

**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**

***Cluny – Salle des Griottons
Jeudi 2 décembre 2010***

Avertissement : ce verbatim est rédigé sur écoute des enregistrements de la réunion. Il n'a pas valeur de procès-verbal et peut contenir des erreurs, notamment sur les noms des intervenants ou des lieux géographiques.

Claude BREVAN : Si vous voulez bien vous asseoir, nous allons pouvoir commencer cette séance de travail. Elles sont en général assez longues, donc si on ne perd pas de temps au démarrage, cela nous laisse d'autant plus de latitude pour ne pas arriver trop tard à la fin de nos travaux. Je vais d'abord passer la parole à Monsieur le Maire de Cluny, en le remerciant, bien évidemment, d'accueillir cette réunion dans cette magnifique ville de Cluny. Vous avez la parole pour accueillir ce débat public.

**Mot de bienvenue
du Maire de Cluny
Monsieur Jean-Luc DELPEUCH**

Jean-Luc DELPEUCH : Merci, Madame la Présidente. Bonsoir à vous, bonsoir aux membres de la Commission du débat public, bonsoir aux représentants de l'Etat, ainsi qu'aux représentants des collectivités territoriales, des associations, et puis à toutes les citoyennes et les citoyens de Cluny et du Clunisois qui sont venus nombreux ce soir, malgré les conditions météorologiques un peu compliquées. Ce qui prouve bien toute l'importance stratégique du sujet que vous proposez ce soir à nos débats. Cette question de l'axe de la Route Centre Europe Atlantique est évidemment, pour nous tous ici qui vivons dans ce territoire, une question cruciale à la fois parce que cet axe, comme son nom l'indique, est un axe stratégique de transit international, mais aussi, peut-être encore surtout, parce qu'il est un axe d'échange, un axe de circulation locale, que toutes, tous, nous empruntons extrêmement, régulièrement entre plusieurs fois par jour pour certains, plusieurs fois par semaine, en tout cas pratiquement dans tous les cas de figure. C'est aussi un axe qui, nous le savons, présente un certain nombre de difficultés, qui est endeillé d'un nombre trop important d'accidents, et dont beaucoup désespèrent qu'il puisse progresser et qu'il puisse être plus pratique et plus praticable. Je pense que nous pouvons souligner aussi que ce débat n'est pas qu'un débat, je dirais, technique, il touche de très nombreuses dimensions extrêmement importantes... que ce soit une dimension, je dirais, économique avec la question de l'aménagement du territoire, la circulation entre des zones d'emploi, également une dimension sociale avec la question du coût des transports pour ceux qui utilisent régulièrement cet axe, et en même temps une

question environnementale. Ici à Cluny, en Clunisois, nous sommes dans un espace rural, fiers, je crois, de ses paysages, de sa nature. Nous sommes une zone Natura 2000, ce qui en fait évidemment aussi un des attraits. Et puis, nous sommes un bassin de vie, un bassin d'emploi, également une zone touristique, je pense, importante. Donc, pour toutes ces raisons, je forme le souhait que notre débat, ce soir, soit vraiment un débat en profondeur, et pas simplement une série de monologues où chacun défendrait, sans prendre en compte la complexité du sujet, son avis sur la question, et je pense que tout cela s'inscrit profondément dans un territoire. Et avant de vous rendre la parole Madame la Présidente, je signale peut-être cet espèce de... ce qui pourrait être considéré comme une anecdote mais qui, à mon avis, a son importance symbolique. Nous sommes cette année l'année du 1 100^e anniversaire de la fondation de l'Abbaye de Cluny, et pour ceux qui ont profité de cette année pour découvrir mieux notre passé, il se trouve que les moines étaient des aménageurs de territoire, et qu'ils avaient, finalement, après des combats assez complexes auprès des féodaux de leur époque, obtenu d'instaurer des axes de circulation qui aboutissaient à Cluny et qui, en étoile, permettaient les échanges avec les autres territoires. C'étaient des routes qui étaient sans péage, de même que la zone était également une zone sans château, puisque c'était la volonté d'instaurer à la fois la paix, les échanges, la circulation. Et parmi ces routes sans péage, il y avait celle qui reliait Cluny à Bois-Sainte-Marie et qui, pendant de nombreux siècles, je pense jusqu'à présent, a toujours eu ce statut. Donc, je crois que c'est un élément qui n'est pas encore une fois simplement anecdotique, mais c'est quelque chose qui correspond à une tradition, à l'attachement, à l'ouverture, à la facilité des échanges et au souci du mouvement possible pour tous, y compris ceux qui sont les moins fortunés. Je crois que cela faisait partie du projet de l'Abbaye à cette époque. Je ne continuerai pas plus loin, mais je voulais juste donner quelques éléments pour permettre que vous repreniez le flambeau. Merci beaucoup à vous.

(Applaudissements)

Introduction

Présentation du débat public

par la Présidente de la CPDP

Madame Claude BREVAN

Claude BREVAN : Merci, Monsieur le Maire pour cette présentation historique aussi du contexte dans lequel se situe ce projet. Je crois qu'il y a beaucoup de personnes ici qui ont participé à plusieurs réunions mais il y a évidemment des visages nouveaux. Je vais être très, très rapide pour vous présenter le principe même du débat public. A ma gauche, la maîtrise d'ouvrage, qui présente le projet, elle représente le ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. La DREAL Bourgogne, avec Monsieur Regnaud, Monsieur Quinet et la DREAL Auvergne, avec Monsieur Thon et Madame Edieu. Ce sont eux qui sont les responsables du projet. A ma droite, c'est la Commission particulière du débat public que j'ai l'honneur de présider. C'est une Commission qui est indépendante, qui est nommée par la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, indépendante parce qu'elle est composée d'une manière extrêmement pluraliste. Elle représente à la fois des grands corps de l'Etat, mais aussi des organisations syndicales, le Parlement dans ses deux dimensions et des représentants des Conseils généraux. Je les présente très rapidement. Denis Viala qui est chef d'entreprise à Clermont-Ferrand ; Jean-Yves Audoin qui est Préfet honoraire et qui a été à la Cour des Comptes ; Monsieur Chérel qui est Général de gendarmerie et aussi juge de proximité et Madame Lafon qui a fait sa carrière dans la communication, et c'est elle qui, ce soir, animera cette réunion. Moi-même, je m'appelle Claude Brévan, et j'ai fait une grande partie de ma carrière au ministère de l'Equipement, mais également au ministère des Affaires Sociales, pendant sept ans, en charge des quartiers difficiles. Voilà pour la présentation. Donc, quand vous intervenez sur le projet, c'est à cette table à gauche que vous devez vous adresser. Cela n'est pas le projet de la Commission, c'est le projet de la maîtrise d'ouvrage. Je précise cela parce que ce n'est pas encore complètement clair pour tout le monde. Nous avons un rôle qui est celui d'assurer que vous êtes informés de tous les aspects du projet, que vous pouvez vous exprimer, que vous pouvez donner vos

avis, que vous pouvez formuler des propositions, que nous allons toutes enregistrer, d'ailleurs elles sont enregistrées au sens strict du terme, puisque chaque réunion donne lieu à un verbatim. Les verbatims de toutes les précédentes réunions sont aujourd'hui sur le site, non, pas celle d'avant-hier, pas celle de Dompierre, excusez-moi, on n'a quand même pas tout à fait eu le temps, mais en tout cas, les quatre premières réunions sont sur le site de la Commission. Tout est enregistré, c'est la raison pour laquelle on vous demandera de donner votre nom avant de parler, c'est pour vous attribuer les propos que vous aurez, puisque, bien évidemment, tout est public. Les principes, ils sont très simples. Le principe de fonctionnement, c'est le principe de la transparence, tout vous est accessible, et tout ce que vous dites est public. Et tout ce que vous nous adressez comme courrier, sauf évidemment ce qui quelquefois a un caractère injurieux, mais je suis sûr que ce ne sera pas le cas, figure sur le site, c'est retranscrit très rapidement. Toutes les questions que vous posez sont transcrites. Il y est répondu, il y a un certain décalage. Le maître d'ouvrage a beaucoup de travail, mais il a déjà répondu à à peu près un tiers des questions qui avaient été posées. Je crois qu'il va mettre un peu les bouchées doubles, mais c'est également un travail très, très important, que d'avoir à la fois à préparer ces réunions et répondre aux questions, il sera répondu à toutes les questions. Cela, c'est la question de la transparence. Le deuxième principe, c'est celui de l'équivalence. Tout le monde a le même droit à la parole, qu'on soit un particulier, qu'on soit un représentant d'associations, qu'on soit représentant d'institutions, un élu, on a le même droit à la parole. Donc les particuliers, les simples citoyens comme les gens se présentent fréquemment ont exactement le même droit à parler, et surtout qu'ils n'hésitent pas à le faire. C'est évidemment très intéressant d'avoir des paroles qui soient des paroles directes et qui ne soient pas des paroles systématiquement portées à travers des structures de médiation. Le troisième principe, c'est l'argumentation. Quand vous présentez une position, vous devez l'argumenter pour que tout le monde comprenne pourquoi vous prenez cette position. Vous ne devez pas dire, « je suis pour », « je suis contre ». Vous pouvez le dire si vous voulez, mais cela ne sera pas repris dans le compte-rendu, tout simplement parce qu'il faut qu'on comprenne pourquoi vous êtes pour ou pourquoi vous êtes contre. Je précise que la Commission est neutre, nous n'avons pas d'avis sur le projet, et nous n'avons pas d'avis à donner. Nous sommes des greffiers, des greffiers

attentifs, des greffiers quelquefois exigeants, c'est-à-dire qu'on peut reformuler des questions qui nous semblent mériter d'être reformulées pour qu'il y soit mieux répondu par le maître d'ouvrage. On peut demander au maître d'ouvrage d'apporter des précisions, de compléter son dossier, mais nous n'avons pas d'avis. Et dans le compte rendu que nous ferons deux mois après la fin de ce débat, nous ne donnerons pas d'avis. Pas davantage que le Président de la Commission nationale du débat public qui ne donnera pas d'avis non plus en faisant son bilan. Tout cela sera transmis au maître d'ouvrage, donc le ministre, comme je l'ai dit tout à l'heure, qui aura trois mois pour prendre sa décision. Ce qui veut dire que la décision de poursuivre le projet tel qu'il a été proposé, de le poursuivre avec des amendements ou d'y renoncer, sera prise au plus tard le 4 juillet 2011. Elle sera motivée, et cette décision sera publiée au Journal Officiel. Je crois que je vous ai dit à peu près tout sur le fonctionnement de la Commission.

Ce débat est très animé, il y a beaucoup de monde à chaque réunion. Evidemment, à Dompierre avant-hier, il y en avait un peu moins pour des raisons que vous avez tous comprises. On fera un petit rattrapage le 6 janvier à Molinet, avant la réunion qui est prévue de manière à ce que les personnes qui n'ont pas pu y venir puissent venir s'exprimer et écouter ce qui était dit. Il y avait un thème particulier qui était le thème du transport, des trafics et des modes alternatifs. Donc, ce sera de nouveau présenté à partir de 17 heures avant la séance d'audition publique qui est prévue. Il y a déjà des cahiers d'acteurs qui ont été rédigés, non seulement rédigés mais édités, il y en a 3 : Il y a le cahier d'acteurs du Conseil Général de l'Allier, qui est à votre disposition ; le cahier d'acteurs d'une association de défense de l'environnement, « Agir pour l'Environnement », qui est sur les tables, et puis le cahier d'acteurs d'une formation politique, les Verts Europe Ecologie, qui est également disponible. Ces cahiers d'acteurs sont rarement le fait de particuliers, encore que des groupes de particuliers peuvent tout à fait s'organiser pour rédiger un cahier d'acteurs de 4 pages. Mais c'est, en général, plutôt les institutionnels ou les associations ou les collectivités locales qui les rédigent, mais rien n'empêche que des particuliers les rédigent. Ils sont édités par la Commission, ils sont un peu formatés puisque, suivant le principe d'équivalence, ils doivent avoir tous à peu près le même volume ou tout au moins un volume maximum qu'on ne peut pas dépasser. Il ne faut pas trop tarder pour nous faire savoir si vous avez l'intention d'en produire un, parce que l'intérêt,

bien évidemment, c'est qu'il soit apporté à connaissance de tout le monde avant la fin du débat. Je vais vous dire comment va se dérouler cette séance. D'une manière un peu différente des précédentes, nous nous sommes aperçus que quand on commençait directement par présenter le projet dans sa globalité, ensuite le projet local, et qu'on aborde les questions thématiques à la fin, on n'avait pas du tout le temps de les traiter. Or, c'est dommage, parce que ce projet a des aspects qui méritent véritablement d'être approfondis, et cet apport d'informations tout à fait sérieuses est un véritable enrichissement des informations qui peuvent être données. Le site de Cluny, ce secteur du Charolais, se prêtait particulièrement bien à ce qu'on traite le volet de l'environnement, le volet du tourisme, du patrimoine, mais aussi celui de l'agriculture qui a des caractéristiques assez particulières et extrêmement intéressantes, notamment en matière de vie rurale. Nous commencerons par cette partie thématique. Et dans un deuxième temps, bien évidemment, le maître d'ouvrage présentera le projet à la fois dans sa dimension globale, assez rapidement maintenant, parce que je crois que beaucoup d'entre vous connaissent ce projet par les divers documents dont vous avez pu disposer, mais après, évidemment, dans ses aspects les plus locaux. Il est bien évident que dans la première partie, les questions d'environnement sont spécifiquement axées sur le secteur de la Saône-et-Loire, qui correspond au secteur dans lequel nous sommes aujourd'hui. Cette réunion, j'espère, va pouvoir être très fructueuse. Il y aura des séquences d'intervention et des questions-réponses. Traditionnellement, le temps qui est donné au débat et au public est plus long que celui des intervenants. Pour autant, il faut avoir la patience d'écouter les interventions jusqu'au bout, parce que sans cela, on limite l'information qui est apportée, et c'est un peu dommage. Mais j'en profite quand même pour demander aux intervenants d'être le plus bref possible, quitte à revenir sur des précisions à l'occasion de questions qui pourraient être posées par le public. Je vais passer maintenant la parole à Madame Lafon qui va donc animer cette première partie de la réunion qui porte sur les questions d'agriculture, puisque c'est par ce sujet-là que nous allons commencer.

Martine LEHMANS LAFON : Bonsoir à tous ! Effectivement, nous avons pensé commencer par le volet agricole et donner la parole à la Chambre d'Agriculture de Saône-et-Loire. Nous aurons d'abord un exposé de Monsieur Franck Richard, et ce

sera suivi d'une intervention du Président de la Chambre d'Agriculture de Saône-et-Loire, Monsieur Decerle. Monsieur Richard, vous avez la parole.

1ère partie / 1^{er} volet
Présentation du volet agricole
par Monsieur Franck RICHARD
Chambre d'Agriculture de Saône-et-Loire

Franck RICHARD : Merci. Moi, je n'ai pas l'habitude des tribunes comme Madame Brévan. Je vais essayer déjà de tenir dans le délai imparti, et de vous faire partager rapidement l'importance que revêt cette Route Centre Europe Atlantique pour l'agriculture de la zone traversée par l'infrastructure, et surtout pour les populations qui en vivent. Le diaporama, je le lance. C'est un secteur dans lequel on va trouver plus de 11% des emplois de la zone traversée, donc du Charolais mais une partie du Mâconnais. Donc, ce sont des emplois agricoles. C'est un premier élément du diagnostic des emplois agricoles qui ne profitent pas forcément du renouveau démographique qu'on peut constater dans d'autres zones rurales. J'ai un petit peu de mal avec la diapo... oui. L'éloignement des agglomérations ne permet pas à ce secteur de bénéficier du renouveau démographique qu'on constate dans d'autres secteurs ruraux du département, mais d'autres régions traversées par l'ouvrage. Mais on voit la carte des densités de population. On voit bien que les zones traversées sont parmi les plus faibles densités du département. Donc, c'est une économie agricole qui est étroitement liée au tissu économique dans sa globalité. On ne tient pas uniquement compte de l'agriculture en tant que telle, mais de plus en plus, par exemple, les chefs d'exploitation... le conjoint du chef d'exploitation contribue à l'équilibre financier de pas mal de ces entreprises. Donc là, on va voir l'importance que revêt également cette infrastructure pour les ménages d'agriculteurs, et pas seulement pour l'agriculture. Cette mise à 2x2 voies de la RCEA va aussi rapprocher nos exploitations des centres de service de santé, de culture ou de loisirs que constituent les aires urbaines du département. Et c'est là une des conditions essentielles, si on veut que se renouvellent nos actifs agricoles

dans la région, c'est une condition essentielle pour ce renouvellement, parce qu'on déplore une forte diminution du nombre d'exploitations agricoles dans le secteur,. Plus les couleurs orangées sont foncées, plus on a une diminution du nombre des exploitations. Là, ce sont des chiffres entre 2000 et 2009. Toutes les zones traversées qui sont orange clair, on va dire, c'est une diminution de plus de 30% du nombre des exploitations entre 2000 et 2009. C'est une région qui se caractérise par la prairie naturelle qui occupe plus de 80% des surfaces agricoles du secteur, qui est valorisée de façon peu intensive par l'élevage allaitant, hormis, bien sûr, la zone viticole que traverse l'ouvrage dans sa partie Est. C'est le berceau des races charolaises ovines et bovines qui sont mondialement connues. Ce sont aussi des terroirs dans son tissu de nombreux produits sous signe de qualité, que ce soit les AOC viticoles quand on parle de l'Est, puis les AOC fromagères plus récentes, ou encore la dernière-née, l'appellation Bœuf de Charolles. Alors, une autre caractéristique, c'est que la quasi-totalité de la production bovine du département, de cette production bovine allaitante, est destinée à l'export. Ce qui représente... donc, là vous avez la cartographie par commune des effectifs bovins allaitants sur le département. Donc, on voit bien la concentration sur l'Ouest du département de cette production bovine, et cette caractéristique de destination à l'export se traduit par des animaux qui vont partir sur des longues distances, notamment vers l'Italie, ou les pays du Sud via la RCEA d'abord, puis les autoroutes Nord-Sud, et/ou vers des circuits plus internes vers d'autres départements ou encore des abattoirs, notamment à l'Est du département Clunisois notamment. Donc là, on comprend bien l'importance que va revêtir cette infrastructure pour l'économie agricole du secteur, sans parler du trafic interne au département et les flux de bestiaux, des exploitations vers les centres d'allotement ou les principaux marchés du département. Un autre aspect qui découle de cette agriculture et de ces productions de qualité est lié aussi au patrimoine architectural à ces paysages point auquel on viendra peut-être dans la suite des exposés, que ce soit des paysages de vignoble ou de bocage, qui sont bien la marque de l'agriculture locale. Ce sont des atouts qui sont à mettre en valeur tout au long de l'infrastructure, plus particulièrement sur les aires de repos et de service, et à ce titre... enfin, il nous semble que proche de Charolles, un institut charolais pourrait constituer un point d'ancrage à ce type d'équipement qui sert comme un vecteur de développement économique. Enfin, pour terminer, la Chambre

d'agriculture, comme c'est le cas pour tous les ouvrages, souhaite que les travaux soient économes en foncier agricole, qu'il y ait une juste réparation des dommages et des préjudices subis, puisque les agriculteurs au premier titre vont être touchés par les emprises, même si elles sont minimales au regard d'un ouvrage qui serait une nouvelle infrastructure. Par ailleurs, il y a un souhait qui est la mise au niveau environnemental d'une insertion paysagère de l'ensemble de l'itinéraire de la RCEA, donc pas uniquement sur les nouveaux tronçons aménagés, mais qui est une reprise de l'ensemble de l'ouvrage, puisque parmi les tronçons qui ont été aménagés sur le crédit public, demeure un certain nombre de points noirs qui mériteraient à cette occasion d'être corrigés. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci beaucoup, Monsieur Richard.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : J'aperçois Monsieur Decerle, Président de la Chambre d'agriculture, et je lui donne la parole.

Claude BREVAN : Vous pouvez venir ici si vous le souhaitez. Faites comme vous voulez.

