

**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**

***Yzeure – Yzeurespace
Lundi 10 janvier 2011- 19h00***

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

Claude BREVAN : Si vous voulez bien vous installer, on va pouvoir commencer la réunion. L'expérience nous a appris qu'elle durait plutôt 3 heures que 2 heures et demie et, donc, il ne faut pas prendre trop de retard. Alors, je vais d'abord donner la parole à Monsieur le Maire d'Yzeure qui va vous accueillir. Et ensuite, je vous expliquerai comment va se dérouler cette séance de travail.

Mot de bienvenue
du Député Maire d'Yzeure
Monsieur Guy CHAMBEFORT

Guy CHAMBEFORT : Merci, Madame la Présidente. Mesdames, messieurs, nous sommes très heureux de vous accueillir ce soir à Yzeure Espace. Alors, au départ, le débat devait avoir lieu dans la salle d'à côté, et puis, je me suis dit que dans le fond, compte tenu que l'ensemble des débats avait été très suivi, parfois un peu passionnés, peut-être que la suite pourrait se passer dans un cadre plus feutré, plus agréable. C'est pour cela que nous avons choisi de le faire dans le théâtre, alors j'espère qu'il n'y aura pas de grande tirade, de grandes envolées lyriques, sinon, il faudrait monter sur la scène. J'espère, au contraire, que tout ce qui s'est passé jusqu'à présent a fait émerger un certain nombre de propositions, et que ces propositions, il est maintenant temps de les affiner, de les compléter pour qu'au bout du compte, la Commission puisse porter un avis sur ce dossier. Alors, je ne prendrai pas plus longtemps la parole, si j'ai besoin d'intervenir dans le débat, je le ferai tout à l'heure. Je voulais simplement vous souhaiter la bienvenue dans ce théâtre Sylvia Montfort qui vous accueille avec beaucoup de plaisir.

(Applaudissements)

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

Claude BREVAN : Merci, Monsieur le Maire, de nous avoir accueilli dans ce magnifique endroit qui donne des conditions de travail tout à fait optimales. Alors, je commence par rectifier quelque chose. La Commission ne donne pas d'avis à l'issue du débat, elle établit un compte-rendu de tout ce qui s'est dit, c'est déjà assez large comme cela, et nous n'émettons pas d'avis. Ce n'est pas une commission d'enquête, on fait une synthèse, évidemment, on en tire quelques éléments, vous vous en doutez. Notre compte-rendu sera à votre disposition au plus tard début avril, mais c'est bien à la Ministre qu'il appartient de prendre une décision en juillet. Alors, je ne vous redirai pas ce qu'est le débat public parce que je crois que maintenant, tout le monde le sait. Je ne pense pas qu'il y ait, ici, beaucoup de personnes qui n'aient assisté à aucune réunion. Je rappelle simplement qu'il y a une équivalence de parole, que vous devez vous nommer avant de prendre la parole pour qu'on puisse reprendre vos propos, et vous les attribuer dans les verbatims. Je continue, je répète, enfin, que tout ce qui est dit et échangé dans cette durée du débat est parfaitement transparent, et que le maître d'ouvrage doit répondre aux questions que vous lui posez, ce qu'il fait d'ailleurs volontiers, en fonction évidemment du niveau d'avancement de ses travaux. En ce qui concerne la réunion de ce soir, elle va se passer en trois temps. Le premier temps, la DREAL d'Auvergne va faire un zoom un peu rapide sur les aspects plus locaux du projet, je crois qu'ils ne reviendront à l'aspect dans sa globalité que si vous le souhaitez, parce qu'il est maintenant quand même très largement connu. Et bien évidemment, il y aura un temps de questions, mais ce sera plutôt quelque chose d'assez itératif, de manière à épargner un trop long temps d'exposé qui raccourcirait le temps de débat. Nous avons prévu que cette réunion serait essentiellement consacrée aux problèmes d'économie et de tourisme, mais il se trouve que lors de la réunion qui avait lieu à Dompierre et qui était consacrée aux déplacements, il y avait des questions météorologiques absolument majeures, et cette réunion avait été peu fréquentée, c'était le jour où il y avait énormément de neige, il y avait déjà 85 personnes, ce qui était un exploit pour le temps, et la SNCF qui devait intervenir n'avait pas pu venir. Et comme ce qu'elle a à dire est quand même très intéressant, et qu'elle a été en fait assez souvent interpellée par la salle pendant les réunions, nous aurons un exposé des représentants de la SNCF sur la politique en matière ferroviaire dans la région. Et

puis, c'est seulement dans un troisième temps, et ce n'est pas tout à fait sans lien bien évidemment avec les problèmes de déplacement et d'accessibilité, que l'on aura, on présentera la thématique « économie » avec deux interventions. Une intervention à caractère assez généraliste et vue avec un certain niveau d'expertise, sur les liens entre accessibilité et développement économique. Et puis, une deuxième intervention des représentants de la Chambre de commerce et d'Industrie de Moulins-Vichy et, bien évidemment, également de ses représentants élus et notamment de Monsieur Treyve, qui est Vice-président. Je précise que c'est Denis Viala qui est ici, qui va animer cette réunion. Et je finis par ce par quoi j'aurais dû commencer, en précisant bien qu'à ma gauche, ce sont les équipes de la maîtrise d'ouvrage qui sont présentes, donc, avec Monsieur Vanlaer, qui est le Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Auvergne ; Monsieur Thon qui est son Directeur adjoint ; Monsieur Quinet qui, lui, est le chef de service de la DREAL Bourgogne ; Madame Edieu, qui est chef de service des infrastructures ou des investissements de la DREAL ; et Monsieur Christophe Durand du Repaire, qui est Chef de projet. A ma droite, ce sont les membres de la Commission, avec Monsieur Denis Viala, Monsieur Cherel, Monsieur Audouin et Madame Lafon. Donc, on arrive aujourd'hui à la neuvième séance de travail. Beaucoup de choses ont été dites, beaucoup de réponses ont été apportées. Le taux de réponses aux questions qui ont été posées, qui sont extrêmement nombreuses, atteint les 60 % aujourd'hui, ce qui représente un gros, gros travail. Il y a eu pas loin de 600 avis qui ont été mis sur le site. Il y a eu une dizaine de cahiers d'acteurs qui ont été publiés, et il va en arriver de nouveaux. C'est un débat qui est marqué par une forte intensité, une présence très importante puisqu'à chaque réunion, on a eu entre 250 et 300 participants à l'exception de celle de Dompierre pour la raison que j'ai expliquée tout à l'heure, et j'espère que ce soir sera une réunion aussi riche que les précédentes. Je tiens à dire que ce matin, nous avons eu une petite réunion sur un point plus particulier, qui avait été organisée par la Chambre d'agriculture sur les aspects proprement agricoles dans le secteur... dans l'Allier, et que cette réunion s'est révélée tout à fait intéressante. Je parlerai de la suite à la fin de cette réunion. Voilà ! Donc, je passe la parole à Denis Viala, mais peut-être plus directement d'ailleurs à la DREAL, pour cette présentation rapide des enjeux les plus locaux du projet.

Présentation locale du projet
Les échangeurs – le montant des péages
par le Directeur régional DREAL Auvergne
Monsieur Hervé VANLAER

Hervé VANLAER : Merci, Madame la Présidente ! Donc, bonsoir à tous ! Je suis Hervé Vanlaer, le Directeur de la DREAL Auvergne. Donc, nous avons prévu une présentation en deux temps, si on peut passer les transparents, avec deux sujets. D'une part, les échangeurs et, d'autre part, le montant des péages. Alors, les échangeurs. L'idée, c'est d'apporter des réponses à des interrogations qui se sont manifestées dans le cours du débat, ou des propositions alternatives qui nous ont été faites. Premier cas, l'échangeur de Montmarault. C'est un petit peu technique, donc, je vais laisser la parole à Chantal Edieu. On a prévu trois cartes pour bien visualiser ce que l'on proposait, et une alternative qui nous est proposée....

Claude BREVAN : A Montmarault, il y avait eu un certain nombre de questions qui avaient été posées, auxquelles il n'avait pas été répondu, ou, tout au moins, pour lesquelles les réponses n'avaient eu qu'un succès assez mitigé. Et la DREAL, donc, avait accepté de retravailler ces questions-là, et d'apporter le plus de réponses possibles lors de cette réunion de ce soir d'Yzeure. Donc, c'est de cela qu'il s'agit. Ces aspects très précis correspondent aux questions qui avaient été posées à Montmarault.

Chantal EDIEU : Chantal Edieu, Responsable du Service maîtrise d'ouvrage, bonsoir à tous, donc à la DREAL Auvergne. Je veux effectivement vous présenter, revenir, résumer sur le secteur de Montmarault, pour bien préciser le contexte dans lequel le scénario de mise en concession est proposé, et faire état des suggestions et évolutions qui ont été proposées lors des différentes réunions du débat public, et aussi des rencontres... Donc je vais faire un zoom sur le secteur de Montmarault, plus précisément sur les modalités d'échanges prévus dans le scénario de mise en concession, et faire état des évolutions et des souhaits qui ont été exprimés par

différents partenaires, dont les collectivités locales, lors des différentes réunions publiques déjà tenues. Vous avez à l'écran une vue aérienne de l'organisation actuelle des échanges entre l'autoroute A71, donc qui est la partie courbe sur la carte, avec la sortie via la barrière de péage juste avant le giratoire où se situe le Grand totem sur la RCEA. Vous avez ensuite la RCEA qui part en direction de l'est, qui passe au-dessus de l'autoroute et qui part en direction de Deux-Chaises et du Montet. Cela, c'est une vue actuelle de l'organisation des échanges entre l'autoroute A71 et la RCEA à l'entrée de Montmarault. Le scénario de mise en concession tel qu'il est proposé par la maître d'ouvrage prévoit effectivement une réorganisation et une reprise complète de l'échangeur entre l'A71 et la future autoroute RCEA, en remodelant complètement les bretelles, permettant ainsi une continuité autoroutière entre l'autoroute A71 et la future autoroute RCEA, dans l'hypothèse d'une mise en concession. Donc, nous avons fait figurer sur ce schéma... alors, qui n'est que schématique, l'emprise approximative, mais relativement importante, d'un futur échangeur qui serait complètement remanié, et qui permettrait une transition directe entre l'autoroute A71 et la RCEA et inversement. L'utilisateur empruntant ces autoroutes n'aurait pas à sortir sur le réseau national via la barrière actuelle de l'autoroute A71, pour reprendre la RCEA et inversement. Donc, cela conduirait à rectifier, dévier, c'est le trait rouge que vous avez qui est plus épais, la RCEA pour qu'elle vienne se brancher directement sur ce futur échangeur, et soit en continuité avec l'autoroute A71. Cela conduirait donc aussi parallèlement à déconstruire, ce sont les deux petites croix noires que vous voyez sur l'écran, le petit bout de RCEA, donc juste avant l'autoroute, avant le franchissement de l'autoroute, et le petit bout qui est derrière jusqu'au grand giratoire, puisque le futur tracé de la RCEA serait, effectivement, le trait rouge épais sur la carte. Donc, la « patate » rouge ou le symbole rouge comprendrait bien tous les échanges possibles entre la RCEA et la future autoroute, donc, RCEA et A71. De la même façon, toutes les entrées et sorties côté Montmarault seraient aussi possibles, bien sûr, via la barrière actuelle qui, elle, ne serait pas modifiée dans son emplacement, la barrière de sortie de l'autoroute A71. Donc, ce schéma, ce principe de liaison de continuité autoroutière entre deux autoroutes, A71 et RCEA future autoroute, était dans le schéma de principe, et donc dans le scénario proposé par le maître d'ouvrage/Etat dans le cas d'une mise en concession de la RCEA. Lors des

différents échanges et rencontres avec le public, a été évoquée, effectivement, la proposition de ne pas modifier cet échangeur, et de maintenir, en fait, les continuités telles qu'elles sont actuellement, c'est-à-dire de poursuivre l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA jusqu'au grand giratoire où se situe actuellement le Grand totem en son centre. Les emprises sont déjà d'ailleurs acquises par l'Etat jusqu'à ce giratoire. Ce qui signifie qu'il n'y a plus de continuité autoroutière entre les deux autoroutes, RCEA future autoroute, et autoroute A71, mais pour les automobilistes et les transporteurs, les mêmes itinéraires qu'actuellement, donc, l'obligation de sortir d'une autoroute, de l'A71 par exemple, pour venir reprendre la future autoroute RCEA, via les circuits actuels qui sont en place, donc via le giratoire existant. Donc, ce scénario a été évoqué lors des différents échanges, est tout à fait possible. C'est une hypothèse, effectivement, une alternative qui est possible tout en maintenant la logique d'une concession autoroutière.

