

**Retranscription de la réunion d'auditions publiques  
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**

**Auditions publiques**

***Molinet – Complexe communal***

***Jeudi 6 janvier 2011***

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 : Je ne sais pas s'il y a des places pour tout le monde. Si vous voulez bien vous installer... Si vous voulez bien vous asseoir, on va pouvoir engager cette réunion importante. Je voudrais m'assurer d'abord que tout le monde a un siège, il semble, mais on ne verra cela que quand tout le monde sera assis. Voilà ! Donc, merci Monsieur le Maire de nous accueillir dans votre commune. Si vous voulez dire quelques paroles d'accueil pour cette réunion importante, je dirai ensuite comment elle va se dérouler.

**Mot de bienvenue  
du Maire de Molinet  
Monsieur Roland FLEURY**

Roland FLEURY : Merci Madame la Présidente. Bonsoir à tous ! Meilleurs vœux à tous ! Vous avez parfaitement eu raison de choisir Molinet à ce mi-débat, à cette étape de mi-débat sachant que Molinet est à peu près situé à mi-distance de Montmarault et de Mâcon, sachant d'autre part que Molinet a le privilège d'être sur un des secteurs les plus employés au niveau trafic surtout du trafic de transit puisque c'est entre Paray-le-Monial et Molinet que se trouve la conjonction des deux axes nord-sud et est-ouest. D'autre part, Molinet a une position historiquement ancienne de limite entre deux régions : la région Bourgogne et la région Auvergne. Il faut savoir quand même que Molinet fait partie du Bourbonnais et c'est d'ailleurs pour cette raison que nous avons... étant donné que nous faisons partie du Bourbonnais qui est le berceau de la dynastie royale des Bourbons, nous avons donc, bien entendu, participé à cette tradition de la galette des rois, c'est donc pour cela que nous avons tenu à vous offrir cette galette des rois aujourd'hui. Voilà.

(Applaudissements)

Roland FLEURY : D'autre part, Molinet est donc dans un couloir de circulation le long de l'ancienne Nationale 79, il faut dire aussi qu'à Molinet, il y a un lieu-dit qui s'appelle Le Péage, ce qui prouve bien cette situation historique importante. Mais cela ne veut pas dire que parce qu'il y a un quartier qui s'appelle Le Péage que c'est prémonitoire du futur. Deux éléments, d'autre part, ont pu faire connaître Molinet

dans les dernières années concernant la circulation. C'est, d'abord, pendant les années 90 et jusqu'en 2003, Molinet était réputé pour les touristes qui allaient de l'ouest de la France vers les Alpes ou inversement. C'était réputé pour un lieu très pénible à traverser puisqu'il y avait à chaque départ en vacances, que ce soit l'hiver ou l'été, chaque week-end, il y avait des bouchons interminables et il fallait parfois deux à trois heures pour traverser Molinet, et donc les gens, les touristes connaissaient Molinet, le nom de Molinet pour cette raison. Et puis, d'autre part, Molinet aussi a le privilège d'avoir sans doute un rond-point sur l'ancienne 79, un rond-point qui est, paraît-il, unique en France où la voie principale tangente le rond-point mais ne fait pas le tour du rond-point. Donc, je voulais dire que depuis 2008, depuis que je suis Maire de Molinet, j'ai été amené à intervenir deux fois sur la RCEA, sur la commune de Molinet pour deux accidents mortels, deux personnes qui ont trouvé la mort sur la commune. Et je voulais, donc, au nom de l'intérêt des populations locales mais aussi des utilisateurs de la RCEA, souhaiter que cette réunion soit utile. L'autre jour à Paray-le-Monial, j'avais dit qu'il avait fallu moins de 20 ans pour que le Massif Central soit traversé par une autoroute gratuite, qu'il avait fallu à peine 30 ans pour que la Bretagne soit irriguée par des 2x2 voies gratuites, que la RCEA, elle, était commencée depuis 40 ans et que s'il n'y avait pas de concession, l'Etat promettait de réaliser les travaux en 35 ans, ce qui voulait dire 75 ans de travaux pour terminer le tronçon Montmarault-Mâcon. C'est évidemment inadmissible. Donc, ce que je voudrais dire, c'est que cela prouve... ces exemples prouvent que la rapidité d'avancement des travaux dépend d'abord de la volonté des décideurs et des maîtres d'ouvrage. Et, je voudrais que cette réunion aujourd'hui et toutes celles qui ont émaillé ce débat et qui vont continuer dans les semaines à venir, que ces réunions permettent à l'Etat de montrer qu'il a la volonté d'agir mais aussi l'humilité d'écouter ce qui se dit dans ces réunions, et d'écouter notamment les propositions alternatives raisonnables et suffisantes qui pourraient être faites pour que ce débat ne porte pas sur une solution unique qui serait la concession, mais que ce débat porte sur les solutions alternatives pour résoudre ce problème dans un délai suffisant et le délai proposé de 2017 doit être le délai qui doit être tenu pour les réalisations des travaux quelle que soit la solution adoptée. Je vous remercie et je vous laisse débattre.

## **Présentation du déroulé de la réunion**

### **par la Présidente de la CPDP**

### **Madame Claude BREVAN**

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Maire. Alors, cette réunion est une réunion un peu particulière puisque, là, le maître d'ouvrage s'exprimera très peu. Elle va se dérouler en deux parties : la première partie va être une séance d'auditions, en quelque sorte, on a huit orateurs qui se sont inscrits. Ils vont chacun disposer de 8 minutes pour exposer leur position. Ce sera suivi d'un débat. Leur ordre de passage va être tiré au sort et je vais demander à une main jeune et innocente de venir faire ce tirage et elle va venir, innocente et pleine de promesses, comme vous pouvez voir... Et la deuxième partie sera consacrée à la présentation de solutions alternatives par Monsieur Montebourg, le Président du Conseil général de Saône-et-Loire et Monsieur Gérard Voisin, Député Maire de Charnay-lès-Mâcon. Et il y aura évidemment derrière ces deux présentations un débat. Ce sera le maximum du temps de cette séance. Alors, on va procéder au tirage au sort. Le premier, c'est Monsieur Périssol et Monsieur Charmetant qui se partagent le temps de parole. Alors, je n'ai pas vu Monsieur Périssol, mais je crois avoir vu Monsieur Charmetant. Voilà, donc, ce sera vous alors. Le deuxième, c'est Monsieur Jean-Marc Nesme qui est le Député Maire de Paray-le-Monial. Le Père Jérémie Coubat, Père prieur de l'Abbaye de Sept-Fons, mais je ne l'ai pas... il n'est pas arrivé. On le met en 3 et on le remettra après, s'il n'est pas arrivé, on va passer. Monsieur Jean-Paul Dufrègne, Président du Conseil général de l'Allier, numéro 4. Monsieur Roland Fleury, le Maire de Molinet, numéro 5. Monsieur Jean-Paul Drapier, le Maire de Bourbon-Lancy, Conseiller général, numéro 6. Monsieur Stephen Kerckhove, pour l'Association Agir Pour l'Environnement, et il est là, en numéro 7. Et le dernier orateur, Daniel Lombard, Vivre et Agir à Lusigny, il est... il est là-bas ? Voilà. 8. Très bien ! Si j'ai bien compris, le premier, c'est Monsieur Périssol et Monsieur Charmetant. Je ne sais pas comment vous avez choisi de vous répartir. Monsieur, vous n'aviez pas demandé à intervenir. Vous voulez intervenir quand même ? Alors, vous interviendrez en 9. Ah, si, nous avons dit qu'il fallait s'inscrire mais vous interviendrez le 9ème . Voilà. Voilà ! Donc, Monsieur Périssol et Monsieur Charmetant, je ne sais pas comment vous avez prévu de vous répartir. Si vous voulez venir parler à la tribune. Allez, Monsieur Périssol est

là, Monsieur Charmetant est là. Vous allez faire un duo ? Alors, il y a une annonce un peu prosaïque mais importante, il y a deux voitures qui sont garées devant la sortie du parking. Donc... Combien ?

Jean-Louis CHEREL : Une C5 et une 307.

Claude BREVAN : Une « 16-5 » ?

Jean-Louis CHEREL : Une C5.

Claude BREVAN : Pardon ! Je ne suis pas douée ! Une C5 et une 307, je n'ai aucune connaissance en voiture. Allez-y !

## **1ère partie des auditions**

### **Interventions sur le projet**

#### **9 intervenants s'expriment sur le projet**

##### **l'ordre de passage a été déterminé par tirage au sort**

Pierre-André PERISSOL : Bien ! Je salue les membres de la Commission du débat public, je salue les nombreux élus, parlementaires, conseillers régionaux, généraux, maires... Il faut que ce soit plus fort ?

Claude BREVAN : Non, c'est plutôt la salle qui doit être moins forte.

Pierre-André PERISSOL : Bien ! Parce que chez nous, ici, cela résonne énormément, et donc, j'avais l'impression de parler trop fort. Mais on va forcer la voix. Bien ! On est tous d'accord sur le constat, on est tous d'accord sur le fait qu'il faut absolument, et le plus vite possible, un itinéraire à 2x2 voies. C'est un enjeu économique dont dépend l'emploi, c'est un enjeu de sécurité et de sécurité humaine, dont dépendent beaucoup de vies, et c'est un enjeu d'attractivité du territoire. Là-dessus, on est tous d'accord. A partir de là, il faut se donner et avoir le courage de se donner les moyens d'obtenir la réalisation effective de cet itinéraire à 2x2 voies le plus rapidement possible. On peut faire de la politique, mes amis, et dire, « l'Etat doit

payer ». Après tout, je pourrais, moi aussi, partager cet avis. Et je le fais d'autant plus que je me suis engagé complètement, lorsque j'étais parlementaire en 93, pour qu'en 94, nous obtenions les 640 millions de francs à l'époque qui ont été portés à 990 millions, pour faire l'itinéraire Dompierre-Digoin jusqu'à la Loire à 1x2 voies. Mais je sais aussi, et ce n'est pas une question de majorité politique, je sais aussi que si on fait cela, l'Etat le fera, et il le fera avec une réalisation dans 30 ans ou plus. Cela, c'est une réalité. Mais moi, je ne veux pas prendre cette responsabilité-là, parce que peut-être, on peut avoir raison, mais que cela sera des morts en plus, des emplois en moins et un territoire plus affaibli. C'est pour cela que nous avons exprimé notre position au sein de la Communauté d'agglomération de Moulins de la façon la plus nette, la solution qui permet la réalisation la plus rapide, c'est incontestablement de passer en concession. Ce qui signifie que c'est un itinéraire prioritaire, cela, c'est évident, comme le sont de nombreux autres ; et comme l'ont été de nombreux autres itinéraires en France, qu'est-ce qu'on propose de faire ? On propose de faire ici ce qui a marché ailleurs, et c'est de faire ici, dans les conditions où cela a marché ailleurs. On pourrait préférer, en plus, n'avoir aucun péage, mais ce qui a été fait ailleurs leur a permis, dans de nombreux territoires qui avaient des itinéraires avec les mêmes problèmes de sécurité, avec les mêmes enjeux que nous, de l'avoir avant nous. Et donc, on vous propose, et on s'exprime directement, pour avoir cette solution. On a exprimé, on souhaitait que ce soit avec un certain nombre de... dans un contexte particulier où on souhaite que l'Etat continue à intervenir, on a eu des engagements et une réponse positive sur ce domaine ; on a souhaité qu'il y ait un certain nombre de considérants sur les échangeurs, Guy Charmetant va en parler, et notamment sur un qui est essentiel, deux même qui sont essentiels dans la Communauté d'agglomération ; on a également souhaité que pour les trafics, pour les transits locaux, c'est-à-dire pour les déplacements, pas les transits, les déplacements locaux, il y ait un système de paiement limité, et le principe même de péages en pleine voie permet justement, pour des trafics très locaux, qu'il n'y ait pas de paiement. Alors, on peut après inventer, il va y avoir un débat, on va en parler, on peut dire : on souhaiterait qu'il y ait d'autres solutions miracles. Faisons attention à ne pas spéculer sur des recettes qui ne sont pas encore aujourd'hui perçues, mais dont surtout l'affectation ne peut pas être décidée aujourd'hui. Il s'avère que je suis un élu dans un département où il n'y a pas, aujourd'hui, de desserte ferroviaire à

grande vitesse, et que des produits comme l'écotaxe sont conçus non pas pour faciliter le trafic des poids lourds qui vont le payer, mais surtout pour favoriser des modes alternatifs de transport, et notamment le fer. Et on y est d'autant plus attaché dans l'Allier, et nous sommes d'autant plus demandeurs d'une ligne à grande vitesse que nous n'en avons aucune aujourd'hui, et que nous n'avons aucune agglomération de l'Allier qui soit desservie par une ligne à grande vitesse. Faisons aussi attention à ne pas spéculer sur un produit dont l'affectation ne nous est pas aujourd'hui assurée, et dont, aujourd'hui, d'ailleurs, personne, à ma connaissance, ne peut prendre l'assurance sur l'affectation à tel ou tel itinéraire. Et donc, la situation est claire : on est tous blessés par ce qui se passe sur la suppression, les pertes de vies humaines, on est tous touchés par les problèmes d'emplois, on est donc tous unis sur l'objectif, alors, essayons de se donner les moyens pour que si on est d'accord sur l'objectif, on se donne les moyens de l'atteindre. Merci.

(Applaudissements)

Guy CHARMETANT : Apparemment, il y a toujours deux véhicules qui empêchent la sortie.

Claude BREVAN : Il faut nous donner les immatriculations.

Guy CHARMETANT : Donc, je vais vous donner les immatriculations, si vous le permettez, Madame la Présidente. Citroën C5 AG218SE et une Peugeot 307 2831YF71. Ce ne sont pas des gars de l'Allier.

Guy CHARMETANT : Voilà ! Donc, je suis Guy Charmetant, je suis Maire de Montbeugny, délégué communautaire à Moulins Communauté pour le rail et les routes. Voulant respecter le temps qui m'est imparti, j'irai directement au but pour vous présenter les quatre points importants pour Moulins Communauté. Les échangeurs de Dompierre-sur-Besbre. Même si ces échangeurs ne sont pas situés sur le territoire de Moulins Communauté, ils desservent le bassin d'emploi de notre agglomération. Les échangeurs existants doivent être maintenus et améliorés afin d'assurer, premièrement, un accès direct à la fonderie de Sept-Fons, premier

employeur de la région ; un accès direct au Pal, qui draine près de 500 000 visiteurs par an, et un des échangeurs doit être pris en compte pour la desserte de Bourbon-Lancy, même si la traversée de la Loire peut paraître difficile. L'échangeur de Montbeugny... Donc, merci pour la carte. Aujourd'hui, une partie du trafic en provenance de Mâcon et se dirigeant sur le Nord, Bourges, Tours, Nevers, Paris sort à Montbeugny. Est-ce qu'on voit la petite flèche qui suit le parcours ? Elle arrive. Donc, c'est l'itinéraire bleu qu'on voit, donc, qui va de Montbeugny au contournement de Moulins, et il permet, comme vous l'avez compris, de raccourcir par rapport à la RCEA et à reprendre après le contournement de la RN7. Pourquoi ? Tout simplement parce que la D12 forme l'hypoténuse d'un triangle Montbeugny-Toulon-Yzeure. Cet échangeur, en fait, deux demi-échangeurs, étaient à l'origine un accès de chantier réalisés pour les travaux de la RCEA dans les débuts des années 80. Malgré l'arrêté communal qui interdit la traversée du village par les poids lourds, c'est un flot incessant qui va être augmenté par le développement du LOGIPARC 03. Le LOGIPARC 03, plate-forme logistique multimodale qui est le plus grand projet logistique en cours de réalisation en province. Cet échangeur doit être déplacé vers la RD 53, donc, comme il est en jaune sur la carte, la réalisation du nouvel échangeur qui doit être déplacé afin d'épargner la commune de Montbeugny et de desservir le LOGIPARC 03, en un mot, c'est un nouveau tracé qui doit être pris en charge par le concessionnaire qu'il soit privé ou d'Etat. Et comme le prévoit le dossier du maître d'ouvrage, il devrait y avoir un... s'il devait y avoir un péage, il pourrait se situer à ce niveau-là. Plusieurs séances de travail avec les responsables politiques ont permis de retenir un consensus sur cette réalisation. Il ne nous manque plus que l'avis des techniciens de l'Etat qui, malgré mes invitations répétées, ne sont toujours pas venus sur le terrain. Je leur renouvelle donc, aujourd'hui, mon invitation. L'échangeur de Toulon-sur-Allier, il est impératif que l'échangeur actuel soit remplacé par un nouvel ouvrage situé à l'ouest de la voie de chemin de fer, ouvrage qui assurera la jonction RCEA et RN7, la future A77. Il devrait être raisonnable par son emprise. Il me faudrait l'emplacement de l'échangeur ou non ? Voilà, merci. Il devrait être raisonnable par son emprise, sans venir contrarier l'implantation d'une aire de service et de repos. Ce nouvel échangeur doit être complètement intégré dans la mise en concession de la RCEA ainsi que le raccordement avec la RN7. Sa localisation actuelle ne permet pas une extension

d'un des très rares équipements, voire trop rares équipements disposant d'une station de vente de carburant et de restauration située entre la Saône-et-Loire et l'A61. L'échangeur de la RCEA et de la RD2009, cet échangeur situé du côté ouest de l'Allier ne présente pas de demande particulière mais sa desserte et ses sorties devront être traitées avec attention afin qu'elles irriguent correctement cette zone touristique Bresnay-Besson-Souvigny. Dans la mesure où ces réflexions sont menées à bien, Moulins Communauté est très favorable à une concession autoroutière à péage, seule solution qui permet d'entrevoir un achèvement rapide de cette infrastructure commencée il y a plus de 40 ans. Les débuts des travaux devront commencer par ce tronçon Toulon-Dompierre qui est le plus accidentogène de cette voie afin de desservir le plus rapidement possible le bassin d'emploi de Moulins-Dompierre dont le développement est lié à cette mise à 2x2 voies. La gratuité des déplacements pour les locaux pourra être réalisée par le réseau de substitution que les différents Conseils généraux qu'ils soient de gauche ou de droite, et heureusement parce que comme cela change tous les trois ans, ont su créer et entretenir depuis de nombreuses années. Ces voies départementales seront soulagées des camions et voitures étrangères qui, aujourd'hui, les empruntent par peur de rouler sur la RCEA. Merci de votre attention.

Claude BREVAN : Merci !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur Nesme, si vous voulez bien prendre la parole.

Jean-Marc NESME : Bien, Madame la Présidente, mesdames et messieurs les élus, si j'ai bien compris, j'ai droit à 8 minutes, donc, j'ai écrit mon texte pour ne pas déborder sinon il y en a pour 20 minutes.

Claude BREVAN : Et vous pourrez reprendre la parole après.

Jean-Marc NESME : Et notamment sur les propositions, je n'y manquerai pas. D'abord, je voudrais simplement souligner deux points : premièrement, c'est à ce

stade l'avis unanime des élus des territoires concernés directement par le projet, j'insiste bien, concernés directement par le projet ; et deuxième point, ce sera la présentation d'un amendement au projet du maître d'ouvrage. Donc, l'avis des élus des territoires concernés va dans le même sens, est favorable au principe de la concession sous quelques conditions, et j'y reviendrai tout à l'heure, et c'est ce qui ressort des cahiers d'acteurs versés au dossier. Que ce soit les cahiers d'acteurs du Conseil général de l'Allier, de Moulins Communauté, de la RCEA qui regroupe de la façade Atlantique à l'Est français de très nombreuses villes, régions, et de nombreux départements et le Syndicat mixte du Pays Charolais-Brionnais qui regroupe 129 communes et 12 Communautés de communes, soit 90 000 habitants, et que j'ai le plaisir de présider. A l'avis très majoritairement favorable des élus sous condition, il faut ajouter l'avis unanimement favorable des élus professionnels représentant le monde des entreprises donc 90 % des emplois des territoires directement concernés, et j'insiste bien, directement concernés à savoir les Chambres de Commerce et d'Industrie et les Chambres d'Agriculture. Alors, si la démocratie élective et représentative a un sens, je dirais que le projet du maître d'ouvrage sur le fond est sur de bons rails et non pas mort-né comme l'affirme une petite poignée d'opposants farouches.

(Chahut)

Claude BREVAN : Attendez, s'il vous plaît ! S'il vous plaît ! S'il vous plaît !

Jean-Marc NESME : Si, ce sont ces avis favorables...

Claude BREVAN : Non, non, Monsieur Nesme peut s'exprimer jusqu'au bout.

