

**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**

***Dompierre sur Besbre – Salle Laurent Grillet
Mardi 30 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.

Introduction

Présentation du débat public

par la Présidente de la CPDP

Madame Claude BREVAN

Claude BREVAN : Si vous voulez bien vous installer, la maîtrise d'ouvrage arrive, je crois qu'ils sont à Dompierre. Donc, on devrait les voir arriver et si vous voulez bien, nous allons engager cette séance de travail. Il est bien évident que les circonstances ne sont pas très favorables à une forte affluence mais nous remercions particulièrement ceux qui ont eu le courage d'affronter les trottoirs et les rues glissantes. Nous verrons s'il est nécessaire de faire une réunion complémentaire et à quel moment, parce que je pense que peut-être davantage de personnes auraient souhaité participer, mais nous allons quand même travailler ce soir. La maîtrise d'ouvrage va arriver, et en l'attendant, je vais expliquer à ceux d'entre vous qui n'ont assisté à aucune réunion ce qu'est ce débat public. Et puis, ensuite, je vous dirai comment nous allons organiser la réunion elle-même. Le débat public, c'est une phase tout à fait précise dans un processus de décision sur un grand projet, cela se situe avant la décision et cela se situe même avant l'enquête publique. Premier principe d'un débat public, la transparence, la transparence des informations, la transparence de tout ce qui est dit également, c'est-à-dire que tout ce qui est dit est public, c'est enregistré et c'est à la disposition de tout le monde, tout ce qui est écrit, de la même façon. Deuxième principe, l'équivalence, c'est-à-dire que l'on soit un particulier, qu'on représente une institution, une association, qu'on soit élu, on a le même droit à la parole, c'est un principe fondamental du débat public. Le troisième principe, c'est celui de l'argumentation. Les positions des uns et des autres doivent être argumentées. Cela n'est pas un référendum, ce n'est pas un sondage comme on a l'habitude de dire, et on ne dit pas : « je suis pour » ou « je suis contre », on dit : « je suis pour parce que... » ou « je suis contre parce que... » et on expose les raisons, c'est ce qui fait que les autres participants peuvent effectivement comprendre vos positions. Et dans le compte-rendu final, on retient essentiellement les propos qui ont été argumentés. Le principe de fonctionnement de la Commission particulière du débat public : qui est ici à ma droite et qui a été désignée par une

Commission nationale, qui est une autorité administrative indépendante, c'est celui de la neutralité et de son indépendance. C'est-à-dire que nous ne sommes pas attachés à la maîtrise d'ouvrage, nous ne dépendons d'aucun dispositif qu'il soit local, national et surtout pas de la maîtrise d'ouvrage. Notre rôle, c'est de favoriser l'expression du public et de recueillir ce qui est dit, et c'est de favoriser le débat, c'est-à-dire pas simplement des monologues, mais, bien, qu'il puisse y avoir des échanges. A la fin de ce débat, on rédige un compte-rendu dans un délai de deux mois, de même que le Président de la Commission qui rédige un bilan, et c'est sur la base de ces deux documents, ce compte-rendu et ce bilan, que le Maître d'ouvrage, en l'occurrence le Ministre de l'Ecologie du développement durable et des transports, prend sa décision de poursuivre son projet tel qu'il l'a proposé, de l'amender ou d'y renoncer. Donc, tout cela conduit à une prise de décision au plus tard le 04 juillet au plus. Alors, avant d'aller plus loin, je vais demander à Monsieur le Maire de Dompierre d'accueillir parce que, ça y est, la maîtrise d'ouvrage vient d'arriver et on pourra véritablement commencer. Puis après, je vous dirai quelques mots sur le point où on en est dans le débat. Monsieur Thon, vous êtes tout seul ?

Dominique THON : Oui.

Claude BREVAN : C'est le Maître d'ouvrage alors, ce n'est pas la maîtrise.d'ouvrage Monsieur le Maire, si vous voulez dire quelques mots de bienvenue, j'ai un peu anticipé.

Mot de bienvenue
du Maire de Dompierre sur Besbre
Monsieur Pascal VERNISSE

Pascal VERNISSE : Bien ! Merci Madame la Présidente. Je voudrais saluer avant tout l'ensemble des membres de la Commission du débat public et je voudrais aussi ne pas oublier toute l'équipe technique qui fait en sorte que ce débat se passe dans les meilleures conditions. Je voudrais saluer l'ensemble des élus présents ce soir et vous saluer public, mesdames, messieurs, d'avoir pu franchir ces conditions météorologiques avec ces chutes de neige importantes. Alors, c'est vrai qu'un certain nombre de personnes ont dû faire marche arrière ou ne pas partir du tout, on peut le

regretter, mais on peut aussi le comprendre. Donc, en tout cas, pour vous mesdames et messieurs, je voudrais vraiment vous souhaiter la bienvenue à Dompierre. Alors, en vous souhaitant la bienvenue, c'est de vous dire aussi la joie que je peux éprouver à accueillir ce débat public nécessaire et sur un sujet qui, à mon sens, est devenu vital pour nous tous, tant de vies ont été perdues sur cette route. Alors, je souhaite que ce débat soit riche, très démocratique, que chacun y participe avec un réel désir de voir la réalisation de cet axe dans les meilleures conditions possibles, mais aussi dans les délais les plus brefs. C'est une étape très importante dans le processus de la décision. Alors, à toutes et à tous, je vous souhaite de nombreux, de fructueux échanges, je vous souhaite une bonne réunion et un bon débat. Et alors, je salue, donc, toute la DREAL qui arrive petit à petit et qui a du aussi affronter ces conditions météorologiques. Bienvenue à Dompierre. Bon débat mesdames et messieurs !

(Applaudissements)

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

Claude BREVAN : Alors, la maîtrise d'ouvrage n'est pas complète, puisque la DREAL Bourgogne n'est pas encore arrivée, mais cela va venir. Et on avait prévu aussi des experts, je pense, qui vont arriver bientôt mais, pour le moment, ils ne sont pas encore là. Je vais quand même vous présenter les personnes qui sont autour de ces deux tables. Donc, de ce côté-là, la maîtrise d'ouvrage avec Monsieur Thon qui est le Directeur Régional adjoint de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement d'Auvergne, Madame Edieu qui est Responsable du service des grandes infrastructures des transports, et puis, Monsieur Christophe Du Repaire, qui est chef de projet. Et puis, tout à l'heure, je suppose qu'on aura Monsieur Quinet qui, lui, vient de Bourgogne. A ma droite, c'est la Commission particulière du débat public, donc, Monsieur Cherel, qui est Général de gendarmerie mais qui est aussi juge de proximité ; Madame Lafon qui a fait sa carrière dans le domaine de la communication au Ministère de l'Équipement et au Ministère de la Culture ; Monsieur Denis Viala qui est chef d'entreprise à Clermont-Ferrand ; et Monsieur Jean-Yves Audouin qui est

Préfet honoraire et qui a terminé sa carrière à la Cour des comptes ; moi-même, j'ai été aussi fonctionnaire et j'ai été Directeur de l'équipement, mais également, j'ai terminé ma carrière comme délégué interministériel à la ville et au développement social urbain, autrement dit, chargée des quartiers difficiles. Voilà sur la présentation des équipes qui sont là. Je vous avais dit que je vous ferai un petit état du débat. C'est un débat très animé, très vif. On est à la cinquième réunion. Il y a eu près de 1 200 personnes qui ont participé aux quatre premières réunions, c'est assez considérable avec une certaine constance. Ce soir, il y a moins de monde, mais c'est quand même très significatif compte tenu des conditions pour parvenir jusqu'à cette salle. Il y a beaucoup de questions qui sont posées sur le site, il y a beaucoup d'avis. Il y a eu 329 avis, ce qui est énorme, à ce jour ; et puis, 168 questions qui ont été posées, et la DREAL a répondu déjà à une cinquantaine de ces questions. Cela prend forcément un certain temps mais, maintenant, ça y est, on est dans le rythme, donc, les questions reçoivent des réponses. Il y a eu des contributions un peu plus consistantes que de simples avis : 11. Il y a eu des délibérations de Conseils municipaux ; et puis, il y a trois cahiers d'acteurs. Un cahier d'acteur, c'est un format de 4 pages. Vous en avez un qui est déjà édité et qui est sur la table au fond, qui est le cahier d'acteurs qui a été rédigé par le Conseil général de l'Allier, et puis, il y a deux cahiers d'acteurs qui sont présentés par des associations de protection de l'environnement. Mais tout un chacun peut proposer un cahier d'acteurs. En général, ce sont plutôt les institutions ou les collectivités qui le font, ou les associations, mais si un groupe de particuliers s'organise pour rédiger, coucher sur le papier sa position, c'est tout à fait bienvenu. Le site Internet est extrêmement visité, donc, on voit que ce mode de communication fonctionne bien, il est commode, il évite quand même pas mal de gaspillage de papier aussi, ce qui est quand même aussi quelque chose d'assez positif, c'est assez interactif et c'est assez intéressant. Les verbatims des quatre premières réunions sont sur le site du débat, y compris le dernier verbatim de Montceau qui est sur le site depuis hier après-midi. Donc, vous pouvez les consulter. C'est un peu fastidieux à lire parce que ce sont des documents qui sont longs, mais ils contiennent quand même des choses assez précises. Les questions sont presque partout à peu près de la même nature mais, quand même, avec des points qui évoluent. Et on a le sentiment que le débat, même si, par moment, on a l'impression, effectivement, que les questions sont très récurrentes, ce débat progresse et il y a une

meilleure connaissance du dossier. Les réponses s'affinent et il y a certaines réponses à des questions qui ont été posées au cours des précédentes réunions et auxquelles le maître d'ouvrage n'avait pas répondu d'une manière tout à fait suffisante, il y a des réponses que vous allez pouvoir avoir aujourd'hui. Alors, nous allons organiser la réunion de la manière suivante en changeant un peu les choses par rapport à ce qui avait été prévu compte tenu du retard que mettent les experts à venir. Comme vous savez aujourd'hui, on présentait à la fois le projet global, le projet dans ses aspects locaux, et puis, un volet thématique particulier qui était lié aux déplacements sur le réseau routier et aux déplacements tous modes, tout à fait essentiel. En fait, les experts ne sont pas là. Je dois dire qu'il y en a un qui ne viendra pas, et c'est très dommage, c'est la SNCF qui nous a téléphoné pour dire qu'ils avaient fait demi-tour parce qu'ils avaient trop de difficultés à venir. On leur demandera d'intervenir lors d'une autre réunion parce qu'il est bien évident que tout ce qui a trait au fonctionnement ferroviaire est tout à fait fondamental dans ce projet. Ce n'est pas du tout de la mauvaise foi, ils nous avaient envoyé la trame de ce qu'ils devaient dire et même le PowerPoint, c'est vraiment parce qu'ils sont bloqués. Donc, tout cela sera traité. Nous allons commencer par la présentation du projet dans son aspect global. Ensuite, il y aura une partie de questions que vous pourrez poser, bien évidemment, il y a toujours une large part des réunions qui est consacrée à vos questions et aux réponses qui sont apportées. Ensuite, peut-être, est-ce qu'on interrogera le maître d'ouvrage sur les réponses qu'il a pu apporter, qui sont, en général, des réponses sur des questions d'ordre général et pas des questions particulières sur tel ou tel site, parce que cela vous intéresse assez peu qu'on vous apporte des réponses sur exactement ce qui va se passer au niveau de Montmarault, bien évidemment. Donc, ce sera plutôt sur des aspects globaux. Puis ensuite, le maître d'ouvrage passera à une présentation du projet au niveau local, autrement dit, aux alentours de Dompierre. Et puis, dans un deuxième temps, on travaillera sur la question des déplacements. On demandera au maître d'ouvrage peut-être de ne pas trop appuyer dans la présentation de son projet sur la nature des trafics et des déplacements pour que ce soit abordé dans la deuxième partie. C'est une partie intéressante, il y a ici un gros problème de poids lourds comme vous savez. C'est intéressant que vous sachiez davantage de choses sur ce qu'ils transportent, quelle est leur proportion, quel est leur comportement et quels sont leurs problèmes. Donc,

tout cela, ce sera plutôt traité dans la dernière partie qui sera la partie expertise. Si vous avez des questions à poser sur le débat, vous pouvez les poser. Et sinon, je donne tout de suite la parole à Monsieur... C'est Monsieur Thon qui va présenter ?

1ère partie

Présentation générale du projet

par le Directeur régional adjoint DREAL Auvergne

Monsieur Dominique THON

Dominique THON : Donc, Dominique Thon, Directeur adjoint de la DREAL. Je vais vous faire la présentation du projet de façon un peu générale. Et puis, comme l'a dit Madame Brévan, on reviendra dans la suite sur des volets plus détaillés. Donc, le petit problème qu'il y a, c'est que notre micro a eu un petit peu froid dans la voiture et qu'il n'est peut-être pas forcément aussi rapide qu'on pourrait le souhaiter pour le passage des diapositives. Mais j'espère qu'on n'aura pas trop de problèmes techniques dans le déroulement. Donc, je vais vous parler du projet que nous proposons en ce qui concerne la RCEA, que l'Etat a soumis au débat public. La RCEA, cela signifie Route Centre Europe Atlantique. C'est un itinéraire qui permet de relier l'axe de la vallée de la Saône et, donc, par là, tout le Centre ou l'Est de l'Europe d'un côté, et puis, de l'autre côté, l'Atlantique vers Royan. En ce qui concerne le débat d'aujourd'hui, il porte sur la section située entre Montmarault et Chalon-sur-Saône et Mâcon, qui constitue deux branches d'un Y orienté vers la droite avec la traversée des deux Départements, de l'Allier et de la Saône-et-Loire. Cet aménagement de la RCEA a commencé dans les années 60. Vers le milieu des années 90 a été prise la décision de faire de la RCEA une route à 2x2 voies sur l'ensemble de son tracé, et définie comme gratuite à cette époque. Donc, depuis cette période des années 90, on n'est pas remonté jusqu'à l'origine parce que les archives manquent un peu, mais il y a 800 millions environ d'euros de travaux qui ont été réalisés sur cette route mais qui n'ont abouti qu'à un résultat relativement partiel, puisque 30 % sont aménagés à 2x2 voies. Bon, il y a eu aussi de nombreuses déviations d'agglomération qui ont été réalisées mais on est loin du compte comme on le voit sur la diapositive qui vous est présentée en ce moment. Vous avez en rouge les sections qui sont à 2x2 voies ou qui sont en travaux et qui le seront

prochainement ; et puis, en bleu, on voit la majorité du linéaire qui est encore en route bidirectionnelle. Donc, les caractéristiques, je vais passer rapidement sur les caractéristiques de la RCEA puisqu'on reviendra en matière de trafic dans l'exposé tout à l'heure, mais il faut bien savoir que c'est une route qui a à la fois un rôle important vis-à-vis des circulations locales et vis-à-vis du transit. Donc, le rôle local est bien caractérisé par l'existence de 55 points d'échange qui permettent une desserte fine du territoire, et tout le territoire qui se trouve de part et d'autre de la RCEA jusqu'à souvent quelques dizaines de kilomètres vit fortement avec la RCEA pour au moins son activité économique. C'est l'importance de la richesse de cette desserte fine. Il y a cependant aussi un trafic très important qui s'est développé en matière de transit avec une part de poids lourds qui est très importante dans le transit, puisqu'il y a jusqu'à 45 % dans les sections où il y a le plus de poids lourds, 25 % dans celles où il y a le moins, ce qui se compare aux 10 % qui est le chiffre habituel à peu près du nombre de poids lourds sur le réseau national. Alors, deux enjeux importants... enfin, les plus importants, apparaissent au niveau du débat. Le premier, c'est d'améliorer la sécurité, je ne reviens pas sur le nombre d'accidents qui est très important et qui est cité régulièrement malheureusement dans les journaux, donc, cet aspect sécurité est primordial sur la RCEA. Et un autre aspect également important qui est d'améliorer la desserte des territoires puisque tous les territoires traversés, aussi bien dans l'Allier que dans la Saône-et-Loire, sont des territoires où il y a une tradition industrielle assez forte et des difficultés qui sont rencontrées par ces entreprises depuis les dernières décennies avec l'ouverture de la concurrence. Il est important que la RCEA puisse contribuer à maintenir la compétitivité de ces territoires, même si ce n'est pas le seul élément. Donc, que faut-il faire pour finir l'aménagement à 2x2 voies tel qu'il avait été décidé dans les années 90 ? Le montant des investissements qui reste nécessaire est estimé à 950 millions d'euros. C'est une somme qui est à comparer aux 800 millions que j'ai évoqués tout à l'heure, donc, qui représente 27 millions d'euros par an investis par l'Etat dans la période précédente sur la RCEA ou qui peut être comparée également un peu moins de 600 millions d'euros par an, qui constitue le total de l'investissement que l'Etat fait sur l'ensemble des routes nationales. On voit que ce sera difficile dans un délai raisonnable de dégager cette somme de 950 millions d'euros pour la seule RCEA et

que l'horizon de réalisation serait de l'ordre de plusieurs décennies. Donc, nous, la question à poser : comment peut-on accélérer la mise en concession de la RCEA ?

Claude BREVAN : La réalisation.

Dominique THON : Excusez-moi, je suis un peu perturbé. Oui, comment peut-on accélérer la réalisation de la mise à 2x2 voies de la RCEA ? Non, on a un petit problème d'ordinateur ? Donc, voilà, on cumule un petit peu les difficultés, je vais essayer de reprendre un petit peu. Comment ?

(Passage inaudible)

Jean-Louis CHEREL : Attendez ! Si vous permettez monsieur, on vous donnera la parole, mais on laisse finir d'abord le maître d'ouvrage qui fait son exposé.

(Passage inaudible)

Jean-Louis CHEREL : Pardon ? Oui, vous permettez monsieur, on laisse finir le maître d'ouvrage qui présente le projet et, après, je vous donnerai la parole. Oui. Non, mais on vous donnera la parole en temps voulu monsieur, ne vous inquiétez pas. Vous aurez la parole, oui, vous aurez la parole mais laissons finir le maître d'ouvrage qui présente son projet. Continuez, Monsieur Thon, continuez !

(Passage inaudible)

Dominique THON : Voilà ! Excusez mon lapsus et ce qu'il a pu provoquer. Donc, effectivement, l'idée devant ce constat qu'on n'arrivait pas à aboutir un financement dans un délai raisonnable de la mise à 2x2 voies, qui était pourtant jugée urgente, l'étude a été faite d'un appel à un concessionnaire . il y a deux caractéristiques principales. C'est d'abord le fait que le concessionnaire préfinance la route, c'est-à-dire que cela permet, donc, une réalisation rapide puisque les six financements sont mobilisés tout de suite au lieu que ce soit une réalisation au fur et à mesure de la disponibilité des crédits pour l'Etat. L'autre aspect bien sûr, c'est le fait que le coût de

l'opération est mis à la charge ou au moins une partie puisqu'il y a aussi une subvention d'équilibre, mais une grande partie du coût de l'opération est mise à la charge de l'utilisateur et non plus du contribuable par le fait que le concessionnaire reçoit ensuite un péage de la part des usagers. Cela conduit à un scénario de mise en concession possible qui a été proposé dans le dossier qui était soumis au débat public. Donc, vous voyez, c'est un type de péage dit ouvert, c'est-à-dire que contrairement à ce que vous connaissez plus dans la région qui est le péage fermé où on prend un ticket en entrant dans l'autoroute et où on paie en sortie ; là, c'est un type de péage où on ne prend pas forcément de ticket en entrant, on circule sur la voie et c'est au fur et à mesure du passage dans certaines barrières de péage qu'on doit acquitter un montant forfaitaire à chaque barrière passée. L'avantage de ce système est de permettre le maintien de certaines circulations locales gratuites et de permettre aussi le maintien de tous les échangeurs, puisque quasiment tous les échangeurs, alors que dans un système de péage tel que vous le connaissez fermé, on ne peut avoir des échangeurs que tous les 15 à 20 kilomètres pour des questions d'organisation de l'exploitation des péages. Autre particularité dans le projet que nous proposons, c'est le fait que la section Nord entre Ciry-le-Noble et Chalon-sur-Saône n'est pas envisagée dans le cadre de la concession parce que c'est une section très urbaine avec des trafics particuliers sur laquelle la mise en concession n'a pas paru envisageable. Donc, la concession ne se bornerait qu'à la branche Sud en Saône-et-Loire et jusqu'à Ciry-le-Noble sur la branche Nord. Donc, le projet, c'est un équilibre entre le coût, les dépenses et les recettes qu'il va pouvoir apporter. Donc, du côté des dépenses, vous voyez, en partant du bas, 200 millions d'euros qui sont nécessaires pour achever la réalisation de la section entre Ciry-le-Noble et Chalon, qui s'ajoutent aux 750 millions qui seraient, sur crédit budgétaire, financés par l'Etat dans le même délai que le reste ; les 750 millions nécessaires à l'aménagement à 2x2 voies du reste de la RCEA, on trouve bien au total des deux les 950 millions annoncés tout à l'heure ; et un coût supplémentaire de 160 millions d'euros nécessaires aux aménagements spécifiques d'une autoroute concédée par rapport à une route express. En ressources, d'autre part, nous avons vérifié la faisabilité, nous avons fait une modélisation du trafic qui vous sera présentée et des possibilités de financement avec l'hypothèse d'un péage qui serait en moyenne de 7,6 centimes pour les véhicules légers, de 24,3 centimes pour les poids lourds et

également des hypothèses bien sûr, sur les taux d'intérêt, sur les durées de concession qui seront possibles, et ce modèle-là conduit à un besoin de subvention d'équilibre de 150 millions d'euros qui devrait être apportée par l'Etat pour que l'opération puisse être bouclée financièrement. Puisqu'en effet, cela se passera dans le cadre d'une procédure qui est très proche de celle des marchés publics avec un appui d'appel à la concurrence. Ce que je signale particulièrement dans cette procédure, c'est que la mise en concurrence portera en particulier sur le niveau définitif du péage, sur la durée de la concession, sur le montant de la subvention d'équilibre à apporter par l'Etat. Donc, ce sont des paramètres sur lesquels les entreprises ou les candidats devront se montrer les plus favorables possibles sur l'ensemble des critères. Et cette procédure de mise en concession est validée par un décret en Conseil d'Etat, Donc, l'objectif est une mise en service en 2017, ce qui impose qu'à partir du débat public d'aujourd'hui, enfin, de ces mois et de la décision, l'orientation qui devrait être retenue par le Maître d'ouvrage en juillet 2011, on aille assez vite vers une enquête publique, et puis, un choix de concessionnaire pour l'an 2012. Diapo suivante. Alors, ce n'est pas bien sûr la seule solution qu'il faut envisager, il y a aussi la possibilité qu'il n'y ait pas de mise en concession et qu'on continue la mise à 2x2 voies de la RCEA sur crédit d'Etat, donc, l'objectif resterait le même que celui qui était défini dans les enquêtes publiques de 95-97, c'est la mise à 2x2 voies à long terme de la RCEA avec une première tranche de 150 millions d'euros qui devrait être consacrée plus particulièrement à des aménagements de sécurité, plutôt que ce qui a été fait jusqu'à présent de mise à 2x2 voies par petit bout de la RCEA, on a identifié quelques opérations de sécurité qui mériteraient d'être plus particulièrement prioritaires. Donc, la séparation des sens de circulation par une bande médiane un peu analogue à celle qui existe déjà sur des sections d'ailleurs relativement proches d'ici avec une bande de 1 mètre, 1,30 mètres de large, et puis, un dispositif sonore qui permet d'améliorer sans apporter la sécurité de la glissière, mais qui permet d'améliorer un peu la sécurité. Bien sûr, cela irait avec l'interdiction de dépassement des sections bidirectionnelles. Donc, ce système serait mis en œuvre sur l'ensemble de la route et la dénivellation de tous les échangeurs. Mais pour l'aménagement de section à 2x2 voies, il faudrait d'abord avoir réalisé ces aménagements-là, donc, ces 150 millions d'euros qui viendraient à la suite des opérations qui sont déjà en cours dans le cadre du PDMI, auraient lieu de 2013-2014

ou jusque vers 2017. Si on se base sur un rythme de 5 ans environ, il est lié au rythme des crédits apportés par l'Etat dans les années précédentes. C'est la présentation que je suis venu vous faire, Madame la Présidente.

