permettre à notre Charollais de revivre. Si nous ne faisons pas rapidement cette autoroute, ce trésor va disparaître. L'exode de nos jeunes vers les villes pour trouver du travail va vider notre Charollais de sa meilleure substance. En plus de la responsabilité de plusieurs centaines de morts, nous aurons aussi la responsabilité de la mort de cette industrie qui nous fait vivre depuis des décennies. Si la seule solution pour avoir rapidement une infrastructure digne de ce nom, c'est la concession autoroutière, construisons-la.

Jean-Yves AUDOUIN : Alors, deux questions ici. Monsieur...

Claude BREVAN : Il y a encore deux questions... Et après, vous arrêtez.

Jean-Yves AUDOUIN : Soyez bref.

Jorge FERREIRA : Très bref. Jorge Ferreira, Conseiller municipal à Montceau. Alors, sans vouloir faire de procès d'intention, on peut penser que malgré les interventions judicieuses et pertinentes de ce soir, les choses n'évoluent pas vraiment, et que l'alternative à la concession ne soit jamais envisagée. D'ailleurs, on voit quelques personnes qui vont dans le sens de la concession. Or, on est devant quand même... Il ne faudrait pas que cela se transforme, ce débat public, dans une vaste entreprise d'enfumage qui vise à nous faire avaler la solution concoctée par le

pouvoir central et les intérêts privés. Cette collusion voit dans la mise en concession une affaire très juteuse ; les intérêts privés sont à la manœuvre, comme ils l'ont fait lors de la privatisation des autoroutes. Et c'est cela qu'il faut contrer par la mobilisation de la population.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Vous passez la parole à votre voisin devant. Monsieur... Non, ici. Passez avant le Monsieur-là. Non...

Christian BONNOT : J'y vais rapidement, très rapidement. Je promets d'être très bref. Christian Bonnot, Conseiller général du Canton de Charolles. Je vais très rapidement revenir sur l'intervention de notre collègue représentant le Conseil général de l'Allier pour insister, et encore insister sur le fait que la situation des deux départements n'est absolument pas la même. Et on ne doit pas chercher à nous opposer... les élus d'un des départements et de l'autre...absolument pas chercher à nous opposer. Déjà dans le département de l'Allier, trois routes nationales... trois routes nationales dont la RCEA. Dans le département de la Saône-et-Loire, on n'en a plus qu'une. Alors, je comprends que dans l'Allier, on se dit : « S'il y a un concessionnaire qui met l'argent sur la RCEA, peut-être que l'Etat mettra un peu d'argent sur les routes nationales qui sont en mauvais état », ce n'est pas du tout la même situation. Les itinéraires de substitution ont longuement été évoqués, et on voit bien que dans l'Allier la situation est complètement différente. L'exemple de Charolles, c'est cité dans le dossier annexe, quand on explique les stratégies de contournement des péages, on renvoie la population passer par le centre-ville de Charolles. La situation, on l'a connue. Moi, j'étais enfant à Charolles, c'était une situation intenable, une insécurité perpétuelle. La mise en concession, c'est ni plus ni moins que déplacer l'insécurité, et c'est quelque chose qui n'est pas acceptable en l'état.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Passez la parole à votre voisin, là. Oui, le monsieur, là.

Laurent SELVEZ : Oui, Laurent Selvez, Adjoint au maire de Montceau. Je voudrais rassurer la CCI et les entreprises. Ce soir, nous sommes tous d'accord dans cette salle pour vous dire que la mise à 2x2 voies de cette RCEA est nécessaire et indispensable. Elle est nécessaire d'un point de vue économique ; elle est nécessaire d'un point de vue social ; elle est nécessaire d'un point de vue de sécurité. Mais cette RCEA, nous en avons une nécessité, mais une nécessité gratuite. D'ailleurs, l'excellent rapport de Monsieur Chabanol l'a montré. Trois ans d'études : 2007-2010, trois ans d'étude de la part du Gouvernement, pour arriver à un projet qui, aujourd'hui, juridiquement ne tient pas la route. Ces échangeurs ouverts, ces péages ouverts ne marchent pas ; ils n'assurent pas l'égalité des populations. Ces parcours de substitution, ils n'existent pas. D'ailleurs, vos propres cartes, celles que nous avons vues tout à l'heure, ne les montrent pas. Ces trajets sont si petits qu'ils n'apparaissent pas sur les cartes de l'Etat. D'ailleurs, je vous invite à faire le parcours ce soir de nuit sous la pluie entre Montceau et Paray-le-Monial par la levée du canal, et à nous dire à la prochaine réunion ce que vous pensez de cet itinéraire de substitution.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Bien ! Merci.

