

**Retranscription de la réunion publique de proximité  
du débat public  
sur le projet d'accélération  
de la mise à 2x2 voies  
de la Route Centre Europe Atlantique  
(RN79-RN70 et RN80) par création d'une liaison  
autoroutière à usage payant  
Montmarault-Mâcon-Chalon-sur-Saône**

**Rattrapage de la réunion de Dompierre-sur-Besbre**

***Molinet – Complexe communal  
Jeudi 6 janvier 2011- de 17h00 à 18h00***

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

## **Introduction**

### **Présentation de la réunion**

### **par la Présidente de la CPDP**

### **Madame Claude BREVAN**

Claude BREVAN : Si vous voulez bien vous installer, parce que cette première partie de la réunion de travail va se terminer à 18 heures pour permettre de laisser le temps d'organiser la deuxième partie. Je rappelle que jusqu'à 18 heures, c'est en quelque sorte une réunion de complément à celle qui s'était tenue à Dompierre et à laquelle beaucoup de personnes n'avaient pas pu assister en raison des difficultés d'accès liées à la neige, donc il va y avoir la possibilité pour ceux qui n'ont pas assisté à cette réunion, de poser des questions sur le secteur précis autour de Dompierre. Et par ailleurs, le Conseil général de l'Allier, lors de cette réunion, avait fait une très intéressante présentation du réseau routier départemental et de sa complémentarité avec le réseau national, et là, c'est le département de Saône-et-Loire qui va pouvoir faire ce même travail, ceci étant évidemment tout à fait essentiel. Alors, je ne répéterai pas ce qu'est un débat public, parce que maintenant, vous le savez tous, donc je vous épargnerai mon petit discours d'introduction, mais je précise simplement que de ce côté-là c'est la maîtrise d'ouvrage, donc, c'est à la fois la Direction régionale de l'aménagement, du logement et de l'environnement de l'Auvergne et de la Bourgogne en la personne de Monsieur Quinet, et à ma droite, c'est la Commission particulière du débat public que vous connaissez tous. Voilà ! Monsieur Cherel qui avait animé la réunion de Dompierre va reprendre le flambeau pour cette première partie, sachant qu'elle est bien contrainte, on s'arrête à 6 heures, de manière à pouvoir passer à la deuxième partie que beaucoup d'entre vous d'ailleurs doivent attendre, qui est celle qui va permettre d'entendre un certain nombre de partenaires, et surtout de prendre connaissance des contre-propositions qui ont été annoncées pour cette réunion. J'ai oublié de présenter à tout le monde tous mes vœux de bonne année 2011 et évidemment beaucoup de chance à cette RCEA et à ce projet auquel vous êtes très attachés quelle que soit la forme que vous souhaitez lui donner.

Jean-Louis CHEREL : Bien, Madame la Présidente, merci. Mais je crois que vous avez déjà tout dit. Chacun se souvient des conditions un peu difficiles dans lesquelles s'était déroulée la réunion de Dompierre-sur-Besbre fin novembre, ce n'était que fin novembre et pourtant, c'était déjà beaucoup de neige, cela avait empêché les représentants du Président du Conseil général de la Saône-et-Loire, chargés des routes, de venir, comme celui de l'Allier, faire une présentation technique sur les problèmes routiers dans le département de Saône-et-Loire, et notamment, sur les itinéraires alternatifs de la RCEA. Je vais donc laisser la parole à Monsieur Broyer qui va monter à la tribune pour nous exposer donc les caractéristiques de ce réseau du département de Saône-et-Loire, les difficultés qu'il rencontre, les projets éventuels qu'il peut avoir. Et puis, dans une deuxième partie, il nous fera le point, comme l'avait fait le département de l'Allier, sur le dispositif que la Saône-et-Loire a mis en place en ce qui concerne le transport de voyageurs. Voilà ! Monsieur Broyer, vous avez la parole sachant qu'on doit, comme l'a dit la Présidente, terminer impérativement vers 17 heures 55, 17 heures 50 afin que le débat qui suit commence exactement à 18 heures. Vous avez la parole.

## **1ère partie**

### **Présentation du réseau routier de proximité, dispositif en Saône-et-Loire et du transport de voyageurs dans le département par Monsieur Roger BROYER Responsable du service Etudes routières, Direction des Routes et Infrastructures Conseil général de Saône-et-Loire**

Roger BROYER : Merci. Bonsoir à tous ! Donc, je vais me présenter. Roger Broyer, je suis responsable du Service Etudes routières au sein de la Direction des Routes et Infrastructures, et je vais vous présenter un peu sommairement, parce qu'on peut en parler très longtemps, le réseau routier départemental. Donc, c'est un réseau routier qui mesure 5 261 kilomètres. Nous avons aussi 200 ouvrages d'art qui vont, bien sûr, des ouvrages qui mesurent entre 3 et 4 mètres et jusqu'à des ouvrages sur la Saône,

la Loire, des ouvrages très importants. Depuis 2010, nous avons une hiérarchisation de ce réseau qui est classé en 3 catégories, de niveau 1 au niveau 3, le niveau 1 étant le réseau principal, on peut l'appeler comme cela, et il a un kilométrage de 503 kilomètres. Il a des caractéristiques géométriques, des caractéristiques de couche de roulement, ici, qui s'appliquent à cette catégorie. Par exemple, la largeur des chaussées est de 6,60 mètres, les accotements sont de 1,50 mètres, chaque fois qu'on fait des travaux neufs, on respecte ces caractéristiques, et si on élargit ces chaussées, de la même façon. Ensuite, nous avons le niveau 2 qui représente 1 121 kilomètres, donc le réseau secondaire où, là, les caractéristiques sont un peu réduites. On n'a que 6 mètres de chaussée, 1,20 mètre d'accotement et les couches de roulement sont plutôt soit en ECF, donc enrobées coulés à froid, excusez-moi, ou en enduit. Ces termes techniques ne sont peut-être pas connus par tout le monde.