Christian DECERLE : On va faire modestement, il y a des fois où on n'aurait pas forcément envie d'être premier ! Ce soir, je crois que c'est un peu le cas. Ecoutez, vous nous avez demandé d'apporter une petite contribution, on le fait en toute simplicité et avec la modestie que représente l'agriculture dans ce débat qui est quand même un débat lourd dont on sent bien qu'il est quand même sensible et un peu passionnel. Simplement, en complément de ce que vient de dire Franck Richard, il y a trois points qui viennent tout naturellement à l'esprit quand on évoque l'efficacité d'un réseau routier. Il y a tout ce qui gravite autour de l'économie, et la Saône-et-Loire est quand même un très grand département agricole et viticole. Nous sommes, je le dis pour les gens qui sont à cette tribune, le premier département détenteur de vaches de races à viande avec arrive en second l'Ouest, la Vendée, les Pays de la Loire, nous sommes les premiers en département de Saône-et-Loire, ce

qui emmène de nombreux transits d'animaux. Et c'est vrai, comme Franck le disait, les Italiens, en particulier, sont très preneurs des animaux de cette race et dans le berceau du Charolais. Donc, ce qui amène un transit hebdomadaire très important d'animaux maigres, mais aussi en génisses, (*inaudible*) qui partent sur l'Ouest. Je rappelle que le marché de Saint-Christophe, qui n'est pourtant pas particulièrement bien desservi, voit ses effectifs d'animaux remonter depuis qu'il est devenu marché au cadran, aux enchères, et que finalement, un projet qui, dans le secteur agricole, avait quasi fait presque l'unanimité contre lui, mais en tout cas n'avait pas rassemblé, a été porté, soutenu, et c'est quelque chose qui marche, qui réussit et qui donne satisfaction. Je voudrais peut-être aussi dire quand même que c'est une région qui souffre mais qui se bat, qui souffre : en 2009, 25% des exploitations d'élevage, 25% ne dégagait pas de revenu. Et la deuxième tranche, qui prenait encore 50% à peu près, donnait un prélèvement possible de quelques 800 euros par mois. Donc, c'est une région qui souffre mais qui se bat, cela a été rappelé. Récemment au bout d'une quinzaine d'années, vient de s'obtenir l'appellation d'origine contrôlée de race charolaise, bœuf de Charolles, une nouvelle AOC avec le fromage charolais qui a sa particularité. C'est aussi autour du travail même ici tout cela est long, un peu long, pas toujours lisible autour de l'Institut Charolais, en partenariat maintenant avec le Lycée Wittmer autour de la Halle technologique, des réflexions, des projets autour de la transformation. Et je pense que les circuits courts, la restauration collective qui sont des sujets qui montent en puissance, tout cela donne quand même des signaux forts d'une agriculture qui souhaite se battre et rester quand même ancrée dans son territoire. Donc, très rapidement, toutes ces questions qui gravitent autour de l'économie, bien sûr, motivent notre intérêt pour un réseau routier dont l'efficacité serait améliorée. Mais il y a aussi, deux sujets qui, à côté de l'économie, ont toute leur importance, c'est peut-être ceux qui gravitent autour du social et du culturel. On a perdu beaucoup d'actifs agricoles malheureusement. Ceux qui restent aujourd'hui sont, je pense la plupart du temps, des gens qui ont élevé leur niveau de formation, qui vivent avec des conjoints ou des conjointes qui ont, eux aussi, un niveau de formation élevé, et on sait combien l'apport du revenu du conjoint est quelque chose d'important. Et c'est vrai que c'est plus facile aussi de trouver du travail quand le temps de déplacement est moins long et sécurisé aussi. Je pense que cela a de l'importance. Et sur un plan culturel, la Saône-et-Loire... enfin, le chef-lieu du

département est quand même particulièrement excentré. Je vois le Conseiller général de Bourbon-Lancy. Pour faire Bourbon-Mâcon, il faut quand même réfléchir un peu au temps qu'on va mettre. Donc, je pense que là aussi, les agriculteurs aspirent à pouvoir, pourquoi pas, passer une soirée l'été au bord de la Saône. Je le dis parce que je remarque les vigneron en périmètre de Mâcon, par exemple, ont quand même un accès à un pôle culturel plus facilement que les territoires reculés de l'Ouest de ce département. Et c'est vrai que quand on regarde le Nord-Ouest du département, Issy-l'Evêque, quand on va du côté de Luzy, toutes ces questions d'aménagement du territoire interrogent, posent question. Je crois que la Saône-et-Loire a encore la chance d'avoir la diversité du nombre de productions de qualité, on a la chance d'avoir respecté un élevage assez traditionnel mené à un point performant en respectant les qualités environnementales de notre territoire. Nous ne sommes pas la Creuse, nous ne sommes pas le Cantal ou le fond de la Corrèze, mais je pense que ce réseau routier est important pour nous. Voilà... aussi pour ce secteur d'activité qui compte encore dans ce département. Merci !

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur le Président.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Donc, à l'issue de ces très précieux exposés, je pense qu'il serait intéressant que nous donnions la parole à la salle. Y a-t-il des questions sur ce volet agricole ? Monsieur, je rappelle qu'il serait très souhaitable que ceux qui prennent la parole soient le plus concis possible pour donner un maximum de temps à la parole de chacun.

Questions/réponses

Thierry GROSJEAN : Thierry Grosjean, Président de la Capen 71. Pour être concis, je crois qu'à chaque réunion, j'ai fait l'effort de l'être, ce qui n'a pas été un effort partagé par tous. Je voudrais simplement dire, après ce que je viens d'entendre, exprimer calmement ma colère de voir que, une fois de plus, l'environnement est la dernière roue du char quand il s'agit d'aménagement du territoire et d'infrastructure. Il

y a dans ce département de nombreuses associations de l'environnement. Je dirige pour ma part une confédération où il y a 30 associations. J'estime que notre avis est aussi important que celui, par exemple, de la Chambre d'Agriculture. Il n'y a pas de chambre d'environnement, même si tout le monde nous joue du pipeau sur l'environnement. Aujourd'hui, on en parle à Cancun. Donc, je regrette cette attitude de la Commission. Je voudrais aussi dire qu'il ne suffit pas, comme cela a été fait dans les autres réunions, de balayer d'un revers de main le fait que le texte du cahier qui est présenté ne démontre pas l'innocuité de cette concession autoroutière sur l'environnement. Que je sache, depuis 1997, puisque vous nous renvoyez sans arrêt à la DUP de 1997, il y a eu des lois qui ont été votées, il y a eu les Grenelles, entre autres, même s'il n'en reste pas grand chose, on vivra avec les ruines quand même, et il y a des lois européennes. Que je sache, la Commission n'est pas au-dessus des lois ni européennes, ni françaises, et se doit de les respecter. Le débat sur le schéma national des infrastructures n'est pas terminé. L'avis environnemental a été rendu disant que justement les évaluations environnementales pêchaient par leur manque d'éléments à destination du public, ce que condamne la convention d'Aarhus.

Claude BREVAN : Monsieur, on en était à la partie agricole. Donc, si...

Thierry GROSJEAN : Non, mais comme les fois précédentes, là, je parle beaucoup moins que la Chambre d'Agriculture, moi, disons que je suis président de la chambre d'environnement. Donc, je prends un temps très limité, je n'interviendrai plus, et j'ai d'ailleurs terminé, tout simplement pour vous dire que...

Claude BREVAN : Alors, moi, je vais quand même vous répondre, parce que parce que je trouve que vos propos liminaires sont extrêmement injustes. Dans la phase préparatoire à ce débat, la Commission a rencontré énormément de personnes. Nous avons rencontré plus de 60 personnes. Nous avons cherché à vous rencontrer, à rencontrer les associations de défense de l'environnement. Nous n'avons pas réussi à rencontrer qui que ce soit, personne n'a donné de suite à nos demandes de rendez-vous.

Thierry GROSJEAN : Vous m'avez proposé de venir à Paris, je n'ai pas les moyens, ni mon association, d'y aller madame.

Claude BREVAN : On a reçu des gens à Mâcon, et donc c'était tout à fait possible. On n'a pas réussi...

Thierry GROSJEAN : A aucun vous m'avez proposé, madame, je suis désolé.

Claude BREVAN : Ecoutez ! Ces contacts n'ont peut-être pas abouti, mais en tout cas cela n'a pas été faute d'essayer. Donc, il est injuste de dire que nous n'avons pas essayé de rencontrer les associations d'environnement. On le fait pour chaque débat, on l'a fait pour celui-là comme pour les autres. C'est dommage ! Cela n'empêche absolument pas que l'on respecte complètement cette dimension. La preuve en est que précisément, cette fois-ci, pour que ce débat ne soit pas, comme vous dites, balayé d'un revers de main en fin de séance, on l'a mis précisément en début de séance pour qu'il puisse être approfondi. Donc, je crois que là, vous allez pouvoir vous exprimer sur cette question. Il va y avoir un exposé qui va être fait sur les différents aspects de l'environnement. Il y a des aspects qui sont d'ordre général sur le projet lui-même, et puis il y a des aspects qui portent véritablement sur des aspects environnementaux locaux. C'est sur cet aspect-là que vont avoir lieu les exposés qui vont venir. Mais franchement la Commission attache la plus grande importance aux questions d'environnement.

Thierry GROSJEAN : L'avenir nous le dira.

Martine LEHMANS LAFON : D'autres questions ? Monsieur ? Il y a un monsieur là, et un monsieur là. Vous allez avoir le micro, monsieur. Ici, là.

Robert FAUCHERY : Bonsoir. Bonsoir à tous ! Robert Fauchery de Saint Huruge. J'ai entendu Monsieur Gérard qui parlait de faire appel aux crédits publics pour réaliser ces infrastructures. Est-ce bien raisonnable quand on pense que l'Etat n'a plus de moyens, les régions n'ont plus de moyens, les départements n'ont plus de moyens.

Alors, comment faire pour réaliser ces infrastructures ? Est-ce qu'on va faire appel encore une fois à nos impôts ?

Claude BREVAN : Cet aspect-là, monsieur, sera traité dans la deuxième partie, si vous le voulez bien. Si vous voulez bien qu'on arrive à approfondir le premier thème qu'est celui de l'agriculture, de l'environnement, du patrimoine, ce sera entièrement au cœur du sujet de la deuxième partie. Je vous promets que le maître d'ouvrage vous y répondra. Il y avait une autre question qui était...

Martine LEHMANS LAFON : Une autre question à monsieur...

Pierre LACHAMP : Oui, Pierre Lachamp du Comité départemental de protection de la nature. Madame, j'ai entendu dire que les associations avaient été contactées avant ce débat. Eh bien, non, le Comité départemental de défense de la nature n'a pas du tout été contacté pour l'aménagement... merci, madame... pour l'aménagement, le futur aménagement de cette autoroute. Quoiqu'il en soit, je pense que si la voie actuelle est aménagée, elle pourra bien faire pour la circulation. Enfin, en ce qui concerne l'agriculture, je rajoute que malgré tout, avec l'autoroute, des emprises de terrain, Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture, il y aura des emprises de terrain importantes, n'est-ce pas, beaucoup plus importantes, que si c'est une voie à 110 kilomètres/heure. Je pense ensuite que les passages entre le Sud et le Nord, ou si vous voulez, de chaque côté de l'autoroute, seront beaucoup moins nombreux, et pour les agriculteurs je pense que cela compte énormément. Enfin, je crois que le Président de la Chambre d'Agriculture a parlé qu'il y aurait une meilleure sécurité, je ne vois pas pourquoi la route à 110 kilomètres à l'heure sera plus dangereuse qu'une route à 130 kilomètres à l'heure. Je pense donc que ces observations, madame, seront consignées dans votre procès-verbal. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci, monsieur. Une autre question ? Le monsieur au troisième rang. Une question, monsieur ? Oui, voilà.

Henri GRENARD : Oui, bonjour. Henri Grenard, usager de la RCEA à Mâcon. Il a été exprimé le souci de la Chambre d'Agriculture de conserver le foncier le plus possible, ou du moins d'être le moins amputé possible. On a vu, lors d'un dernier débat, que l'Etat... le maître d'ouvrage se proposait de créer des aires de stationnement pour les poids lourds, puisque c'est un sujet d'accidentologie, puis également c'est respecter la réglementation qui date d'ailleurs depuis fort longtemps, déjà avant le règlement européen du 20 décembre 85. Alors, mon observation, c'est que si l'on veut ne pas voir le foncier amputé énormément, parce que faire des parkings pour les poids lourds, cela représente des surfaces très importantes. A mon avis, il y aura eu lieu d'inscrire dans le Schéma national des infrastructures de transport la finition de la voie ferrée Centre Atlantique, notamment par l'électrification de la partie Chagny-Nevers qui reste à faire. Donc, c'était cette observation que je voulais faire.

Martine LEHMANS LAFON : Est-ce que la DREAL souhaite répondre à cette question sur le foncier ?

Michel QUINET : Oui, sur le foncier... Michel Quinet de la DREAL Bourgogne. Sur le foncier, il n'y a pas beaucoup d'augmentation de consommations foncières entre le projet 2x2, tel que chacun le connaît, tel qu'il ressort de la DUP de 95 à 97, et une mise au statut autoroutier. La consommation supplémentaire se trouve être spécialement sur la construction des barrières. Mais l'infrastructure, elle reste la même. Et dans cette infrastructure, telle qu'elle se dessinait à la DUP de 95-97, on avait déjà les aires de repos et les aires de service avec des surfaces qui permettaient le stationnement des poids lourds que tout le monde appelle. Sur la partie de la VFCEA, simplement dire que l'Etat, les collectivités à travers le Conseil régional, et puis RFF, travaillent, puisque sur ces dernières années, auraient été investis, si j'ai bonne mémoire, entre 6 et 7 millions d'euros pour, dans un premier temps, augmenter la capacité de la voie en agissant sur le dispositif de signalisation qui permet de rapprocher le passage de deux trains, donc d'augmenter le sillon sur cette voie, et d'en augmenter assez largement sa capacité pour y faire passer à la fois les TER et le fret qui dessert évidemment la ligne Dijon-Nevers et jusqu'à Nantes, mais aussi qui, à partir des différentes étoiles, celles de Chagny, celle de

Cravant permet de massifier des transports notamment de granulats, de bois sur cette région-là pour les transporter beaucoup plus loin.

Martine LEHMANS LAFON : Merci, Monsieur Quinet. On va prendre une dernière question sur ce thème.

Pierre MARTINERIE : Oui. Madame la Présidente, mesdames, messieurs. Pierre Martinerie, Conseiller général du canton de Mâcon Sud, Vice-président en charge de l'environnement du Conseil général de Saône-et-Loire. Je veux être concis mais aussi argumenté, donc vous me permettrez de développer quelques arguments. Le dossier du maître d'ouvrage présente de façon assez complète l'environnement dans lequel s'insérerait cette autoroute concédée. Par exemple, et pour se limiter à des illustrations purement locales, les milieux bocagers, forestiers et les zones humides du Clunisois, mais aussi les pelouses calcicoles du Mâconnais. L'impact d'une autoroute à proximité de ces sites classés Natura 2000 et la nécessité de leur protection sont donc une évidence à prendre en compte dans le débat. Il nous semble que la mise en concession autoroutière impose la reprise de nouvelles négociations foncières, auxquelles monsieur, je pense que vous n'avez pas tout à fait répondu, voire de nouvelles études de remembrement, notamment avec la création des péages sur le tracé et la reprise des échangeurs. De quelle surface s'agit-il ? Combien d'hectares sont concernés ? Cela nous intéresserait beaucoup, je pense que cela intéresserait beaucoup aussi la Chambre d'Agriculture et les associations de protection de l'environnement. Par ailleurs, l'augmentation de la vitesse sur les sections à 130 kilomètres/heure aurait aussi une conséquence sur les rejets en CO₂. Selon les normes établies, il faut savoir qu'un véhicule de type berline légère, un véhicule assez commun, en quelque sorte, rejette 38% de plus de CO₂ s'il roule à 130 kilomètres/heure que 110. J'avais bien écouté les propos du Préfet de région, Monsieur de Lavernée, à l'époque où il a introduit le débat, et il évoquait cette question comme une des questions de préoccupation majeure. On pourrait aussi évoquer les reports de trafics sur le réseau secondaire, et ses allongements de parcours qui occasionneront fatalement une augmentation des consommations de carburant. C'est un point important pour le porte-monnaie et pour la planète. Madame la Présidente, je voudrais aussi interpeller le maître d'ouvrage sur trois

points essentiels qui caractérisent l'impact négatif... « négatif », j'assume le propos... de la RCEA Autoroute sur l'environnement. Le premier point est en relation avec un ouvrage d'art particulier, celui du Viaduc du Bois-Clair. La construction d'une autoroute impose le doublement à 2x2 voies de ce viaduc. Le maître d'ouvrage peut-il nous dire combien coûtera ce doublement imposé ? Je demande cela parce que nous avons l'expérience de construction d'ouvrages d'art ces derniers temps, le Pont François Mitterrand à Mâcon et le Pont d'Arciat, et au bas mot ces viaducs qui enjambent la Saône, nous ont coûté autour de 15 millions d'euros. Ce montant m'inspire une réflexion. Dans une logique d'économie et d'une 2x2 voies gratuite, nous n'aurions peut-être pas besoin de faire un tel équipement, et nous pourrions nous concentrer sur les enjeux majeurs de sécurité liés à un aménagement 2x2 voies. Le deuxième point tient à mon observation préalable sur les emprises foncières. Cela a été dit plusieurs fois et à l'utilisation de l'espace et à la protection des zones sensibles. Le maître d'ouvrage peut-il nous dire avec précision quelles emprises supplémentaires seront nécessaires en comparaison avec celles liées à la RCEA déclarée d'utilité publique en 95 et en 97 ? Et enfin, quelles seraient les études d'impact prévues pour garantir la meilleure prise en compte des zones protégées ? Nous savons bien au fond que l'impact foncier d'une autoroute est plus consommatrice d'espace de surfaces agricoles, et notamment viticoles dans le cas présent, je pense au Viaduc du Col du Bois-Clair, et qu'il est plus fort que celui d'une route à 2x2 voies gratuite. En l'absence regrettable de liaison transversale en transport ferroviaire sur l'axe Est-Ouest, ne devons-nous pas justement être exemplaires pour la RCEA, qui est la seule infrastructure supportant un trafic international sur cet axe ? Une section à 2x2 voies gratuite, limitée à 110 kilomètres/heure, ne mériterait-elle pas d'être mise en comparaison pour savoir si les impacts sont plus faibles sur l'emprise foncière, et le plus à même de s'insérer dans les objectifs insérés par le Grenelle de l'environnement qui nous régit tous ? Je vous remercie !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : On va poser la question au maître d'ouvrage : est-ce que vous pouvez, aujourd'hui, identifier ce que vous avez isolé, ce que vous avez compté

comme coût pour le doublement du viaduc ? Est-ce que vous avez une appréciation relativement précise des emprises supplémentaires nécessaires par la mise en autoroute par rapport à ce qui avait été prévu pour la route express, et puis dites un mot un peu de la méthode que vous emploieriez si le projet se poursuivait pour mener à bien les études d'impact ?

Georges REGNAUD : Merci, Madame la Présidente.

Claude BREVAN : Après, on passera à la partie détaillée sur l'environnement.

Georges REGNAUD : Voilà. Tout d'abord, dire qu'il est prévu une présentation ultérieure sur les questions de l'environnement qui devraient traiter pour partie la question de Monsieur le Conseiller général, mais répondre pour ma part, et puis ma réponse sera complétée. Sur la question de la vitesse, vous avez raison de dire que 130 kilomètres/heure produit plus de gaz carbonique que 110, mais il faut aussi dire qu'il n'est pas question de mettre à 130 kilomètres/heure de bout en bout l'aménagement, c'est-à-dire qu'une autoroute ne signifie pas forcément 130 kilomètres/heure. en particulier, la section dont nous parlons, mais cela va être dit avec plus de précision, restera à 110 kilomètres/heure, c'est juste un point de précision. Michel !

Claude BREVAN : Sur le coût du viaduc.

Michel QUINET : Voilà. Donc, dans le scénario qui est proposé, les caractéristiques géométriques de la voie restent effectivement les mêmes entre Cluny et Charolles que celles qui prévalaient en 95-97. Cela renvoie à une limitation de vitesse qui reste effectivement à 110 kilomètres/heure. Le Viaduc de la Roche, il faut effectivement le doubler si on veut avoir une continuité de niveau de service sur tout l'itinéraire.