Laurent SELVEZ : Alors, Monsieur le Directeur, ma question est simple : quand allez-vous enfin écouter les populations ? Quand allez-vous enfin écouter les élus locaux et vous rapprocher d'ailleurs des Conseillers généraux du département qui, visiblement, ont une étude en cours, qui dure depuis moins longtemps, mais qui a l'air d'être beaucoup plus sérieuse et dans l'intérêt des populations de ce territoire ? Quand allez-vous enfin, Monsieur le Directeur de la DREAL, étudier une vraie alternative à la mise en concession et préparer un plan de mise à 2x2 voies de cette RCEA gratuite ?

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Bien ! Il y a encore des questions, là-bas. Je vais demander à Monsieur Eric Huber, qui est à la DIRECCTE, de dire quelques mots. Et ensuite, nous prendrons deux ou trois questions pour terminer. J'ai noté ici des demandes... Voilà. Monsieur Hubert, Présentez-vous

3ème partie

Le contexte économique dans lequel s'insère la RCEA

par Monsieur Eric HUBER

**Chef de Pôle à la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi
DIRECCTE Bourgogne**

Eric HUBER : Voilà. Quelques mots rapides. Je suis le chef du Service développement des entreprises et des territoires de la Direction Régionale de l'Economie, la Consommation et la Concurrence, du Travail et de l'Emploi. Donc, je ne m'occupe pas du tout des modalités d'aménagement, mais je m'occupe simplement de développement économique. Et je voudrais insister sur deux particularités du département, qui font qu'il nécessite plus que les autres une route de qualité ; et ce sont deux particularités que la Chambre de Commerce et d'Industrie, et puis les chefs d'entreprise ont bien notées. D'abord, la Saône-et-Loire, c'est effectivement un très grand département, le sixième plus grand, avec une densité très faible, mais c'est aussi un département polycentrique. On a plusieurs grandes villes, comme Mâcon, Chalon, Montceau, le Creusot, et c'est très différent d'un département comme la Côte-d'Or par exemple, où c'est Dijon qui concentre l'essentiel de la population. Ce modèle polycentrique, cela a un certain nombre d'avantages : c'est une qualité de vie plus importante ; c'est un prix de l'immobilier plus faible, cela on l'a déjà souligné, mais la qualité des connexions entre les différents petits centres est très importante pour l'efficacité de ce modèle. Et on a bien vu les conséquences sur la population dans la présentation de la Chambre de Commerce, puisque le long de l'A6, la population augmente, et partout ailleurs la population diminue. Donc, cela c'est quand même un danger pour le territoire. Et

donc, première particularité, le peuplement polycentrique impose un maillage du département qui soit efficace. Ensuite, le deuxième point, c'est qu'en Saône-et-Loire, l'industrie comme l'agriculture sont extrêmement importantes. En Saône-et-Loire, il y a 21% de l'emploi qui est industriel. La moyenne française, c'est 16%, et cet écart, c'est vraiment très important. L'agriculture, c'est 7% de l'emploi pour seulement 3,5 pour la moyenne nationale. Et l'industrie comme l'agriculture, elles sont beaucoup plus dépendantes de la compétition internationale, elles sont beaucoup plus exposées, et donc quand il y a une crise, c'est en Saône-et-Loire qu'on perd le plus d'emploi. On a perdu à peu près 5 000 pendant la crise. Alors, par contre, si la crise cela touche tout le monde, l'industrie rebondit plus vite que les services. Par contre, on ne rebondit pas partout. L'économie, elle rebondit seulement dans les endroits les plus efficaces et les plus adaptés aux demandes des entreprises. Et c'est principalement les endroits où on a des transports de qualité. Ensuite, l'industrie et l'agriculture, cela a un effet d'entraînement, cela ne concerne pas que les patrons. Parce que l'industrie, cela amène des services à l'industrie, cela amène des hausses de population, et cela amène des clients pour tout le monde, et donc de la richesse pour tout le monde. Donc, il ne faut vraiment pas le négliger. Et avoir des moyens de transport plus efficaces, c'est un argument très important, si vous voulez avoir des usines en Saône-et-Loire plutôt qu'à Rotterdam, par exemple. Et je dis cela, parce que cela fait deux ans que la place de la France dans le classement des exportateurs mondiaux a diminué, on est passé du 5^e rang au 6^e rang derrière les Pays-Bas, et derrière les Pays-Bas, moi, je n'en suis pas très fier. Et donc finalement, c'est cette prépondérance de l'industrie qui rend l'avenir du département plus lié à ces infrastructures de transport. Et donc, finalement, aujourd'hui, je pense qu'il faut encore travailler sur les modalités, puis les conditions du projet. Par contre, une mise à 2x2 voies rapide d'un point de vue économique, c'est quand même un impératif.