Claude BREVAN : Dites gravillonnage pour un enduit...

Roger BROYER : Ou gravillonnage pour un enduit, tout à fait, vous avez raison, c'est beaucoup plus parlant. Et enfin, le niveau 3, donc, 3 637 kilomètres, là, c'est vraiment le réseau tertiaire, et qu'on laisse aux caractéristiques actuelles, on n'élargit pas, et là, on a presque uniquement du gravillonnage, comme dit Madame Brévan. Donc, bien sûr, cette hiérarchisation comprend aussi des caractéristiques pour l'exploitation, pour le fauchage, la signalisation et tout ce qui a rapport à l'exploitation de la route. Donc, dans cette présentation, je vais vous parler principalement des itinéraires de substitution, parce qu'on a beaucoup travaillé sur ce sujet en cas de mise en concession de la RCEA bien sûr, et cette recherche a eu lieu sur le département de Saône-et-Loire. Nos collègues de l'Allier vous avaient déjà présenté le fruit de leur réflexion au cours de la réunion de Dompierre. Donc, en noir, vous pouvez voir la partie de la RCEA qui serait non concédée, enfin celle du nord qui va jusqu'à Chalon-sur-Saône, qui représente 50 kilomètres, et en bleu, les deux sections qui sont soumises à l'étude pour la concession, donc, Digoin-Paray-Mâcon la branche Sud, qui représente 90 kilomètres et la branche Nord Digoin-Paray-Ciry, qui représente 37 kilomètres. Ce qui, compte tenu de la section commune entre Digoin et Paray qui est de 8 kilomètres nous fait un linéaire de 121 kilomètres au total. Pour ces deux sections de la RCEA, nous avons recherché des itinéraires de

substitution, et pour la branche Nord, Digoin-Ciry-le-Noble, nous avons deux possibilités. Première possibilité, c'est Digoin, Gueugnon, Ciry-le-Noble qui emprunte les routes départementales numéros 994 et 60. Donc, cet itinéraire est de 40 kilomètres ; comparé aux 37 kilomètres de la RCEA, c'est un faible écart, mais, par contre, si on raisonne en temps, là, nous avons des temps de parcours plus importants, 45 minutes pour la solution de substitution... Non, je n'avais pas dit d'envoyer. Est-ce qu'on pourrait revenir sur la carte, s'il vous plaît ? Excusez-moi, oui, c'est le... l'itinéraire est en vert oui, on le voit que c'est Digoin-Geugnon-Ciry... Je parlerai de la deuxième après, Madame Besseyrias, excusez-moi. Mais pour l'instant, je parle de celle-ci, donc, 40 kilomètres de long, un temps de parcours de 45 minutes ; comparé à l'actuel, la RCEA, c'est 35 minutes, et si jamais la RCEA était mise en concession, c'est 20 minutes. Donc, cet itinéraire aussi présente des points particuliers, générateurs d'insécurité. Nous avons beaucoup de traversées, en particulier, Gueugnon, là si vous pouvez envoyer, s'il vous plaît, la numéro 1. Donc, nous avons pris Gueugnon, c'est Gueugnon qui peut paraître large, mais c'est quand même en ville, et vous allez voir qu'on va arriver sur un giratoire qui a des caractéristiques vraiment urbaines et donc qui sera entièrement à revoir. Et ensuite, nous allons traverser une zone pavillonnaire très importante et qui s'étale sur presque 1 kilomètre, donc, qui serait aussi à aménager entièrement, surtout que nous avons déjà beaucoup de poids lourds sur cette RD 994, parce que nous en avons 650 par jour environ pour l'instant. La deuxième partie de cet itinéraire, c'est la RD 60, alors là, nous avons d'autres contraintes. Voilà ! S'il vous plaît ! Donc, là, c'est une route qui est classée en catégorie 3, qui a une largeur comprise entre 5,30 mètres et 5,80 mètres avec des accotements qui, par endroits, sont réduits à 0 et 0,60 mètre au maximum, ce qui nécessitera des aménagements importants. Tout cela, on le verra plus tard, on le chiffrera un peu plus tard.. Voilà ! Donc, le deuxième itinéraire, que Madame Besseyrias voulait nous montrer. Donc, celui-ci, c'est Digoin, Paray-le-Monial, Ciry-le-Noble, il emprunte les RD 979 et 974, les petites routes du canal, on verra des illustrations aussi tout à l'heure. Elle présente une longueur de 42 kilomètres, toujours à rapprocher des 37 de tout à l'heure de la RCEA qu'on a vu. Le temps de parcours est beaucoup plus important par contre, on est à 1 heure, comparé aux 45 minutes de la première version, les 35 minutes toujours bien sûr pour la RCEA, et 20 minutes si concession. Donc, cet itinéraire emprunte la RD 979