Claude BREVAN : ... Est-ce que c'était le doublement prévu dans la DUP ?

Michel QUINET : Oui, oui, la DUP c'est 2x2 de Montluçon à Chalon et à Mâcon. Donc, on a bien le doublement du Viaduc de la Roche qui était dans la DUP.

L'évaluation qui ressort aujourd'hui avec le premier qui était construit, c'est moins de 10 millions d'euros pour construire le doublement de ce viaduc avec ses raccordements.

Claude BREVAN : Et sur les études d'impact, vous en parlez tout à l'heure à la fin de l'exposé sur l'environnement ?

Dominique THON : Oui, on reviendra sur les études d'impact. On peut rappeler que dans l'explication sur l'augmentation des coûts qui a été présentée à Dompierre, mardi, une partie de l'évolution des coûts qui était présentée dans le projet qui a été présenté notamment en 2007, et celle qui est proposée aujourd'hui sont liées au fait qu'on va prendre des mesures complémentaires en termes d'environnement, en particulier dans les zones Natura 2000 avec le rétablissement de certaines continuités, mais c'est dans l'exposé que va faire sans doute François Bellouard tout à l'heure, et qu'on a estimé environ 50 millions d'euros l'augmentation du coût qui serait nécessaire pour une prise en compte vraiment optimale de l'environnement, en tenant compte notamment des orientations liées au Grenelle par rapport à ce qui avait été prévu initialement.

Martine LEHMANS LAFON : Merci, monsieur. Il y a encore une question ? Deux questions... et une ici après.

Yannick VICAIRE : Merci.

Martine LEHMANS LAFON : Et puis, je vois une main qui se lève dans le fond aussi.

Yannick VICAIRE : Oui, bonjour ! Yannick Vicaire, habitant à Vitry-le-Cluny, je parle en mon propre nom. Je voulais juste réagir même si je ne me sens pas spécialement habilité pour le faire sur ces questions. Je voudrais réagir sur la question agricole, parce qu'on n'en parle pas, finalement très peu. Juste Monsieur de la Chambre d'Agriculture qui a fait un exposé que je trouve assez édifiant, et je pense qu'il y a forcément une voix dans ce monde agricole qui doit relever un certain nombre de points dans cette intervention. Un, la question de la viticulture. Je ne vois pas en quoi

le projet d'autoroute peut être bénéfique à la viticulture, en passant au beau milieu des vignobles, en ruinant ce qui fait la spécificité de ce terroir. Je pense à la partie entre Mâcon et Cluny. Par ailleurs, sur la question de l'élevage en Charolais. Si chaque zone, effectivement, rurale doit se doter d'un équipement tel que la RCEA pour s'assurer une survie économique, je pense qu'on n'a pas fini de mailler la France avec des autoroutes. En particulier, si connaissant un petit peu le Charolais, il faut, en plus de l'ouvrage qui est proposé, faire des aménagements routiers pour assurer les transits de camions sur ce circuit. Cela veut dire quoi ? Qu'on va transformer le Charolais en un gruyère de routes, et casser ses paysages qui font sa spécificité pour pouvoir améliorer la fluidité des échanges ? Ensuite, je veux dire que les échanges se font dans les deux sens. On voit que pour l'instant, le Charolais, finalement, bénéficie d'une capacité d'export, donc on comprend mal... pourquoi, finalement, il aurait besoin de cette RCEA en plus. Par contre, les camions vont dans les deux sens, et ces camions, ils ne sont pas neutres, ce sont les camions de transport de marchandises sous les circuits qui répondent à la mondialisation économique des échanges. On aura ce qu'on gagne dans un sens, on peut perdre aussi dans l'autre sens, c'est-à-dire ces échanges apporteront aussi, je dirai, une concurrence effrénée dans l'autre sens qui n'est pas forcément favorable à l'agriculture locale. Enfin, je voulais réagir sur les aspects développement rural qui sont sous-entendus dans le discours de monsieur. Si la conception du développement rural, c'est de se dire que la capitale culturelle d'une région, en l'occurrence Mâcon, doit être le seul pôle d'attraction ; un, pour y trouver du travail pour les conjoints des agriculteurs ; deux, pour y trouver des divertissements, une vie culturelle, je pense que c'est une conception du développement rural que je ne partage pas du tout. Et cela voudrait dire qu'on confirmerait cette volonté de faire des villes, des espèces de pôle unique, et puis un grand désert culturel et économique autour. Je pense que c'est exactement le contraire qu'on doit essayer de faire. Et ces transports, ces infrastructures routières ne permettront pas le développement, effectivement, de tissus locaux, mais au contraire, vont continuer à l'appauvrir. Il n'y a, à ma connaissance, aucune étude qui prouve les retombées économiques à l'échelle des tissus ruraux ou des tissus urbains locaux avec les projets autoroutiers. En général, ces projets autoroutiers ne bénéficient qu'aux deux pôles terminaux des autoroutes. Quant à l'idée que l'autoroute pourrait servir de vitrine à nos produits

agricoles, cela veut dire quoi, qu'on va... le Clunisois va se transformer en ces petits pancartes marrons qui vous indiquent que autrefois, ici, c'était joli parce qu'il y avait la Roche de Solutré, ou qu'il y avait ceci ou cela ou un tel élevage. Et dans ce triangle de pollution que va être le triangle Charolles-Chalon-Mâcon, je ne donne pas cher de la qualité de nos AOC dans le futur. Merci !

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci, monsieur. Allez, une autre question. Monsieur ?

Gilles PROTAT : Bonjour ! Je m'appelle Protat, Gilles Protat, et je suis simple paysan à Sologny, une commune qui a été sinistrée par le passage du TGV et de la RCEA, parce que Sologny est un des seuls villages où le TGV qui va de Paris à Lyon côtoie la route express qui va de Charolles à Mâcon. La tranchée du TGV à Sologny, c'est 5 kilomètres dont une partie est en 2x2 voies, mais qui n'est pas aménageable en autoroute, parce qu'il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence. Et ce n'est pas du tout prévu de rouler à 130 kilomètres/heure. Les gens qui ont essayé, même plus rapidement, ils ont eu de gros problèmes. D'autre part, la question du Viaduc de la Roche est cruciale, puisque c'est le petit frère de Millau, il a sept piliers, 42 mètres de haut, c'est un tablier poussé, c'est quand même une infrastructure très coûteuse qu'il faut un jour réaliser. Alors, j'ai lu avec beaucoup d'attention votre document-là, sur lequel, évidemment, il y a beaucoup de mensonge. Ce qui m'interpelle d'abord, c'est la première phrase : projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA. Alors qu'il faudrait dire, Monsieur le responsable, j'ai cédé à titre gratuit à mes amis un bien public, qui vont s'enrichir un maximum à la fin (*inaudible*).

(Applaudissements)

Gilles PROTAT : Alors, évidemment, il y aura péage pour aller de Mâcon, il y aura une barrière de péage à Sainte-Cécile. A chaque fois que les gens vont passer, ils vont donner 10 euros dans la tirelire. Donc, automatiquement, les gens vont repasser par Sologny par le col du Bois-Clair. Et moi, je citerai un exemple... Une petite anecdote ; moi, je suis pompier bénévole depuis 25 ans, et je suis même chef des

pompiers. Et un matin, un de mes voisins agriculteurs en allant voir ses bêtes un dimanche matin, il a vu dans les talus du Bois-Clair vers le monument au mort, comme par hasard, il avait une voiture, c'était une Polo contre un... arrêtait sa course contre un Acacia. Il y avait un jeune au volant avec la ceinture, il coulait un petit peu de sang de sa bouche. Malheureusement, il était mort. Combien de morts il fera encore parce que les gens, la 2x2 voies c'est une bonne chose, mais les gens vont repasser à nouveau sur cette route du Bois-Clair qui n'est pas du tout prévue pour un trafic aussi intense. Et je donnerai une autre précision par rapport aux AOC. A Sologny, il ne reste plus guère d'agriculteurs, mais bientôt il n'y en aura plus, parce que quand on voit, comment ils sont traités, l'absence de revenu, il n'en restera plus bientôt qu'un ou deux. Jusqu'à présent, il y avait eu 15 coopératives. Les 15 coopératives peuvent faire rentrer 200 à 300 tonnes de raisins par jour. Les vendanges, aujourd'hui, sont resserrées sur une dizaine de jours. Donc, cela fait un passage de 200 à 300 tracteurs qui livrent les raisins à la coopérative, d'autant plus qu'on est regroupé Pressy-Sologny-Verzé, et que le matin même, on ne sait jamais si on va livrer à Verzé, à Pressy ou à Sologny. Donc, un trafic intense de tracteurs, avec du matériel à bout de souffle, sans signalisation normalisée, pas de clignotant, pas de gyrophare, avec des attelages qui tiennent debout mais cela ne va pas durer. C'est absolument incompatible. Je vous rappelle qu'il y a 15 000 véhicules/jour qui passent à Sologny. C'est une approche absolument incompatible que les camions et les véhicules de tourisme côtoient les tracteurs qui livrent les raisins à la cave. Donc, je répète, il faut absolument... même si ces travaux doivent durer des années, des années parce qu'on est habitué, il y a presque 50 ans que cela a commencé... il faut une gratuité totale au moins du passage du Bois-Clair, et même sur tout le Département de Saône-et-Loire. Merci !

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Monsieur, merci de votre intervention. Je voudrais néanmoins préciser quelque chose qui est important. Les personnes qui sont à ma droite, qui représentent la maîtrise d'ouvrage, sont des fonctionnaires, qui présentent un projet au nom de leur ministre. Donc, je pense qu'il faut absolument s'abstenir d'avoir vis-à-vis d'eux des propos qui ont un caractère injurieux. Et c'était quand

même au départ, je comprends, vous mettez un peu de passion mais cela n'apporte rien au débat, et je crois que, franchement, cela n'est pas du tout convenable vis-à-vis d'eux. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire.

Martine : Je voudrais savoir si Monsieur Salvèque est dans la salle. Nous aurons l'occasion de revenir sur tous ces aspects, mais je pense qu'il serait bon maintenant... il est 18 heures 30, c'est bien cela ?

Claude BREVAN : 19 heures 30.

Martine LEHMANS LAFON : 19 heures 30, excusez-moi. Je souhaiterais que nous puissions évoquer les enjeux touristiques et patrimoniaux, c'est quand même très, très important, mais je souhaiterais savoir si Monsieur Jean-Denis Salvèque, qui représente le Service départemental de l'architecture et du patrimoine, est dans la salle. Malheureusement, il n'est pas dans la salle. Donc, on va passer... entendu monsieur, excusez-moi... Mais on aura l'occasion de revenir sur tous ces points après, je vous le confirme. Allez-y monsieur, je vous en prie.

Alain CORDIER : Merci ! Alain Cordier, je suis Conseiller Régional de Bourgogne et je préside au Conseil Régional la Commission des transports. Je vais être concis d'autant plus que je vais appuyer mon intervention sur quatre documents écrits que chacun peut se procurer. J'ai apprécié particulièrement les exposés qui touchent à l'agriculture et à l'environnement qui ont été faits par Pierre Martinerie et par les intervenants suivants. Donc, j'éviterai les redites. Je voulais simplement poser une question sur les emprises sur les surfaces agricoles. Il est dit que l'ensemble des accès à la route actuelle serait maintenu. Alors, de deux choses l'une, soit vraiment ces accès sont maintenus dans leur nombre actuel, sous une forme d'autoroute concédée et auquel cas on sait très bien que cela donne, pour chaque échangeur, d'énormes emprises foncières à consommer, soit ceci est abusif et on diminuera le nombre d'entrées, auquel cas du point de vue environnemental, on rallonge les trajets annexes pour les jonctions entre localités sur le territoire desservi. Donc, là, je vous pose la question : Est-ce que, vraiment, on va conserver tous les accès actuels ? Et auquel cas, quelles sont les surfaces qui seront prises sur les terres

agricoles ? Quelles seront les surfaces qui seront prises sur les surfaces viticoles dans la zone traversée ? Moi, je crois qu'on peut être tous d'accord sur la nécessité d'une sécurité. Simplement, je pense qu'il y a des divergences dans la salle sur le moyen d'arriver à la sécurité. Où doit-on placer l'argent en 2010 ? Est-ce que l'importance en 2010, c'est un gain de 5 minutes ou de 10 minutes sur des liaisons entre villes de Saône-et-Loire. Moi, je suis prêt à regarder de très près les arguments économiques. Mais je vous dis que même lorsqu'on est pressé, même lorsqu'on est un cadre politique, un cadre économique, qu'on a des transports à faire, la priorité, en 2010, cela n'est plus de gagner quelques minutes. Et vous savez que plus les vitesses sont élevées, plus il est difficile de gagner des minutes. Je ne vais pas vous faire ici l'exposé mathématique, mais entre 110 et 130, le gain sur des trajets, intéressant la Saône-et-Loire, c'est-à-dire des trajets de moyenne longueur, le gain, il est très faible, il est de quelques minutes. Alors, les quatre documents auxquels je vais me référer, c'est une feuille distribuée par la CAPEN dont je m'étonne qu'elle ne soit pas ici, un partenaire à vocation officielle, comme l'a été la Chambre d'Agriculture, c'est la Confédération des associations de protection de la nature en Saône-et-Loire, elle regroupe un nombre d'associations très fort, comme l'a dit Thierry Grosjean, et donc, c'est un acteur majeur de la soirée de ce soir qui doit traiter du thème « Environnement ». Le deuxième document auquel je me réfère, c'est le cahier d'acteurs numéro 2 qui a été rédigé par l'Association « Agir pour l'environnement » et avec lequel je veux exprimer ici tout mon accord. Le troisième document qui me paraît extrêmement important, et c'est pour cela que je vais vous lire six lignes, c'est le texte du vœu qui a été présenté au Conseil Régional, lundi dernier, par Nicole Eschmann et moi-même au nom du groupe Europe Ecologie-Les Verts, vœu qui a été adopté par une immense majorité du Conseil Régional, front national mis à part. Alors, le vœu, il dit les trois points suivants : « Le Conseil Régional de Bourgogne, réuni en Assemblée le 29 novembre 2010, s'oppose fermement à la mise en concession autoroutière et revendique le maintien de la gratuité d'une route déjà payée par les contribuables ». Donc, vous voyez que ce premier point contient lui-même son argument. Le deuxième point, c'est : « exige la sécurisation de la RCEA avec vitesse maximale autorisée de 110 kilomètres/heure sur la totalité de l'axe restant à aménager ». Donc, là aussi, l'argumentation a été donnée : sécurisation, et en troisième point, il réaffirme la priorité de financement au

transport collectif ferroviaire TER cadencé sur une ligne est-ouest ainsi que le développement du fret ferroviaire sur la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Pour faire la liaison avec le quatrième texte qui porte sur cette VFCEA, c'est également un vœu adopté, lui, à l'unanimité lors de la cession précédente du Conseil Régional, le 18 octobre 2010 et qui demande l'inscription au SNIT, c'est au Schéma National, la réalisation de la VFCEA et qui se prononce pour l'électrification du tronçon restant entre Nevers et Chagny. Donc, voilà un ensemble de positions qui me paraissent importantes. Cette réalisation concerne deux régions. Sachez que le Conseil Régional de Bourgogne, l'un des deux conseils régionaux concernés, a une position opposée à une mise en concession de l'autoroute.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci, Monsieur.

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez lui demander qu'il nous donne ses documents, s'il le voulait. Monsieur, est-ce qu'on peut vous demander de... si vous le souhaitez, de nous donner vos documents pour qu'on puisse effectivement, d'abord, les annexer et ensuite les mettre sur le site.

Martine LEHMANS LAFON : Merci. On va peut-être encore prendre une ou deux questions sur la question agricole, avant de passer à un autre point...

Claude BREVAN : On passe à un autre point.

Martine LEHMANS LAFON : ... si c'est nécessaire, si vous le souhaitez ?

Claude BREVAN : Non.

Martine LEHMANS LAFON : Non ?

Claude BREVAN : On passe à un autre point.

Martine LEHMANS LAFON : Alors, nous allons passer... Où ? Je ne vois pas. Ah !
Monsieur.

Jean de WITTE : Bonsoir. Je suis agriculteur à Clermain et j'ai un petit souci avec ce que vous dites puisque si l'autoroute se fait, il y a bon nombre de voitures et de camions qui vont reprendre la Départementale. Nous, on fait partie de la Cuma de Cluny, on a beaucoup de matériels qui font 3 mètres de large et cela ne va pas croiser avec les camions. Est-ce qu'il y aura un réaménagement de la départementale ? Il y a un autre problème. Clermain, on est coupé en deux par la RCEA. Est-ce que vous comptez faire quelque chose pour nous ou rien ? L'A406 va s'ouvrir, est-ce qu'il y a un pourcentage... est-ce qu'on sait le pourcentage de voitures et de camions qui vont repasser sur la RCEA ? Voilà, c'est bref.

Martine LEHMANS LAFON : Alors, je crois qu'on pourra répondre à ces questions dans une autre partie de notre débat public. Je voudrais peut-être qu'on termine les aspects thématiques et passer aux enjeux environnementaux en passant la parole à François Bellouard, chef du service du développement durable à la DREAL Bourgogne.