Jean-Marc NESME : ... une forte demande d'équité dans l'aménagement de leur territoire, une égalité de traitement entre leur territoire d'une part et la Bresse, ce sont le Charolais et le Mâconnais pour ce qui est de la Saône-et-Loire d'autre part, qui sont déjà irrigués par quatre autoroutes, ils considèrent les élus des territoires concernés comme injustement traités si ce projet ne va pas au bout dans un délai raisonnable, c'est-à-dire 2017-2018. Les élus favorables que nous sommes ne

croient plus à un financement public dont l'histoire prouve que c'est un échec depuis 40 ans quelle que soit la couleur des Gouvernements. Ils ne croient pas à l'éco-redevance dont le produit sera noyé dans les financements de l'Agence Française des Infrastructures de Transport de France, c'est un principe constitutionnel, aucune recette fiscale ou parafiscale ne peut préalablement être affectée à un objet précis ; il suffit pour cela de lire le rapport de la Commission des finances annexe 16 sur la mission de transport, Commission des finances qui est présidée par un député de l'opposition, je le précise bien, comme l'a voulu le Président de la République, c'est clair et net, l'éco-redevance, l'écotaxe ou l'eurovignette, peu importe le nom, va directement dans les caisses de l'AFITF. Or, on sait que l'Agence Française de Financement des Infrastructures de Transport de France est harcelée de très nombreuses demandes car le problème de notre région n'est pas le seul en France, il y en a des centaines, il y a des centaines de demandes de financement de territoires français. En plus, le Grenelle de l'environnement impose à l'Agence Française de Financement des Infrastructures de Transport de privilégier, un, le ferroviaire ; deux, le fluvial ; trois, le maritime. Le maintien des échangeurs et l'amélioration des itinéraires de substitution doivent être pris en compte. Cela a été dit lors des différentes réunions publiques comme l'interdiction par arrêté départemental et communal fait aux poids lourds en transit d'utiliser les routes secondaires comme l'on constate malheureusement déjà aujourd'hui, y compris les routes communales. Néanmoins, il faut reconnaître que le risque d'évitement est minime, y compris pour les véhicules légers, quand on est sur une autoroute, on y reste pour un gain de temps, de sécurité, de confort et, d'après les spécialistes d'économie de carburant. Je voudrais, Madame la Présidente, proposer un amendement concernant la gratuité pour les usagers locaux. Pourquoi ? Deux raisons. La première, les contribuables locaux et je parle essentiellement de la Saône-et-Loire, je ne sais pas ce qui s'est passé dans l'Allier, ont financé par l'impôt, y compris régional et départemental, des sections à 2x2 voies qui vont être intégrées dans la concession. Le maître d'ouvrage en tient compte en indiquant un abaissement du tarif des péages pour tous les usagers qu'ils soient locaux, nationaux et internationaux. Moi, je demande que ce dispositif de baisse du péage ou d'absence du péage pour les usagers locaux bénéficie d'abord et exclusivement pour les usagers locaux. Deuxième raison qui me semble la plus importante, là, je

parle aussi du département de la Saône-et-Loire. En Saône-et-Loire, le projet concerne trois bassins de vie qui sont le pays Charolais et Brionnais, le Sud du Bassin Minier et le Mâconnais Clunisois, qui sont des bassins au sein desquels les déplacements des habitants sont très fréquents sinon quotidiens dans les domaines du travail, du scolaire, du sanitaire, du commerce et de l'économie en général. Et c'est si vrai que les Schémas de cohérence territoriale, ce qu'on appelle les SCoT, en cours d'élaboration ou en prévision dans les territoires dont je viens de parler, confirment la pertinence de ne pas instituer de barrières, fussent-elles de péage pour favoriser les synergies à l'intérieur et entre ces bassins de vie. Comment ? En positionnant judicieusement une barrière de péage à l'extrême ouest du département à Molinet et à l'extrême est à Mâcon et en abandonnant les barrières de Ciry-le-Noble, de Charolles et de Cluny la Valouse. Alors, est-ce juridiquement possible ? La réponse est oui. Il ressort d'une étude inspirée par la jurisprudence du Conseil d'Etat et réalisée par un cabinet de juristes spécialisé à la demande d'ailleurs du Ministère des transports que les autoroutes A4 et A13 sont en moyenne équipées d'une barrière de péage tous les 30 ou 40 kilomètres. Si ce dispositif est appliqué en Saône-et-Loire à partir de la barrière entre les deux départements Allier et Saône-et-Loire à Molinet ou à Digoin, peu importe, il est donc juridiquement possible qu'il n'y ait pas de barrière de péage ni à Ciry-le-Noble ni à Charolles. Pour ce qui est d'une distance de 90 kilomètres, grosso modo, entre Digoin et Mâcon, vous m'excuserez, je ne parle que du département que je connais, je cite : « si ces données pour 90 kilomètres ne semblent pas a priori évidentes à concilier avec le respect nécessaire du principe d'égalité des usagers, il convient toutefois de noter que dans un avis relatif à la mise en concession de la route nationale 10, dans le département des Landes, le Conseil d'Etat a, dans des termes qui ne sont certes pas dénués d'ambiguïté ni de réserve, semble estimer qu'il était envisageable de mettre en place un péage de type ouvert sur une section d'environ 90 kilomètres avec barrière pleine voie à chaque extrémité de ces 90 kilomètres et échangeur intermédiaire sans gare de péage. Selon le Conseil d'Etat, les différents usagers, selon qu'ils ne franchissent aucune barrière de péage ou selon qu'ils en franchissent une ou deux, présentent des différences de situation appréciables permettant de justifier un traitement tarifaire différencié. La modulation tarifaire considérée répond en outre à une nécessité d'intérêt général en offrant au trafic local, je cite toujours, la possibilité de rallier

gratuitement par un itinéraire qui n'est toujours pas nécessairement parallèle les points desservis par l'autoroute. Et c'est ce dernier membre de phrase qui est le plus important, et je le répète, parce que je pense que mon téléphone a dû vous perturber, « ... en offrant au trafic local la possibilité de rallier gratuitement par un itinéraire qui n'est pas toujours nécessairement parallèle les points desservis par l'autoroute ». En résumé, ce qui est possible sur l'A4 et l'A13 et ce qui est possible sur l'A10, je ne vois pas pourquoi ce serait impossible dans le département de Saône-et-Loire pour les deux raisons que je viens de vous indiquer et notamment la notion de bassin de vie. Troisième... Dernière question.

Claude BREVAN : S'il vous plaît !

Jean-Marc NESME : Dernière question.

Claude BREVAN : Attendez ! S'il vous plaît, il y a une règle : on laisse parler les orateurs, vous poserez des questions tout à l'heure mais... Voilà. Ce n'est pas le moment. Vous devez laisser parler les orateurs.

Jean-Marc NESME : Est-ce compatible avec l'équilibre économique de la concession ? Ma réponse est oui pour trois raisons. D'abord, le trafic local représente un pourcentage très faible de la circulation sur la RCEA par rapport au transit national et international. Le manque à gagner ne serait, donc, pas significatif. Deuxièmement, l'équilibre économique repose essentiellement sur le transit national et international et notamment sur celui des poids lourds. On peut raisonnablement estimer que le trafic poids lourd n'ira qu'en s'accroissant sur un axe de plus de 200 kilomètres en 2x2 voies et grâce aux économies émergentes des pays d'Europe centrale qui utilisent déjà de plus en plus la RCEA pour rejoindre la façade Atlantique et la pleine péninsule Ibérique. Et je le vois bien notamment toutes les semaines sur la branche nord dans le département de Saône-et-Loire.

Claude BREVAN : Je vais vous demander de conclure, Monsieur le Député, si vous voulez bien.

Jean-Marc NESME : Troisièmement et je termine, Madame la Présidente, la suppression des barrières de Ciry-le-Noble, Charolles et Cluny la Valouse représente un investissement, compte tenu du coût de leur réalisation, une économie de 70 millions d'euros, ce qui compenserait très largement le manque à gagner de la gratuité pour les usagers locaux pendant la durée de la concession. Telles sont les raisons, Madame la Présidente, qui me conduisent à amender le projet du maître d'ouvrage en faveur de la gratuité pour les usagers locaux.

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Député.

(Applaudissements et chahut)

Claude BREVAN : S'il vous plaît, est-ce que... c'est à vous, je crois, d'intervenir Monsieur... Père. Allez-y ! Vous avez la parole. Je répète que je souhaite vraiment que vous laissiez parler les orateurs. Vous aurez un temps pour vous exprimer quand vous aurez entendu toutes ces interventions mais, franchement, ces mouvements, vous pouvez n'être pas d'accord, mais il y a d'autres manières de les exprimer et vous pourrez vous exprimer après. Allez-y !

Jérémie COUBAT : Merci. Madame la Présidente, mesdames et messieurs, permettez-moi d'abord de vous présenter mes meilleurs vœux pour ce début d'année 2011. On connaît l'adage « les promesses des hommes politiques n'engagent que ceux qui veulent bien y croire ». Il me semble pourtant qu'il ne devrait pas s'appliquer ici dans le cadre d'un projet d'utilité publique. L'Etat qui est maître d'ouvrage a pour vocation d'œuvrer en vue du bien commun, de le garantir et de le promouvoir même quand il s'agit d'un projet technique. Les hauts fonctionnaires ici présents sont des relais entre nous et l'instance de décision, la Ministre en l'occurrence. Or, l'impression que nous retirons dans l'ensemble des réunions est plutôt décevante. Nous ne pouvons que déplorer une certaine passivité face au réel problème mis en évidence au cours des discussions. Cela pose la question des responsabilités. Les représentants de la maîtrise d'ouvrage nous disent n'avoir pas de pouvoir de décision. Il est certainement vrai qu'aucun de vous ne prendra directement la décision en dernier ressort, mais vous détenez une responsabilité bien plus lourde et

plus redoutable, celle d'incliner la décision ministérielle dans un sens ou dans l'autre puisque, au fur et à mesure du débat, vous êtes présents, vous entendez ce qui est dit et que vous y apporterez votre jugement. Votre responsabilité est, donc, bien réelle car vos avis ou vos silences pèseront dans la décision finale. Sans revenir sur les contradictions et lapsus qui vous ont déjà été signalés, bien des analyses, bien des réponses que vous apportez sont insuffisantes, voire superficielles. Je prends un exemple qui nous concerne très directement, celle des nuisances engendrées par une future autoroute et des nuisances sonores, en particulier. Dans le document, les réponses de la maîtrise d'ouvrage aux questions du débat distribuées à Paray-le-Monial au point 8 de la page 3, vous balayez la question d'un revers de manche, vous répondez nonchalamment, « le projet de concession ne conduirait pas à une augmentation significative des trafics de poids lourds. Il pourrait même conduire à une baisse sur les sections où les questions de bruit sont les plus prégnantes comme tout au long de la branche Sud entre Moulins et Mâcon ». Or, quand nous faisons le calcul, à partir des données fournies par vous dans l'étude du CETE de Lyon, nous obtenons au niveau de Dompierre, entre aujourd'hui et 2017, une augmentation de trafics de 43 % et une augmentation de vitesse de 45 %. N'est-ce pas se moquer un peu du monde que d'y voir là une augmentation non significative et de ne laisser aux riverains que la seule faculté d'imaginer un merveilleux concessionnaire privé tout à fait désintéressé et qui aurait à cœur de prendre en charge généreusement la question des nuisances ?

(Applaudissements)

Jérémy COUBAT : La réponse cavalière fournie par la maîtrise d'ouvrage relève sans doute d'un art maîtrisé d'éluider les problèmes mais elle n'est pas sérieuse de la part des représentants de l'Etat. Une expérience malheureuse déjà nous porte en effet à ne pas nous laisser abuser par de vagues promesses et à demander des engagements précis. La protection des puits et des cours d'eau est censée être assurée. Pourtant, une fois les premiers travaux de la RCEA terminés, nous nous sommes rendus compte que l'eau de nos puits de la bergerie auparavant potable était devenue polluée. Une visite sur les lieux avec un représentant de la DDE a permis de constater que le captage de ces puits avait été réalisé pour des raisons

d'économie sous la partie asphaltée. Permettez-nous dès lors de ne pas nous satisfaire de belles paroles telles que : « Ne vous inquiétez pas, tout ira bien. Le bruit ne sera pas significatif ».

(Applaudissements)

Jérémie COUBAT : La plupart des interventions tournent autour des questions économiques. Nous n'y sommes pas insensibles. La présence de l'Abbaye loin de s'opposer au développement de la région, au contraire, y contribue à son niveau, et cela non pas d'une façon artificielle et provisoire, mais dans un enracinement concret et durable. Qui d'autre peut se prévaloir de neuf siècles de présence active ? Pour preuve de cette participation concrète, je ne citerai que nos deux derniers chantiers d'envergure au-dessus de la moyenne lancés en pleine crise économique et qui continuent à faire travailler les entreprises locales. Mais une abbaye est liée à des conditions de vie particulières, une abbaye est un lieu de silence. En tant que société humaine locale multiséculaire et toujours vivante, en tant que congrégation religieuse reconnue par l'Etat, l'Abbaye de Sept-Fons est en droit d'attendre que son mode de vie spécifique soit respecté et protégé. Cela implique au minimum un souci du site en ce qui concerne son caractère naturel et silencieux. C'est ce que signalait déjà l'étude acoustique commandée par Monsieur le Préfet de l'Allier en 2004 où la zone dite de Sept-Fons était caractérisée par sa vocation à être en permanence silencieuse. Je souligne permanent et silencieux. Des implantations industrielles grèvent déjà cette situation, SBM, Bonna Sabla, la fonderie Peugeot-Citroën, le garage Cartier, la Carrière Matière, une cellule de Béton France. En 1998, nous nous sommes vus imposer le tracé de la voie express, le tracé naturel, alors pour des raisons d'intérêt particulier, a été détourné pour passer à côté de l'Abbaye de Sept-Fons. Depuis, l'environnement silencieux ne cesse de se dégrader à tel point que dans son cahier d'acteurs, la Communauté d'agglomération de Moulins se laisse même aller à parler de pôle industriel de Sept-Fons. Est-ce de l'inconscience ou de la mauvaise volonté ? Faut-il que l'Abbaye devienne une ruine pour touristes, un parc d'attractions ou une maison de retraite pour que l'attention des pouvoirs publics soit attirée par la dégradation progressive de notre site ? A tout cela s'ajoute encore un nouveau projet que nous apprenons par la rumeur publique, celui d'une desserte

de Bourbon-Lancy greffée sur l'échangeur de Sept-Fons. En plus des nuisances déjà signalées, ce serait encore plusieurs centaines de camions par jour que l'on voudrait faire circuler au voisinage de l'Abbaye sans compter le report d'une grande partie de la circulation des véhicules dits légers. Monsieur Drapier, Maire de Bourbon-Lancy, s'est bien gardé de nous faire part d'une telle éventualité laquelle pourtant nous affecterait directement. Pour récapituler, nous demandons que soient incluses dans les caractéristiques du projet des mesures concrètes de protection phonique et environnementale en vue de préserver la zone de Sept-Fons. Cela concerne les nuisances visuelles et sonores générées de la RCEA et de la desserte de Bourbon-Lancy. Ces futures protections devront être écologiques et s'harmoniser avec le paysage. Nous demandons également qu'à l'occasion des futurs travaux, le captage des puits soit déplacé hors du réseau routier. Ce qui nous permettra, espérons-le, de récupérer une eau potable. Nous demandons aussi que la protection des cours d'eau qui traversent la route soit réalisée par des conduits étanches. Ce qui n'est pas le cas actuellement. Enfin, nous souhaitons pour cela une concertation sérieuse avec le maître d'ouvrage, les Conseils généraux de l'Allier, de la Saône-et-Loire et les Communes concernées. Nous souhaitons que les élus nous informent mais surtout que les solutions qu'ils envisagent, en permettant le développement économique tant désiré, respectent très concrètement notre présence. C'est là, vous le comprenez bien, un minimum que nous demandons. Tant, il est vrai que la dégradation de l'environnement de l'Abbaye de Sept-Fons atteint un niveau difficilement supportable...

Claude BREVAN : Je vais vous demander de conclure s'il vous plaît.

Jérémie COUBAT : Je conclus. Le débat est une bonne chose. Il est des pays, et j'en viens, qui pendant des décennies en ont été privés. Dans ce qu'on appelle la Tchécoslovaquie, je peux vous assurer qu'une réunion comme celle que nous avons ce soir aurait été absolument impossible. Dans un tel régime, les positions étaient claires. Quelques-uns commandaient avec le bâton et les autres obéissaient ou allaient en prison. En France aujourd'hui, on doit s'en féliciter, en apprécier le prix, nous pouvons parler librement. Mais encore faut-il que ce ne soit pas là de la poudre

aux yeux, que ces débats ne soient pas un simple exutoire et que nos paroles ne tombent pas dans le vide. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Monsieur le Président, c'est à vous.

Jean-Paul DUFREGNE : Madame la Présidente, mesdames et messieurs les élus, mesdames, messieurs, depuis de nombreuses années, le Conseil général de l'Allier ainsi que beaucoup d'autres collectivités œuvrent pour faire avancer le dossier de la RCEA. Notre engagement sur ce dossier a conduit le Gouvernement à rechercher une solution pour accélérer l'indispensable mise à 2x2 voies de cet axe et il nous est maintenant proposé une mise en concession de la majeure partie du tiers central de la RCEA, solution qui a conduit à l'organisation du présent débat public. Nous entrons dans le dernier tiers de ce débat. Il me semble aujourd'hui indispensable de faire un point d'étape et de vous informer de nos réflexions. En premier lieu, je tiens à vous faire part de ma très grande satisfaction sur la tenue de ce débat et ceci pour plusieurs raisons. Il y a eu un avant-débat pendant lequel des initiatives nombreuses et diverses ont été prises pour faire avancer ce dossier, mais ces initiatives étaient isolées et n'ont eu qu'une incidence limitée sur le rythme de réalisation des travaux. Ce débat a permis de porter la question de la RCEA à un autre niveau. Nos concitoyens se sont exprimés. Ils ont fait part de leurs attentes et de leurs opinions sur le projet proposé. Ils continueront d'ailleurs à le faire jusqu'au terme des réunions et le Gouvernement ne pourra rester sourd vis-à-vis de cette expression. Les lignes ont bougé. Et chacun a pu et pourra s'exprimer, écouter et comprendre que les problématiques ne sont pas identiques sur l'ensemble du tracé. Ce dont je suis maintenant persuadé, c'est que l'après-débat sera différent. La RCEA est devenue un dossier d'envergure nationale. Le maître d'ouvrage, l'Etat donc, devra se déterminer sur la suite à donner à ce projet, mais, s'il abandonne l'idée de la concession, il ne pourra se contenter de la solution alternative exposée dans le dossier, à savoir une mise en sécurité de la RCEA, puis une mise à 2x2 voies au fil de l'eau en 30 ou 40 ans. Le SNIT, Schéma National des Infrastructures de Transport, identifie sur l'ensemble du territoire français seulement 4 opérations

d'aménagement d'infrastructures routières liées à des enjeux de sécurité et deux de ces aménagements concernent l'Allier. Il s'agit de la RN7 et de la RCEA. Il ne s'agit pas de créer des infrastructures nouvelles, mais de mettre à niveau pour d'évidentes raisons de sécurité celles qui existent. Ma deuxième satisfaction a trait à la façon dont ce débat est mené. Je tiens à vous remercier publiquement, Madame Brévan ainsi que l'ensemble des membres de la Commission, pour votre implication, pour votre conduite indépendante et objective du débat et pour les demandes d'éclaircissement que vous formulez au maître d'ouvrage lorsqu'il apporte des réponses incomplètes, voire difficilement compréhensibles. Je voulais aussi vous faire part de mon insatisfaction quant à la qualité du dossier du maître d'ouvrage. J'avais compris qu'un débat public permettait d'exposer non seulement le projet d'aménagement porté par le maître d'ouvrage, mais également l'ensemble des alternatives envisageables de façon à ce que le public puisse s'exprimer en toute connaissance de cause. Dans le dossier de la RCEA, l'Etat ne propose pas de réelles alternatives à la concession et personne ne peut se satisfaire de cette situation. La solution du contrat de partenariat public-privé est certes esquissée, mais elle est écartée au motif que cette formule ne serait pas compétitive en raison de la conjoncture. Aucun élément tangible ne vient étayer cette affirmation qui me paraît contraire à l'esprit d'une loi promulguée le 17 février 2009. Je veux faire référence à la loi 2009-179 intitulée « Pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés », titre qui, me semble-t-il, correspond bien à l'objectif recherché pour la RCEA. Un contrat de partenariat doit faire l'objet d'une évaluation préalable portant sur l'analyse comparative en coût global des différentes solutions de réalisation envisageables. Je regrette que cette évaluation n'ait pas été produite. Elle aurait certainement donné des éléments de comparaison objectifs entre les différents modes de réalisation : concession, maîtrise d'ouvrage directe, partenariat public-privé et autres. En attendant la question des péages et de l'éco-redevance poids lourds, et elle aurait permis de démontrer, si j'en crois l'expérience que le Conseil général de l'Allier conduit actuellement pour le projet de construction du contournement sud-ouest de Vichy, que pour un PPP routier, les loyers sont très en deçà de ceux annoncés dans le dossier. L'Etat dispose d'un service spécialisé pour réaliser ses évaluations, la MAPA, mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat. Je vous demande formellement, Madame la Présidente, s'il vous est

possible de faire réaliser cette évaluation pour communication par la suite. Je crains qu'elle ne puisse être produite d'ici la fin du débat, mais elle me paraît indispensable à la prise de décision finale du maître d'ouvrage. En 2009, dès que l'Etat a décidé d'engager le dossier de la concession, le Conseil général s'est positionné en faveur de cette solution. Il ne s'agissait pas d'un choix idéologique, bien entendu, mais d'un choix raisonnable dicté d'abord par l'urgence de la situation face à une route meurtrière totalement inadaptée au trafic qu'elle supporte et ayant accumulé un retard historique dans sa mise à niveau et dicté également, cela a été déjà dit, par l'enjeu que la modernisation de cet axe représente pour le développement économique de nos bassins qui souffrent encore trop des conséquences de leur enclavement. Je l'avais déjà dit et je le redis, pour nous la question de l'attractivité dans l'Allier qui est l'un des 7 départements de France qui perd encore de la population est une question essentielle et cruciale pour son devenir. Cette position courageuse a été prise à l'unanimité dans notre département, mais il ne s'agit pas d'un soutien inconditionnel. Il est et reste assorti de deux conditions qui ne sont pas négociables, celle de la gratuité pour les usagers locaux et celle relative au maintien des échangeurs existants. Le département de l'Allier s'est expliqué sur cette position et a formalisé son engagement en contribuant au débat sous la forme d'un cahier d'acteurs. C'est d'ailleurs le premier qui a été déposé auprès de la Commission. Sur la question des péages, les options prises par le maître d'ouvrage sont loin de répondre à notre demande car dans l'Allier, seules deux sections seraient gratuites. La première entre le diffuseur de Cressanges et celui de la RN7, la seconde entre le diffuseur de Dompierre-Est et celui de Dompierre-Ouest. Je ne pense pas que les déplacements sur la RCEA entre les deux échangeurs extrêmes de Dompierre soient représentatifs de déplacements de proximité pour les usagers locaux. D'autres, par contre, le sont entre le Montet et Cressanges, par exemple, mais ce trajet reste payant. Le dossier fait état d'un tarif en valeur 2008 de 7,19 centimes d'euro du kilomètre pour les véhicules légers, présenté comme incitatif par rapport à celui d'autres autoroutes où il est de l'ordre de 11,5 à 11,8 centimes d'euro. Sur de nombreuses autoroutes, le péage est plutôt en valeur actuelle compris entre 7 et 8,5 centimes d'euro y compris sur des sections ouvertes récemment telles que l'A85 entre l'A71 et Tours. Concernant les diffuseurs, il se dit que celui de Deux-Chaises supprimé dans le dossier, serait finalement réintégré dans le projet. Il se dit

également que l'échangeur entre la RN7 et la RCEA serait également intégré à la concession. Je souhaite avoir une réponse officielle de la part de l'Etat sur ces questions. L'opinion donnée par Monsieur Chabanol, Conseiller d'Etat honoraire à propos de la concédabilité de la RCEA n'est pas sans nous inquiéter et je souhaite également que cette question soit approfondie. Le département de l'Allier a décidé de soutenir sous les conditions évoquées précédemment la mise en concession de la RCEA. Il va de soi que si des réponses satisfaisantes sont apportées, cette position sera maintenue, mais si le projet en l'état ne pouvait aboutir, nous serions légitimement fondés à demander que d'autres solutions soient proposées par l'Etat pour tenir le calendrier annoncé. Ces solutions, il appartient à l'Etat de les travailler dès maintenant, afin que les engagements soient tenus. Il ne serait pas acceptable pour nos populations que nous assistions à un nouveau temps mort dans la progression du projet. L'urgence est trop grande. Il s'agit pour l'Etat d'arbitrer entre des investissements d'urgence et des investissements de confort. Il en va de l'avenir de nos populations. Ce sont également des enjeux fondamentaux d'aménagement du territoire et de sauvegarde de nos départements. Je resterai mobilisé, nous resterons mobilisés et combatifs pour que l'équité territoriale et l'équilibre soient respectés dans nos bassins qui doivent être équipés en priorité des infrastructures nécessaires à leur développement. En conclusion et en synthèse, quelle que soit la manière dont ce projet doit se réaliser, les délais de réalisation prévus pour 2017, et qui sont des engagements de l'Etat, doivent être tenus. Je vous remercie de votre attention.