qui est l'ex-RN79, donc qui a des caractéristiques géométriques relativement bonnes, qui nécessiterait peu d'aménagements. Par contre, il y a la traversée de Digoin et la traversée de Paray, bien sûr, qui seraient aménagées. C'est un peu similaire à la traversée de Gueugnon que l'on vient de voir. Par contre, pour Volesvres, pour la deuxième section, sur la RD 974... si vous pouviez envoyer, s'il vous plaît. Alors là, nous longeons le canal avec des effondrements de berges relativement fréquents, il faudrait conforter presque toute la berge du canal. En plus, nous avons une faible largeur de chaussée, 5,40 mètres, et des accotements bien sûr, l'accotement droit inexistant et l'accotement gauche variable aussi entre 0,20 mètre et 1 mètre maximum. Donc là, c'est pour les sections courantes et nous avons d'autres sections. Est-ce que vous pouvez faire suivre, s'il vous plaît ? Nous traversons aussi des villages tels que Palinges, Génelard aussi je crois. Nous avons des carrefours vraiment dangereux, souvent situés en côte et tout, et avec un fuseau très contraint, parce que la RD 974 est comprise entre le canal et la Bourbince. Donc, tout aménagement est quasiment impossible, donc, on va le voir un peu, là, sur la fin, ou du moins très délicat. Donc, voilà pour la branche Nord. Après, nous avons étudié pour la branche Sud, qui est donc Digoin, Paray, Charolles, Mâcon. Là, l'itinéraire de substitution, c'est 90 kilomètres bien sûr, itinéraire empruntant quatre RD : 979, 974, 25 et 17. La longueur est de 80 kilomètres, je n'ai plus le chiffre en tête que je vous avais énoncé tout à l'heure, c'était 82 kilomètres, voilà, c'est cela. Par contre, le temps de parcours, là évidemment, le temps de parcours pour faire ces 80 kilomètres, c'est 2 heures 05 ; la RCEA actuellement, c'est 1 heure 10, et 45 minutes si jamais il y avait concession. Je ne vais pas revenir sur la première partie de la RD 979, la RD 974, on vient de les voir ; par contre, sur la RD 17, il y a aussi pas mal d'inconvénients, donc on va voir en section courante, si vous pouviez envoyer pour la première. Il y a des sections arborées, donc, il faudra soit protéger, soit abattre et replanter, une largeur de chaussée aussi relativement faible qui est comprise entre 5,30 mètres, je crois, et 5,60 mètres, et surtout, c'est surtout une route très vallonnée avec de très nombreuses pertes de visibilité. Donc, il y aura aussi pas mal de d'écrêtements à réaliser. Et le deuxième point, ce sont aussi de nombreuses traversées. Donc là, on a pris un exemple, c'est sur Sainte-Cécile où il y a eu des aménagements sécuritaires de faits, avec des rétrécissements de voie, des écluses, comme qu'on appelle cela. Mais ce n'est qu'un exemple, parce que je ne

parle même pas de la traversée de Charolles, qui est vraiment, vraiment problématique, on n'imagine même pas remettre des camions dans Charolles. Il y a aussi Bergesserin, Mazille, enfin tous les villages qu'on traverse seraient vraiment, tous, à revoir. Ensuite, nous avons fait une étude, mais incomplète malheureusement, sur les zones accidentogènes. Parce qu'on n'a pas eu le temps de finaliser, de faire toutes les recherches pour avoir des chiffres précis. Par contre, on a des zones accidentogènes qu'on visualise très bien, donc, à Charolles avant que la dernière déviation soit réalisée, le prolongement de 2x2. Toute la 979, qu'on voit là sur la zone de Barberèche et tout, pareil, c'étaient tous les accidents qui avaient lieu avant la mise à 2x2 voies de la RCEA. Donc, si on injectait de nouveau du trafic sur ces zones, il est évident qu'on recréerait des dangers et des zones accidentogènes. Et puis, la traversée de Charolles, je le redis, mais c'est vrai que c'est vraiment un point noir avec des zones piétonnes, enfin, un trafic important lié au lycée et tout cela. De plus, une chose qu'on n'a pas signalé aussi, c'est vrai que la RD974, on avait envisagé, il fut un temps, je crois, avec la Région, le département et tout cela, de la faire, de la spécialiser dans les modes doux et de faire une belle route. Donc, c'est en complète contradiction avec, bien sûr, le fait de ramener du trafic. Le trafic, justement, excusez-moi, je me suis un peu perdu dans mes fiches. Le trafic le plus important que l'on puisse relever pour l'instant, c'est sur la section Digoin-Gueugnon, nous avons 6 000 véhicules/jour, avec un peu plus de 11 % de poids lourds. C'est vrai que sur la partie en vert, entre Digoin et Gueugnon, nous avons le trafic le plus important. Tout le reste, sur la RD 60, sur la RD 17, donc entre Charolles et Mâcon, ce sont des trafics relativement faibles mais adaptés, bien sûr, aux caractéristiques géométriques actuelles des RD, donc entre 1 000 et 2 000 véhicules/jour supportables qu'on ne pourrait pas ramener à un trafic un peu exponentiel. Nous avons fait une étude d'aménagement et de coût, surtout, pour supporter un trafic supplémentaire et les aménagements qui seraient nécessaires. Donc, le coût ne tient pas compte par contre des acquisitions foncières et d'aménagements spécifiques, c'est vrai qu'on n'a pas trop travaillé, on n'a pas eu le temps de travailler sur les traverses ; peut-être des fois, il faudrait des déviations, donc on n'a pas encore regardé tout cela. Mais on a chiffré le premier à 14 millions d'euros pour Digoin-Gueugnon-Ciry, vu que la première partie de la RD 974 est déjà relativement confortable, donc, ce n'est pas trop élevé. La 974 a été chiffrée à

36 millions d'euros, et la dernière, RD 17, 80 millions d'euros, si on veut l'amener à des caractéristiques géométriques acceptables pour un trafic relativement élevé. Donc, cela, c'était pour l'exposé sur la partie de routes départementales. Là, on va parler aussi un petit peu du réseau Buscéphale, qui est le réseau de transport de lignes régulières en Saône-et-Loire. Nous avons une ligne Digoin-Mâcon qui emprunte actuellement la RCEA entre Paray et Charolles, et ainsi qu'entre Vendennes-lès-Charolles et Mâcon. Celle-ci, bien sûr, ne pourra plus emprunter la RCEA si elle est concédée, et de ce fait, le service apporté aux usagers de cette ligne sera notablement dégradé. La ligne Digoin-Montceau emprunte actuellement aussi l'itinéraire de substitution numéro 1, une augmentation de trafic bien sûr amènera des perturbations sur ce réseau. Il existe aussi d'autres lignes régulières qui, elles, sont gérées par la SNCF, les lignes TER et les lignes desservant les gares TGV. Une navette dessert la gare TGV le Creusot-Montchanin et emprunte actuellement la RCEA entre Paray et Ciry. Voilà ! Si vous avez des questions, je suis à côté.

Jean-Louis CHEREL : Vous avez terminé, Monsieur Broyer ?

Roger BROYER : C'est terminé.