Questions récurrentes posées par le public au cours des réunions précédentes

Claude BREVAN : Merci ! J'ai oublié de dire tout à l'heure que c'est Monsieur Cherel qui a préparé cette réunion avec la maîtrise d'ouvrage qui va animer la suite de la réunion. Je vais peut-être quand même poser des questions, comme cela vous n'aurez pas à les poser puisqu'elles ont été posées de nombreuses fois, sur lesquelles le maître d'ouvrage a dû travailler. D'abord, de nombreux participants ont remarqué qu'il y avait une différence importante d'estimation entre les coûts des travaux qui avaient été estimés en 2007 et ceux qui sont présentés aujourd'hui en 2010 puisqu'on est passé de 750 à 950 millions d'euros. Donc, j'ai demandé au maître d'ouvrage d'expliquer cette augmentation ; puis, également demandé de donner des détails sur les délais qui, à beaucoup, apparaissent comme un peu irréalistes ; et puis, il vient de le dire tout à l'heure, mais je crois que cela nécessite d'être approfondi, le point qui porte sur les 150 millions qui seraient apportés dans la solution hors concession, de bien préciser que ces 150 millions sont 150 millions qui viennent en plus des crédits qui sont déjà prévus dans le PDMI et qui, donc, portent la solution « soft » si je puis m'exprimer ainsi à presque 190 millions, ce qui correspond aux 27,5 millions par an qui sont indiqués dans le maître d'ouvrage parce que 27,5 millions par 7, cela ne fait pas 150, cela fait davantage. Alors, allez-y ! Sur le premier point parce que ce sont des questions qui sont posées à chaque fois, donc, comme il a une réponse...

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Dominique THON : J'ai une réponse sur le premier point. Je vous demanderai un petit délai encore sur le deuxième. Et puis, je...

Claude BREVAN : D'accord ! Alors, le premier.

Dominique THON : Donc, voilà, sur le premier, j'ai préparé aussi sous forme de diaporama une explication parce qu'il faut un peu suivre. Donc, au mois de février 2007, il y a eu une réunion publique déjà sur le sujet à laquelle je n'ai pas participé puisque je n'étais pas encore dans le dossier, dans mes fonctions, mais au cours de laquelle a été annoncée une estimation des travaux d'un montant de 695 millions d'euros de la part de l'Etat. Et puis, aujourd'hui, nous venons vous voir avec un dossier dans lequel pour la même chose, donc, achèvement des travaux pour une mise à 2x2 voies hors concession, le coût serait de 950 millions d'euros. Donc, effectivement, la question a été posée dès les premières réunions de la cohérence entre ces deux estimations. Alors, les deux estimations ont été faites suivant des méthodes différentes. Donc, on ne peut pas comparer poste par poste, mais on a cherché les facteurs explicatifs de la différence et voir comment on est arrivé. Donc, il y a quatre facteurs principaux qui expliquent la différence entre notre estimation de 2007, février 2007, qui correspondait à une valeur de juillet 2006, et puis, celle qu'on fournit actuellement qui est dans une date de valeur de juillet 2008, puisqu'à chaque fois qu'on donne une estimation, on doit en même temps donner la date à laquelle on estime qu'elle est valable en fonction des niveaux des prix. Donc, ces quatre facteurs, c'est, d'abord, l'évolution du coût des travaux publics, en général ; la deuxième évolution, ce sont les évolutions sur la prise en compte de l'environnement dans le projet ; la troisième évolution, sur les coûts de maîtrise d'œuvre ; et puis, la quatrième sur le 1 % paysage. Donc, je vais détailler un petit peu ces différents points. En ce qui concerne l'évolution du coût des travaux publics, l'INSEE publie des indices d'évaluation des prix de tas de choses différentes, et notamment des index concernant les travaux publics. Il y a deux index qui sont importants pour la RCEA, c'est celui qu'on appelle TP01, qui est un index général, tous types de travaux, qui est le plus utilisé pour des opérations de travaux routiers ; et dans le cas particulier de la RCEA où il y a beaucoup de travaux de chaussée, puisque les terrassements, beaucoup de choses ont déjà été réalisés, la part des chaussées est relativement importante, donc, l'index qu'on appelle TP09 qui concerne les enrobés, les couches de roulement des chaussées. Donc, c'est sur ces deux index qu'il faut s'appuyer pour établir l'évaluation. Donc, ces deux index ont évolué entre juillet 2006 et juillet 2008, ce sont les valeurs données par l'INSEE : sur l'index TP01, vous voyez une augmentation de 13,8 % et sur l'index TP09 de 22,4 % dans cette période. Il est vrai

que depuis 2008, ces deux index sont restés relativement stables, les valeurs en juillet 2010, donc les dernières connues, sont à peine 3 à 4 % supérieures aux valeurs de 2008. Il y a eu après l'effet de la crise qui a entraîné un ralentissement de la hausse de ces prix qui sont très liés aux prix des matières premières, dans les deux cas, avec... Prix des matières premières et prix de l'énergie qui sont importants. Donc, si on applique une valeur, disons intermédiaire, de l'ordre de 16 %, intermédiaire entre le 13,8 et le 22,4, cela justifie par rapport aux 695 millions d'euros dont on est parti sur le projet, sur l'estimation 2007, une augmentation de 111 millions d'euros, donc, qui portent déjà le cout de 695 à 806 millions d'euros. Le deuxième point concerne la prise en compte de l'environnement. Il y avait déjà des préoccupations environnementales prises en compte dans le projet en 2007, c'est bien évident. Là, c'est simplement les évolutions et les choses supplémentaires qui sont intervenues depuis. Il y a eu, depuis 2007, une augmentation des exigences environnementales liées au projet sur plusieurs aspects. D'abord, il y a eu la nouvelle logique des SDAGE, SDAGE : c'est Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, qui sont approuvés au niveau de chaque grand bassin versant. Donc, il y a un SDAGE Loire-Bretagne et un SDAGE Rhône-Méditerranée qui concernent la RCEA. Et dans les deux cas, on est passé d'une logique où chacun devait compenser simplement les impacts qu'il créait sur le milieu naturel et sur les masses d'eau au travers de ces projets à une logique d'amélioration de la qualité de l'environnement qui est demandée. Ce qui veut dire qu'on peut s'attendre à ce que les dispositifs en matière d'assainissement doivent être plus performants que ce qui était prévu initialement. Un deuxième point qui a évolué dans les suites du Grenelle de l'environnement, c'est la prise en compte de ce qu'on appelle la Trame verte et bleue avec les questions de continuité écologique où on sait, donc, qu'il y aura des demandes qui seront plus importantes... enfin, des objectifs qui seront plus importants en matière de rétablissement de passages pour la faune, que ce soit pour la grande faune qui va nécessiter quelques grands ouvrages mais aussi sur des sections un peu sensibles, par exemple, traversée de zones humides ou de zones boisées ; des ouvrages pour la petite faune plus nombreux, des clôtures, donc, il y a un supplément de coûts également de ce côté-là. Et puis, il y a des classements nouveaux en zone Natura 2000 entre Charolles et Cluny qui vont également provoquer des besoins un peu particuliers puisque pour construire une autoroute

dans une zone Natura 2000, c'est un peu difficile. Donc, on a estimé un coût unitaire, pour les passages pour la faune de 1,2 millions d'euros avec dans l'idée qu'il faudrait au moins 6 passages supplémentaires par rapport à ce qui avait été prévu. Pour les zones Natura 2000, le surcoût avec différents types d'aménagement est estimé à 600 000 euros par kilomètre, c'est dans l'estimation générale ; et pour les autres sections, de l'ordre de 130 000 euros par kilomètre, pour simplement le meilleur niveau environnemental qui sera assuré sur les autres sections. Donc, ce deuxième aspect de prise en compte de l'environnement arrive à une estimation de 53 millions d'euros qui est présentée dans les estimations qui seront soumises à expertise et amène le total à 859 millions d'euros. Le troisième point, c'est, je l'ai cité, sur la maîtrise d'œuvre et le contrôle des travaux, alors là, ce ne sont pas vraiment des coûts supplémentaires mais c'est une façon plus complète de compter le coût du projet. Puisque, en général, dans les opérations de l'Etat comme la maîtrise d'œuvre et le contrôle des travaux étaient assurés essentiellement en interne... en régie, je dirais, par les services des DDE autrefois, puis, des DIR et des Centres d'études techniques de l'équipement, donc, il n'était pas dans l'habitude de compter les coûts de fonctionnement de la maîtrise d'œuvre à l'intérieur du coût des travaux. Donc, ce n'était pas pris en compte dans l'estimation de 2007. Dans l'estimation actuelle, on a souhaité le prendre en compte, notamment du fait que certains services, notamment l'activité des CETE, se réorientent sur des thèmes autres que la route et, donc, il y aura besoin d'externaliser plus de prestations que ce n'était le cas dans l'hypothèse de 2007. Donc, on n'a pas pris la totalité des 12 % qui serait le coût standard pour une construction par un privé, mais on a estimé à 7 % du montant des travaux, ce qui pouvait relever du coût de maîtrise d'œuvre. Donc, appliquer 850 millions de la phase précédente, cela fait à peu près 60 millions de plus, et on arrive à 919 000 millions. Et puis, enfin, un dernier point, la politique du 1 % paysage, enfin, c'est pourtant une politique plus ancienne mais qui n'avait pas été prise en compte dans l'estimation de 2007. C'est une politique qui consiste à ce que 1 % du montant des opérations, enfin, des grosses opérations sur routes nationales ou des constructions d'autoroute, soit versé sous forme de subvention en général pour le financement d'actions sur les paysages dans des secteurs proches de l'autoroute souvent en covisibilité. Donc, si on applique ce 1 % en plus, on arrive à 9 millions d'euros de plus, ce qui porte l'estimation à 928. Alors, je ne suis pas arrivé jusqu'en

950, on n'a pas essayé de trafiquer les chiffres jusqu'au bout, mais on est assez proche et dans un ordre de grandeur qui est... d'écart qui semble assez cohérent avec ce qui... l'incertitude raisonnable qui doit être d'au moins 10 % sur une estimation de projet de ce type-là, on sait que, au stade où en est l'étude, il y a au moins 10 % d'écart en plus ou en moins sur le coût du projet qu'on a fait.

Jean-Louis CHEREL : Je vous remercie Monsieur Thon pour les explications que vous venez de donner sur une question qui était un peu récurrente et qui a été posée de nombreuses fois depuis le début du débat. Est-ce qu'à ce point, certains voudraient poser d'autres questions sur l'économie générale du projet qui vient de vous être présenté étant donné que la dernière partie de la réunion va être consacrée à une présentation plus détaillée du projet de la RCEA dans le secteur de l'Allier qui vous concerne. Mais s'il y en a qui ont des questions sur le dispositif général, on est à votre écoute. Pas de questions ? Ah ! Pardon, excusez-moi monsieur, je ne vous avais pas vu. Nous allons vous donner le micro et vous vous annoncez s'il vous plaît, puisque c'est la règle.

Questions/réponses

Laurent DESMYTTER : Oui. Laurent Desmytter. Donc, je voulais remercier Monsieur Thon parce qu'on vient d'apprendre, donc, des travaux qui sont réalisés en régie par les agents des services publics, donc, coûtent 7 % moins cher que quand ils sont confiés au privé. Si vous intégrez la maîtrise d'œuvre, si vous considérez que la maîtrise d'œuvre réalisée à l'intérieur des travaux quand c'est du service public et qu'il faut les sortir, donc, cela coûte 7 % plus cher, quand ils sont faits par le privé, cela veut dire que quand ils sont réalisés par les services publics, ils coûtent moins cher. Merci de cette défense des services publics.

Dominique THON : Les fonctionnaires sont payés tout de même.

Jean-Louis CHEREL : Bon ! On vous laisse répondre, Monsieur Thon, à cette question ?

Dominique THON : Cela correspond au coût de fonctionnement des services qui sont chargés de la maîtrise d'œuvre quand ils sont faits par l'Etat, donc, d'une certaine façon, le contribuable le paie déjà même s'ils ne sont pas affichés dans l'estimation de l'opération.

Jean-Louis CHEREL : Bien, merci Monsieur le représentant du maître d'ouvrage. Est-ce qu'il y a d'autres questions à ce point de débat ? Sinon, nous allons passer, donc, à la partie du débat qui, ce soir, concerne le thème des déplacements et des trafics. Alors, oui, mon Père, vous avez une question avant ?

Frère Joseph : Oui, une intervention sur l'organisation générale du projet. Donc, Père Joseph de l'Abbaye de Sept-Fons.

La mise à 4 voies de la RCEA est une réalisation objectivement nécessaire elle représente des travaux importants dont les répercussions (dans l'environnement immédiat en particulier) seront durables voire définitives. Quand on construit pour longtemps, et ici, c'est pour très longtemps, ce qui doit primer d'abord, c'est la qualité de l'ouvrage. Or, la logique sous-jacente au projet présenté est « il faut faire maintenant très vite et on n'a pas les moyens ». Chacun sait que dans toute réalisation, trois critères sont à prendre en compte, la qualité, le coût et le délai, et que ces trois critères sont interdépendants. Si l'on veut impérieusement quelque chose tout de suite et qu'en même temps, on ne veut pas y mettre trop de moyens, il est certain alors qu'on ne devra pas être non plus trop regardant du côté de la qualité. On pourra sûrement faire des déclarations de bonnes intentions car cela, c'est rapide et cela ne coûte pas cher. Mais face à la réalité et à ses exigences, la question de la qualité sera éludée car, comme chacun semble l'avoir admis, « il faut faire très vite et on n'a pas les moyens ». Permettez-moi de souligner le caractère discutable de cette pseudo-évidence. Tout d'abord : « on n'a pas les moyens ». Pour être honnête, il faut dire : « l'Etat choisit de ne pas mettre plus de moyens ». Peut-être est-ce justifié pour des raisons supérieures, peut-être pas mais en tout état de cause, c'est un choix que fera le Ministre et non une nécessité qui s'imposerait à lui. Il faut dénoncer ici un chantage implicite à la sécurité consistant à sous-entendre que ceux qui n'accepteraient pas la solution de la mise en concession porteraient alors la responsabilité de l'insécurité liée au retard des travaux. Quant au caractère

d'extrême urgence permettant de justifier tous les sacrifices, il faut faire maintenant très vite. L'aspect économique qui est monté en épingle pour défendre le projet n'est pas aussi péremptoire qu'il y paraît. En effet, la RCEA même dans son état d'inachèvement est déjà devenue un axe européen de circulation. C'est là un état de fait qui ne changera pas. Une fois qu'une rivière a trouvé son lit, elle n'en change pas, au contraire, elle le creuse. Il y a, donc, là, au niveau économique, un capital acquis qu'une légère modification du délai de travaux ne remettra pas en cause. Dès lors, les anticipations démographiques alarmistes sont tout à fait abusives, certains pourraient bien s'en aller actuellement, d'autres, plus nombreux, arriveront. Concrètement, nous sommes tout à fait partisans pour la mise à 4 voies, bien sûr, de la RCEA. Mais le but de cette intervention est de souligner qu'il est possible et même nécessaire d'envisager une certaine marge quant au délai de réalisation et au moyen de financement si l'on veut assurer une qualité qui, seule, demeurera dans les années à venir. Faut-il, en effet, pour gagner quelques années, subir des conséquences qui, elles, seront bien plus durables, ne serait-ce, par exemple, que d'être soumis à un péage pendant au moins 50 ans, durée minimale d'une concession, mais aussi de devoir supporter définitivement des implantations et des constructions anarchiques qui, sous prétexte de l'urgence, n'auront pas été maîtrisées ? Concrètement deux questions à Sept-Fons nous préoccupent, celle des nuisances sonores et celle des implantations industrielles prévisibles au niveau de l'échangeur. Nous demandons, donc, au Maître d'ouvrage et aux élus engagés dans le projet de veiller à ce qu'un traitement efficace sur ces points soit prévu et réalisé, en particulier un revêtement de chaussée qui limite le bruit, en prenant en compte la réalité propre de l'Abbaye déjà cernée par des usines bruyantes génératrices d'odeurs industrielles. Et nous demandons également que les remarques qui seront inscrites dans le cahier d'acteurs soient intégrées au cahier des charges.

(Applaudissements)

Jean-Louis CHEREL : Je vous remercie Père pour votre contribution. Je vais demander au Maître d'ouvrage s'il souhaite vous apporter une indication en ce qui concerne cette étude sur le revêtement de l'axe.

Dominique THON : C'est un type de mesure qui est souvent pris pour limiter les impacts en terme sonore lorsqu'une route est proche de zone agglomérée, donc, je pense qu'il n'y aura pas de... Cela fera partie de l'arsenal, des différentes mesures qu'on pourra prendre pour limiter les impacts sonores de la RCEA qui sont importants dans diverses sections et sur lesquelles on expliquera de façon plus détaillée lors de cette... Enfin, il y a une explication déjà donnée sur le bruit, puis, on y reviendra dans une des prochaines réunions.

Claude BREVAN : Oui. Vous pouvez peut-être répondre quand même assez précisément. Est-ce que cela veut dire que si vous mettez un nouveau revêtement, un revêtement un peu moins bruyant sur la nouvelle chaussée, vous reprendrez en même temps celle qui existe déjà ?

Dominique THON : C'est...

Claude BREVAN : Il y aura une chaussée bruyante et une pas bruyante ou les deux ?

Dominique THON : Alors, en général, on reprend les mêmes structures et les mêmes types de revêtement à la fois sur la chaussée existante et sur la nouvelle mais, cela, c'est effectivement..., enfin, cela a été bien dit, il y aura un cahier des charges...

Claude BREVAN : D'accord.

Dominique THON : ... au moment de la concession qui demandera... on parlait de la qualité que doit atteindre l'ouvrage. C'est quelque chose que le Ministre devra définir dans le cahier des charges qui sera élaboré à partir de la concession, qui sera élaboré à partir de ce qu'on entend dans le débat public, à partir des conclusions de l'enquête publique, et puis, des engagements qui auront été pris à ce moment-là, et tout cela sera inclus dans le cahier des charges de la concession et devra être respecté par le concessionnaire. La route reste ensuite une route nationale tout en étant une autoroute et il y a un service qui est chargé de vérifier que les différents concessionnaires satisfont aux engagements qu'ils ont pris.

Claude BREVAN : Alors, on peut peut-être préciser que, après-demain, si les conditions météo permettent, on verra cela demain, il y a une réunion à Cluny qui portera un peu spécifiquement sur ces questions d'environnement et, notamment, sur ces questions de bruit et sur lesquelles, donc, vous pourrez voir un peu la manière dont a été évalué le bruit attendu par le doublement de la voie et les mesures compensatoires envisageables. Donc, c'est bien après-demain que ce sera traité de toute façon en détail.

Jean-Louis CHEREL : Oui, vous souhaitez poser une question, Monsieur ?