Hervé VANLAER : Ce scénario alternatif à Montmarault comme l'a dit Chantal Edieu, est possible. Notre position initiale était la continuité autoroutière, mais ce scénario est possible. Donc, là aussi, nous sommes à votre écoute, puisque c'est un petit peu voir comment vous réagissez par rapport à cette proposition. Point suivant, c'est l'échangeur de Deux-Chaises. Donc, le projet initial du maître d'ouvrage ne prévoyait pas le maintien de cet échangeur, ce qui a suscité beaucoup d'interrogations. Donc, nous avons retravaillé sur la question, et nous proposons le maintien de l'échangeur de Deux-Chaises. En revanche, il est prévu une barrière de péage au Montet, et en faisant les simulations, il apparaît qu'il est nécessaire d'équiper cet échange de barrière de péage. Alors là, je fais une parenthèse, parce que nous ne sommes pas encore en mesure de répondre, mais nous avons compris, d'un certain nombre d'interventions, que le positionnement de cette barrière de péage au Montet pouvait poser difficulté, et qu'un positionnement plus à l'ouest, donc entre Montmarault et l'échangeur de Deux-Chaises, était souhaité par certains. Donc, c'est un point que nous allons étudier. Nous ne sommes pas en mesure, aujourd'hui, ce soir, d'apporter une réponse, il faut regarder quel sera l'impact sur l'équilibre de la concession, et l'impact sur l'équité entre les usagers. Mais c'est un point que nous allons étudier. Le point suivant concernait l'échange entre la RN7 et la RCEA. Cet échangeur n'était pas initialement prévu dans le projet de concession. Nous avons pris l'attache du

Ministère sur le sujet, qui a dit que la réalisation de cet échangeur serait bien à la charge du concessionnaire, en revanche, il serait réalisé quand le nouveau tracé de la RN7 serait mis en place. Aujourd'hui, la RN7 a son tracé actuel et quand le nouveau tracé sera mis en place, quand la nouvelle RN7 sera construite, alors c'est le concessionnaire, dans l'hypothèse toujours où la solution concession est choisie, qui prendra à sa charge la construction du nouvel échangeur. S'agissant de Montbeugny, Monsieur le Maire de Montbeugny a signalé à de nombreuses reprises que l'échangeur de Montbeugny était situé à un mauvais endroit. Donc, là, nous sommes tout à fait disposés à le déplacer. Je crois que c'est à l'intersection avec la RD53 qui serait la meilleure solution. Cela, il n'y a aucune difficulté pour nous de le mettre à cet endroit. Alors, je crois qu'il y a aussi une demande que l'Etat ou le concessionnaire prenne à sa charge la voirie plus loin pour assurer l'accès au Logiparc. Ce point-là nous semble en revanche plus délicat, puisque ce n'est pas directement lié au projet de concession, mais pour ce qui concerne le projet de concession, déplacer l'échangeur, il n'y a pas de problème. Et enfin, dernier point, Dompierre-sur-Besbre. Là, c'est une confirmation, le dossier du maître d'ouvrage prévoit bien le maintien des trois échangeurs de Dompierre-sur-Besbre. Mais on a vu au cours des débats qu'il y avait un certain nombre d'interrogations sur ce point, donc, nous vous le confirmons : les trois échangeurs, celui qui permet d'aller vers Chevagnes, celui de Sept-Fons et celui de Diou sont bien maintenus dans le dossier du maître d'ouvrage. Nous allons maintenant passer à la deuxième partie sur les tarifs des péages puisque, là aussi, il y avait eu des questions à la suite de la présentation de Montmarault. Donc, je vais laisser la parole à Chantal Edieu.

Chantal EDIEU : Vous avez effectivement à l'écran un extrait de la matrice. Nous avons positionné sur le site, donc, consultable sur le site du débat public, l'ensemble des hypothèses possibles de déplacements sur l'ensemble de la RCEA, permettant à tout usager de visualiser et d'avoir une valorisation du coût du péage qu'il aurait à acquitter s'il empruntait l'itinéraire, section par section ou sur l'ensemble de l'itinéraire. Si je prends quelques exemples sur cette matrice, qui est un extrait, vous avez l'ensemble des possibilités qui sont sur le site. Un usager qui souhaiterait circuler de Montmarault jusqu'à Toulon-sur-Allier en empruntant la RCEA, c'est un choix qu'il ferait, devrait s'acquitter de 2,70 euros, dans le cas de la simulation que

nous avons réalisée, de schéma de mise en concession. Ce péage serait acquitté à la barrière pleine voie qu'il rencontrerait sur la RCEA, donc, avant de pouvoir de quitter la RCEA et rejoindre Toulon-sur-Allier. De la même façon, si je prends l'exemple suivant, depuis Montmarault jusqu'à Digoin, l'usager... Alors, ce sont des tarifs effectivement dans l'hypothèse, dans le scénario calculé par la maître d'ouvrage, ces tarifs, 7,80 euros entre Montmarault et Digoin, seront complètement finalisés dans le cadre du choix du concessionnaire et, donc, de la mise en concession, qui permettra de déterminer exactement le montant des péages s'il y avait décision de mise en concession. Là, c'est le résultat d'une simulation qui tient compte de l'ensemble de la concession sur l'ensemble de la RCEA, qui tient compte des montants d'investissement réalisés par le concessionnaire, et les coûts d'entretien de l'exploitation. Donc, ces coûts de péage permettent effectivement à l'exploitant, futur concessionnaire, d'assurer la gestion complète, la construction mais aussi l'entretien et l'exploitation du réseau routier concédé, donc RCEA. Si vous le souhaitez, on peut visualiser quelques itinéraires pour être plus représentatif peut-être que la matrice. Voilà ! Vous avez un exemple d'un itinéraire. Ces documents sont aussi consultables sur le site du débat public. Un exemple d'un usager qui habite le Donjon qui souhaiterait rejoindre Paray-le-Monial, et qui, donc pour cet itinéraire, emprunterait successivement la RD, la route départementale 994, puis, la RCEA. Donc, il pénétrerait sur la RCEA au droit de l'échangeur de Molinet. Et là, comme il y aurait un dispositif de péage qui serait mis en place, il s'acquitterait d'un péage de 1,40 euros en pénétrant sur l'autoroute, et il parcourrait ensuite l'itinéraire jusqu'à Paray-le-Monial pour arriver à sa destination. Donc, sur l'ensemble de l'itinéraire qu'il aurait parcouru, il s'acquitterait donc de 1,40 euros, puisqu'il serait rentré à un endroit de la RCEA où il s'acquitterait donc d'un péage en pénétrant sur une bretelle d'accès à la RCEA. Deuxième exemple, donc, là, je reviens sur le secteur de Moulins. Un usager qui ferait l'itinéraire et qui choisirait d'emprunter la RCEA pour faire l'itinéraire Cressanges-Yzeure, entrerait à Cressanges via l'échangeur qui est en cours de travaux actuellement, circulerait ensuite sur la RCEA jusqu'à l'échangeur de Toulon-sur-Allier, à partir de laquelle il quitterait la RCEA pour reprendre la RN7, donc, le contournement jusqu'à sa destination à Yzeure. Donc, sur cet itinéraire-là, l'usager ne rencontrerait pas de barrière de péage et, donc, parcourrait gratuitement cet itinéraire comme il le fait aujourd'hui. Donc, c'est une

section effectivement qui est hors péage, qui conduirait au maintien des conditions gratuites de trafic et de circulation entre Cressanges et Moulins-Yzeure. Troisième exemple, où là, l'usager pourrait décider à partir, de faire l'itinéraire Moulins-Villefranche-d'Allier, donc, quitterait Moulins en étant dans le Quartier de la Madeleine, donc le quartier en rive gauche de l'Allier, emprunterait la route départementale 2009 pour rejoindre l'échangeur de Chemilly pour pénétrer sur la Route Centre Europe Atlantique. Il parcourrait ensuite la RCEA, et irait jusqu'au Montet, où il sortirait au Montet, et c'est en sortant de Montet où est située une barrière de péage qu'il s'acquitterait d'un péage de 1,90 euros, pour ensuite reprendre le réseau départemental, donc la route départementale 33 en direction de Villefranche-d'Allier. Donc, dans ce cas de figure, l'usager, s'il choisit de faire cet itinéraire, bien sûr, il pourrait aussi faire un choix d'itinéraire parallèle et éviter la RCEA, mais s'il fait ce choix volontaire de prendre la RCEA, il devra s'acquitter d'un péage de 1,70 euros. Toujours étant rappelé qu'il s'agit d'une modélisation, et que ces niveaux de péage seront confirmés et précisés exactement dès l'instant où le concessionnaire serait retenu, s'il y a concession. Donc, c'est une modélisation qui a été faite pour permettre de visualiser les coûts de péage que devrait acquitter un utilisateur quotidien ou éventuellement occasionnel de la RCEA, s'il fait le choix d'emprunter la RCEA. Et vous avez sur le site du débat l'ensemble des scénarios possibles, tous les points, d'un point A à un point B, permettant à un usager, s'il fait le choix de prendre la RCEA, de visualiser et de comptabiliser le coût de péage qu'il devrait s'acquitter, ainsi que la localisation des barrières où il devra acquitter ces différents péages, puisqu'il s'agit effectivement de péages à certains points du réseau, donc au Montet, Montbeugny, Molinet, pour la partie Allier.

Dominique THON : On peut ajouter que cette simulation serait le prix que paieraient les usagers, disons, occasionnels, mais que vu la proportion importante d'usagers fréquents sur le secteur, on s'attachera au niveau... enfin, le Ministère, au niveau de l'appel d'offres, a demandé au concessionnaire les politiques tarifaires qu'il pourrait avoir en faveur d'usagers fréquents. On sait, on a bien vu dans l'exposé, par exemple, de Monsieur Chabanol qu'il n'était pas question de faire, pas possible de faire des discriminations selon l'origine géographique des personnes ; par contre, on peut faire des différences de traitement suivant l'usage que les gens ont de la voie.

Et donc, il est admis que les usagers fréquents puissent payer moins cher que des usagers occasionnels s'ils ont un abonnement, et si cet abonnement est bien accessible à toute personne.

Denis VIALA : Merci ! Est-ce que vous avez des questions, peut-être, sur ces sujets-là ? Oui, monsieur à gauche, avec le pull rouge.

Questions/réponses

Paul BERODY : Paul Berody, habitant à Yzeure, bonsoir à tout le monde. Concernant l'échangeur de la RCEA, j'aimerais savoir quelle est la prévision de réalisation de la partie RN7 qui joint la RCEA jusqu'à Chazeuil ou Varennes. Et en l'attente de cette réalisation d'un échangeur, quelles dispositions sont prévues pour améliorer les échangeurs actuels qui sont particulièrement difficiles et dangereux ? Merci.

Hervé VANLAER : Le délai de réalisation de la Nationale 7, à ce stade, on n'est pas en mesure de donner une réponse, cela n'est pas inscrit dans l'actuel, ce qu'on appelle le Plan de modernisation des itinéraires. Il y a différentes opérations qui concernent la RN7 qui sont inscrites, notamment la déviation de Varennes-sur-Allier et la déviation de Villeneuve-sur-Allier, qui est inscrite... Même si cette dernière n'est pas entièrement financée, les travaux à Villeneuve-sur-Allier ont démarré, et à Varennes-sur-Allier, vont démarrer. Tout dépendra de l'issue des discussions pour le prochain PDMI, donc, celui-là est à échéance 2014. Tout dépendra de l'issue des discussions, mais il est clair que la RN7 est, pour l'Etat, une priorité dans le département de l'Allier. Alors après, cela dépend de l'issue des discussions, des enveloppes financières qui sont disponibles. Mais voilà, c'est un point qui est important. Pour l'aménagement de l'échangeur existant ...

Dominique THON : ... tant que la RN7 nouvelle ne sera pas réalisée, il n'y aurait pas de sens de déplacer simplement l'échangeur sans qu'il puisse être raccordé. Donc, pour la période intermédiaire, l'échangeur sera utilisé à l'endroit où il est actuellement. Il y aura tout de même des améliorations nécessaires, puisque les dispositions des bretelles telles qu'elles sont aujourd'hui ne pourraient pas coller sur

une 2x2 voies, comme elles permettent d'entrer ou de sortir sur une 2x1. Donc, il y aura des améliorations géométriques des bretelles actuelles, des bretelles d'insertion un peu plus longues, des rayons un peu différents, mais l'échangeur serait amélioré sur place, donc, à l'endroit où il se trouve actuellement. Voilà.

Denis VIALA : Est-ce que vous avez des réactions, d'autres questions? Monsieur le Président ?

Jean-Paul DUFREGNE : Simplement, une réaction par rapport à ce que vient de dire Monsieur le Directeur par rapport aux priorités, je crois qu'il est bon que les habitants de l'Allier sachent aussi que la position qu'a pris notre collectivité par rapport à la concession est une position aussi qui devait favoriser les crédits pour la RN7, en se disant oui pour la mise en concession de la RCEA, ce qui permettra d'abonder plus fortement les moyens pour réaliser la RN7. Donc, la question qui est posée est directement en lien avec cela dans le sens où il y a urgence pour la RCEA, mais il y a urgence aussi pour la RN7, et ceci montrait bien notre intérêt pour intégrer, dans la concession, l'échangeur RCEA-RN7. Donc, il ne faudrait pas que nous ayons trop de temps entre la réalisation de la RCEA en 2x2 voies et ensuite l'échangeur RN7-RCEA. Cela, c'est une première chose. Moi, je me félicite aussi que l'échangeur de Deux-Chaises ait été rétabli. Quant à la gratuité, qui est l'une des deux conditions que nous avons posées par rapport à notre avis favorable pour la concession, on voit que cette gratuité est loin d'être acquise, et ceci reste, pour nous, une préoccupation importante. L'échangeur du Montet, s'il était gratuit, favoriserait sans aucun doute la liaison totale, gratuite pour les usagers locaux. Les exemples que vous avez pris sont très intéressants : on partait d'Yzeure, on allait à Villefranche, on n'était pas avec des gens qui allaient sortir de l'autoroute pour emprunter ces itinéraires, on était bien sur des déplacements locaux. Moi, je crois qu'il faut vraiment se poser aujourd'hui la question de la suppression de la barrière de péage sur Le Montet. Merci, Monsieur le Président.

Guy CHAMBEFORT : Guy Chambefort, Député-Maire d'Yzeure. Moi, j'attire l'attention du maître d'ouvrage sur le problème de l'échangeur de Montbeugny. Vous avez effectivement indiqué qu'il était possible de déplacer l'échangeur de

Montbeugny, en le rapprochant de l'échangeur RN7-RCEA. Je crois qu'il faudra veiller à ce que cet échangeur, par l'intermédiaire de la départementale et, ensuite, dans la RD12, ne soit pas un itinéraire de raccourci, pour notamment les poids lourds qui pourraient, de cette façon, éviter de passer par Toulon, et de revenir sur une voie à deux voies pour gagner du temps, et qui risqueraient de recréer une zone dangereuse entre la RN7 et la RCEA. Donc, je pense que là, il y a vraiment quelque chose à regarder. Alors que cet échangeur assure la desserte du pôle logistique, cela paraît assez logique, mais en sachant que pendant la période de construction, on va desservir le pôle logistique à partir de la RN7, et qu'il faudra améliorer la RD12, il faudra vraiment être vigilant qu'on ne crée pas un nouveau barreau, et qu'on n'incite pas les poids lourds à couper à travers cet itinéraire.

Claude BREVAN : S'il vous plaît, est-ce que cela veut dire, concrètement, qu'il ne faudrait pas avoir pas trop de continuité, en quelque sorte, entre la RCEA, à travers la RD53, et la déviation actuelle de Moulins ? C'est cela ? C'est-à-dire qu'il faut compliquer le parcours dans le parc logistique, c'est cela ? Parce que ce matin, cette question a été beaucoup évoquée lors de la réunion sur l'agriculture. Donc, est-ce que vous pouvez préciser votre demande ?