Jean-Louis CHEREL : Monsieur Broyer nous a fait un exposé sur le réseau départemental et sur les différentes lignes de transport régulier de voyageurs dans le département. Est-ce qu'il y a des questions à poser à ce niveau ? Personne n'a de question à poser ? Madame Beysserias, vous avez quelque chose à préciser, je crois. Attendez ! Le micro, s'il vous plaît ! Attendez, on va vous donner un micro

## **Questions/Réponses**

Alice BEYSSERIAS : Je ne vais pas poser des questions parce que je la connais bien, justement, la question. Ce que je voudrais dire, simplement, c'est que Monsieur Broyer nous a donc fait un exposé très objectif du niveau de notre réseau routier. Personnellement, j'émettrai un tout petit peu plus de subjectivité en rappelant donc que la Saône-et-Loire est dans une situation particulière, puisque sur ces 5 500 kilomètres de routes, il y en a 3 000 et plus, 3 600, qui sont classées en



niveau 3, c'est-à-dire ce sont des petites routes. Nous avons affaire à un département qui est bien irrigué, qui est largement maillé, mais avec des toutes petites routes, et cela renvoie à la création, à l'époque, de la route express. La route express avait été particulièrement créée pour que le département ait un réseau un peu plus rapide et plus adapté à la circulation en Saône-et-Loire. Donc, ce que je dirais, et ce que vous avez sans doute tous vu, c'est que notre réseau substitutif à une route à 2x2 voies mise en concession n'est absolument pas compatible avec cette mise en concession. On nous a dit évidemment qu'on pourrait faire des aménagements. Ces aménagements, Monsieur Broyer vous l'a dit tout à l'heure, ils ont été chiffrés à peu près à 130 millions d'euros. C'est évidemment une somme, et une somme qui n'intervient pas dans le projet qui nous est présenté par le maître d'ouvrage. Ce que je voudrais dire aussi, c'est que cette caractéristique du réseau de Saône-et-Loire est vraiment tout ce qui fait notre différence avec le département de l'Allier, je dis bien la différence et non pas la divergence. Nous n'avons pas forcément les mêmes, comment dire, les mêmes attentes parce que nous ne sommes situés dans une même, enfin, nous n'avons pas la même situation. Donc, je voulais simplement faire une petite synthèse en rappelant un petit peu tout cela, et je pense que cela va peut-être donner lieu à des questions maintenant.

Jean-Louis CHEREL : Merci, Madame la Présidente. A ce niveau... Je vois qu'il y a des questions, mais avant de vous donner la parole, Monsieur, on vous le donnera, bien sûr, est-ce que le maître d'ouvrage souhaite apporter quelques précisions ou poser quelques questions au département de Saône-et-Loire ?

Dominique THON : Effectivement, on peut apporter quelques explications sur la position vis-à-vis des itinéraires de substitution qui a été prise par le maître d'ouvrage et qui a un peu évolué aussi depuis le dossier de présentation initial, c'est-à-dire que l'administration centrale a pris le point de vue de dire que l'Etat pouvait, lorsque c'était nécessaire pour assurer la continuité des itinéraires gratuits, participer à des aménagements sur d'autres réseaux de manière à compléter. Cela, c'est un point qui est peut-être un peu nouveau dans le débat. Ceci dit, la divergence reste assez forte sur l'aspect du volume de ceux que cela concerne, puisque d'après nos études de trafic, à une exception près, les trafics reportés sur le réseau secondaire, sur les

autres réseaux resteraient de l'ordre de moins de 1 000 véhicules par jour, dont pratiquement aucun poids lourd, puisqu'il est possible de réglementer la circulation des poids lourds de manière à ce qu'ils ne traversent pas les petites agglomérations, et c'est ce qui est fait à peu près partout, quand il y a une autoroute et puis une route autre parallèle, la circulation des poids lourds est généralement interdite sauf trafic local sur les routes parallèles. Donc, on estime qu'il n'y a pas de recalibrage à un niveau très important du réseau secondaire qui serait à réaliser. Donc, d'une part, le trafic attendu sur ces routes est relativement limité ; d'autre part, il s'agit simplement de permettre à des gens de circuler de façon gratuite en évitant certains péages. Cela ne veut pas dire que ces gens seront obligés d'éviter la RCEA sur tout le linéaire. Donc, les itinéraires sur lesquels l'Etat serait susceptible d'intervenir sont donc forcément limités à ceux qui seraient nécessaires pour éviter les points de péage. Et cela ne représente pas les 130 kilomètres qui ont été présentés, mais seulement, on peut, en analysant un peu précisément, cela reste peut-être à faire dans l'analyse précise, mais arriver à des linéaires qui soient nettement inférieurs, quitte à prévoir des compléments à certains endroits. Voilà donc ces quelques points sur le fait que nous considérons, effectivement, que la question des itinéraires alternatifs et de leur aménagement est un point important, mais que nous ne sommes pas tout à fait d'accord sur l'ampleur de ce qu'il y aurait à faire, mais que cela demandera, effectivement, éventuellement, un travail complémentaire si on va vers la solution de la concession. Je ne sais pas si Michel Quinet qui est le plus... Nous continuons ?

Jean-Louis CHEREL : Oui.

Claude BREVAN : Est-ce que j'ai mal compris ou est-ce que la RCEA entre Paray et Charolles, cela ne va pas être un tracé différent ? Je veux dire, cela va laisser la voie actuelle en l'état. Si ? C'est cela qui est prévu ? C'est bien cette partie-là qui va être faite en tracé neuf ?

Michel QUINET : Oui, la partie entre Charolles et Paray est un tracé neuf.

Claude BREVAN : c'est un tracé neuf. Donc, là, il n'y a pas de problème d'itinéraire de substitution, puisque la voie qui existe actuellement entre Paray et Charolles continuera à être utilisée. Donc, voilà, c'est juste une précision. Mais ce qui serait intéressant, c'est que votre document puisse être mis sur le site

Jean-Louis CHEREL : Pardon, Monsieur Quinet ! Vous voulez ajouter quelque chose ?