Arnaud BENNET : Oui, Arnaud Bénnet, je souhaiterais juste réagir par rapport à l'intervention précédente. Sur la discussion, l'éternelle discussion qui consiste à savoir si l'Etat devrait ou ne devrait pas assumer ses responsabilités et payer la mise à 2x2 voies de la RCEA, on peut éternellement discuter de ce sujet. La réalité est telle que lorsque l'Etat s'est engagé, on peut regarder ce qui s'est passé sur la Nationale 4 qui devait passer en 2x2 voies puisque cela avait été voté en 80... dans les années 80, je crois. Ce qui n'a pas été fait ni au nord de Moulins ni au sud de Moulins. Donc, on peut toujours discuter de cela et on peut rester pendant 20 ans, 30 ans, 40 ans avec une route qui n'est pas en 2x2 voies. La réalité, c'est qu'effectivement, financièrement, il est peu probable que ce problème trouve sa solution dans le financement par l'Etat. Sur le problème de l'environnement, je partage l'avis et les remarques, les observations faites par le Père Joseph de l'Abbaye. Je pense que ce sont des éléments qui ne sont pas pris en compte à la fois des données environnementales et également les données... le confort par rapport aux environnements humains traversés. Sur les enjeux économiques, je ne partage pas l'avis qui a été donné précédemment. Je pense qu'il est extrêmement vital et urgent de faire passer cet axe en 2x2 voies. Je pense que les analyses, les différentes analyses économiques de développement montrent qu'un territoire qui n'est pas irrigué par une route suffisamment dimensionnée ne peut pas se développer. L'Allier ne s'est pas particulièrement développé dans les dernières années et son développement est quand même extrêmement ralenti par cet axe. Alors, c'est vrai que cet axe existe déjà aujourd'hui, c'est vrai qu'il est traversé par... utilisé par beaucoup de poids lourds. Je vais prendre simplement un exemple pour

illustrer ces enjeux économiques. C'est l'exemple de mon entreprise qui est un parc de loisirs, qui accueille 500 000 visiteurs. Ce qui n'est pas si mal dans un département qui est peuplé d'un peu plus de 300 000 habitants. Aujourd'hui, nous travaillons sur une zone de chalandise primaire qui comporte environ 900 000 habitants dans les environs de 100 kilomètres. Nous avons, depuis plusieurs années, comme objectif, de nous développer sur la région lyonnaise qui accueille un million de personnes en agglomération. Ce potentiel est parfaitement à portée de notre entreprise, en termes de développement. Aujourd'hui, il est inaccessible, simplement pour un problème d'accès routier. C'est-à-dire que nous sommes à une bonne distance pour nous développer sur la région lyonnaise et nous sommes dans la quasi-impossibilité de le faire compte tenu des axes routiers et de la difficulté d'accès. Donc, oui, effectivement à la mise en 2x2 voies de la RCEA, c'est vrai pour Le Pal, mais c'est vrai pour beaucoup d'entreprises. C'est une urgence et je ne vois pas en quoi le fait de faire vite va se traduire par faire mal. Je pense qu'on peut faire vite et bien, et on a pris déjà beaucoup trop de retard et le département en a souffert, sans doute que l'Allier ne serait pas dans cette situation économique et démographique aujourd'hui, si les axes routiers avaient été développés bien plus tôt.

Jean-Louis CHEREL : Je vous remercie, Monsieur. S'il n'y a pas d'autres questions... Si. Oui, oui. Monsieur le Maire aussi et Monsieur le Conseiller.

Jean-Paul CHERASSE : Jean-Paul Chérasse, Président de la Communauté de Communes de Val de Besbre-Sologne Bourbonnaise. Tout d'abord, pour débiter par une allusion, peut-être météorologique, je dirai que nous ne pouvons que regretter que les vents d'ouest qui sont les vents dominants pour notre secteur n'aient pas soufflé suffisamment fort pour que les crédits d'Etat viennent abonder et permettre le passage à 2x2 voies de cette RCEA dans des délais tels que chacun aurait pu le souhaiter. Toujours est-il qu'aujourd'hui, on est, je rejoins les propos qui ont été tenus précédemment, on est dans cette situation où le passage à 2x2 voies est plus qu'une nécessité et nous devons tout mettre en œuvre pour que cette accélération de cette 2x2 voies puisse être vraiment concrète et efficace. Malgré tout, il y a un certain nombre d'éléments, donc, le volet développement économique est bien l'atout premier, je vais dire, justifiant la position qu'elle soit celle du département,

qu'elle soit aussi celle de notre communauté de communes, donc, le souci du développement économique est bien la priorité avec l'approche, également, de l'accidentalité marquée qui est insoutenable sur ce secteur. Mais qui parle de développement économique sous-entend le maintien de l'ensemble des échangeurs. Alors ma question, elle est en même temps générale et locale. Vous disiez tout à l'heure, Monsieur Thon, « le maintien de l'intégralité ou quasiment », vous avez repris, « maintien de tous les échangeurs ou quasiment », alors, c'est vrai qu'entre « tous » et « quasiment », il peut y avoir un écart très important. Et il est vrai que pour notre secteur communautaire où trois échangeurs aujourd'hui, trois diffuseurs permettent l'accès, nous allons dire, à Dompierre et à cette vallée de la Besbre et Sologne Bourbonnaise, ces trois échangeurs ont chacun une réalité forte, l'une qui vient d'être évoquée au niveau touristique, donc, je vais dire, économique pour notre territoire, une autre qui avait été évoquée pour la zone de Sept-Fons et enfin l'irrigation d'un autre bassin industriel. Donc, ces trois échangeurs, aujourd'hui, sont pour nous indispensables si on veut parler de développement économique de notre territoire. Alors, je pose la question pour savoir si on peut compter sur le maintien des trois échangeurs parce que si on met en priorité le développement économique qui ne peut se faire qu'avec les échangeurs, si on nous supprimait, ne serait-ce que l'un des échangeurs, l'objectif développement économique ne pourrait plus être atteint et ce qui pourrait nous amener à reconsidérer différemment notre position.

Jean-Louis CHEREL : Je vous remercie. Avant de proposer qu'on vous réponde, je vais laisser la parole à Monsieur le Maire de Dompierre.

Pascal VERNISSE : Merci, Monsieur ChereL. Alors, je voudrais profiter de ce que l'on est sur le secteur de Dompierre, quand même, pour m'adresser à Monsieur Thon et toute son équipe. Il y a un point important pour Dompierre et également pour Montmarault, c'est... nous sommes dans un processus de village-étape et nous souhaiterions avoir la possibilité de pouvoir installer de la signalisation avant que cela passe en concession car nous savons tous que lorsqu'il y a concession, souvent il est impossible de pouvoir mettre en place ces panneaux, et le futur concessionnaire nous dira non. Donc, la question, c'est de pouvoir engager ce processus avant. Ensuite, effectivement, comme vient de le dire le Président à la

Communauté de Communes, le maintien des échangeurs,...notamment dans notre secteur des trois échangeurs, c'est une demande forte. Le Conseil Municipal déposera une contribution dans ce sens-là. Je crois que c'est important pour la perméabilité du territoire, cela a été dit, développement de zone d'activité, développement touristique, effectivement, le parc d'attraction Le Pal, 500 000 visiteurs, donc, cela génère du trafic et il faut pouvoir recevoir tout ce trafic dans de très, très bonnes conditions. Alors, aussi concernant cette concession 2x2 voies, oui, effectivement, il faut aller vite, mais, une demande tout aussi importante, c'est : N'attendons pas 2018, commençons dès maintenant par des aménagements forts en termes d'aménagement de sécurité. Evitons, le plus rapidement possible, ces fameux chocs frontaux car il y a quand même une accidentalité inacceptable. Sur le développement économique, alors je dirai que l'impact socio-économique et environnemental, effectivement, c'est important, mais je crois qu'il faut cesser d'opposer le social économique et l'environnement. Je crois qu'il faut prendre des mesures pour les deux, d'ailleurs, les deux vont ensemble, donc, travaillons là-dessus. Un point un peu plus technique, Monsieur Thon, c'est aujourd'hui déjà telle qu'est la configuration de la RCEA, on a un endroit de Dompierre qui est très souvent en risque d'inondation par rapport à la récupération des eaux de ruissellement, voire même la configuration de la RCEA, on a un endroit de Dompierre qui est très souvent en risque d'inondation par rapport à la récupération des eaux de ruissellement, voire même d'inondation. Donc, ma question c'est dans le cadre d'une 2x2 voies, attention de bien travailler ce point-là sur la récupération des eaux de pluie qui seraient évacuées, parce que cela peut poser quand même quelques problèmes. Quelques points que je voulais aborder, mais... Donc, c'est important de tenir compte de tous ces points-là. Merci.

Jean-Louis CHEREL : Merci, Monsieur le Maire. Monsieur Thon peut peut-être répondre dès à présent. On est déjà un peu dans le projet Point local, mais ce qui est dit maintenant ne sera pas redit après. Donc, je vous laisse répondre aux questions qu'ont posées le Président de la Communauté de Commune et le Maire de Dompierre.

Dominique THON : Donc, oui, sur les deux questions, le premier point, effectivement, que j'ai dit quasiment tout à l'heure à propos des échangeurs, je faisais plutôt référence au débat que nous avons eu à Montmarault concernant l'échangeur de Deux-Chaises sur lequel nous avons quelques difficultés techniques, mais nous avons promis de nous expliquer et de pouvoir revenir aux réunions à Yzeure au mois de janvier avec une analyse plus complète de ce qui concerne ce point d'échange particulier. Pour le reste, l'orientation est bien de maintenir tous les échangeurs en accord avec les collectivités quand il y a des souhaits de modification ou des souhaits de maintenir en l'état les choses. Donc, si vous nous dites que votre souhait est de maintenir en l'état les échangeurs aux environs de Dompierre, on s'efforcera de le satisfaire dans la suite de la démarche. Sur la démarche des villages étapes, effectivement, à Montmarault, on nous avait aussi posé la question. Donc, il y a une démarche assez particulière avec un dossier déposé, un comité national et... enfin, je ne sais pas si cela s'appelle exactement comme cela, mais des villages étapes qui valident la qualité des dossiers présentés par les communes, et cela permet effectivement une mise en place de signalisation. Effectivement, je sais que c'est quelquefois plus difficile de convaincre un concessionnaire autoroutier de mettre en place des panneaux. C'est la DREAL qui instruit ces dossiers pour la partie Etat, disons, au niveau local. Donc, nous accueillerons vos dossiers avec bienveillance, bien entendu, dès que... Voilà. Et puis, le dernier point, c'était sur les risques d'inondation, cela fait effectivement partie des aspects quand on vous parle de remise à niveau environnementale de la RCEA, tout cet aspect, alors il y a l'aspect qualitatif, mais l'aspect quantitatif vis-à-vis des eaux est aussi important, donc cela impose de créer des bassins, de récupérer les eaux et de les restituer au milieu naturel à un rythme aussi compatible que possible avec ce que le milieu peut recevoir. Donc, c'est là que, effectivement, on s'intéresse aux questions que vous avez posées. Cela sera identifié dans la suite. Il y a plusieurs endroits où ce type de problème existe sur la RCEA.

Jean-Louis CHEREL : Bien, je vous remercie. Encore une question, oui.

Laurent DESMYTTER : Ah ! C'est gentil. Je ne me représente pas, Laurent Desmytter, je suis Conseiller municipal à Dompierre.

Jean-Louis CHEREL : Si, si, vous vous présentez, oui, oui.

Laurent DESMYTTER : C'est refait donc. Moi, je voulais intervenir un petit peu sur l'historique du financement des infrastructures routières nationales, parce que... Donc, il y avait une agence qui a été faite, l'AFITF, Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, qui a été créée en 2003, qui devait être abondée par le péage d'autoroute, je pense que vous êtes au courant, puisque ce sont des informations qu'on trouve par ailleurs. Donc, cette agence devait récolter notamment une bonne part des péages d'autoroute pour financer les autres infrastructures routières nationales. Peu de temps après, les sociétés d'autoroute ont été privatisées, et les fonds n'ont plus été disponibles pour cette agence. Alors, l'intervention que je voudrais faire, c'est... là vous avez remarqué, particulièrement sur l'aspect privatisation des services publics et du domaine public. Il faut savoir... je vais faire un petit zoom notamment sur une société d'autoroute qu'on connaît bien ici, parce que c'est celle qui a l'autoroute qui traverse le département, donc la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône. Il faut savoir que cette société d'autoroutes est possédée par une autre société qui s'appelle Eiffarie, cette même société filiale à 100% de financière Eiffarie, cette même société qui est possédée à 50% par une société qui s'appelle Eiffage d'un côté, et 50% par une société qui s'appelle Macquarie Autoroutes. Macquarie Autoroutes est composée de quatre filiales : une qui est basée en Australie, une deuxième aux îles Bermudes, et deux autres aux îles Guernesey. Il faut savoir que depuis 2005, il a été reversé aux actionnaires de la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône plus de 2,7 milliards d'euros. Donc, c'est pour vous indiquer où passe l'argent qui devait servir à aménager les routes nationales. Cela c'est juste un zoom sur cette société, je vous laisse imaginer pour l'ensemble des sociétés d'autoroutes Paris-Rhin-Rhône, sachant que sur l'évolution du prix des péages, moi je descends souvent sur Clermont, et j'ai remarqué que cela allait beaucoup plus vite que l'inflation ou l'augmentation. Il n'y a pas longtemps que cela, on payait 2,30 euros, maintenant on est passé à 3,50 euros ou plus que cela, juste en même pas dix ans. Cela c'était pour bien vous rappeler que la responsabilité de l'aménagement de cette route, elle revient à l'Etat. C'est une route nationale, donc c'est l'Etat qui est responsable des travaux et des accidents qui se situent sur ce

domaine public. On avait un contrat de plan Etat-Région qui avait déterminé un certain nombre de tronçons qui devaient être mis en 2x2 voies. Il y a eu des coupes de crédits, donc on a joué les crédits et quand on a joué ces crédits dans les bureaux là-bas, on a fait un trait sur aussi l'accidentalité de cette route, et donc on a considéré que les morts sur cette route étaient finalement pas très, très importants, qu'il y avait d'autres choses à financer, comme par exemple les 210 millions d'euros reversés à Monsieur Bernard Tapie. Donc, il s'agit bien de choix politique. Si l'Etat ne fait pas le choix de financer cette route, à ce moment-là, oui, c'est vrai qu'il y a des accidents. Mais ce n'est pas aux gens qui ne veulent pas de la concession autoroutière, mais qui veulent absolument que l'Etat prenne sa responsabilité et aménage aux 2x2 voies cette route, c'est bien à l'Etat de prendre sa responsabilité, et c'est aux bureaucrates qui ont barré ces crédits et qui ne veulent pas mettre ces financements, ce sont eux qui portent la responsabilité des morts sur cette route.

Jean-Louis CHEREL : Oui.

(Applaudissements)

Jean-Louis CHEREL : Monsieur, si vous voulez bien... vous avez d'autres arguments encore à développer parce que...

Laurent DESMYTTER : Juste...

Jean-Louis CHEREL : Attendez, excusez-moi ! On pourra en reparler après avoir vous présenté le projet à l'échelon local, sinon vous savez que votre intervention, dont je vous remercie beaucoup, est enregistrée, ce sont des contributions qui seront, bien sûr, rapportées in extenso. Il n'y a pas de réponse pour le moment qui est demandée au maître d'ouvrage. Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

Laurent DESMYTTER : Oui, il y a des questions, sur le coût des travaux publics. Au Conseil municipal, nous, on a eu beaucoup de baisse sur le coût des travaux publics, alors je ne sais pas s'ils ont été pris en compte sur ce que vous avez... Alors, il y a une autre chose sur le domaine public, alors je m'étonne qu'un domaine public soit

mis en accès payant, il me semble que c'est contraire à la loi. Il y a aussi... Alors, j'ai perdu ma question. Quels travaux sont pris en compte ? Mais je pense que Pascal Vernisse en a parlé, puisque la concession, c'est bien le débat public, mais en attendant, qu'est-ce qu'on fait, puisqu'il y a quand même une dangerosité des accidents, et sur les 7% des coûts de maîtrise d'œuvre, vous avez répondu tout à l'heure.

Jean-Louis CHEREL : Bien. Je vous remercie Monsieur. Alors, nous allons, je pense, arrêter là en ce qui concerne les questions et les réponses posées au sujet de l'économie générale du projet, et je voudrais rappeler, comme l'a dit tout à l'heure la Présidente de la Commission au débat public, que cette réunion est l'occasion aussi d'informer, et c'est à ce type d'information que ce soir a été mis à l'ordre du jour le thème des déplacements et des trafics, et on a pensé organiser cette information selon quatre volets. Le premier volet concerne les trafics sur la RCEA, son évolution et, le cas échéant, en cas de mise à 2x2 voies, l'impact que cela pourrait avoir sur l'intensité du trafic et son report éventuel sur d'autres axes. Cela c'est un premier volet des exposés qui vous seront faits. Le deuxième volet de cet exposé concerne les réseaux routiers de proximité, situés dans l'Allier et dans la Saône-et-Loire, avec leur trafic respectif, parce que le tout forme un ensemble, c'est un faisceau de routes. Le troisième volet, et là je pense ce soir, on ne sera pas en mesure de répondre entièrement à ce qu'on avait prévu, puisque c'est sur le transport intermodal dans les deux départements où on avait pensé faire intervenir deux responsables du Conseil général de l'Allier et du Conseil général de la Saône-et-Loire, mais aussi de la SNCF, et la Directrice des affaires régionales a été bloquée par la neige, elle nous a fait savoir qu'elle ne pourrait pas être là ce soir. Et puis, enfin, le dernier volet, c'était un aspect d'informations concernant les dispositifs qui sont envisagés dans un avenir assez proche, un dispositif qui a été évoqué par le Préfet de Région, coordonnateur, lors de la séance d'ouverture, à savoir les opérateurs de proximité pour le transport du fret. Alors, avant de commencer ces différentes interventions, je voudrais faire l'inventaire, excusez-moi sur ce terme, des gens qui, malgré la neige, sont présents pour faire leur intervention. Alors, tout d'abord, est-ce que les représentants du CETE de Lyon sont là ? Et vous êtes Monsieur ?

Abdallah EL HAGE : El Hage.

Jean-Louis CHEREL : Mr El Hage. Ensuite, je vois que Monsieur Couturier, le Directeur des routes de l'Allier est là. Est-ce que son correspondant ou ses correspondants de la Saône-et-Loire, soit Monsieur Broyer ou Monsieur Rougemont, sont présents ? Apparemment pas. La RCEA ne les a pas laissés passer.

Jean-Louis CHEREL : Monsieur Quinet non plus.

Jean-Louis CHEREL : Monsieur Quinet non plus ... Bon, pour le dispositif de transport de voyageurs, donc pour l'Allier, on aura Monsieur Couturier qui pourrait nous faire l'exposé. Et puis, enfin, en ce qui concerne le dispositif des opérateurs de proximité, peut-être quelqu'un de la DREAL pourra dire quelques mots, puisque la SNCF n'est pas en mesure d'apporter des éléments. On vous demandera à ce moment-là. Donc, nous allons commencer, Monsieur El Hage, qui est du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon. C'est donc un technicien qui a étudié plus particulièrement le trafic sous tous ses aspects et ses caractéristiques et, le cas échéant, ses modifications et son évolution si cette route était mise entièrement à 2x2 voies. Monsieur El Hage, vous avez la parole.

2^{ème} partie / 1^{er} volet

Présentation détaillée des trafics de la RCEA

et des axes secondaires côté Allier et côté Saône-et-Loire

Monsieur Abdallah EL HAGE

CETE de Lyon

Abdallah EL HAGE : Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Donc, je vais vous présenter un peu la contribution du CETE de Lyon dans le domaine du trafic sur ce projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA. Donc, dans ce cadre, nous avons développé un modèle de trafic qui s'est nourri de la situation actuelle, et pour faire un peu... avoir une idée de ce que sera la situation future. Donc, le plan de la présentation, comme vous voyez s'afficher, je vais d'abord vous donner à quoi sert le modèle utilisé pour la RCEA plus en détail. Qu'est-ce que, exactement, un modèle ?

Les hypothèses d'évolution du trafic qui ont été utilisées dans ce modèle ? Et puis, ensuite, je vous parlerai plus précisément un petit constat des trafics actuels, les évolutions attendues d'ici 2017, et enfin les reports des trafics qu'on peut... enfin, report ou non-report, justement, on verra, entre une situation concédée et une situation de référence et sur les axes alternatifs. Donc, à quoi sert le modèle utilisé pour la RCEA ? Le modèle qu'on a utilisé sert à représenter l'essentiel du trafic qui circule sur la RCEA. Donc, pour cela, on a utilisé des enquêtes sur le terrain qui ont été réalisées en 2008, auxquelles vous avez peut-être eu à répondre, ainsi que tout un tas de comptages qui sont réalisés tout au long de l'année à l'aide de boucles qui sont installées dans les chaussées. Ce modèle, il sert à estimer l'impact de l'évolution dans le temps des trafics globaux, et également des modifications et d'infrastructures, c'est-à-dire qu'on prend en compte à la fois l'évolution de la demande de trafic, c'est-à-dire le fait qu'on sait que d'année en année, le trafic a tendance à croître, donc il faut prendre en compte cette évolution, et puis il faut aussi prendre en compte le fait qu'on rajoute des routes ou on les développe, donc ce ne sont pas des choses qui se font de manière triviale, et on a besoin justement d'un outil informatique pour faire cela. Donc, nous allons estimer ainsi les trafics qui circuleront dans quelques années sur la RCEA. Donc, qu'est-ce qu'un modèle ? La réalité, c'est-à-dire le trafic qu'on observe, c'est toujours assez complexe à décrire, c'est-à-dire que typiquement, on peut s'intéresser à savoir combien il y a de voitures blanches dans le trafic, et quelle est la couleur des voitures qui sont dans le trafic. Ce n'est pas cela qui nous intéresse, ce qui nous intéresse c'est d'avoir juste le nom, donc il va falloir, en fait, simplifier le trafic, simplifier ce qui nous intéresse pour pouvoir avoir des résultats. Donc, le modèle, en fait, va prendre les flux de trafic qu'on constate aujourd'hui, et à l'aide de lois mathématiques, à partir de données du terrain, comme je vous ai dit, et de données aussi de cadrage national, faire évoluer ces données jusqu'en 2017, et donc répartir les trafics en fonction du réseau qu'on aura à l'horizon 2017. Donc, ce qu'il faut bien voir, c'est qu'on fait tout un tas d'hypothèses au départ, on choisit de représenter un certain flux de trafic, par exemple on ne prend que les VL, on ne va pas... enfin, que les véhicules légers et que les poids lourds, on ne distingue pas véhicules légers, véhicules utilitaires, poids lourds. Et donc, en fait, on a une représentation simplifiée. Donc, les résultats du modèle, c'est une représentation simplifiée de la réalité, ce n'est pas la réalité. Sur

les hypothèses d'évolution du trafic qui ont été utilisées, ce sont des hypothèses qui sont décrites dans un cadre par des notes de cadrage national, c'est donc des travaux nationaux qui sont utilisés pour évaluer l'ensemble des projets routiers en France, et qui prennent en compte notamment l'évolution du prix du pétrole, du taux de change euro-dollar, de la croissance économique et des actions en faveur du report modal. Donc, on prend en compte un certain nombre d'éléments qui influent justement sur l'utilisation de la route par les usagers, pour justement faire évoluer le trafic jusqu'à l'horizon qui nous intéresse, c'est-à-dire, en l'occurrence, dans cette étude, 2017. Donc, il faut savoir, je vous ai indiqué les taux de croissance linéaire utilisés dans le scénario, donc c'est le scénario central qu'on a retenu parce qu'il y a effectivement, dans les travaux nationaux, plusieurs scénarios qui sont proposés : un scénario bas, un scénario central, un scénario haut ; et donc, on a pris un scénario central qui propose une croissance du PIB de 1,9%. Et donc, dans ce cadre-là, pour les véhicules légers dont la distance est inférieure à 20 kilomètres, le volume de trafic va augmenter de 1,25%, et pour les déplacements supérieurs à 20 kilomètres, cela augmentera de 2,1%, et pour les PL, cela augmente de 1,5% quelle que soit la distance parcourue. Ce qui correspond en moyenne nationale à une croissance annuelle de 1,8% pour l'ensemble du trafic. Maintenant, je vais vous parler des trafics actuels qu'on constate sur la RCEA, et sur les grands axes aux alentours. Alors, je ne sais pas si c'est très lisible. Globalement, comme vous le savez tous...