Claude BREVAN : Merci, Monsieur le Président.

(Applaudissement)

Claude BREVAN : Monsieur le Maire de Molinet, Président de la Communauté de communes Digoin-Val de Loire.

Roland FLEURY : Madame la Présidente, mesdames et messieurs, c'est en tant que Président de la Communauté de communes du Val de Loire que j'interviendrai. Le choix que nous avons fait au niveau du département de l'Allier a permis d'entrer dans

le fond du débat sur la possibilité de mise en concession de la RCEA. L'évolution de ce débat montre la méprise initiale de ce débat, où il n'y a pas de choix entre plusieurs solutions, mais le choix entre un projet de concession, qui prendrait en compte l'urgence de la réalisation, et une hypothèse de durée tout à fait abstraite, qui ferait apparaître ceux qui refusent la concession comme des responsables des morts à venir, pendant encore 35 ans et, par ailleurs, qui indique...

(Applaudissement)

Roland FLEURY : ... et par ailleurs, qui indique ce délai de réalisation, 35 ans, qui ne repose que sur la mauvaise volonté de l'Etat de concentrer des crédits sur cet axe. L'évolution du débat montre aussi que les propositions déjà formulées dans le dossier du débat se heurtent aux nombreuses questions posées lors des réunions précédentes. Les nécessaires contreparties que nous demandons pour atténuer les effets pervers d'une formule autoroutière, notamment en termes de gratuité de déplacement pour les usagers locaux, ne peuvent, semble-t-il, trouver leur place dans le montage déjà bien ficelé qui nous est proposé. Je rappelle que si la concession peut apparaître comme une solution pour contourner la durée de réalisation, elle ne s'entend, pour nous, que si les usagers de l'Allier et de la Saône-et-Loire conservaient la possibilité d'effectuer les déplacements locaux gratuitement. Là-dessus, nous ne pouvons qu'être intransigeants, nos territoires souffrent déjà suffisamment pour ne pas être punis d'une double peine. Aujourd'hui, l'avancement du débat montre que toutes les études alternatives n'ont pas été conduites d'une manière objective. Or, il apparaît que d'autres solutions sont envisageables. Il pourrait être possible de réaliser une route à 2x2 voies, limitée à 110 km/h, ce qui serait compatible avec les exigences gouvernementales largement affichées concernant l'environnement par rapport à la consommation d'énergie et les taux de pollution. Et cette limitation à 110 km/h ne serait pas une incongruité, puisque dans le projet de concession actuelle, de larges secteurs seraient, par nature, limités à 110 km/h. D'autres solutions sont envisageables, qui ne demanderaient pas d'adaptation particulière, puisque la plate-forme existe déjà pratiquement partout : pas d'acquisition de terrain, démarche longue et non conforme, encore une fois, aux orientations du Grenelle de l'environnement sur la consommation de terres agricoles

ou naturelles, et pas d'enquête publique ; des délais parfaitement tenables et raisonnables, c'est-à-dire les plus courts possibles ; une maîtrise des coûts puisque des solutions alternatives ne demanderaient pas et de loin les mêmes niveaux d'investissement, donc, seraient finançables d'une manière plus réaliste. Je m'étonne d'ailleurs d'avoir entendu tout à l'heure la proposition d'un des représentants de la DREAL que l'Etat pourrait participer au financement d'itinéraires de substitution, alors qu'un des arguments aujourd'hui est de dire : l'Etat n'arrive pas à financer le tronçon qui n'est pas réalisé. Comment...

(Applaudissement)

Roland FLEURY : Comment pourrait-il trouver les millions d'euros nécessaires pour créer ces nouveaux itinéraires de substitution ? Et autre contradiction que j'ai relevée tout à l'heure par rapport aux personnels qui sont employés actuellement par la DIR, j'ai entendu que l'Etat, vertueux, supprimerait des postes de fonctionnaire, et demanderait aux collectivités territoriales de pouvoir les incorporer dans leurs effectifs, donc, là encore, les Conseils généraux seraient pénalisés, parce qu'ils embaucheraient alors que l'Etat ferait des économies.

(Applaudissement)

Roland FLEURY : Le financement est possible en utilisant des dispositifs tout à fait connus, y compris la future écotaxe, pour le remboursement d'un emprunt réalisé par le maître d'ouvrage ou par un partenariat public-privé. Pas de problème de report de circulation des poids lourds sur les routes départementales. Et l'adaptation immédiate à ce qui existe, puisqu'on sait que les tronçons réalisés dans les années 2000, notamment celui de Digoïn à Diou, ont été calibrés en toute connaissance de cause, et notamment en tenant compte de la non-possibilité d'établir une autoroute payante et donc, avec une plate-forme, des normes et des gabarits correspondant à une route à 2x2 voies classique. C'est dans ce cadre d'un véritable débat sur des solutions alternatives que les propositions de la Communauté de communes du Val de Loire peuvent s'inscrire, et apporter une contribution aux aménagements de l'ouvrage. Notre territoire est irrigué par deux échangeurs. Depuis 2000, et en lien

avec l'Etat, nous développons, à la sortie de Digoin, une zone d'activité commerciale, artisanale et logistique sur 120 hectares, qui impliquerait qu'il est hors de question qu'on mette un péage à ce niveau-là. Depuis longtemps, la situation de l'échangeur de Molinet, au carrefour de la direction est-ouest et de la direction sud, nous a incité à envisager l'aménagement d'une zone d'activité tournée vers les services nécessaires aux utilisateurs de la RCEA. C'est ainsi qu'à Molinet, lors de la réflexion sur le PLU au début des années 2000, nous avons réservé une zone autour de l'échangeur. Dans cette optique, j'avais écrit au Préfet de l'Allier à la fin 2007 pour proposer cette hypothèse, sachant que la plupart des terrains concernés sont actuellement la propriété de l'Etat. J'ai, chaque fois que cela a été possible, rappelé cette hypothèse, que ce soit dans l'Allier ou en Saône-et-Loire. Je vous lis quelques extraits de ce courrier. « Monsieur le Préfet, octobre 2007. Il y a, en effet, une volonté forte des collectivités locales pour envisager, dans les prochains mois, l'aménagement d'une zone d'activité surtout orientée vers l'accueil routier, centre routier sécurisé, hôtellerie, restauration. La Communauté de communes de Digoin-Val de Loire, la commune de Molinet sont prêtes à engager des projets sur cette zone ». Je cite plus loin. « L'autre échangeur à l'ouest se situe à Molinet, au niveau du carrefour de l'axe est-ouest et de l'axe nord-sud conduisant vers Vichy. Cette situation géographique est particulièrement stratégique, quand on connaît les flux de circulation venant de l'est de l'Europe du Nord, centrale et vers la péninsule Ibérique. Monsieur le Préfet, vous connaissez parfaitement les problèmes et les difficultés bien connues concernant la circulation des poids lourds et l'absence pénalisante de zone d'accueil suffisamment importante entre Montceau-les-Mines et Montmarault. L'augmentation du nombre de poids lourds circulant sur la RCEA, le stationnement illicite des poids lourds de tout gabarit n'importe où le long de l'axe mettant en danger tous les autres utilisateurs, les vols de plus en plus fréquents dans les camions, face à ces réalités, il est reconnu que le centre routier de Toulon ne dispose pas d'espaces suffisants pour satisfaire aux besoins. La situation va devenir d'autant plus critique que le projet de Vitry-en-Charolais, prévu par l'Etat, sous l'autorité de Monsieur Jean-Pierre Raffarin alors Premier ministre, est aujourd'hui abandonné. L'aménagement prochain d'une zone d'accueil au niveau de Molinet, rappelons-le, à l'initiative de collectivités locales ou territoriales, permettrait de pallier, pour un temps, un certain nombre de dangers dont vous connaissez bien la réalité,

et pour lesquels vous mesurez la responsabilité de l'Etat. Ce qui justifie mon intervention auprès de vous, Monsieur le Préfet, c'est que la zone de Molinet a été retenue par l'Etat pour servir de zone de service pour les chantiers de la route, ce qui prouve, effectivement, sa situation stratégique. Actuellement, l'administration des routes semble tenir à ce site pour les futurs aménagements ; or, d'une part, on connaît mal les échéances pour ce chantier, d'autre part, toute la surface retenue n'est pas occupée par la zone de stockage. Etant donné le besoin et l'urgence d'aménager une zone d'accueil routier au niveau de l'échangeur, je veux, à mon niveau et au côté des élus du secteur, vous demander que des études soient engagées entre les différentes parties en cause : Etat, administration des routes, collectivités locales et territoriales, sur les surfaces susceptibles d'être utilisées. Monsieur le Préfet, je vous serai donc reconnaissant de bien vouloir envisager d'établir des liens entre les différents partenaires pour faire progresser ces projets, et apporter un certain nombre de solutions au problème de cette voie de circulation. Etant devenu en 2008 Maire de Molinet et Président de la Communauté de communes, je souhaite plus que jamais, en accord avec les élus communautaires, que l'on avance sur cette question, d'autant plus que la situation stratégique a déjà été repérée depuis longtemps par les investisseurs. C'est pourquoi, dans l'hypothèse d'un aménagement d'une RCEA à 2x2 voies, sans statut autoroutier, nous pourrions travailler sur notre projet de développement économique et accompagner ainsi, à notre niveau, et sur des aménagements annexes à l'infrastructure, la réalisation de cet axe indispensable. Je souhaite que cette contribution soit introduite dans un véritable débat alternatif, qui permettrait d'avoir un vrai choix au-delà de la seule solution offerte, qui a tendance à ressembler à un montage tenant plus de la spéculation financière que de l'intérêt général, sachant que la solution retenue doit amener une fin des travaux en 2017. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Président.

(Applaudissement)

Claude BREVAN : Monsieur Jean-Paul Drapier, Maire de Bourbon-Lancy et Conseiller général.

Jean-Paul DRAPIER : Bien ! Madame la Présidente, mesdames et messieurs, en introduction, je voudrais vous expliquer les quatre raisons de mon intervention à cette audition. La première raison, c'est d'insister sur la situation singulière du territoire de Bourbon-Lancy, je vous en dirai donc deux mots ; d'insister sur les enjeux économiques, qui ont été largement pris en compte dans le débat, et qui me paraissent, pour le canton que je représente, essentiels à rappeler ; exprimer les doutes sur le projet initial de mise en concession, celui qui nous a été présenté ; et conclure, bien sûr, en abordant le cas spécifique de la desserte du site industriel qui a déjà fait l'objet de quelques évocations précédemment. D'abord, sur la situation singulière du canton de Bourbon-Lancy. C'est un canton qui se situe à l'extrême ouest de la Saône-et-Loire, il se trouve que la RCEA et la route qui permettent d'y accéder, et cet accès se fait depuis l'Allier et non depuis la Saône-et-Loire alors que le canton est en Saône-et-Loire. Si je vous en parle, c'est que je suis intimement convaincu, comme tous les habitants de ce territoire de l'ouest de Saône-et-Loire, que ce côté singulier a fait que la reconnaissance de ce bassin a été plus difficile à faire entendre, très éloigné de la Saône-et-Loire puisque hors du champ de la desserte RCEA Saône-et-Loire et puis, finalement, peu connu, en tout cas pas forcément directement impliqué par les enjeux de l'Allier. Et je voudrais vous témoigner par deux faits concernant la RCEA, donc je peux témoigner en tant que Maire. Le premier, c'est que quand la bretelle Digoin-Dompierre a été ouverte, la signalisation touristique concernant Bourbon-Lancy sur la RCEA avait tout simplement été oubliée. Il a fallu repasser en commission nationale, tout simplement parce que dans l'Allier, on me disait que c'était la Saône-et-Loire et dans la Saône-et-Loire, on me disait que c'était l'Allier. Et même fait pour la signalisation directionnelle à Digoin, nous avons totalement disparu, il a fallu que la DDE de la Saône-et-Loire vienne le constater pour qu'on obtienne gain de cause. Ce sont des faits qui témoignent de ce côté singulier. Il faut dire que nous sommes à la limite, bien sûr, des vallées de la Saône et du Rhône d'un côté, et du Massif central de l'autre, et que nous participons, bien sûr, aux deux, mais que l'histoire administrative depuis 200 ans a fait de la Loire une véritable frontière et que, franchement, pour ce territoire, cela a sans doute été quelque chose d'un peu pénalisant. Et puis, je dois dire aussi que c'est vrai qu'on est un peu écartelé, on est dépendant de Dijon d'un

point de vue administratif ; d'un point de vue plutôt naturel, on est dépendant du Massif central, l'Auvergne, puisque le thermalisme de la Loire nous rattache à l'Auvergne ; et d'un point de vue économique, on est très dépendant de la région Rhône-Alpes, donc, on est un territoire un petit peu singulier. Deuxième aspect de mon propos, les enjeux économiques. Les enjeux économiques, je crois que c'est une des grandes satisfactions du débat et je vous en remercie. Je pense que chacun a pris conscience que derrière les enjeux de sécurité qui sont évidents, poignants, et qui, évidemment, deviennent dans les notions d'actualité, quelque chose d'essentiel, il y a néanmoins derrière, la survie de nos territoires. Donc, l'enjeu économique est essentiel. Et mon propos, c'est de vous rappeler que c'est un enjeu économique d'envergure nationale. Cela pose le problème de notre industrie au niveau national. Soit on ne fait rien et on subit la désindustrialisation ; soit on travaille au désenclavement de ces bassins industriels et on en prépare les mutations dans une économie post-industrielle. Le débat a donc mis en évidence l'enjeu économique. Il faut entendre que nous sommes sur l'un des plus gros sites industriels du centre de la France. Je vous le rappelle pour ceux qui ne le savent pas encore, FPT Bourbon-Lancy a plus de 1 500 salariés. Il n'y a pas beaucoup d'usines qui ont plus de 1 500 salariés dans le centre de la France et ailleurs d'ailleurs, et qui fait vivre, cette usine, des centaines de familles de part et d'autre de la frontière départementale, du côté Allier ou du côté Saône-et-Loire. Cette situation, elle est héritée, je passe rapidement, mais elle est héritée du XIX<sup>e</sup> siècle, et elle a subsisté. Et ce qui est assez extraordinaire, c'est que finalement, elle est héritée, là aussi, des infrastructures de transport. C'est bien le chemin de fer et le canal qui ont justifié de ces implantations industrielles. Il y avait, bien sûr, l'aventure d'un homme, d'un industriel de l'époque, la famille Puzenat, mais vous le savez bien, ce sont les infrastructures de transport qui ont justifié de ces deux sites industriels. Je dis bien deux sites industriels, car déjà, à l'époque, au XIX<sup>e</sup> siècle, il y avait un bassin transfrontalier Dompierre-Bourbon-Lancy, puisque vous le savez, bien sûr, l'usine de Dompierre, Sept-Fons, avec Peugeot aujourd'hui sept à huit cents salariés, l'usine FPT, 1 500 salariés, aujourd'hui, c'est la même usine. Historiquement, l'une, installée sur le canal, c'est la fonderie ; l'autre, installée dans le siège d'origine de la famille Puzenat, c'est-à-dire Bourbon-Lancy. Donc, on voit bien qu'il y a toute une histoire, ici, qui est liée aux infrastructures de transport. Au XX<sup>e</sup> siècle, le déclin des voies

ferrées du canal nous a fait penser que nous serions irrémédiablement à l'écart des grandes voies de communication. Or, aujourd'hui, nous sommes obligés de constater que ce petit bassin transfrontalier Dompierre-Bourbon n'est, en fait, finalement pas si mal situé. Je vous en donne une illustration : à Bourbon-Lancy, la FIAT produit des camions, et vous ne le savez peut-être pas, mais ces moteurs qui sont produits à Bourbon-Lancy, en fait, ils sont liés, bien sûr, au siège de la FIAT Turin, donc beaucoup de transports vers l'Italie ; mais ils sont aussi liés à l'Espagne, Madrid et à Ulm, en Allemagne. Donc, on est en fait au centre... Paradoxalement, on se retrouve au centre d'un petit morceau de l'Europe économique et, finalement, cette situation du canton de Bourbon-Lancy, qui apparaissait pendant longtemps comme étant un canton isolé et incapable de trouver des voies de désenclavement, aujourd'hui, se retrouve finalement un petit peu au cœur de l'Europe. Donc, une situation singulière, des enjeux économiques d'envergure nationale, et pour autant, alors que nous avons absolument besoin de la mise à 2x2 voies pour la survie de ce bassin industriel, il y a des doutes véritables sur la mise en concession qui a été présentée lors du débat. Je dirais même que le débat a aggravé les doutes que nous pouvons exprimer sur le bassin de Bourbon-Lancy : faiblesse juridique, manque d'engagement des porteurs politiques du projet, et surtout remise en cause par une foultitude de projets qui font varier les péages au gré des élus, et puis, un doute, mais un doute réel. Je crois qui a fini par prendre l'ensemble des habitants de mon territoire, le doute réel sur le fait qu'on pourrait se demander si, finalement, la concession ne serait pas un élément pénalisant supplémentaire pour le territoire que nous représentons. Je vais m'expliquer. Le premier fait troublant, c'est que quand on parle de la RCEA en Saône-et-Loire, on a deux branches : la branche nord et la branche sud. Or, tout le monde est d'accord pour la mise à 2x2 voies, et tout le monde semble d'accord sur la gratuité de la branche nord, la branche nord au-delà de Ciry. Tout le monde admet que c'est une évidence, c'est une évidence du fait du bassin économique Creusot-Montceau-Chalon. Et la branche sud, il faut bien reconnaître quand même que la branche sud subit un traitement différent. Il faudrait que nous acceptions les péages sur la branche sud, c'est-à-dire un effet pénalisant pour nos économies, alors que la branche nord, tout le monde trouve légitime de pouvoir la mener à bien gratuitement. Donc, moi, je vous dis sincèrement, en tant qu'élu de la branche sud, que c'est un fait troublant et qu'en fait la branche sud mérite, elle aussi, une desserte aujourd'hui

gratuite. Second fait troublant. Second fait troublant, ce sont les projets alternatifs. Je vous en parle d'un, celui qui a été présenté tout à l'heure par un grand élu de la branche sud, qui propose une concession à trois péages. Cet argument à trois péages est fort agréable à entendre pour les Saône-et-Loiriens et, du coup, pour le sud et la branche sud, dont acte. Sauf que, là, le bassin de Bourbon-Lancy, c'est un peu troublant pour nous, il n'appartient plus à la Saône-et-Loire, il faudrait donc imaginer que le seul bassin de Saône-et-Loire, qui serait irrigué par un péage, serait celui de Bourbon-Lancy. Franchement, je trouve là que c'est une totale illustration du côté très singulier de ce bassin.

(Applaudissements)

Jean-Paul DRAPIER : Mais mon argument essentiel, vous l'aurez sans doute compris, c'est l'argument, bien sûr, économique. Quand un territoire en déclin veut attirer des acteurs économiques, tous les arguments vont peser. Nous connaissons aujourd'hui une extrême fragilité du fait de notre mono-industrie. Nous avons vu disparaître au début des années 2000 toutes les usines textiles du territoire et, ainsi, une grande partie des emplois féminins. Nous connaissons un vieillissement accéléré, ce n'est pas que le cas de Bourbon-Lancy, mais c'est la réalité du territoire Charolais Brionnais, et son corollaire, le corollaire au vieillissement, un véritable déclin démographique. Même s'il est enrayé aujourd'hui dans l'apparence, le vieillissement ne peut pas nous permettre de contrer ce déclin démographique à venir, et d'ailleurs, il est déjà commencé. Nous n'avons pas été reconnus en ZRR, les zones de revitalisation rurale, et nous perdons ainsi une capacité à attirer de nouveaux investisseurs. C'est donc un contexte inquiétant, et les conditions de désenclavement sont donc, dans ce contexte, essentielles. Dans les dix ans, les enjeux concerneront la survie de l'appareil industriel, mais aussi, et peut-être surtout, la reconversion d'une partie de notre économie et notre capacité, dans ce coin de Saône-et-Loire, notre capacité d'attraction. Notre bassin de chalandise, concernant nos activités touristiques, qu'il nous faut développer avec acharnement pour sortir de la situation de mono-activité, ce bassin ne doit pas subir des freins qui pourraient nuire à l'accessibilité. Nous sommes station thermale, nous avons un centre de balnéothérapie, nous avons un établissement de jeux qui attire sur un bassin de

chalandise, qui va jusqu'à Chalon, bien sûr, jusqu'à Moulins et au-delà. On peut imaginer que la mise en œuvre de péages puisse être, pour les populations qui fréquentent le site touristique de Bourbon-Lancy, puisse être éventuellement un effet d'isolement. Et du coup, cela crée et cela accentue l'idée qu'il y a là peut-être un traitement singulier d'un territoire qui n'aurait pas la chance de pouvoir être désenclavé dans le cadre d'une mise à 2x2 voies gratuite, qui ne permettrait aucune contestation sur l'ouverture de ce territoire au monde. Vous l'avez compris, l'enjeu économique pour le Maire que je suis est essentiel. Conclusion de mon propos : c'est sur le problème de la desserte du site industriel. Il ne suffit pas de faire passer une 2x2 voies aux portes d'un bassin industriel, encore faut-il que ce bassin soit réellement desservi. Or, aujourd'hui, si vous le connaissez, mais beaucoup sont, bien sûr, de ce coin, transfrontaliers, aujourd'hui, vous le savez, ce canton, qui possède la plus grosse usine de Bourgogne, je vous le rappelle, est desservi par une route depuis la sortie RCEA de Diou. Bien évidemment, on espère que l'ensemble des échangeurs seront maintenus. Pour autant, la desserte aujourd'hui qui sert au bassin industriel de Dompierre-Bourbon, pour le site de Bourbon, en fait, est un handicap, est un handicap à toutes les hypothèses de mutation qu'il faudra affronter dans les dix ans à venir. Il faut traverser plusieurs villages, et il faut surtout franchir un pont d'un autre âge. Celui-ci, ce franchissement se fait à angle droit, ce qui interdit toute évolution du gabarit routier, si jamais il venait à se produire. Et de plus, un conflit d'usage, un conflit d'usage qui va s'aggraver dans les prochaines années, avec la forte accélération du nombre des cyclotouristes, et j'en ai parlé tout à l'heure, qui font le tour de Bourgogne à vélo. Je l'ai moi-même pratiqué, et je peux vous dire par où on passe, c'est tout simple, on passe justement par le pont qui permet d'irriguer le bassin industriel de Bourbon-Lancy. C'est aussi l'euro-vélociste qui passe par là. Il faudra régler ces problèmes d'usage, cela veut dire qu'il faudra traiter la séparation des flux pour mettre en sécurité les touristes qui empruntent ce passage et ce produit touristique. A un moment ou à un autre, il faudrait pouvoir le résoudre par la desserte directe du site industriel de Bourbon-Lancy. La solution, vous l'avez comprise, et je pense qu'elle doit être envisagée en même temps que la mise à 2x2 voies de la RCEA, et de faire une jonction pour le site industriel de Bourbon-Lancy à partir de la sortie qui irrigue déjà le site industriel de Sept-Fons avec l'usine PSA de 700 salariés. Alors évidemment, j'ai bien entendu l'abbaye, j'ai bien entendu qu'il y

avait là des contraintes évidentes. Point n'est mon propos d'imaginer ignorer ces contraintes. Si je ne suis pas allé voir les moines de l'abbaye, c'est tout simplement qu'avant d'aller voir les riverains, il faut peut-être d'abord voir si ce projet peut être entendu par les décideurs. Il est évident qu'il n'y a pas incompatibilité entre l'activité d'aujourd'hui et la vocation à la méditation de l'abbaye. Il est évident qu'il y a forcément des solutions qui permettent de trouver l'alternative ; vous n'oubliez pas et si vous connaissez le coin, que l'abbaye est juste à côté d'un des plus gros sites industriels d'Auvergne, en l'occurrence l'usine de Sept-Fons. Donc, ceux qui s'imaginaient qu'on est au milieu de la nature et que le calme éternel baigne l'abbaye de Sept-Fons, il faut quand même savoir de quoi on parle. Alors, qu'on n'aggrave pas les choses et qu'on préserve le site de l'abbaye, bien évidemment, j'y suis favorable, il faudrait y travailler. Mais ne nous laissons pas croire qu'il faudrait abandonner les bassins économiques pour autant. Il y a forcément une alternative à trouver. Alors, ma conclusion ! Ma conclusion, c'est une proposition. Mener les études dès à présent dans le cadre du financement de la RCEA et envisager le financement de cette desserte dans les dix ans, et dans le cadre de l'AFITF. Je m'explique : le coût d'une telle réalisation est estimé à 25 millions d'euros, 5 millions de routes nouvelles et 20 millions pour le franchissement de la Loire. Je pense que nous pourrions envisager un financement 50 % Etat et 50 % par les collectivités. C'est une suggestion, bien sûr, elle mérite d'être étudiée. Les collectivités, j'entends par là, nous sommes sur deux régions, nous sommes sur deux départements et le cas échéant, je ne doute pas de me faire comprendre par les habitants de mon territoire, et le cas échéant, la participation aussi de la commune et de l'intercommunalité. Vous l'avez compris, c'est une occasion unique d'ouvrir de nouvelles perspectives pour un bassin économique essentiel à nos deux départements. C'est le bassin de Dompierre, Bourbon-Lancy qui ne veut surtout pas mourir. Merci !