(Applaudissements, chahut)

Questions/Réponses

Jean-Yves AUDOUIN : Bien, monsieur

Michel BOUTEAU : Bonsoir. Excusez-moi, je vais ramener un peu d'économie dans le discours. Mon nom, c'est Michel Bouteau. Alors, je voudrais aujourd'hui vous apporter mon témoignage, parce qu'après une vie professionnelle que j'ai axée principalement sur le redéploiement d'entreprises ou leur création, et ce au sein de grands groupes internationaux, ma dernière mission, puisque je suis retraité, a été d'implanter et de diriger l'entreprise que vous connaissez, qui s'appelle Lyreco à Digoïn. Alors, je ne retiendrai donc que deux expériences dans ma vie professionnelle pour illustrer le débat de ce soir. En 1984, j'ai participé au redressement d'une filiale du groupe Boussac, bon qui a fait un dépôt de bilan retentissant à 78 000 pertes d'emploi. Pour redresser la situation, nous avons étudié, entre autres, un plan de redéploiement industriel. Le lieu d'implantation du centre de distribution posait problème, car situé en plein centre de la France, à Saint-Amand-Montrond dans le Cher, il n'est absolument pas irrigué par des voies de communication modernes. Donc, ce qu'il ne pouvait pas faire, on ne pouvait pas répondre pour redresser l'entreprise à nos objectifs d'amélioration de taux de service. Par contre, il présentait des avantages importants, un personnel motivé, formé, soucieux de son outil de travail, des bâtiments de grandes surfaces aménageables. Dans ces conditions, nous avons regardé avec attention les délais de réalisation de l'autoroute A71. Alors, déjà en 84, le tronçon, il y avait un tronçon qui était prévu pour ouvrir en 86, prolongation à Saint-Amand jusqu'en 89, soit une attente de moins de 5 ans. Donc, nous avons opté pour le maintien de l'entreprise à Saint-Amand. Les dates de mise en service de l'autoroute ont été respectées, aujourd'hui l'entreprise et les salariés se réjouissent de ce choix qui n'a été possible que par la mise en place rapide, et je dis bien rapide, de l'infrastructure. La deuxième expérience que je voudrais citer est l'installation, elle a dix ans déjà, dans notre Charolais de l'entreprise Lyreco qui est le leader européen de la distribution de fournitures de bureau. Le savoir-faire de l'entreprise repose sur une logistique performante, on en a parlé tout à l'heure de la logistique. Toute commande prise aujourd'hui avant 18 heures sera livrée demain dans toute la France. Pour réussir ce challenge, dès la fin des années 90, Lyreco a décidé d'implanter un deuxième centre de distribution en France. La présence de cette grande transversale qui, à terme de 2010, nous, on nous avait annoncé 2010 en l'an 2000, irriguerait idéalement la zone de chalandise,