Michel QUINET : Voilà ! On imagine bien de profiter pleinement du système de péage ouvert. C'est-à-dire d'avoir des sections proprement dites à péage, qui soient limitées de part et d'autre des points de péage sur les échangeurs où seraient installées les barrières de péage. Donc, cela repose la question de l'emplacement de ces barrières pour qu'elles ne soient pas là où les voies alternatives, qui ne sont, a priori, pas faites pour les poids lourds mais bien que pour les VL locaux, de positionner ces barrières à des endroits où l'alternative est la plus facile. La plus facile à travers l'aménagement de voies existantes, voire la création de petites portions de voies nouvelles qui pourraient servir de saute-mouton ou de shunt à ces barrières de péage. Et on a bien identifié les endroits où les itinéraires actuels, parallèles à cette RCEA, sont vraiment des routes de petite... enfin, de troisième catégorie du réseau départemental, où il serait pratiquement, enfin, impossible d'augmenter les capacités de ces voies. Quand on a vu la traversée de Sainte-Cécile, quand on voit la traversée de Charolles, il n'est pas imaginable d'augmenter la capacité de ces routes pour y faire passer plus de monde. L'objectif est bien d'optimiser l'emplacement des barrières pour faire en sorte qu'on n'ait pas besoin d'alternative sur ces secteurs-là. Donc, pour Charolles, c'est peut-être repousser le péage, pas à Charolles Est mais plus sur La Fourche, de façon à ce que l'ensemble du tronçon Charolles Est et Charolles Ouest ne soit, effectivement, pas soumis à un péage. Voilà ! Et trouver l'endroit des barrières où l'alternative soit la plus locale possible, la plus localisée possible et la plus facile à aménager à moindre frais. Mais dans tous les cas pour les VL.

Jean-Louis CHEREL : Merci, Monsieur Quinet. Avant de réagir peut-être sur les propos de Monsieur Thon et de Monsieur Quinet, il y a un monsieur qui demandait la parole. Oui ?

Daniel COFFIN : Oui, bonjour ! Daniel Coffin, je représente ici l'Union départementale CGT de l'Allier, et par ailleurs, je suis membre du Conseil économique et social d'Auvergne. J'aurais voulu un éclaircissement dans la définition de l'itinéraire alternatif. Je m'étais dit que l'itinéraire alternatif était celui qui était accessible à tous les véhicules qui souhaitaient échapper au péage. Or, l'itinéraire alternatif, notamment à la réunion de Montmarault, il a été précisé que l'autorisation serait donnée aux élus, aux maires en particulier, d'interdire la circulation des poids lourds pour la traversée de leur localité. Si, avec cette mesure, l'itinéraire était interdit à certains types de véhicules, est-ce qu'il peut être encore appelé itinéraire alternatif ? Et dans ce cas, très peu d'itinéraires alternatifs existeraient, y compris dans l'Allier puisque j'imagine mal la traversée de Cosne-d'Allier ou de Souvigny par des poids lourds. C'était un éclaircissement, je suppose qu'il est tout à fait pertinent à savoir.

Jean-Louis CHEREL : Bien, je vous remercie Monsieur, on vous répondra, mais avant, je vais demander à Monsieur de poser sa question, s'il vous plaît

Yves MOULIN : Oui, Yves Moulin de Paray-le-Monial. Je voudrais être sûr d'avoir bien compris. Vous avez parlé d'itinéraire de substitution entre Digoin et Montceau. Si on est à Paray-le-Monial, est-ce que cela signifie qu'il faudrait aller à Digoin, Gueugnon, Ciry pour aller à Montceau si on ne veut pas payer en cas de concession autoroutière ? C'est bien cela ? Prendre le canal ?

Jean-Louis CHEREL : Monsieur Broyer va vous répondre, oui.

Roger BROYER : Vous pouvez partir de Paray pour monter à Montceau, mais par Gueugnon.

Yves MOULIN : Ah oui ? Par Gueugnon ?

Roger BROYER : Oui.

Yves MOULIN : Digoin-Gueugnon, ou alors... Non ?

Roger BROYER : la voie du canal, oui.

Yves MOULIN : Ah bon

Roger BROYER : Ou la voie du canal.

Yves MOULIN : Oui, d'accord. Ok ! Bien compris.

Jean-Louis CHEREL : Oui, Monsieur le Directeur, oui, allez-y. Donnez la parole... le micro, s'il vous plaît.

Boris VALLAUD : Oui, bonsoir. Boris Vallaud, Directeur général des services du Conseil général de Saône-et-Loire, et à ce titre, un peu intéressé par la position de l'Etat et par les divergences d'interprétation sur les itinéraires de substitution et les aménagements qu'il y aurait à y faire. Ces divergences, elles ne m'étonnent guère puisque nous avons eu, il y a quelques années, à accueillir les routes nationales dites d'intérêt local. Nous savons à quelles conditions elles ont été transférées aux conseils généraux d'une manière générale, et au Conseil général de Saône-et-Loire en particulier, puisque nous estimons, et ce sont des chiffres sur lesquels j'imagine nous avons des divergences aussi, qu'il manque au moins les deux tiers des financements qui ont été transférés pour pouvoir assurer, dans de bonnes conditions, l'entretien des routes nationales d'intérêt local. Donc, je comprends bien que vous puissiez diviser au moins par deux tiers les estimations qui sont celles du Conseil général de Saône-et-Loire, mais nous pouvons parfaitement les justifier. Donc, cela, c'est la première chose que je voulais vous dire. La seconde chose, c'est une question. Vous avez dit que l'Etat pouvait participer au financement de l'aménagement des itinéraires de substitution qui le nécessiteraient. Il n'est évidemment pas question, pour le Conseil général, de dépenser un euro pour satisfaire à l'aménagement d'itinéraires de substitution qui nécessiteraient ces aménagements du fait de la concession autoroutière.