Guy CHAMBEFORT : Oui. A partir du moment où vous allez permettre à des... notamment les poids lourds de sortir à l'échangeur de Montbeugny, et ces poids lourds, s'ils gagnent du temps pour rejoindre la RN7 à l'échangeur 47, ils n'iront plus jusqu'à l'échangeur de Toulon. Je pense que cela, c'est un vrai problème parce qu'on va recréer un danger, avec des véhicules qui vont circuler sur une voie à double sens, entre la RCEA et la RN7. Alors, il y a peut-être des solutions techniques pour ralentir ces...

Claude BREVAN : Il y a cette question de conception de la voirie à l'intérieur même de Logiparc.

Guy CHAMBEFORT : Oui, sauf qu'actuellement, si vous voulez, la sortie de Montbeugny fait qu'il est tout à fait possible d'interdire le passage des poids lourds dans un village comme Montbeugny. Si après, on est donc un peu plus loin, nous, à

travers Yzeure, on va avoir ce problème de passage de poids lourds, parce qu'on voit bien qu'actuellement, il y a un certain nombre de poids lourds qui quittent à Dompierre pour venir rejoindre la RN7 par Chevagne, et que cela fait effectivement, cela pose un problème sérieux. Donc, je pense qu'il faut que ce soit quelque chose qui soit regardé de très, très près. Moi, j'étais de ceux qui ne sont pas persuadés de l'intérêt de l'échangeur de Montbeugny, dans la mesure où on va desservir le pôle logistique à partir de l'échangeur 47, et que là, on serait sûr de n'avoir que les véhicules qui viennent depuis la RN7 ou bien la RCEA, qui passeraient par l'itinéraire avec un nouvel échangeur bien entendu, RN7-RCEA. Moi, j'étais de ceux qui pensaient aussi que peut-être que l'argent qu'on mettrait sur la création d'un nouvel échangeur pourrait permettre de faire plus vite l'échangeur RN7-RCEA, mais c'est aussi lié au programme de la RN7.

Denis VIALA : Monsieur le Maire de Montbeugny, vous voulez réagir ?

Guy CHARMETANT : Merci. Oui, je pense que cet itinéraire de l'échangeur de Montbeugny... donc, Guy Charmetant, Maire de Montbeugny, il faut le considérer comme un évitement de Montbeugny. Donc, c'est un déplacement du D12. C'est-à-dire qu'au lieu que la D12 sorte aujourd'hui avant Montbeugny, il faut qu'il sorte pour éviter la commune de Montbeugny. Aujourd'hui, il y a un arrêté municipal sur la commune de Montbeugny, « interdit aux poids lourds », on a encore 40 à 60 poids lourds par jour malgré l'arrêté. Donc, par rapport à mon collègue d'Yzeure, où je suis tout à fait d'accord avec lui, il y aura exactement la même quantité. Ces poids lourds qui traversent aujourd'hui, ces 40 ou 60 camions qui traversent Montbeugny, ils prendront aussi, à l'échangeur, avec la D53, ils sortiront. Mais il y en aura peut-être moins parce que... j'allais dire, il y aura moins d'intérêt à sortir puisqu'il y aura une moindre distance, le rallongement sera quand même inférieur. Donc, je ne vois pas leur intérêt, bon, malgré qu'il y en a toujours qui ont envie de raccourcir, et je veux dire, c'est humain, et les voitures, pareil. Mais au moins, la commune de Montbeugny serait évitée, et il y aurait le même chargement sur la D12.

Denis VIALA : De nouveau une réaction de monsieur le Maire d'Yzeure.

Guy CHAMBEFORT : Juste un point. Il n'est pas question non plus que... Moi, je n'ai pas dit, on maintient les choses à Montbeugny où il est actuellement. Ce n'est pas du tout ce que j'ai voulu exprimer. C'est simplement le fait que le mettre plus loin, cela règlera le problème de Montbeugny, j'en suis d'accord, mais cela ne règlera pas le problème de la suite.

Denis VIALA : Vous voulez réagir ?

Dominique THON : Cet aspect, il y a effectivement une question d'organisation et de fonctionnement de la voirie locale départementale qui est importante. Ce qu'on voulait dire en tant que maître d'ouvrage de la RCEA, c'est qu'on suivra, dans le positionnement de l'échangeur, la demande que feront les collectivités locales pour son déplacement et son organisation. Mais c'est vrai que je comprends... Dans d'autres cas, face à des communes qui se disent inquiètes par l'arrivée des poids lourds sur des itinéraires alternatifs, on a la réponse de dire qu'il est possible d'interdire aux poids lourds en transit. Là, on comprend qu'avec le Logiparc au milieu, il n'est pas question d'interdire aux poids lourds de fréquenter cet axe. Donc, après, c'est... Voilà ! Il y a une question de réflexion sur l'organisation des déplacements dans le secteur, pas sur la RCEA, mais sur l'ensemble de la voirie et des différentes fonctions. Cela, ce n'est pas de la compétence de l'Etat en tant que maître d'ouvrage, sauf de poser la question et de savoir de quelle façon on peut raccorder ensuite à la RCEA.

Chantal BARDET : Chantal Bardet, Maire de Toulon-sur-Allier. Inutile de vous dire combien le Conseil municipal et moi-même, conseillers qui sont nombreux ce soir, sommes déçus par vos propos. Parce que vraiment, nous dire que l'échangeur RN7-RCEA ne se fait pas immédiatement, n'est pas prévu dans le projet de la concession autoroutière, c'est inconcevable. Mon collègue de Montbeugny, lui, ne veut pas voir de camions chez lui, passer chez lui ; nous, à Toulon, nous avons 700 à 800 camions qui passent tous les jours. Et vraiment, vous le savez très bien, je m'en suis déjà entretenue, et c'est intolérable, il y a vraiment beaucoup de nuisances. Puisqu'il est vrai, et vous le savez, que le fait de faire cet échangeur permettait le déplacement du centre routier. Donc, je ne reviendrai pas sur le centre routier qui est

trois fois trop petit. Ou en 99, lorsque le contournement de Toulon s'est terminé malheureusement à quelques mètres de la RCEA pour revenir sur l'échangeur, plus exactement le giratoire du Larry, et donc venir encombrer toute cette commune, et où ce centre routier est beaucoup trop enclavé dans le bourg. Donc, je remercie le Président du Conseil général qui, bien sûr, appuie cette construction. Je comprends parfaitement que la RN7 n'est pas terminée, mais enfin, lorsque vous dites qu'il faudra des aménagements, à l'échangeur actuel... alors, donc, des frais qui ne serviront à rien, pour nous, c'est quand même difficile de comprendre cela. Nous aimerions bien que le dossier soit revu. Voilà ! Merci !

(Applaudissements)

Denis VIALA : Merci, madame. D'autres réactions, peut-être ? Oui, madame au centre.

Marie-Françoise LACARIN : Marie-Françoise Lacarin, Conseillère générale du canton du Montet. Moi, je voudrais revenir sur la contre-proposition, enfin, la nouvelle proposition qui est faite autour de Montmarault. Je m'interroge véritablement sur les conséquences de la rupture entre l'A71 et la RCEA. Je comprends qu'on essaie de trouver, à (*inaudible*), une solution qui permette de ne pas isoler Montmarault et de faire en sorte qu'effectivement, la circulation et l'attraction, l'attractivité de Montmarault puissent se faire. Mais néanmoins, je souhaiterais qu'on réfléchisse véritablement sur les conséquences de cette rupture d'itinéraire. Je crois qu'on risque de reproduire les mêmes conséquences que Madame le Maire de Toulon vient de pointer par rapport aux camions sur ce secteur-là du territoire. Par ailleurs, comme le Président Dufrègne, je prends acte du fait qu'on ait repositionné l'échangeur de Deux-Chaises, je pense qu'effectivement, cela correspond à notre demande. C'est ce que nous souhaitons véritablement pour ce territoire-là. Nous ne voulons pas que la conception de la mise à 2x de la RCEA prive ce territoire-là d'activités économiques. Donc, les échangeurs sont indispensables à sa dynamique. Sur la question du péage, oui, nous avons, dans notre position au niveau du département, pointé fort la question de la gratuité pour les locaux. Et la proposition qui vient de nous être faite, effectivement, éclaire la question de la redevance des

uns et des autres, de leur contribution financière, mais je pense qu'il serait bien qu'on réfléchisse très sérieusement où sera positionné le péage entre Le Montet et Montmarault, pour qu'effectivement, ce qui est vrai dans un sens le soit aussi dans l'autre sens.

Denis VIALA : Merci, madame.

Marie-Françoise LACARIN : Je parle de gratuité.

Denis VIALA : Une autre réaction peut-être ? Ah oui. Monsieur, à droite.

Alain LASSALLE : Bonsoir, messieurs, dames. Monsieur Lassalle, représentant de la FNTR 03, c'est-à-dire, c'est la Fédération départementale des transports. Donc, j'apprends que concernant les péages, nous, ce que l'on souhaite, c'est qu'au niveau du département, que ce soit gratuit comme dans la Creuse. Parce que, bon, ils bénéficient de la gratuité, je dirais, pourquoi pas l'Allier, parce que la RCEA existe depuis de nombreuses années déjà, et ce serait un bien, notamment pour le trafic interdépartemental, si vous voulez. Ce qui entre dans le département, ce qui sort dans le département, que ce soit au moins gratuit parce que nous n'aurons aucune alternative. En principe, lorsqu'il y a une autoroute, le transporteur routier, il doit pouvoir avoir une alternative, mais ici, dans le département, elle n'existe pas. Donc, de ce fait, on va faire un cahier d'acteurs, on va vous notifier tout cela. Je pense qu'il faut qu'il soit déposé au plus tard pour jeudi, et on va s'en occuper, donc, il est pratiquement terminé. Voilà !

Denis VIALA : Merci à vous ! Madame au centre. Merci !

Maryline GIRAUD-TISSIER : Maryline Giraud-Tissier, commune de Bresnay. Madame la Présidente, bonsoir et merci de me donner la parole. Alors, je me présente. Voilà ! Je souhaite que pour 2011, il y ait une concrétisation pour cette nouvelle RCEA. Alors, j'habite, donc la commune de Bresnay, et depuis de nombreuses fois, nous avons demandé la création d'un échangeur sur Besson et Bresnay parce que ces deux communes jouxtent la RCEA, qui sont très, très

proches, et sachant qu'il a une activité économique et touristique qui est très importante et qui a été un petit peu oubliée. Enfin, le Conseil général avait pris déjà des... sur notre demande, avait déjà acté un petit peu dans ce sens-là, mais je voudrais vous faire ressortir surtout au niveau de l'attrait touristique qui va de Souvigny jusqu'à Saint-Pourçain. Donc, Dieu sait qu'il y a beaucoup de tourisme au niveau de Souvigny, jusqu'à Bourbon. Il y a le pôle touristique de Bourbonrama. Après, il y a la route des vins qui va jusqu'à Saint-Pourçain, qui est à mettre en valeur avec la nouvelle AOC, il y a plein de choses à ce niveau-là qui sont à faire. Alors, je ne comprends pas que deux petites communes comme Bresnay et Besson ne sont pas mises en évidence, parce que je crois que ce serait une nouveauté sur le département de l'Allier, qui changerait un petit peu de cette autoroute de la mort qui fait vraiment honte à notre département, et qu'il faudrait que ce soit un petit peu canalisé par une nouvelle dynamique sur ce département, qui est sous-estimé vis-à-vis de beaucoup d'attraits que nous ne mettons pas du tout en valeur. Alors, je vais déposer un cahier d'acteurs au niveau de la commune de Bresnay, et je souhaite être entendue sur ce sujet. Je vous remercie beaucoup.

Denis VIALA : Merci à vous Madame.

Claude BREVAN : Il faut peut-être répondre.

Hervé VANLAER : D'accord. Alors, c'est vrai que le projet du maître d'ouvrage ne prévoit pas la création puisque, aujourd'hui, il n'y a pas d'échangeur pour les communes de Besson et de Bresnay. La RCEA est déjà une infrastructure qui a beaucoup d'échangeurs, donc, nous sommes dans une logique de maintien des échangeurs existants. En revanche, il y a un deuxième point que vous soulignez dans votre intervention, à savoir le fait de mieux mettre en valeur le tourisme dans le département de l'Allier. Alors là, c'est encore un peu tôt, parce qu'on est très en amont encore dans le projet, mais il est clair qu'il y aura toute la question de la signalisation, dans l'hypothèse où la concession est retenue, la signalisation à mettre en place le long de l'infrastructure pour mettre en évidence les points d'intérêt, et peut-être dans ce cadre-là, on pourra trouver une solution à votre préoccupation.

Denis VIALA : Merci ! Monsieur...

Guy CORDELIER : Merci ! Guy Cordelier, usager particulier, puisque motard de très longue date. Je voulais, je ne comptais pas parler tout de suite, mais il y a deux choses qui me choquent quand même, il faut que je l'exprime. La première, c'est sur la notion d'ambiguïté sur la gratuité. Je suis étonné qu'on continue de parler de cela, je sais qu'on est proche de Noël, mais ce ne sera jamais gratuit pour les habitants de l'Allier ! On a fait croire cela encore. J'ai lu sur les différents textes que j'ai pu lire de-ci de-là, entendu ou lu dans La Montagne, il n'y aura pas de gratuité pour nous. Il faut dire les choses clairement et arrêter d'entretenir une ambiguïté là-dessus, ce sera payant, ce sera concédé à une société privée pour 60 ans, mes arrière-petits-enfants paieront, mais ce ne sera jamais gratuit. Et la deuxième chose, et je rebondis un peu sur ce que vient de dire madame, c'est l'argument, comment dire, de passion, de peur, de terreur et cetera, « l'autoroute de la mort », « la RCEA a encore tué », et cetera. Mais il faut arrêter de prendre des arguments comme cela ! C'est une route... effectivement, le moindre mort est insupportable, quel qu'il soit, qu'il soit en moto, en voiture ou en camion, mais utiliser ces arguments, c'est nier le fait que cette route est ni plus ni moins... d'ailleurs, cela a été publié dans le site et dans les différents verbatims que j'ai pu lire, cette route est à peu près dans la norme des routes équivalentes en France. A peu près, d'après ce que j'ai pu en lire, relisez vous-mêmes ce qui est marqué : à peu près, à peu près, il n'y a pas d'énormes différences. Mais surtout, il ne faut pas oublier que les routes les plus dangereuses, ce sont les routes départementales, et le report de cette circulation sur les routes départementales peut avoir des conséquences très graves. Et il faut dire les choses clairement, il faut arrêter de rester sur l'émotion, « cette route... », et cetera, qu'on veut voir partout « la route de la mort » et cetera. Chaque mort est insupportable, mais il faut raison garder un petit peu.