et la disponibilité de vastes terrains en fait que Lyreco ait retenu Digoin pour y construire, en l'an 2000, une entreprise de 30 000 m² ultramoderne équipée de (*inaudible*) performante. Aujourd'hui, environ 200 personnes y travaillent, sans tenir compte des emplois induits par la sous-traitance... Voilà 10 ans. Alors, les atouts de ce bassin sont toujours des terrains disponibles sur grande surface, des ressources humaines compétentes formées volontaires, on en a parlé, une qualité de vie certaine. Mais que manque-t-il ? Ce qu'il avait été promis, il y a 10 ans, c'est-à-dire une RCEA à 4 voies, complètement opérationnelle, adaptée à ce trafic de fret international. Alors quelles sont les conséquences de ce retard ? Depuis 10 ans, en ce qui me concerne, je n'ai pas vu de grandes entreprises industrielles s'installer dans le bassin, aucune validation de projet d'implantation de fournisseur ou de prestataire au côté de l'entreprise. Ils voulaient venir et ils ne sont pas venus. Difficulté pour organiser les visites clients, fournisseurs et liaisons avec les autres sites du groupe. Difficulté à recruter des cadres, car il y a peu d'emploi disponible pour les conjoints dans le bassin, et les moyens de communication peu adaptés ne leur permettent que très difficilement d'étendre leur recherche dans des villes plus grandes, telles Mâcon et Chalon. Dangerosité de circulation pour le personnel et nos chauffeurs routiers. Lyreco, nous mettons 50 camions par jour sur la RCEA, puisqu'on parle de la RCEA. Que peut-on conclure ? A l'heure d'Internet, encore plus qu'hier, la mise à disposition des produits vers les clients doit se faire dans les 24-48 heures. Forts de nos atouts, serons-nous, Charollais, prêts à temps pour accueillir de nouveaux entrants dans un monde industriel et commercial où le « juste à temps » est le maître mot ? Si les infrastructures ne peuvent pas répondre à un moment M à ces contraintes, l'industriel n'a pas d'autres choix que d'aller s'implanter où son taux de service se rapproche de la perfection. Des territoires bien irrigués sont déjà compétitifs, mais compte tenu de notre position stratégique et des atouts en termes de foncier et de ressources humaines, nous serions incontournables, mais le temps travaille contre nous. Seule une solution rapide ferait que nous ne raterons pas cette chance. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Une intervention.

Claude BREVAN : Une dernière, c'est fini ?

Jean-Yves AUDOUIN : Une dernière intervention, une dernière intervention... les dernières, et ensuite on conclut parce qu'on a dépassé déjà d'un quart d'heure.

Daniel GOETSCHY : Merci, Madame la Présidente. Bonsoir à tous ! Je m'appelle Daniel Goetschy, Fromageries Terres d'Or à Bourbon-Lancy. C'est une PME familiale d'une centaine de personnes, qui transforment des produits agroalimentaires, qui les découpent, qui les conditionnent. Donc, nous, nous sommes contraints à la perfection, puisque nous travaillons avec la grande distribution très, très exigeante, on nous demandait des taux de service de 98 à 99%. Avec des commandes qui tombent au plus tard à 9 heures, 9 heures et demie le matin, qui doivent partir de chez nous à 13 heures, à la marque des clients, avec le prix de vente de consommateur, de clients qui doivent être livrés le lendemain matin à 7 heures à l'autre bout de la France. Alors, on va aussi bien chercher l'autoroute à Chalon, à Mâcon, à Bourges, Nevers, et cetera. Donc, le coût de l'autoroute tout à l'heure dont on parlait, pour nous, ce n'est pas quelque chose de conséquent. Mais, nous avons quand même un transit de l'ordre de 25 000 tonnes par an entre les flux entrants et sortants, et c'est plus de 95% de produits périssables. Alors, les produits périssables, cela ne souffre pas de mettre trois jours pour traverser la France, surtout avec les taux de service qu'on nous demande. Et aujourd'hui, notre grande difficulté, c'est de répondre à cela, puisque nos clients nous imposent, dans le cas de retard, des pénalités qui vont de 10 à 40% de la valeur du produit non livré. Comment voulez-vous qu'une entreprise qui dégage 1% de bénéfice puisse supporter des pénalités qui peuvent aller entre 10 et 40% ? Donc, la RCEA, pour nous, c'est un enjeu vital, on ne peut pas s'en passer. Sous quelle forme elle sera faite, je n'en sais rien. Qu'elle soit payante ou pas, c'est encore un autre débat. Il est certain que nous, cela n'aura pas un impact sur le coût des produits que nous recevrons, que nous livrons. Dans notre petit coin de Bourbon-Lancy, l'ensemble de nos salariés ne seront pas impactés par des coûts de péage, puisqu'ils sont dans un environnement de 15 à 20 kilomètres qui ne sera pas irrigué par la RCEA. Et puisque, je voudrais dire aussi d'autres, c'est quand même le dégât humain en cas d'accident. Nous

avons eu au mois de juillet un de nos camions qui a été accidenté pas très loin d'ici sur la route à double sens. En fait, ce n'est pas notre camion qui était fautif, c'est une voiture qui a dépassé en face. Il y avait deux morts, il y a eu deux mots, pas dans le camion, mais dans la voiture d'en face. Je peux vous dire que le chauffeur, il n'est toujours pas remis de cela, il est resté deux mois sans conduire. Alors, par combien devons-nous multiplier ce phénomène, compte tenu de tout ce qui est arrivé et de tout ce qui peut arriver si nous ne faisons rien ? Je vous remercie.