1ère partie / 2^{ème} volet
Présentation des zones sensibles locales
par Monsieur François BELLOUARD
Chef du service du développement durable
DREAL Bourgogne

François BELLOUARD : Mesdames messieurs, bonsoir. François Bellouard, Responsable du service développement durable à la DREAL Bourgogne et en charge plus particulièrement de la rédaction des avis et autorités environnementales pour l'ensemble des plans, programmes et projets qui sont aujourd'hui déposés en Bourgogne. Donc, je vais, dans les dix petites minutes qui me sont imparties, essayer de vous présenter ce que l'on se doit d'attendre en termes d'exigence de prise en compte de l'environnement dans un projet de mise à 2x2 voies et, plus

particulièrement, le projet qui nous concerne, qu'est le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA. Et je retiendrai quand même de l'introduction de Monsieur le Maire de Cluny, c'est qu'aujourd'hui, on est dans un secteur effectivement qui a un paysage remarquable, des enjeux environnementaux forts, des sites Natura 2000, des questions d'eau qui ne sont pas négligeables et qu'il faut absolument prendre en compte dans la démarche du maître d'ouvrage dans le cadre d'un projet d'aménagement d'une 2x2 voies alors c'est vrai qu'on est déjà sur une voie existante, mais il y a quand même un certain nombre d'enjeux non négligeables qu'il faut prendre en compte ; et je vais, dans les quelques minutes, vous présenter ce que l'on se doit d'attendre de ce projet. Alors, j'espère que la police est suffisamment importante pour que vous puissiez arriver à lire au fond de la salle. Ce que je souhaitais avant tout faire passer comme message, c'est qu'aujourd'hui, on a un contexte législatif qui est profondément modifié, que ce soit au niveau national ou au niveau européen sur la prise en compte des questions d'environnement et le lien avec tous les projets qu'on peut aujourd'hui réaliser, que ce soit les projets d'infrastructures ou les projets d'aménagement du territoire. Aujourd'hui, on rentre dans une démarche qui est une démarche d'approche plus globale de l'environnement, des enjeux, et ce que j'appelle, moi, une évaluation environnementale intégrée du projet que l'on réalise. On va traiter un certain nombre de questions : la faune, la flore, les zones humides, le fonctionnement écologique de ces habitats, des espèces qui sont aujourd'hui recensées autour du projet. En lien, évidemment, la question des corridors écologiques, vous avez tous entendu aujourd'hui parler de trame verte et bleue, alors le corridor écologique est le mot un peu plus savant de la question ; la question du paysage ; la question des emprises foncières ; la question de l'environnement humain, que ce soit la qualité de l'air, le bruit, les bilans carbone... Monsieur le Conseiller général, tout à l'heure, vous avez parlé du gaz à effet de serre, il est clair que quand on réalise un projet d'infrastructure aujourd'hui, il faut faire le bilan carbone de l'infrastructure, à la fois sur l'impact de la circulation, l'évolution des vitesses, l'évolution du trafic, mais aussi sur le bilan carbone de la réalisation elle-même des travaux. Et puis, derrière, il y a aussi des politiques qui peuvent être mises en place, comme la politique 1 % Paysage et Développement, qui sont des politiques de continuité globale sur l'axe. Le deuxième point essentiel, c'est la mise en œuvre, derrière de la question du

scénario, quel scénario on retient, et derrière, les mises en œuvre qui sont destinées à éviter au maximum les impacts sur l'environnement du projet qu'on retient, les réduire si possible et, à chaque fois que c'est possible, compenser les effets négatifs notables qu'on a sur l'environnement, on y reviendra un peu tout à l'heure. Alors, le premier point essentiel, c'est avant tout, la qualité du diagnostic initial du projet sur lequel on se situe. Alors, je vous ai fait une petite carte globale qui reprend l'ensemble du tracé depuis Montmarault jusqu'à Mâcon. Là, c'est la carte des corridors écologiques. Vous voyez que sur le secteur qui vous concerne, le petit rectangle qui est là, on a un certain nombre de continuités écologiques qui ont été déjà repérées. Vous avez le continuum bocager de Volesvres ; vous avez la forêt domaniale de Charolles ; vous avez la continuité du bocage de Vendôme et Charolles, ici ; vous avez le continuum forestier de Bois Clair ; vous avez un certain nombre de continuums qui sont présents. Aujourd'hui, évidemment, le maître d'ouvrage, dans son projet, devra affiner la pertinence de ces continuums, voir quelles sont les espèces qui y circulent, pour pouvoir, après, monter un projet qui soit le plus adapté au diagnostic et au territoire sur lequel on est. A partir de ce diagnostic initial, on va relever un certain nombre d'enjeux majeurs. J'en ai listé quelques-uns qui me semblent des enjeux importants sur le secteur concerné entre Paray-le-Monial et Mâcon. Aujourd'hui, vous avez le volet nuisance sonore. C'est clairement entre Charolles et Cluny que le tracé de la RCEA s'approche le plus du bâti, d'où un enjeu fort. La qualité des eaux superficielles des cours d'eau traversés, on est situé sur deux bassins versants : le bassin versant Loire-Bretagne, le bassin versant Rhône-Méditerranée. Il y a de nombreux cours d'eau qui sont traversés par l'infrastructure, et des espaces humides qui y sont associés, la Bourbince, l'Arconce, la Grosne, la Petite Grosne. Vous avez aussi un territoire, comme l'a dit Monsieur le Maire tout à l'heure, qui est concerné par une grande diversité de milieux naturels qui est riche en habitats et en espèces, avec trois sites classés Natura 2000 sur la fin du tronçon. Vous avez des zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique ZNIEFF sur l'ensemble du périmètre, et comme la carte l'a montré tout à l'heure, un certain nombre de corridors écologiques qui sont interceptés ; des paysages remarquables quand on passe du bocage aux Côtes mâconnaises ; des atténuations d'impact visuel qui sont à prendre en compte, mais aussi un certain nombre de zones humides ; la qualité de l'air, la gestion des déchets de chantier, la

question des emprises foncières. Je vais revenir sur quelques-uns de ces éléments, puisqu'en 10 minutes, on n'a pas le temps de tous les détailler. Donc, si on prend la question des nuisances sonores, la question des nuisances sonores, aujourd'hui, il n'y pas de changement de réglementation depuis 1995, et donc la DUP reste aujourd'hui d'actualité. Pour autant, dans le cadre d'une opération de mise à 2x2 voies, on se doit de demander un certain nombre d'éléments. D'abord, une série de points de mesure qui permettront, répartis sur l'ensemble de l'axe, de quantifier parfaitement l'émission sonore liée à la RCEA, recenser les habitations qui sont les plus proches, les plus proches de ces réglementaires, et puis aussi, faire des réalisations de projection à plus long terme, en fonction des évolutions de trafic possible : véhicules légers, poids lourds ; la géométrie du projet et les hypothèses de vitesse. Evidemment, 110-130, ce ne sont pas non plus les mêmes impacts sonores. Et derrière, le maître d'ouvrage devra représenter de façon détaillée les protections phoniques les plus adaptées avec une technologie qui, il faut le dire, aujourd'hui, est quand même plus performante que ce qui existait en 1995. Cela peut passer par des isolations de façade, des protections directement à la source, le revêtement de chaussée ou des écrans acoustiques, des murs anti bruit. Le deuxième sujet que je voulais aborder, c'était la qualité de l'eau. Aujourd'hui, c'est clairement un enjeu majeur de préservation. Depuis 95, la réglementation a évolué, on a les SDAGE, on a les Directives-cadre sur l'eau, la loi Grenelle 1 qui précise le concept de trame bleue. Aujourd'hui, sur la thématique de l'eau, on est sur trois aspects fondamentaux : parvenir à une gestion équilibrée de la source, atteindre le bon état écologique des eaux superficielles et souterraines, et constituer un réseau d'échanges cohérent entre le réseau fluvial et les zones humides. C'est vraiment la notion de transparence de l'ouvrage que l'on réalise. Donc, l'aménagement devra traiter l'ensemble de l'axe et effectuer à des qualifications environnementales qui permettent justement, en passant par la construction de réseau d'assainissement étanche, des ouvrages de stockage et de traitement spécifique, des dispositifs de cantonnement, des pollutions accidentelles et des mesures aussi de bonne pratique derrière quand vous intervenez sur une infrastructure. C'est quelque chose qu'il faut avoir en tête, ce n'est pas uniquement le projet lui-même, mais c'est aussi la vie du projet. La création d'ouvrage hydraulique, qui soit dimensionné pour la crue de référence, aujourd'hui, certains ouvrages sur les sections non aménagées ne

permettent pas de faire passer la crue de référence afin d'assurer une bonne transparence hydraulique de l'ouvrage. La préservation des milieux humides, on traverse un certain nombre de milieux humides, en particulier dans le secteur où l'on se trouve aujourd'hui. Il faut aussi prévoir dans ce calendrier des travaux, de prendre en compte un certain nombre d'éléments, par exemple, la période de reproduction des batraciens. Tout cela doit se trouver dans le projet du maître d'ouvrage. Et puis, éventuellement, aller jusqu'à des compensations des zones humides si on devait, dans le cadre des emprises foncières, avoir un impact sur ces zones humides. Dernier élément que je voulais aborder, c'était la question de la richesse naturelle. Alors, la carte n'est pas forcément facile à lire, c'est une droite entre Paray-le-Monial et Mâcon, qui vous montre, en fait, que l'on traverse aujourd'hui trois sites Natura 2000. Le site Natura 2000, le bocage, forêt et milieux humides du bassin de la Crosne et du Clunisois ; la cavité à chauves-souris en Bourgogne qu'on trouve un certain nombre d'espèces de chiroptères qu'il faudra prendre en compte dans l'infrastructure ; et les pelouses calcicoles du Mâconnais qui sont des zones où le moindre impact sur le terrain peut avoir un impact non négligeable sur les espèces. Donc, aujourd'hui, comme je l'ai dit, il y a plusieurs zones Natura 2000, plusieurs zones d'intérêts écologique, faunistique et floristique traversées... Excusez-moi, j'essaye d'aller plus vite, donc, je bafouille ; et les aménagements de la RCEA au niveau de ces sites devront faire l'objet d'une évaluation d'incidence approfondie. Alors, je ne rentre pas dans le détail de l'évaluation d'incidence parce que, sinon, on va y passer la soirée, mais c'est vraiment l'impact sur les milieux, les habitats et les espèces du projet, et qu'est-ce qu'on fait pour limiter l'impact sur ces espèces. Pouvant aller jusqu'à, en cas d'impact avéré, mises en place de compensation. Voilà, je vous ai donné un exemple. Au-delà de cette question du volet Natura 2000 et des ZNIEFF, il y a aussi le volet du rétablissement de la fonctionnalité écologique du continuum pour les espèces animales et végétales, donc, on revient, derrière, sur la construction d'implantations d'ouvrage au droit des principaux corridors écologiques, la mise en place des clôtures adaptées à la grande et à la petite faune, et le suivi aussi dans le temps de l'efficacité de ces dispositifs, parce que ce n'est pas forcément parce qu'on est dans l'ouvrage que l'effet attendu est celui qu'on attend ; donc, il y a aussi le besoin d'un suivi au fur et à mesure de la vie de l'infrastructure. Je vais m'arrêter là.

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur !

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Je vois beaucoup de bras qui se lèvent. On va vous donner la parole, Monsieur, et ensuite Monsieur Kerckhove.

Questions/réponses

Huques HUMBLLOT : Je suis Monsieur Humblot, j'habite à Brandon, et je suis depuis cette semaine Président de l'Association brandonnaise de protection contre les nuisances de la RCEA. Monsieur le Préfet, parce que je pensais avoir affaire à un préfet ou à un représentant de l'Etat, du moins à monsieur le représentant du maître d'ouvrage. A la page 69 du projet qu'on a, là, tous, on précise que la mise en concession prévoit de maintenir la quasi-totalité des échangeurs et des diffuseurs actuels. On a déjà entendu un avis tout à l'heure à propos des emprises agricoles. En tant, donc, que président de cette association brandonnaise, je vous demande si ce projet s'appuie toujours sur la dernière enquête d'utilité publique 95-97. Si c'est le cas, je vous rappelle que nous avons rédigé un rapport en décembre 2007, qui avait été remis à la Direction régionale de l'Equipement, par lequel nous avons clairement démontré l'aberration notamment de l'échangeur à Brandon. Ce rapport contenait également des contre-propositions. En outre, dans le même rapport que nous avons rédigé, nous avons mis en évidence les nuisances pour les riverains, et demandé les parades adaptées, par des protections à la source, notamment les revêtements de chaussées de type BBTM, vous connaissez les termes techniques, par des protections actives, vous les avez abordées sur un écran, sur les murs, sur les merlons, avec les nouveaux dispositifs efficaces, j'espère. Et à ce moment-là, également, la protection des façades les plus exposées. Alors, je vous demande quels sont les aménagements prévus dans votre projet ? Parce que je n'en ai pas trouvé trace, sauf de dire qu'on verra bien quelles sont les mesures, et puis, si on est dans les seuils, et cetera, et cetera. Pour le moment, sur les emprises des terres, on n'a pas vu les espaces réservés pour les merlons, pour-ci, pour-ça, on ne sait pas.

Alors, quels sont les aménagements prévus ? Et combien ils représentent dans le coût que l'on connaît actuellement ? Quelle part ils ont ? Je viens d'avoir un argument supplémentaire. En attendant que... c'est justement dans notre région, ici, que le tracé de cette infrastructure se rapproche le plus du bâti. Le tracé, il a été fait après l'étude de 97. Depuis, moi, j'ai acheté une maison. J'étais... mon bout de terrain, à 50 mètres du talus de la RCEA. Avec le dernier tracé qui a été fait et mise à 2x2 voies, parce que là, c'est une 2x1 voie, maintenant, le tracé, au lieu de l'étendre du côté des prés, un peu plus loin, je suis riverain. On en est à 50 mètres plus près de l'habitation qui n'était déjà pas loin. C'est un cas personnel, mais il y en a plein comme cela. La mise à 2x2 voies, le tracé, je demande s'il ne faut pas le réviser, indépendamment des caractéristiques techniques de l'éventualité à s'entendre, qui ne semble pas être le cas. Madame la Présidente, je vous remercie de vous assurer d'obtenir ces réponses pendant la durée de vos travaux. A ce titre-là, je vous remets, donc, mon intervention et le rapport de 2007.

Claude BREVAN : Merci ! Merci Monsieur. Alors, je crois qu'il y a des réponses qui pourront vous être apportées, d'autres, qui nécessitent bien évidemment des études plus approfondies sur la nature précise des mesures de protection phonique parce que, là, cela relève vraiment de l'avant-projet. Par contre, j'aimerais que le maître d'ouvrage dise si cela lui semble complètement exclu qu'il y ait une possibilité de réviser à la marge les tracés quand ces tracés... une autre disposition permet d'améliorer cette situation parce que c'est vrai que si la deuxième voie a comme effet de se rapprocher de l'habitation alors que de l'autre côté, ce sont des champs... La DUP en tant que telle, elle n'est pas intangible totalement puisqu'il y aura, de toute façon, si vous passez en concession, une nouvelle DUP, est-ce que cela peut être l'occasion d'arranger, à la marge, quelques dispositions qui ne sont pas parfaitement optimales.

Georges REGNAUD : Oui, Michel Quinet va dire des choses complémentaires, mais je rappelle que l'essentiel de l'emprise de la 2x2 voies est déjà aujourd'hui propriété de l'Etat, puisqu'il y a eu des opérations d'acquisition de terrains sur la base de l'enquête publique qui a été prononcée en 1997. Alors, en complément des questions plus précises...

Claude BREVAN : Attendez, attendez ! Sur votre réponse, là, même si l'emprise est propriété de l'Etat, cela ne veut pas pour autant dire qu'on ne peut pas acquérir de l'autre côté, ou envisager d'acquérir de l'autre côté s'il y a des disponibilités, et profiter précisément de l'emprise pour faire des protections phoniques.

Georges REGNAUD : On va répondre à cela.

Michel QUINET : Alors, on est sur un secteur difficile, le secteur de Clermain, Brandon où passe, en respectant le tracé actuel, proche des villages, voire au milieu des villages, puisqu'on a des parties de villages qui sont de part et d'autre de la RCEA. Donc, c'est un secteur critique où aujourd'hui, le scénario de référence qui est dans le dossier, le scénario bâti sur l'avant-projet qui a servi à la DUP de 95 à 97. Donc, c'est exactement le même projet avec les mêmes configurations d'échangeurs. Tout cela est resté à une échelle d'étude qui est une échelle d'avant-projet. Il est sûr que, indépendamment même de la mise en concession, la simple mise à 2x2 voies, c'est-à-dire faisant suite à une programmation d'aménagement, nécessitera de passer à une étape d'étude de niveau « projet » qui conduira à optimiser les caractéristiques géométriques, les dispositions constructives de façon à, j'allais dire, s'assurer de la fonctionnalité de ce qui est fait, notamment, du système d'échanges qui est prévu entre Clermain et Brandon, et puis, de compacter au maximum l'aménagement sur ce secteur-là, surtout au niveau des emprises. Et il est sûr qu'on mettra à cet endroit des protections phoniques, s'il n'y en a pas ici, je ne vois pas où on en mettrait.

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur. Monsieur Kerckhove, soyez aimable toujours de vous nommer avant votre...

Stéphen KERCKHOVE : Oui, bonjour ! Stéphen Kerckhove, donc, je suis délégué général d'Agir pour l'Environnement, et presque riverain. J'habite à quelques kilomètres de la RCEA. Avant d'être un militant écologiste, je suis presque un militant du débat public, je considère que c'est un outil essentiel à la bonne gestion démocratique, et c'est notamment pour cela qu'on est exigeant, exigeant notamment

sur les interventions et les intervenants qui peuvent présenter et introduire le thème du débat. Je ne vais pas plagier ce qu'a déjà été dit, mais je regrette qu'au même titre que la Chambre d'Agriculture, la CAPEN n'ait pas eu 10 minutes pour présenter les enjeux environnementaux. Alors, peut-être qu'il peut y avoir des petits bugs sur...

Claude BREVAN : Si elle l'avait demandé, elle l'aurait eu sans aucun problème.

Stéphen KERCKHOVE : Vous anticipez ma réponse. En tant que représentant d'une association, je vous ai envoyé un mail en juillet-août, au moment où il n'y avait qu'une adresse électronique pour vous solliciter, et je n'ai jamais eu de réponse. Vous êtes venus à Mâcon, je n'ai jamais été invité non plus. Bon, arrêtons de personnaliser. Je pense que Thierry Grosjean est intervenu suffisamment nombre de fois pour que vous puissiez lui passer un petit coup du fil juste avant ce débat sur l'environnement pour solliciter la confédération qui parle d'environnement en Saône-et-Loire. Bon, cela étant dit, maintenant, vu que j'ai à peu près 20 minutes pour présenter mon intervention, je vais faire bref. Je voulais, vu que personne ne l'a fait, féliciter le Ministère et les représentants du Ministère de l'Ecologie parce qu'ils viennent de remporter la médaille d'or du grand écart. Leur Ministre est aujourd'hui à Cancun, va défendre une position française visant à diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, et leur représentant localement nous impose, et tente de nous imposer un projet qui va augmenter les émissions de gaz à effet de serre. Moi, c'est ce que j'appelle « l'écologie hors-sol », c'est-à-dire l'écologie à Paris avec les caméras, et localement, défendre un projet totalement contradictoire avec ce que les ministres portent au niveau international. Quelques minutes pour défendre les questions d'environnement, et poser les problèmes environnementaux de cette privatisation larvée. C'est court et c'est long. C'est long si on se contente de répondre à la simple question : pour ou contre la privatisation ? C'est court si on commence à évaluer et évoquer chaque projet et problème lié à cette infrastructure en matière écologique. On a parlé de l'artificialisation des terres agricoles. Je suis désolé mais si vous maintenez la cinquantaine d'échangeurs qui irriguent cette RCEA pour l'instant, vous savez très bien que la terre agricole va être la variable d'ajustement de cette autoroute. Sur les émissions de gaz à effet de serre, on a évoqué +36 % d'émission de gaz à effet de serre pour passer de 110 à 130. Moi, je ne comptabilise même pas

que comme cela, c'est globalement à partir du moment où vous créez une autoroute concédée privatisée payante, cela veut dire qu'il va y avoir un report de trafic et que les gens vont être obligés de faire plus de kilomètres, selon que vous soyez riches ou puissants ou pauvres, ou étant en incapacité de payer le droit d'octroi pour passer sur cette route... et donc, faire plus de kilomètres, donc, cela signifie plus d'émission de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie. J'entendais tout à l'heure le représentant du Ministère de l'Ecologie nous parler de nuisance sonore. Comment sont faites les mesures de bruit ? C'est, en gros, quelqu'un qui va mesurer sur des plages de 12 heures les nuisances sonores. Ce n'est pas du tout les bruits d'émergence, c'est-à-dire le camion qui passe et qui fait un pic de bruit à 100 décibels, c'est lissé sur 12 heures. Donc, vous pouvez très bien globalement avoir la certitude que vous allez tourner autour de 50 à 60 décibels et non pas le vrai bruit, qui va réveiller les gens et qui va produire des nuisances. Privatisation signifie report de trafic, signifie étalement de la pollution. La D17 qui va de Charolles jusqu'à Mâcon, elle va être empruntée en permanence par des camions et des gens qui ne peuvent plus payer pour aller à Mâcon. Donc, cela signifie que les pollutions de proximité, que ce soit les particules fines, que cela soit les métaux lourds, vous allez en avoir sur la RCEA et vous allez en avoir sur la D17. Un projet de ce type-là, il est anti-social, il est aussi anti-écologique. Pour conclure, pour notre part, je le disais en introduction, le débat public est un outil essentiel. C'est un outil essentiel, non pas pour enchaîner les monologues mais pour que, à un moment, le Ministère de l'Ecologie puisse entendre, écouter et entendre. Et j'invite les gens qui, tout à l'heure, sont entrés dans la salle, à nous montrer s'ils sont en accord avec une privatisation ou opposés à cette concession. Vous avez ce document-là, et je vous invite aujourd'hui à brandir pour savoir si vous êtes contre cette privatisation. J'aimerais savoir s'il y a, dans cette salle, des gens qui sont en faveur d'une privatisation de cette RCEA à part le Ministère de l'Ecologie. J'ai l'impression à nouveau d'être complètement sur un autre monde, une autre planète. Il y a un Ministre, un représentant du Ministère de l'Ecologie qui essaie de nous imposer un projet, personne n'en veut ! Alors, on nous défend les chauves-souris. Essentiel ! Sur le petit trait noir, là, vous avez des gens, vous avez des enfants, des enfants qui vont à l'école de Clermain, qui vont se retrouver à proximité immédiate de cette RCEA avec

des métaux lourds et des particules fines dus aux camions. Qu'est-ce que vous en faites de ces enfants-là ? De ces parents ? Merci.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur. Monsieur, pouvez-vous vous nommer, s'il vous plaît !