Jean-Louis CHEREL : Vous arrivez à lire les chiffres ? Oui, c'est lisible ? Vous arrivez à lire les chiffres ? Vous allez les commenter Monsieur El Hage.

Abdallah El HAGE : Oui, je vais les commenter en vous indiquant quelques chiffres. Alors, si on part de Mâcon pour aller vers Montmarault, on a une part de PL qui part de 26% au niveau de Charnay-lès-Mâcon, et pour atteindre au niveau de Dompierre-sur-Besbre justement 44% sur la RCEA. Donc, c'est vrai qu'on a pu le constater ce soir en venant... le nombre de poids lourds qui sont coincés justement sur la RCEA est assez impressionnant, et on arrive à des murs de poids lourds qui sont assez conséquents. Et c'est vrai que c'est un phénomène qu'on retrouve assez peu sur les autres routes en France. Comme on peut le voir, en fait, sur les autres axes, par exemple sur l'autoroute A6, on a 40 000 voitures par jour pour 12 000 poids lourds,

c'est-à-dire on a 20% de PL. Et cela, effectivement, ce sont des taux qui sont beaucoup plus proches de la normale. Et encore, l'A6 est une autoroute assez chargée en PL. A titre de comparaison, l'A71, il n'y a que 10% de poids lourds. Donc, effectivement, aujourd'hui on voit bien qu'il y a une grosse problématique poids lourds sur la RCEA. En revanche, globalement, les volumes de trafic sur la RCEA sont inférieurs au total à 15 000 véhicules/jour, ce qui signifie bien que... enfin, même si... pour une route à 2x1 voies, finalement on n'est pas dans la saturation. On est juste, effectivement, sur une problématique de poids lourds qui empêchent les déplacements, on n'est pas sur une problématique de route saturée qui... bon, nous allons voir apparaître de la congestion quand on approche de grandes agglomérations. Donc, à partir de cette situation, on a, à l'aide du modèle, obtenu l'évolution des trafics jusqu'en 2017. Et donc, sur cette évolution, je suis désolé, mais voilà la carte est au même format, et donc vous allez probablement ne pas pouvoir lire non plus ce qu'il y a...

Jean-Louis CHEREL : Donc, vous allez nous le lire.

Abdallah El HAGE : Je vais juste citer quelques chiffres. Un phénomène qu'on observe tout le long de la RCEA, en tout cas sur sa partie Sud, c'est en fait une baisse du nombre de poids lourds en 2017. Alors, cela peut paraître effectivement surprenant, c'est une baisse relativement légère. Comme j'ai dit en 2007, on est à des niveaux de 3 000/4 000 poids lourds par jour, et finalement en 2017, nous allons avoir un niveau qui va avoir baissé d'à peine 300 à 500 poids lourds par jour. Donc, c'est une baisse toute relative. Ce qu'il faut voir, c'est que dans le même temps, en fait, entre 2007 et 2017, on va voir l'A89 entre Balbigny et Lyon qui va avoir ouvert, et en fait qui va constituer un itinéraire qui va venir concurrencer justement la RCEA, et donc qui va venir absorber la hausse de poids lourds qu'on aurait dû avoir normalement sur la RCEA s'il n'y avait pas eu justement l'A89 qui ouvrirait. Donc, cela c'est effectivement un des résultats assez importants de cette étude de trafic. Globalement, le volume des véhicules légers, enfin des voitures, augmente. Mais cela, c'est effectivement à partir du même coefficient comme je vous les ai montrés. Les volumes de VL augmentent de plus de 1% chaque année. Donc, effectivement, là on a des hausses qui vont de 450 véhicules par jour jusqu'à... Alors, on a un cas

très particulier, en fait, entre Mâcon et Montmarault qui augmente de 8 700 véhicules par jour. A l'heure actuelle, effectivement, on a un volume de trafic qui n'est pas très élevé sur cette partie-là en véhicules légers. Et ce qui va se passer c'est qu'avec l'amélioration de la RN7 au Nord de Moulins, entre Moulins et Nevers, on va avoir en fait une concurrence qui va se faire entre les flux qui sont sur l'A6 et sur la RN7 pour les flux Nord-Sud. Ce qui nous fait dire cela, c'est que justement sur l'A6, on a une augmentation de seulement 2 000 véhicules/jour, alors qu'on aurait dû avoir, vu les volumes de trafic, une augmentation d'au moins 10 à 15 000 véhicules/jour sur cette même période. Donc, effectivement, on voit ce flux qui vient se reporter sur la RCEA entre Moulins et Montmarault. Je précise que cela, ce sont des évolutions qu'on attend entre la situation actuelle et le scénario de concession. Tous les chiffres que je viens de vous donner là, c'est avec le scénario de concession. Si on est sur le scénario au fil de l'eau, on obtient des chiffres différents. Donc, maintenant, je vais vous parler plus localement des reports de trafic sur les axes alternatifs, parce qu'on a vu effectivement qu'on avait une évolution sur la RCEA qui, finalement, était assez faible pendant 10 ans. On peut se dire : oui, effectivement, il y a un risque que les véhicules se reportent sur les axes alternatifs. Alors, je ne sais pas du coup là si c'est un peu plus lisible. Dans tous les cas, de toute façon, vous pourrez avoir cette présentation en ligne.

Jean-Louis CHEREL : Enfin, apparemment, on voit beaucoup mieux quand même. Vous voyez ? Vous voyez bien là-bas ? Dans la salle ? Pardon. Oui. Monsieur le Président de la Communauté, oui ?

Abdallah EI HAGE : Non, c'est bon. Oui, ça va.

Donc là, Je vais commencer par un zoom sur Dompierre. Alors, effectivement, au niveau de Dompierre, il y a une section à péage qui est en bleu. Les sections à péage, en fait, sont en bleu, les sections en vert sont les sections qui seront gratuites, et les sections en rouge en fait sont les itinéraires alternatifs qui ont été étudiés. Donc, ce qu'on observe, c'est finalement... Là, les chiffres et le trafic qui sont indiqués sont les différences entre la situation concédée et la situation de référence. La situation de référence étant la situation où en fait on effectue seulement les aménagements qui sont prévus sur le crédit budgétaire, et non pas

une mise en concession... enfin, une mise à 2x2 voies complète. C'est simplement l'aménagement *a minima*. Et donc, ce qu'on observe c'est que, sur la RCEA, finalement, le fait de mettre en concession va faire augmenter le trafic, alors que sur l'itinéraire alternatif, en fait, la mise en concession de la RCEA va faire diminuer le trafic. Alors, cela peut être surprenant à première vue. En fait, ce qui se passe, c'est qu'on a une telle amélioration de cette section qui est actuellement en partie à 2x2 voies, et donc on améliore énormément le temps de parcours, qui fait que dans notre modèle, en fait, il fait la part entre le temps gagné et puis le coût, le péage que l'utilisateur va devoir acquitter. Et finalement, le bénéfice au niveau du temps est tel qu'on va avoir finalement un non-report, c'est-à-dire qu'on va avoir des gens qui vont préférer prendre la RCEA à 2x2 voies et payante, plutôt que de prendre un itinéraire alternatif qui est effectivement très contraignant, surtout au niveau entre Toulon-sur-Allier et Montbeugny. Maintenant, si on se déplace un peu plus à l'Est, donc la situation qu'on voit au niveau de Molinet... là, en fait, on va avoir, pour les véhicules légers, sur l'itinéraire alternatif une évolution non significative, c'est-à-dire qu'on est proche de la centaine de véhicules légers, enfin qui, de différence, donc c'est... nous allons dire, non significatif, et pour les péages, on a une évolution du même ordre. C'est quand même assez faible. En revanche, sur l'itinéraire de la RCEA, on va avoir toujours une hausse de trafic du fait de l'amélioration justement des conditions de trafic avec cette mise à 2x2 voies. Il est temps pour les questions.

Jean-Louis CHEREL : Vous en avez terminé sur ce point, Monsieur El Hage ?

Abdallah El HAGE : Oui, j'en ai terminé sur ce point.

Jean-Louis CHEREL : Bon, alors, Monsieur El Hage vous a apporté des éléments qui m'apparaissent tout au moins intéressants. Ce sont des éléments qui sont le fruit d'études, qui sont forcément discutables, mais qui sont intéressants et qui peut-être vont à l'encontre d'idées préconçues qu'ont peut avoir les uns et les autres. Est-ce que vous avez des questions à poser à ce niveau-là ? Oui, Monsieur.

Questions/Réponses

Jean LAUMAIN : Monsieur Laumain, exploitant à Dompierre-sur-Besbre. J'ai entendu avec attention vos prospectives de trafic, et surtout la comparaison entre les deux itinéraires, Montluçon-Mâcon et l'A89, en introduisant maintenant le créneau de Balbigny avec les deux tunnels qui vont permettre de traverser les monts du Forez. Et donc, cela vous conduit à dire le trafic augmentera globalement sur cette autoroute, donc A89, et par voie de conséquence, en 2017, risque de diminuer sur la RCEA. Je crois qu'il y a un élément qui n'échappera pas aux transporteurs et qui est mis en avant par tous les grands routiers qui l'utilisent, c'est l'analyse du profil. Regardons le profil des deux itinéraires : la RCEA moins de 500 m, le point culminant, 485 mètres. Tous les spécialistes vous le diront, malgré le temps d'aujourd'hui, que la viabilité hivernale est beaucoup plus facile à faire et à maintenir en circulation constante sur un itinéraire à moins de 500 mètres, et voir qu'il y a une majorité de l'ordre de 250 mètres. Je rappellerai que... enfin, je vous ferai remarquer que l'A89, malgré la traversée du mont de Forez par les deux tunnels qui sont en train de se faire, il reste quand même les Bois Noirs, toute la zone des Bois Noirs autour de Thiers... où cette autoroute avec des montées et des descentes très importantes oscille entre 450 et 1 000 mètres. C'est une réalité. Alors, les transporteurs, ils font une analyse de coût des transports en deux termes : en termes de distance et en termes de dépense de carburant notamment, et en termes de temps. Et je peux vous dire que les discussions que j'ai avec ces gens-là, quand ils prennent une carte, et surtout quand ils font une modélisation d'un itinéraire en termes de coût, parce que c'est quand même l'élément important d'un transport, je dirai, pour employer un terme des jeunes : « Il n'y a pas photo ! ». Ils passent et ils passeront par la RCEA, et c'est la raison pour laquelle je vous dis votre conclusion... qui n'est pas une conclusion... mais enfin, votre objectif de dire : le trafic poids lourds évoluera moins, ou peut-être diminuera, parce que l'A89 sera nettement améliorée, je ne suis pas convaincu parce qu'il reste encore sur cette autoroute beaucoup de points handicapant pour le transport routier.

(Applaudissements)

Jean-Louis CHEREL : Bien, merci monsieur.

Claude BREVAN : Je voudrais, à ce point du débat, apporter une précision. Il y a une expertise qui est en cours, une expertise indépendante qui a été demandée par le Président du Conseil général de Saône-et-Loire, et qui est engagée à l'initiative de la Commission particulière, une expertise sur, précisément, la concédabilité, entre guillemets, de l'ouvrage. Cela veut dire que cela comporte une estimation sur les trafics attendus, et donc sur les recettes attendues, et donc ce point-là fera l'objet d'une expertise qui confirmera, ou au contraire ne confirmera pas les propos du CETE. Voilà. Donc, vous aurez un autre éclairage sur cet aspect.

Jean-Louis CHEREL : Est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'exposé qu'a fait le technicien du CETE ?

Christian LABILLE : Christian Labille, Maire de Diou. Je voudrais tout d'abord appuyer certains propos qui ont été dits précédemment concernant l'opposition entre les financements Etat et la concession autoroutière. Je suis élu depuis 1983, et j'ai connu l'avant-RCEA, une seule voie, et je peux vous dire que dans le village de Diou, nous avons connu un trafic très important, surtout de poids lourds, et nous avons soufflé quand la RCEA s'est ouverte. Alors, aujourd'hui, une concession autoroutière nous paraît la plus rapide, et c'est vrai que j'ai connu à l'époque la bagarre entre les pour ou contre la RCEA, ce qui a eu pour effet de retarder de plus de vingt ans. La Commune de Diou a pris dès le début une délibération à l'unanimité, en donnant son accord pour une concession autoroutière, mais également pour conserver les trois échangeurs qui sont indispensables dans notre secteur. Alors, l'échangeur de Chevagnes, on en a parlé pour le tourisme, et notamment pour Le Pal, mais aussi l'échangeur de Sept-Fons qui est à proximité de notre commune et qui, lui, dessert l'activité industrielle PSA, bien connue sur la région qui est très importante pour notre région ; également les projets futurs de la Communauté de communes pour des zones d'activités autour de cet échangeur. Et là aussi, je voudrais rassurer les moines, nous sommes très sensibles à l'Abbaye de Sept-Fons qui est proche. C'est vrai qu'on est dans un secteur où il y a une activité industrielle et un besoin de tranquillité, donc il est vrai que nous appuierons quand même et nous serons très vigilants sur les nuisances sonores provoquées par cet échangeur. Et en ce qui concerne les activités que nous pourrions installer en tant que

communauté de communes, nous serons aussi vigilants pour l'environnement, notamment pour préserver la tranquillité de l'Abbaye de Sept-Fons. Et en ce qui concerne le troisième échangeur, qui est là sur ma commune, donc il est important aussi puisqu'il dessert le bassin de Bourbon-Lancy qui, là aussi, est un bassin industriel très important, puisqu'il y a notamment l'usine FPT et IVECO, donc qui emploie beaucoup de personnes sur la région, alors... Là, par contre, il pose un problème pour ma commune, puisqu'il faudra... et là, je regarde Monsieur Couturier puisqu'il connaît bien le problème, nous avons le problème du trafic poids lourds qui, bien sûr, franchit la Loire et traverse notre bourg pour rejoindre les échangeurs. Alors, j'ai appris avec surprise mais avec joie que le fait d'avoir cette concession autoroutière nous permettrait d'avoir moins de trafic sur ce secteur donc j'en prends acte, mais j'espère que c'est la vérité.

Jean-Louis CHEREL : Merci, Monsieur le Maire. Avant de continuer notre examen des problèmes de trafic et de déplacement, je voudrais remercier Monsieur El Hage pour les éléments d'information et de réflexion qu'il a apportés à l'Assemblée. Alors, nous allons continuer maintenant nos exposés. Monsieur Couturier, Directeur des routes du département... Oui... Une question encore ? Oui, monsieur, avant qu'on continue. Monsieur Couturier va monter. Allez-y !

Mr MAUPAS : ... particulier. Je voudrais répondre à Monsieur le Maire que...

Jean-Louis CHEREL : Vous pouvez préciser votre nom, monsieur, s'il vous plaît !

Mr MAUPAS : Maupas, je suis de passage. A Monsieur le Maire, n'est-ce pas de... c'est de Diou, hein ? Et en tant que riverain aussi de la RCEA, la meilleure garantie pour ne pas avoir à subir les effets du trafic, et cetera, des échangeurs, c'est de conserver la RCEA à 2 voies, comme chacun s'y est engagé lors la mise à 2x2 voies par l'ancienne DUP du 17 mars 1995. Ces 2x2 voies sont censées exister, donc elles doivent être réalisées. C'est ce que je voulais dire à Monsieur le Maire de Diou. Parce qu'aucune garantie n'est apportée aux locaux, aux riverains, et en particulier les échangeurs. Alors, est-ce qu'une garantie peut être apportée aux riverains qui se trouvent dans la périphérie des échangeurs ? Et alors, une question : le but de ce

débat ? C'est bien le confirmer, c'est pour faire une autoroute, si je comprends bien... oui ? Et c'est le processus vers une DUP, il est même engagé. Quelqu'un peut me répondre d'une manière évidente ?

Jean-Louis CHEREL : Alors, si vous permettez, monsieur, on pourra vous répondre, mais nous allons repousser cette réponse. Oui, nous allons vous répondre. Vous pouvez répondre, Monsieur Thon ? Oui.

Dominique THON : Sur le fait que le but de l'opération soit de faire une autoroute, c'est évident. Que la déclaration d'utilité publique en vigueur, c'est celle qui ait eu lieu en 95 et 97 sur la base de l'autoroute, sachant que si on doit passer en concession, il devrait y avoir une nouvelle DUP, non pas pour valider le principe de l'autoroute qui est acquis, mais pour examiner les conséquences de la mise à péage, mais... Excusez-moi !

Claude BREVAN : C'est le principe de l'autoroute qui n'est pas acquis précisément, c'est le principe d'une voie express qui est acquis dans la DUP.

Dominique THON : Oui, oui, d'une 2x2 voies, excusez-moi ! Je fais beaucoup de lapsus ce soir. Le principe de la 2x2 voies était déjà inscrit dans la DUP de 95 à 97. Alors, la réalisation s'accompagnera des mesures nécessaires pour les riverains. On reviendra à Cluny sur les questions de protection phonique, je pense que c'est cela la nuisance principale que vous subissez. Selon votre situation, il est vraisemblable que si vous êtes proche de l'autoroute, il y aura des mesures à prendre pour limiter les conséquences, mais...

Jean-Louis CHEREL : Attendez ! Je crois, Monsieur Thon, que Monsieur veut préciser sa question.

Je vous en prie, quelle est votre question exactement ?

Mr MAUPAS : Ma question exacte : quel est le but exact de DUP, s'il vous plaît ?

Dominique THON : Le but de...

Mr MAUPAS : ... d'une DUP.

Claude BREVAN : Son vrai statut.

Mr MAUPAS : Sa direction, son acheminement. Où va-t-on avec une DUP exactement ? L'objet...

Dominique THON : La DUP est nécessaire pour pouvoir réaliser certains types de travaux ou pour changer le statut d'une route. Pour transformer une route en autoroute, il faut une DUP prononcée par décret après avis du Conseil d'Etat. C'est une procédure nécessaire, on ne peut pas faire une autoroute sinon.

Mr MAUPAS : Ecoutez, je vais vous répondre. Vous semblez ignorer, une DUP, l'objet principal, c'est d'exproprier.

Dominique THON : C'est aussi cela j'ai compris. Alors, cela permet l'expropriation.

Mr MAUPAS : Expliquez-vous en ce sens pourquoi une DUP sur le tronçon Paray-le-Monial, Dompierre-sur-Besbre Est ? Oui ?

Dominique THON : Il y a... alors, c'est vrai que nous sommes propriétaires actuellement de la plupart des terrains qui seront concernés par la route. Donc, effectivement, le besoin... enfin, l'utilisation de la DUP pour exproprier sera très limitée dans ce cadre-là, mais elle est nécessaire tout de même en raison du volume des travaux et du changement de statut de la route. La DUP, c'est vrai... à l'origine, les déclarations d'utilité publique étaient uniquement faites pour exproprier, puis une diverse couche de législations environnementales qui ont amené la DUP à prendre en compte aussi beaucoup d'autres aspects que simplement l'expropriation, et on est maintenant dans un contexte où la législation sur l'environnement va devenir prédominante... à la suite des lois Grenelle, c'est la législation sur l'environnement qui va devenir prédominante, et l'expropriation un peu accessoire dans le fonctionnement des déclarations d'utilité publique

Claude BREVAN : Attendez ! Il n'y a pas simplement l'expropriation, cela change l'aspect, l'équilibre socio-économique du projet. C'est aussi cela qu'il faut mettre en débat et qui nécessite une nouvelle DUP...

Mr MAUPAS : C'est la partie obscure cela. Non, non. Qu'on m'explique cette DUP, c'est bien, c'était DUP sur un projet, il s'agit bien d'un projet à 2x2 voies de l'ensemble de l'axe entre Montmarault, Chalon, Mâcon. Cette voie est à 2x2 voies à structure autoroutière, et tronçon neuf entre Paray-le-Monial et Dompierre. Alors, expliquez-moi, pourquoi une DUP ?

Jean-Louis CHEREL : Mais cela, c'est simple cela. Mais est-ce que vous pouvez répondre ? Madame Edieu, vous souhaitez répondre là, parce que je crois que ce n'est pas compliqué... oui.

Chantal EDIEU : La déclaration d'utilité publique, effectivement, qui sera nécessaire l'est à deux titres, puisqu'il y aura un changement des statuts de la voie. Aujourd'hui, la voie RCEA est à statut voie express. Dans le cas de la déclaration d'utilité publique qui remonte aux années 90, le changement de statut en statut autoroutier, si la Ministre décide effectivement de retenir cette solution, c'est cela effectivement qui exige une nouvelle déclaration d'utilité publique. Le statut autoroutier, tel que je vais vous le présenter tout à l'heure, impose effectivement le positionnement de barrière de péage, et donc nécessairement des acquisitions foncières complémentaires. Donc, effectivement, le deuxième objet de la déclaration d'utilité publique, vous avez raison monsieur, c'est bien effectivement d'axer un périmètre supplémentaire foncier au-delà du périmètre actuellement existant sur la 2x2 voies route express, permettant d'implanter à terme les barrières de péage si ce statut effectivement était retenu.

Jean-Louis CHEREL : Bien...