Claude BREVAN : Merci !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur Kerckhove, c'est à vous. Allez-y !

Stephen KERCKHOVE : Merci ! Bonjour ! Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour vous souhaiter une bonne et heureuse année, année d'équité, de péréquation et de gratuité, profiter aussi de l'occasion, puisque c'est la nouvelle année, de prendre de bonnes résolutions. La première, c'est de respecter les 8 minutes, cela sera déjà, cela, de gagné, et la deuxième, c'est de voir les choses positives qui nous sont données. Par exemple, je suis venu de Cluny aujourd'hui, j'ai emprunté la RCEA qui était gratuite, j'ai emprunté les trottoirs, ils étaient gratuits, je suis venu à ce débat public, il était gratuit et on n'arrête pas de parler de privatisation. Donc, il y a du potentiel à privatiser. J'imagine que dans un ou deux ans, quand vous voudrez soulager votre vessie, vous payerez un petit peu, quand vous mangerez la galette, vous payerez un petit peu et quand la CNDP organisera un débat public, l'entrée sera payante. Il y a donc du potentiel et on peut encore évoluer dans ce système.

(Applaudissements)

Stephen KERCKHOVE : Alors, replaçons le débat de la RCEA dans un cadre national pour voir s'il y a une exception RCEA. Le 25 octobre 2007, l'ancien Ministre de l'Ecologie a annoncé dans Le Monde un moratoire sur les autoroutes, moratoire évidemment soumis à un certain nombre d'exemptions dont évidemment l'intérêt local, bon, je ne sais pas très, très bien ce que cela veut dire l'intérêt local, des risques de sécurité, évidemment, et des problèmes de congestion. Nous voyons ici que sous un certain nombre de prétextes ou de choses importantes, un certain nombre de projets sont justifiés au niveau national. Il y a près d'une trentaine de projets au niveau national, projets autoroutiers, qui sont actuellement dans les tuyaux, au travers du Schéma national des infrastructures de transport. Ces 30 projets sont évidemment, à chaque fois, des projets privatisés. On voit bien qu'il y a une logique idéologique qui sous-tend tout cela, et globalement, la sécurité est sans doute un des éléments, mais pas l'élément essentiel. L'élément essentiel aujourd'hui, c'est comment privatiser un certain nombre de choses qui étaient gratuites, publiques et utilisées pour le bien commun.

(Applaudissements)

Stephen KERCKHOVE : La sécurité. Alors, on évoque évidemment souvent la sécurité. Et étonnamment, on voit une vision étriquée. J'ai entendu tout à l'heure un élu évoquer une augmentation significative du trafic camions pour assurer la pérennité économique du projet de la RCEA privatisée. Je suis assez étonné parce que, moi, j'imagine que quand on répond à un problème de sécurité, ce n'est pas en multipliant les camions qu'on va atteindre cette sécurité routière. Autre élément, l'effet collatéral d'une privatisation, c'est évidemment que des individus qui n'ont pas les moyens vont utiliser des voies connexes. Les voies connexes, elles sont plus longues, donc, on va rouler plus vite pour gagner le temps. Qu'est-ce qui se passe ? Alors, évidemment, sur les routes payantes, cela sera sans doute un tout petit peu plus sûr. Mais ceux qui sont pauvres, ils devront utiliser des routes qui, globalement, sont plus dangereuses et on aura juste reporté l'insécurité routière sur des routes de seconde catégorie.

(Applaudissements)

Stephen KERCKHOVE : Insécurité. Alors évidemment, je ne vais pas faire une comptabilité macabre, mais évidemment, on voit toujours les accidents qui se passent parce que cela frappe les esprits. L'insécurité, c'est aussi l'insécurité sanitaire. Quand vous vivez à proximité d'une infrastructure routière, il y a une étude qui a été publiée le 17 décembre, qui montre que les enfants qui naissent ou qui vivent à proximité d'une infrastructure sont plus sujets à l'autisme. Les enfants et les parents qui vivent à proximité sont aussi plus sensibles à l'ingestion et à un certain nombre de polluants de proximité. Est-ce qu'on appelle cela de l'insécurité routière ? Quand le moine nous évoquait les nuisances sonores. Est-ce que c'est de l'insécurité ? Moi, j'estime qu'aujourd'hui, à un moment, l'attraction d'un territoire ou la sécurité d'un territoire, c'est aussi pouvoir y vivre tranquillement, sans être dégradé, sans avoir une fracture, une autoroute avec des milliers de camions qui y passent tous les jours. L'économie. Alors là, j'ai vraiment été intéressé d'écouter un certain nombre d'éléments. Alors, je ne reviendrai pas sur l'augmentation significative du nombre de camions pour assurer la pérennité économique, point délicat. Étonnamment, on évoque aujourd'hui l'écotaxe pour financer... Alors, un certain

nombre d'intervenants l'ont déjà évoqué. Aujourd'hui, le financement de l'écotaxe est tracé pour financer des infrastructures alternatives à la route. Le fait de maintenir dans le domaine public la RCEA permettrait de gagner chaque année, au travers de la taxe poids lourds, 30 ou 40 millions d'euros. Dans une quinzaine d'années, on va avoir réussi à gagner globalement ce qu'on va perdre en investissant. Donc, à un moment, le fait de le laisser au niveau national nous permet de récupérer petit à petit l'argent qu'on sera obligé de payer à des infrastructures et à des sociétés privées. Et je n'ose même pas évoquer la notion de récupérer un tout petit peu de ce qui nous est dû. Quand Total fait des bénéfices, est-ce démagogique de dire cela, 9 à 15 milliards de bénéfices par an ; quand les sociétés d'autoroutes qui étaient publiques avant, dont l'adossement permettait de réaliser les infrastructures de transport, petit à petit et de façon à garder ce patrimoine dans le domaine public, les sociétés d'autoroutes gardent, permettent et engrangent, chaque année, entre 2 et 3 milliards d'euros de bénéfice. Est-ce qu'il est démagogique d'imaginer qu'à un moment, ces sociétés d'autoroutes puissent contribuer au financement d'infrastructures publiques comme la RCEA ? J'estime que non. Alors après, le débat posé, combien il me reste, trois minutes, tout va bien, le débat posé est pour moi scandaleusement étriqué. Payante, gratuite, comme si les questions d'environnement, de climat, de biodiversité, d'agriculture, c'était une chose qu'on évoquait une fois que les choses sérieuses avaient été réglées, c'est-à-dire l'économie. J'estime, pour revenir à la question de l'économie, le premier intervenant évoquait, disait faire ici ce qui marche ailleurs. Le 14 décembre dernier, l'A65 a été inaugurée. L'A65 entre Pau et Langon, dans les Landes, a été inaugurée. Les gens qui vont utiliser cette route, c'est la première autoroute qui a été inaugurée après le Grenelle, paient 21 euros pour faire 100 kilomètres. J'estime qu'au niveau de l'économie, si chaque individu en Saône-et-Loire et dans l'Allier doit payer ce prix-là, il va y avoir un problème d'économie réel, pas sur les entreprises ou sur des trucs comme cela, ou sur des flux de transport internationaux, non, ici et maintenant. L'environnement, chose sérieuse mais qu'on aborde une fois que les choses vraiment sérieuses ont été évoquées. Les échangeurs, on évoquait aujourd'hui le maintien de tous les échangeurs. Qu'est-ce que cela veut dire aujourd'hui les échangeurs ? Cela veut dire qu'il y a une cinquantaine d'échangeurs qui doivent être préservés, qui vont être pris et préemptés sur les terres agricoles. Est-ce que c'est

cela que nous voulons ? L'autoroute, par rapport à la nationale, on passe de 110 km/h à 130. 130 km/h, c'est 14 % de consommation en plus et 14 % d'émission de gaz à effet de serre en plus. Est-ce que c'est cela que nous voulons ? Est-ce la cohérence que nous souhaitons rechercher afin d'articuler de grands discours internationaux et décisions locales ? Moi, j'aimerais qu'à un moment, le Ministère de l'Ecologie, les représentants du Ministère de l'Ecologie nous expliquent comment on va réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 20 % en multipliant les infrastructures qui augmentent les émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est pas possible, ce n'est pas logique, ce n'est pas cohérent. Fragmentation des milieux. Pareil, à un moment, vous multipliez des infrastructures, ce n'est pas parce que vous avez des crapauds, c'est-à-dire des sortes de ponts où vous faites passer des crapauds en dessous ou au-dessus que vous allez régler le problème de la fragmentation des milieux. Artificialisation des milieux. Chaque jour, la France perd 236 ha de terres agricoles qui sont noyées sous le bitume. Est-ce qu'on continue comme cela ou est-ce qu'à un moment, on valorise nos territoires pour ce qu'ils sont, à savoir la ruralité ? Et non pas des supports à trafic de transports internationaux. Dernier élément... Ah zut, je n'ai pas respecté ma première résolution... Les résolutions, c'est fait pour ne pas être respectées. J'ai entendu un élu se targuer d'être le représentant et d'avoir la légitimité électorale pour pouvoir asséner sa vérité en nous disant : globalement le projet, le seul projet qui avait l'aval des élus, c'était celui de la concession. Moi, j'aimerais savoir ici s'il y a des gens qui sont favorables à cette concession.

(Chahut)

Stephen KERCKHOVE : Est-ce qu'on peut juste voter pour voir s'il y a 100 % des élus, et donc 100 % du peuple qui est favorable...

Claude BREVAN : On arrête ! Attendez... Là, je vous arrête tout de suite. Il n'a jamais été question que le débat soit un référendum. Et il y a d'autres modes d'expression que celle en séance publique, et votre position n'est pas convenable.

(Applaudissement)

Stephen KERCKHOVE : Ok, d'accord. Donc, je conclurai mon intervention en constatant que la démocratie et le débat public sont étriqués et, donc, on considère qu'il faut être soit pour la concession, soit pour la concession. Merci.

(Applaudissements et chahut)

Claude BREVAN : Merci ! Monsieur Lombard. Attendez, c'était Monsieur Lombard ? Vivre et Agir à Lusigny ?

Daniel LOMBARD : Monsieur Lombard.

Claude BREVAN : Monsieur Lombard, voilà. Allez-y ! Cela marche tout seul.

Daniel LOMBARD : Non, on m'a expliqué qu'il fallait commander la présentation du PowerPoint.

Claude BREVAN : Ah ! Il y a un PowerPoint ? C'est vous qui l'avez le PowerPoint ?

Daniel LOMBARD : Vous l'avez ?

Claude BREVAN : Tenez, vous l'avez là. Vous avez l'écran témoin, devant vous.

Daniel LOMBARD : Madame la Présidente, mesdames et messieurs, bonsoir. Permettez-moi aussi également de vous présenter mes meilleurs vœux pour cette nouvelle année. Simplement d'un point de vue pratique, le bouton de commande du PowerPoint... Non, cela, c'est mon téléphone. Voilà. La touche de droite. Merci beaucoup ! Alors, simplement, je vais essayer de contenir mon intervention de la même manière que les autres interlocuteurs avant moi. Vous dire deux mots simplement sur notre association, qui a pour objet toute action en faveur de la vie sociale et citoyenne de l'éco-responsabilité et de la prise en compte de l'environnement. Nous avons ainsi constitué un groupe de citoyens issus de tous horizons, se voulant force de proposition avec pour seules ambitions de contribuer à

la construction de solutions efficaces dans l'intérêt public. J'avais prévu une première partie sur le constat, je vous propose de passer très rapidement là-dessus afin de ne pas mobiliser trop longtemps la parole, et d'essayer de me contenir donc dans le temps qui m'est imparti. Donc, une voie inadaptée, nous l'avons déjà dit. D'autre part, le fait que ce soit une route d'intérêt économique international, c'est quelque chose qui est également acquis par tout le monde. Enfin, le fait, ce qui est constaté qu'il y a un déficit d'investissement public, je voudrais quand même intervenir sur ce point. Pourquoi l'Etat, voire l'Europe, n'ont-ils pas dégagé les moyens financiers suffisants pour sécuriser cette artère économique vitale ? La raison est-elle dans le développement de modes de transport alternatifs ? La réponse est non, car ce n'est que de manière très récente que l'Etat se préoccupe de développement durable et s'intéresse à ces solutions : le ferroutage, le fret ferroviaire. Car l'Etat prend souvent le train en marche, si j'ose m'exprimer. Gouverner, c'est prévoir, gouverner, c'est choisir. Mais lorsqu'on n'anticipe pas, on ne peut plus choisir. Et c'est la raison pour laquelle on nous explique qu'aujourd'hui, il est trop tard et on ne peut plus attendre. Voilà sur ce point du déficit d'investissement public. La dangerosité, nous l'avons déjà beaucoup évoquée. La responsabilité de l'Etat et, donc, quant à son déficit d'intervention, pour ce qui nous concerne, largement engagé. Pour gagner donc du temps, je voudrais passer tout d'abord à la présentation de l'option numéro 1 qui est très largement développée par le maître d'ouvrage, qui est le principe de la concession autoroutière payante. Pour notre part, nous considérons que c'est un projet qui est effectivement en contradiction avec les objectifs fixés dans le cadre du respect de l'environnement. Je citerai sur ce point la page 61 du document, il n'est pas besoin de commenter d'une autre manière, le maître d'ouvrage se contredit lui-même. Le Grenelle de l'environnement, qui s'est tenu en 2007 conduit l'Etat dans un souci de développement durable et de lutte contre le changement climatique, a privilégié le développement de modes de transport alternatifs à la route. Néanmoins, sur le territoire de la RCEA, comme décrit précédemment, ces possibilités ne pourront constituer une alternative au mode routier avant plusieurs années. L'amélioration de la sécurité routière sur la RCEA, enjeu prioritaire et urgent pour tous les acteurs, fait partie des exceptions prévues par la loi Grenelle. Donc, comme d'habitude, l'Etat énonce un principe et commence par fixer les exceptions qu'il s'accorde pour lui-même. Je voudrais parler ensuite du budget d'investissement qui,

pour nous, est incertain. S'agissant de la concession autoroutière, il est évalué dans le document à environ 950 millions d'euros, auxquels s'ajoute une subvention d'équilibre qui est évaluée elle-même à 150 millions d'euros. Quelle est la fiabilité de ces évaluations ? Il est notoire que les prix proposés par les candidats dans les appels publics à la concurrence sont en étroite relation avec la conjoncture économique. Le cynisme conduirait à espérer, pour l'Etat, que la crise perdure et permette ainsi une concurrence exacerbée entre les entreprises. Rien ne permet de supposer que le coût réel sera conforme aux estimations, et les risques de dérive sont importants, sans parler des problématiques d'entente dont, souvent, on ne veut pas parler, et donc de non-concurrence, condamnables mais difficilement décelables. Par ailleurs, sur les partenariats public-privé, page 65, l'Etat dit, le maître d'ouvrage dit que ce partenariat public-privé constitue un outil dérogatoire de la commande publique, et qu'il est soumis à condition puisqu'il faut justifier d'une des trois conditions suivantes : une opération urgente, une opération complexe et être économiquement avantageux. Et le maître d'ouvrage précise à la suite : le recours au préfinancement privé, qui est l'un des facteurs de succès du partenariat public-privé, conduit à renchérir le coût, du fait que le capital privé mobilisé pour payer les travaux est rémunéré plus cher que le taux auquel peut se financer la puissance publique. Il se trouve que sur ce point, qui nous paraît juridiquement important, conformément à l'ordonnance du 17 janvier 2004 qui précise, dans son article 2, que le recours à un tel contrat doit présenter un bilan entre les avantages et les inconvénients plus favorables que ceux d'autres contrats de la commande publique. Le critère du paiement différé ne saurait être, à lui seul, un avantage. Donc, il nous semble, au vu de ces textes, que le contrat de partenariat qui serait établi pour la RCEA serait entaché d'illégalité. Au vu de ce même élément juridique, il n'apparaît pas concevable que la Commission du débat public que vous présidez, Madame, émette une conclusion favorable au projet de concession autoroutière, celle-ci étant manifestement plus onéreuse, nous le démontrerons plus loin, sans parler du gaspillage de l'argent public, cela a été déjà dit également, déjà investi du fait des modifications à apporter pour la mise au niveau autoroutier. Parlons maintenant des délais d'exécution et de mise en service. Quelles garanties de réalisation, lorsque l'on connaît la longueur des procédures de déclaration d'utilité publique de mise en concurrence, sans parler du nécessaire délai de réalisation des travaux ? Faisons

une comparaison : la déviation de Moiry-Magnicourt, trois kilomètres. Vous connaissez tous ce lieu dans la Nièvre. Début des travaux : été 2009, livraison : été 2011. Donc, ma question : en cas de non respect d'une livraison en 2017, des pénalités seront-elles prévues au contrat ? Comment seront-elles calculées ? Toujours, page 94, le maître d'ouvrage nous dit : en proposant de déléguer à un concessionnaire l'achèvement de l'aménagement de la RCEA, l'Etat souhaite accélérer sa mise à 2x2 voies complète qui pourrait être effective autour de 2017. Le conditionnel, « pourrait être effective autour de 2017 ». Est-ce que la marge de manœuvre, elle est de 6 mois, de 1 an, de 5 ans ou de 10 ans ? L'argument du délai pour étayer le recours est donc, selon nous, également illusoire, et n'offre aucune garantie. Sur le principe de la concession, sa durée, son loyer et aussi sur les objectifs de performance qui pourraient être demandés au prestataire : quels seront les critères d'évaluation de la qualité de service de ce prestataire ? Comment leurs non-respects seront-ils sanctionnés ? On constate, sur les autoroutes concédées, des manquements graves aux obligations de service. A titre d'exemple, aucune remise tarifaire n'est consentie à l'utilisateur en cas de travaux impactant son utilisation : circulation à double sens pour réfection de chaussées, travaux sur ouvrages. Le projet ne donne, par ailleurs, qu'une indication très approximative sur la durée de concession nécessaire pour assurer le remboursement de l'investissement privé, ni sur les conditions de réversibilité, de retour dans le giron public. Nous posons la question : quelles sont les conditions de mise en œuvre et la durée estimée de la concession ? Aucune information non plus quant à l'estimation du loyer annuel, son assiette de calcul, que payera l'Etat pour rembourser l'opérateur privé. Nous demandons que soit versé au débat le montant prévisionnel de cette redevance, ainsi que son mode de calcul et de revalorisation éventuelle. D'autre part, un allongement de la durée de concession est-il envisageable et souhaitable en remplacement du versement d'une subvention d'équilibre ? En absence de ces éléments objectifs, le débat est faussé, et n'autorise aucune évaluation pertinente du projet. En conclusion, il nous semble que cette première solution est une solution de facilité, bien que l'Etat nous explique qu'elle est la seule permettant de répondre, dans des délais courts, à l'ensemble des enjeux identifiés. Au mieux, il s'agit d'un manque de clairvoyance de l'Etat ; au pire, une volonté de servir l'intérêt particulier. En s'en remettant à l'initiative privée, l'Etat choisit la facilité et brade l'intérêt public,

donc l'intérêt commun. Ce dossier est l'illustration de cette attitude de renoncement, qui conduit l'Etat à ne plus maîtriser l'action et, donc, les finances publiques. Enfin, la concession autoroutière serait la panacée pour répondre aux enjeux aussi importants que l'attractivité des territoires. Leur compétitivité, leur développement économique, l'emploi, la logistique et le désenclavement sont, bien entendu, essentiels mais peuvent être obtenus autrement que par une autoroute à péages. S'agirait-il de prendre en otage les élus locaux qui ne céderaient pas au chantage de la concession ? Une voie rapide permettrait une bien meilleure irrigation économique des zones traversées, grâce à des accès tout aussi fréquents ne nécessitant pas de péage.

Claude BREVAN : Est-ce que je peux vous demander d'aller vite ?

Daniel LOMBARD : Je devrais être dans les temps, Madame la Présidente, j'espère. L'option numéro 2, qui est pour un aménagement donc en route rapide avec 2x2 voies sur fonds publics.