Jean-Luc FONTERAY : Oui, Jean-Luc Fonteray, Conseiller général du Canton de Cluny. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, à Cluny comme ailleurs, vous voyez, il y a peu d'adeptes pour ce projet de concession. L'Association de Défense de la RCEA qui a mobilisé 15 000 signatures était, disons, déjà une première expression des populations de Saône-et-Loire et de l'Allier. Monsieur le Représentant de la DREAL Environnement a évoqué l'aspect nuisance. Moi, pour poursuivre sur les propos de Monsieur, je vais parler des itinéraires de substitution. En effet, il est bien beau de faire les mesures environnementales et des nuisances sur l'ouvrage que vous envisagez à péage, mais parlons, justement, des itinéraires de substitution et des nuisances que cela aura. Les villages traversés par ces itinéraires ont été aménagés puisque, il y a 20 ans, le choix était fait d'une route à 2x2 voies gratuite, c'est le cas de Clermain ; c'est le cas de Sainte-Cécile, Sainte-Cécile avec des ralentisseurs, j'ai vu le Maire, avec des ralentisseurs, on roule à 30 à l'heure ; c'est le cas de La Roche-Vineuse, mon collègue Maire est ici présent également ; et puis, c'est le cas du Bois-Clair. Vous vous rendez compte ! Les personnes qui vont vouloir se rendre de Cluny à Matour ou Tramayes devront passer, soit payer, prendre le tronçon à péage qui est envisagé, soit utiliser l'itinéraire de substitution pour traverser ces villages. Pour aller de Cluny à Mâcon, on fait partie du bassin Mâconnais, nous allons... enfin, les personnes qui ne voudront ou ne pourront prendre le tronçon à péage, auront à prendre la fameuse route du Bois-Clair dont chacun a des souvenirs. Alors, justement, j'ai regardé sur votre document, et entre Cluny et Mâcon, page 72 de votre document, vous décrivez l'itinéraire alternatif. Alors, c'est très sommaire. Moi, je demanderai à ce que cette page 72 soit beaucoup plus détaillée. On voit que finalement... enfin, visiblement, on a voulu masquer des conséquences fâcheuses de ces itinéraires de substitution. Enfin, les

usagers présents, puisque la plupart sont du Clunisois ou de la région, vont tout de suite comprendre l'imposture. Page 72 de votre document, je répète, vous nous invitez à prendre la RD17, donc on monte le Bois-Clair et ses virages ; puis arrivé au Col du Bois-Clair, on doit prendre la départementale 263. Alors, cette départementale 263, figurez-vous que c'est l'ancien raccourci qui passe par les hameaux, là où il y avait... justement, on avait de temps en temps le plaisir de voir des troupeaux. Enfin, c'est un itinéraire où on a plus de 3 kilomètres hors agglomération, limité à 70, interdit aux 3,5 tonnes, c'est vous dire la largeur, disons, de la voie. Et donc, nous allons arriver ensuite à la Croix Blanche. Ensuite, nous traversons la Roche-Vineuse avec un aménagement. Donc, vous voyez bien un petit peu l'imposture de cette proposition. Alors, à titre d'exemple sur ce tronçon, à la dernière réunion de débat public qui a lieu en Saône-et-Loire à Montceau-les-Mines, nous avons eu une intervention très intéressante de Monsieur Chabanol, qui est un Conseiller d'Etat honoraire, et qui, point par point a démonté, en quelque sorte, la faisabilité et la régularité d'un tel projet. Alors, à la réunion publique du 22 novembre, il a indiqué que l'itinéraire proposé représente une forte aggravation de la situation actuelle que connaissent les usagers pour se rendre d'un point à l'autre. On peut dire que pour aller de Cluny à Mâcon, nous sommes dans cette situation, c'est-à-dire, il y aura réellement une forte aggravation de la situation actuelle. Donc, cet itinéraire alternatif, il n'est pas acceptable. Et donc, le projet à péage que vous présentez, mesdames et messieurs les maîtres d'ouvrage, comme un projet d'accélération, il va être débouté. Pourquoi ? Parce qu'il sera illégal. Et il générera un nouveau retard orchestré par le Gouvernement sur ce projet de mise à 2x2 voies gratuite et vous serez obligés, avec deux ou trois années de retard à devoir, disons, reprendre le projet qui a été mis en déclaration d'utilité publique de 97, et qui, lui, est consommable avec les moyens... mais mes collègues en parleront... avec les moyens qui doivent y être consacrés. Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Bon ! Je crois qu'on arrive vraiment dans le vif du sujet. Et ce que je vous propose, je crois que maintenant la plupart des personnes ici connaissent le projet global, enfin, dans sa globalité, c'est que le maître d'ouvrage en

rappelle, mais extrêmement brièvement, les principales caractéristiques, déjà, des personnes se sont exprimées sur le principe même du projet, que, bien évidemment, vous puissiez le faire, et puis, qu'on arrive vraiment, après, au niveau local. Mais qu'on ne recommence pas l'exposé général sur le projet global parce que beaucoup de personnes maintenant le connaissent. Si certains demandent des précisions, bien sûr, cela remontera. Il y avait une dernière... C'était sur quel sujet... ? C'était aussi sur l'environnement ? Alors, allez-y ! Une dernière question, Monsieur, sur l'environnement. Puis après, on passe vraiment au sujet où... l'ensemble du projet.

Michel MAYA : Michel Maya, je suis le Maire de la Commune de Tramayes depuis 1995, c'est-à-dire, date anniversaire de la Déclaration d'utilité publique. Donc, le projet RCEA depuis 1995 n'a pas beaucoup évolué, il est, peut-être, en train d'évoluer. Depuis, il y a eu pas mal de morts sur toutes nos routes avec des flux qui augmentent. J'entends bien les préoccupations écologiques, mais je ne vois pas véritablement de remèdes, et j'ai l'intention d'en proposer un qui serait de faire une route payante gratuite écologique. Ce n'est quand même pas mal ! Ma solution serait la suivante : on fait le projet 2x2 voies et les pollueurs sont les payeurs, c'est-à-dire que les véhicules qui font leurs trajets à des vitesses supérieures à 90 kilomètres/heure payent, tous les autres c'est gratuit. Et on a tout ce qu'il faut pour compter la vitesse entre l'entrée et la sortie. Du point de vue technique, c'est tout à fait jouable, cela évite de reporter des circulations sur des voies annexes, cela permet de centraliser, effectivement, sur la 2x2 voies tous les flux, et puis, de laisser chacun en fonction de ses finances, de ses envies, l'usage de cette route. J'ajoute que le temps, c'est de l'argent. Ma foi, mettons-le en pratique, et on économisera aussi beaucoup de CO₂ qui contribue beaucoup non pas aux changements climatiques mais aux dérèglements climatiques.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur. Une dame au deuxième rang souhaite avoir la parole. Et après, j'ai vu également ce monsieur au premier rang. Et après, nous passons...

Sophie CHARRIERE : Sophie Charrière, Première adjoint au Maire de Cluny et usagère quotidienne Cluny-Mâcon pour mon travail. J'ai bien suivi l'exposé, je pense comme tout le monde, de Monsieur concernant les précautions, études, évaluations qui vont être faites par rapport aux différents problèmes que pourrait poser une autoroute sur l'environnement auquel on tient tous. Par contre, j'ai bien noté aussi que le document s'appelle de la part du maître d'ouvrage « Accélération de la mise à 2x2 voies » et, donc, je souhaiterais connaître l'impact de ces études sur le calendrier. Combien peuvent prendre de temps ces études, ces évaluations ? Merci !

Martine LEHMANS LAFON : Merci Madame. Allez-y !

Georges REGNAUD : Faisons la transition avec la séquence de présentation. D'abord, répondre à Madame que les études dont il est question sont dès à présent prévues et intégrées dans le calendrier. C'est un rappel des obligations du maître d'ouvrage, elles sont déjà engagées pour que... de toute façon, la mise à 2x2 voies ou l'autoroute, c'est très comparable en termes d'impact. Donc, on en tient compte. Alors, c'est dans le calendrier. Alors, maintenant pour revenir sur... c'est un peu difficile, puisqu'on me demande de faire en deux minutes ce qui était prévu en dix, mais je vais le faire bien volontiers. Premier point, rappeler que le projet de mise à 2x2 voies est proposé d'être inscrit au projet de schéma national des infrastructures de transport, qui fait l'objet d'un débat en ce moment, de consultation en ce moment, et ce projet est inscrit dans le SNIT, enfin, dans le projet de SNIT, pour des raisons de sécurité. On a entendu parler tout à l'heure de gain de temps, et cetera. La priorité affichée et la raison pour laquelle cette infrastructure à 2x2 voies est projetée dans le SNIT, dans le projet du SNIT, ce sont des questions de sécurité. Bien ! Deuxième point à rappeler, cela a été dit plusieurs fois, il s'agit d'accélérer l'aménagement. Et pour accélérer l'aménagement, les études et réflexions ont montré qu'au rythme où on a progressé les années passées, il faudrait... dans les années et dans les dizaines d'années passées, il faudrait de l'ordre de 35 ans pour faire la 2x2 voies complètement, alors que si on le fait sous forme de concession, on peut le faire avec un objectif de réalisation autour de 2017. Troisième élément, il est exact que l'équilibre à trouver est un équilibre difficile. On sait bien que cette question d'aménagement de la RCEA n'est pas facile, donc, il faut trouver l'équilibre

entre l'équilibre économique d'une concession, l'égalité de traitement et de charge des différents usagers de l'infrastructure. Là, le coût pour les usagers locaux qui doit être le plus faible possible avec, je vais y revenir avec le schéma qui vous est projeté, qui puisse, quand c'est possible, chaque fois même être réduit ou nul. Et puis, la situation des itinéraires alternatifs. A ce qu'a dit Monsieur Chabanol, sa conclusion, c'était de dire que c'est complexe et qu'il faut regarder l'équilibre entre différents points, et seul l'avis du Conseil d'Etat dira comment, quel est le bon équilibre entre les éléments de l'analyse de cette opération. En présentation, en étant très, très court, ce que je voulais dire est... Alors, vous avez, sous les yeux, c'est un rappel pour ceux qui ont déjà participé, la carte générale, avec la section Ciry-le-Noble-Châlon prévue d'être aménagée, libre de péage, avec les flèches vertes et tous les échangeurs qui sont aujourd'hui maintenus, qui sont des sections que l'on peut franchir, que l'on peut parcourir sans péage, et puis, l'hypothèse qui est présentée, c'est l'hypothèse avec les six barrières dont l'implantation de principe est proposée sur le plan qui vous est projeté. Et je pense que maintenant, on peut passer à la présentation locale, qui mettra plus de précision autour de Cluny sur ces questions.

Présentation du projet
par Monsieur Michel QUINET
Chef de Service Transports
DREAL Bourgogne

Michel QUINET : Voilà la même représentation un petit peu grossie. On voit sur le secteur de Cluny au moins les deux barrières qui sont les plus proches, tel que le scénario le propose. Les barrières sont, donc, représentées par ces pastilles bleues, tous les points blancs sont les échangeurs tels qu'ils étaient prévus à la DUP toujours de 95-97, alors, il est vrai avec quelques modifications, par exemple entre Clermain et Brandon, pour rester local. Aujourd'hui, l'accès à la RCEA ne se fait pas exactement sur un échangeur comme il est proposé qu'il soit dans la mise à 2x2 voies. On est sur ce principe d'échange avec une configuration d'échangeurs strictement identique à celle que vous avez déjà vu construire sur les sections qui ont

été mises à 2x2 voies. Tous les points blancs, ces échangeurs-là ne consomment rien de plus que ce qu'il était prévu de consommer comme espace. Cela en consomme, c'est sûr, mais pas plus que la mise à 2x2 voies type route express. Je dois dire aussi après l'avoir entendu que les trafics, tels qu'ils ont été présentés mardi dernier, sont des trafics notamment poids lourds prévus à la baisse. Prévus à la baisse, parce que le report modal encouragé par les politiques nationales déclinées localement portent leurs fruits. L'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg commence à se charger. On a sur la ligne PLM aujourd'hui plus de 70 trains de fret qui circulent, et qui reprennent le trafic sur ces corridors Nord-Sud. On a aussi une baisse de trafic poids lourds, et vous avez les chiffres dans le dossier du maître d'ouvrage. Cette baisse de trafic poids lourds est notamment liée aux péages et à la concurrence avec A89 qui, à l'horizon 2017, devrait être raccordée à l'autoroute A6. Et les modèles de prévision de trafic donnent effectivement ces chiffres de baisse de trafic poids lourds, y compris d'ailleurs sur les véhicules légers qui se trouvent en transit. Voilà une cartographie qui détaille et précise le système de fonctionnement des péages. Vous retrouvez pour un VL la valeur telle que les simulations l'ont donnée, bien sûr que c'est une mise en concurrence qui déterminera vraiment la réalité des prix, mais c'est une évaluation faite sur la base de l'économie actuelle, qui intègre à la fois le prix du pétrole, le coût des travaux, le coût financier. Et puis, le rapport qu'a le péage avec le trafic. Et on a bien, encore une fois, constaté qu'avec ces niveaux de péage-là, le trafic avait tendance à diminuer par simplement l'effet de ce péage. On trouve, donc, toujours sur les points bleus les barrières de péage avec, par exemple, sur la barrière de la Valouse, un péage à 2,70 euros si on le franchit en pleine voie, et avec des péages partiels si on entre ou on sort sur cet échangeur équipé de barrière. Si on vient à Cluny et que l'on va à Mâcon, le péage est proposé dans cette simulation à 1,40 euros. Ces tarifs ne prennent pas du tout en compte les effets des abonnements qui pourraient ressortir d'un contrat de concession, donc, avec une obligation pour délivrer ces abonnements notamment aux usagers fréquents, qui pourrait conduire à des réductions significatives. Et quand on reprend l'exposé qu'a fait Monsieur Chabanol, ces réductions seraient d'autant plus sans doute importantes que l'alternative aux péages est difficile. Quelques exemples pour illustrer ce fonctionnement de péages avec trois situations. Si on prend l'exemple d'un déplacement entre Charolles et

Dompierre. On part de Charolles, il est proposé sur ce schéma d'aller rejoindre la RCEA en empruntant, depuis la fourche, l'ancienne RN 79 pour prendre la RCEA à l'échangeur de Beaubery, si je ne dis pas de bêtises, de prendre ensuite la RCEA jusqu'à l'échangeur de Dompierre, et puis, de rejoindre le village de Dompierre. On a, dans cet exemple, un itinéraire totalement gratuit, un déplacement totalement gratuit. Sur cet exemple-là, si on part de Cluny et que l'on va à Mâcon, on va effectivement accéder à la RCEA par l'échangeur de la Valouse équipé d'une barrière, mais en l'occurrence, d'une demi-barrière si je puis dire, en s'acquittant d'un péage de 1,40 euros pour, après, circuler sur la RCEA jusqu'aux échangeurs mâconnais pour rejoindre sa destination. Autre situation, cette fois où l'on franchirait la barrière en pleine voie. Si on part de Matour et qu'on va à Mâcon, on rejoint la RCEA sur l'échangeur qui est prévu Clermain-Brandon, on franchit en pleine voie la barrière de péage, on s'acquitte des 2,70 euros et on rejoint Mâcon par la RCEA ou par la RD 17. C'est le projet tel qu'il a été simulé, tel qu'il ressort des simulations financières, et c'est bien celui-là qui est soumis au débat. Voilà un exemple de matrice origine destination qui vous permet de mesurer effectivement ce péage lorsque, par exemple, on va de Mâcon à Digoin, où on aurait un péage en franchissant deux barrières en pleine voie, celle de la Valouse et celle de Charolles-Est, en additionnant les deux à 4,90 euros, toujours sans tenir compte des réductions possibles. Vous trouverez sur le site prochainement une matrice complète de ces origines destinations possibles avec l'ensemble des 55 échangeurs sur l'ensemble de l'itinéraire RCEA dans son périmètre proposé à la concession. Deux mots des alternatives au péage. Effectivement, on doit avoir la possibilité de circuler gratuitement et, aujourd'hui, on peut le regarder, d'abord de façon très différenciée, entre les poids lourds et les VL, puisqu'on a des outils réglementaires qui permettent de rendre, j'allais dire, le poids lourds de transit captif de l'autoroute à péages en l'interdisant de circuler sur les voies connexes. Pour les VL, lorsque l'on a à chercher cet équilibre entre le fait de devoir s'acquitter d'un péage ou le choix d'une circulation gratuite, il faut le ramener aux différentes échelles de déplacement. Et on comprend, avec une carte routière sur laquelle, enfin, au fond de la RCEA, on a tout un ensemble de voies avec des capacités très variables à supporter du trafic, qui permettent aux différentes échelles de constituer un... pas un, mais des itinéraires alternatifs. On voit sur cette représentation que l'on a, en fait, des sections à péages

qui représentent, peut-être, 10 % de l'itinéraire de la RCEA ; et soit on pourrait envisager des itinéraires alternatifs qui évitent complètement la RCEA, ou alors des itinéraires qui pourraient emprunter au maximum les sections gratuites de la RCEA et retrouver, quand c'est possible, le shunt de péage qui permettrait de retrouver la plus grande gratuité possible. Merci de votre attention !

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur ! Monsieur le Président, peut-être souhaitez-vous prendre la parole ? Monsieur Arnaud Montebourg !

Questions/Réponses

Arnaud MONTEBOURG : Oui, merci Madame la Présidente. Je veux intervenir au nom du Conseil Général de Saône-et-Loire, comme je l'ai fait à Charnay-lès-Mâcon. D'abord, redire la confiance que nous avons dans l'institution du débat public qui est distincte du maître de l'ouvrage et qui assure la transparence des débats, son caractère pluraliste et contradictoire. Et je peux attester que les demandes d'expertise que j'ai formulées au début de ce débat ont été fournies dans une première salve, et j'attends avec les vice-présidents, les élus, la population le résultat de l'ensemble des autres demandes que, au nom du Conseil général de Saône-et-Loire, j'ai eu l'honneur de formuler devant vous. Je veux indiquer que notre position est une position d'opposition de principe à ce qui est, et elle a été formulée politiquement à travers un vœux exprimé à plusieurs reprises par l'assemblée départementale des élus démocratiquement désignés par le corps électoral, et nous avons exprimé notre opposition au choix unique qui est offert par le maître de l'ouvrage. Et je dois dire, et je le redis, peut-être en changeant peut-être de ton pour nous faire comprendre de la part du Gouvernement qui a proposé, et les fonctionnaires ici, Madame la Présidente, ne sont nullement en cause, ils sont chargés d'exécuter des instructions venues du pouvoir politique, le Gouvernement a présenté un choix, qui est un choix pour nous, qui nous place dans une situation de piège. Nous n'avons pas d'autres choix que d'accepter que cette route soit sûre et en sécurité qu'à la condition que nous nous payions nous-mêmes cette sécurité. Il s'agit d'un équipement national, et même à usages européen et international. C'est la dernière route nationale appartenant à la Nation en France du département de

Saône-et-Loire. Toutes les autres routes, même la Route nationale 6 qui est une légende dans l'histoire de notre pays, l'ancienne route PLM qui traverse de nord au sud notre département, a été transférée au Conseil général. Nous sommes maintenant chargés d'entretenir 5 000 kilomètres dans notre département. La dernière route nationale, c'est la RCEA. Cette dernière route nationale, on entend la privatiser. Je vois que, d'ailleurs, les projections qui ont été faites des prix laissant à la charge des usagers et, notamment, des habitants qui sont les usagers de cette route, d'abord, et les entreprises, qu'elles utilisent d'ailleurs cette route à des fins locales, régionales ou même internationales, seront évidemment pénalisées. Nous voyons bien que ce choix, pour nous, est un choix de rupture de solidarité nationale. Une route nationale à vocation internationale, qui est financée pour sa mise en sécurité, c'est-à-dire, l'assurance qu'on puisse l'emprunter dans des conditions normales sans risquer excessivement sa vie et celle de ceux qu'on transporte, c'est un minimum. Cela, on nous demande de le payer. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons posé la question à la Commission du débat public qui a sollicité un expert en la personne de l'honorable Conseiller d'Etat, Monsieur Chabanol, qui est incontestable juridiquement et intellectuellement, et qui a fait un exposé extrêmement précis, dont j'ai pris connaissance, comme d'autres, qui s'en sont servis dans les précédents débats du script, lequel dit l'extrême fragilité juridique du projet. Donc, nous savons déjà que ce projet est contestable juridiquement. Je ne dis pas à ce stade qu'il est, par nature, illégal. Je pense que le principe du droit, qui est fixé dans la loi française depuis 1955, qui est un principe juridique fondamental appartenant à chaque citoyen du droit de circuler librement et gratuitement, est bien mis à mal par ce projet. Et que nul... il n'y a pas besoin d'être membre du Conseil d'Etat pour s'apercevoir que les usagers du département de Saône-et-Loire vont se retrouver dans une situation qui est intenable. Nous venons avec les vice-présidents du Conseil général de faire le calcul, avec les péages que vous proposez, c'est 200 euros par mois pour un salarié qui emprunterait chaque jour le Mâcon-Paray aller-retour. Donc, la situation des usagers est fortement affectée, et c'est une rupture devant l'égalité des charges publiques pour un équipement national. Mon intervention, je souhaite, Madame la Présidente, qu'elle soit transmise au débat, car ce sont des éléments d'illégalité, je dis d'illégalité, qui doivent figurer au débat. Par ailleurs, je veux apporter ici un témoignage. Le département de Saône-et-Loire est

actionnaire historique de la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône qui était, à l'origine, en 1969, lorsque l'A6 a été construite, une autoroute publique, une société publique. Le Conseil général dispose de 30 000 actions depuis 1969. Mes prédécesseurs, Monsieur Beaumont, Monsieur Sirugue, moi-même et la collégialité de l'exécutif-département, avons toujours obstinément refusé de céder nos actions, malgré la privatisation qui avait été décidée par Monsieur de Villepin, Premier Ministre en 2004. Nous sommes restés actionnaires, et nous surveillons le comportement de la société concessionnaire privée des autoroutes qui est une alliance entre Eiffage, société de travaux publics de grande envergure internationale, capitaux majoritairement français, et un fonds d'investissement australien, Macquarie. Cette société a vu et a pratiqué des augmentations de péage de 25 % en quelques années, je crois quatre ou cinq ans, en toute liberté. Alors qu'il y ait dans le Conseil d'administration un représentant, Commissaire du Gouvernement qui, d'ailleurs, est assez taisant contrairement à l'institution que je préside et qui, systématiquement, vote contre les augmentations de péage, puisque j'ai un siège, je le dis tout de suite, bénévole au Conseil d'administration de SAP2R, je représente le département. Nous défendons, nous, notre population contre les hausses de péage, mais les fonds d'investissement et la société Eiffage n'ont que faire de cette préoccupation. Elle est libre d'augmenter ses péages dans des conditions qui ont été récemment dénoncées par la Cour des Comptes. Nous n'avons donc, à ce stade, vu l'état du droit, aucune garantie que les chiffres que vous donnez sont des chiffres doués d'une certaine éternité, Monsieur Regnaud.