Jean-Louis CHEREL : Bien ! Je vous remercie. Le maître d'ouvrage souhaite...

Claude BREVAN : Monsieur Drapier.

Jean-Louis CHEREL : Oui, Monsieur Drapier.

Jean-Paul DRAPIER : Oui. Monsieur Drapier, donc, Maire de Bourbon-Lancy. Moi, je voudrais juste apporter un témoignage. J'ai fait le tour de Bourgogne à vélo, cet été, il y a de plus en plus de monde. Je signale quand même que la Levée du canal, elle est sur l'itinéraire, et que quand vous faites le tour de Bourgogne à vélo, vous ne prenez pas le véloroute, quand vous faites le vrai tour de Bourgogne à vélo, mais vous prenez la Levée du canal. Elle est déjà très inconfortable dans la circulation actuelle. Et je n'imagine pas qu'on puisse faire qu'il y ait un conflit d'usage sur cet itinéraire. Et franchement, là, c'est une véritable inquiétude parce que c'est un itinéraire qu'il faudra, à terme, aménager pour les véloroutes notamment, qui n'est pas encore aménagé et sur lequel on ne peut pas imaginer augmenter la dangerosité qui est déjà, à mon avis, limite, puisque vraiment, le tour de Bourgogne à vélo est aujourd'hui un vrai produit touristique, et vous avez des touristes en famille qui, aujourd'hui, font cela de manière d'ailleurs très agréable. Donc, là-dessus, il y a quand même une dangerosité qui serait largement aggravée si on imaginait en augmenter la circulation.

Jean-Louis CHEREL : Je vous remercie, Monsieur le Conseiller général. Est-ce que Monsieur Broyer, au titre du Conseil général, souhaite apporter quelques précisions, en ce qui concerne son exposé

Roger BROYER : Non. Je pense... Pour répondre à Monsieur Drapier, je dirais que nous ne sommes pas censurés. Nous avons étudié toutes les possibilités, sachant bien qu'il y aura des choix à faire, si jamais...

Jean-Louis CHEREL : Et est-ce que le maître d'ouvrage, maintenant, souhaite apporter des réponses complémentaires à celles qu'il a déjà apportées ?

Michel QUINET : Oui. Dans les divergences, c'est plus sur le linéaire que cela peut concerner que sur le montant des aménagements qui seraient à faire. J'ai compris

dans l'exposé qui a été fait que cela pouvait concerner, au total, 130 kilomètres de routes départementales. Pour nous, il s'agit bien d'alternatives locales pour retrouver le meilleur équilibre qui soit au profit de la gratuité des déplacements fréquents pour ne pas dire des déplacements locaux qui conduiraient à faire, à trouver des alternatives pour les VL sur des tronçons le plus court possible, qui soient, j'allais dire, de 4 ou 5 kilomètres au droit des barrières de péage. C'est cela pour nous, l'enjeu. Et que la facilité ou la difficulté à trouver ces alternatives locales, elles dépendent aussi de la position là où on met les barrières.

Jean-Louis CHEREL : Monsieur Thon, vous voulez...

Dominique THON : A la question de Monsieur Coffin, on peut appeler également un élément de réponse. L'obligation qui est faite, enfin, l'obligation que le Conseil d'Etat a instituée, disons, dans ses avis de rétablir les circulations gratuites pour les véhicules, concerne les véhicules légers. Ce n'est pas appliqué de façon générale aux poids lourds puisqu'on a beaucoup d'exemples de cas où les itinéraires... où les poids lourds sont obligés d'emprunter des itinéraires payants.

Claude BREVAN : Je voudrais faire une demande au maître d'ouvrage. Vous avez dit un certain nombre de choses qui, si j'ai bien compris, visent à apporter des amendements à votre projet initial, notamment sur la possibilité éventuelle de l'Etat de participer au financement des itinéraires alternatifs, et c'est strictement nécessaire pour répondre aux contraintes de la concession. Vous avez apporté des éléments enfin, certaines précisions sur la possibilité de modifier des emplacements de barrières de péage. C'est tout à fait intéressant d'apporter tous ces éléments nouveaux, mais ce que je voudrais vous demander, c'est s'il est possible, et puis vous ferez la même chose, je suppose, dans l'Allier, s'il serait possible d'avoir une synthèse, y compris éventuellement cartographique, le cas échéant, de tous ces apports nouveaux dans votre dossier d'ici les réunions de conclusion, de manière à ce qu'on soit un peu au clair au moment de la dernière réunion, quand les dernières réunions auront lieu à la fois à Digoin et à Moulins, afin que le public ou les élus soient fixés sur les bases sur lesquelles il serait possible effectivement pour l'Etat

d'examiner, de poursuivre son projet, si la Ministre a évidemment décidé de le poursuivre selon le principe qui avait été posé au départ.

Jean-Louis CHEREL : Vous pouvez répondre, Monsieur Thon ?

Dominique THON : Alors, avoir quelques pistes certainement, mais cela supposerait, ce qui serait bien également, c'est qu'on puisse en discuter un peu avec le Conseil général. Par contre, le délai n'est pas compatible avec des études un peu complètes de trafic, etc., qui seraient nécessaires pour savoir quelles sont les solutions qui sont viables et lesquelles seraient... viendraient trop, par exemple, trop déséquilibrer le financement, et mettraient l'équilibre global du projet en péril. Cela, je pense que cela serait... on n'a pas le temps matériel, d'ici le 4 février et la conclusion du débat, de mener toutes ces études-là. Mais, quelques pistes, je pense qu'on pourra le faire.