Denis VIALA : Merci !

Claude BREVAN : Il y a encore d'autres ? Là-bas au fond, il y a un monsieur.

Intervenant : On a beaucoup parlé de l'échangeur RCEA-RN7. La RN7 a été déclarée d'utilité publique depuis Nevers jusqu'à Roanne, là, on parle de cet échangeur. Quelle distance va séparer la fin de l'actuelle mise à 2x2 voies de la RN7 à Toulon de l'autre côté de la RCEA ? Est-ce qu'on ne pourrait pas mettre en place le tracé de la RN7 sur une distance de 200, 300 ou 400 mètres, pour que puisse s'implanter l'échangeur ?

(Applaudissements)

Claude BREVAN : il faut que la DREAL réponde

Denis VIALA : Monsieur Thon ?

Dominique THON : C'est relativement compliqué tout de même comme question même si, effectivement, la distance est assez courte entre la déviation actuelle de la RN7 et la RCEA, mais si on conçoit le nouvel échangeur suivant la forme qu'il aura dans l'état définitif avec une RN7 continue, il faudrait aussi faire la RN7 vers le sud, c'est surtout là qu'il y a une difficulté. Alors, faire quelque chose d'intermédiaire, j'avoue qu'on n'a pas fait d'étude complète, mais ce n'est pas forcément évident d'avoir un système qui fonctionne à la fois dans l'étape intermédiaire et dans l'étape finale, avec la RN7 de part et d'autre.

Claude BREVAN : Je voudrais vous poser une question, Monsieur Thon. Est-ce que s'il y a concession, il y aura une nouvelle déclaration d'utilité publique ? Au moment où cette déclaration d'utilité publique sera prise, ou du moins plutôt au moment où le dossier sera soumis à l'enquête publique, est-ce qu'on connaîtra précisément les caractéristiques de cet échangeur, les points de raccordement avec la RN7 au nord et au sud ? Oui ? Non ? Voilà !

Dominique THON : Oui. C'est clair qu'un dossier d'enquête au niveau de l'utilité publique, alors il ne doit pas forcément décrire la géométrie précise des bretelles et tout, mais il doit décrire les fonctions qui sont assurées. Donc, s'il y a... On saura s'il est déplacé ou pas.

Claude BREVAN : On saura si... on saura grosso modo quelle emprise il prend, comment il se raccorde. Et donc, à ce moment-là, s'il n'y a effectivement que deux ou trois cents mètres comme le disait ce monsieur, moi, je ne sais pas si c'est le cas, cela pourra quand même être assez facilement inscrit dans un PDMI, non ? Non ? C'est le sud qui pose problème ?

Dominique THON : Non, mais le nord ne pose pas beaucoup de problèmes, mais c'est le sud qui va plus en poser.

Claude BREVAN : Mais apparemment, pour madame le Maire de Toulon, c'est plutôt le nord qui pose problème, parce que cela éviterait de passer sur...

Dominique THON : Oui. En termes de fonctionnalités de nombre de trafics, les échanges sont plus... à la fois, donc, le nord est plus proche du tracé actuel, et les échanges les plus nombreux sont entre la RCEA et entre la RN7 vers le nord. Donc, cela, c'est clair. Par contre, il faudra arriver... Si on déplaçait l'échangeur au nouvel endroit et qu'on rectifie la RN7, il faudrait quand même arriver à organiser le trafic de la RN7 dans le sens du nord vers le sud, et c'est là que cela peut devenir plus difficile. Voilà !

Claude BREVAN : Parce que nous serions obligés de faire un rabattement provisoire sur la RN7 actuelle, c'est cela ?

Dominique THON : Un franchissement supplémentaire de la voie ferrée, un rabattement... Enfin, je ne sais pas.

Hervé VANLAER : Ce n'est pas étudié, mais il y aurait sans doute un franchissement supplémentaire de la voie ferrée, des choses comme cela à faire en plus.

Jean-François DEVAUX : Oui. Donc, Jean-François Devaux, Conseiller municipal à Toulon et voisin de l'échangeur RN7-RCEA. Je crois que c'est quand même le maillon principal et qu'on fait tout à l'envers, et si on ne commence pas par refaire cet échangeur RN7-RCEA, je crois que ce serait la première chose à faire. Bon ! Il y a

300 mètres de nationale 7, qu'est-ce que c'est ? Est-ce qu'on ne peut pas faire intervenir l'Etat pour faire ces 300 mètres ? Et puis, faire... Parce que je ne vois pas comment on va faire plusieurs fois les travaux, plusieurs fois bloquer la RCEA, pour refaire un échangeur quelques années après.

Claude BREVAN : L'Etat, c'est là ! (en montrant la DREAL à sa gauche)

Jean-François DEVAUX : Oui. Je crois que c'est cela.

Denis VIALA : D'accord ! Merci, monsieur.

(Applaudissements)

Alain LEMAIRE : Alain Lemaire, agriculteur, riverain de la RCEA et Conseiller municipal à Toulon-sur-Allier. Vous allez penser que la commune, on est venus en force, mais c'est vrai qu'on a beaucoup à dire, parce qu'on en supporte beaucoup à Toulon. On est là pour parler du volet économique. Donc, j'aurai deux réponses là-dessus, qui vont se tourner vers des interrogations pour vous. A Toulon, nous sommes au quatrième remembrement. Le premier remembrement pour la RCEA, donc, il y a 20 ans : l'emprise du terrain était faite. La RN7, la déviation de Toulon, on a fait trois remembrements dessus. Tout cela pour arriver, on n'a fait que des petits bouts par petits bouts. Donc, qu'on nous dit de toute manière : « l'Etat s'engage à valoriser nos routes, à jouer la sécurité », je ne veux pas refaire le passé. Aujourd'hui, nous, on a l'impression d'être mal écoutés, d'être pris pour des rigolos. Quand vous voyez qu'il a fallu trois remembrements pour un petit bout de tronçon, pour une déviation comme Moulins, c'est ridicule. Moi, en plus, riverain de la RCEA, ma deuxième question, ce sera au niveau de l'identité économique. Moi, je suis agriculteur, je suis stockeur, tout part par camion. On s'aperçoit que nos routes deviennent dangereuses. Donc, la RCEA, on a besoin évidemment de la 2x2 voies, on est demandeur depuis de nombreuses années, et ce que j'aimerais savoir, c'est où, si vous avez une barrière de péage, on n'a pas abordé la question ce matin à Toulon, de quelle surface, en gros, vous avez besoin pour une barrière de péage ?

Et s'il y avait un échangeur sur Toulon, et s'il y avait une barrière de péage, où la situeriez-vous ?

Hervé VANLAER : Il n'est pas prévu de barrière de péage à Toulon. Cela, c'est vraiment... enfin, il y a notamment le pont sur l'Allier qui doit être en accès gratuit, puisqu'on voit bien que si ce pont était payant, cela poserait de vrais problèmes de report. Donc, l'échangeur de Toulon, quoi qu'il en soit, ce sera bien un échangeur libre d'accès sans barrière de péage.

Denis VIALA : Merci.

Claude BREVAN : Il n'y a plus de questions ? Il y avait encore un monsieur là-bas. C'est la dernière question ?

Bernard BACDELPEUCH: Simple utilisateur, Monsieur Bacdelpauch Bernard, j'habite Yzeure. Je suis né à Yzeure, et j'habite Yzeure. C'est pour vous dire que la terre bourbonnaise est collée à mes semelles. Je ne voudrais pas que mon département soit la croix payante du centre de la France. J'ai deux enfants, un qui habite près d'Alès, et un qui habite Royan, terminus de votre future RCEA. Quand je prends l'autoroute à Marvejols, j'arrive à la fin du Puy-de-Dôme, on arrive dans l'Allier, il faut payer. Malheureux ! Pourtant, Monsieur Valéry Giscard d'Estaing, quand il a construit son A75, il avait bien dit : « On traversera toute l'Auvergne sans bourse délier ». A croire que l'Allier ne fait pas partie de l'Auvergne puisqu'on paie dans l'Allier. Alors, maintenant, la RCEA, quand j'irai à Royan, il faudrait que je paie... Mais non, j'appelle cela « la croix payante », j'appelle cela de la discrimination départementale. Je ne vois pas pourquoi on payerait dans l'Allier. Est-ce qu'on est plus riche dans l'Allier ? Je ne sais pas. Il y a quelque chose qui ne va pas. Et quand je traverse, autour de Guéret, je réfléchis en conduisant, je me dis : « Mais, là, c'est chez Chirac, là ? Oui ! » D'un côté Giscard d'Estaing, de l'autre Chirac. Quand on me dit que ce n'est pas politisé les routes, cela me pose problème, quand même ! C'est un peu bizarre ! D'un côté, cela ne paie pas du côté de la Creuse, c'est le Haut Limousin, donc, c'est Chirac. Et l'Allier, il faudrait qu'on paie. Alors, l'Allier, et puis, la Saône-et-Loire, si j'ai bien compris. Monsieur le motard, là, disait, il était sûr qu'on allait payer.

Moi, je veux bien, mais je ne vois pas pourquoi l'Allier paierait plus que les autres départements. Voilà, c'est tout.

Denis VIALA : Merci, monsieur.

(Applaudissements)

Hervé VANLAER : Là-dessus, peut-être, un élément pour rappeler que c'est vrai qu'on a souvent la remarque, il y a d'autres endroits où des voies express ont été aménagées à 2x2 voies, il y a même quelques autoroutes gratuites, mais c'est quand même relativement rare dans notre pays, la plupart des autoroutes sont concédées, je veux rappeler quand même que ces décisions ont été prises dans un contexte budgétaire qui était différent. Aujourd'hui, la dette publique de la France est quand même très élevée. Et pour deux exemples récents, deux débats publics qui ont eu lieu récemment, donc, l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RN154, c'est en Région Centre et la liaison Castres-Toulouse, là, en Région Midi-Pyrénées, un débat public a eu lieu pour accélérer cette mise à 2x2 voies par la solution de la concession qui a, d'ailleurs, été retenue à l'issue par le Gouvernement, moyennant quelques adaptations dans chacun des cas. Donc, il n'y a pas que l'Allier qui serait concerné aujourd'hui. Le contexte budgétaire est tendu, et pour des investissements lourds, rappelons que c'est 950 millions d'euros pour achever la mise à 2x2 voies de la RCEA, au vu des financements mobilisables, cela laisse penser à une réalisation fort tardive de cette 2x2 voies si elle devait rester gratuite. Mais vous avez raison, c'est quelque part tout le cœur du débat.

Claude BREVAN : Vous voulez reprendre la parole ?

Jean-Paul DUFREGNE : Madame la Présidente, je reprends la parole 30 secondes, simplement parce que j'ai entendu tout à l'heure que finalement, la RCEA n'était pas plus accidentogène que les routes départementales. Je crois qu'on ne peut pas laisser dire cela parce que, vraiment, c'est un énorme problème que la sécurité sur cette route. Il y a 200 kilomètres de routes nationales dans l'Allier, il y a 5 200 kilomètres de routes départementales dans notre département. Il y a 45 morts

par an dans notre département, il y en a en moyenne 15 sur les routes nationales, sur 200 kilomètres ; et il y en a en moyenne 30 sur les 5 200 kilomètres de routes départementales. Donc, il ne faut pas banaliser le côté insécurité de cette route et le côté « route de la mort ». Moi, je n'ai pas peur de le dire, c'est « la route de la mort », cette route. Et il y a urgence pour pouvoir traiter cette route à 2x2 voies.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Merci, Monsieur le Président. Une dernière question là-haut, s'il vous plaît !

Claude BREVAN : Une dernière question, parce que, après, on passera à un deuxième sujet si vous voulez bien.

Guy LELAY : Guy Lelay, Bessay et membre de l'Association des riverains et usagers de la RN7. Je rejoins tout à fait les personnes qui disaient, tout à l'heure, qu'il faudrait rester logique et commencer par l'aménagement de l'échangeur RCEA-RN7. Aujourd'hui, l'étude concernant la déviation de Bessay est en cours, pratiquement terminée, et entre l'échangeur et la déviation de Bessay, il va rester 3,900 kilomètres. Alors, est-ce que cela vaut le coup d'aménager l'échangeur actuel et de prévoir éventuellement une bretelle pour rejoindre la RN7, ou vaut-il mieux prévoir de suite l'aménagement des 4 kilomètres qui restent et pourraient être inscrits au prochain PDMI ?

Denis VIALA : Merci. Allez !

Claude BREVAN : C'est le dernier, là. Vous êtes le dernier intervenant sur ce point-là.