(Applaudissements)

Arnaud MONTEBOURG : Je voudrais même dire que nous commençons à 200 euros pour le Mâcon-Paray, mais nous ne sommes pas sûrs de l'endroit où cela finira. Et vous êtes vous-mêmes, messieurs, madame, dans l'impossibilité d'ailleurs de le dire. Donc, nous ne pouvons pas accepter cette situation. Je regrette et je voudrais que Monsieur Regnaud, le Directeur de la région Bourgogne, puisse le faire savoir au Préfet de région Bourgogne et, par son intermédiaire, au Ministre des Transports, que nous n'acceptons pas que les campagnes de presse qui commencent à s'intéresser à la RCEA culpabilisent la Saône-et-Loire. Il y aurait

l'Allier qui serait le bon élève de la classe gouvernementale, et la Saône-et-Loire le mauvais élève. Je n'accepte pas ce chantage. Nous avons encore le droit dans un débat comme celui-là de peser de façon constructive, modérée et sereine, et il est bien normal que quelques passions, parfois, puissent s'exercer, et je rends hommage aux militants de l'environnement qui ont raison de porter, là où les questions se posent, elles se posent à l'égard de toutes les décisions publiques, y compris les nôtres, élus locaux, donc, de participer à construire un débat équilibré. C'est une construction collective que cet ouvrage, car il s'agit d'un ouvrage appartenant à la Nation toute entière, et jusqu'à présent, la Saône-et-Loire appartient encore à la Nation. Donc, nous avons notre mot à dire. Et la façon dont la présentation est faite me conduit à, d'abord, après avoir remercié la Commission d'avoir bien voulu faire droit à notre demande d'expertise juridique, renouveler un certain nombre de questionnements, nous n'avons pas confiance, je le dis là au maître de l'ouvrage, et je demande à la Commission de rétablir cette confiance manquante, dans la présentation qui est faite par le projet gouvernemental, sur les équilibres financiers qui y sont donnés. De même que je viens de dire, j'allais dire, la distance que nous pouvions mettre et la manière utile que nous pourrions avoir de relativiser les chiffres que vous avez donnés sur les péages, le montage financier, pour nous, est un véritable mystère et une boîte noire. Nous ne pouvons pas comprendre pourquoi il y a un décalage de 40 % sur les montants de travaux identifiés en 2007 et dans votre projet, il y a trois ans d'écart mais 40 % d'augmentation. Ce sont des projets inflationnistes, et je vois un lien entre le chantage qui est exercé sur la population de Saône-et-Loire et l'augmentation subite inflationniste du prix de l'ouvrage. Plus c'est cher, plus vous pouvez ajouter dans votre démonstration, vous avez dit 35 ans, vous allez avoir 35 ans cette route, plus c'est cher, plus c'est inaccessible. Plus on comprime les coûts, c'était la remarque, je crois, d'un des élus de Saône-et-Loire, disant « le viaduc, on peut s'en passer, on enlève 15 millions, on avance ». C'est un an d'écotaxe du département de Saône-et-Loire, 15 millions. Donc, franchement, la façon dont la présentation est faite de ce projet, pour nous, n'est pas acceptable et doit être modifiée et revue. Nous sommes prêts, nous, en ce qui nous concerne, Madame la Présidente, à entrer dans ce débat avec, et après que nos équipes d'élus, nos fonctionnaires aient travaillé, à faire des contre-propositions, car ce n'est pas le statu quo ou les péages. Nous pensons

d'abord que nous avons droit à la solidarité nationale. Il n'y a pas tant d'endroits dont on parle en France où on subit ainsi une accidentologie de ce niveau-là. J'ai donc... c'est la raison pour laquelle je presse la Commission d'obtenir du Gouvernement les informations que nous n'obtenons pas, que je n'obtiens pas comme parlementaire. Je n'ai pas ce privilège, les parlementaires sont privés de l'information pourtant qui n'est pas secrète, ce ne sont pas des télégrammes diplomatiques sur WikiLeaks. Il s'agit simplement de savoir quelles ont été les infrastructures qui ont été financées avec de l'argent public, qui sont des investissements de confort, là où, pour nous, il ne s'agit pas de confort mais de vies humaines. Nous revendiquons la solidarité de la Nation avec de l'argent public sur la RCEA, là où la solidarité nationale s'exerce de façon clientéliste dans des régions où on pratique des investissements de confort. Nous voulons la transparence sur l'usage des fonds publics du Ministère des Transports. C'est, donc, là un bras de fer qui commence, Madame la Présidente, avec ce Ministère. J'ai informé le Ministre que j'ai croisé, je ne vous le cache pas, à la buvette de l'Assemblée nationale. Il ne connaissait pas le dossier puisqu'il vient d'arriver, je lui ai dit : « Veuillez à vous y mettre parce que c'est un dossier extrêmement sensible ». Donc, je demande à la Commission de bien vouloir adresser dans les formes les plus officielles une demande sur la façon, dont est utilisé l'argent public, et la solidarité nationale en matière de transport. Nous revendiquons la mise en sécurité de cet équipement avec les fonds nationaux, car il s'agit d'un bien national que cette RCEA. Troisième demande, et je viendrai compléter les demandes précédentes, Madame la Présidente, nous souhaiterions obtenir les dossiers complets de la déclaration d'utilité publique de 1995, 17 mars, 31 mai 96, 9 mai 97, de manière à étayer notre contre-proposition. Nous avons là, finalement, des décisions ministérielles qui ont été prises, d'aménagement d'un équipement sur un budget établi, qui doit servir de référence au travail que nous avons à accomplir pour améliorer la sécurité de cette route, assurer le déplacement des populations et maintenir les principes fondamentaux de liberté de circulation et gratuité de l'usage. Voilà, Madame la Présidente, les revendications du Conseil général. Nous avons été obligés de hausser le ton dans cette réunion par rapport aux précédentes, non pas contre ces hauts fonctionnaires qui défendent un projet comme ils le peuvent, mais plutôt contre la manière dont le Gouvernement nous oblige à nous positionner par rapport à cela. Je souhaiterais que le débat puisse

permettre l'ouverture d'alternatives, pour qu'on puisse sortir de ce débat avec d'autres solutions. Le Conseil général, ses services et ses élus, apportera sa contribution. Je souhaiterais que l'Etat lui-même et le maître de l'ouvrage acceptent de discuter d'autre chose que d'un projet qui est déjà, à mes yeux, condamné juridiquement par avance, et de toute manière condamné politiquement à ne jamais exister.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur le Président, plusieurs éléments de réponses sur la question du montage financier qui a été fait pour conclure à la concédabilité de l'ouvrage. Vous savez qu'une expertise a été demandée, qu'elle est en cours, et qu'elle regardera à la fois ce qui a servi de base en matière d'estimation de recettes, donc, autrement dit, d'estimation d'évolution du trafic, de coûts des travaux tels qu'ils ont été pris et présentés par la maîtrise d'ouvrage, et des variables économiques qui ont été aussi utilisées pour en conclure à la concédabilité et, notamment, à la nécessité éventuelle d'une subvention d'équilibre. Donc, dès que les experts auront remis leurs travaux, il y aura une Commission technique à laquelle, bien sûr, vous serez conviés, qui permettra d'examiner cela en détail, et il y aura un compte rendu plus succinct, évidemment, qui sera fait en réunion publique, en particulier, à la réunion du 21 janvier à Mâcon, mais la réunion restreinte aura lieu un peu plus rapidement. Donc, là-dessus, vous aurez tout à fait satisfaction, et le maître d'ouvrage est bien évidemment obligé, pour cette expertise, de donner les éléments qu'il a fait entrer dans sa modélisation. Donc, tout cela sera transparent. Sur un autre point que vous n'avez pas révoqué mais qu'a évoqué Madame, la question des délais d'étude. J'ai demandé à la maîtrise d'ouvrage de détailler les délais qui sont affichés dans le tableau qui n'a pas été représenté aujourd'hui mais qui, il est vrai, semble extrêmement court entre la possibilité de faire une enquête publique et l'achèvement de ce débat. Cela me paraît effectivement très court. Il y a probablement des études sur lesquelles ils ont déjà anticipé et qui sont déjà en cours, mais il n'empêche qu'il faut qu'ils nous donnent le détail qui permettra de crédibiliser, en quelque sorte, ce planning, cet échéancier qu'ils ont présenté. Sur la question des infrastructures qui ont été financées par les pouvoirs publics au cours

des dernières années, j'en ai personnellement fait la demande à l'administration centrale, qui m'a dit n'avoir aucune difficulté pour me fournir cet état, et je vais redemander de nous les fournir, et cette fois-ci peut-être d'une manière tout à fait officielle, de manière en tout cas à ce que cette réponse soit apportée avant la fin de ce débat, car cela me paraît une demande tout à fait légitime. Quant à la communication des dossiers complets des déclarations d'utilité publique, ce sont des documents publics dont la communication ne doit absolument poser aucun problème, donc, je demande à la maîtrise d'ouvrage de les fournir le plus tôt possible, dans les délais les plus brefs, le temps de les rassembler. Manifestement, vous les avez ressortis pour faire ce travail, donc, ils ne doivent pas être secrets. Et donc, je demande, peut-être, à vos services de se rapprocher des DREAL pour avoir la totalité des documents qui peuvent vous intéresser. Donc, toutes vos questions seront... Il sera répondu à toutes vos demandes. D'autres demandes de parole ?
Madame.

Alice BESSEYRIAS : Madame la Présidente, mesdames, messieurs, Alice Besseyrias, Vice-présidente du Conseil général chargée des routes. Vous nous aviez sollicités, Madame la Présidente, pour vous présenter les caractéristiques de notre réseau routier départemental. C'est une question qui a déjà été évoquée tout à l'heure, mais je voudrais y revenir. Nous n'avons pas pu le présenter mardi soir à cause des intempéries. Vous nous aviez demandé également, suite à une intervention que j'avais dû faire à Montceau, notre estimation quant à la mise au gabarit d'un réseau alternatif à l'autoroute en cas de concession. Sans entrer plus avant dans le débat, parce que j'aurai l'occasion d'en parler à Molinet, je voudrais vous dire que notre réseau routier départemental est hiérarchisé en trois niveaux. Le niveau 1 étant le niveau à plus fort trafic, exemple, la Nationale 6 ; et le niveau 3 concernant des routes à plus faible trafic. Le réseau de substitution... Digoin-Gueugnon-Ciry-le-Noble, puis, levée du canal, je parle, là, de la branche Nord de la RCEA, les routes départementales 17, 987 et 263 au Sud sont en niveau 3. Ce qui veut dire que ce sont des routes qui ne peuvent absolument pas supporter un fort trafic, tant en termes de largeur, d'accotement... Moins de 1 000 véhicules/jours. Je me tourne vers les services...

Claude BREVAN : C'est à peu près cela ?

Alice BESSEYRIAS : A peu près cela. Donc, en matière d'accotements, de signalisation, de revêtement, la mettre au gabarit numéro 1, sans compter les études ni le foncier, coûterait, à peu près, au Département, enfin quand je dis à peu près, c'est en gros, cela pourrait être plus, 130 millions d'euros, sans tenir compte des traversées de communes comme les communes de Gueugnon et les communes de Charolles qui sont extrêmement difficiles à traverser. Ceci m'amène, donc, à poser deux questions : Est-ce que cette mise en gabarit est intégrée au coût total qui nous est présenté pour le projet ? Si oui, on en reparlera. Si non, il s'agit d'un coût caché. Donc, j'aimerais avoir la réponse à cette question. Deuxième question : Si ce coût n'est pas compris dans le projet de concession, doit-on considérer que la mise en concession sera supportée par les Saône-et-Loirien, si j'additionne les 350 millions apportés par l'Etat, les 130 millions dont je viens de parler ? Donc, les Saône-et-Loirien devraient s'acquitter de la somme de 480 millions, et je ne compte pas les péages. J'aimerais avoir une réponse à cette question.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez répondre, la maîtrise d'ouvrage, au moins un premier... niveau de réponse sur cette affaire-là ?

Michel QUINET : Dans le projet, il n'y a pas clairement de routes alternatives qui soient, enfin, ciblées comme étant l'alternative au péage. C'est un système routier à différentes échelles qui peut servir à l'alternative, et aux échelles les plus rapprochées, c'est-à-dire que si on avait à imaginer des shunts les plus courts possibles, pour contourner, je prends ce mot-là, contourner le péage, on a environ, j'allais dire, une trentaine de kilomètres de routes qui serviraient effectivement d'alternative sur ces shunts les plus rapprochés. Je dis, ce linéaire-là, sur l'ensemble des deux départements. Si effectivement la question est de trouver des shunts très proches pour contourner les péages, on comprend bien, notamment en Saône-et-Loire, que le réseau départemental très local qui peut servir à cela pose vite question, fait vite question. Donc...

Claude BREVAN : Monsieur...

Michel QUINET : Il s'agirait sans doute...

Claude BREVAN : Monsieur Quinet, je ne suis pas persuadée que tout le monde comprenne ce que vous abordez par « shunt ». Alors, expliquez un peu ce que c'est, c'est-à-dire, on sort de l'autoroute pour éviter le péage, on fait un tout petit bout sur le réseau départemental et on remonte sur...

Michel QUINET : Sur une barrière de péage.

Claude BREVAN : A peu près, c'est cela ?

Michel QUINET : Voilà, sur une barrière de péage. Il y a 55 échangeurs sur la RCEA. Cela vous donne une distance, entre chaque échangeur, qui est de l'ordre de 5 kilomètres. Vous mettez une barrière de péage à un échangeur, il y a à peu près une dizaine de kilomètres qui sont concernés par le péage, directement. C'est-à-dire que 5 kilomètres avant le péage et 5 kilomètres après le péage, vous entrez ou vous sortez sans payer. Donc, si on veut avoir une alternative courte de contournement de ces péages, cela conduit effectivement au plus court à avoir des shunts, des routes qui contournent le péage, d'une longueur d'environ 10 kilomètres. Il y a des voies qui peuvent peut-être servir à ces shunts, on le voit bien sur le département de l'Allier, c'est effectivement plus compliqué sur le département de Saône-et-Loire.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur Quinet, moi, je vais vous poser une question. Si pour répondre aux observations de Monsieur Chabanol sur des points particulièrement délicats, où on considère que les itinéraires alternatifs sont manifestement insuffisants ou insuffisamment commodes, et tout à fait inadaptés, s'il était nécessaire, pour lever cet obstacle, en quelque sorte, qui aurait un caractère juridique, vous étiez amené à élargir un peu la voirie départementale, et à la

renforcer, est-ce que cela serait susceptible de faire partie du cahier des charges de la concession ou non ?

Dominique THON : Il va falloir effectivement, à la suite du débat, donc, en fonction des remarques et notamment de celle de Monsieur Chabanol, et puis, des considérations sur l'état du réseau en Saône-et-Loire, étudier des possibilités d'améliorer éventuellement, quand c'est lié à la faisabilité juridique de l'opération, les questions des itinéraires alternatifs possibles. Ce n'était pas dans le projet tel qu'il était au début du débat, je ne sais pas ensuite quelle sera la décision ministérielle, mais il est envisageable, il est possible que la mise à la charge du concessionnaire de coûts d'aménagement qui ne soient pas directement sur la route soit intégrée dans la concession. Il y a un exemple qui sera de toute façon... on parlait tout à l'heure du paysage, il est prévu dans toute construction d'autoroute ce qu'on appelle le « 1 % Paysage » par lequel le concessionnaire doit consacrer 1 % du montant de l'opération à financer des aménagements liés à l'amélioration du paysage visible ou en co-visibilité avec l'autoroute. Donc, c'est le financement... Non, mais je cite cela comme exemple. C'est un exemple par lequel on demande aux concessionnaires de participer à des opérations de collectivité locale.

Claude BREVAN : Vous voulez dire que ce n'est pas forcément dans l'emprise de l'autoroute ? C'est cela ?

Michel QUINET : Ce n'est pas... hors de l'emprise de l'autoroute puisque l'aménagement paysagé de l'autoroute est inclus dans l'autoroute. Là, ce sont des subventions versées à des collectivités.

Claude BREVAN : Cela peut être la suppression d'une casse de voitures ou des choses comme cela, par exemple, qui serait visible directement et...

Dominique THON : Oui, voilà, par exemple. Et donc, on peut imaginer qu'il y ait de la même façon des participations à d'autres types d'aménagements. Je veux dire, ce n'est pas complètement exclu. Mais pour revenir sur la question, une estimation, enfin, en fonction de ce qu'a dit aussi Michel Quinet sur les quelques dizaines de

kilomètres qui seraient concernés, je pense qu'on n'a sans doute pas la même estimation que vous du montant total des travaux qu'il serait nécessaire pour améliorer les itinéraires qui permettraient d'éviter... On est sans doute très loin des 130 millions d'euros avec la proposition qui est faite. Et je n'ai pas compris non plus votre calcul sur l'ajout entre les 130 et les 350, c'était trop de choses, c'est l'Etat qui paye, là, les...

Cl

Martine LEHMANS LAFON : Il y a des tas de mains qui se lèvent par là. J'en ai vu une aussi de l'autre côté.

Claude BREVAN : Il y a ce monsieur.