Claude BREVAN : Je vous propose, sur cet aspect particulier... attendez monsieur, monsieur attendez, on ne va pas... je vais vous répondre. Nous allons demander à la

DREAL de fournir une note écrite très précise sur ces aspects juridiques, ce sont des choses qui doivent être très précises, qui ne peuvent pas comme cela être des discussions à bâton rompu, et cette note sera annexée aux verbatims. Comme cela, vous pourrez avoir un point juridique, sur ce qui justifie une DUP, et ce sur quoi porte cette DUP.

Mr MAUPAS : Est-ce que la réponse, tout simplement, c'est la dénonciation de la DUP. La DUP qui a été prise, la DUP qui a été prise a été prorogée pour l'acquisition des terrains, pour la mise à 2x2 voies, il n'y a pas de raison de remettre en cause cette DUP. C'est la dénonciation de la DUP qui... l'article que je possède, que je peux vous lire, qui est un statut fixe qui reste à demeure, l'utilité publique est prise, donc elle n'est prise que sur le fond et pour l'urgence des travaux. Alors, on parle de 2x2 voies urgente, où est (*inaudible*) « accélérer » ici, si ce n'est accélérer, l'escamotage...

Jean-Louis CHEREL : Oui, monsieur, s'il vous plaît ! Non, monsieur, on comprend tout à fait votre préoccupation, et il sera répondu. Alors, attendez, mais nous allons continuer... nous allons faire tout le nécessaire pour... s'il vous plaît...

Mr MAUPAS : Est-ce qu'on me garantit ? S'il vous plaît, s'il vous plaît, vous permettez parce que le sujet est très grave. Et les gens, je suis l'écho des gens, des riverains et des locaux qui sont pris en otage au nom de la sécurité. Je comprends la sécurité... l'insécurité, les morts sur la route, mais je peux aussi m'expliquer, les riverains qui ont souffert d'avoir des gens qui ont disparu. Alors, vous allez recommencer une nouvelle fois de prendre une DUP, elle est même prise, elle est même prise, ou est-ce qu'on est en processus ? C'était absolument...

Jean-Louis CHEREL : Bon, monsieur, votre question est prise en compte, il sera répondu notamment aussitôt à la fin de la réunion, pour le moment on continue notre exposé ...

Mr MAUPAS : ... qu'est-ce que vous voulez... en langue internationale.

Jean-Louis CHEREL : Monsieur, s'il vous plaît, on continue notre exposé, et Monsieur Couturier, Directeur des routes du département de l'Allier, va nous parler des réseaux routiers de proximité dans l'Allier et des trafics sur ce réseau. Je vous remercie.

Mr MAUPAS : Si on m'accorde la parole...

Jean-Louis CHEREL : On vous redonnera la parole après.

2^{ème} partie / 2^{ème} volet

Présentation des réseaux routiers de proximité

et leurs trafics respectifs dans l'Allier

Monsieur Pierre COUTURIER

Directeur à la Direction des routes

Conseil général de l'Allier

Pierre COUTURIER : Bonjour à toutes et à tous. Alors, nous allons commencer... j'ai un petit document à projeter ici. Je ne sais pas où il est. Nous allons commencer en présentant sur le secteur proche de la RCEA, le réseau routier des routes départementales de l'Allier. Avec une petite explication, dans les années 80, il y avait pas mal de choses qui se sont passées sur le réseau routier national, il y a le premier chantier de la RN7 qui a commencé, qui était le canton de Moulins, la RCEA qui était engagée déjà depuis pas mal de temps avec des travaux qui étaient très actifs, et puis l'arrivée de l'autoroute A71. Donc, cette situation a conduit à une réflexion du Conseil général, qui était baptisée « désenclavement » pour conduire une politique, j'allais dire, d'aménagement de son réseau, et qui tenait sur des choses relativement simples, en disant : identification du réseau avec différentes catégories, le réseau principal étant aménagé avec deux objectifs, d'une part assurer une bonne desserte des agglomérations et des pôles d'activité en direction du réseau routier national, et puis deuxième axe, assurer les liaisons entre ces différents points. Décision qui a été approuvée en 86, et depuis le département consacre environ 11 millions d'euros des autres membres de ce réseau principal. Donc, il y a eu beaucoup de choses qui ont

été faites, et notamment sur le secteur, j'allais dire, proche de la RCEA, on a fait beaucoup de choses, et nos préoccupations sont plutôt sur d'autres secteurs, notamment sur les secteurs de Vichy. Alors, si on regarde la carte avec les trafics, sur cette carte on a représenté de façon proportionnelle les trafics que l'on a avec trois classes de données : de 2 500 à 5 000 véhicules/jour, de 5 000 à 10 000, et supérieur à 10 000. On s'aperçoit que les routes les plus chargées, donc supérieur à 10 000, sont essentiellement liées au milieu aggloméré, au secteur de Moulins, et puis un petit peu au Sud de Saint-Pourçain. On a quelques routes où on a entre 5 000 et 10 000 véhicules/jour qui sont des radiales principalement autour de Moulins, mais très vite, on a des trafics, je veux dire, qui sont réduits, et qui, aujourd'hui, ne posent pas vraiment de souci. Alors, sur les projets ou les préoccupations que l'on a, nous allons passer à la carte suivante, sur le secteur, j'ai identifié trois points. Le premier c'est l'itinéraire qui fait Souvigny-Cosne d'Allier par les RD11 et 73, où on a un trafic qui n'est pas très, très élevé, il est inférieur à 2 500 véhicules/jour, mais on avait sur cette route des problèmes de sécurité, et donc on a engagé des travaux de mise en sécurité pour traiter des points singuliers... il y a encore une tranche qui était réalisée cette année, et puis on poursuivra par la suite. Une deuxième problématique, c'était la RD12, donc à l'Ouest de Moulins, donc la route qui fait Moulins-Dompierre où on a une route qui, aujourd'hui, répond, j'allais dire, aux besoins du trafic actuel, mais qui passe à proximité d'un projet porté par l'agglomération de Moulins qui est le Logiparc03. Logiparc, cela fait déjà 5, 6 ans que le projet est à l'étude, les choses s'accélèrent puisqu'il était soumis à enquête publique. C'est quoi ? C'est un pôle logistique avec un embranchement ferroviaire. L'idée étant de pouvoir amener, de façon importante des matériaux à distribuer, enfin des matériaux, des produits, et puis d'avoir un centre de distribution à partir de cette zone. L'essentiel des apports se faisant par voie ferrée, puisqu'il y a un embranchement qui est prévu sur la ligne qui fait Moulins-Dompierre et distribution par la route. Cette zone a une vocation nationale, du fait de la situation un petit peu à la croisée des chemins entre un axe Est-Ouest, et puis un axe Nord-Sud qu'est la RN7. Et lorsque la réflexion a été menée, l'idée de desserte de cette zone était plutôt en direction de la RN7, puisque la RD12, si on partait dans l'autre sens, traverse Montbeugny et difficultés liées à la traversée de la zone agglomérée. On verra que les choses peuvent évoluer, il y a des demandes qui sont

faites à ce sujet. Et puis, troisième chose que je vais citer pour mémoire, qui a fait les honneurs de la presse la semaine dernière, la réflexion qu'on a conduite à propos d'un second franchissement de l'Allier à Moulins, où là le problème est plus un problème local, parce qu'aujourd'hui il y a un seul ouvrage qui permet de relier les deux rives de l'Allier. Les détours sont relativement conséquents, puisque les ponts les plus proches sont situés à 13 ou à 15 kilomètres, un des ouvrages, le pont, d'ailleurs celui de la RCEA, et l'ouvrage que l'on a, le pont de Règemortes supporte un trafic qui est pratiquement de 20 000 véhicules/jour. Donc, c'est une réflexion pour dire : qu'est-ce qu'il faut faire là-dessus ? Mais je vais dire que cela intéresse beaucoup plus un trafic de desserte de l'agglomération qu'un véritable trafic de transit. Donc, je pense qu'il fallait effectivement nous le préciser, sachant que c'est une opportunité. Pour réfléchir, qu'est-ce qu'il faut faire sur l'urbanisme ? Réserver les emprises, les orientations, et puis également la prise en compte de cette réflexion dans le cadre du Plan de déplacements urbains que la Communauté d'agglomération est en train d'élaborer. Mr Cherel m'avait demandé d'exposer les problèmes qu'on avait, les projets, et cetera. Je vais aller un petit peu plus loin sur des problèmes que l'on a liés au déficit d'aménagement du réseau routier national, et pas seulement de la RCEA, qui nous pose problèmes, et sur lequel on ne sait pas forcément comment les traiter. Le premier problème, c'est la croissance du trafic poids lourds. Il y a un certain nombre de poids lourds qui utilisent les itinéraires alternatifs, compte tenu de l'état de la RCEA, et certains comptages que l'on a faits montrent une augmentation de trafics poids lourds de +25 à +30% en 5 ans, de 2005 à 2009. Donc, on est très loin de la croissance qui était citée tout à l'heure, prise en compte, comme modèle, de 1,5%, et ce n'est pas du trafic anodin. On parle de 5, 600 poids lourds, il y a différents secteurs qui sont concernés. Ces stratégies d'évitement nous ont conduits à prendre un arrêté d'interdiction des poids lourds en transit, donc plus de 7,5 tonnes sur 489 kilomètres de routes départementales. Donc, ces routes concernées, vous les voyez sur le plan en noir, c'est un petit peu... tous les itinéraires qui permettaient de shunter la RCEA sur laquelle on avait des soucis. Alors, prendre un arrêté, et puis mettre en place la signalisation, ce n'est pas le plus difficile à faire, quoique l'Etat était très vigilant sur l'égalité de cet arrêté. Aujourd'hui que cet arrêté soit respecté à 100%, c'est loin d'être le cas, et ce qui pose bien d'ailleurs un petit peu des problèmes aujourd'hui. Donc, c'est un dossier que l'on suit,

c'est un premier problème mais qui n'est pas suffisant. Deuxième point que je voudrais évoquer, ce sont les problématiques des échanges entre la RN7 et la RCEA. Alors, si on regarde le trafic, si on s'intéresse... j'ai pris une source sur le site de la DIR, on a un point de rupture très net sur le trafic au niveau de la RCEA. Sur la RN7, au Nord de la RCEA, et principalement sur les chiffres qu'on a entre Moulins et Nevers, on a de 13 000 à 15 000 véhicules/jour. Et puis, au Sud de la RCEA, on a environ entre 6 000 et 9 000 véhicules. Donc, on s'aperçoit que c'est un point d'échange qui est important, mais qui n'est pas très facile. Et aujourd'hui, il y a deux itinéraires alternatifs qui sont utilisés, la RD12 qui rejoint le contournement à Montbeugny, et puis la RD779 qui n'était autre que l'ancienne route nationale, qui passe par Chevagnes. La RD779, elle est interdite aux poids lourds en transit. On avait, à un moment, enlevé cette interdiction, mais on a vite eu des surprises désagréables, donc on l'a remise. Il n'y a pas grand-chose à faire là-dessus. Alors, un petit zoom quand même au niveau de l'échangeur RN7-RCEA, puisqu'on voit... dans cette configuration, on a quelque chose qui est relativement compliqué. On sort sur un giratoire, on a un échangeur qui est un petit peu complexe, et les gens qui passent souvent dans ce secteur constatent des remontées de files importantes. Ce qui peut conduire effectivement à des stratégies d'évitement pour passer, je vais dire, sur des liaisons plus courtes. Et donc, c'est cette situation qui a conduit le département à demander l'intégration de l'échangeur RN7-RCEA dans le projet de concession. Et puis, la difficulté que l'on a au niveau de l'échangeur à Montbeugny, l'échangeur actuel est situé... enfin, la RD12 passe par Montbeugny pour rejoindre la RN7, et la liaison RD12-RN7 est sensiblement plus courte par la RD12 que par l'itinéraire routier national. Donc, une demande également qui a été faite de déplacer le système d'échange de l'autre côté de Montbeugny, pour éviter d'une part la traversée de Montbeugny, et puis d'autre part faire en sorte qu'il n'y ait pas de réelle économie, qu'on réduise l'écart, que ce soit en termes de distance ou en termes de coût, il ne faudrait pas que ce soit moins cher de passer par ces itinéraires. Donc, je pense que cela a été intéressant de faire un petit zoom sur cette problématique qui a été évoquée à la réunion du Montmarault. Troisième souci que l'on a, qui était évoqué tout à l'heure par Monsieur le Maire de Diou, c'est effectivement la desserte du bassin de Bourbon-Lancy, puisque là vous voyez, tracé en noir, les deux itinéraires possibles. Alors, il y a d'autres routes qui existent, mais elles ne sont pas

calibrées pour, et on a des ouvrages qui sont limités. Donc, le premier, c'est la RD973 et la RD779 par Chevagnes, où on tombe sur un itinéraire limité à 7,5 tonnes ; et puis le deuxième, effectivement, c'est un itinéraire qui passe entre la rive droite et la rive gauche de la Loire par la RD480, qui passe dans Diou et qui pose un certains nombres de soucis, et sur lequel on n'a pas vraiment de solution. Alors, deux petits zooms quand même, ce sont les ouvrages de franchissement de la Loire, ce sont des ouvrages qui sont relativement étroits, avec des « S » pour y accéder, et puis celui qui est situé au niveau de Diou, il sert pour la traversée d'une voie verte. Donc, mode alternatif pour les déplacements mode doux qui procurent une activité touristique relativement importante, puisqu'en fait cette voie verte, c'est Nantes-Budapest, c'est un petit itinéraire ! On traverse aujourd'hui sur un ouvrage où on a 5,50 mètres de chaussée, et il est difficile de faire cohabiter un trafic de cycles et puis un trafic de poids lourds sur cet axe. Donc, on a mis en place des systèmes de sécurité, mais qui ne sont pas forcément les plus évidents. Alors, il faut savoir qu'on parle de la desserte du bassin de Bourbon-Lancy, mais pas que cela. Donc, on a eu l'autre jour, la précédente réunion, des personnes qui ont exposé l'activité du bassin de Bourbon-Lancy avec des activités industrielles importantes. On a également des gens qui viennent d'un peu plus au Nord, et en particulier du secteur de Decize, où là aussi on a des zones d'activités liées au traitement du bois. Donc, c'est une problématique qui est un petit peu oubliée lorsque la RCEA a été aménagée, et aujourd'hui on ne sait pas trop comment la traiter. Et puis, dernière catégorie de problème que l'on a, que je voudrais exposer, ce qui est lié au déficit des aires d'arrêt, d'une façon générale, sur le réseau routier national... la problématique des poids lourds. Donc, situation normale, on a un centre routier, quand je dis « on », je m'approprie les choses qui ne nous appartiennent, pas car c'est la Communauté d'agglomération de Moulins qui gère cela, au niveau de Toulon-sur-Allier, aujourd'hui qui est complètement saturé. On estime qu'il y a, on dit « sans que nous rentrons », c'est ce qu'on trouve qui stationne sur les accotements en dehors de la zone. Je ne suis pas sûr que si on rajoutait 100 places du parking qu'on puisse agrandir, ce qui n'est pas évident parce qu'on a un espace exigü, on est pris entre une route et la RCEA, elle ne peut pas s'agrandir, et puis après on a la zone habitée. Si on pouvait agrandir, et qu'on rajoute 100 places, je ne suis pas sûr qu'on ne trouverait pas ce déficit. Je crois que tout le monde a en tête les distances

qui séparent les aires d'arrêt actuelles, et puis la réglementation qui oblige les routiers à s'arrêter de façon régulière. Le problème s'aggrave en situation de crise hivernale. On commence à rentrer aujourd'hui dans des situations de crise hivernale. Bien souvent, ces situations de crise conduisent à des interdictions de circulation poids lourds. Alors, on a celles que l'on connaît sur notre territoire, et puis il y en a celles que l'on subit, parce qu'on est quand même aux portes d'un massif montagneux un peu plus important, à des reliefs plus importants, que cela soit l'autoroute A75 ou l'autoroute A89 qui rentre dans le massif central. Les coupures sont un peu plus fréquentes, et les poids lourds sont stoppés avant, le déficit de ces aires a plusieurs conséquences ! On a un certain nombre de parkings publics existants qui sont, j'ai mis squattés, et c'est bien le mot. Je pense que si Monsieur le Maire de Montmarault était là, il reprendrait le propos, et puis aussi des parkings privés qui sont pratiquement utilisés pour des fonctions qui ne sont pas les leurs... de façon organisée ou pas organisée. Et là, le souci pour le département, c'est qu'on a des stratégies d'évitement du réseau routier national, on comprend bien que lorsqu'on a un poids lourd qui est arrêté sur le bord de la RN7 ou la RCEA en dehors d'une aire d'arrêt, au bout de quelques heures d'attente, des fois cela dure 2 jours ou 3 jours, ce n'est pas très agréable pour les conducteurs, et il y en a beaucoup qui essaient de s'échapper, il y a un dispositif d'informations par une communication radio qui va bien. Et ces gens essaient de partir sur des routes départementales avec un certain nombre d'utilisations sur des routes qui ne sont pas prioritaires pour nous, sur des routes secondaires en termes de traitement hivernal. Donc, avec des difficultés, des soucis parce qu'on est amené à intervenir sur ce réseau secondaire non prioritaire, du moment qu'on est sur ce réseau, on baisse le niveau de service au réseau principal, donc on ne va pas dans le bon sens... et ce qui conduit à un certain nombre de dégradations sur les petites routes qui ne sont pas faites pour cela, et qui sont très fragiles en période hivernale. Donc, j'espère avoir ici dressé un petit peu le portrait.

Jean-Louis CHEREL : Merci beaucoup, Monsieur Couturier, pour cet exposé. Est-ce qu'il y a des questions à poser ? Oui, pardon...

Claude BREVAN : On profite quand même de cette interruption pour saluer Monsieur Quinet, qui est le Directeur adjoint de la DREAL Bourgogne et... non, pardon, Monsieur Guérin, qui est Directeur adjoint de la DREAL Bourgogne et Monsieur Quinet qui sont arrivés apparemment après un long voyage, si j'ai bien compris. Merci.

Jean-Louis CHEREL : Bien. Donc, merci encore à Monsieur Couturier, le Directeur des routes du département de l'Allier pour cet exposé sur les axes de proximité de la RCEA, et les difficultés que rencontre le département pour viabiliser ces itinéraires. Est-ce qu'il y a des questions à poser à ce sujet-là ? Monsieur le Maire de Diou.

Questions/Réponses

Christian LABILLE : Merci. Je voudrais revenir sur la liaison Bassin de Bourbon-Lancy/ échangeur de Diou. Je voudrais souligner l'importance quand même de ce problème, puisque comme il a été dit on a une jonction de deux voies vertes, voie verte de Saône-et-Loire et voie verte de l'Allier, donc un passage l'été de vélos et de familles en vélo très fréquent, il faut savoir que l'endroit est très dangereux. Et alors, ce n'est pas trop les poids lourds, les véhicules lourds de la zone de Bourbon-Lancy qui nous posent problème, puisqu'on a l'habitude, ce sont des riverains. C'est comme il a été dit surtout ceux de Sougy, enfin pour nommer Sougy, le bassin de Decize, les grumiers... donc qui font 40 tonnes, 50 tonnes, et qui traversent notre village matin et soir, puisqu'il y a allers et retours et qui détériorent complètement notre voirie, non seulement cela mais aussi il est très dangereux maintenant de passer en poids lourds importants dans le bourg de Diou, puisque nous avons réduit la chaussée du fait du passage de la RCEA. Alors, je pose une question. Quelles solutions à ce problème ? Vous avez répondu, on n'en a pas, mais je souhaiterais quand même qu'il y ait une solution qui soit proposée.

Jean-Louis CHEREL : Merci, Monsieur le Maire. Vous souhaitez répondre, Monsieur Couturier ?

Pierre COUTURIER : Non ! Enfin, je crois que la question qui a été relancée par Monsieur le Maire de Diou est effectivement importante... il y a une desserte qui était

un petit peu oubliée lorsque la RCEA était conçue. On est à cheval sur deux départements, donc c'est quelque chose qui n'est pas très facile à monter, et cette problématique relève de la responsabilité de qui ? Je pense qu'il y a forcément une discussion à avoir avec le maître d'ouvrage, comment on peut intégrer, et on retombe un petit peu sur la discussion des échangeurs et de leur position.

Jean-Louis CHEREL : Merci. Il y a d'autres questions ? J'ai cru voir deux mains se lever. Oui, monsieur... si vous voulez bien vous nommer.

Jean GAUDARD : Jean Gaudard, commune de Lusigny. Je parle au nom du Conseil municipal. Nous avons un gros problème avec un itinéraire de substitution, qui a été matérialisé sur la carte. Il s'agit de la D779, qui est très sollicitée en cas de problème sur la RCEA. Je ne souhaite qu'une chose, c'est que la mise en 2x2 voies, je ne parle pas du tout du régime de concession ou autre, mais sur le plan pratique, permette enfin de prendre les mesures de sécurité nécessaires concernant surtout la section Chevagnes-Moulins, parce qu'elle est utilisée par beaucoup de poids lourds pour rejoindre l'A7 en direction de Nevers, c'est nettement plus court que de descendre au Sud de Moulins et de remonter sur le plan pratique... tant pour les VL que pour les PL... et c'est plus pratique, parce que cela évite des zones à fort trafic. La deuxième chose, c'est que nous sommes aussi concernés par cinq départementales dans notre commune, et nous avons une liaison à régime spécial poids lourds, qui est une desserte entre Montbeugny et la Nationale 7 pour l'approvisionnement du centre d'essai Potain, et nous souhaiterions aussi qu'il y ait les entrées nécessaires sur la RCEA pour que cet itinéraire devienne de moins en moins utilisé. Merci.

Jean-Louis CHEREL : Je vous remercie, monsieur. Alors, je vous propose de demander une réponse à vos questions au maître d'ouvrage, sans doute, mais peut-être aussi à Monsieur Couturier quand il sera descendu dans la salle, dans la dernière partie de notre réunion ce soir, quand on étudiera le projet au plan local. En ce qui concerne l'exposé de Monsieur Couturier, est-ce qu'il y a d'autres questions ? Bon, je demande... Oui, monsieur...