Jean-Yves AUDOUIN : Bien. Allez, vous terminez !

Claude BREVAN : Alors, je crois que le temps de conclure est venu, vous voyez, trois heures, ce n'était pas suffisant, cela fait 3 heures 20 que l'on travaille. Alors, il y a énormément de choses qui ont été dites, tout a été transcrit. Comme vous le savez, il y a beaucoup de questions qui n'ont pas eu de réponses, on va les lister, et on demandera à la DREAL d'y répondre. Je voudrais signaler que le 15 décembre à Paray-le-Monial, il y a ce qu'on appelle un bilan d'étape. Et à ce moment-là, nous allons mettre en évidence les principales questions qui sont apparues et qui n'ont pas eu des réponses que vous jugez satisfaisantes... pas seulement les questions sur lesquelles la réponse ne vous convient pas, simplement des réponses, voilà, qui sont insuffisantes, qui ne sont pas suffisamment précises. Donc, on va lister avec le maître d'ouvrage les questions sur lesquelles il faut apporter une réponse pour ce bilan d'étape, et éventuellement, si c'est possible, mais c'est à lui de voir cela avec sa hiérarchie, s'il est possible d'apporter d'ores et déjà des pistes d'amélioration au projet qui a été présenté, et sur lequel il y a manifestement des crispations. Je ne sais pas si c'est possible, je crois que sur certains points c'est possible, sur d'autres cela l'est peut-être moins. En tout cas, ce serait bien que pour ce bilan d'étape, il y ait des débuts de réponses qui ne soient pas toujours une simple répétition du projet de départ, et qui signifierait « on n'en bouge pas d'un pouce jusqu'à la fin quoique vous puissiez dire. » Je signale par ailleurs qu'à Molinet, le 6 janvier, il y a une réunion qui est consacrée à des auditions. Alors, des auditions, il y a certains d'ailleurs d'entre vous qui sont déjà inscrits, pourquoi ? Parce que c'est l'occasion à cette phase du débat, qui est déjà bien avancé, où on a déjà entendu beaucoup de choses, pour les institutions, les collectivités locales et les élus, d'avoir une intervention tout à fait

construite qui tient compte de ce qui a été dit, et qui peut être un peu plus... enfin légèrement différente de ce qui a été dit au départ, enfin je veux dire qu'il y a peut-être eu un enrichissement par les apports multiples. Donc, ceux d'entre vous qui souhaitent parler, intervenir à cette occasion-là, seront assez aimables pour nous le faire savoir assez tôt, parce que suivant le principe de l'équivalence, on partagera le temps de parole par le nombre de participants à ces auditions. Je voudrais dire aussi qu'il est beaucoup question de propositions alternatives. Les propositions alternatives, ce n'est pas seulement le fait du maître d'ouvrage, cela peut être le fait de tout le monde. On a reçu quelques débuts de proposition plus ou moins construites, mais enfin des bribes, des morceaux de propositions. Je crois qu'il serait souhaitable si certaines propositions sont déjà prêtes pour ce bilan d'étape ou pour ces auditions qu'elles soient présentées à ce moment-là de manière à ce qu'elles puissent être débattues. Si ce sont des propositions alternatives qui sont présentées par des particuliers et pas par des institutions qui ont la possibilité d'en faire des représentations graphique très construites, mais simplement des croquis, il y a la possibilité pour les particuliers qui le souhaiteraient de se rapprocher du maître d'ouvrage, pour qu'ils les mettent en forme de manière à ce qu'elles soient au même niveau de représentations, parce que c'est important que tout le monde les comprenne. En tout cas, je vous invite à faire ces propositions, qui seront toutes reprises dans le compte-rendu, sur lesquelles le maître d'ouvrage ne pourra pas vous dire : « Celle-là on va la retenir, et celle-là on va l'écarter », parce que ce n'est pas ce qu'on lui demande, c'est clair, c'est sa hiérarchie, c'est le Ministre à la fin qui décidera, mais plus vite ces propositions alternatives apparaîtront dans le débat, plus elles auront la chance d'être entendues, d'être débattues par vous tous, d'être combattues, débattues, approuvées, et donc d'apporter quelque chose. Ce débat a été quelquefois animé et vif. Il restait dans les limites de la courtoisie. Je vous remercie beaucoup d'avoir tardé, enfin d'être restés si tard à cette réunion difficile. Et je crois que ce débat va progresser, même si les progrès sont difficiles et quelque peu laborieux. Merci.

(Applaudissements)