Claude BREVAN : Non, vous ne serez pas dans les temps. Dépêchez-vous !

Daniel LOMBARD : Etant donné que la plupart des intervenants étaient à 12 minutes...

Claude BREVAN : Non, non ! Dix minutes et demie. Allez-y !

Francois LOTTEAU : Cela ne fait rien, je n'aurai pas besoin de 8 minutes, 4 me suffiront et je vous en offre la moitié.

Daniel LOMBARD : Je vous remercie, Monsieur. Merci de votre indulgence. Donc, un engagement de l'Etat qui est à reconsidérer. Si la mise en concession n'était pas retenue, l'aménagement de la RCEA continuerait à être réalisé sur crédits publics de l'Etat, et éventuellement des collectivités. Sous-entendu au rythme actuel, la mise à 2x2 voies est irréalisable à moyen terme. Non, il faut redéfinir les priorités et les moyens d'intervention. Il s'agit bien d'une priorité d'intérêt public. Comment ? En

assurant, je l'ai dit tout à l'heure, cette prise en charge directe. Alors, c'est aussi une solution moins onéreuse. Le seul inconvénient de cette seconde solution, c'est qu'il réside dans l'aggravation de l'endettement de la France dont chacun s'accorde à reconnaître son caractère excessif. Pour autant, ces difficultés ne paraissent pas insurmontables. Et sur le montant, donc l'aspect moins onéreux, je vous invite à consulter le document qui est en ligne sur le site de la Commission. Le rapport d'information déposé, c'est par la Commission des Affaires européennes. Il y a aussi une municipalité, en Saône-et-Loire, de Charnay-lès-Mâcon, qui a précisé que l'investissement pour la transformation en route rapide à 2x2 voies s'élèverait à environ 760 millions d'euros, soit un coût inférieur de plus de 30 % à l'estimation pour la concession. Cet écart est sensiblement le même en y incluant les intérêts d'emprunts. Cette seconde solution autorise par ailleurs la perception de l'éco-redevance poids lourds qui devrait être perçue sur les autoroutes concédées. Donc, nous faisons nôtre cette conclusion, qui considère que cette deuxième solution est beaucoup moins onéreuse. Elle est aussi beaucoup plus conforme au développement durable, cela a été déjà dit, je n'insisterai pas là-dessus. Et il faut également que l'Etat intervienne sur les solutions alternatives parce...

Claude BREVAN : Il faut vraiment que vous concluez, Monsieur !

Daniel LOMBARD : Oui ! Il doit me rester encore 30 secondes par rapport aux autres prestataires. Merci.

Claude BREVAN : Non, ils n'ont pas parlé 12 minutes. Non, non, non ! Non. Allez-y, continuez ! Allez ! Finissez ! Achevez, concluez. Concluez !

Daniel LOMBARD : Donc, il faut absolument que l'Etat assure son rôle d'administrateur public et prenne ses responsabilités de la meilleure manière. La seule légitimité de la puissance publique réside dans cette capacité à administrer la chose publique, en proposant les choix les plus judicieux dans l'intérêt commun, aussi bien sur les plans sociaux qu'économiques. Si l'Etat n'est plus en capacité ou renonce à assumer ses responsabilités, à quoi sert l'Etat ? Je voudrais juste

terminer, j'en ai pour 30 secondes, mon intervention comporte un certain nombre de questions...

Claude BREVAN : Allez-y, allez-y !

Daniel LOMBARD : ... je demande qu'une réponse soit apportée pour chacune d'elles. Deux autres questions supplémentaires : qu'en est-il de la légalité de l'autoroute à péage dès lors que les itinéraires gratuits de substitution, conformes à la sécurité des usagers ne pourraient être proposés ? Deuxième question, quel est le coût des mesures d'urgence réalisés en 2010 ou en cours diligentés par l'Etat, particulièrement dans l'Allier ? Et je voudrais terminer par une note d'humour, qui pourrait résumer l'ensemble de mes propos et que je soumetts à votre sagacité. Il s'agit d'un courrier des lecteurs d'un célèbre hebdomadaire : « 297 252 euros de fleurs fraîches par an pour l'Elysée ». C'est un montant confirmé par le rapport de la Cour des Comptes du 13 juillet 2010, transmis à Monsieur le Président de la République. « 153 euros de gratification pour 30 ans de bons et loyaux services » ; c'est une infirmière qui parle et qui conclut : « Je n'ai même pas envie de m'offrir un bouquet de fleurs ». Madame la Présidente, mesdames, messieurs, au nom de notre association, je vous remercie de votre patience pour ce marathon verbal et de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Alors, je voudrais dire deux choses à Monsieur Lombard. D'abord, je réprécise que la Commission n'a pas d'avis à donner à l'issue de ce débat public. Donc, c'est très clair, nous sommes là pour enregistrer ce que vous dites et en faire une synthèse et pas pour donner d'avis. Ce n'est pas une enquête publique. La deuxième chose, c'est que la plupart des questions que vous avez posées, notamment sur la concession, sur ses aspects financiers seront traitées le 21 à Mâcon.

Daniel LOMBARD : D'accord ! Je vous en remercie.

Claude BREVAN : Merci. Allez-y ! Dernier intervenant.

Francois LOTTEAU : Bonsoir. Oui, j'interviens en dernier. Je pense que tout le monde est fatigué, surtout tout le monde a envie de passer au débat. Donc, je vais être bref et j'ai promis, je le serai. Je n'omettrai pas néanmoins, Madame la Présidente, de vous remercier pour la qualité démocratique de la manière dont vous menez les débats.

Claude BREVAN : Merci.

Francois LOTTEAU : Alors, moi, je ne solliciterai ni avis ni référendum. Par contre, j'ai cinq questions qui sont celles de la conclusion du cahier d'acteurs réalisé par Europe Ecologie-Les Verts, dont je suis le porte-parole en Bourgogne. Sur ces cinq... Oui, des tournesols. Sur ces cinq points de conclusion, il y a quatre oui et un non. Cinq, oui, c'est cela, cela fait cinq points. Non, c'est non à une autoroute à péages, qui serait obligatoire en plus parce qu'unique. Donc, je ne reviens pas évidemment sur tout ce qui a été dit par les autres intervenants. Le premier oui, c'est oui pour garantir la gratuité d'accès aux citoyens. Aux citoyens, c'est-à-dire pour les locaux... bien sûr, cela paraît évident. Mais tout le monde paie ses impôts, il n'y a aucune raison que ceux qui ne sont pas forcément locaux paient aussi deux fois la route. Oui à la priorité de financement aux transports collectifs, ferroviaires, cadencés sur une ligne est-ouest. Là, je crois qu'il y a des difficultés juridiques à pouvoir rebasculer certains fonds d'un côté sur un autre, peut-être on en parlera après. Mais de toute manière, les impératifs économiques dont on a entendu parler, entre autres sur Bourbon tout à l'heure, évidemment sont centraux, mais la solution n'est pas nécessairement dans l'autoroute à 2x2 voies payante. Donc, oui pour optimiser et sécuriser le réseau routier existant, et pour le faire à 2x2 voies là où c'est indispensable pour les questions de sécurité. Les 2x2 voies, cela peut être, comme l'a dit le maire de Molinet tout à l'heure, 2x2 voies à 110 km/h. Ce n'est pas le même gabarit, il n'y a rien à racheter autour. Et puis, comme je l'ai évoqué à l'instant, oui pour instaurer une éco-redevance des poids lourds qui permettrait de financer le fret ferroviaire. Là, il y a des choses qui peuvent se discuter là-dessus. Mais, au départ,

c'est bien fait pour le fret ferroviaire, et je crois que c'est cela le plus important. Il faut mettre le paquet sur les réelles alternatives à ce projet. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Bon ! Ecoutez ! Alors, j'avais effectivement dit à l'origine qu'il y aurait un débat après ces interventions. Mais on a déjà pris pas mal de retard, et je crois qu'il est plus opportun que ces débats soient reportés après la présentation des deux propositions faites par le Président du Conseil général de Saône-et-Loire et le député-maire de Charnay-lès-Mâcon. Puis ensuite, vous aurez la parole, et au moins, vous aurez toutes les données. Il a déjà été pas mal question, dans les diverses interventions, de possibilités alternatives, sans qu'elles aient été approfondies. Il a été beaucoup question de l'éco-redevance et de toutes sortes d'autres propositions. Donc, Monsieur le Président, si vous voulez prendre la parole, ensuite, Monsieur Voisin. Vous n'êtes pas limités par les huit minutes, vous prenez le temps qui est nécessaire pour présenter votre projet.

(Applaudissements)

## **2<sup>ème</sup> partie auditions**

### **Présentation d'une contre proposition au projet par le Président du Conseil général de Saône-et-Loire Monsieur Arnaud MONTEBOURG**

Arnaud MONTEBOURG : Madame la Présidente, mesdames et messieurs les membres de la Commission. Je salue, bien sûr, la population des deux départements ici rassemblée, leurs élus, les parlementaires, mon honorable collègue et ami, Jean-Paul Dufrière, Président de l'Allier, avec qui nous entretenons des rapports d'échanges mutuels dans le respect des positions des uns et des autres. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai déjà dit, Madame la Présidente, à Cluny, en Saône-et-Loire, sur, je crois, les éléments qui nous paraissent, je parle du Conseil général de

Saône-et-Loire au nom duquel je m'exprime, nous paraissent faire apparaître que cette concession est condamnée. Condamnée d'abord juridiquement car il est, je crois, juridiquement impossible, même si on tord le droit, y compris d'une façon improbable, de faire admettre qu'il n'y aurait pas d'atteinte à la liberté de circulation et en l'absence des itinéraires de substitution dans le département de Saône-et-Loire notamment, ce qui n'est pas tout à fait le cas dans l'Allier, que cette concession et cette mise à péage porteraient donc atteinte au principe de liberté de circulation, d'égalité des citoyens et qu'elle s'assimilerait, ce que chacun a parfaitement compris comme un piège, dans lequel les habitants du département seraient obligés de tomber, payant indûment, alors qu'ils auraient droit à la solidarité nationale pour circuler librement comme tout Français, pour circuler en sécurité comme tout Français. Certains criaient tout à l'heure : et les Bretons, oui. C'est un droit constitutionnellement garanti dans notre pays qu'on puisse circuler librement, et lorsque l'on est obligé de payer, qu'on ait encore le choix de ne pas payer. Donc, ce principe-là est gravement atteint par le projet présenté par le maître de l'ouvrage. C'est une des raisons pour lesquelles nous nous y opposons, mais c'est aussi une des raisons pour lesquelles nous faisons l'analyse qu'il est juridiquement impossible. J'ajoute que si, par un curieux effet d'entêtement, l'Etat et le Gouvernement et ses soutiens décidaient de poursuivre ou de passer outre la résistance de la population de mon département particulièrement, j'observe que la salle est plus tempérée dans l'Allier qu'elle ne l'était de façon invariable dans le département de Saône-et-Loire tout au long des auditions des débats que vous avez organisés, Madame la Présidente ainsi que vos collègues, tout au long du parcours. Elle est condamnée juridiquement, mais elle est surtout condamnée politiquement et humainement, car la population n'en veut pas, et il est impossible de construire...

(Chahut)

Arnaud MONTEBOURG : Je parle au nom du département de Saône-et-Loire et j'en répondrai devant le corps électoral dans quelques semaines, ne vous inquiétez pas. L'Allier a des positions qu'il juge utiles, et je veux dire ici qu'on a souvent cherché à opposer l'Allier à la Saône-et-Loire. Je veux dire que chaque département exerce sa souveraineté comme il l'entend. Ses élus délibèrent, la population s'adresse à ses

élus, et j'ai toujours dit et respecté, je crois que Jean-Paul Dufrègne, avec qui nous avons des rapports suivis et approfondis, a toujours fait de même, nous avons toujours dit que les uns et les autres devaient s'écouter, parler mais décider comme ils l'entendaient. En ce qui nous concerne, la position que je viens d'exprimer est la position de la majorité du Conseil général de Saône-et-Loire, mais pas seulement, elle a été mesurée dans les débats comme étant celle de la population exprimée de façon massive, et j'ai envie de dire, assez irrémédiable. C'est une des raisons pour lesquelles, adhérant au consensus exprimé par Monsieur Périssol disant lui-même que tout le monde était d'accord pour que nous ayons en effet une 2x2 voies permettant la desserte, il ne suffit pas de critiquer, il faut aussi proposer. C'est la raison pour laquelle avec un certain nombre d'experts, nous avons travaillé à faire une proposition dans le débat. Nous espérons qu'elle n'arrive pas trop tardivement pour qu'elle puisse être aussi discutée, car un véritable débat, ce n'est pas le débat du chantage : soit, vous continuerez à risquer votre vie sur cette route, si vous n'acceptez pas les péages, soit vous acceptez les péages et vous serez bien portants. Voilà ! C'est un peu la façon dont... C'est la raison pour laquelle la proposition que, avec le Conseil général de Saône-et-Loire, contre-proposition, il est nécessaire de sortir de l'étreinte de ce chantage et donner réellement le choix à la population. Je regrette pour ma part, Madame, que les représentants de l'Etat, les hauts représentants, hauts fonctionnaires que sont les préfets de régions et préfets de départements, soient totalement absents dans ce débat. Les techniciens défendent comme ils le peuvent avec, je le regrette là aussi, très peu de réponses aux questions qui sont posées. Lorsqu'à Cluny, il a été questionné sur la question de savoir comment l'Etat espérait, dans une concession dévolue au privé au vu du droit de la concession autoroutière, limiter le montant des péages d'autoroute, en prétendant qu'il en faudrait pour les uns mais beaucoup moins pour les autres, ou qu'il faudrait qu'il soit de toute façon moins cher contrairement au droit commun qu'on connaît. Moi, ce que je sais, c'est que j'ai, dans mes cartons, le rapport de la Cour des Comptes qui a condamné d'une façon extrêmement sévère les sociétés concessionnaires d'autoroutes, notamment celles qu'en Saône-et-Loire, nous connaissons bien, puisque le Conseil général de Saône-et-Loire est actionnaire historique depuis sa construction en 1969 de la société désormais privée Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, et nous voyons, comme je siège, je vous rassure, de façon

bénévole, représentant mon département, dans le conseil d'administration de cette société, je vois de quelle manière les fonds d'investissement australiens qui ont acheté, non pas comme une société philanthropique, les actions que vendait, pas très cher d'ailleurs, l'Etat, cherchent à revenir et à faire fructifier leur investissement. Et la Cour des Comptes a dénoncé le racket qu'ils ont exercé à la fois sur la population, les automobilistes mais aussi les entreprises. Demandez aux entreprises du transport routier ce qu'elles pensent du système des autoroutes privées, et vous entendrez que les progressions sont considérables. Nous n'avons aucune espèce de garantie sur la façon dont l'Etat pourra lui-même, ou en tout cas, s'est lui-même interdit de modérer la hausse des péages. Nous serons donc entre les mains d'actionnaires privés dont l'intérêt général n'est pas celui ni du pays ni du territoire.

(Applaudissements)

Arnaud MONTEBOURG : C'est la raison pour laquelle, écartant de façon très sérieuse et réfléchie la concession, nous avons entrepris de faire une proposition complète, cohérente, construite sur la législation en vigueur telle qu'elle est approuvée et votée par le Parlement, de façon à ce que nous puissions imaginer un système qui nous permette, dans un délai raisonnable, six années de travaux, avec des mécanismes, j'allais dire, qui ne remettent pas ou ne reprennent pas la procédure de la Déclaration d'Utilité Publique de 1997, et qui nous permette, finalement, de travailler à partir de celle existante aujourd'hui qui était le projet de mise à 2x2 voies tel qu'il avait été imaginé, budgétisé, actualisé dans sa version 97-2007. C'est un projet qui, pour nous, permet de concilier à la fois la gratuité et la rapidité à une seule condition, qu'on dissocie le délai de financement du délai de la réalisation des travaux. Jusqu'à présent, on a fait les deux en même temps. On a dit : on n'a pas d'argent, on ne peut pas le faire. Donc, quand on avait un petit peu d'argent, on faisait un petit bout. Et on a fait une marqueterie, une sorte de pointillés sur la ligne de la RCEA. On n'a jamais pensé qu'on pouvait dissocier le délai de réalisation du délai de financement. C'est la première proposition, premier élément de proposition que nous faisons, que la Saône-et-Loire a l'honneur de faire dans le cadre de ce débat, en proposant un financement sur 20 ans et un calendrier de réalisation des travaux sur 6 ans. Il faut aussi se mettre d'accord pour que le

scénario tient bien sur le mécanisme de financement. Tout à l'heure, un certain nombre de choses justes ont été dites de la part des tenants de la concession privée comme de la part de ses détracteurs. Il a été dit que l'écotaxe, l'éco-redevance qui, d'ailleurs, est applicable au 01 janvier 2012 puisque le Parlement... D'ailleurs, la Droite comme la Gauche ont voté ce texte ensemble, il y a donc consensus sur ce mécanisme, c'est une taxe qui frappera les poids lourds dans toute la France, sur l'ensemble des itinéraires d'emprunt et considérés comme tels, itinéraires d'ailleurs qui font l'objet d'un décret qui est paru le 18 décembre 2009 fixant les 10 000 kilomètres en France qui seront assujettis à l'écotaxe. La loi, pardonnez-moi de faire ce rappel pour que nous parlions effectivement de la même chose, je m'adresse là à mes collègues parlementaires, la loi du 03 août 2009 définissant ainsi l'écotaxe, « l'écotaxe aura pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport. A cet effet, le produit de cette taxation sera affecté, chaque année, à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France. Pour la part du réseau routier national, l'Etat rétrocédera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférant ». Donc, c'est un système de collecte nationale et de rétrocession aux territoires. Voilà ce que dit la loi telle qu'elle est aujourd'hui en vigueur. Nous avons décidé de nous appuyer sur ce dispositif pour faire la proposition de dissociation du financement, car si cette route RCEA était convertie en autoroute, mesdames et messieurs, il faut que vous compreniez de façon tout à fait claire qu'elle ne serait pas assujettie à l'écotaxe, car il est incompatible dans la loi qu'une autoroute puisse prélever l'écotaxe. Pourquoi ? Parce qu'il y a déjà un péage. Et c'est la raison pour laquelle la stupidité de ce projet, si vous me passez ce mot, Madame la Présidente, pour moi, repose sur le fait que rien que ce projet, au regard de la loi applicable, nous fait perdre de l'écotaxe qui permettrait de le financer. C'est donc non seulement un projet qui n'est pas seulement illégal ou inhumain par rapport à ce que nous considérons être le besoin humain de nos populations, c'est un projet qui est plus long, parce qu'il va falloir refaire la procédure, plus cher, parce qu'il va falloir exproprier et trouver plus de place, et qui en plus, nous prive de recettes considérables qui nous permettraient, au contraire, de financer le projet aujourd'hui actuellement en vigueur. Donc, on atteint là l'absurdité, c'est Courteline en Saône-et-Loire et dans l'Allier. Je regrette que cette

question n'ait pas été évoquée même par les maîtres d'ouvrage. Arriver avec un projet d'accélération, mais moi, je pense que c'est un projet de ralentissement. Arriver avec un projet d'accélération payé par la population, moi, je propose un projet non pas de ralentissement mais d'accélération payé par les poids lourds. Alors, comment allons-nous faire ? Et là, nous avons pris la précaution et le soin, et je voudrais que ce débat soit contradictoire. Et là, on va demander au Préfet de se mettre au travail, qu'il vienne un peu travailler sur le fond, la Direction du Ministère, se mettre à travailler, nous sommes prêts à toutes les réunions de travail en associant d'ailleurs toutes les parties prenantes, et y compris ceux qui ne sont pas d'accord avec notre projet. Et nous voudrions d'ailleurs que le projet que nous formulons puisse devenir l'un des points de discussion aussi intéressants, mais en tout cas, qui puissent être dans le débat à égalité et à parité avec le projet qui a été présenté par le maître de l'ouvrage, ce serait une originalité que votre débat peut-être, si cela n'a déjà pas eu lieu, peut-être que cela a déjà été, puisse ainsi inaugurer. Alors, nous avons fait les comptes sur la base des seuls chiffres du maître d'ouvrage et de l'Etat et du gouvernement, en dehors du fait qu'entre le projet de 1997 actualisé 2007 et le projet présenté dans le document des couleurs que vous connaissez, d'accélération, il y a un écart de 395 millions sur lequel nous n'avons toujours aucun éclaircissement. On ne comprend pas comment le même projet est en écart de 395 millions. Mais nous avons repris les chiffres tels qu'actualisés, et nous arrivons à la conclusion que compte tenu de l'argent que l'Etat s'engage à mettre dans le cadre du projet de concession, compte tenu de ce qui reste à financer, au regard de l'évaluation initiale 97 actualisée dans le cadre du projet pour une simple mise à 2x2 voies sans mise aux normes autoroutières à 110 km/h, tel que nous l'avons imaginé depuis longtemps, il reste, et je suis prêt à discuter, j'allais dire pièce contre pièce, document contre document, avec l'administration de l'Etat et du gouvernement sur ce sujet, il reste à financer 225 millions en Saône-et-Loire. Je ne parle pas et je pardonnerai mon collègue Jean-Paul Dufregne de ne pas évoquer l'Allier, car nous avons basé, par respect pour le choix de l'Allier, notre proposition exclusivement calculée sur nos besoins en Saône-et-Loire. Ces 225 millions, nous avons construit une hypothèse avec un cabinet conseil fort réputé, le cabinet Klopfer qui travaille beaucoup avec les départements. Nous avons imaginé une inflation sur travaux et sur engagement budgétaire de 2 %, ce sont les termes de l'hypothèse. Un