Jean-Louis BOUIS : Merci, Madame la Présidente. Jean-Louis Bouis. Je voudrais rebondir sur deux interventions, notamment celle de Monsieur Lassalle, Président de la Fédération des transporteurs routiers de l'Allier, qui intervient sur le problème de continuité de la RCEA, donc, pour les usagers en transit. Effectivement, il faut savoir,

et tout le monde le sait, qu'entre la façade Atlantique et Montluçon, la RCEA est aménagée ou en cours d'aménagement sous la forme d'une route express à 2x2 voies pour une vitesse de 110 km/h. Pour l'utilisateur qui, en transit, sera amené à tantôt être à 110 km/h tantôt à 130 km/h, c'est un très mauvais message qu'on lui fait passer. Mais je voudrais de nouveau insister sur, et rappeler que la RCEA est concernée par le Schéma national des Infrastructures de Transport, qui repose sur quatre axes. Premièrement, garantir un haut niveau de sécurité des infrastructures ; deuxièmement, améliorer les performances des dessertes des territoires ; troisièmement, améliorer les performances énergétiques des transports ; quatrième point enfin, réduire l'empreinte environnementale avec comme effet attendu de réduire les émissions de CO₂ dans le domaine des transports à un niveau de 2 millions de tonnes par an. Sur les 240 kilomètres de la RCEA qui sont concernés par le débat, du débat public, l'impact de la vitesse de 110 km/h par rapport à celle de 130 km/h représente une économie annuelle de 23 millions de litres de carburant, en ne prenant en considération uniquement que les véhicules légers. Pour le détail du calcul, je vous invite d'ailleurs à lire la contribution écrite que j'ai faite avec Dominique Darnet qui est en ligne sur le site Internet du débat public. La vitesse de 130 km/h, proposée pour l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA, n'est pas conforme avec l'objectif portant sur l'amélioration des performances énergétiques des infrastructures de transport. La vitesse de 130 km/h n'est pas non plus compatible avec l'objectif portant sur l'amélioration des émissions de CO₂. Vous devez savoir qu'entre la vitesse de 110 km/h et celle de 130 km/h, pour les 240 kilomètres de la RCEA, le gain d'émission de CO₂ par an est de 57 000 tonnes. La partie d'aménagement raisonnable pour la RCEA est bien une route express en continuité de la RCEA, avec une vitesse de 110 km/h. J'ajoute qu'en matière de débit véhicules horaire, il est sensiblement le même par voie pour une vitesse de 110 km/h ou une vitesse de 130 km/h. Maintenant, examinons les travaux qui peuvent être réalisés en vue de cet aménagement de sécurité, et là, je suis tout à fait d'accord avec Monsieur le Président du Conseil général pour dire que la RCEA à 1x2 voies n'est pas adaptée au trafic actuel, avec les taux de poids lourds qui sont donnés dans le document du débat public. J'ajoute que les moyennes qui sont données portent sur les moyennes annuelles en trafic journalier, jours ouvrés, le taux de poids lourds dans l'Allier atteint les 54 %, il y a plus d'un véhicule sur deux qui était un

poids lourd. Donc, son aménagement à 2x2 voies est parfaitement adapté au problème à régler. Mais comment peut-on faire ? Compte tenu des travaux de la RCEA 2x2 voies qui sont soit déjà mis en service, soit en cours de travaux sur les 240 kilomètres concernant les deux départements, le projet pourrait... un projet alternatif pourrait consister dans la réalisation de 117 kilomètres de doublement de la voie existante, et 21 kilomètres de 2x2 voies en site propre dans le département de Saône-et-Loire. Le doublement des grands ouvrages du viaduc de la Roche, du viaduc de Charolles et du franchissement de l'Allier pourrait être différé. Maintenir ces trois ouvrages en voie bidirectionnelle est possible, cela existe déjà sur le réseau autoroutier. Regardez sur ce qui se passe sur l'autoroute A85. Cet aménagement ne met pas en cause, pardon, l'enjeu sécurité. Le coût de cette partie d'aménagement serait alors de 478 millions d'euros, ce qui représente une économie réelle par rapport au projet de 1,1 milliard qui nous est présenté dans le dossier. Le détail estimatif de ce travail, de ce projet, de cet aménagement à 2x2 voies en route express, figure dans notre contribution écrite. Outre son moindre coût, l'avantage de cette partie d'aménagement est qu'il est mis en œuvre sans nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique. Les travaux à réaliser et le statut de la route sont conformes aux DUP existantes, alors que la transformation de la RCEA en autoroute demandera une nouvelle enquête en vue de sa déclaration d'utilité publique, d'un nouveau décret pris après avis du Conseil d'Etat qui, dans l'hypothèse d'une concession, conduira à un début effectif des travaux en 2017, et une mise en service entre 2021 et 2022. L'espoir d'une liaison en 2018 par une autoroute concédée est parfaitement illusoire. Je peux vous assurer, par ma profession, que la durée de ces enquêtes qui figurent dans le dossier n'est absolument pas raisonnable. Pour le financement, comment financer ces 478 millions d'euros ? Effectivement sur crédits budgétaires, au rythme des financements des décennies précédentes, c'est un échancier de 12 à 15 ans. Et même avec le produit de l'écotaxe poids lourds qui représente 30 millions d'euros pour les 240 kilomètres de la RCEA non concédée, cela ne permettra pas d'aboutir à une mise en service avant l'horizon 2026. Deuxième hypothèse de financement. A partir d'un financement issu d'un partenariat public-privé, qui permettrait d'anticiper les financements de l'Etat par un partenaire privé, moyennant une rémunération versée sous la forme d'un loyer par l'Etat au partenaire privé pendant une durée à fixer par contrat, cette solution permettrait sans

aucun doute de réduire cette échéance. Sachant que la participation, le contrat de partenariat public-privé pourrait porter sur une infime partie du financement de l'aménagement, si l'Etat est prêt à participer à hauteur de 350 millions, comme il l'envisage de le faire dans le cas de la concession. Ce mode de financement permettrait un début effectif des travaux dès 2013, considérant que la mise au point du contrat de partenariat public-privé demandera 12 à 18 mois. Dans cette hypothèse, la mise en sécurité de la RCEA, sous la forme d'une route express à 2x2 voies pour une vitesse de 110 km/h, pourrait être mise en place avant la fin de la décennie. Mais en tout cas, la date de 2018, dans ce cas-là, la date de 2018 peut être avancée. Voilà ce que je souhaitais dire à ce moment du débat où effectivement, ces questions du péage et de la rapidité de la mise à 2x2 voies me paraissent essentielles. Merci, Madame la Présidente.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur, le 21 à Mâcon, il y aura une séance qui sera consacrée effectivement au montage financier, à une expertise financière du projet, à sa concédabilité et à l'examen des autres solutions possibles. Donc, je vous invite à refaire votre contribution ce jour-là, en tout cas, elle pourra être traitée. J'en profite pour rappeler à la maîtrise d'ouvrage que j'avais demandé qu'il établisse un détail de l'échéancier, sachant que cette question du réalisme de la date de 2017 a été mise en cause à plusieurs reprises, considérée par beaucoup comme un peu optimiste. Alors, je l'attends toujours et je pense que le 21, il faudra que vous le produisiez, et que vous fassiez un déroulé véritablement très précis des délais nécessaires. Vous l'avez ? Ce soir, c'est peut-être plutôt le 21 qu'il faut le donner dans ce cas-là, on parlera de l'ensemble de la procédure. D'accord.

Dominique THON : Je voudrais répondre un peu sur...

Claude BREVAN : D'accord, allez-y.

Dominique THON : En réponse à ce qui vient d'être dit, de façon très... vous avez un argumentaire très complet, je crois que cela demande une réponse aussi un peu

complète de notre part sur différents points. D'abord, effectivement sur la question des vitesses à 110 ou 130 km/h, dans le projet qui est présenté, ce n'est pas la totalité de la RCEA qui sera mise à 130 km/h. D'une part, la branche nord en Saône-et-Loire, qui va rester non concédée, restera en 110 et de même, l'essentiel de la branche sud qui est dans un secteur géographiquement assez difficile, restera également à 110 km/h. Donc, cela, c'est un premier élément de réponse. Pour ce qui est du reste, le doublement, ce qui est prévu dans la DUP actuelle... enfin, et ce qui sera réalisé également, c'est simplement la deuxième chaussée correspondant à la première chaussée existante sur le reste du tracé. C'est un peu, je crois aussi, ce que j'entends que vous proposez. Et de fait, le 130 sera possible parce que la première chaussée actuelle a déjà été faite sur la base d'une géométrie qui permettait le 130 km/h. Donc, le projet à 110 ou à 130 km/h coûte la même chose sur la section Allier. Si, si. Ce qui sera fait sera exactement la même chose avec 130 que ce qui serait fait avec 110, ce sont les mêmes normes autoroutières qui seront appliquées. Alors, c'est... La longueur de quelques bretelles...

Jean-Louis BOUIS : Ce n'est pas tout à fait vrai ce que vous dites.

Dominique THON : Comment ?

Jean-Louis BOUIS : Excusez-moi, Monsieur Thon. C'est parce qu'en ce qui concerne les échangeurs, les voies d'insertion et les voies de décélération entre 110 et 130 km/h ne sont pas les mêmes.

Dominique THON : Cela sera, enfin, techniquement, du L/100 qui sera appliqué dans les deux cas en termes de normes routières telles qu'elles sont définies dans les normes de l'Etat. Donc, je pense qu'il n'y a pas de... Alors, il peut y avoir 100 mètres de différence sur la visibilité ou des choses comme cela, mais ce n'est pas cela qui va faire gagner 500 millions d'euros, je voulais dire, entre les deux projets.

Claude BREVAN : Et sur le fait de garder les ouvrages à 2x1 voies.

Dominique THON : Alors, les ouvrages permettent de faire une certaine économie, ce sont des choses auxquelles on avait pensé effectivement. On n'est pas non plus dans le même ordre de grandeur, puisque les trois ouvrages principaux qui seraient doublés en Saône-et-Loire, l'estimation du coût des ouvrages est d'environ d'un peu plus 50 millions d'euros. Si on met avec tous les frais de maîtrise d'œuvre et cetera qu'il y a derrière, l'économie sur le projet, à quelque chose comme 60-70 millions d'euros en économisant le doublement de ces trois ouvrages. Donc, je serais plutôt sur l'idée que par rapport à notre estimation de 950 millions d'euros pour la voie non concédée, vos propositions permettraient de descendre peut-être entre 800 et 850 millions, mais pas au-delà. Mais là, ce sont les experts qui pourront dire également où est le taux d'erreur dans ce que nous faisons, mais je crois que ce n'est pas tellement dans votre sens qu'ils vont aller.

Claude BREVAN : Bien sûr, enfin...

Jean-Louis BOUIS : Pardon. L'estimation que je donne pour le doublement de la RCEA s'appuie sur des travaux réalisés en 2010 et donc, ceux sont bien des estimations fiables. Elles s'appuient sur des travaux qui sont récents.

Denis VIALA : Merci. Je crois qu'il faut qu'on passe maintenant au sujet suivant, sur la thématique des déplacements. Nous allons faire un état des lieux des projets en matière de transport de marchandise et de déplacement de personnes, avec Madame Fruchon qui est la Directrice des Affaires territoriales à la Direction régionale SNCF Auvergne.

2ème partie

Etat des lieux et projets en matière de transport de marchandises et de déplacements domicile/travail

**par Madame Guylaine FRUCHON
Directrice des Affaires Territoriales**

Direction Régionale SNCF Auvergne – Bourgogne Ouest

Guylaine FRUCHON : Merci, Madame la Présidente. Mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, je vais vous présenter un point rapide sur la situation vue de l'opérateur ferroviaire historique. Donc, la SNCF exerce son activité sur le territoire sur plusieurs sociétés et sur plusieurs domaines, des modes, donc, le mode ferroviaire et le mode routier, et pour plusieurs autorités organisatrices. Donc, en ce qui concerne les voyageurs, nous travaillons, d'une part, au niveau national sur des liaisons nationales qui s'appellent soit TGV, soit TéoZ, soit Intercités. En ferroviaire régional, nous travaillons pour des autorités organisatrices qui s'appellent les régions, en l'occurrence ici pour la Région Auvergne et pour la Région Bourgogne. Et puis, en urbain, en interurbain, nous avons le groupe SNCF, travaille également pour des autorités organisatrices comme les villes, les communautés de communes grâce à des filiales comme Keolis. En fret, nous avons notre groupe qui s'appelle SNCF Geodis, qui est un opérateur en logistique et transport de marchandises, soit sur le mode ferroviaire soit sur le mode routier. Et je rappelle que l'activité fret s'exerce sur un domaine concurrentiel. Donc, sur l'offre Voyageurs, c'est une offre intermodale. Notre objectif, c'est de mailler le territoire avec une offre complète en dessertes mais aussi en tarification, en distribution, et en information aux voyageurs. Je passe sur ce slide. Si vous avez des questions, vous pouvez me les poser juste après. En ce qui concerne les trains nationaux, la région est desservie par la ligne Paris-Moulins-Clermont-Ferrand et aussi par les lignes Intercités Paris-Nevers qui arrivent proches de notre région, les lignes transversales également Nantes-Lyon et Bordeaux-Lyon qui passent par Montluçon, Saint-Germain-des-Fossés, donc, à proximité de la région. Donc, ce que l'on peut dire, c'est que le territoire où se place le sujet du débat public de la RCEA, c'est un territoire qui est quadrillé par des lignes ferroviaires nationales ou régionales. En ce qui concerne le transport régional, donc, sur cette région, la SNCF travaille pour deux autorités organisatrices, je le disais tout à l'heure, l'Auvergne et la Bourgogne avec notamment, pour l'Auvergne, les parcours entre Moulins et Clermont-Ferrand ; pour la Bourgogne, Moulins-Paray-le-Monial, Moulins-Dompierre sur l'Auvergne, et puis jusqu'à Paray-le-Monial et ensuite les lignes plus vers l'Est, vers Mâcon, vers Dijon. Si on fait un point très rapide sur Moulins, donc, puisqu'on est près de Moulins, environ 1 000 personnes fréquentent

la gare de Moulins, on a 55 trains par jour sur l'axe Moulins-Clermont. Et si on regarde un peu plus les relations par semaine entre Moulins et Clermont, on a 18 allers et 17 retours ; de Moulins à Vichy, on a à peu près la même chose, et de Moulins à Paray-le-Monial, on a 12 allers et 9 retours. Donc, c'est un trafic qui est relativement dense, qu'il y a une augmentation tout les ans de la fréquentation, on est assez satisfait des résultats en termes de fréquentation. Donc, ce sont des liaisons régionales mais aussi interrégionales puisque nous avons des TER qui font Clermont-Dijon, Tours-Lyon, vous le savez, et puis, des liaisons régionales donc entre Moulins et Montchanin, Moulins-Paray, Moulins-Dompierre. En ce qui concerne la fréquentation, vous voyez sur ce tableau, ce qu'il faut retenir, c'est qu'on a de la clientèle régulière, des abonnés. En tout, au départ de Moulins, nous avons 520 clients abonnés et à destination de Moulins, 589. Cela ne veut pas dire qu'on importe 69 clients tous les jours, mais c'est vrai qu'il y a un petit déséquilibre, on a notamment donc plus de gens qui vont travailler à Clermont plutôt qu'ils ne viennent travailler à Moulins, cela, vous le comprenez facilement. Nous avons pas mal de scolaires, 215 scolaires, qui vont à Clermont, qui sont donc abonnés des trains... des clients réguliers qui prennent le train pratiquement tous les jours. Et je vous parlais de la fréquentation, vous voyez qu'entre Clermont-Ferrand et Moulins, l'évolution entre 2010 et 2009, c'est +7,6 %, et entre Vichy et Moulins, +15,8 %. Ce sont vraiment des évolutions très importantes, puisqu'en général, le TER, globalement sur le niveau national, augmente de quelques pour cent par an. Pardon. Un petit mot sur la tarification. Juste pour vous citer quelques prix, entre Clermont-Ferrand et Moulins, par exemple, si on prend un plein tarif, on est à 32 euros, si on prend un abonnement, on est, pour un abonnement d'une semaine, à 46 euros. Cela, c'est un critère qui est assez important dans le choix modal des clients. Est-ce qu'on va se tourner vers la route ou vers le train ? Donc, quand on regarde le prix d'un abonnement hebdomadaire à 46 euros, je pense qu'on peut, sur 106 kilomètres, je pense que ce sont des critères qui peuvent être des choix de report modaux. Enfin, un exemple sur l'intermodalité à Moulins avec la Région Auvergne évidemment, et puis le réseau urbain de Moulins, on a créé des produits intermodaux qui permettent aux clients de prendre le train plus l'abonnement urbain à Moulins, et qui sont effectivement des produits qui attirent vraiment les clients au transport collectif. On passe maintenant à l'activité fret. Donc, en gros, on a 1 200 lignes qui sont