Michel QUINET : Madame, je voulais... Je voulais peut-être aussi apporter une précision dans les éléments que vous trouvez dans le dossier. Et encore une fois, ce n'est pas une réponse directe à la question des itinéraires alternatifs, mais vous trouvez dans le dossier du maître d'ouvrage des résultats des évaluations de trafic. Donc, je disais précédemment que l'on montre que les trafics diminuent. Mais on montre aussi dans un modèle, c'est-à-dire sans prendre en compte forcément l'obligation de gratuité, mais simplement en travaillant sur l'attractivité d'une section à péage ou la liberté de travailler, de circuler sur une voie qui est plus difficile, les reports de trafics, de façon théorique encore une fois, sont des reports de trafics qui sont de l'ordre de 500 véhicules/jour, on n'est pas sur des reports de trafic qui sont de l'ordre de 5 000 véhicules/jour.

Martine LEHMANS LAFON : Monsieur

Pierre LACHAMP : Oui. Moi, je trouve assez lamentable les réponses que viennent de faire ces messieurs. On n'a pas de route de rechange...

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Voulez-vous vous nommer, Monsieur, s'il vous plaît ?

Pierre LACHAMP : C'est bien volontiers que je le fais. Pierre Lachamp du Comité départemental de protection de la nature.

Martine LEHMANS LAFON : Merci.

Pierre LACHAMP : Si vous voulez, je suis l'ancien Maire de Charnay-lès-Mâcon. Je voulais vous dire que je ne comprends pas vos réponses, il n'y a pas de solution de rechange, c'est ce qu'il faut dire, vous voyez. Et cela, cela nous paraît incroyable que vous puissiez soutenir maintenant qu'on va bien se débrouiller quand même avec des shunts, n'est-ce pas, ou avec des morceaux de route qui seront faits peut-être par le Département ou peut-être par vous ou peut-être par l'Etat ; on n'en sait rien. J'ai remarqué aussi tout à l'heure dans l'environnement, je l'ai noté, n'est-ce pas, sur votre tableau, sur votre propre tableau, il est marqué ceci : « Les effets négatifs notables sur l'environnement ». Vous vous rendez compte ce qui est écrit sur votre tableau, n'est-ce pas ? Alors, il faudra bien les prendre en compte. Autrement dit, vous nous présentez l'autoroute et vous n'avez toujours pas pris en compte tous les problèmes d'environnement. Alors, je suis quand même étonné. Voilà ce que je voulais vous dire messieurs.

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur !

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Il y a énormément de mains qui se lèvent. On va peut-être prendre... Oui, monsieur, et puis après, on ira... Je vois des mains dans le fond et on reviendra par là et de l'autre côté aussi. D'accord.

Paul BILLONNET : Paul Billonnet, retraité de l'agriculture, j'habite Verosvres. Je ne sais pas si mon intervention arrive au bon moment parce que ce n'est pas tout à fait de l'environnement, ce n'est pas non plus tout à fait le projet d'autoroute. Moi, je voudrais simplement vous parler de vie humaine. Il se trouve que je suis un

utilisateur régulier de cette route. Bien que retraité, j'exerce quelques responsabilités au niveau des retraités de l'agriculture justement, bénévolement, ce qui m'amène à fréquenter cette route deux ou trois fois par semaine. Je vous ai dit que j'habitais Verosvres et à Verosvres, on a le triste privilège d'accéder à la RCEA par un stop. Ce stop, il existe depuis bientôt cinquante ans, puisque le tronçon de Beaubery-Verosvres a été le premier qui a été mis en 2x1 voies, c'était en 1963, et depuis cette date, tout le monde s'accorde à dire que ce stop, c'est un danger public. La grandeur du danger a bien sûr augmenté au fil des ans avec l'augmentation du trafic. Et pour justifier ma position, je vais vous raconter une petite anecdote, malheureusement tragique. Il se trouve que je suis aussi dans ma Commune Président du Club des anciens, et à ce titre, le 20 avril dernier, nous avons organisé un concours de cartes où étaient invités tous les clubs des alentours. Nous avons 220 personnes, c'était une belle journée. Et à la fin de la journée, je saluais nos amis des clubs voisins qui s'en allaient et à un moment donné, j'ai salué Monsieur et Madame Chapuis de Passy. Je les ai remerciés d'être venus à notre concours et je leur ai souhaité bon retour chez eux. Malheureusement, mon souhait n'a pas été exaucé, puisque cinq minutes après que je les ai eu salués, ces deux personnes étaient mortes au stop, écrasées sous un camion. Alors, dans les jours qui ont suivi, j'étais quand même un peu en colère et j'ai adressé des communiqués à la presse locale et départementale. Ces communiqués n'ont pas été publiés dans les temps, parce que pas assez diplomatiques, et il se trouve que je citais des chiffres dans ce communiqué. Alors, écoutez bien messieurs, dames. Sur une portion de route entre Verosvres et Sainte-Cécile, environ 20 kilomètres, entre le mois de juin 2009 et le 20 avril 2010, il y a eu sept morts, sept morts sur 20 kilomètres en dix mois. Toutes ces victimes sont mortes parce qu'elles ont rencontré sur leur trajectoire un camion. Alors, je ne dis pas qu'il n'y avait pas faute des conducteurs, mais toutes sont mortes écrasées par un camion et toutes ne seraient vraisemblablement pas mortes s'il y avait eu au milieu de la route un rail de sécurité les empêchant de passer sur la file voisine. Alors, quand j'entends, aujourd'hui, moi, qu'on cherche des poux dans la paille, et puis, qu'on va peut-être faire du mal aux chauves-souris ou aux crapauds, aux sonneurs à ventre jaune, voire aux écrevisses à pied blanc, je pense qu'il y a une chose qui a plus de valeur pour moi, c'est la vie humaine. Il faut arrêter ce massacre. Demain, dans huit jours ou dans un mois, ce sera l'un d'entre nous qui laissera sa vie

sur cette RCEA, ce sera un de nos proches, et à ce moment-là, je pense que ceux qui, aujourd'hui, font tout pour retarder le projet, n'auront pas de quoi être fier. Alors, moi, je vais vous donner ma position. Cette route, il faut la faire le plus rapidement possible. On nous dit qu'au mieux, ce sera dans sept ou huit ans, c'est déjà beaucoup trop, parce que dans sept ou huit ans, il y aura encore des dizaines et des dizaines de morts sur cette route. Alors, ceux qui ne l'utilisent pas, ils ont beau jeu de nous faire la morale ; mais ceux qui la prennent tous les jours ou trois fois par semaine, ce n'est pas tout à fait pareil. Et quand je vois la tournure que prend le débat aujourd'hui, je suis profondément inquiet parce que, au lieu de sept ou huit ans, il en faudra certainement beaucoup plus. Alors, moi, malgré ma petite retraite agricole, je demande cette route le plus tôt possible. Si elle est gratuite, j'en serai le premier ravi, si je dois payer 2 euros pour aller à Mâcon, je les rognai sur d'autres budgets, mais je paierai, parce que j'en ai marre de croiser 40, 50 camions sur une distance de 20 kilomètres.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci monsieur ! Qui souhaite prendre la parole ? Dans le fond à droite, je vois une main qui se lève. Monsieur le Maire, vous souhaitez prendre la parole.

Jean PAGNON : Oui, bonsoir ! Jean Pagnon, le Maire de Besson dans l'Allier. J'ai fait 130 kilomètres pour venir vous voir pour traiter un petit peu du thème tourisme et agriculture, qui a été un peu survolé. Ma Commune est à 10 kilomètres de Souvigny, à 12 kilomètres de Moulins et je crains qu'elle ait certainement le triste record du nombre de décès depuis 18 ou 20 ans, ce qui ne nous empêche pas d'aborder sans haine ni passion les situations. C'est aussi pourquoi nous suivons à 100 % le choix de notre Conseil général sur la concession tout en respectant les choix qui sont faits en Saône-et-Loire, car les problèmes sont différents et le débat public est là pour les exposer. Il y a quand même une chose qui m'inquiète un peu, c'est que, est-ce qu'il est besoin de rappeler que l'économie touristique est la première activité économique de la France et la contribution à la balance commerciale est primordiale, et il est en de même pour l'agriculture ? Mon souhait, si je regarde ma Commune, et puis, Cluny

ou Charolles, on s'aperçoit que nous avons en commun la viande charolaise, le bocage, le vignoble, et nous avons aussi une part d'histoire commune, puisque Souvigny à l'église Saint-Pierre et Saint-Paul qui a été fondée en 915 et qui constitue le doyenné de l'Abbaye de Cluny. Ce que je regrette, c'est que, peut-être, on a vu... le débat tourner autour de la sécurité, de la technique pour une partie financière et juridique et mon souhait serait que peut-être les offices de tourisme puissent intervenir dans ce domaine de même que la CAPEN et d'autres associations pour que l'on puisse avoir, en plus de tout ce que vous nous avez dit, un volet touristique et économique qui soit présent en complément au niveau du débat. Merci !

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur. Monsieur le Maire de Cluny, vous souhaitiez intervenir, on va vous apporter le micro.

Jean-Luc DELPEUCH : Merci beaucoup. Oui, je pense que ce type de débat a beaucoup d'intérêt dans la mesure où cela permet de comprendre des choses de bon sens et j'avoue que je n'avais pas tout compris avant de participer au débat. Donc, quatre caractéristiques qui nous apparaissent ce soir, en tout cas qui m'apparaissent, peut-être certains les avaient déjà vues, qui font de ce projet quelque chose qui n'est pas adapté à une autoroute. Je les prends très brièvement. Premier point, on nous dit : Cette route, même si elle était faite en autoroute, elle serait en très grande partie limitée à 110 kilomètres/heure. Donc, là, on se dit : on ne voit pas très bien la différence avec une route à 2x2 voies classique ; donc, là, pas vraiment d'intérêt à ce qu'elle soit une autoroute. Deuxièmement, on nous dit et on nous redit : Pas beaucoup, même très peu d'itinéraires de substitution praticables. On se dit, quand il y a une autoroute, il vaudrait mieux qu'on puisse avoir le choix de prendre une autre route. Souvent, les autoroutes, elles sont le long d'anciennes nationales qui circulent bien, je ne sais pas, comme la RN6 ou 7 dont on a parlé tout à l'heure. Là, il n'y a pas l'équivalent. Et il n'y a pas non plus d'équivalent en transport ferroviaire. C'est un axe qui, malgré les espoirs et cetera, aujourd'hui, on n'a pas le choix, il faut prendre la route et celle-là uniquement. Donc, autre caractéristique, souvent le long des autoroutes, il y a des voies ferrées qui permettent de choisir un autre mode de transport. Troisièmement point, on nous explique que du fait du grand nombre des entrées ou des sorties sur cette route, ce

n'est pas très adapté à l'installation de péages parce qu'il faudrait soit en mettre partout, soit faire en sorte qu'on évite ces shunts, si j'ai bien compris. Donc, en tout cas, la configuration ne se prête pas à l'installation de péages. Et puis, enfin, cela on ne l'a pas dit, mais c'est marqué dans la brochure, page 19, on s'aperçoit que sur beaucoup de sections, il y a une proportion de trafic local et d'échange qui est relativement forte par rapport à la circulation de transit. Et pour moi, une autoroute, c'est quand même d'abord un axe de transit et pas tellement un axe de circulation local ou d'échange. Donc, j'en conclus de ces quatre points que c'est typiquement un itinéraire sur lequel une autoroute n'est pas adaptée, sans autres... je dirais, sans considération, sans a priori, idéologique ou autre, mais simplement en nature même du lieu, des caractéristiques, l'autoroute n'est pas adaptée à ce genre de chose. Et puis, a contrario, il y a deux caractéristiques très importantes qui plaident au contraire pour un financement public intégral, c'est qu'on nous dit et c'est vrai que c'est un axe très stratégique, on sait bien qu'en France, les axes Est-Ouest, il n'y en a pas des quantités et en voilà un, donc, il a un caractère non seulement stratégique au plan national, mais même au plan européen. Souvent, quand des choses sont stratégiques et très importantes, c'est un bon critère pour y mettre des financements publics. Et puis, la deuxième chose, c'est qu'on nous dit, cela a été redit à l'instant de façon assez dramatique et c'est tout à fait compréhensible, qu'il y a un grave problème de sécurité. La résolution des problèmes de sécurité, c'est aussi un critère pour du financement public. Donc, de cet examen rapide, juste en écoutant ce qui s'est dit ce soir, il y a quatre mauvaises raisons... ou du moins quatre bonnes raisons pour ne pas faire une autoroute et deux très bonnes raisons pour considérer que c'est une priorité pour l'investissement public. Donc, honnêtement, une fois que j'ai entendu cela, moi, je ne comprends pas bien pourquoi on fait le choix d'une autoroute pour cet itinéraire. Voilà ce que je voulais dire !

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur le Maire ! Monsieur le Maire de Bourbon-Lancy souhaite parler.

Jean-Paul DRAPIER : Merci, oui. Bonjour ! Jean-Paul Drapier, Maire et Conseiller général de Bourbon-Lancy. Juste d'abord pour vous dire que la RCEA, quand on habite Bourbon-Lancy et qu'on va souvent à Mâcon, quand on est Conseiller général, je peux vous assurer que... je peux vous le raconter dans tous les sens et qu'elle est effectivement dangereuse. Donc, la dangerosité est certainement un des soucis qui nous interpellent tous. Donc, on est forcément sensible à tous les drames qui la jalonnent et qui font qu'on a peur sur cette route, sincèrement peur. Donc, on a besoin qu'elle soit sécurisée et mise à 2x2 voies. Et puis, je voudrais parler économie, notamment économie touristique. Vous savez qu'on a déjà beaucoup parlé économie, puisque Bourbon-Lancy, entre autres, est une des communes qui portent l'économie industrielle, puisque vous le savez tous dans les grosses usines de Saône-et-Loire, l'une des plus grosses, si ce n'est la plus grosse et la plus importante en termes de salariés, elle est justement située à Bourbon-Lancy. Et je voudrais vous dire que quand on est Maire d'une commune qui vit de l'économie industrielle, indiscutablement, vous pouvez penser ce que vous voulez, des enjeux de toute sorte, mais l'enjeu économique est forcément le premier enjeu qui nous fait vivre et les 1 500 salariés qui travaillent à Iveco, bien évidemment, peuvent se poser des questions sur l'avenir de ce bassin industriel. Il y avait tout à l'heure quelqu'un de l'Allier... Si vous allez dans l'Allier, vous avez aussi d'énormes sites industriels. Donc, vous êtes sur un bassin qui est isolé et qu'il faut absolument désenclaver. Donc, ne doutez pas que sur l'idée de la mise à 2x2 voies de cet axe pour la sécurité et pour le désenclavement économique des régions industrielles majeures du centre de la France, on a vraiment besoin d'une mise à 2x2 voies. Par contre, je me pose plein de questions sur la nécessité d'une autoroute payante. Je me les suis posés ces questions et je vous les ai posées Madame la Présidente déjà dans d'autres réunions ; et là, je voudrais vous interpeller sur l'économie touristique. L'économie touristique, on le sait, elle est aussi indiscutablement sensible au désenclavement. Mais une autoroute, a priori me semble-t-il, peut servir à des régions touristiques, de destination touristique. Vous êtes sur la Côte d'Azur, vous avez des autoroutes qui vous permettent d'y aller vite en sécurité, c'est sûrement un atout indiscutable. Nous ne sommes pas, nous, en Saône-et-Loire, on essaie de l'être, mais très modestement, on a du mal quand même à l'être ; nous ne sommes pas une destination touristique en tant que telle, on ne vient pas passer trois semaines de

vacances en Saône-et-Loire ; mais, par contre, nous sommes un espace de passage où on pourrait effectivement proposer des produits touristiques de très grande qualité sur lesquels on peut s'inscrire dans l'économie touristique nationale. Et du coup, on n'a peut-être pas le même enjeu en termes de desserte autoroutière. Pourquoi je vous dis cela ? Parce que je suis vraiment de plus en plus persuadé que le péage est un élément qui est un peu contradictoire avec notre pratique touristique. Nous avons un tourisme plutôt de pérégrination, un tourisme de passage et, sincèrement, cela mériterait une étude ; moi, j'aimerais qu'on me dise. Est-ce que cela a un impact ? Mais on va privatiser la route qui sert de liaison pour pérégriner. Et je me demande quand même si cette privatisation, donc, ce péage ne va pas être un véritable handicap au type de touriste que nous avons, qui est un touriste de pérégrination, qui fait qu'on utilise les voies de circulation pour se déplacer. Mais je ne suis pas sûr que le touriste qui pérégrine prenne des axes autoroutiers à péage, ce n'est pas sa logique, lui. Il n'est pas dans une logique de déplacement rapide, mais il est dans une logique de déplacement d'un lieu touristique à un autre, de Cluny à Paray-le-Monial, par exemple, de Cluny à Paray-le-Monial, c'est un beau cas cela, de Cluny à Paray-le-Monial. Si vous allez de Cluny à Paray-le-Monial aujourd'hui, vous prenez une route qui est une route à grande circulation, c'est vrai, mais qui n'est pas une autoroute à péage. Et si demain, vous avez une autoroute à péage, il me semble que dans l'économie touristique de pérégrination, le touriste, il ira plutôt choisir des routes alternatives. Mais là, les routes alternatives, elles nous posent un véritable problème parce qu'elles n'existent pas. Et alors, je peux vous en témoigner... mais alors, vraiment, c'est très frais dans ma mémoire puisque, mardi, nous étions un certain nombre à vouloir traverser la Saône-et-Loire pour aller à Dompierre et, moi, je revenais de Mâcon, conseiller général, je revenais de Mâcon et je me disais : Il faut que je sois à l'heure à Dompierre. Sauf qu'à Charolles, tout était bloqué, pour ceux qui l'ont vécu cela. Tout était bloqué ! Une véritable catastrophe. Et je me disais dans ma tête : « Mince, mais... » Je vais à Bourbon-Lancy, donc, on connaît les petites routes, c'est vrai, donc, je suis passé par Gueugnon et, voilà, je m'en suis tiré. Mais je dirais avec Paray-le-Monial, Cluny-Paray-le-Monial, pourtant, je suis Parodien d'origine, donc, je dois connaître les routes, et je me dis : Mais comment je fais pour aller de Charolles à Paray-le-Monial ? Je n'ai rien d'autre que cette route. Donc, je doute de plus en plus de la qualité de ce projet qui privatise une

route, qui est une route à la fois de grand transit, c'est vrai ; à la fois de désenclavement des grands sites économiques dont nous avons absolument besoin, mais aussi une route de circulation qui fait vivre les habitants de ce territoire, mais aussi qui fait vivre une partie de l'économie, en particulier, l'économie touristique. Et je me dis qu'on n'a quand même pas de chance parce que dans beaucoup de régions, il y a ce trafic local qui sert à la fois aux locaux et aussi à l'économie, et puis, on fait des autoroutes qui permettent, là, de gérer à la fois le flux de transit et de désenclaver les grandes régions économiques, nous, on n'a pas cette chance. Et nous, on va nous proposer autre chose. Donc, je reste persuadé que le meilleur projet serait qu'on puisse faire accélérer la mise à 2x2 voies pour sauver les grands bassins industriels du centre de la France, et je comprends les élus de l'Allier qui se battent finalement parce que, en désespoir de cause, qu'est-ce qu'il vaut mieux ? Je vous assure, moi, je me suis posé la question très sincèrement et mes collègues Conseillers généraux peuvent en témoigner, on a beaucoup débattu. Je me suis posé la question : Qu'est-ce qu'il vaut mieux que je dise aux salariés d'Iveco : « Mais non, écoutez les amis, moi, je suis par principe, c'est philosophique, contre la concession, tant pis pour vous » ? Ou bien, est-ce qu'il ne vaut pas mieux, peut-être, comme les élus de l'Allier dire : « OK pour la concession ». Mais je doute de plus en plus du projet qui nous est proposé parce que je pense qu'il a quand même énormément d'inconvénients et qu'il ne répond pas, aujourd'hui, à notre besoin. Voilà pourquoi je tenais à intervenir sur l'économie touristique qui me pose encore problème. Si vous pouvez nous apporter des réponses, autrement dit, y a-t-il des études qui peuvent montrer que la mise en œuvre de concessions... mais cela ne doit pas exister ailleurs, le problème, c'est cela, de concessions qui sont le seul usage possible pour l'économie de pérégrination au niveau touristique ? N'a-t-elle pas des conséquences sur le comportement des touristes ? Il n'y a peut-être pas d'études, en tout cas, cela me pose un vrai problème. Merci !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci Monsieur la Maire. Est-ce que vous avez des études sur le tourisme ? Parce que jusqu'à présent, dans les réunions que nous avons organisées, il y a eu tout à l'heure Monsieur le Maire de Besson qui a parlé du tourisme à l'Ouest

de Moulins. Et puis, on a le Directeur du Parc Animalier, du PAL, qui est venu à une des réunions, dire à quel point pour lui c'était important. Mais, sinon, c'est vrai que le tourisme a été assez absent. Et aujourd'hui, on a essayé de contacter, sans grand succès, sauf si la personne est là et qu'elle ne s'est pas signalée, des offices de tourisme pour dire, effectivement, comment cela se passe, et si c'est un tourisme de cabotage, en quelque sorte, enfin, que vous appelez de « pérégrination » ou si les gens viennent vraiment à Paray-le-Monial pour visiter la Basilique, et puis, ils vont ailleurs. Est-ce qu'ils font plusieurs étapes ? Finalement, effectivement, on ne sait rien. Je ne sais pas si le maître d'ouvrage peut avoir quelques éclaircissements sur ce sujet-là ! Ce serait intéressant quand même. C'est un point qui est tout à fait important.