accroissement du produit de l'écotaxe de 3 %, 2 % en inflation, 1 % en volume, et un financement sur la base de l'emprunt de 4 %, c'est-à-dire le tarif auquel aujourd'hui les entités publiques empruntent. Voilà ! C'est sur cette base-là que nous arrivons à la conclusion qu'en 20 ans, avec l'écotaxe, part nationale et part locale départementale, Conseil général de Saône-et-Loire sur ces itinéraires routiers différents de la RCEA, nous arrivons, en 20 ans, à financer des travaux réalisés en 6 ans, et à rembourser l'emprunt. Je n'ai pas fait polytechnique, je n'ai pas fait l'ENA, je n'ai pas fait beaucoup d'études par rapport à tous ceux qui sont capables de calculer ce genre de chose, non, je ne suis qu'un petit avocat, excusez-moi, qui a fait des études de droit. Donc, vous comprenez que le droit et le chiffre, cela ne marche pas tellement ensemble. Mais je veux juste vous dire qu'on peut facilement faire ce travail quand on est un maître de l'ouvrage compétent, attentif et qui cherche finalement à résoudre un problème plutôt qu'essayer de vendre une solution toute faite. Voilà ! Alors, cette proposition, nous allons la remettre par écrit, Madame la Présidente, pour que nous puissions la discuter. Elle implique un certain nombre de conditions politiques. D'abord, que le Conseil général de Saône-et-Loire accepte de remettre au pot de cette structure qui serait publique-publique, c'est-à-dire collectivité locale-Etat, qui emprunterait les montants pour réaliser les travaux, c'est-à-dire les millions manquants, il faudrait que d'abord, le Conseil général de Saône-et-Loire accepte de remettre sa quote-part d'écotaxe qui revient au reste de son réseau routier. C'est un acte, pour moi, de solidarité, puisque ce sont des recettes qui vont tomber, chaque année, dans l'escarcelle du budget de mon département, et qu'avec l'ensemble des élus, nous allons prendre la décision de ne pas utiliser l'écotaxe pour le reste du réseau routier ou pour rechercher des modes alternatifs de transport comme nous le souhaiterions, développer des lignes de bus, peut-être améliorer avec la région Bourgogne le cadencement des TER. Nous allons utiliser cet argent par solidarité, c'est cela notre acte politique, en mettant cet argent chaque année, équivalent de 2 millions d'euros, au pot du remboursement de l'annuité pour le financement de la structure qui associerait, ce ne serait pas un partenariat public-privé, mais un partenariat public-public comme la loi le permet, et comme tel d'ailleurs, a été rénovée l'Université de Bordeaux avec l'Etat et la Caisse des Dépôts et Consignations, ainsi que la Région Aquitaine. Je prends cet exemple parce qu'il montre que c'est devenu une pratique intelligente, qui démontre qu'il n'est pas

besoin forcément de structure privée, distribuant des dividendes généreux à des actionnaires pour lever de l'argent et réaliser ce type d'investissement. On peut le faire dans une structure parfaitement publique qui, d'ailleurs, compte tenu de la rareté des fonds et de la difficulté à se financer aujourd'hui, sera plus économique et précautionneuse dans l'usage des fonds publics. Nous imaginons donc, Madame la Présidente, que le Conseil général fera cet effort, et nous imaginons également que l'Etat fera cet effort, ce qui me permet de répondre à mon collègue Jean-Marc Nesme. Nous avons besoin que l'Etat mette 13 millions d'euros d'écotaxe qui sera prélevée nationalement par l'AFIFT, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport. Celle-ci va récolter avec l'écotaxe 1 milliard d'euros. Pour régler le problème de la RCEA en Saône-et-Loire et ses kilomètres, il faudrait que l'AFIFT donne 13 millions sur 1 milliard, c'est-à-dire, à peine un petit peu plus, un tout petit peu plus d'un pour cent de sa recette. Cela tombe bien, la Saône-et-Loire pèse 1 % de la population, 1 % des routes, elle pèse 1 %, puisqu'il y a 100 départements et que la Saône-et-Loire est un département moyen, et qu'elle pèse 1 %, nous demandons 1 %. Lorsque j'entends des parlementaires du département, de mon département dire : « C'est impossible que nous obtenions 13 millions d'euros chaque année pendant 20 ans de la part de l'AFIFT, alors qu'il y a une écotaxe ». Cela veut dire que nous allons, nous, faire payer de l'écotaxe sur notre territoire, on ne sera même pas capable d'obtenir notre dû. Je préfère me battre dans l'unité politique avec la Droite, la Gauche, les Verts, les communistes, les socialistes, l'UMP, tout le monde, devant le Gouvernement (et faire l'unité départementale pour convaincre le Gouvernement de nous donner 1 % de l'écotaxe, plutôt que nous diviser sur nos territoires pour infliger à la population des péages scandaleux.

(Applaudissements)

Arnaud MONTEBOURG : Alors, je veux rendre un ultime hommage avant de conclure, Madame la Présidente, à mon collègue Gérard Voisin qui a produit un rapport à la Commission de l'Assemblée nationale où il siège, qui est député UMP de Saône-et-Loire et qui est à l'origine de cette idée. Donc, je veux lui... il faut rendre toujours à César ce qui est à César. Ce qui montre que dans la Saône-et-Loire, il est possible de construire des relations de convergence avec des gens qui ne sont pas

d'accord politiquement. Je laisse Gérard Voisin exprimer sa position, c'est à lui de le faire. Mais moi, je veux lui rendre cet hommage, parce que cela montre qu'il est possible, dans les difficultés que nous traversons, de construire des intelligences collectives, malgré les désaccords.

(Applaudissements)

Arnaud MONTEBOURG : Et je lance un appel à l'ensemble des autres parlementaires de la majorité de mon département. Je leur dis, si nous sommes unis sur ce projet, nous serons plus forts et nous n'aurons pas de difficultés à obtenir que la sécurité humaine sur cette route ne soit pas financée par des gens qui en ont assez ou ne peuvent pas payer, mais soit financée par une solidarité nationale qui, de surcroît, sera prélevée sur nos propres routes par une taxe fixée sur les usagers des routes que notre territoire aura entretenu pendant tant d'années. Je rappelle que les contribuables de Saône-et-Loire auront investi, depuis 1984 jusqu'à nos jours, 86 millions dans la RCEA. Il serait peut-être temps qu'un gouvernement attentif, on parlait d'autisme tout à l'heure, de ceux qui vivent à côté des routes, je voudrais qu'un gouvernement qui ne le serait pas pourrait, quand même, faire en sorte que notre dû soit enfin restitué, et il n'est pas besoin d'être dans l'opposition pour que cette proposition soit considérée comme raisonnable. Quel calendrier ? Nous pouvons, je crois, imaginer, je vais détailler les engagements réciproques du Conseil général et de l'Etat pour constituer ce partenariat public-public dans une structure publique d'investissement et de réalisation. Je n'ai pas encore formalisé la construction juridique précise, mais dans ce partenariat public-public, les engagements du Conseil général seraient, premièrement, assurer avec l'Etat le montage financier, juridique et opérationnel de la nouvelle structure ; deuxièmement, renoncer à la part départementale de l'écotaxe au profit de la nouvelle structure publique. Les engagements de l'Etat consisteraient à verser à la nouvelle structure publique les 275 millions d'euros, valeur 2008, qui ont été promis jusqu'à présent pour la concession privée par le Ministre des Transports. Deuxièmement, assurer le financement de la structure publique ad hoc sur la durée de l'investissement sur la base d'un prélèvement sur le produit de l'écotaxe qui serait garanti sur 20 ans. Ce n'est pas la mer à boire que de demander 1 % de la totalité des recettes nationales

de l'écotaxe pour financer une route qui est devenue un problème national, qui fait la une ou la deux des journaux nationaux. Troisièmement, la délégation de la maîtrise d'ouvrage à la nouvelle structure publique. Enfin, la reprise de l'ouvrage par l'Etat à l'issue de sa réalisation, car pour nous, qui gérons 5 500 kilomètres de routes départementales, nous ne pensons pas qu'un Conseil général a les moyens d'entretenir les 150 kilomètres supplémentaires qui sont les derniers kilomètres de route nationale publique dans notre département. Voilà, Madame la Présidente, pardonnez-moi d'avoir été un peu long, trop long, mais je crois que... Alors, le document est téléchargeable à partir de demain sur le site du Conseil général de Saône-et-Loire. Moi, je souhaiterais qu'on avance sur le débat le mieux possible. Je souhaiterais entendre les réactions, peut-être pas ce soir, mais dans les futurs évènements du débat, des préfets de régions, et je leur demande de venir, qu'on en parle, puisqu'ils représentent le Gouvernement, ils sont une instance de représentation de l'Etat mais aussi du Gouvernement. On ne peut plus demander à des fonctionnaires d'exécution de défendre un projet qui est politiquement condamné, et d'ailleurs condamnable. Voilà pourquoi, et sous le bénéfice de ces observations, j'ai transmis également à Jean-Paul Dufrègne, le Président de l'Allier, ce projet, le temps que chacun y réfléchisse. Bien sûr, il est amendable, bien sûr, il est fait pour faire avancer, mais c'est là une contre-proposition qui a pour but de résoudre nos problèmes, non pas de les envenimer ou de les faire reculer. Je vous remercie de votre attention et de votre patience.

(Applaudissements et chahut)

## **2<sup>ème</sup> partie auditions (suite)**

### **Présentation d'une contre proposition au projet**

#### **par le Député Maire de Charnay-Lès-Mâcon**

#### **Monsieur Gérard VOISIN**

Claude BREVAN : Monsieur Gérard Voisin.

Gérard VOISIN : Bonjour ! Bonsoir plutôt, Madame la Présidente, mesdames et messieurs de la Commission, et je voudrais, moi, vous remercier et vous féliciter de

la manière dont vous conduisez cette mission, depuis la première réunion qui s'est déroulée à Charnay dans ma commune, où il y avait à peu près autant d'auditrices et d'auditeurs, beaucoup plus turbulents d'ailleurs, donc l'Allier est sereine. Alors, j'ai voulu parler après Arnaud Montebourg, député de Saône-et-Loire et Président du Conseil général, pour deux raisons. La première, c'est que nous sommes tous les deux parlementaires, mais je suis le plus vieux. J'ai un peu l'habitude de l'automobile, puisqu'il a dit qu'il était avocat et brillant avocat, moi, j'étais garagiste, c'est peut-être pour cela d'ailleurs que la Commission chargée des Affaires européennes, le Président Lequiller, dont je suis l'un des vice-présidents, m'a confié tout ce qui roule sur pneu et sur rail, et que j'ai maintenant l'habitude de produire quelques rapports. Ce que je fais bien volontiers, parce que cette commission qui distille, avec une quarantaine de mes collègues, tout ce qui vient de l'Europe. Et ce n'est pas toujours facile, nous distillons pour faire en sorte que les parlementaires français, du moins ceux de l'Assemblée nationale, puisqu'une Commission analogue existe au Sénat, que nos collègues parlementaires français puissent se rendre à l'évidence que nous devons vivre aussi au temps de l'Europe. Et puis, la deuxième raison, outre celle d'être le plus âgé, c'est que ce soir, je me suis payé un avocat gratuitement et non des moindres, ce qui fait que vous allez gagner du temps, que j'envisage même, puisque je ne pourrai pas être au débat du 21 janvier à Mâcon dont je suis le député, de lui confier le soin de porter mes affaires...

(Applaudissements)

Gérard VOISIN : Donc, un certain nombre de parlementaires seront contents de n'entendre qu'une voix, même si elle n'est pas UMP et PS réunis, cela n'a rien à voir. D'ailleurs, je l'ai dit à Arnaud hier soir, sur le coup de 23 heures 30, puisqu'il a eu la politesse et la délicatesse de m'appeler, j'étais à l'Assemblée nationale dans mon bureau à travailler, comme d'habitude, et qu'il m'a dit... Non, mais je ne le brosse pas dans le sens du poil, vous allez voir pourquoi, et qu'il m'a dit : « Voilà ! Nous allons, je vais, nous allons déposer un projet qui sera demain dans la presse, c'est-à-dire avant Molinet ». Je lui ai dit : « Ecoute, il ne faudrait peut-être pas vampiriser mon travail, il ne faudrait peut-être pas pomper », comme on disait quand j'étais à l'école, et il a eu la politesse de vous dire pourquoi il s'était inspiré du travail que j'ai

commis au cours d'auditions pour produire un rapport sur l'eurovignette, et qui s'appelle eurovignette, « la taxation des coûts du transport routier au service du pavillon français », c'est 3 euros, mais vous l'aurez gratuitement quand vous voudrez. Il est téléchargé sur le site de l'Assemblée nationale, sur le site du Journal de Saône-et-Loire, sur plusieurs sites, et je vous propose de regarder. Alors, cela concerne tout ce qui va se passer aujourd'hui et demain en termes d'eurovignette et d'écotaxe, puisque l'écotaxe est le pendant français de l'eurovignette, et que cette écotaxe, comme il l'a fort bien expliqué, me convient dans cette proposition que j'ai fait voter d'ailleurs au Conseil municipal de Charnay, et que j'ai abondamment fait circuler dans les conseils municipaux de Saône-et-Loire largement, et puis même sur l'Allier, et même sur l'Allier. Et j'ai entendu tout à l'heure, avec satisfaction, que quelques-uns ou quelques-unes d'entre vous l'avaient regardé. Alors, il y a peu de choses qui y divergent de ce que vous a expliqué Arnaud Montebourg, et je confirme que mon travail de député UMP, mais qui a fait voter ce rapport qui contient, en page 56 brièvement, puisqu'il n'était pas fait que pour cela, les explications sur l'utilisation de l'écotaxe pour arriver à certaines solutions. Le Conseil municipal de Charnay a voté à l'unanimité, c'est une ville de 8 000 habitants, il y a de la Gauche, il y a de la Droite, et ils ont suivi en cela, mes conseillers municipaux, mes adjoints, la Commission chargée des Affaires européennes et qui, Droite et Gauche, à l'unanimité, à cette commission-là, a voté à l'unanimité les conclusions et le rapport dont je vous parle à l'instant, et dont s'est inspiré le Conseil général de Saône-et-Loire. Et je ne vois pas d'inconvénient, c'est ce que je disais au Président du Conseil général et député hier soir, fort tardivement, je ne vois pas d'inconvénient à ce que gens de Droite et gens de Gauche se réunissent pour des problèmes de sécurité. J'ai 65 ans, j'ai vu commencer la RCEA il y a 40 ans, j'étais maire, avec quelques difficultés du Préfet de l'époque, parce que ma petite commune était un peu traversée et qu'il fallait payer, et donc je la connais bien. Mais ce qui m'insupporte, ce sont... alors, je sais bien qu'il ne faut pas en parler, mais j'en parle quand même, ce sont les personnes victimes, décédées ou handicapées lourdes, handicapées légères, et puis un coût formidable en Europe, qui est lié justement à tous ces accidents, et cette route, elle est accidentogène, et c'est un euphémisme. On a peur de rentrer le soir. Moi, j'ai peur de rentrer ce soir, toujours. Et donc, je ne veux plus

que pour des raisons politiques, nous puissions continuer à ne pas trouver une solution commune.

(Applaudissement)

Gérard VOISIN : Alors, je ne suis pas venu pour me faire applaudir, je n'ai pas d'électrices et d'électeurs dans la salle, ni de Charnay, ni de la première circonscription de Saône-et-Loire. Je veux simplement témoigner, puisque je ne pourrai pas le faire à Mâcon, ou du moins, je ne pense pas, mais j'ai déjà dit comment je pouvais me débrouiller éventuellement. Je souhaite que la Commission puisse engranger cette proposition pour qu'ensuite, et comme cela était dit, parce que c'est la vraie procédure, pour qu'ensuite, le gouvernement puisse prendre sa décision. C'est comme cela que cela se passe, c'est le protocole et c'est la forme, il faut donc être formel. Et à ce sujet, d'ailleurs, dès le mardi 11 janvier, je travaillerai sur ce sujet au Ministère des Transports. Alors, nous avons quelques différences entre ma proposition, mais je ne veux pas être le père, cela ne m'intéresse pas, je veux simplement que nous soyons à trouver des solutions si, et là, je suis dans le sens de mes collègues parlementaires plus à Droite, et avec lesquels nous avons déjà regardé au Ministère de quelle manière cette concession pouvait s'exercer, et en proposant, si possible, de la gratuité pour les locaux. On sait qu'il y a un vrai problème constitutionnel, que cela peut durer des années, et que la solution de l'écotaxe, par contre, comme cela a été dit tout à l'heure, est immédiate. Travaux immédiats, immédiats et ensuite paiement avec un autre système dans ma proposition, qui est un emprunt sur 30 ans, calculé à 3 %, je peux vous donner tous les détails comptables, je n'ai pas pris de grand cabinet, Arnaud, non, ma tête m'a suffi avec mes collaboratrices et mes collaborateurs, cela coûte moins cher, c'est comme de se payer un avocat gratuitement, pareil. Et à partir de là, j'ose prétendre que c'est possible. Alors, le Président de la République nous a dit, justement sur le mot possible, tout ce qui pouvait l'être. J'en prends acte et j'espère bien que nous pourrons démontrer que cela est possible, si le ministère regarde autre chose que la concession, comme cela a été choisi dès le départ. Voilà ! Donc, c'est une contribution. Je ne trahis pas mes amis politiques, je n'encense pas mes adversaires politiques, ce n'est pas mon souci. Alors, si cela pouvait m'aider à être réélu la

prochaine fois, après tout, pourquoi pas ? Mais c'est une plaisanterie ! Mais c'est une plaisanterie. Mesdames, messieurs, nous sommes aujourd'hui à devoir regarder comment cela se passe ailleurs, et on ne doit pas rester dans des schémas anciens, franco-français, aujourd'hui en recul par rapport à ce que permet l'Union européenne. Et l'Union européenne permet l'affectation, alors je sais que cela ne passe pas bien chez certains de mes amis, mais aujourd'hui grâce au Grenelle de l'environnement, grâce à l'Europe, nous pouvons solliciter, réclamer, s'il en était besoin, cette écotaxe et de faire de l'affectation, ce qui n'était pas possible avant et qu'il l'est aujourd'hui, y compris l'écotaxe dont je ne pense pas, et je préfère un emprunt à 30 ans, je préfère un emprunt à 30 ans que de prendre de l'écotaxe sur la RN 73 ou sur la RN 6 comme je l'ai entendu, et comme je l'ai lu dans la presse, non, je préfère que s'il doit y avoir écotaxe sur la RN 73, sur la RN 6 comme cela sera possible, comme cela est possible à partir de 2012, je crois que c'est quand même la meilleure solution de laisser à la RCEA son propre financement et puis, de voir autre chose. Aujourd'hui, le pavillon routier poids lourds est en difficulté, et l'eurovignette et l'écotaxe permettra aussi, je vous le dis, c'est contenu dans le rapport, je vous suggère de le lire, permettra, et cela entre guillemets, « une ristourne » en direction du transport français. L'écotaxe fera payer à égalité les Français et les étrangers. Aujourd'hui, les camions étrangers ne peuvent apporter de subside à la lutte pour un bon environnement qu'à travers la TIPP, la Taxe intérieure sur les produits pétroliers, c'est tout ce que nous avons. La taxe carbone est out mais la TIPP, aujourd'hui, parce qu'on faisait du paiement de carbone sans le savoir depuis la TIPP 1922, quand même. Et donc, les étrangers, qu'est-ce qui se passe aujourd'hui avec un transporteur ? Il a deux gros bidons de chaque côté, il fait le plein de gas-oil au Luxembourg ou en Belgique, il passe tout au bout, jusqu'en Espagne, il fait le plein en Espagne et il revient au Luxembourg, en Belgique, TIPP zéro. Et donc, moi, je pense que je ne vais pas vous tenir trop longtemps, j'ai dit que je serai court, puisque bien des choses avaient été dites, mais je pense qu'avec l'eurovignette, l'écotaxe française, nous avons, là, de quoi faire non pas rêver, mais de quoi faire le nécessaire sur la route parce que l'AFIFT est en difficulté. Pourquoi elle est en difficulté ? Tout simplement parce que l'Etat français, et je soutiens, je soutenais le gouvernement à l'époque, a vendu les autoroutes, et que les autoroutes remplissaient les caisses de l'AFIFT. Aujourd'hui, l'AFIFT est en difficulté à la Cour

des Comptes, voilà ! Et moi, je souhaite que l'excellent président de l'AFIFT puisse avoir des moyens nouveaux. Il s'appelle Gérard Longuet, et que nous devons, je mets cela entre guillemets, sauver l'AFIFT, sauver l'AFIFT de façon à pouvoir faire en sorte que cette agence puisse répartir naturellement et normalement, là où est ponctionné ce qui roule, en faveur de ce qui roule. Et puis, il y a le rail, grande difficulté, le rail. Et il se trouve qu'après avoir fini ce rapport-là, j'étais chargé, je l'ai mis en route et je le rendrai à l'Assemblée nationale où il sera voté, à peu près sûr, à l'unanimité, je suis, pour le début de mars, à produire un rapport sur la mise en concurrence au niveau du rail, puisqu'aujourd'hui, cela ne se passe bien en France. Cela ne se passe pas bien, cela se passe mieux ailleurs mais en France, cela ne se passe pas bien, et l'Europe nous oblige à cela. Mais tant mieux que cela nous oblige, parce que la concurrence, c'est ce qui permettra certainement de mieux s'en sortir. Et je pense que pour le maritime, c'est aussi la même chose. Alors, qu'il y ait quelques transferts entre les différents modes de transport, pourquoi pas ? Mais il ne faut pas que cela soit la route qui alimente tout le reste. Il faut savoir quand même qu'en Allemagne, cela fait cinq ans que Toll Collect, qui est une organisation de collecte, comme son nom l'indique, travaille au bénéfice de l'Etat fédéral, 4 milliards d'euros, il y avait... par an, bien sûr, il y avait des autoroutes, mais qui étaient toutes gratuites. Aujourd'hui, à partir de l'automne, les camions français, les camions allemands ou français paient à Toll Collect pour le compte de l'Etat. Et c'est à notre tour, en France, de pouvoir mettre en place ce système, car nous sommes obligés de le mettre en place. La date qui est évoquée par Arnaud Montebourg est juste. C'est la loi de finances pour 2009 qui a créé l'écotaxe, sauf qu'elle devait s'opérer, cette collecte, à partir de 2010. Puis, 2010 est passé, mais il n'y avait pas de... là, c'est aussi une mise en concession en direction d'une exploitation ; 2011, il n'y en a pas, et donc, c'est en 2012 que l'écotaxe pourra commencer à être pertinente. C'est dans quelques jours que doit être choisie la société parmi les quatre qui ont soumissionné à l'appel d'offres. Tout cela est très confidentiel pour éviter qu'il y ait des problèmes de fuite, et que l'appel d'offres soit ensuite annulé par l'un des souscripteurs, l'un des quatre. Donc, on ne sait pas qui c'est. Mais impérativement, d'ici quelques semaines, d'ici quelques jours, nous saurons qui sera chargé, et c'est une entreprise privée, c'est vrai, qui sera chargé de faire l'équivalent de Toll Collect en Allemagne, à partir de 3,5 tonnes, parce que c'est ainsi que la législation française a noté, que

12 tonnes, c'était trop et qu'il fallait faire cela à 3,5 tonnes. Ma foi, ce sera à 3,5 tonnes. Mais en tout cas, moi, ce que je propose dans ce rapport, moi, ce que je relate, et je l'ai testé auprès des transporteurs de la Fédération Nationale du Transport routier, la FNTR, qui ne sont pas des faciles du tout, et dont je suis, je m'en réjouis, mon père était routier, mon grand-père était routier, je me réjouis de bien m'entendre avec eux, et ils ont bien considéré que si c'est fait proprement, si c'est fait normalement, ils ont tout intérêt, parce qu'ils vont de toute façon répercuter ; et qu'à partir du moment où nous avons l'assentiment des transporteurs routiers, globalement, pour cette recette qui doit être affectée à la route, à la route... Même si je l'ai dit tout à l'heure et je le redis, même s'il y a quelques transferts pour aider un autre mode de transport qui serait plus en difficulté, pourquoi pas, mais nous avons l'équivalent, en France, d'un regard sur le rail et j'y participerai modestement, mais dès 2011, pour faire en sorte que le rail génère, lui aussi, les moyens financiers, d'être en meilleur état notamment au niveau de RFF, et que nous ayons aussi une politique, et cela sert à cela, l'écotaxe, de faciliter du transport routier... Et la SNCF, d'ailleurs, est le plus grand transporteur routier de France. Et qu'à partir du moment où la SNCF sera d'ailleurs en concurrence, et cela stimule, il y aura une possibilité de faire en sorte que le réseau français soit en meilleur état, que les sillons, y compris le transport de véhicules lourds sur des trains, comme cela se passe très bien en Suisse, et il y aura aussi des propositions dans ce sens, nous avons donc un regard sur le rail pour faire comme sur la route. Donc, je ne veux pas rentrer dans les détails, j'ai dit simplement pour mon rapport, pour ma position, c'est plutôt sur 30 ans, avec un emprunt à 3 % et que nous arriverons tout à fait au bout du problème. Ce n'est qu'une proposition, ce n'est qu'une proposition au cas où la mise en concession, qui est défendue aussi, et c'est normal, par d'autres parlementaires, par d'autres élus locaux, départementaux, régionaux ou par la population, si c'est possible, pourquoi pas ? Mais pour ma part, et je prends mes responsabilités politiques en disant que je préfère l'utilisation de l'écotaxe, parce que c'est possible. Voilà ! Je vous remercie.