exploitées par le fret en Auvergne, 80 % tout de même, il faut le dire, en voie unique, donc, en exploitation un petit peu compliquée et souvent avec des rampes importantes. Trente gares ouvertes au fret, dont les quatre premières font 60 % du trafic, Cusset, Riom, Sarliève et Clermont ; 210 agents en moyenne qui travaillent pour le fret de la SNCF, et les produits transportés qui sont surtout des hydrocarbures depuis Le Havre, depuis Feyzin ou Martigues vers les dépôts pétroliers de Sarliève, Cusset et de Gerzat, des produits de carrière, notamment au départ de Cusset et de Souvigny, et puis, l'eau au départ de la Société des eaux de Volvic et la société du Mont-Dore. Cette activité fret s'exerce dans un monde concurrentiel, la concurrence est ouverte depuis décembre 2006. On passe à un projet important c'est un plan d'action pour le fret ferroviaire écologique. Vous savez que le Grenelle de l'environnement a changé la donne par rapport au fret, et que le gouvernement s'est engagé sur un plan ambitieux avec 7 milliards d'euros... pardon pour le million (erreur sur le slide projeté) à la place de milliard, cela ne faisait pas beaucoup... 7 milliards d'euros, 8 projets, l'objectif étant d'assurer, de développer la part de marché des transports ferroviaires, fluviaux et maritimes de 14 à 25 % d'ici 2022. Pour la SNCF, le groupe SNCF, l'ambition, c'est, d'ici 2020, de reporter de la route au rail un million de trajets par an. Ce qui ferait une économie en termes de CO₂ de un million de tonnes de CO₂ par an. Donc, l'Etat a décidé de consacrer 7 milliards d'euros avec 8 projets, création d'autoroutes ferroviaires. Nous avons une autoroute ferroviaire qui fonctionne bien actuellement en France, c'est Luxembourg-Perpignan, qui est passée de 2 allers-retours par semaine à 4 allers-retours, et qui va progresser jusqu'à environ 10 allers-retours par semaine. Aider le développement du transport combiné ; développer les opérateurs ferroviaires de proximité, j'en dirai un mot tout à l'heure ; développer le fret à grande vitesse, bien évidemment, cela, c'est entre les aéroports, c'est évidemment au niveau national ; créer un réseau orienté fret ; supprimer les goulets d'étranglement dans certaines régions ; améliorer la desserte des ports français, et moderniser la gestion des sillons, traiter le fret comme prioritaire. Par rapport à cela, l'engagement de SNCF Geodis, donc, le groupe SNCF ; SNCF Geodis engage 1 milliard d'euros sur cinq ans avec des projets, donc développer l'offre de trains en trains massifs, à l'échelle européenne, créer une offre multi-lots/multi-clients et des organisations spéciales, on en a quelques-unes dans la région, accélérer le développement du transport combiné terrestre, fluvial et

maritime, soutenir la création des opérateurs ferroviaires de proximité, et développer des solutions innovantes de transport. Je veux dire un mot de l'opérateur ferroviaire de proximité Ferovergne, cela, c'est une réussite au niveau de l'Auvergne. Donc, la SNCF est partenaire, puisqu'elle est entrée au capital de cette société. L'objectif est de transporter 330 000 tonnes la première année, et donc là, c'est un exemple de partenariat entre des transporteurs, des opérateurs logistiques et puis, bien sûr, le soutien des opérateurs publics et des élus pour créer cette société qui est assez unique en France. Je crois qu'il est à peu près le seul à fonctionner en Auvergne. Un mot juste sur les trafics, cette carte, c'est pour vous faire voir comment sont dispatchés un peu les trafics de fret. Donc, en vert, vous avez des trafics qui sont assurés par le fret SNCF Geodis, ferroviaire. En orange, c'est du fret ferroviaire d'autres opérateurs. Vous voyez que c'est assez partagé. Et puis, vous avez du fret routier en rouge, qui est assuré par la SNCF, et en bleu, du fret routier qui est assuré par d'autres opérateurs. Donc, vous voyez la représentation du marché fret sur la région. Voilà ! On est plusieurs opérateurs, plusieurs modes et on essaie de transporter le maximum de transports au service de nos clients. Si on regarde l'impact du projet par rapport à nos activités, en voyageurs, on peut dire que l'impact du projet RCEA sera sans doute assez faible. Les trafics que nous transportons par la SNCF, par le fer ou par la route, ne bougeraient pas, à notre sens, ne devraient pas bouger énormément. C'est un... Le choix modal repose non seulement sur la desserte mais aussi sur la tarification, sur le temps de parcours, sur le prix du carburant, bien évidemment. Donc, pour l'instant, nous, on pense que le projet de RCEA ne devrait pas changer beaucoup la configuration du transport régional pour ce qui nous concerne. Et en ce qui concerne le fret, le potentiel et le nombre de tonnes à transporter ne devraient pas évoluer énormément dans la région. Et, je veux dire, la structure des coûts ne devrait pas évoluer énormément, que ce soit avec une autoroute, avec une route, voilà. Donc, les reports modaux, on pense qu'ils seraient faibles pour notre activité. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Est-ce que je peux vous poser deux questions ?

Guylaine FRUCHON : Oui.

Claude BREVAN : Qu'est-ce que c'est que les trains massifs ?

Guylaine FRUCHON : Oui.

Claude BREVAN : Et puis la deuxième question, est-ce que vous pouvez préciser, mais peut-être que je suis la seule à être un peu ignorante, encore que vous ayez commencé à l'expliquer, ce que c'est qu'un opérateur de proximité, et comment cela fonctionne par rapport à la SNCF.

Guylaine FRUCHON : Alors, sur la deuxième question, un opérateur ferroviaire de proximité, dans ce plan sur le fret écologique, il faut dire que c'est un plan à long terme, c'est... On chemine petit à petit, on a dix ans pour réaliser cet objectif. La SNCF, donc, doit réorganiser sa production et s'orienter plus sur des trains lourds et massifs, qui correspondent à la structure du trafic qu'elle est capable de transporter. Donc, la SNCF allant plutôt vers des trains massifs plus organisés, sur des gros triages, il y a du transport au niveau régional qu'il faut organiser. Donc, soit on est capable de le faire par la SNCF, soit on est capable de le faire sur des structures peut-être plus souples, qui sont chargées de récupérer les trafics un peu plus diffus et les amener aux trains. Pour nous, c'est prendre du trafic qu'on n'assurait pas actuellement ou qu'on assurait mal, et sur lequel on perdait des clients qui se reportaient sur la route. Et donc, essayer de récupérer ces trafics au niveau régional via des opérateurs qui sont spécialisés. Parce qu'à la tête de ces opérateurs ferroviaires de proximité, ce sont des spécialistes du transport et de la logistique. Donc, ce sont des gens qui sont tout à fait compétents aussi bien que nous. Donc, c'est une complémentarité qu'on cherche à trouver entre des trains plus lourds, plus massifs, plus organisés, mais avec plus de contrainte et moins de souplesse, et puis des structures plus légères avec plus de souplesse.

Claude BREVAN : Merci, madame.

Denis VIALA : Mesdames et messieurs, est-ce que vous avez des questions ? Oui ?

Questions/Réponses

Jean PAGNON : Jean Pagnon, Maire de Besson. On sait que les voies SNCF, l'Europe a compliqué un petit peu les choses en mettant en place un réseau ferré, enfin le... Par contre, moi, lorsque j'étais un peu plus jeune, mais je ne suis pas si vieux que cela, il y avait une ligne SNCF qui faisait Moulins-Montluçon, et cette ligne est pratiquement parallèle à la RCEA. Et il semble qu'elle ne soit pas totalement désaffectée puisque vous parlez de Souvigny encore au niveau des carrières. Voilà, la question, enfin, le constat que je fais, c'est que vous avez parlé de maillage. Et en parlant de maillage, moi, je trouve que la SNCF a une drôle de notion du tricot, parce qu'on avait quand même un lien existant, la ligne Moulins-Montluçon existe toujours. Et si j'ai bien compris, ce qui se passe la plupart du temps entre Moulins et Montluçon pour le fret SNCF, vous l'envoyez par route, donc, par la RCEA. Donc, est-ce que vous pouvez me confirmer ces choses, s'il vous plaît ?

Guylaine FRUCHON : Alors, sur le fret, je laisserai répondre Jean Souveton qui m'accompagne, et qui est le responsable régional fret. Sinon, en général, c'est vrai qu'il y a des lignes qui ont perdu de l'activité, que ce soit en voyageurs ou en fret. A un moment, l'opérateur se pose la question, mais se pose la question aussi avec l'Etat, avec RFF, c'est-à-dire que pour toutes les lignes, à un moment, il faut regarder le coût, le coût de maintenance, le coût des travaux et l'utilité par rapport à la société, il y a l'intérêt général, et voilà, il faut faire des choix. La SNCF, elle, elle est transporteur et elle transporte là où il y a des clients, que ce soit du fret ou des voyageurs. Son ambition, bien évidemment, c'est de transporter le maximum de voyageurs ou de fret, mais elle fait avec le potentiel des régions où elle exerce. Et pour le reste, pour ce qui est des lignes, effectivement, elle se tourne vers RFF et vers l'Etat qui organisent, eux, la circulation des lignes et la création ou l'entretien des voies. Maintenant, pour la partie fret, je vais laisser répondre Jean Souveton.

Jean SOUVETON : Oui, bonjour ! Jean Souveton, j'appartiens à SNCF Geodis, c'est-à-dire que je suis à la fois transporteur routier et également transporteur ferroviaire. C'est-à-dire que ce que l'on appelait autrefois la branche Marchandise de la SNCF, aujourd'hui, s'appelle SNCF Geodis parce que c'est un mariage entre la SNCF, qui était au départ transporteur ferroviaire pur et dur, et puis Geodis, qui était une filiale, une filiale dans laquelle il y a quelques mois, SNCF est rentré d'une façon un peu

plus importante. Et ce mariage, si vous voulez, a donné la branche SNCF Geodis qui est donc le transport Marchandise de la SNCF. Alors, pour vous répondre, monsieur, je reprendrai ce que Guylaine a très justement dit : aujourd'hui, SNCF Geodis est dans un monde concurrentiel. Quand on dit qu'on est dans un monde concurrentiel, on dit aussi que c'est le client qui fait ou qui défait, on va dire, le maillage, puisque vous avez pris ce mot. Aujourd'hui, nous, notre ambition, c'est vraiment de faire du report modal, Guylaine l'a également dit. Les ambitions de SNCF Geodis sont énormes, c'est-à-dire arriver en 2020 à mettre, sur le fer, un million de trajets camion, c'est-à-dire arriver en 2020 à économiser, au niveau France, 1 million de tonnes de CO₂. C'est énorme ! Pour en arriver là, on va utiliser ce que l'on sait faire, c'est-à-dire on pense, d'une part, augmenter la part du ferroviaire dans nos offres multimodales, parce qu'on pense aussi que pour rendre attractif l'offre de SNCF Geodis, il faut proposer à la clientèle des choses qui passent, on va dire, un petit peu partout. Et nous n'avons pas peur de dire que dans des cas qui sont assez nombreux, il faut marier le ferroviaire avec le routier, c'est ce que l'on fait, mais on le fait de la façon qui nous paraît la plus intelligente, à savoir en essayant de promouvoir et d'allonger les temps de parcours ferroviaire d'une façon la plus importante. Voilà. Alors, le maillage, je ne suis pas un spécialiste du tricot, mais le maillage, monsieur, aujourd'hui, je crois que la SNCF et Fret SNCF est conscient qu'elle ne pourra plus aller partout pour la simple et bonne raison qu'il y a un facteur économique qui pèse. Nous... Le contexte aujourd'hui de SNCF Geodis, c'est le suivant : on est dans un monde de crise, tout le monde le sait. Dans un monde de crise, les volumes à transporter sont diminués. Lorsque les volumes à transporter sont diminués, c'est la route qui a l'avantage concurrentiel. Pourquoi ? Parce que la route, elle est plus souple et elle est capable d'adapter des prix que nous, avec des structures qui sont les nôtres et qui génèrent des coûts fixes importants, on peut difficilement lutter. Donc, cela c'est la première chose. Deuxièmement, on est dans un monde de concurrence. C'est-à-dire, Guylaine a parlé, depuis 2006, la concurrence existe même depuis 2003 dans le trafic international ; 2006, c'est pour le trafic domestique. Et depuis 2006, c'est vrai que nous avons des concurrents. Alors, nous en avons peu, mais ce qu'on peut voir, c'est que ces concurrents, ils ont été très actifs sur l'Auvergne et notamment dans l'Allier, puisque dans l'Allier, vous avez un panel de transporteurs qui interviennent, et à commencer par notre premier concurrent

ferroviaire qui s'appelle Euro Cargo Rail, ECR. Et puis, il y a un contexte qui est tout à fait interne à la SNCF, c'est un contexte économique. Il faut savoir qu'aujourd'hui, sur le plan économique, il y a quand même un hic dans la SNCF, c'est le fret ferroviaire. C'est-à-dire que le fret ferroviaire, la partie ferroviaire marchandise de la SNCF, est en lourd déficit : 450 millions de déficit d'exploitation en 2009. Et si j'ajoute les dépréciations d'actifs, puisque maintenant il faut parler de dépréciations d'actif, c'est 900 millions de déficit sur un chiffre d'affaires de 1,4 milliard. Quelle est l'entreprise qui pourrait ne pas réagir face à cela ? Alors, notre réaction c'est quoi ? Notre réaction, c'est de dire : aujourd'hui, on va faire différemment. On va faire différemment, c'est-à-dire qu'on va axer là où le transport ferroviaire est le plus pertinent, on va axer notre effort là-dessus, c'est d'abord les transports massifs. Alors, Madame, je vais répondre puisque Guylaine n'a pas voulu vous répondre sur les transports massifs. Un transport massif, c'est un train, une locomotive, le maximum de wagons derrière, et cela fait un point A à un point B, c'est-à-dire que pour être parfait, c'est un site expéditeur, un site destinataire, on ne coupe jamais le train et cela va...