François JACQUEMIN : Monsieur Jacquemin de Deux-Chaises. C'est vrai, aujourd'hui j'ai mis quatre heures pour venir ici par la RCEA, et en plus de cela avec l'aide de la gendarmerie. Parce que, à un moment donné, il a fallu passer complètement à l'extérieur, donc trop de poids lourds, pas de zone de stockage, pas de zone de repos, certaines zones de dégagement occupées par des poids lourds tous feux éteints à trois dedans. Passons sur ce sujet. La question est simple : vous avez, monsieur, dit qu'il y avait des arrêtés, si je me suis bien renseigné et ayant lu la presse du Conseil général depuis le 25 ou le 16 juin, cet arrêté est devenu définitif. Question qui, peut-être pas à vous, mais peut-être à la Préfecture, est-ce que les forces de l'ordre ont eu l'ordre de le faire respecter ?

Jean-Louis CHEREL : Je vous remercie, monsieur. Est-ce que Monsieur Couturier est en mesure de répondre.

Pierre COUTURIER : Oui.

Jean-Louis CHEREL : Il a déjà répondu tout à l'heure, j'ai entendu mais...

Pierre COUTURIER : Oui. Alors, c'est effectivement, je disais, un fait est de prendre l'arrêté, puis l'autre fait est de le faire respecter. On a fait des rappels, je veux dire, à Monsieur le Préfet de l'Allier pour dire : on a un arrêté, on a des soucis. Alors, ce type de mesure existait précédemment sur d'autres endroits, en particulier à Saint-Pourçain-sur-Sioule. Il y a deux choses qu'il faut avoir en tête, c'est que les informations des chauffeurs, les uns par rapport aux autres, marchent très bien par CB. Et puis, la deuxième chose, c'est que l'amende est quand même d'un montant qui n'est pas très dissuasif, si je ne me trompe pas, je crois que c'est 26 euros... 22. Et régulièrement, Monsieur le Maire de Saint-Pourçain qui fait une opération de contrôle, voit un certain nombre de chauffeurs poids lourds qui ont un petit peu l'habitude, qui tendent en même temps et leur permis de conduire et la somme qu'il faut dans une enveloppe. Mais je crois encore une fois que quand on intervient, je veux dire en réglementant par défaut, je crois que cela serait plus efficace qu'il y ait une route qui apporte le service qu'on attend. Je partage tout à fait ce qui a été dit tout à l'heure dans l'étude trafic. Les gens n'hésiteront pas à utiliser une route sur

laquelle ils seront tranquilles, sur laquelle ils auront la régularité de transport, notamment pour les poids lourds, parce qu'aujourd'hui, avec les problèmes de flux tendus, c'est qui est important c'est effectivement de livrer à l'heure, plutôt que d'être confronté à des situations, d'échapper à la RCEA, mais pas que, à d'autres voies du réseau qui ne sont pas aménagées, parce qu'on n'y trouve pas le service qu'on attend.

Jean-Louis CHEREL : Bien ! Merci, Monsieur Couturier. Vous souhaitez reprendre la parole ?

François JACQUEMIN : Simplement un petit complément.

Jean-Louis CHEREL : Oui.

François JACQUEMIN : Alors, peut-on espérer que le maître d'ouvrage ne réponde pas systématiquement à cette question, en disant : « Il peut être pris des arrêtés. C'est du ressort du département ou des communes ». Parce qu'on sait... et moi, là, je vais loin... on sait qu'actuellement, hors micro, il a été avancé que Monsieur le Préfet ne mettrait pas ses forces de Police pour faire ce genre de chose.

Jean-Louis CHEREL : Bien ! Si vous voulez bien, je vais donner à nouveau la parole à Monsieur Couturier, puisqu'en l'absence du Département de Saône-et-Loire, qui nous aurait permis de faire le même point en ce qui concerne le Département de Saône-et-Loire, je demande à Monsieur Couturier de continuer sur un autre sujet qui est lié... qui concerne le dispositif mis en place dans le Département de l'Allier pour le transport des voyageurs. Alors, je vais lui demander d'être assez synthétique.

2^{ème} partie / 3^{ème} volet

Présentation du dispositif intermodal pour le transport de voyageurs dans l'Allier

Monsieur Pierre COUTURIER

Directeur à la Direction des routes

Conseil général de l'Allier

Pierre COUTURIER : Oui. Merci... la diapo. Non, ce n'est pas celle-là... Non, je pense que ce n'est pas le bon document qui a été lancé, je ne sais pas. Nous allons commencer le temps que cela arrive... Donc, une petite présentation rapide, quand même, du contexte. Il y a, dans l'Allier, cinq autorités organisatrices de transport qui sont compétentes, qu'on appelle les AOT. Donc, la Région Auvergne qui intervient essentiellement sur les TER, donc transports ferroviaires régionaux, c'est une compétence qui est transférée suite à une décentralisation. On a les trois agglomérations : Moulins, Vichy et Montluçon, qui sont également compétentes sur leurs territoires. Et puis, on a le Département de l'Allier qui est hors territoire des communautés d'agglomérations. Alors, il y a une réflexion qui a été menée il y a un peu plus de deux ans, les décisions qui ont été prises de réorienter un certain nombre de choses sur les transports, avec toute une communication qui se fait autour : réseau Trans'Allier, Numéro Vert, Centrale d'appel, et puis passage au tarif unique à 2 euros quel que soit le trajet. Aujourd'hui, on a un dispositif qui a trois modalités complémentaires : les lignes classiques que tout le monde peut connaître ; ce qu'on appelle les lignes en déclenchement, ou lignes virtuelles... en fait, ce sont des lignes qui existent, mais sur lesquelles il n'y a un car qui ne circule que s'il y a une demande, parce qu'à une époque on s'apercevait qu'on a plus souvent des cars qui circulaient à vide que des cars qui transportaient quelque chose... des personnes. Donc, il faut appeler la veille avant 17 heures et cetera. Et puis, le transport à la demande. Donc, le transport à la demande qui est sur un découpage restreint, c'est pareil : sur Centrale d'appel, on programme son voyage, c'est pour tous les habitants de l'Allier, c'est deux voyages par semaine entre leurs lieux de résidence et puis le centre-bourg. Deux voyages par semaine, c'est calé le jour du marché, et puis le samedi après-midi ou le dimanche après-midi, toujours pour le

même tarif. Alors, si on regarde un petit peu ce que cela donne comme résultat, on a eu sur un an 54 680 usagers, une croissance de 6% sur un an, donc qui est quand même pas mal... 54 680, c'est beaucoup à la fois et pas beaucoup, c'est le même ordre de grandeur que le déplacement, que le trafic qu'il y a sur les agglomérations. Ce qu'il faut savoir quand même, c'est que notre département est très rural, on a de l'ordre de 350 000 habitants, et 55% qui sont sur les agglomérations... enfin, sur le territoire des agglomérations. Donc, ce qui fait que le reste du département, si on enlève en plus les quelques villes importantes qu'ils ont pu voir qui ont de l'ordre de 5 à 6 000 habitants, il ne reste pas grand-chose. Donc, cela explique peut-être quand même qu'on a un résultat... enfin, un chiffre qui n'est peut-être pas si fort que cela par rapport à d'autres endroits qui sont plus organisés. Alors, c'est quand même presque 1,3 millions de kilomètres parcourus sur un an. Le transport à la demande, c'est quelque chose... c'est une bonne surprise. C'est la deuxième année que cela fonctionne, et sur la dernière année, 52 456 kilomètres pour être précis, c'est ce qu'on a vu sur les constats, en augmentation de 31% par rapport à l'année précédente. Et puis, 6 951 usagers, +45%. Et on espère que cela continuera. Alors, cela fonctionne sur une Centrale de réservation, donc numéro d'appel : l'utilisateur appelle la Centrale, la veille avant 17 heures, pour dire : « J'ai un déplacement à faire ». Et ils vont le prendre : c'est domicile. Souvent, ce sont des petits véhicules, ce sont des taxis, parce que la moyenne d'un déplacement, c'est 2,53 personnes.

Jean-Louis CHEREL : C'est géré par le Département ?

Pierre COUTURIER : C'est géré par le Département. Donc, c'est quelque chose qui est relativement efficace, et puis qui est relativement moins coûteux qu'un transport avec un bus et qui rend beaucoup de services. Donc, c'est un mode sur lequel on croit beaucoup et qu'on essaie de développer. Sur la diapositive suivante, c'est le réseau des lignes régulières et lignes à déclenchements, avec deux lignes principales : la ligne A et la ligne B, qui font Montluçon-Moulins et Montluçon-Vichy, et qui, à elles deux, représentent près de la moitié du trafic... de déplacements que l'on a. On n'a pas de ligne entre Moulins et Vichy, parce que là on a la voie ferrée avec un service TER qui est relativement performant, et qui donc ne justifie pas que l'on double cette ligne par une ligne de bus. Alors, dernière diapositive, on s'est

engagé pour le ramener un petit peu à la mode et ne pas le galvauder, c'est la mobilité durable. Donc, cette année, on a été labellisé Pôle d'Excellence Rurale, cela veut dire qu'on est aidé par l'Etat, mais on répond aussi à un certain nombre de problématiques et de qualité. L'objectif, c'est de développer une offre de mobilité durable en territoire rural. Cela se traduira par un accompagnement méthodologique et financier des communautés de communes, principalement sur les transports à la demande, puisque c'est quelque chose qui est intéressant, qu'on souhaiterait faire en synergie avec nos transports à la demande. Et pour que cela marche bien, pour que l'utilisateur n'ait pas 36 numéros à faire, la mise en place d'une centrale de mobilité unique, c'est-à-dire que n'importe qui, qui veut aller d'un point à un autre, appelle un numéro, et peu importe que cela soit des transports gérés par le département ou les communautés de communes, on facilite les choses. Deuxième axe de réflexion, c'est une coordination régionale : les quatre départements de la Région Auvergne, au total c'est treize AOT. Aujourd'hui, on n'est pas sûr qu'on ait des bonnes correspondances entre les bus. Alors, AOT, je rappelle, AOT : Autorités Organisatrices de Transport. Donc, ce sont les trois autres départements et puis les autres communautés d'agglomérations existantes. Aujourd'hui, on n'est pas sûr d'avoir des bonnes correspondances. C'est un petit peu compliqué, parce que dès qu'on change de département, il y a un problème de billettique, donc c'est de mettre un petit peu tout cela en harmonie, d'avoir des choses qui marchent bien, faciliter un petit peu la vie pour l'utilisateur, pour qu'il ne s'embête pas trop, et on pense qu'avec cela, on aura un peu plus d'utilisation de transport en commun. Et puis, dernier axe, qui est tout récent, c'est une réflexion sur le covoiturage. Le Département de l'Allier a adhéré à une association qui s'appelle Covoiturage Auvergne. On participe, on l'aide financièrement, mais on a quelques questions, quand même, sur la réalité du covoiturage, puisqu'on regarde les informations, on peut voir sur le site, puisque c'est en fait des enseignements, un site Internet qui met les gens en relation, on s'aperçoit qu'on a un nombre de demandes qui n'est pas très, très élevé : c'est de l'ordre de 5 à 600 par an. Mais on ne sait pas ce que cela veut dire : est-ce que c'est quelque chose qui n'est pas utilisé ? Est-ce que les gens, finalement, se connaissent, et puis organisent eux-mêmes leur covoiturage sans avoir besoin de mise en relation ? Donc, on souhaiterait engager une réflexion, c'est ce qui a été acté par l'exécutif, pour appréhender la réalité du covoiturage dans l'Allier : est-ce qu'il y en a, est-ce

qu'il n'y en a pas ? Et s'il n'y en a pas, qu'est-ce qu'il faudrait faire pour le développer ? Il y a des endroits où cela marche très bien, notamment en Bretagne. On voit en Côtes-d'Armor des zones de covoiturage relativement importantes en bord du réseau routier national. Donc, on souhaiterait aller là-dessus. L'idée, c'est une fois qu'on aura cette réflexion : est-ce qu'il faudra aller ou pas sur un schéma directeur départemental pour essayer d'organiser les choses ? Mais avant peut-être d'aller sur un schéma directeur, l'idée aussi c'est peut-être de faire quelques aires à titre expérimental pour voir si cela marche ou pas, et ce qu'il faudrait faire pour que cela marche.

Jean-Louis CHEREL : Monsieur Couturier, merci beaucoup. On peut l'applaudir, je crois, pour ses exposés très intéressants.

(Applaudissements)

Pierre COUTURIER : Merci.

Questions/Réponses

Jean-Louis CHEREL : Est-ce qu'il y a des questions à poser ? Moi, j'ai une question à lui poser, à Monsieur Couturier. Vous parlez de covoiturage organisé par le département, est-ce que dans le même temps vous envisagez éventuellement d'organiser des aires de stationnement des véhicules, où aurait eu lieu l'échange... enfin, le covoiturage ?

Pierre COUTURIER : Oui. Je crois que cela fait partie de la réflexion, c'est de dire : qu'est-ce qu'il faut faire pour que cela marche ? Et peut-être qu'une des composantes c'est de faire des aires : soit nous directement, soit peut-être aider d'autres collectivités à les faire. Aujourd'hui, on débute la réflexion, mais cela peut déboucher sur ce genre de chose, faisons en sorte de faire ce qu'il faut pour que cela marche.

Jean-Louis CHEREL : Bien. Merci beaucoup. Pas d'autres questions à poser à Monsieur Couturier en ce qui concerne le système de transport mis en place par le Département de l'Allier ?

Pierre COUTURIER : Oui.

Jean-Louis CHEREL : Alors, on aurait souhaité vous présenter le même genre d'information en ce qui concerne le Département de Saône-et-Loire, qui n'a pas pu se déplacer pour des raisons de météorologie, comme vous le savez, mais en fait, c'est bien que le représentant de l'Allier soit là présent aujourd'hui. En ce qui concerne la SNCF, la Directrice des affaires régionales de la SNCF, comme je l'ai déjà dit, était sur la route pour venir vous présenter ce soir le dispositif actuel et le dispositif à venir en ce qui concerne les transports de personnes. Elle a été aussi empêchée pour des raisons météorologiques, mais la Commission vient de me préciser, la Présidente envisage de la faire venir à un autre endroit où elle pourra présenter le dispositif de la SNCF. Alors, il reste un dernier point que j'ai demandé au Directeur Régional de bien vouloir exposer très rapidement. Ce sont les opérateurs de proximité, une évolution en ce qui concerne le transport de fret. Non, ce n'est pas vraiment... mais je crois que Monsieur Thon disait qu'il était en mesure de donner une information plus courte.

2^{ème} partie / 4^{ème} volet

Caractéristiques du transport de marchandises

(opérateurs de proximité)

Monsieur Dominique THON

Directeur Général Adjoint DREAL Auvergne

Dominique THON : Je peux dire quelques mots, mais cela sera forcément moins complet que ce que le...

Claude BREVAN : ce sera abordé en même temps que ce que dira la SNCF de toute façon, soyez rapide alors.

Dominique THON : Les opérateurs ferroviaires de proximité, c'est un des engagements qui a été pris dans le cadre de l'engagement national pour le développement du fret ferroviaire, qui part du constat que l'opérateur national, qu'est la SNCF en matière de fret, a du mal à faire circuler autre chose que des trains complets affrétés par un client, et à faire, on pourrait dire, du détail dans son offre de fret ferroviaire. Donc, l'idée est venue de susciter maintenant qu'il y a une séparation entre la gestion de l'infrastructure et la gestion du service de transport, donc de susciter la création d'opérateurs ferroviaires, qui sont des entreprises, qui puissent assurer les transports pour ce qu'on appelle des wagons isolés, et à la fois sur des destinations plus fines de desserte du territoire que ce que peut faire la SNCF actuellement. Donc, c'est quelque chose qui est encore à l'état relativement expérimental, puisqu'en Auvergne, qui est une des régions les plus avancées, il y a eu juste, il y a quelques semaines, création d'un opérateur ferroviaire qui s'appelle Ferovergne, et dans lequel nous allons trouver à la fois... enfin, c'est une entreprise, et dans son capital on trouve à la fois des transporteurs routiers, donc il y a même leur savoir-faire et puis un peu leur clientèle de transporteur routier de détail, des chargeurs qui s'engagent à faire rouler une certaine quantité de leurs produits, et la SNCF qui est également partenaire, puisque pour la SNCF, cela peut sembler un concurrent, mais c'est aussi complémentaire, puisque l'opérateur ferroviaire de proximité a pour but aussi de ramener de la clientèle vers le fret ferroviaire à partir du fret routier qui était majoritairement utilisé. Voilà ce que je peux peut-être dire à ce moment-là, à ce stade-là, du débat public.

Jean-Louis CHEREL : Oui, monsieur... Oui, le Directeur adjoint de la DREAL de Bourgogne souhaite rajouter quelques informations.

Eric GUERIN : Oui. Bonjour à tous ! Alors, tout d'abord, excusez-nous, avec Michel Quinet, de notre retard, on est parti à 15 heures de Dijon, vous voyez, on a eu quelques difficultés pour arriver jusqu'ici, mais on est arrivé quand même par la RCEA, et puis des itinéraires alternatifs. Donc, je voulais simplement rajouter par rapport à ce qu'a dit Dominique Thon qu'il y a un opérateur ferroviaire de proximité

qui existe en Bourgogne depuis peu de temps, donc cela commence vraiment à se concrétiser.

Jean-Louis CHEREL : Bien, merci. Vous avez compris donc que toutes ces informations, c'est pour que vous ayez une information complète sur le problème des transports dans le secteur concerné par le projet qui vous est soumis, à savoir l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA. Peut-être avez-vous des questions sur ces points particuliers ? Oui, Monsieur le Maire de Montbeugny. Vous pouvez apporter un micro à monsieur ?

Questions/Réponses

Guy CHARMETANT : Donc, Guy Charmetant, je suis délégué communautaire Moulins Communauté, je représente Pierre-André Périssol, et je suis Maire de Montbeugny. Maire de Montbeugny, depuis le 1^{er} janvier, quatre morts sur quatre kilomètres ; 10 500 véhicules sur la portion qui passe à Montbeugny, donc 47% de poids lourds. Depuis que je suis gamin, j'entends dire qu'il n'y en a que pour Paris, une toile d'araignée qui part de Paris, avec des autoroutes qui partent une fois qu'on est sorti des agglomérations, on commence à payer. Pour une fois que nous allons avoir une autoroute en travers, pourquoi ne pas avoir les mêmes conditions, c'est-à-dire gratuite à proximité des agglomérations, et payante le restant des voies ? Contrairement peut-être à nos voisins de la Saône-et-Loire, nous avons eu des conseillers généraux, qu'ils soient de Gauche ou de Droite, et heureusement, parce que comme cela change à peu près tous les trois ans dans l'Allier, qui ont eu la même politique d'entretien des routes départementales, des élargissements, des entretiens, des bons revêtements, et en règle générale, on a un très bon réseau de substitution de nos routes, justement pour la RCEA... et je pense qu'il faut les en remercier aujourd'hui. Et aujourd'hui, Monsieur Couturier a oublié de dire tout à l'heure, il a bien marqué que la route Dompierre-Chevagnes était interdite aux 7,5 tonnes, mais Montbeugny aussi est interdit aux 7,5 tonnes et il le sait. Il m'arrive parfois de prendre la place des gendarmes, de me mettre sur un passage clouté et d'arrêter les camions et de leur faire faire demi-tour. Et quelquefois, je leur demande les raisons pour lesquelles... surtout quand ce sont des locaux, alors qu'ils le savent que Montbeugny est interdit aux 7,5 tonnes, pourquoi ils passent ? La réponse des

patrons, c'est de dire : « Je n'ai pas envie d'aller me tuer sur la RCEA ». Donc, moi, je pense que le jour où cela sera en concession autoroutière, les camions iront automatiquement sur l'autoroute. Donc, ils déchargeront contrairement à d'autres qui pensent qu'ils vont échapper l'autoroute pour ne pas payer, ils iront sur l'autoroute parce qu'ils y gagneront, même financièrement, les chauffeurs mettront moins de temps, ils consommeront moins de gas-oil, ils useront moins leur boîte de vitesse, donc les transporteurs y gagneront, je crois fermement que les camions iront sur la 2x2 voies en autoroute. Je vais vous réitérer une demande que je vous avais faite à Montmarault, c'est de venir à Montbeugny pour voir l'échangeur. Et je vais demander à Monsieur Couturier aussi de s'y joindre, parce que j'ai vu tout à l'heure dans son croquis, dans son schéma, qu'il n'a pas mis exactement là où on souhaite l'échangeur de Montbeugny.

Pierre COUTURIER : Très bien.

Guy CHARMETANT : Donc, je pense, Monsieur Couturier, il faudra vous joindre à la DREAL, et je vous renouvelle mon invitation, je pense que c'est la neige qui vous a empêché de venir, mais je vous attends, quand vous voulez, pour venir voir l'emplacement de l'échangeur de Montbeugny. Et si je peux me permettre un conseil, que cela soit pour Montbeugny, que cela soit pour Dompierre, que cela soit pour Deux-Chaises : rencontrez les élus. Cela évitera beaucoup de malentendus, et je suis sûr qu'on arrivera à quelque chose pour tout le monde et pour le bien-être... et pour le bien-être de tout le monde. Je vous remercie.

Jean-Louis CHEREL : Merci, Monsieur le Maire. Si vous voulez, nous allons passer à la partie que vous attendez depuis le début, même s'il y a déjà été répondu en partie, puisque des questions ont déjà été posées, c'est la présentation locale du projet qui vous est soumis. Quand je dis « locale », c'est le tronçon qui vous concerne plus particulièrement entre Deux-Chaises, par exemple, et Paray-le-Monial. Je vais laisser la parole donc au DREAL... un représentant du Directeur régional qui va vous exposer en quoi la mise à 2x2 voies avec concession ou une autre solution, puisqu'il y a deux solutions de proposées au débat, vous concerne. Je lui passe la parole.