(Applaudissements)

## Questions/Réponses

Claude BREVAN : Maintenant, il y a un temps de débat. Donc, qui souhaite intervenir à la fois sur les premières interventions et sur ces deux propositions ? Qui souhaite prendre la parole ? Il y a un monsieur là-bas.

Fernand LAURENT : Bien ! C'était pour une...

Claude BREVAN : Monsieur, s'il vous plaît, vous vous nommez pour le verbatim.

Fernand LAURENT : Ah ! Pardon ! Fernand Laurent, Charolles.

Claude BREVAN : Merci.

Fernand LAURENT : Voilà ! C'était tout simplement pour faire remarquer ce que j'aurais pu considérer comme une attaque à votre égard, mais les débats tels qu'ils se sont déroulés ne me guident pas dans cette direction mais plutôt en direction du maître d'œuvre. Pourquoi ? Parce que lorsqu'on a remarqué le calendrier des débats qui était prévu par votre commission, on s'est rendu compte que Charolles était, en tant que sous-préfecture, oubliée sur l'ensemble des villes considérées. Et alors, évidemment, ce n'est pas le maître d'œuvre qui avait choisi. Mais jusqu'à présent, personne n'avait fait de remarque particulière, et les uns étaient allés, disons, côté est sur Cluny, et d'autres étaient allés sur côté ouest sur Paray-le-Monial pour soutenir telle ou telle opinion. Or, le maître d'œuvre a fait connaître récemment que Charolles était un cas particulier, et que dans le cadre d'une concession, on ferait dévier les poids lourds par la ville de Charolles à tel point que... Non, non, mais ne souriez pas, à tel point que... je reprends, à tel point que le Maire de Charolles lui-même se défendait de ne pas accepter la déviation qui obligerait à revenir 30 ans en arrière. Et voilà pourquoi je prends la parole. C'est qu'il y a 30 ans, j'étais président de l'Amicale laïque. Et à Charolles, vous savez qu'il y a plus d'élèves que d'habitants. Et comme le milieu scolaire se trouve en bas de la descente de l'entrée ouest de la ville, le danger était permanent. Lorsque j'ai eu terminé et obtenu, avec d'autres évidemment, pas tout seul, la déviation, la mise en 2x2 voies, le viaduc qui

reste toujours un exemple unique en France de réalisation tel qu'il a été fait, je considérerais la mission accomplie.

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez être assez bref parce qu'il y a beaucoup de demandes de questions, Monsieur.

Fernand LAURENT : Oui, oui, je m'arrête ! Cela y est, j'ai fini.

Claude BREVAN : Et je vais vous répondre sur la question de Charolles, je crois que vous avez interprété très mal le fait qu'on n'y soit pas allé.

Fernand LAURENT : Non, non, non !

Claude BREVAN : Je vais vous le dire. Je vais vous le dire. Allez-y !

Fernand LAURENT : Non, Madame. Je retire mes griefs pour simplement dire que cette modification, qui n'était pas prévue au départ, nous amène, nous, Charolais, à programmer le vendredi 14 une réunion du même type que celle-ci, mais qui sera organisée par nos soins, et qui se conclura par le dépôt, entre vos mains, un peu plus tard, de l'ensemble de la pétition qu'on aura signée. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Alors, je vais vous répondre sur la question de l'absence de réunion à Charolles. Je ne l'aurais pas fait si vous n'aviez pas posé la question de cette façon, en soupçonnant le maître d'ouvrage de noirs desseins. Nous avons rencontré beaucoup d'élus, nous leur avons proposé de tenir des réunions dans leurs communes, et nous avons eu un refus du Maire de Charolles. Voilà ! C'est tout simplement cela. Je vous le dis comme c'est, parce que c'est cela. Cela ne relève pas du tout du maître d'ouvrage. D'autres demandes ? Monsieur le Président, allez-y !

Jean-Paul DUFREGNE : Non, je serai bref. J'ai déjà parlé et je comprends bien qu'il y en a d'autres qui veulent parler. Simplement, je voulais avoir une réaction par rapport à la proposition faite par Arnaud Montebourg concernant la mise à 2x2 voies

partie Saône-et-Loire parce que, bien entendu, il l'a précisé, cela concernait la partie de Saône-et-Loire. Alors, moi, je n'ai pas fait de droit mais j'ai fait de la comptabilité, donc ce qui m'a permis de rapidement analyser les choses et d'essayer de voir si c'était reproductible dans l'Allier. En ce qui concerne la Saône-et-Loire, et c'est une réaction à chaud, Arnaud est parti sur un investissement de 500 millions d'euros. Donc, on peut considérer que c'est l'équivalent de ce que nous avons à réaliser dans l'Allier. Il y a une différence fondamentale entre la Saône-et-Loire et l'Allier, c'est que dans le calcul qui est présenté, il y a une aide de 200 millions d'euros. Il y a une aide de 200 millions d'euros qui est promise sur l'embranchement nord. Donc, Arnaud est parti de ces 500 millions d'euros, il a défalqué 200 millions d'euros de l'aide sur l'embranchement nord, cela restait 300. Il y a une subvention d'équilibre à la concession qui était prévue, promise de 150 millions d'euros, il s'en est octroyé la moitié, 75, normal. 300 moins 75 égal 225. Et ensuite, à partir des calculs du 1 % de l'écotaxe nationale plus la part d'écotaxe reversée au département, cela donne la possibilité de rembourser sur 20 ans. La configuration est complètement différente pour le département de l'Allier, puisque si nous partons de 500 millions d'euros, nous n'enlevons pas les 200 millions d'euros et donc, automatiquement, nous nous retrouvons sur une durée beaucoup plus importante. Il y a aussi une autre différence fondamentale que je veux souligner, c'est que la Saône-et-Loire accepte, dans ce calcul, de reverser sa part départementale d'écotaxe, ce que nous, dans l'Allier, nous refusons. Pourquoi ? Parce que nous avons refusé de participer au PDMI. C'est-à-dire que nous avons refusé, dans l'Allier, de payer avec les impôts départementaux les routes nationales. Et je ne vois pas pourquoi nous serions amenés à consacrer notre part d'écotaxe départementale dans le remboursement de cette infrastructure, d'autant plus que nous attendons avec impatience le produit de cette écotaxe, puisque nous avons aussi, nous nous sommes engagés dans un contournement, dans l'Allier, de Vichy, le contournement sud-ouest, et que nous aurons besoin de ces recettes pour pouvoir faire face au remboursement que ce contournement va nécessiter. Donc, j'ai entendu, moi, avec beaucoup d'intérêt, et le calcul qui a été présenté est un calcul qui tient tout à fait la route, les circonstances sont différentes au niveau de notre département, parce que les chiffres changent fondamentalement. Donc, pour la réflexion générale, je voulais apporter ces quelques précisions rapidement dès ce soir.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur Nesme.

Jean-Marc NESME : Oui, merci, Madame la Présidente. J'ai découvert dans la presse, ce matin, les propositions d'Arnaud Montebourg. Je l'ai écouté tout à l'heure, et je vais donc faire des réactions tout à fait à chaud. D'abord, je me félicite que sa démarche ne soit plus une démarche d'obstruction systématique. Deuxièmement, j'ai entendu avec intérêt, sous réserve d'examiner les choses au fond, à la fois sa proposition et celle de Gérard Voisin, et j'y reviendrai. Alors, je voudrais dire à Arnaud Montebourg, la population de Saône-et-Loire n'est pas à l'unanimité opposée au projet du maître d'ouvrage. En fait, il y a en quelque sorte deux catégories de population en Saône-et-Loire, il y a celle qui bénéficie, depuis des années, au moins de quatre autoroutes, et qui est soit indifférente au projet du maître de l'ouvrage qui concerne particulièrement le sud-ouest du département, ou opposée, pour différentes raisons, sur lesquelles je ne veux pas insister. En tout cas, ce que je peux vous dire, c'est que la population du sud-ouest du département n'est pas unanimement opposée au principe, au projet du maître d'ouvrage. La meilleure des preuves, c'est que leurs représentants, les représentants de cette population au sein du pays Charolais-Brionnais, ont voté, à la quasi-unanimité une motion avec un certain nombre de réserves dont j'ai parlé tout à l'heure, dans le cadre de l'amendement que j'ai présenté en matière de gratuité pour les usagers. Troisième observation, cela rejoint un peu ce que disait le Président du Conseil général de l'Allier, la proposition du Conseil général de Saône-et-Loire exclut le département de l'Allier. Alors, cela pose, à mon avis, deux problèmes : c'est qu'il y a un principe dans ce projet du maître d'ouvrage, c'est la continuité territoriale entre l'A71 et l'A6. Donc, c'est un point de fragilité dans votre projet qu'il convient d'examiner au fond. Quatrième observation, vous parlez de partenariat public-public. A ma connaissance, c'est une nouveauté en matière d'infrastructure car en matière de partenariat, c'est la loi du 29 août 2002 qui prévoit un partenariat public-privé sous forme de concession pour les infrastructures, et pour les secteurs hospitaliers et judiciaires, les autorisations d'occupation temporaire, les baux emphytéotiques administratifs et les

contrats de partenariat. Pourquoi ne pas inventer, imaginer une nouvelle formule ? Moi, je ne me suis pas opposé. Mais simplement, la création d'une société publique entre l'Etat et le Conseil général de Saône-et-Loire pour faire une route n'est fondée, actuellement, sur aucun texte légal, l'Etat ayant à sa disposition la loi de 2002 pour les infrastructures routières. Alors, la législation peut toujours évoluer, c'est clair, mais cela prendrait beaucoup de temps, compte tenu de la charge du calendrier parlementaire pour les deux ans qui viennent, j'ai bien peur que l'on en parle encore dans trois ans. De plus, en proposant de créer une société publique, chargée de porter le projet de mise à 2x2 voies, vous privez néanmoins l'Etat de percevoir les redevances domaniales et la taxe d'aménagement du territoire versées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, et dont le produit alimente le budget de l'AFIFT, de l'Agence de Financement des Infrastructures, je ne pense pas que l'Etat soit d'accord qu'on le prive d'un certain nombre de ses ressources, redevances domaniales et taxe d'aménagement du territoire versées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Autre observation de l'expérience... Moi, je vais vous dire franchement, il y a quelques années, je n'étais pas favorable à la concession. Pas favorable à la concession, il y a 10, 12 ans. Je n'étais pas favorable. Et moi, je m'y suis rallié simplement par réalisme. Pourquoi ? Parce que l'histoire de ces quarante dernières années nous apprend que la RCEA n'a jamais été une priorité pour le Gouvernement, quelle que soit sa couleur. Et puis deuxièmement, l'AFIFT, au cours de ces dernières années, depuis son existence, n'a jamais, contrairement à ce que tous les ministres des Transports successifs ont annoncé notamment en Charolais, l'AFIFT n'a jamais apporté les subsides suffisants pour terminer cette 2x2 voies le plus rapidement possible. Donc, comment l'Etat pourrait-il accepter d'entrer dans une société telle que vous la proposez, sachant qu'il va se priver de recettes pour financer des infrastructures ? D'autre part, sur un plan plus général, moi, il me semble quand même qu'il est particulièrement injuste de faire financer par les contribuables, et notamment ceux du département de Saône-et-Loire, la circulation gratuite du transit national et international pour traverser le département de Saône-et-Loire. J'estime que c'est particulièrement injuste, et c'est d'autant plus injuste, c'est que vous avez une grande majorité des contribuables du département de Saône-et-Loire qui n'utilise jamais la RCEA, ou s'ils l'utilisent, c'est une ou deux

fois par semaine. Autre observation, moi je trouve quand même qu'il est un peu anachronique, c'est très curieux...

(Chahut)

Claude BREVAN : Attention ! Vous arrêtez les sifflets. Chaque orateur a le droit au respect, vous pourrez vous exprimer après.

Jean-Marc NESME : Madame la Présidente... Vous remarquez, Madame la Présidente, que je ne viens pas avec mes militants. Voilà ! Et que je souhaite qu'on me laisse terminer sans bruit. Bien ! Je remarque aussi que le Conseil général de Saône-et-Loire, qui crie quand même famine depuis trois ans, et qui a supprimé les subventions aux communes, aux associations, et cetera, et cetera, propose de financer d'une manière ou d'une autre, indirectement par le reversement de l'éco-redevance, une route nationale dont il n'a pas la compétence. Enfin, le plus important à mon sens, et c'est un point qui mérite vraiment d'être étudié le plus finement possible, notamment avec des spécialistes, moi, j'estime que le financement par l'écotaxe est un leurre. Et je vais vous dire pourquoi. J'y ai fait allusion tout à l'heure. Lisez le rapport de la Commission des finances de l'Assemblée nationale présidée par qui vous savez, annexe 16 sur la mission Transports, vous apprendriez, un, que l'écotaxe est affectée à l'AFIFT comme cela a été dit, et votre demande de l'affecter à une société publique que vous pourriez créer avec l'Etat, j'estime, pour l'instant, les conditions juridiques ne sont pas réunies pour que l'écotaxe soit affectée à un objet précis, d'ailleurs, comme toute recette fiscale et parafiscale, ce n'est pas constitutionnel. De plus, en admettant que cela soit possible, le Grenelle de l'environnement a fixé des priorités à l'AFIFT, le ferroviaire, le fluvial et le maritime. On sait depuis 40 ans que la RCEA a toujours été le parent pauvre des financements publics, quel que soit le gouvernement, je ne vois pas, à moins qu'on fasse la démonstration inverse, pour quelle raison cela changerait. Et je préfère avoir un projet certain, global, qui respecte la continuité territoriale, qui est financé selon un calendrier précis, qu'à un dispositif qui a le mérite d'exister, c'est la proposition de Gérard Voisin, c'est la proposition d'Arnaud Montebourg, mais qui, néanmoins, sur le plan juridique, sur le plan financier, sur le plan fiscal, me paraît incertain. D'ailleurs,

en admettant que l'écotaxe soit destinée, soit ciblée sur un département particulier, on retombera systématiquement sur les lois du Grenelle de l'environnement un, et deux, qui prévoient prioritairement le financement des solutions alternatives à la route, qui est le fer, le fluvial et le maritime, autrement dit, ce sont des points qui ont le mérite d'exister, que vous avez eu le mérite de proposer l'un et l'autre, mais qui méritent vraiment, comment dirais-je, un examen très, très attentif. On ne peut pas aujourd'hui, à ce jour, si on veut une réalisation en 2017-2018, partir sur des bases incertaines, comme je viens de le démontrer. Et puis, enfin, j'ai lu que l'écotaxe était moins coûteuse pour les poids lourds que le péage. On marche sur la tête. La conséquence est simple, si on ne finançait la RCEA que par l'écotaxe, la RCEA va devenir un aspirateur fantastique pour les poids lourds qui, au lieu d'utiliser les autoroutes voisines, emprunteront la RCEA dont le trafic PL est déjà le double de la moyenne nationale. Et quand vous interrogez... Non, mais ce n'est pas la peine. C'est très curieux...

Claude BREVAN (s'adressant à la salle): Vous prendrez la parole tout à l'heure...

Jean-Marc NESME : ... quand on affirme quelques vérités, tout de suite, cela déclenche des... Bien, vous interrogez des sociétés de transport et j'en ai dans ma circonscription, ils pourront vous le confirmer. Enfin, pour terminer, les deux projets alternatifs, qui reposent sur des bases totalement incertaines, créent une incertitude que les entreprises et leurs salariés ne comprennent pas dans l'état actuel des choses. Autrement dit, et moi, je suis parfaitement d'accord, il est vraiment urgent qu'on se retrouve avec le maître d'ouvrage, avec les hauts fonctionnaires du maître d'ouvrage, avec les techniciens pour que nous puissions mettre à plat toutes les cartes sur la table, et que nous puissions sortir une solution, non pas dans un an, non pas dans deux ans, mais dans les quelques semaines qui viennent. Ceci étant dit, pour l'instant, on n'a qu'un projet global qui respecte la continuité territoriale entre l'A71 et l'A6, qui est financé avec un calendrier précis. La porte est ouverte aux discussions, mais il faut vraiment que les négociations et les discussions aboutissent le plus rapidement possible, car il y a quand même des problèmes juridiques et financiers qui ne sont pas clairs et qui, juridiquement, ne sont pas solides.

Claude BREVAN : D'autres demandes de parole. Il y a Monsieur Nesme qui voulait répondre rapidement, si c'est possible ? Pardon, Monsieur Voisin, pardon, vous vouliez parler. Je dois être fatiguée un peu, là. Si vous pouvez être...

Gérard VOISIN : Oui ! Je suis court, je suis court.

Claude BREVAN : oui, parce que je suis assez frappée que les personnes qui se manifestent bruyamment dans le fond de la salle ne lèvent pas la main pour répondre ou pour prendre la parole.

Stephen KERCKHOVE : On ne va pas parler et intervenir encore une fois, laissez la salle s'exprimer.

Claude BREVAN : Mais, c'est ce qu'on n'arrête pas de demander, mais pas sous forme de « Hou ! Hou ! Hou ! »...

Gérard VOISIN : Non, juste un mot pour répondre au Président du Conseil général de l'Allier, je ne vais pas revenir sur ce que j'ai dit tout à l'heure à la tribune, sur ce que vient de dire mon ami Jean-Marc, qui a toute mon amitié, mais le débat est là, le débat est là, mais il vaut mieux avoir des idées que pas. Donc, il y a des propositions, il faut les écouter, il faut les étudier. Et pour ma part, j'irai, je l'ai dit tout à l'heure, c'est précis, à 16 heures 15, pour travailler avec les spécialistes du Ministre, enfin du Secrétaire d'Etat Thierry Mariani, au ministère, pour... ayant entre les mains l'analyse synthétique de l'économie du projet RCEA que j'ai proposée, tout cela pour répondre au Président du Conseil général de l'Allier, très rapidement. Ces propositions-là, je vous les laisserai, si vous ne les avez pas reçues de ma part, c'est une erreur de ma part, mais pas de mes collaborateurs. C'est bien l'ensemble du projet qui est proposé ici, qui est chiffré, là. Donc, vous êtes dedans, et je ne suis pas d'accord, je l'ai dit tout à l'heure, avec le financement sur la durée et sur la manière que propose le Président du Conseil général pour le compte de sa majorité et pas de son opposition, ce qui n'exclut pas, d'ailleurs qu'un jour ou l'autre, on puisse retomber... Et je réprecise, à la demande de Jean-Marc, d'ailleurs, que si... Bien sûr, c'est la concession qu'il regardait. Mais ma proposition, c'est au cas où la concession

ne puisse aboutir. Et constitutionnellement, j'ai bien peur, moi, qu'il ne soit pas possible, parce que la gratuité sélective n'est pas aujourd'hui autorisée en France. Si ! Oui. Tu es d'ici. Moi, je vais te dire si pour mes propositions. Alors, pour répondre donc au Président, les coûts du projet autoroute concédée à péage : 1 100 millions d'euros ; autoroute non concédée gratuite : 950 millions d'euros ; route à 4 voies gratuite, entre 760... vous permettrez qu'il y ait une fourchette : entre 760 et 860 millions d'euros. Le coût des différents scénarios pour l'Etat : une autoroute concédée à péage, coût pour l'Etat : 1 653 millions d'euros. Alors, vous verrez les détails, c'est 150 millions plus 1 851 moins 348, je ne vous explique pas cela maintenant ; 150 millions de subvention d'équilibre plus la perte de l'éco-redevance pour poids lourds sur 60 ans. Parce qu'on sait qu'une taxe, quand elle est mise en place, elle reste. Oui, 1922, la TIPP, je l'ai évoquée tout à l'heure ; 30 835 200 euros par 60 ans, cela fait 1851 millions d'euros. Il convient de déduire de cette somme les frais annuels d'entretien de la RCEA, parce qu'on n'en a pas parlé vraiment. On en a parlé un petit peu mais pas beaucoup. Les frais d'entretien de la RCEA : 5,8 millions d'euros multipliés par 60 ans, parce que tous les ans il faut remettre le même paquet, égal 348 millions d'euros. Les calculs n'intègrent pas la différence entre la TVA acquittée sur le prix de péage et le montant remboursé aux concessionnaires, faute de renseignement des diverses taxes perçues par l'Etat qui ne modifient pas substantiellement ce chiffre. Je vais plus vite, route à 4 voies gratuite : entre 1 108 millions d'euros et 1 208 millions d'euros. Là, j'ai un différentiel de 100 millions d'euros. Cette somme correspond au coût de réalisation majoré du coût d'entretien durant 60 ans. Les objectifs souhaités : le délai le plus rapide pour épargner des vies humaines. Je le dis comme cela, comme je le pense, parce que j'ai trop ramassé de gens sur la route, vous voyez, oui, moi, cela me suffit ! J'en ai assez ! En termes de vies humaines, qui est le premier objectif, sur la base d'une moyenne, hélas, annuelle de 17 personnes décédées. Un retard de délai à 3 ans qui entraîne la nécessité de conduire une DUP pour une autoroute concédée représente entre 34, et je ne fais les comptes parce que cela m'affole, de décès supplémentaires. Mesdames et messieurs, 140 et quelques milliards d'euros, milliards d'euros, en Europe pour les personnes décédées, les handicaps lourds et les handicaps légers et le reste. En France, c'est près de 24 milliards que coûte cette insécurité routière. Les chiffres sont de Madame Merli, la Déléguée interministérielle à la Sécurité

routière que j'ai auditionnée pour l'un de mes rapports. La gratuité, elle exclut le principe de la concession, c'est vrai. C'est vrai. Voilà ! Donc, s'il n'y a pas possibilité de concession, pourquoi faire cela ? Mais oui, tu n'opines pas du chef, Jean-Marc ! J'essaie de te convaincre pourtant depuis quand même pas mal de temps. Quatre, le financement. Le financement : la réalisation immédiate de la mise à 2x2 voies est possible, immédiatement, si nous pouvons trouver le financement nécessaire. L'Etat apporte en dotation, c'est dit dans le rapport, le montant de la subvention d'équilibre qu'il est prévu de verser au concessionnaire, soit 150 millions d'euros. Si c'est au concessionnaire, cela peut être la proposition que je vais faire après. Le besoin de financement est compris, dans ce cas, entre 720 et 610 millions d'euros. Un emprunt à taux fixe de 3 % sur 30 ans permet, pour un montant mensuel de remboursement de 3 millions d'euros, d'emprunter 712 millions d'euros pour un coût de 368 millions d'euros. En d'autres termes, il est possible de financer, dès aujourd'hui, l'achèvement de la RCEA par un emprunt dont les annuités de remboursement seraient couvertes par l'éco-redevance poids lourds sur la RCEA, et pas sur la RN73 ou sur la RN6, en tout cas, la proposition du Président du Conseil général de Saône-et-Loire, je ne la retiens pas pour mon compte. Ensuite, la solution : l'emprunt est porté l'Etat. Deux points, inconvénient : l'aggravation de la dette de l'Etat au sens de Maastricht. Vous savez ce que c'est. Cette solution est techniquement la meilleure, car l'Etat dispose des conditions de prêt les plus favorables. J'ai pris 3 % qui est un pourcentage moyen. Deuxièmement, et c'est plutôt mon choix, mais je ne suis plus conseiller général, je l'étais pendant 21 ans, je ne le suis plus, mais c'est mon choix parce que les conseillers généraux, les conseillers régionaux disent souvent l'Etat, la décentralisation... C'est le moment de faire la décentralisation. Donc, la deuxième proposition, c'est une collectivité locale prend en charge l'aménagement de la RCEA, la loi Grenelle 2 lui permet de bénéficier, de droit, du produit de l'éco-redevance poids lourds, la gratuité est assurée ; et au bout de 30 ans, la collectivité locale disposera d'un revenu sans avoir eu à accroître sa fiscalité ni réduire ses investissements. Et c'est cela que je propose au Conseil général de Saône-et-Loire et de l'Allier. Et troisièmement, un partenariat public-privé conduit par une société d'économie mixte locale, ce n'est pas mon choix parce que c'est toujours initié par les communes traversées par la RCEA, et qui permettrait également d'arriver à un

résultat similaire. Elle serait plus coûteuse, mais mérite d'être étudiée alors qu'elle est d'emblée écartée dans le document publié par l'Etat. Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur Jacquemin ? Monsieur Jacquemin, oui.