Claude BREVAN : le train ne transporte qu'un même type de marchandise ?

Jean SOUVETON : En règle générale, oui, puisqu'en fait, c'est le même site expéditeur. Donc, en général, c'est fait pour de l'industrie lourde. Alors, deuxièmement, il y a, en dehors des transports massifs, il y a donc ce qu'on appelait autrefois « le wagon isolé », que l'on appelle aujourd'hui, quelque chose qui est peut-être un peu plus sexy, c'est la messagerie ferroviaire. La messagerie ferroviaire, c'est quoi ? C'est tout ce qui n'est pas du transport massif, c'est-à-dire que c'est des coupons de wagon de un, de deux, de trois, de quatre, de cinq à dix wagons. Ces transports de messagerie ferroviaire, on essaie d'appliquer des concepts de massification pour permettre d'avoir économiquement quelque chose qui soit intéressant. Et c'est pour cela que l'on a développé avec des partenaires, et je vois que Monsieur Lassalle est là, donc, il sait de quoi je parle, on a développé avec des partenaires des concepts d'opérateurs ferroviaires de proximité dont l'objectif principal est vraiment le report modal, dont l'objectif principal est également de faire, sur de la proximité, du transport ferroviaire au maximum avec des structures qui

seront beaucoup plus souples, beaucoup plus souples que les nôtres. Parce que c'est vrai que nous sommes quand même une entreprise qui a un processus de production qui est relativement centré sur du transport massif. Voilà !

Denis VIALA : Une autre question, peut-être. Oui, Monsieur dans la travée de droite, en haut.

Daniel COFFIN : Merci, bonsoir ! Daniel Coffin, de l'Union départementale CGT. Je voudrais bien être aussi optimiste que Monsieur Souveton, même que vous Madame, mais à l'examen de la réalité, on ne peut vraiment pas être aussi optimiste en matière de transport ferroviaire. Pour les voyageurs, je n'en dirai pas grand-chose puisque Madame, je ne sais pas si vous serez la Présidente de la future Commission du débat public qui va se mettre en place pour le TGV, mais le débat promet d'être aussi tonique. En matière de fret, il faut savoir qu'à la SNCF, on en est au neuvième plan fret, c'est cela, Monsieur Souveton, je crois, neuvième plan fret. Tous ont conduit à une chose, à l'abandon du fret. Si vous regardez aujourd'hui dans le dossier du débat public la carte qui figure au niveau du SNIT, nous sommes où il n'y a rien, nous sommes au milieu où rien ne se passe. Aujourd'hui, on parle d'autoroute ferroviaire et de massification, mais il y a quand même quelques années, nous avons un trafic de wagons isolés qui représentaient à peu près 40 % du chiffre d'affaires, 40 % du trafic avec, c'est vrai, 60 à 70 % de pertes. Tout à l'heure, Monsieur disait : « C'est l'Europe qui a tout compliqué avec RFF ». Non, ce n'est pas tout à fait cela. L'Europe demandait une séparation comptable, séparation comptable entre l'infrastructure et l'exploitation. Sauf que, demandez à Monsieur Balladur, c'est lui qui a créé RFF entre les deux tours de la législative de 97, donc, il doit savoir de quoi il parle, mais aujourd'hui, nous avons transféré à RFF une dette colossale. Il faut savoir que la dette globale du système ferroviaire est aujourd'hui de 40 milliards d'euros après la création de RFF, sauf que la dette, elle est la même qu'avant la création de RFF. RFF a pourtant été créé pour éponger la dette. Moi, je n'y comprends rien, je ne sais pas si vous, vous y arrivez, mais moi, je n'y comprends rien. Sauf que quand même, il y a quelque chose à comprendre, c'est qu'aujourd'hui, on veut... la SNCF ne souhaite plus s'adonner au trafic de wagons isolés, et souhaite mettre en place les opérateurs fret de proximité. Je ne doute pas de la volonté des

opérateurs fret de proximité de vouloir remédier à l'affaire, mais on peut quand même, on est en droit de se poser une question : comment les opérateurs fret de proximité pourraient réussir là où la SNCF a échoué, alors qu'elle a l'infrastructure, les wagons, les machines et le personnel ? Là non plus, je n'y comprends plus grand-chose, mais on va sans doute m'expliquer. Quand on parle des flux, on a parlé, dans le dossier du débat public, des flux de la VFCEA, qui concerne l'itinéraire principal, comme itinéraire principal Nantes-Lyon. Moi, j'aimerais bien quand même qu'on regarde les flux qui partent de la péninsule Ibérique, et qui vont en Europe de l'Est. Ils sont certainement beaucoup plus supérieurs, c'est d'ailleurs ceux qu'on retrouve, en partie, sur la RCEA. Et tout à l'heure, vous parliez de l'ancienne ligne Montluçon-Moulins ; il n'y a pas que Montluçon-Moulins, c'est que le parallélisme entre la RCEA et l'infrastructure ferroviaire démarre bien plus loin, on peut même dire à Hendaye, au Biriadou, à la frontière, et cela peut aller jusqu'à Dijon avec simplement un tout petit maillon manquant, ce petit maillon manquant étant celui entre Commeny et Souvigny. Qu'on ne me dise pas que ce petit morceau d'infrastructure ferroviaire va coûter, comme on dit, excusez-moi de cette trivialité, la peau des fesses, même si l'infrastructure existante n'est pas certes adaptée à absorber une partie du volume transporté sur la RCEA. Vous dites qu'on va économiser des gaz à effet de serre, beaucoup de production de gaz à effet de serre. Sans doute, et je ne doute pas de ce que vous venez de dire, toutefois, le Conseil général de l'environnement et du développement durable, insoupçonné d'allégeance avec la CGT d'ailleurs, a pondu un rapport sur le fret d'ici 10 ans, fret SNCF. Savez-vous comment il conclut son rapport ? Je vous le lis : « En France, à l'horizon 2020, ce serait déjà un très beau succès partant des 12,5 de 2006 de voir la part du fret et du fluvial renouer avec la croissance et atteindre, non pas l'ambition des 25 % du Grenelle 1, mais quelques 16 à 17 %. » Vous voyez que le message peut être optimiste, j'imagine que les gens qui travaillent au Conseil général de l'environnement et du développement durable sont des techniciens, et ils savent de quoi ils parlent. Les mots sont sans doute très optimistes, la réalité est tout autre. Je voulais intervenir tout à l'heure Madame, je reviendrai très brièvement sur un seul point, où on a parlé à la fois de politique, et on a parlé de Corrèze. Je voudrais vous dire que la gratuité sur la RCEA, ce serait réparer une dramatique injustice. Lorsqu'il s'est agi de définir qui était prioritaire entre la RCEA et l'itinéraire Bordeaux-

Clermont, je ne doute pas qu'aujourd'hui, on a réglé le problème des temps de parcours entre Saran et Chamalières. Mais quand même, la RCEA avec le trafic qu'elle charrie, savez-vous que l'A89 espère seulement, d'ici 2015, ses 10 000 véhicules/jour, alors que la RCEA charrie depuis 10 ou 15 ans ses 20 000 véhicules/jour ? Où est l'injustice ? Qui sont les responsables ? Merci, Madame.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Merci !

Claude BREVAN : D'autres interventions. On va prendre une ou deux interventions sur ce sujet, et puis, après, on va vraiment passer au sujet de l'économie que beaucoup attendent, et sur lequel il y a des interventions qui sont prévues. Il y avait une demande de... Monsieur ?

François LARRIERE SEYS : Oui, bonsoir ! François Larrière Seys, secrétaire de l'Union locale CFDT. Je vais donc faire la suite des interventions à caractère...

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez essayer d'être un peu plus bref parce que, encore une fois, il va falloir qu'on passe à l'économie. Merci.

François LARRIERE SEYS : Voilà, je vais essayer de ne pas faire de redite sur les arguments et les exemples excellents qui ont été développés par mon collègue de la CGT. Je voudrais simplement faire quelques remarques, et peut-être dans le fil du débat, certains spécialistes pourront-ils nous apporter des précisions et des chiffres ? J'ai entendu dire par Geodis qu'il y avait 80 % du fret qui, en Auvergne, était fait sur des voies uniques. Donc, nous parlons de 2x2 voies et nous l'espérons rapidement pour la RCEA, nous en sommes sur des voies uniques encore au niveau du fret ou du transport de voyageurs sur la SNCF. Il a été évoqué également un objectif ambitieux d'un million de trajets camions économisés. Il est intéressant, quelquefois, de faire une règle de trois, un million de trajets camions, cela fait 3 333 camions/jour, c'est-à-dire moins que ceux qui passent sur la RCEA tous les jours. Et là, c'est un

objectif au niveau national. Donc, j'aimerais que les spécialistes notamment de Geodis, qui devraient pouvoir nous dire combien de pourcentages de transports routiers sont assurés pour le fret, en dehors des livraisons de proximité après le train, fassent une étude et un chiffrage sur les délais nécessaires et sur les montants d'investissement nécessaires pour que le fret SNCF retrouve, soyons optimistes, les ratios de fret ferroviaire engagés auparavant en 1970, par exemple, date à laquelle on a commencé l'étude de la RCEA. Merci !

Denis VIALA : Merci, Monsieur. Derrière.

Claude BREVAN : Une dernière intervention.

Bernard BACDELPEUCH : Mr Bacdelpeuch, toujours lui ... Moi, je voudrais parler des projets immenses que la SNCF avait faits à une certaine époque, et je trouve que maintenant il n'y a plus de gros projets de fait. Le dernier truc réalisé, c'est le tunnel sous la Manche. Voilà un truc, je ne sais pas si la SNCF y participe, je ne sais pas qui a participé à cela, mais enfin, c'est une œuvre sensationnelle. Je pense à nos anciens qui eux, avec certainement pas beaucoup de moyens, à proximité de chez nous, on fait le viaduc des Fades, le viaduc de Garabit. Avant d'atteindre le viaduc, il fallait faire des tunnels, consolider la montagne. Cela, c'étaient des projets, d'immenses projets qui, à l'époque, pour desservir quelques villes du Massif central, de moyenne importance. Maintenant, c'est peut-être dépassé c'est sûr, mais là, coup de chapeau aux anciens. Alors, je trouve que maintenant, les gouvernements alliés aux gros responsables de la SNCF devraient faire quelque chose qui marque. Justement, on veut bien que l'Allier passe... enfin, laisse passer tous les camions venus de l'Est, mais je voudrais savoir où est-ce qu'on est, le ferroutage, maintenant. Combien de camions on met sur un train ? Cela, c'est une question, parce que comme vous dites c'est sûr, une seule source d'énergie... Je ne sais pas, 50 camions, on pouvait mettre sur un... Plus que cela ? Voilà, c'est quand même formidable.

Jean SOUVETON : Une quarantaine.

Bernard BACDELPEUCH : Une quarantaine. C'est déjà formidable. Même en mettant deux locos, une seule source d'énergie pour 50 camions. Cela vaut le coup de réfléchir quand même, moi, je pense. Mais on n'est peut-être plus à l'activité des grands projets. Alors, moi, ce que je verrais bien moi, la RCEA, parce qu'elle est déjà dépassée, la RCEA, votre projet tel qu'il existe là, il est déjà dépassé. Parce plus vous la ferez belle, votre route, plus il y aura de camions qui viendront de l'Est. C'est affreux à dire, mais plus cela... Et eux, ils sont là pour tracer la route. Cela file, cela file, cela file. Commerce : zéro, ils n'apportent rien, ils n'apportent que de la pollution. Donc, je ne vois pas pourquoi je paierai encore pour la pollution.

Claude BREVAN : Cela va être le sujet du thème suivant sur l'impact entre l'économie et puis...

Bernard BACDELPEUCH : Ah oui, c'est...

Claude BREVAN : ... la RCEA, monsieur. Vous allez pouvoir vous exprimer sur ce sujet-là tout à l'heure.

Bernard BACDELPEUCH : Moi, c'est que je verrais, c'est un immense projet où tout le monde se met, mais les gros penseurs y compris les chefs d'Etat, et faire payer les autres pays qui utilisent les machins.

Claude BREVAN : On n'a peut-être pas besoin des grands penseurs pour cela. Cela paraît assez simple, votre projet.

Bernard BACDELPEUCH : A tous ces présidents, leur dire : on veut bien que vos camions roulent dans l'Allier, et viennent nous saloper notre route. Mais il faut peut-être un petit peu cracher au bassinet aussi, parce que c'est bien beau. C'est toute la France qui subit. Alors, voilà !

Denis VIALA : Merci, monsieur.

Claude BREVAN : Merci. Monsieur Vanlaer, est-ce que vous pouvez dire un mot sur, d'abord, la manière dont vous, vous avez regardé la complémentarité entre le ferroviaire et puis le projet RCEA. Puis, très rapidement et en quelques mots, parce qu'après on va vraiment passer à l'économie. Alors, toutes les interventions, bien sûr, sont tout à fait intéressantes, vous comprenez qu'on n'a pas le temps de rebondir sur chacune de vos interventions, cela ne leur retire évidemment aucun de leur intérêt, bien au contraire. Monsieur Vanlaer.