Claude BREVAN : Voilà ! Je vais quand même être plus précise. Alors, voilà ! Je vais être plus précise. Quand la Commission va faire son compte rendu, elle va être tenue d'écrire ce qui s'est dit. Et ce que vous avez dit ne peut pas être considéré comme des paroles en l'air, bien évidemment. Donc, il faut que ces paroles soient actées d'une manière précise, avec une précision adaptée à ce que vous pouvez dire, mais en tout cas, que ce soit considéré pas simplement comme des éventualités ou des possibilités, mais bien des réponses ou, en tout cas, des débuts de réponses à des préoccupations que vous avez entendues et que vous avez reconnues comme étant pertinentes. C'est cela que je veux savoir. Donc, la Commission sera très attentive, et je suppose également le public et les élus, à ce que vous disiez avant la fin du débat les points sur lesquels vous entendez fermement poursuivre une concertation, et sur quelle base, en quelque sorte. Voilà, c'est cela que je voulais dire.

Jean-Louis CHEREL : L'hôtesse, si vous voulez donner le... Oui, Monsieur Bonnot, après le représentant du conseil général.

Pierre SALOMON : Oui, Pierre Salomon, Directeur général adjoint du Conseil général. Je pense qu'il faudrait quand même qu'effectivement, la Commission puisse prendre en compte une réponse précise de l'Etat sur la prise en charge et non la



participation. Il n'est pas question, et je reprends les propos du Directeur général des services, que le Conseil général prenne en charge la remise à niveau des itinéraires de substitution avec une participation. Il faudra un engagement global de prise en charge, pour qu'on soit bien précis et que ce soit acté dans le cadre des débats de la Commission. Merci.

Jean-Louis CHEREL : Merci, Monsieur. Monsieur Bonnot, vous vouliez prendre la parole. L'hôtesse va vous donner le micro.

Christian BONNOT : Christian Bonnot, Conseiller général du canton de Charolles dont il est quand même question. Donc, j'entends bien qu'en décalant le péage, peut-être que l'hypothèse de contournement du péage par la traversée du centre-ville de Charolles pourrait être écartée, je crois que c'était déjà dès l'écriture de cette hypothèse un non sens. Je voulais insister un petit peu sur les propos de Monsieur Salomon à l'instant, il serait important, parce que dans le montage financier que vous proposez, à aucun moment, à aucun moment, il est question d'une prise en charge quelconque des itinéraires de substitution. Ce qui serait intéressant, c'est de savoir combien l'Etat, pour le département de l'Allier et le département de la Saône-et-Loire, combien l'Etat est-il prêt à mettre en argent public supplémentaire sur les aménagements de ces itinéraires de substitution ? Ce sera d'autant plus qu'ils viendront s'ajouter à la mise à 2x2 voies, je crois.

Jean-Louis CHEREL : Oui, merci, Monsieur Bonnot. Est-ce qu'il y a d'autres questions à poser sur ce problème important des itinéraires alternatifs ? Oui, Monsieur le Président.

Roland FLEURY : Bonjour ! Roland Fleury, Maire de Molinet. Sur les itinéraires alternatifs, je voulais vous demander comment était prévue la circulation des convois exceptionnels qui sont très nombreux sur cette zone si on passait en version autoroutière. Et deuxièmement, par rapport à ce qui a déjà été réalisé, il semble que notamment dans les dernières portions, portion Diou-Digoin, terminée en 2003, les contraintes techniques qui ont été retenues n'étaient pas des contraintes autoroutières dans la mesure où il s'avérait à l'époque impossible de passer en

concession autoroutière. Donc, pourquoi aujourd'hui, sept ans après, la concession autoroutière serait possible ? Et il faudrait à ce moment-là transformer tout ce qui a été fait à l'époque. Ce qui voudrait dire qu'aujourd'hui, la question de la concession autoroutière reposerait plus sur un montage financier spéculatif que sur une réponse à apporter aux problèmes du territoire.

Jean-Louis CHEREL : Je vous remercie, Monsieur le Maire. Vous souhaitez répondre ?

Michel QUINET : Sur les caractéristiques géométriques de la voie entre une voie express et une autoroute, il n'y a pas de différence. La seule différence, c'est la vitesse autorisée qui peut effectivement conduire à avoir des caractéristiques différentes, mais de façon assez marginales. Le choix a été fait sur le projet qui vous est proposé que là où on aurait des difficultés à avoir des caractéristiques permettant le 130km /h, on resterait à une limitation de vitesse à 110 km/h. La problématique des convois exceptionnels doit être intégrée au projet. Elle se pose notamment avec la hauteur libre sous les ponts qui enjambent la voie express, qui passent par-dessus. Pour ce qui est des poids ou des longueurs, on peut tout à fait admettre ces convois exceptionnels, ces transports de convois exceptionnels, y compris sur autoroute concédée. Le problème des hauteurs sous les ponts nécessite généralement de faire des voies très ponctuelles, de façon à sortir de l'emprise autoroutière au droit du pont, pour passer par-dessus, et puis retrouver le tracé juste après, c'est ce qui a été fait entre Montceau-les-Mines et Chalon, puisqu'on a une obligation de dégager un gabarit de 11 mètres de hauteur alors qu'un pont, généralement, est à 6 mètres de hauteur au-dessus de la voie traversée.

Claude BREVAN : Mais cela, ce sont les mêmes contraintes, que ce soit une 2x2 voies ou que ce soit une autoroute?

Michel QUINET : Oui, il n'y a pas de différence entre les deux. D'autant qu'on est sur un péage ouvert, ce serait un peu plus compliqué si on était sur un système de péages fermés

Jean-Louis CHEREL : Bien, d'autres questions ? Je crois que le maître d'ouvrage a répondu au Maire de Molinet. Oui, monsieur.

Bernard JAILLOT : Oui, Bernard Jaillot, le maire de La Motte-Saint-Jean, de la CC-Val Digoin. Je voulais savoir quel serait le statut des employés qui sont chargés de l'entretien dans la zone Montmarault-Mâcon en cas de concession ? Que deviendraient... Quel serait le statut de ces personnels ? Est-ce que cela a été envisagé ?

Hervé VANLAER : C'est quelque chose qui a été tout à fait envisagé, mais il y a dans la salle le Directeur de la DIR Centre-Est, donc, le service de l'Etat qui est aujourd'hui responsable de l'exploitation de la RCEA, et je pense qu'il est le mieux à même pour répondre à la question.