Martine LEHMANS LAFON : Un Monsieur dans le fond qui demande la parole depuis longtemps.

Michel FAUGERE : Oui, je suis Michel Faugère, Maire de Clermain, et je voudrais brièvement vous reparler de Clermain. Je vous en ai déjà parlé plusieurs fois. Je remercie Monsieur Regnaud d'avoir répondu à mon courrier au mois de février, il m'a effectivement apporté quelques éclaircissements. Clermain, c'est un village sinistré par la RN79. Ce n'est pas peu dire et tout le monde le sait, enfin, du moins les gens qui connaissent Clermain. On est en train de nous dire maintenant qu'on va doubler la route à ce niveau-là, elle est déjà à 30 mètres des maisons, j'ai peur que cela se rapproche encore un peu. Mais cela, c'est vraisemblablement inévitable pour beaucoup d'autres raisons. Ce qui serait, par contre, totalement évitable et souhaitable, c'est que les Clerminoises n'aient pas encore aussi à payer pour être handicapés encore plus. Je rappelle qu'à Clermain, il n'y a pas que la route, il y a aussi la Grosne, la Grosne qui sort de son lit très régulièrement et qui monte jusqu'au bourg. Qu'en sera-t-il lorsqu'elle aura en plus été endiguée sur une grande partie de son trajet ? C'est un sujet auquel on aimerait bien avoir quelques éclaircissements, que la route soit à péage ou pas, le problème est le même. Et je voudrais revenir aussi sur le problème des shunts. Si j'ai bien compris, en cas de péage, on peut shunter les péages en les contournant, en arrivant de Charolles où je vais shunter le péage de la Valouze. Qu'est-ce que je fais ? Je sors à Clermain, j'emprunte la

départementale 987, je me retrouve sur le Bois-Clair, la Roche-Vineuse, Charnay-lès-Mâcon. C'est reculer de 25 ans ! C'est 25 ans de recul. Et en plus, on nous remet, après nous avoir rétréci en village, on nous remet une circulation intense sur cette départementale qui était devenue quand même fréquentable. On perd tout. On perd notre âme, on perd notre restaurant, on perd notre garage puisqu'il est lié sur l'emprise. Ce sera, donc, un village qui va devenir totalement sinistré. Et je crains que pour Clermain, ce ne soit la chronique d'une mort annoncée. Alors, j'aimerais qu'on puisse avoir un petit peu plus d'espoir pour cette ville parce qu'il y a beaucoup de gens qui y sont venus habiter, là, il y a plusieurs nouveaux habitants ; les jeunes qui travaillent à Clermain ne vont avoir qu'une seule envie, c'est de repartir sur Mâcon ou Charolles. Je ne vois pas pourquoi ils paieraient 5 euros tous les jours pour aller travailler, ce qui fait à la fin de l'année un minimum de 1 250 euros, l'équivalent d'un mois de salaire. Je ne suis pas très fort en mathématique, mais je pense que ce n'est pas loin. Et qui plus est, effectivement, nous avons aussi le problème sur cette départementale du passage de nos tracteurs qui sont de plus en plus gros, qui sont de plus en plus lourds, et cela va devenir très difficile de vivre à Clermain. Alors, je pense qu'on va être tous unis derrière. Forcément, on ne peut pas s'opposer à une 2x2 voies, mais s'il faut aussi payer, alors là, on n'est plus d'accord.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur. Il y a un Monsieur qui a demandé la parole au milieu, là-bas. Oui ! Mais on ne peut pas la donner à tout le monde à la fois, ce n'est pas possible.

Gilles BURTEAU : Oui, Gilles Burteau, je suis habitant du Clunisois. Je voulais simplement revenir sur ce que Monsieur de la DREAL nous a dit tout à l'heure, en nous disant que le flux des camions allait baisser dans l'avenir et cetera, et tout cela grâce à l'autoroute ferroviaire, en nous annonçant des chiffres mirobolants, des trains... Je ne sais pas où vous avez été les chercher vos trains, il se trouve que je suis cheminot et que je suis un petit peu intéressé, justement, à l'autoroute ferroviaire. Mais je peux vous annoncer, ce qui y circule comme trains aujourd'hui, avec des camions dessus, c'est quatre dans la journée, quatre uniquement. Et ce

n'est pas près de s'améliorer pour la simple et bonne raison, c'est que les infrastructures ne sont pas du tout adaptées aujourd'hui et que les études ne sont pas finies. Alors, c'est tout ce que j'avais à dire, vos chiffres sont complètement faux.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci Monsieur. Nous allons donner la priorité à ceux qui n'ont pas encore pris la parole, si vous voulez bien. Pardon.

Michel QUINET : Je réponds quand même sur les chiffres. Il y a bien 70 trains de fret sur la ligne PLM dont, vous avez raison, quatre correspondent au transport combiné, c'est-à-dire aux camions mis sur les trains dans le cadre, notamment, de l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan. Les 70 trains qui passent effectivement aujourd'hui sur la PLM sont des trains de marchandise courants qui transportent à la fois des granulats, des céréales, du bois, notamment quand cela sort de la Bourgogne, mais qui transportent aussi des voitures qu'on voit passer régulièrement sur les trains.

Martine LEHMANS LAFON : Oui. Ce que je souhaitais vous dire, c'est que nous sommes à 10 minutes de la clôture du débat car il est 9 heures 20. Donc, je souhaiterais que les personnes qui n'ont pas encore pris la parole et qui le souhaitent ardemment la prennent en priorité. Alors, Monsieur, là ! Absolument, Monsieur. J'essaie d'équilibrer à droite, à gauche. Mais vous l'aurez.

Xavier LAGRANGE : Oui, bonjour ! Xavier Lagrange de Montceau-les-Mines. Donc, moi, j'ai bien écouté tous vos arguments et j'ai bien rigolé quand même. Parce que d'un côté, on nous dit que la RCEA sera au top du point de vue sécurité, et de l'autre côté, on nous dit de prendre des petits chemins. Donc, le nombre de morts va être encore le même, puisque les gens du coin vont prendre les petits chemins. Cela ne sert à rien de faire de la sécurité. La deuxième chose que je voulais dire, c'est par rapport au débat démocratique. C'est très bien, on fait un débat démocratique, c'est génial ! Mais le problème, c'est que les populations où passe la RCEA sont contre le péage et, là, il n'y a plus de démocratie. Là, c'est comme cela, et puis, c'est tout.

Donc, la démocratie n'existe que quand on parle mais jamais dans la pratique. Donc, c'est là-dessus que je voudrais votre réponse.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : La réponse, c'est peut-être moi qui vais l'apporter. En fait, ce débat est avant la décision. Donc, vous pourrez juger de la démocratie une fois que la décision sera prise. Actuellement, la décision n'est pas prise, il s'agit d'une proposition de l'Etat sur cette question-là. Il ne s'agit pas d'une décision, Monsieur.

Martine LEHMANS LAFON : Monsieur, qui a demandé la parole depuis un certain temps.

François JACQUEMIN : Merci. Excusez-moi, mais... Oui, on met 3 minutes, je peux prendre mes 3 minutes. Je suis un utilisateur de la RCEA et encore accéléré avec la série de ces débats, j'ai fait les 130 kilomètres venant de l'Allier. Hier, j'en ai fait 140 entre chez moi et Moulins à plusieurs reprises. Et l'avant-veille, j'en avais fait encore 120 pour monter quelque chose, et je suis resté coincé dans les embouteillages, et j'ai passé la nuit très agréablement accueilli par le Maire dans un hôtel. Ceci étant dit, cela pose une question, c'est celle... dans le projet qui nous est présenté, dans l'étude qui nous est présentée, il y a des allusions mais aucune situation d'aires de dégagement, d'aires de repos. Je demande au maître d'œuvre de finaliser cette chose-là, sauf s'il craint comme avait pu le dire un jour votre actuel Ministre, que cela poserait des problèmes à la veille d'élections cantonales, c'était l'époque des élections municipales. Deuxième chose que je voudrais dire à Monsieur Arnaud Montebourg, je suis parfaitement d'accord avec lui, totalement d'accord avec lui à une seule réserve, une seule petite réserve. Vous défendez évidemment les intérêts de votre département et de votre Conseil général, j'aimerais, quant à moi, que l'on défende les intérêts et que l'on ait une vision globale sur l'ensemble de la RCEA y compris l'Allier. Je suis de ceux qui contestent, en Conseil Municipal, de ceux qui contestent, et là, d'une manière non partisane puisqu'ils ont réussi à faire une alliance, je veux dire, presque contre nature droite-gauche pour dire : « Il faut (*inaudible*) RCEA ». Et cet argument-là est inacceptable. Enfin, dernière réflexion, je

tiens, je crois, me tenir dans les délais, Monsieur Leroy, Jean-Marie Leroy, il est peut-être dans la salle, a écrit une lettre très intéressante. Monsieur Quinet, je suppose que vous l'avez lue. Mais en tous les cas, vous avez donné l'illustration de sa formule, à propos des shunts, entre guillemets. C'est une manière assez drôle de parler des choses, d'ailleurs, en utilisant un terme anglais. Mais il a dit : « Acrobatique votre formule », et vos explications et vos hésitations en sont la preuve. Dernier élément qui est quand même intéressant sur les chemins de dérivation. Simple, il y en a un qui est dans le cahier qui concerne en particulier Montmarault pour rejoindre Cressanges, il passe par mon village, Deux-Chaises. Et la dernière fois, Madame a présenté un chemin de dérivation qui n'était plus celui-là mais qui est passé par Souvigny, sur sa carte. Donc, vous-même, en l'espace d'un certain temps, vous pouvez changer vos solutions. Je dois quand même vous donner acte que sur une des cartes qui a été présentée, vous aviez peut-être tenu compte de ma réflexion à propos des x ou des y pour les péages. J'ajouterai simplement une petite chose, améliorez-la en ajoutant où il faut sortir, où il faut rentrer pour ne pas payer, et en ajoutant très exactement les cheminements. Dernier point, c'est sur le problème financier.

Martine LEHMANS LAFON : Cela fait plus de 3 minutes, cher Monsieur.

François JACQUEMIN : Oui, 31 secondes de plus. Dernier point financier, c'est vrai qu'il y a 350 millions qui sont mis dans la concession, qui sont mis dans le projet ; et c'est vrai aussi qu'il s'agit, purement et simplement, de faire reporter des aménagements éventuels des chemins de dérivation sur les départements. C'est un choix politique qui est fait au niveau national de, finalement, faire payer en dernier ressort l'utilisateur et le contribuable local pour pouvoir continuer de faire un certain nombre de cadeaux à d'autres niveaux. Merci !

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci. D'autres paroles ? Monsieur ! Je précise qu'il nous reste 2 minutes et demie.

François LOTTEAU : François Lotteau, Europe Ecologie et Maire de Rully, utilisateur de la branche Nord, en tout cas. Bon, 2 minutes pour essayer de conclure quelque chose. Alors, il y a le SNIT, cela donne une RCEA à péage, cela ne donne pas de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Il y a des accidents, d'après le document, pas très nombreux mais beaucoup plus graves que la moyenne avec des poids lourds. Face à cela, on a une baisse du fret SNCF. La mise en concession, c'est une position que je considérais comme une position idéologique, une position pour gagner du temps, une position finalement assez peu sérieuse. Il y a l'opposition du Conseil général, il y a l'opposition du Conseil régional. Alors, moi, j'ai la certitude d'une opposition résolue : une opposition politique, une opposition juridique et une opposition associative. La certitude de mobilisation forte est légitime. Alors, plutôt qu'un chantier long, très long, plus ou moins long selon, avec un nombre : 31, si on compte les points, 50 et quelques, si on lit le texte d'accès autoroutiers avec tout ce qui doit y avoir autour de nombre d'hectares ou les traversées de village qui nous ramènent... oui, non pas 25 mais facilement 50 ans en arrière. Bon, je crois que face à tout cela, il y a une solution simple, c'est l'utilisation des rares fonds publics qu'on a pour une mise en sécurité rapide. Et puis, c'est tout.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Nous allons prendre une dernière question. Dans le fond de la salle, quelqu'un qui n'a pas encore pris la parole.

Jean-Bernard LABILLE : Bonjour ! Jean-Bernard Labille, je tiens le camping de Palinges. Moi, ce que je voulais dire, pour rebondir ce que disait Jean-Paul Drapier, c'est que les touristes, moi, je les connais pas mal parce que... Il y a l'écho, là, c'est terrible. Bon ! Je les connais pas mal parce que cela fait 14 ans que je fais ce métier-là. Effectivement, il s'agit à la fois d'un cabotage. Donc, la personne qui s'arrête, et puis, en fait, qui trouve que ce n'est pas mal et qui peut revenir, et alors là, par contre, 15 jours, 3 semaines. Seulement le problème, c'est qu'on a beaucoup de gens qui vont à Montpellier, au Grau-du-Roi, à la Grande Motte, et qui passent par l'axe Palinges, le Massif Central, c'est gratuit. Et à mon avis, si cela devient payant, automatiquement ils vont passer par Lyon et on aura perdu beaucoup de clients

potentiels. Je vous rappelle quand même que je crois que chaque citoyen de Saône-et-Loire fait percevoir 1,50 euros par jour pour le tourisme. Mais c'est terrible, j'ai un écho, je ne peux pas parler...

Martine LEHMANS LAFON : On vous entend.

Jean-Bernard LABILLE : Vous m'entendez. Mais moi, je ne m'entends pas du tout. Donc, il y a cela. Et puis, la deuxième chose aussi, c'est qu'on a beaucoup fait pour le vélo. Et avec l'itinéraire de délestage... Alors, effectivement, moi, les clients, je vois bien. S'ils sortent et qu'ils prennent le canal, ils vont aller jusqu'à Paray. Depuis Ciry, ils iront jusqu'à Paray parce que c'est joli. Donc, moi, je voudrais bien savoir ce qu'il va advenir de nos cyclistes. Bon ! La plupart, ce sont des étrangers. Mais quand même ! Merci !

(Applaudissement)

Claude BREVAN : Merci, Monsieur ! Une dernière question.

Martine LEHMANS LAFON : Une dernière a dit Madame la Présidente.

Claude BREVAN : Il y avait un monsieur en jaune qui avait levé la main, là. Non, il ne veut plus parler.

Martine LEHMANS LAFON : Non.

Claude BREVAN : Voilà, c'est cela.

Martine LEHMANS LAFON : Une main se lève, là.

Père Jérémie COUBAT : Père Jérémie de l'Abbaye de Sept-Fons, à Dompierre-sur-Besbre dans l'Allier. Je souhaiterais attirer votre attention sur notre inquiétude quant à l'engagement réel du maître d'ouvrage à prendre en compte les problèmes que nous lui soumettons. Depuis le début, nous posons des questions techniques,

budgetaires auxquelles nous n'avons que des réponses évasives, des réponses contradictoires. A Montmarault, il nous a été dit que le trafic allait augmenter à Dompierre et, aujourd'hui, qu'il y aura une baisse importante de trafic. Je voudrais revenir, ce soir, sur la question de la protection phonique. Nous sommes une Abbaye, un lieu au silence, et la RCEA, dans son état actuel, génère déjà un niveau de bruit inacceptable. L'augmentation du trafic et de la vitesse ne feront que l'amplifier. Nous voulons être certains que des mesures efficaces de protection seront prises pour traiter ce problème. On nous rabat les oreilles avec la transparence, ce concept est ambigu car il signifie voir au travers. Or, ce que nous souhaitons, c'est voir à l'intérieur du projet.

(Applaudissement)

Père Jérémie COUBAT : Je suis inquiet du fait que tout semble être déjà ficelé, le budget est figé, et que ce genre de problème risque d'être éludé pour absorber les inévitables dépassements qui se produiront sur les autres postes, car au-delà des enjeux politiques comme toujours, ce seront les riverains qui auront à supporter les nuisances du trafic. Je rappelle que l'Abbaye de Sept-Fons se trouve actuellement entre 300 et 400 mètres de la RCEA. Nous aurons à supporter le coût des travaux gigantesques qui seront faits par deux ou trois sociétés de travaux publics qui s'entendent entre elles. Mais, il sera trop tard, on sera mis devant le fait accompli. Concrètement, nous demandons dès à présent que des études sérieuses soient réalisées pour mesurer le niveau de nuisance actuelle, et cela, pas seulement de façon ponctuelle, mais sur une large période et de façon précise, car le niveau de bruit varie considérablement selon l'heure du jour ou de la nuit, selon l'hygrométrie et l'orientation du vent. C'est cette base objective seule qui permettra d'évaluer sérieusement les travaux de protection phonique à mettre en œuvre leur coût et qui permettra qu'ils soient intégrés effectivement dans le cahier des charges, sinon on en restera toujours aux bonnes intentions, on restera dans le flou et ce sera trop tard. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Martine LEHMANS LAFON : Merci mon Père.

Claude BREVAN : Si vous le voulez bien, on va arrêter la réunion à cette étape, il y a eu énormément de choses qui ont été dites, c'était une réunion particulièrement riche d'informations, de remarques, d'avis, d'observations tout à fait pertinentes, qui seront toutes transcrites comme j'ai dit dans le verbatim et dont beaucoup seront reprises dans le compte rendu. Le maître d'ouvrage a certaines questions qu'il doit approfondir, elles ont été évoquées, on les lui relistera. Je vous remercie particulièrement du calme de cette réunion, on sait la passion que suscite ce projet, et pourtant, vous avez su tous rester tout à fait courtois et vous écouter les uns et les autres, c'est tout à fait remarquable, je vous en remercie tout particulièrement. On est aujourd'hui à mi-débat, il y a eu six réunions, il doit y en avoir douze. La prochaine réunion aura lieu le 15 et on fera un bilan, à mi-débat précisément de tous les points qui ont été abordés, des réponses qui ont été apportées, des divers points de vue, parce qu'il y a quand même beaucoup de points de vue qui ne sont pas consensuels, c'est tout à fait clair. Il y a des divergences d'analyses et de positions, et puis, on verra ce qui reste à faire d'ici la fin du débat. Et enfin, je rappelle qu'à Molinet le 6 janvier, il y aura, une séance dédiée à des auditions publiques, donc, ceux qui veulent vraiment faire une intervention un peu longue et construite ont la gentillesse de s'inscrire auprès du secrétariat de la Commission, le temps sera partagé entre tous les intervenants, c'est l'occasion véritablement de faire le point pour les uns et les autres à cette étape du débat. Et cette réunion sera précédée à 17 heures d'une réunion de rattrapage, entre guillemets, de la réunion de Dompierre pour tous ceux qui n'ont pas pu y assister et au cours de laquelle les services du Conseil général de Saône-et-Loire présenteront les complémentarités entre le réseau départemental et la RCEA, mais il y aura également une analyse assez détaillée du trafic et au cours de laquelle je crois que la SNCF viendra également présenter l'état de son réseau et ses projets, ce qui intéresse tout le monde, et je suis persuadée que vous ne manquerez pas de l'interroger à ce sujet qui est maintes fois évoqué. Je vous remercie de votre attention.