3ème partie
Présentation locale du projet
par Madame Chantal EDIEU
Responsable du service maîtrise d'ouvrage
DREAL Auvergne

Chantal EDIEU : Bonsoir ! Chantal Edieu, donc je suis responsable du service Maîtrise d'ouvrage au sein de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement du Logement Auvergne. C'est le service qui est en charge des projets routiers sur l'ensemble du réseau routier national Auvergne. Je veux donc, effectivement, vous présenter les mesures... un petit zoom sur le territoire, comme l'expliquait Monsieur Cherel, qui part de l'Ouest de Moulins, et qui va aller jusqu'à Paray, nous allons essayer d'avoir une présentation, je dirai la plus concrète possible du scénario qui est proposé par l'Etat au titre de ce débat public. Donc, proposition d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA par une mise en concession. Vous avez sur la carte qui vous est projetée l'extrait du scénario qui concerne le périmètre donc de la RCEA, qui est en rouge sur cette carte, entre l'Ouest de Moulins, donc en gros au droit de l'échangeur de Cressanges jusqu'à l'Est de Paray-le-Monial, à la bifurcation, la fourche entre la branche Nord et la branche Sud. Et vous reconnaissez sur cette carte les positionnements proposés dans le cas du schéma, de futures barrières dans le cas de ce scénario, barrières de péage. La numéro 2... Je rappelle que la numéro 1 est au niveau du secteur du Montet, on n'a pas mis toute la carte puisqu'on l'abordera... on l'a déjà abordée à des réunions précédentes mais on pourrait y revenir si vous le souhaitez. La seconde barrière numéro 2 se situe au droit de Montbeugny, on y reviendra plus en détail tout à l'heure, Monsieur le Maire. La numéro 3 se situe au droit de Molinet, et ensuite, vous retrouvez la barrière 4 qui est située sur la branche Sud, la barrière 5, qui est en Saône-et-Loire, que nous aborderons à des réunions prochaines, en particulier après-demain à Cluny. Là, je vais me recentrer sur le périmètre Moulins-Paray-le-Monial. Vous avez sur cette carte des flèches vertes qui indiquent les secteurs où la route, la RCEA, si elle était mise en concession resterait gratuite. Et les petits points blancs symbolisent les échangeurs actuels, comme l'a dit Monsieur Thon tout à l'heure, qui sont conservés dans le cadre du scénario. Donc, vous reconnaissez les petites pastilles blanches,

pour partir de la gauche sur la carte, la petite pastille, c'est l'échangeur de Cressanges ; vous avez ensuite l'échangeur entre la RCEA et la RD2009, ex-RN9, qui est l'échangeur dit de Chemilly et ainsi de suite, donc, jusqu'à Digoin. Vous voyez qu'au droit de Dompierre, les trois pastilles blanches qui correspondent aux trois échangeurs actuels sont bien représentés et sont conservés dans ce scénario, donc, ne sont pas remis en cause au niveau des échanges qu'ils permettent de réaliser et de dessertes du territoire de part et d'autre, et dans les agglomérations concernées ; et de la même façon les autres échangeurs sont conservés sur l'ensemble du linéaire. Les flèches vertes permettent de visualiser les secteurs où un usager peut entrer par un échangeur, une pastille blanche et ressortir sans payer. Je vais y revenir tout à l'heure. Je vais vous présenter quelques exemples très concrets d'itinéraires pour que vous puissiez bien visualiser le principe de ce scénario proposé. Inversement, des usagers qui sont en transit ou qui circulent sur la RCEA, enfin, entre Cressanges et Digoin, vont traverser les pastilles bleues, donc, vont être amenés à payer un péage, en pleine voie, proportionnel ou linéaire qu'ils auront parcouru ou qu'ils vont parcourir après la barrière. Donc, cette carte permet bien de visualiser le principe de gratuité au droit des agglomérations, au sud de Moulins pour être plus précise, entre Cressanges et l'échangeur RN7-RCEA, au droit de Dompierre, entre les trois échangeurs qui desservent l'agglomération de Dompierre et au-delà des secteurs à l'Est de Digoin jusqu'à l'entrée juste avant Perrecy-les-Forges, donc, Ciry-le-Noble et au Sud jusqu'à Charolles où se situe la barrière suivante en Saône-et-Loire. Inversement, sur les parties bleues que je vais détailler dans quelques exemples tout à l'heure, il y a le principe de péage, donc proportionnel au linéaire parcouru par l'utilisateur. Donc, je vais vous proposer quelques exemples très concrets. N'hésitez pas à m'interrompre s'il y a un malentendu ou une mauvaise explication. En me mettant je dirai, dans la peau d'un usager qui fait le trajet Yzeure-Cressanges. Alors, je commence par un exemple très simple, le plus simple, je dirai en linéaire et en itinéraire. Je pars d'Yzeure, j'emprunte le contournement de Moulins, je vais rejoindre la RCEA par la RN7, donc, à Toulon-sur-Allier, et j'entre sur la RCEA au niveau de l'échangeur RN7-RCEA actuel, et je vais ensuite circuler. Voilà, la flèche blanche indique le véhicule qui circule sur la RCEA. Donc, je suis entrée sur la RCEA comme je le faisais auparavant sans payer de péage. Je poursuis ma route et, donc, je vais jusqu'à Cressanges où je travaille, et

là, je sors comme je le fais aujourd'hui à Cressanges sans acquitter aucun péage. Donc, l'itinéraire est gratuit. Cet itinéraire est un exemple, on est au droit de l'agglomération de Moulins et les échanges entre les trois échangeurs Cressanges, Chemilly et Toulon sont gratuits. Les usagers continueront à emprunter cet itinéraire comme ils le font aujourd'hui. Je vais prendre un exemple beaucoup plus compliqué, si vous me le permettez. Madame Brévan, vous vouliez intervenir ?

Claude BREVAN : Je crois qu'il serait quand même bien de dire que cela, c'est l'hypothèse qui figure dans le dossier, qu'elle mérite quand même d'être tout à fait vérifiée au regard de l'exposé juridique du Conseiller d'Etat lors de la dernière réunion parce qu'il a quand même considéré qu'il y avait certains aspects qui pouvaient être un peu fragiles. Donc, vous dites que ce sont des hypothèses mais qui méritent vraisemblablement d'être affinées, vérifiées, consolidées. Je crois que c'est la moindre des choses que de dire cela. Tout le monde n'a peut-être pas lu l'intervention de Monsieur Chabanol puisqu'elle n'est sur le site que depuis hier. Mais on ne peut pas non plus faire comme s'il n'avait absolument rien dit.

Chantal EDIEU : Merci Madame la Présidente. Effectivement, je présente l'exemple concret qui s'inscrit bien dans le scénario proposé par l'Etat qui nécessitera effectivement une...

Claude BREVAN : C'est cela. Dans le scénario actuel.

Chantal EDIEU : ... Tout à fait, Madame la Présidente ! Donc, je vais poursuivre par un deuxième exemple un peu plus, je dirai, complexe au sens où... Alors, là, je suis encore... je suis encore à l'Ouest de Moulins, mais je vais revenir sur Dompierre dans mon exemple suivant. Donc, dans cet exemple, je fais l'itinéraire Moulins-Villefranche-d'Allier, donc, itinéraire interne au département. Je pars de la Madeleine, je suis en rive gauche de l'Allier, j'emprunte la route départementale 2009 et je vais pénétrer sur la RCEA au droit de l'échangeur de Chemilly, donc, je pénètre comme aujourd'hui et je circule ensuite sur la RCEA, je vais passer au droit de Cressanges, c'est la pastille verte qui est sur la carte ; je poursuis ma route et je vais sortir au Montet, à l'échangeur du Montet, pour prendre ensuite la route départementale 33 en

direction de Villefranche. Et en sortant de Montet le scénario tel qu'il est proposé impose à l'utilisateur, la voiture, en l'occurrence, l'exemple qui est pris ici, d'acquitter un péage qui est proportionnel au linéaire qu'a parcouru l'utilisateur, donc, qui est ici de 1,90 euros. L'utilisateur, pour résumer, l'itinéraire Moulins par la 2009 jusqu'à Villefranche, devra s'acquitter de 1,90 euros. C'est pour vous permettre de visualiser le fonctionnement du péage à travers d'exemples très basiques, très précis pour imaginer les conséquences du péage ouvert. Donc, acquittement d'un péage à la sortie du Montet pour ensuite prendre la route départementale 33 en direction de Villefranche. Je vais prendre un troisième exemple, cette fois-ci je me suis située dans le périmètre plutôt à l'Est de Dompierre, donc, l'utilisateur parcourt l'itinéraire Le Donjon-Paray-le-Monial, donc, nous allons sortir du département en direction de la Saône-et-Loire. Il part du Donjon en empruntant une route départementale comme il le fait actuellement et va pénétrer sur la RCEA au droit de l'échangeur de Molinet. Il va, là, rentrer sur la RCEA. Il va, là, s'acquitter, puisque cet échangeur sera équipé d'un système de péage, d'un péage en entrant, qui est de 1,40 euros, proportionnel à la longueur qu'il va parcourir sur la RCEA. Ensuite, il continue sa route en empruntant l'itinéraire RCEA par Digoin et jusqu'à Paray-le-Monial. Le secteur de Paray-le-Monial, donc, les échangeurs que vous voyez en vert sur la carte, au droit de Paray-le-Monial, correspondent à un secteur gratuit au droit de l'agglomération de Paray-le-Monial pour lesquels les usagers pourront continuer à échanger et sortir entre ces échangeurs sans avoir à supporter de trafic. Par ces trois exemples, je voulais, effectivement, vous montrer qu'au droit des agglomérations, les échanges restent gratuits pour les usagers qui empruntent, entrent et sortent au droit des agglomérations ; inversement, un usager qui est amené à emprunter une partie de l'itinéraire ou tout l'itinéraire de la RCEA en transit devra effectivement s'acquitter d'un péage qui est, chaque fois qu'il rencontre une barrière, proportionnel à la longueur de l'itinéraire qu'il a parcouru. En l'occurrence, ici, c'est 1,40 euros. On peut, après, passer à la diapo suivante, merci. Vous avez, j'espère que c'est lisible du fond de la salle, une petite matrice vous permettant de visualiser les coûts par itinéraire ou par section de RCEA. Un usager... Là, on est dans une logique de transit, c'est sur les voitures, c'est un tarif pour les voitures... Un usager qui ferait l'ensemble de l'itinéraire depuis Mâcon jusqu'à Montmarault, donc, dans le scénario de concession qui vous est proposé, devrait s'acquitter de 12,70 euros, s'il transitait

et franchissait, empruntait la RCEA dans toute la branche, je dirai, la branche Sud, entre Mâcon et Montmarault. S'il empruntait la branche Sud et ensuite la branche Nord en direction, effectivement, de Chalon-sur-Saône, il devrait s'acquitter d'un péage global de 7,80 euros. Et vous avez ensuite différents exemples dans cette matrice qui vous permettent de visualiser, par section, le coût qui devrait être acquitté par l'utilisateur voiture, donc, l'utilisateur de... conducteur d'une voiture particulière pour emprunter par section ou en totalité la Route Centre Europe Atlantique dans le scénario de mise en concession qui vous est proposé. Alors, cette matrice est très incomplète, mais nous avons réalisé une matrice complète qui permet de visualiser l'ensemble des échanges ou des itinéraires possibles, ou des sections d'itinéraires possibles. Alors, elle n'est pas projetable à l'écran, on a structuré, plutôt zoomé sur quelques exemples assez parlants, assez précis, mais nous avons à votre disposition et nous mettrons, je pense, en ligne sur le site du débat public la matrice complète qui permettra à chacun en fonction de ses trajets domicile-travail, par exemple, de chiffrer précisément le coût de l'itinéraire et donc, par conséquent le coût mensuel ou le coût annuel que représentera le péage s'il décide d'emprunter la RCEA qui serait mise en concession. Pour la partie...

Claude BREVAN : Je cite ces tableaux parce que c'est ce qui avait été demandé à la réunion de Montmarault et il est très clair et... Merci beaucoup d'avoir...

Chantal EDIEU : La matrice complète reprend l'ensemble des échangeurs dans la RCEA, donc, les 55, en gros, échangeurs, et permettra... donc, pour un usager qui habite à un échangeur Dompierre-Est, s'il va à Paray, pourra calculer l'itinéraire, en fonction de l'itinéraire, le péage qu'il aura à acquitter. Alors, je n'ai pas développé d'autres exemples parce que c'était plus le principe que je voulais présenter. Je suis à votre disposition si vous souhaitez qu'on précise ou qu'on décortique ensemble quelques exemples supplémentaires, si vous le souhaitez. Ce que je peux vous projeter, c'est la diapo suivante pour aborder l'aspect itinéraires alternatifs puisque dans le scénario que je viens de vous présenter, j'ai fait l'hypothèse que l'utilisateur empruntait la RCEA et, donc, avait fait le choix de circuler sur une route mise à concession. La carte suivante, elle arrive, permet de visualiser... on est à l'échelle cette fois-ci de l'ensemble du projet. Vous avez en rouge la RCEA et en vert, je

regrette, ce n'est pas très lisible sur la carte, l'ensemble des itinéraires alternatifs qui peuvent effectivement être empruntés par un usager qui déciderait ou souhaiterait de ne pas emprunter la concession, donc, la RCEA mise en concession. Alors, vous avez ces itinéraires à une échelle très proche, entre guillemets, de la RCEA. Je citerai, par exemple, la route que citait Monsieur le Maire de Montbeugny, la RD 12. Vous avez aussi des itinéraires plus ou moins éloignés qui sont aujourd'hui utilisés par des usagers, y compris des chauffeurs poids lourds, on l'a vu à l'instant. Il est temps de visualiser que certains axes parallèles à la RCEA permettent aujourd'hui, et sont déjà utilisés aujourd'hui comme itinéraires alternatifs dès l'instant où l'utilisateur, s'il veut aller à Moulins, prendra l'itinéraire Nord, vert sur la carte, plutôt que de redescendre à Toulon pour reprendre effectivement la RN 7 et le contournement de Moulins. Cette carte est intégrée. Elle fait partie du dossier du maître d'ouvrage. Elle est consultable sur le site, mais elle permet ensuite de visualiser à l'échelle que vous souhaitez et en fonction de l'itinéraire que vous souhaitez emprunter l'itinéraire RCEA, bien sûr, et aussi les itinéraires alternatifs proches et plus ou moins éloignés de la RCEA, qui vous sont offerts et qui sont des routes départementales, en totalité, hormis la RN 7 qui est un axe Nord-Sud, qui est un axe national.

Jean-Louis CHEREL : Vous avez fini Madame Edieu ?

Chantal EDIEU : Alors, une petite précision. Dans la matrice que je vous ai présentée, elle est faite avec un tarif plein, si vous me permettez cette expression...

Jean-Louis CHEREL : Oui, oui, c'est bien.

Chantal EDIEU : ... Le concessionnaire, s'il y a concession, si ce scénario était retenu, proposera des abonnements qui permettront effectivement de réduire et de minimiser ces coûts. Les coûts que je vous ai présentés sont des coûts maximums dans le scénario que nous avons étudié.

Claude BREVAN : Le tarif kilométrique est lui-même une hypothèse.

Chantal EDIEU : Tout à fait Madame.

Claude BREVAN : Donc, on est sur une hypothèse...

Chantal EDIEU : Un scénario de travail.

Jean-Louis CHEREL : Oui. Alors, attendez, mais je vais vous donner la parole monsieur, je crois que c'est mieux. Alors, je répète ce qu'ont dit la Présidente de la Commission et Madame Edieu : « On travaille sur des hypothèses ». Des hypothèses sur lesquelles vous allez vous prononcer, vous êtes le premier monsieur, ce soir, à donner votre avis. Allez-y, levez-vous. Un micro, attendez, nous allons vous donner un micro.

Questions/Réponses

Gérard SPITZ : Vous avez travaillé sur des hypothèses optimistes ou pessimistes ?

Jean-Louis CHEREL : Pouvez-vous vous nommer Monsieur ?

Gérard SPITZ : Gérard Spitz. Cela, c'est ma première question. Et la deuxième, concernant le coût prévu pour cet investissement, vous nous avez dit que c'était un chiffrage à plus ou moins 10 %. Au travers du retour d'expérience que vous avez, quel est le pourcentage d'opération réalisée avec -10 % ? Et quel est le pourcentage pour lequel les enveloppes ont été respectées ? Merci.

Jean-Louis CHEREL : Merci monsieur. Je vais laisser la parole à Monsieur Thon. Oui ?

Dominique THON : Le chiffrage est parti sur des hypothèses plutôt médianes que très optimistes ou pessimistes, c'est-à-dire qu'on a... les simulations qui sont faites seront présentées plus complètement lors d'une des réunions ultérieures, mais on fait des hypothèses à la fois sur le montant du péage. Cela induit plus ou moins de trafic et une subvention d'équilibre apportée par l'Etat. Donc, c'est l'ensemble des trois variables qui interagissent et on peut faire des tests de sensibilité en faisant varier plus ou moins une hypothèse et en regardant ce qui se passe. Donc, là, ce

qu'on a souhaité, c'est présenter un scénario qui soit relativement réaliste pour qu'on soit sûr de sa faisabilité. Après, ce qui se passera réellement dépendra beaucoup des conditions au moment de la mise en concurrence. On sait qu'actuellement, une personne citait tout à l'heure des marchés qui avaient été favorables dans sa collectivité dans les derniers temps. Cela a été le cas aussi pour l'Etat sur un des précédents appels d'offres de concession qui, si ces conditions étaient les mêmes sur la RCEA, aboutiraient à des conditions beaucoup plus favorables que celles qu'on a là. Mais on n'a pas voulu faire l'hypothèse que la situation actuelle durerait forcément beaucoup d'années. Donc, c'est une hypothèse, donc, qui est plutôt médiane entre des scénarios optimistes, comme ce qui a pu se produire sur... c'est sur A63, je crois, récemment et des scénarios plus pessimistes qui résulteraient d'une situation de crise avec des banquiers qui sont frileux pour prêter de l'argent, qui, dans ce cas-là feraient peut-être monter un peu les hypothèses. On est plutôt dans le médian, là. On peut signaler sur la question des abonnements que, justement, dans un des appels d'offre récents, enfin, des appels à concession récents, la Direction, donc, le Ministère a fait de la politique tarifaire du concessionnaire, un critère de choix dans la région d'Evian. Donc, c'était la première fois qu'ils introduisaient comme critère de sélection de l'offre à retenir la question de la politique tarifaire qui puisse favoriser les usagers fréquents.

Claude BREVAN : J'ai parlé tout à l'heure de l'expertise qui est en cours, alors je vais en dire davantage, puisque l'expertise qui est en cours est conduite par deux experts. Et elle porte, comme je l'ai dit tout à l'heure, sur les trafics, la validité des hypothèses de trafic qui ont été retenues, sur l'estimation des coûts des travaux tels qu'ils ont été présentés par le maître d'ouvrage mais aussi des coûts qu'intégrerait un concessionnaire, les coûts de revient global qu'intégrerait un concessionnaire et, ensuite, sur les variables économiques qui seront prises pour modéliser, qui ont été prises pour modéliser le dispositif et vérifier la concédabilité. Cette expertise, on en disposera vers la fin de l'année et elle donnera lieu à un compte rendu à la réunion de Mâcon du 21 janvier. Donc, comme cela, vous pourrez apprécier, du point de vue d'experts, si ces hypothèses étaient pessimistes ou optimistes.

Jean-Louis CHEREL : Bien. D'autres questions ? Pardon ! Oui, Monsieur le Maire de Montbeugny ?

Guy CHARMETANT : ... j'ai peut-être été désagréable mais, là, je voudrais remercier Madame Edieu pour la clarté de son tableau même si on trouve toujours cela trop cher, bien sûr ; personne ne dira que ce n'est pas assez cher. Mais je voudrais quand même vous remercier sincèrement pour la clarté de votre tableau. Cela, c'est la première chose, parce que je pense que c'est important. La deuxième chose, si vous pouvez remettre votre carte sur Montmarault, sur votre exemple de Villefranche-Montmarault pour bien montrer... Oui, et je vais aller même vous aider un peu plus, vous avez oublié de dire qu'on pourra rouler à 130. Et la deuxième chose, c'est sur l'exemple de Montmarault, la personne... je vais reprendre votre exemple, et je pense que la personne qui ira à Villefranche, qui ira à Villefranche et qui va revenir de Villefranche en direction de Moulins, elle n'ira pas prendre l'autoroute, elle ira au Montet et elle prendra tout de suite la route qui va directement à Cressanges et elle prendra à Cressanges la route gratuite, d'après le schéma, pour aller jusqu'à Moulins. Et l'exemple est le même, l'exemple est un petit peu différent pour ceux qui iront de Moulins à Dompierre, je pense qu'ils n'iront pas chercher l'autoroute à Toulon, ils viendront par la D12 et continueront par la D12 par Thiel et Dompierre. Cela leur évitera de payer. Je n'ai pas vu le prix pour Montbeugny, mais enfin, peu importe. Cela leur évitera de payer et à mon avis, ils ne mettront guère plus de temps et, comme je le disais tout à l'heure, je pense que ces routes auront été déchargées des camions et, donc, la sécurité sera beaucoup plus assurée sur ces routes-là.

Jean-Louis CHEREL : Merci Monsieur le Maire. D'autres questions ? Madame ? Oui, Madame, là-bas. Ah ! Pardon ! Oui, allez-y, Monsieur. Allez-y. Nommez-vous, s'il vous plaît.

Eric DIFFER : Bonsoir, Eric Differ, Maire de Thiel-sur-Acolin. Donc, on a beaucoup parlé des échangeurs, notamment du déplacement de celui de Montbeugny. Moi, j'ai une petite interrogation sur la sortie, je dirai, ce n'est pas un échangeur, c'est une sortie qui existe entre Montbeugny et Thiel. Celle-ci est très empruntée notamment

par les visiteurs du Pal. Elle est très importante parce qu'elle permet de diviser le flux par deux. Les visiteurs du Pal arrivent côté Dompierre et également par le côté Thiel en empruntant ces petites sorties.

Jean-Louis CHEREL : Par la D12, c'est cela ?

Eric DIFFER : elle sort sur la D12. Alors, j'aurais voulu savoir quel avenir on compte lui réserver ?