Denis HIRSCH : Merci, et bonsoir, mesdames et messieurs. D'abord, je crois qu'il y a deux éléments de réponse. Le premier, c'est que dans l'hypothèse de la concession, les employés de la société concessionnaire sont des employés de droit privé. Donc, quel que soit le statut, quelle que soit la forme juridique du concessionnaire, je dirais, ceci est de droit privé, et donc, les contrats suivent les règles de droit privé. Alors, cela c'est la première chose. Alors, ensuite, nous avons, globalement, sur la RCEA, dans les deux départements de Saône-et-Loire et de l'Allier, une centaine d'agents de la DIR Centre-Est qui sont concernés par la mise en concession. Alors, je tiens à dire que c'est un sujet qui est difficile et dont nous nous discutons déjà depuis pratiquement deux ans avec les agents concernés et avec les représentants du personnel. Alors, grosso modo, nous proposons aux agents concernés, et ce qui est clair, c'est que la plupart des postes en question seraient amenés à disparaître, c'est-à-dire qu'à partir du moment où il n'y a plus de route nationale, il n'y a plus de poste nécessaire à l'entretien et à l'exploitation et même ultérieurement au développement, à l'ingénierie du réseau routier national. Donc, nous proposons à ces personnels trois possibilités : la première, c'est ce que doit faire l'Etat en tant qu'employeur, c'est de proposer à chaque agent des postes dans l'administration correspondant à son grade et à ses qualifications. C'est ce que nous ferons bien évidemment. Nous savons que ce n'est pas une réponse satisfaisante au problème posé, parce que

notamment, les personnels spécialisés dans l'exploitation routière trouveront difficilement des postes en nombre suffisant à proximité de l'endroit où ils résident aujourd'hui. Ce sont des métiers dans lesquels on a besoin d'habiter évidemment assez près de la route. La deuxième option qui est proposée, c'est de pouvoir être embauché par le concessionnaire, et nous savons que les concessionnaires autoroutiers créent des nombres d'emplois importants, en général, beaucoup plus qu'il n'y en a sur les routes nationales non concédées. C'est une possibilité qui est offerte aux agents, mais qui ne peut pas être une obligation, c'est-à-dire que cela ne peut relever de la part des personnels actuels que d'une démarche volontaire. Et puis, le troisième type d'option sur lequel nous serons amenés à travailler le moment venu, c'est que chaque agent puisse envisager, là, à titre plutôt individuel, d'essayer de retrouver des postes auprès d'autres employeurs, notamment des employeurs publics, les conseils généraux, les communes qui, je dirais, font nécessairement augmenter leurs effectifs, offrent régulièrement des postes. Alors là, il ne peut s'agir effectivement que des démarches sur lesquelles des personnels et des collectivités locales travaillent conjointement. L'engagement que nous, nous prenons d'ores et déjà en tant qu'employeur, c'est d'apporter une assistance à nos personnels dans une telle hypothèse. Donc, voilà quels sont, grosso modo, les trois types de possibilités qui s'offriraient, le moment venu, aux agents de la DIR Centre-Est.

Jean-Louis CHEREL : Monsieur Bonnot, vous souhaitez reposer une question. Alors, vous avez la parole.

Christian BONNOT : Alors, Christian Bonnot, Conseiller général du canton de Charolles. Précisément sur la question des personnels de la DIR Centre-Est, dans le schéma d'une route concédée, effectivement, on leur demandera d'aller voir ailleurs, quid, de la partie non concédée entre Montceau-les-Mines et Chalon-sur-Saône, vous conservez à la DIR Centre-Est une brigade ? Vous entretenez des engins de déneigement pour les 70 kilomètres restants ? Vous... Voilà, c'est une question qui m'interpelle.

Jean-Louis CHEREL : Je crois qu'on est en mesure de vous répondre, là, Monsieur le Directeur. Oui, on va pouvoir vous répondre.

Denis HIRSCH : Oui, la réponse est positive, effectivement, dans les parties qui ne sont pas concédées, et dont l'Etat conserve la gestion, l'entretien et l'exploitation, nous conserverons les équipes d'entretien, d'exploitation, de déneigement, nécessaires à la gestion de ce type de route. J'ai dans le réseau de la DIR Centre-Est, qui compte à peu près 1200 kilomètres en Rhône-Alpes, en Bourgogne et dans l'Allier, nous avons d'autres sections qui sont dans des cas de figure un peu similaires, c'est-à-dire qui sont un peu isolées par rapport au reste du réseau, donc, sans continuité directe avec d'autres routes nationales. Donc, ce sont des choses que nous savons faire.

Christian BONNOT : Combien de personnes ?

Denis HIRSCH : Alors, c'est difficile de répondre très précisément globalement, parce qu'il y a du personnel de terrain et du personnel de bureau. Sur le terrain, nous devons avoir 18 agents, et a priori, au centre d'exploitation de Montceau, nous conserverons l'ensemble du personnel. Alors ensuite, nous avons des ouvriers de parc qui ont été transférés à la DIR dans le cadre de l'opération du transfert des parcs, et là, il est difficile aujourd'hui de dire exactement qui sera concerné en cas de concession.

Jean-Louis CHEREL : Merci, Monsieur le Directeur. A ce niveau de cette soirée, il me reste tout d'abord à remercier Monsieur Broyer pour l'exposé qu'il a fait, et qui devait être fort intéressant vu le nombre de questions qu'il a suscitées. Ensuite, vous savez que cette soirée va se prolonger par une série d'auditions, Madame Brévan, la Présidente de la Commission particulière du débat public vous en parlera un peu plus avant tout à l'heure, mais en attendant, on vous propose un rafraîchissement pendant cinq ou dix minutes. Voilà. Ce n'est peut-être pas très courant, mais c'est le nouvel an. Voilà ! Alors, la Commission particulière du débat public vous propose d'aller trinquer autour d'un verre.