François JACQUEMIN : Mr Jacquemin, un simple citoyen qui intervient simplement en tant que citoyen de l'Allier. Et, malheureusement pour moi, Monsieur Voisin m'a fauché ce que je voulais dire, c'est-à-dire, en particulier, le contenu de son annexe 7 que j'ai découvert...

Claude BREVAN : Donc, vous allez aller très vite, alors

François JACQUEMIN : Je vais aller très vite, parce que, finalement, nous sommes en face d'un problème initial avec deux premiers intervenants, dans un premier temps, qui nous ont dit, n'ont pas proposé de projet, ont simplement défendu une politique d'Etat, une politique de privatisation. Point à la ligne. Sans aucun autre élément. J'irai vite mais, dans le fond, je pourrais utiliser 40 minutes qu'a utilisées le député précédent... Pas les vôtres, pas vous, Monsieur Voisin, mais j'ai oublié l'autre. Il y a des noms dont je ne veux pas me souvenir tout simplement parce qu'ils avancent des choses qui sont fausses. Moi, j'ai dans les mains, Monsieur le Maire de Moulins, la page sur la Creuse, de la Montagne... (*inaudible*) et la Montagne de Vichy, je n'ai pas trouvé l'autre, ici, gratuit. Ils ont terminé gratuitement. C'est raccordé. Dans l'Allier, cela ne le serait pas. Cela devient totalement inadmissible. Ceci dit, je suis en désaccord avec nos camarades du Conseil général de mon département, parce qu'ils ont une solution qui, théoriquement, risque de ne pas aboutir. Et en plus de cela, cela me gêne, moi, un problème particulier, c'est que même avec leur solution, pour prendre la RCEA pour aller à Moulins, je serai obligé de payer. Mais passons sur mon cas particulier. Le problème est le suivant, c'est que si on reste sur la solution de nos camarades du Conseil général de l'Allier et qu'on arrive un peu plus tard à une autre, à une solution d'Etat qui amènerait une RCEA payante, nous n'avons plus aucun recours. Donc, il me paraît important que nous

nous battions tous ensemble pour la gratuité. La solution de notre ami Arnaud est intéressante, mais moi, d'une certaine mesure, pour l'instant, en première analyse, j'aurais plutôt tendance à rejoindre la solution de Monsieur Voisin, parce qu'elle me paraît, j'allais dire, presque plus réaliste. C'est la même, mais avec une différence essentielle, c'est que dans son calcul, il ne fait pas le découpage que tu as fait logiquement parce que tu ne peux pas engager pour Dufrègne ta position, c'est normal. Bien ! Dernière chose que je voudrais dire et qui, quand même aussi, me paraît importante, on nous a dit que les élus, les conseils municipaux étaient unanimes ou presque. Moi, qui suis un lecteur attentif des différentes délibérations : premièrement, je m'aperçois que dans les délibérations qui ont été déposées, la majorité d'entre elles sont de l'Allier, que c'est quasiment du copier-coller, de l'une à l'autre ; deuxièmement, qu'il n'y en a qu'une à l'intérieur de ces décisions qui n'a pas été unanime, comme par hasard, c'est quelqu'un que mon ami député connaît assez bien. Dans son Conseil municipal, il y a eu trois voix contre, il y a eu trois voix contre, c'est la seule délibération sur près de la soixantaine où il y a eu trois voix contre. Donc, quand on avance, Monsieur le député, des solutions en disant que tout le monde est d'accord, vérifiez vos sources, lisez les textes, et cela vous évitera peut-être de dire des erreurs. Merci !

Claude BREVAN : Merci. Monsieur Charmetant.

Guy CHARMETANT : Oui, Madame la Présidente, si vous permettez

je parlerai en tant que Maire de Montbeugny, qui côtoie de 5 kilomètres la RCEA et sur laquelle j'ai ramassé 4 morts l'année dernière. Je voudrais m'adresser à Monsieur Montebourg. Je trouve que ce n'est pas sérieux. Honnêtement, vous dépensez l'argent d'une taxe qui n'est, aujourd'hui, même pas encore mise en application. Est-ce qu'elle va voir le jour cette taxe ? Est-ce qu'elle va voir le jour ? D'une part, on a cela, d'autre part, vous, vous la dépensez bien comme vous voulez. Le Président de mon Conseil général l'a déjà dépensé, et à mon avis, à juste titre pour le contournement de Vichy, comment cela va se passer si en Saône-et-Loire, vous financez avec une écotaxe qui n'existe pas et que dans l'Allier, on a déjà dépensé l'argent ailleurs ? Laissez-moi finir, s'il vous plaît. D'autre part, vous savez que si cette écotaxe arrive, elle va être à l'AFIFT, et le rôle de l'AFIFT, il a été, par le

Grenelle de l'environnement, de financer des projets qui ne dépendent pas du CO<sub>2</sub>. Et à mon avis, le CO<sub>2</sub> sur la RCEA, il y en aura. Donc, cela, cela quand même, cela m'interpelle beaucoup. D'autre part, pourquoi faire payer la mise à 2x2 voies uniquement par les camions, alors qu'ils représentent 47 % du trafic ? Aujourd'hui, tous les Français paient pour rouler en sécurité à 130 km/h. C'est le cas des habitants de Saône-et-Loire, qui vont de Chalon-sur-Saône à Mâcon. C'est le cas des habitants de l'Allier qui vont de Vallon-en-Sully à Gannat. Pourquoi ce qui est applicable du nord au sud ne le serait pas d'est en ouest ? Est-ce cela l'équité ? Vous voulez faire croire que l'ensemble de la population de Saône-et-Loire est contre, cela est faux. Je prendrai simplement quelques exemples : 80 % des chefs d'entreprise sont favorables au péage, car il est largement bénéficiaire pour le développement de leur entreprise et de l'économie. Les Chambres de Commerce des deux départements se sont largement prononcées pour un péage, dans la mesure où l'on voit enfin la réalisation rapide de cet axe mortel. L'écotaxe 2012, donc, on attend encore c'est remis aux calendes grecques. Merci.

Claude BREVAN : Bien. Oui ? Une dernière intervention. Deux dernières interventions, et puis, on s'arrête parce qu'on voit bien qu'il n'y a plus de calme dans la salle. D'accord ?

Pierre-André PERISSOL : Oui. Je suis un peu gêné, j'ai oublié mon arithmétique, je n'ai pas fait d'études ni d'avocat ni de comptable. Alors, on va essayer de faire la chose simple. Si j'ai bien compris, au-delà de cette fausse boutade, ce que je souhaite, c'est que ce soir, on parte avec un débat clair. On est tous d'accord, Arnaud l'a rappelé tout à l'heure, sur le fait qu'on ne veut pas attendre 30 ans pour voir la réalisation de la voie, cela, on est tous d'accord. Et donc, il ne faut pas qu'on se mette sur une voie, si cette voie conduisait de fait à revenir sur une solution de type « l'Etat le prend en charge », parce qu'on sait et on peut le déplorer mais c'est comme cela, qu'on aura 20, 30 ans de plus. Et donc, moi, je suis ravi qu'il y ait une proposition. Attendez, je parle vraiment, je ne fais pas de polémique, je ne fais pas de politique. Non, pas du tout, je le fais simplement, je souhaite simplement une chose, c'est que, c'est très bien qu'il y ait des propositions qui soient faites sous réserve qu'elles puissent aller au bout. Et donc, moi, je pose deux questions. La

question qui concerne la proposition faite et portée par Arnaud Montebourg et par le maire-député Voisin. Premièrement, en Saône-et-Loire, est-ce que cela pourra aller jusqu'au bout ? Autrement dit, et cela a été rappelé, cela consiste, si j'ai bien compris, à ce que les 2 millions, en gros, générés sur la part locale annuellement de l'écotaxe et les 13 millions, en gros, générés sur la part nationale de l'écotaxe soient à 100 % affectés pendant 20 ans sur ce projet. Ce qui veut dire que l'écotaxe qui a été votée et instituée pour arriver à faire des projets alternatifs aux transports routiers pas sur la route, et notamment le fer, immédiatement après avoir été instituée, elle serait, entre guillemets, non pas détournée, mais déviée de son objectif, puisqu'elle serait, pendant 20 ans, intégralement affectée à ce que les transports routiers soient favorisés sur l'axe. Premier point, et c'est vrai que j'y suis d'autant plus sensible et Arnaud, chacun défend son propre territoire, c'est vrai qu'il y a trois agglomérations dans l'Allier, trois grandes agglomérations dans l'Allier, il n'y en a aucune qui a la chance d'être desservie par une ligne à grande vitesse, et que c'est un des enjeux pour nous, et que c'est vrai qu'on n'a pas non plus, on a des besoins forts sur l'autre axe routier. Donc, cela c'est un premier point, est-ce que demain il peut y avoir la mise en œuvre d'une formule qui se base sur l'affectation d'une écotaxe à autre chose que ce pourquoi fondamentalement, elle a été fondée ? Le deuxième point, c'est sur l'Allier. Est-ce que si cette solution était prise sur la Saône-et-Loire, est-ce qu'elle peut être faite, mise en œuvre, appliquée sur l'Allier ? Jean-Paul Dufrègne, je ne peux que signer à 100 % ce qu'il vient de dire, montre qu'il y a un vrai problème et que cela ne pourrait pas se faire, parce que le montant de l'écotaxe serait totalement insuffisant pour arriver à équilibrer les dépenses correspondantes, et que deuxièmement, nous avons d'autres priorités. Et donc, la question est de savoir si à supposer que ta solution, votre solution puisse aller au bout chez vous, je l'ai dit, je crois que c'est contraire à l'esprit même de l'écotaxe, est-ce que si elle laisse l'Allier sans problème, comment cela peut se faire ? Si c'est pour conduire, parce que pour une de ces deux raisons, cela n'arrivait pas au bout, on soit ramené à la seule solution où l'Etat prendra en charge, cela, cela veut dire qu'on se retrouve dans la même situation et qu'il y aura 30 ans ou 40 ans de délai, et cela, on est tous contraire à cela. Et donc, moi, je ne dis pas que la concession (*inaudible*), je n'ai aucune idéologie sur le sujet, je vois simplement, mais je vois simplement que le rythme auquel on avance depuis des années, Gauche et Droite confondus, je le vois,

et je vois que je ne veux pas prendre la responsabilité, en tout cas, c'est ma position. Si on trouve une meilleure solution qui soit plus compatible, Ok. Prenons garde à ne pas affermir ou hâter une solution qui si elle n'était pas faisable dans la Saône-et-Loire ou dans l'Allier, nous renverrait à une solution qui, de fait, nous renverrait à 30 ans. Voilà ce que je veux dire, ce n'est absolument pas passionnel, mais je pense, et je l'ai dit avec toute ma force, parce qu'on peut dire l'idéologie, cela, c'est la politique, on le sort, on peut dire, cela plombe l'emploi, comme cela a été dit, 80 % des chefs d'entreprise des milieux économiques savent que c'est fondamental pour l'emploi. On peut dire, c'est impensable qu'ici, dans cette région... Je ne parle pas des Bretons, une fois qu'on a mis les Bretons de côté, il y a 21 autres régions métropolitaines. Ces 21 autres régions métropolitaines, ils ont eu les mêmes problèmes de sécurité que nous, ils ont fait un choix... Mais ils avaient des problèmes gratinés dans d'autres régions, ils ont fait un choix, ils nous sont passés devant. Et donc moi, je ne vais pas prendre le risque de prendre encore 30 ans de retard. Donc, je ne suis pas contre une autre solution, je suis contre le fait...

Claude BREVAN : Monsieur Jacquemin, laissez parler !

Pierre-André PERISSOL : ... si une autre solution était encore bien, je ne veux pas prendre le risque, et je le dis clairement, pour avoir comme cela cette attirance en disant : « Mais, allez, vous payez. On ne paiera rien » et cetera, effectivement, de ne rien payer pendant 30 ans, mais d'avoir 30 ans de retard, plus de morts, moins d'emploi, moins d'attractivité du territoire. Et donc, je ne souhaite pas que le débat aille vers une solution qui, soit sur la Saône-et-Loire, soit sur l'Allier, ne pourrait pas être menée à son terme. Voilà pourquoi toute solution mérite d'être évidemment étudiée, mais en tout état de cause, je ne veux pas, et c'est ma position, en tout cas qu'on se retrouve reportés par défaut sur une solution où l'Etat le faisant, on en prendrait pour 30 ans. Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci ! Alors, trois dernières interventions. Et puis, on s'arrête parce qu'il va être 10 heures moins le quart. Monsieur ? Vous vous renommez pour le verbatim.

Yves MOULIN : Oui, Yves Moulin de Paray-le-Monial. Une remarque rapide. Je vois qu'il y a polémique sur l'opinion de la population du pays Charolais-Brionnais par rapport à ce projet. Alors, je pense que si on veut lever le doute, la seule solution, c'est le référendum.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Il y avait... Hervé Vanlaer. Oui, allez-y ! Et puis, il y avait un monsieur derrière aussi.

Hervé VANLAER : Juste, Hervé Vanlaer, le Directeur de la DREAL Auvergne. Donc, nous représentons la maîtrise d'ouvrage. Nous étions beaucoup en position d'écoute pendant toute cette partie, et nous avons écouté avec beaucoup d'intérêt tout ce qui a pu être proposé. Je crois qu'il y aura beaucoup d'études, on n'est pas en mesure de prendre position aujourd'hui sur tout ce qui vient d'être dit. Moi, je tiens juste à rappeler deux, trois éléments factuels ou un petit peu techniques. Premier élément, on a beaucoup parlé, effectivement, de cette éco-redevance sur les poids lourds. C'est une mesure prévue par le Grenelle de l'environnement qui a, par ailleurs, prévu déjà une mesure ambitieuse en matière de report modal, et donc a mis en place un financement. D'après les informations dont je dispose, le produit de cette éco-redevance sera affecté à l'AFIFT pour financer les projets en matière d'infrastructures de transport. Mais je tiens à préciser que, quand on dit cela, cela veut dire que, par exemple, dans le scénario présenté par l'Etat : 200 millions d'euros pour la réalisation de la branche n et 150 millions en subvention d'équilibre, cela voulait dire que c'était issu du produit déjà de l'éco-redevance. Donc, je me demande si ce n'est pas... il n'y a pas un double compte. Deuxième élément que je tiens à souligner, cela concerne... Deuxième élément que je tiens à souligner, c'est qu'on a essayé de faire le calcul du produit, parce qu'on a vu qu'il y avait beaucoup de questions. Que rapporterait l'éco-redevance sur la RCEA, la partie qui sera mise en

concession ? Alors, j'ai entendu Monsieur le député Voisin qui a chiffré à 30 millions d'euros ce produit. Les estimations du ministère sont sensiblement plus basses, parce qu'ils estiment qu'il y aura des reports. Passons, il y a un débat d'experts, ils peuvent se tromper. Mais même si ce sont 30 millions, moi, je fais la comparaison avec le scénario alternatif proposé par l'Etat qui était 27,5 millions d'euros par an. Voilà ! C'est à peu près le même ordre de grandeur. On a beaucoup critiqué ce scénario alternatif, on a dit qu'il était « indigent », etc. Et là, on propose de dire, on dissocie les crédits et la réalisation des travaux par l'emprunt ou par un autre montage. Mais ces montages, c'est vrai, on sait que cela entraîne un surcoût. J'ai un peu une interrogation : comment on arrive à faire très vite avec une recette pour l'éco-redevance, pour la RCEA, qui n'est pas beaucoup plus élevée, et qui est peut-être même un peu plus basse que ce que l'Etat prévoyait de mettre pour son scénario alternatif que l'on a beaucoup critiqué ? Voilà ! C'est juste cet élément factuel que je tenais à rappeler.

Claude BREVAN : Je crois que tout cela, effectivement, devra être regardé de très près comme cela a été proposé. Je crois qu'il y avait une dernière demande d'intervention. Et ensuite, on va s'arrêter, si vous le voulez bien. Monsieur ?

Yves SIMON : Oui, Monsieur Simon. Je suis ancien parlementaire et je suis à l'origine de la relance du débat sur la concession autoroutière en 2005, avec Monsieur Perben. Et pourquoi j'en suis arrivé là ? C'est que je vais rappeler quelques chiffres désagréables. En 1994, nous étions dans un plan sur la RCEA. Et Pierre-André Périssol, alors ministre, avait obtenu une rallonge de 250 millions de francs sur ces travaux. Et parmi les injonctions et les imprévisions, sur la partie Dompierre-Digoin, les dépenses prévues ont été dépassées de 300 millions de francs. Je dirais quand, sur la période 2000-2006, c'était Monsieur Gayssot qui était ministre, c'était Monsieur Lajoinie qui était Président de la Commission des Affaires économiques, et c'était Monsieur Mairal qui était Président du Conseil général. Et là, on a vu l'Etat se désengager puisque la part de l'Etat est passée de 80 à 65 %, que les collectivités départementales et régionales pour l'Auvergne ont passé leurs dépenses de 65 millions à 165 millions de francs. Et quand vous avez vu le processus à la suite, vous vous êtes rendu compte de l'incapacité, je dis bien, de l'incapacité des

collectivités à cofinancer les travaux. Je dirais simplement que dans l'Allier, entre l'échangeur de Chemilly, l'échangeur de Toulon-sur-Allier, je reprends les chiffres de Monsieur Saintillan, du cabinet de Monsieur Perben, montant des travaux de l'échangeur de la RN7, A77-RCEA : 60 à 70 millions d'euros. Le deuxième pont sur l'Allier, le deuxième pont sur l'Allier, le deuxième pont sur l'étang artificiel créé à côté de l'Allier. Cette dépense et ce tronçon-là représentent au moins 150 millions d'euros. Alors, quand en 98, le Président du Conseil général de Creuse, le Président du Conseil général de l'Allier, le Président du Conseil général de Saône-et-Loire étaient d'accord pour la concession autoroutière, cela fait 14 ans. Je suis parmi les personnes qui ont ramassé six morts cette année, j'ai un beau-frère et une belle-sœur qui sont morts sur une route. Alors, quand aujourd'hui, on en fait un petit jeu politique, excusez-moi ! Excusez-moi beaucoup. Ne trompez pas les gens sur des recettes complètement fictives, pensez à la réalisation des choses. Excusez-moi, on n'a pas la capacité, aujourd'hui, de financer avec ce que vous supposez, les travaux. La seule réalité, est-ce que oui ou non, on veut que cessent ces accidents ? Est-ce que, oui ou non, on veut que les... Mais, bien sûr, que la Saône-et-Loire, vous n'avez pas d'intérêt sur l'Allier en développement économique ! Vous l'avez au Nord, vous l'avez au Sud, vous l'avez à l'Est. L'Allier ne vous intéresse pas. Mais le problème de l'Allier, il est fondamental, excusez-moi !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Si vous le voulez bien, on va clore cette réunion qui a été particulièrement riche et intéressante, et je remercie tous les intervenants. Je signale qu'il y aura une réunion le 10 janvier à Yzeure, qui traitera à la fois des problèmes de développement économique, mais où sera aussi la SNCF qui viendra parler, parce qu'elle n'a pas pu le faire avant. Et que le 21 janvier, on se retrouvera à Mâcon sur les aspects juridiques de la concession, sur les aspects financiers, sur l'expertise financière de la concession. Et qu'il y a un changement de salle, et c'est dans le hall du Parc d'Expositions. Je voudrais enfin dire quelque chose sur la raison pour laquelle je vous ai demandé de cesser de manifester bruyamment. D'abord, parce que ce n'est pas bien pour la sérénité des débats, et que chacun a droit au respect, mais la deuxième raison, et la plus importante, c'est que tout cela ne donne rien du

tout dans le compte rendu. Quand vous faites une intervention, on peut la traduire dans le verbatim. Quand vous faites simplement : « Hou ! Hou ! Hou ! », on met « Hou ! Hou ! Hou ! » Voilà, c'est tout.

(Applaudissements)