Chantal EDIEU : Alors, effectivement, l'accès au Pal se fait par deux voies. En fait, cette voie de sortie qui est une bretelle de sortie, il n'y a pas... Alors, elle ne figure pas sur la carte, Monsieur le Maire, autant pour moi. Il y a une bretelle de sortie qui est un échangeur très incomplet, qui permet d'accéder... sur lequel est fléché le site du Pal d'ailleurs depuis... quand on vient de Moulins, dans le sens Ouest-Est, exactement dans le sens Ouest, Le Pal. Donc, Moulins-Le Pal, une sortie possible par une bretelle de sortie uniquement. Donc, ce n'est pas un échangeur complet. Donc, cette bretelle est située entre Montbeugny, et puis, le premier échangeur de Dompierre, sachant que Le Pal est aussi fléché à partir du premier échangeur de Dompierre. A la première sortie, on retrouve aussi le fléchage du Pal. Donc, il y a deux itinéraires qui permettent, comme vous le dites, Monsieur le Maire, de séparer les flux pour les usagers qui le souhaitent, soit en passant par l'échangeur de Dompierre, soit en passant par la bretelle de sortie. Dans cette hypothèse, on est sur une section hors péage, comme je l'ai déjà dit tout à l'heure. Donc, cette sortie sera la sortie de Thiel, Monsieur, oui... Elle est après le péage de Montbeugny. Puisque Monsieur le Maire de Montbeugny... le péage de Montbeugny sera installé au droit du futur échangeur de Montbeugny qui va être déplacé à l'ouest et la bretelle de sortie indiquant Le Pal et...

Eric DIFFER : Entre le péage de Montbeugny et le péage de Dompierre.

Chantal EDIEU : Oui.

Claude BREVAN : Donc, il y aura un demi-péage ?

Chantal EDIEU : Effectivement, il y aura une sortie, à cet endroit-là, qui correspond à un demi-péage permettant effectivement de maintenir l'accès puisque le principe du péage ouvert, ce n'est pas précisé dans la présentation, puisque je n'ai pas précisé dans l'exemple, c'est qu'il y a barrière à pleine voie, mais il y a aussi barrière sur les bretelles d'entrée et de sortie pour que l'usager qui sort paie en demi-tarif et, inversement, celui qui rentre paie aussi en demi-tarif.

Jean-Louis CHEREL : Merci Madame Edieu. D'autres questions ? Monsieur là-bas.

Arnaud BENNET : Juste une précision. Il y a effectivement deux sorties qui permettent aux visiteurs d'accéder au Pal, sachant qu'aucune n'est idéale. Sans remettre en cause les nécessités d'avoir trois échangeurs sur la zone de Dompierre, il est certain qu'aujourd'hui, l'échangeur qu'il y a sur Le Pal n'est absolument pas idéal puisqu'en fait, cela demande tout un détour pour ensuite y accéder, avec beaucoup, beaucoup de trafics et, donc, beaucoup de problèmes en fait.

Jean-Louis CHEREL : Merci Monsieur le Directeur. D'autres questions ? Oui, Monsieur.

François JACQUEMIN : Monsieur Jacquemin. Je prends la parole mais je m'excuse déjà à l'avance parce que je risque d'être un peu plus long. Je suis un utilisateur de la RCEA. Je viens des fois au Cinéma Fallet, donc, de Deux-Chaises à ici, je vais aussi à Mâcon et je vais des fois en Saône-et-Loire. Je suis absolument contre, et il faut que les choses soient claires, contre une autoroute à péage. Il y a des quantités de raisons pour cela. La première des raisons, excusez-moi, mais je m'excuse, la première des raisons, c'est que comme l'avait dit quelqu'un, je ne sais plus si c'était verbalement ou dans une question, on est face à un projet entonnoir. Quelles que soient les améliorations dans la présentation qui ont pu être faites, par exemple, sur les plans d'échangeurs, je préférerais, plutôt qu'un petit rond, qu'on fasse apparaître un X, dans un cas, où simplement un V, dans un autre cas, faisant apparaître, d'une manière très claire, l'endroit où il y a des péages à plein ou à demi. La question n'aurait pas eu besoin d'être soulevée. La deuxième question par rapport à

l'entonnoir, d'abord, premièrement, parce qu'on est devant un projet totalement orienté et j'en ai la... disons, non seulement la conviction, mais l'affirmation du Préfet de Bourgogne quand il a présenté ce texte, ce schéma en disant : « C'est peut-être orienté ». Un de vos interlocuteurs a dit : « C'est peut-être ». Moi, je dis, cela l'est totalement, à partir du moment même où se trouve le libellé, d'une part, et d'autre part, outre ce libellé, la direction de la DREAL n'a pas eu comme mission de présenter deux projets concurrents mais seulement un seul projet et une petite annexe de moins de dix pages, deux pages, trois pages, peut-être, je n'en sais rien, je n'ai pas fait les décomptes, pour dire : « on pourrait éventuellement faire autre chose ». Je me souviens des réponses. La réponse aussi est importante. Faux départ. Entonnoir, pourquoi ? Entonnoir, tout simplement parce qu'on nous a pris en otage et, je m'excuse Monsieur le Maire, quand vous êtes allé chercher... reconnaître quatre décès, c'est arrivé à un certain nombre de maires de campagnes d'aller rechercher des pendus, des gens qui se sont suicidés. C'est dramatique, mais on nous dans ces choses-là. On dit : « Si vous ne voulez pas la RCEA très rapidement, il y aura encore des morts ». Moi, je m'excuse, la page 32, je crois, ou 22, je ne sais plus le chiffre, qui indique dans l'étude qui a été proposée sur l'accidentologie, conclut en disant que la RCEA dans l'état actuel n'offre pas plus de risques que les autres routes de même niveau et ajoute seulement, et il faut le reconnaître, ajoute seulement qu'il y a une plus grande dangerosité à partir des chocs qui sont dus aux poids lourds. Notons, en particulier, que nous n'avons pas un document précis qui nous présente sur les cinq années, on groupe les cinq années de meurtre, d'assassinat routier, je dis, assassinat routier parce qu'on n'a pas fait un certain nombre de choses. Exemple très simple de mise en sécurité, je viens de remonter de longues files de poids lourds, un peu en... Bien ! La différence, tant qu'il y a des voies qui sont à 2 voies seulement, enfin, séparées par une bande, aujourd'hui, on ne la voit plus. Et ce n'est pas, messieurs, quand vous aurez élargi les bandes pour mettre des bandes larges que dans les temps d'intempéries, vous aurez quelque chose de mieux. Ce ne sera pas mieux. La seule fonction qu'il peut y avoir, c'est ce qui a déjà été utilisé à un certain nombre d'endroits, ce sont ces espèces de petits poteaux, sous réserve que quand il y en a un d'écrasé, on le remplace et qu'ils aient une surface réfléchissante. Ce qui permet de se diriger, quelles que soient les conditions, en particulier, nocturnes et dans tous les cas,

quand on se déporte, nous aurons un choc, quand on est chauffeur, qui a peut-être des chances de réveiller la personne qui conduit. Bien ! Ceci étant, la mortalité, je refuse de la prendre comme obligation. C'est vrai, je suis de ceux qui regrettent le moindre mort quelle qu'en soit la cause. Mais qu'on... je vous en prie, n'utilisez pas ce moyen pour nous dire, comme quelqu'un a pu l'écrire dans un avis : « Ceux qui refusent la RCEA à concession sont des assassins ». Je ne suis pas un assassin, je veux une voie express à 2 voies et je la veux rapidement. Or, le projet de concession, au dire même d'une réponse que vous avez faite, je crois que c'est la question 40 ou 90, je ne sais plus, peu importe, c'est de dire qu'au mieux, les travaux ne commenceront qu'en 14, c'est-à-dire dans trois ans pleins. Et d'ici là, vous dites, vous ajoutez que des travaux pourront être faits pour améliorer la sécurité. Bien ! Si on améliore cette sécurité, d'une part, comment cela s'inclut à l'intérieur ? On détruira ces travaux qu'on aura faits pour faire autre chose plus tard. Peut-être serait-il plus simple de considérer et, là, on peut se poser la question pour que la DREAL réponde, si elle le peut, compte tenu des ordres qui lui sont donnés par ses supérieurs politiques : Y aura-t-il présentation d'un projet ? Réellement ? Présentation d'un projet de mise en sécurité immédiate, filtrée ? Et d'autre part, juste une question complémentaire : dans la perspective d'une concession, disposerons-nous d'un bilan de ce qui a été fait et la réponse qui a été faite ? Une réponse très fouillée sur les différents éléments qui sont à l'intérieur, qui sont en projet et qui devraient se développer avant la concession éventuelle. Quels coûts ? C'est financé comment ? C'est basé sur quoi ? Les montants qui sont annoncés, que cela soit les 950, que cela soit les 200, que cela soit les 37 ou et cetera, sont valorisés sur quelle base ? Celle d'aujourd'hui ? Celle de 17 ? Celle de 14 ? Messieurs, nous ne disposons pas des éléments objectifs de jugements. Quelqu'un a dit qu'on cherchait un enfumage, c'est peut-être vrai. Il y a des questions importantes, par exemple, terminons là-dessus. Peut-on demander au maître d'œuvre de répondre à toutes les questions parce qu'il ne répond actuellement... quand vous les faites, quand vous allez les regarder, il n'a pas répondu à toutes. A ma connaissance, sauf erreur de ma part, 44 réponses sur 170. Comme par hasard, ce sont des réponses relativement faciles. Elles concernent... mais dès qu'on pose des questions sur les itinéraires de déviation, sur ceci ou sur cela, point de réponse. Deuxième et subsidiairement, et je m'en excuse auprès de l'équipe, de votre équipe Madame et, en particulier, de votre

secrétaire général, pourrait-on avoir la possibilité de ne pas être obligé de relire la totalité des questions pour savoir laquelle... le nombre... celles auxquelles on avait répondu depuis la dernière fois ? Juste un petit détail, je verrai cela peut-être avec lui directement. Puis, il y a une question essentielle, totalement essentielle. Ferez-vous un projet, présenterez-vous un projet, oui ou non ? Et cette question, vous ne pouvez pas l'é luder, il est hors de question de l'é luder, messieurs, parce que c'est important. Enfin, la différentielle de la réalisation. Enfin, ce n'est pas sérieux. J'ai entendu qu'il y a une réponse à l'intérieur du maître d'ouvrage qui dit : « Si on passait par un... », c'est le PPI, excusez-moi, là, j'ai un trou.

Jean-Louis CHEREL : Ce n'est pas grave.

François JACQUEMIN : Celui-là, c'est comment ?

Chantal EDIEU : PPP.

Jean-Louis CHEREL : PPP.

Claude BREVAN : Partenariat Public Privé.

François JACQUEMIN : Oui. Cela coûterait à l'Etat 100 millions par an, pardon, 100 millions par an et ceci pendant 30 ans. Sur quelle base ? Quel calcul ? Et en plus de cela, vous allez nous demander, aux contribuables, d'ajouter éventuellement 150 millions pour couvrir les déficits éventuels du concessionnaire. Soyons sérieux. L'ensemble des concessionnaires français ont sorti dans une très mauvaise année, celle de l'année dernière, 1,2 milliards, j'arrondi les chiffres. Alors, soyons sérieux. Je vous en prie, nous devons rester sur une 2x2 voies gratuite et la faisant au fur et à mesure en faisant trois travaux importants à mes yeux : celui de l'échangeur de Montmarault, celui de la RN7, celui un peu plus loin qui est la jonction de la branche de l'Y, et en attendant, séparons les voies avec des plots. C'est ce qui devrait coûter, certainement, le moins cher, le plus efficace et le plus rapide. Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Je vais demander au maître d'ouvrage qu'il réponde à la question suivante. Est-ce que vous êtes en mesure, avant la fin du débat, de faire un projet, même un peu sommaire, de mise en sécurité de cet axe et de le chiffrer ? C'est un peu ce qu'a demandé Monsieur, c'est-à-dire, vous avez parlé des bandes centrales. Si vous voulez vraiment ajouter un séparateur, il faut aussi élargir les emprises, c'est vrai, c'est parce que sans cela, cela ne peut pas marcher. Donc, il y a probablement des questions d'allongement des créneaux de dépassement dont on a vu qu'ils étaient un peu courts et qu'ils ne permettaient pas à des véhicules de dépasser... quand un camion dépassait lui-même, puisqu'on était déjà arrivé au bout du créneau de dépassement au moment où on était obligé de se rabattre, donc, est-ce que c'est possible d'avoir une estimation même grossière de ce que coûterait la mise en sécurité de cet axe ?

Dominique THON : C'est un peu le sens du scénario qui a été proposé à 150 millions d'euros qui est une mise... qui est le scénario minimal, alors, mise en sécurité, c'est peut-être ambitieux comme terme, d'amélioration de la sécurité qui n'ira pas jusqu'à...

Claude BREVAN : Et votre bande centrale qui est simplement de couleurs différentes au centre, en fait, comme le disait très justement Monsieur Jacquemin, cela ne permet dès qu'il y a de la neige.....

Dominique THON : Alors, même si met des...

Claude BREVAN : ... dès qu'il y a de la pluie ou il y a de la neige, personne ne la voit, donc...

Dominique THON : Non, mais même si on met des balisettes dessus, cela ne changera pas beaucoup le coût.

Claude BREVAN : Ah, les balises, je crois, effectivement, que les camions les franchissent allègrement. Et donc...

Dominique THON : Par contre, si on doit mettre...

Claude BREVAN : Pour arriver à avoir un séparateur central, il faut que vous ayez plus de marges. Donc, il faut que vous élargissiez aussi sur les côtés, c'est bien cela. Est-ce que vous pouvez rapidement, même, grossièrement faire une première approche ? Est-ce qu'avec 150 millions d'euros plus les travaux que vous avez prévus au PDMI, vous mettez en sécurité l'axe ou pas ?

Dominique THON : De ce point de vue-là, certainement pas, enfin, on peut essayer de donner un chiffrage parce qu'il y a déjà eu des études...

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez dire combien il faudrait d'argent pour y arriver ?

Dominique THON : Directement, aujourd'hui, là, je ne peux pas...

Claude BREVAN : Non, je ne vous demande pas de le faire tout de suite, à l'instant, évidemment pas. On a encore deux mois pour le débat, donc, est-ce que vous avez le temps de travailler sur cette question-là parce que c'est une réponse qui peut intéresser le public et qui est légitime. Alors, évidemment, il est mieux que ce que vous allez faire soit intégrable dans le projet définitif, cela, c'est bien évident.

Dominique THON : Il y a eu, pendant assez longtemps, au sein du Ministère des réflexions sur « Comment est-ce qu'on pourrait faire des choses, des routes avec des voies séparées qui soient moins chères que des autoroutes à 2x2 voies mais en mettant un séparateur central ? » On se rend compte qu'on est tout de même obligé d'avoir une emprise assez large parce qu'il faut que, de chaque côté de la glissière, s'il y a un poids lourds en panne, on puisse le contourner...

Claude BREVAN : Et puis il y a des véhicules de secours qui passent, et cetera. Tout à fait !

Dominique THON : Donc, cela impose une certaine largeur, et qui est plus proche, enfin, on se retrouve avec des plates-formes... Pour donner une idée, la RCEA actuelle quand elle est à 2 voies, c'est à peu près 7 mètres entre les deux bandes de marquage de rive sur les deux bords ; une autoroute complète à 2x2 voies, on est aux environs de 21 mètres de largeur avec un objet tel que c'était prévu, qui s'est appelé à un certain temps nouvel objet routier, enfin, il y avait des hypothèses différentes, on est de l'ordre de 15 à 16 mètres de largeur du fait qu'on est obligé de maintenir ces largeurs. Donc, cela a finalement un coût qui est quand même assez élevé, mais on peut essayer de retrouver ce qui s'est fait sur le sujet. Je ne sais pas si...

Claude BREVAN : Vous pouvez essayer de trouver cela ?

Dominique THON : ... à quelle vitesse on arrivera à le faire, j'ai participé à des groupes de travail sur le sujet, mais le chiffrage est peut-être un peu plus difficile.

Jean-Louis CHEREL : Je ne sais pas si Monsieur demande la parole.

Claude BREVAN : Monsieur Quinet.

Michel QUINET : Oui, Michel Quinet de la DREAL Bourgogne. Pour redire un peu ces choses, l'objectif de mise en sécurité avec un scénario proposant des bandes médianes élargies, c'est bien pour mettre de la distance entre les deux sens de circulation de façon à laisser un peu plus de droit à l'erreur à l'utilisateur lorsqu'il fait des écarts sur la gauche. Les études des accidents montrent que le plus gros problème n'est pas forcément celui de dépassements dangereux, c'est le fait que l'utilisateur perde sa vigilance, et lorsqu'il fait des dépôts à gauche, voire même à droite lorsque les accotements ne sont pas suffisamment sécurisants, fait un écart à droite, fait un mouvement de volant pour revenir sur sa trajectoire, se déporte un peu trop sur la gauche et le camion arrive en face. Donc, cette bande médiane élargie, c'est bien

pour mettre plus de distance qu'on a aujourd'hui entre ces deux sens de circulation, et l'expérience montre qu'on a un gain de sécurité significatif.

Claude BREVAN : Ce sont des bandes sonores ou pas ?

Michel QUINET : On le renforce avec du marquage sonore de façon à réveiller et à remettre en vigilance l'usager lorsqu'il fait ses écarts à gauche, et on peut en certains points ou en tout point le renforcer avec des balises mises dans l'axe qui vont augmenter un peu le degré de perception de cette séparation des sens de circulation, notamment, en lui donnant de la hauteur. Après, si on veut passer le cap de la séparation physique par une glissière de sécurité, il faut, effectivement, avoir des largeurs roulables de chaque côté de la glissière qui soient suffisantes pour qu'on puisse au moins dépasser un véhicule en panne sinon la moindre difficulté de circulation va se transformer en véritable piège. Dans la mesure où on est obligé d'avoir des élargissements de chaussées, on n'est pas loin des aménagements à 2x2 voies. L'expérience qu'on a eue jusqu'à présent sur ces concepts de voie, d'aménagement à 2x1 voies avec terre plein central, on a vite des coûts qui sont de l'ordre de 70 % d'une 2x2. Ce sont les ordres de grandeur qu'on peut avoir. Donc, c'était un scénario qui, finalement, si on s'y engageait, n'était pas loin de poser les mêmes difficultés de financement que la 2x2. Donc, on était une nouvelle fois...

Jean-Louis CHEREL : Il est temps de conclure.

Michel QUINET : ... sur toujours la même question qui se pose à nous. C'était : « Comment accélérer cette séparation physique des deux sens de circulation ? » Et pour l'instant, l'objet routier qui s'y prête le mieux est quand même le 2x2, et qui s'y prête le mieux avec tout le sens économique que cela peut avoir.

Jean-Louis CHEREL : Merci Monsieur Quinet pour ces explications qui sont vraiment intéressantes. Alors, une dernière question et Madame la Présidente de la Commission va clôturer cette soirée qui, je vous le rappelle, a commencé depuis plus de trois heures.

Jean-Louis CHEREL : Monsieur, une dernière question. Un avis.

Fabien DUPREZ : Ce n'est pas une question. En fait, je suis Monsieur Duprez, enfin, je travaille au CETE de Lyon. Et donc, je suis le responsable du service qui a réalisé à la fois les études de sécurité et les études de trafic. Donc, c'était pour apporter un ou deux éléments d'éclairage, en particulier, sur la sécurité parce que, là, on voit que le sujet est beaucoup revenu. Donc, la première chose, c'était par rapport à ce qu'a dit Monsieur tout à l'heure sur la gravité. Effectivement, on parle de cette gravité à la page 32 du rapport qu'il avait lu, très attentivement, et je l'en remercie. En revanche, c'est vrai qu'il n'y a pas plus d'accidents par kilomètre parcouru sur la RCEA, cela, c'est une réalité. En revanche, chaque accident est beaucoup plus grave. Donc, si vous prenez la route, vous n'avez pas plus de chance d'avoir un accident sur la RCEA qu'ailleurs en France. Par contre, si vous en avez un, vous avez beaucoup plus de chance d'avoir des tués, des blessés graves. Donc, c'est une route qui est quand même plus dangereuse dans ce sens que d'autres routes. La deuxième...

François JACQUEMIN : Le projet de la RCEA, il restera pendant 3 ans dans la même condition, alors qu'il y a des projets que, moi, je porte avec un certain nombre de personnes, ce n'est pas celui-là, c'est simplement que dans un premier temps, on fait *a minima*, vraiment *a minima*, c'est-à-dire mettre des... ce que vous avez dit et cetera, vous avez dit : « cela n'est pas suffisant », c'est vrai, mais les bandes sonores, on a lu un article là, vous avez dit : « il y a des bandes sonores », un poids lourd a traversé les bandes sonores et il a (*inaudible*) point. D'autre part, le fait de faire cela, cela n'empêche pas qu'aujourd'hui, à terme avec un délai en utilisant les 3 ans en question pour...

Fabien DUPREZ : Si je peux me permettre, si je peux juste finir. Non ?

Claude BREVAN : Non, il va falloir qu'on s'arrête.

Jean-Louis CHEREL : Il va falloir que l'on s'arrête. Je vais vous expliquer pourquoi. La Préfecture vient de réquisitionner cette salle pour héberger des gens qui sont

bloqués sur la route. Donc, il va falloir qu'on termine cette réunion. Alors, je laisse la parole, bien sûr, à la Présidente de la Commission du débat public.

Claude BREVAN : Alors, encore une fois, merci à tous d'être venus. Merci aux intervenants, merci particulièrement à Monsieur Couturier qui est venu depuis Moulins et qui a fait un exposé particulièrement intéressant mais également aux autres intervenants. Bien sûr, beaucoup de personnes n'ont pas pu venir aujourd'hui et on en est tout à fait conscient. Donc, ce que nous proposons, sous réserve que la salle soit disponible, c'est de reprendre une petite séance de travail à Molinet le 6 janvier avant la réunion d'audition publique qui aura lieu à 18 heures 30. Donc, cette réunion aura lieu à 17 heures, elle permettrait effectivement d'éclairer les personnes du secteur de Dompierre et de Bourbon-Lancy et évidemment de Molinet, des aspects locaux du projet. Je rappelle qu'il y a une réunion à Cluny qui a lieu après-demain, sous réserve que la météo le permette parce qu'on finit par avoir quand même quelques doutes et qu'il y a une réunion à Paray-le-Monial qui a lieu le 15 décembre. Donc, merci encore à tous de cette participation. Merci à la maîtrise d'ouvrage qui a eu aussi énormément de difficultés à arriver. Bonsoir.