Hervé VANLAER : Alors, tout d'abord, rappeler peut-être qu'il y a eu beaucoup d'interventions sur des remises en état de voies, et cetera, que l'Auvergne est une des trois régions en France, avec le Limousin et Midi-Pyrénées, à avoir mis en place un plan rail. Ce plan rail est cofinancé à parité par Réseau Ferré de France, le Conseil régional d'Auvergne et l'Etat qui mettent chacun 60 millions d'euros, auxquels s'ajoute une enveloppe spécifique, un programme spécifique pour une ligne de l'Allier d'ailleurs, la ligne Lavaufanche, Montluçon, Saint-Germain-des-Fossés, dont la remise en état est financée par la RFF à hauteur de 33 millions d'euros. Donc, au total c'est un plan à 213 millions d'euros. L'idée étant de remettre en état les infrastructures ferroviaires dès lors qu'elles supportent un trafic suffisant. Et il y a notamment dans le cadre de ce plan rail une enveloppe qui est plus spécifiquement fléchée sur le fret ferroviaire, et avec la mise en place de l'opérateur ferroviaire de proximité, il est envisagé de remettre en état un certain nombre de lignes pour lesquelles on pense qu'il y aura une circulation suffisante sur le sujet. Mais c'est vrai que je dirais, de façon... enfin malheureusement, on peut le regretter, mais le montant des travaux qu'il y a à faire en matière ferroviaire est extrêmement important, et déjà l'enjeu, c'est de maintenir en état les lignes qui ont, aujourd'hui, le trafic le plus important. C'est vrai que je dirais, l'articulation avec la RCEA, c'est un peu complexe, puisqu'on voit bien que tout l'avantage de la RCEA et tout l'avantage de ce département de l'Allier en matière logistique, c'est d'être un peu la première liaison Est-Ouest au nord du Massif central, ce qui permet donc un transit important. Et force est de constater, alors, on peut le regretter, mais que l'infrastructure ferroviaire n'est pas tout à fait capable, à ce jour, de supporter un trafic important, et que donc, sur cet axe est-ouest, la route garde encore toute sa pertinence. Alors,

c'est quelque chose que l'on peut regretter, mais je crois qu'il faut regarder les choses en face aussi.

Denis VIALA : Merci. On va tout de suite passer à la thématique économie, en écoutant l'exposé de Monsieur Duprez qui est Directeur du Département Mobilités du CETE de Lyon qui va faire un exposé un peu général sur les liens en infrastructures de transport et développement économique.

3ème partie
Interactions infrastructures de transport et
développement des territoires
(un état de l'art)

par Monsieur Fabien DUPREZ
Directeur du Département mobilités
CETE de Lyon

Fabien DUPREZ : Bien, bonsoir. Je suis donc Fabien Duprez, le responsable du Département Mobilité au CETE de Lyon. Alors, le CETE de Lyon, c'est un bureau d'études du ministère en charge du développement durable. Donc, je vais vous faire un exposé assez bref, qui va juste vous dire ce que l'on sait et ce que l'on ne sait pas trop encore sur les interactions qui existent entre les infrastructures de transport et le développement des territoires en général. Je ne ferai pas de conjecture sur ce qui va se passer autour de la RCEA, il y aura tout le débat derrière pour en discuter. Alors, habituellement sur ce sujet transport et économie, la première question qu'on se pose c'est, finalement, est-ce que une infrastructure de transport, c'est un facteur, cela peut promouvoir, contribuer à promouvoir le développement économique des territoires ? Et puis ensuite, la deuxième question qui vient habituellement tout de suite derrière, c'est si c'est vrai, est-ce qu'il y a des territoires qui arrivent à mieux tirer leur épingle du jeu, ou si oui, lesquels ? Alors, il y a deux façons d'essayer un peu de répondre à ce genre de question. Il y a une première chose, c'est que depuis

plus de 40 ans, l'Etat a assez régulièrement mis en œuvre des observatoires liés aux grandes infrastructures qu'il a pu construire, et en particulier les autoroutes. Donc, on a un certain recul sur un certain nombre d'autoroutes qui ont été observées et les territoires qui étaient desservis. Donc, c'est notamment là-dessus que je m'appuierai, mais ce qu'il faut savoir aussi, c'est que le sujet, en fait, fait débat entre les scientifiques, et qu'il y a tout un courant qui s'appelle la nouvelle économie géographique, qui produit de la connaissance là-dessus, et c'est ce qui a valu le prix Nobel à Paul Krugman en 2008. Vous voyez, c'est une question très actuelle sur laquelle on cherche encore des éléments de théorie. Alors, première chose donc, qu'est-ce qu'on peut dire en regardant les observatoires qui ont pu être mis en place ? La première chose, c'est qu'on ne peut pas trouver de lien automatique entre une infrastructure de transport et le développement d'un territoire. Et je ne suis pas Madame Irma, je ne vais pas vous dire si vous faites ci, il va se passer cela. Il n'y a pas de lien systématique automatique. Ce qu'on sait, c'est que l'infrastructure de transport, elle amène de l'accessibilité, c'est-à-dire qu'on peut plus facilement venir sur le territoire de manière plus sûre, de manière plus rapide, plus confortable, et cetera. Mais, l'accessibilité, ce n'est pas l'attractivité. Si vous mettez une autoroute ou une grande infrastructure ferroviaire à un endroit où il n'y a pas d'emploi, il ne va pas se passer grand-chose. Ou alors, il faut amener les emplois. Donc, il faut bien distinguer le fait de rendre un territoire accessible du fait de le rendre attractif. L'infrastructure du transport, elle amène l'accessibilité. L'attractivité, ce sont les acteurs économiques qui vont la faire. Donc, d'une manière générale, ce qu'on observe, c'est que ces effets d'infrastructure, cela va dépendre d'abord des tendances préexistantes. C'est sûr que s'il y a déjà un territoire très dynamique, habituellement, on a une accélération qui est rendue possible par l'infrastructure de transport, et puis cela va dépendre aussi de toute une série de mesures d'accompagnement prises par les acteurs publics ou privés. Alors, quelques exemples des faits qui ont pu être observés dans d'autres territoires sur lesquels on a un petit peu de recul. Alors, là, dans toutes les planches que je vous montrerai, quand il y a IT, c'est infrastructure de transport. La première chose, en termes de vie locale, c'est qu'on constate habituellement que souvent autour des grandes agglomérations qui sont desservies, il y a un phénomène de développement urbain, on retrouve souvent des logements qui sont construits autour des principaux

échangeurs. Deuxième phénomène qu'on observe assez souvent, ce sont des phénomènes de relocalisation d'entreprise. C'est-à-dire que ce sont des entreprises qui étaient là, diffuses sur le territoire, qui vont aller se relocaliser à proximité des échangeurs sur des zones industrielles, des zones logistiques qui vont être mises en place par les acteurs économiques. Ce n'est pas nécessairement, pas toujours, des entreprises qui n'étaient pas là auparavant ; elles se redéplacent. Habituellement, elles en profitent pour se moderniser, donc elles gagnent en performance. Voilà. Ce qu'on constate aussi, c'est qu'un certain nombre d'entreprises arrivent à tirer leur épingle du jeu, c'est-à-dire que cela leur permet quand même d'étendre leur zone de chalandise, leur aire de marché, donc, aller plus loin chercher les clients, et là, celles qui savent utiliser cet avantage en tirent bénéfice. En termes de tourisme, souvent, on constate que cela permet de venir un peu plus souvent, éventuellement pour des séjours courts qu'on ne pouvait pas faire auparavant. Vous imaginez bien que si vous mettez longtemps pour aller sur un séjour touristique, vous y venez pour une longue période et pas souvent. Si vous mettez beaucoup moins longtemps, vous pouvez venir plus souvent, il y a plus de gens qui ne venaient pas, qui vont venir faire des courts séjours qu'ils ne faisaient pas auparavant. Voilà. En termes, je dirais, de politique, ce qu'on a pu observer, c'est que bien souvent, quand il y avait des projets, je dirais, de petites envergures qui se développaient, qui étaient concurrentiels les uns des autres, habituellement les effets avaient tendance plutôt à s'annuler, tandis que quand on jouait la carte de l'intercommunalité, plutôt que de faire plusieurs petites zones industrielles ou zones logistiques, on en faisait une grosse, habituellement, cela marchait mieux. Alors, un autre élément important à bien voir, c'est que l'arrivée ou l'hypothèse où l'infrastructure de transport peut arriver, cela se prépare. C'est-à-dire qu'il faut anticiper et se demander finalement, si l'infrastructure se fait, cela va être quoi mon projet de territoire ? Qu'est-ce que je vais faire avec cette infrastructure nouvelle ? Et à partir de là, il y a des choses que l'infrastructure va amener qui sont positives, des opportunités, et d'autres qui sont des risques. Et donc, la troisième phase, cela va être d'essayer de minimiser tout ce qui est risque, tout ce dont on ne veut pas et de maximiser tout ce qui est opportunité. Et normalement, c'est à l'occasion de débats qu'on peut identifier justement ces risques et ces opportunités, et les traiter, mais cela ne se traite pas en trois mois juste avant qu'on coupe le ruban, cela se prépare longtemps à l'avance.

Voilà. Pour conclure, vous avez bien compris qu'une infrastructure de transport, aussi performante soit-elle, ce n'est pas la garantie du développement territorial, mais qu'à l'inverse, si vous ne l'avez pas, c'est un lourd handicap. Alors, les chercheurs disent : une infrastructure, c'est une condition nécessaire au développement économique, ce n'est pas une condition suffisante. Si vous ne l'avez pas, c'est très ennuyeux, mais si vous l'avez, ce n'est pas encore gagné. Il faut dire les choses crûment. Et donc, la question, ce n'est pas : qu'est-ce qui va se passer si, par exemple, on fait la RCEA ? C'est : qu'est-ce que vous voulez qu'il se passe ? Qu'est-ce que vous souhaitez qu'il se passe si on fait la RCEA ou si on ne la fait pas ? Et de travailler là-dessus. C'est-à-dire qu'il ne faut pas avoir une attitude passive par rapport à l'infrastructure, il faut bâtir un projet autour, essayer de le mener à bien, et ce n'est souvent pas évident. C'est là-dessus que je conclurai, c'est-à-dire que souvent, au moment d'un débat, on est plutôt à se poser la question du pour ou contre l'infrastructure, pour ou contre son mode de financement. Donc, on est sur l'infrastructure, et c'est difficile de décoller de l'infrastructure, et de se dire : « Maintenant, admettons si cela se fait, qu'est-ce qu'on peut avoir comme projet ? » Donc, ce n'est pas facile de débattre de l'infrastructure et en même temps de regarder assez longtemps derrière. Qu'est-ce qu'on peut faire ? En quoi on peut utiliser cette infrastructure pour développer les territoires ? Mais cela c'est assez important de pouvoir avoir ce débat, même au moment où l'on débat de l'infrastructure en elle-même. Voilà, je vous remercie de votre attention.

Denis VIALA : Merci, Monsieur Duprez.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Je vais passer la parole avant les questions, à Monsieur Talon, qui va nous faire un exposé sur les enjeux économiques de la RCEA pour l'Allier à deux voix. Et ensuite, on pourra répondre à d'autres questions.

3ème partie

Les enjeux économiques de la RCEA pour l'Allier

par Monsieur Laurent TALON

Responsable de Service

Chambre de Commerce de Moulins-Vichy

Laurent TALON : Merci, Madame la Présidente. Mesdames et messieurs, bonsoir ! Je me présente : Laurent Talon, je travaille à la Chambre de Commerce de Moulins-Vichy, où j'ai en charge à la fois les sujets qui traitent d'industrie et ceux d'aménagement du territoire. Ce soir, je vais vous parler au nom des deux Chambres de Commerce, la CCI de Montluçon-Gannat et la CCI de Moulins-Vichy qui font cause commune sur ce sujet. Mon intervention sera très simple, étayée avec des chiffres et des exemples précis, et je n'ai pas, comme le précédent intervenant, un prix Nobel comme référence de mes propos. Mon intervention sera là pour répondre à la question : pourquoi faut-il que nous ayons le plus vite possible la RCEA à 2x2 voies ? Et pour rebondir sur ce qui a été dit précédemment, nous ne nous posons absolument pas la question de savoir s'il la faut cette infrastructure. Nous l'avons, mais pas dans un bon état. Donc, les propos précédents me semblent peu adaptés avec le cas de figure de l'Allier. Alors, pourquoi faut-il que nous ayons cette route le plus vite possible ? Pour cinq raisons. La première, et je vais passer du temps dessus parce qu'elle est importante pour l'avenir de ce département, pour inverser la tendance démographique. Ensuite, nous parlerons d'améliorer la compétitivité des entreprises, d'améliorer l'attractivité du territoire, d'exploiter pleinement la situation géographique de l'Allier, et enfin, bien évidemment, de garantir la sécurité des usagers. Sur ce dernier point, beaucoup de choses ont été dites. Je voudrais simplement rajouter quelque chose. Bien souvent, dans les débats, on parle toujours d'usagers, et on pense particuliers. Dans les usagers, il y a aussi les professionnels, les VRP, les salariés d'entreprise, qui prennent cette route pour une mission dans le cadre de leur activité professionnelle. Il y a aussi les chauffeurs routiers des nombreuses entreprises de transports de l'Allier qui, croyez-moi, bien souvent, lorsqu'ils montent dans leur camion, ont la peur au ventre lorsqu'ils savent

qu'il faut prendre cette route, parce qu'elle est, Monsieur Dufrègne, vous l'avez rappelé, monstrueusement accidentogène. Et ces gens-là, dans leur activité professionnelle, ont peur des conséquences qu'un accident pourrait avoir, de la même façon que les chefs d'entreprise qui envoient leurs salariés sur cette route, transporteurs ou non, ont également peur des conséquences que cela peut avoir si leur salarié a un accident pour leur propre entreprise. Je n'en dirai pas plus, à mon sens, à lui seul, le sujet de la sécurité nécessite, sans délai, que cette route soit mise à 2x2 voies. Et je concentrerai mes propos sur les quatre premiers points. Premièrement, inverser la tendance démographique. Alors, avant de parler de chiffres, je pense que ce n'est pas la peine que je vous explique qu'il y a un lien direct entre le nombre d'habitants dans un département et l'activité économique, la croissance qu'il y a dans ce département. Parce que plus il y a de monde, plus il y a de gens qui achètent, qui construisent des maisons, qui en rénovent, qui vont faire des achats, qui consomment, et cetera. En termes de démographie, où est-ce qu'on en est dans l'Allier ? Vous avez, là, les chiffres de l'INSEE qui présentent quelle est l'évolution de la croissance de la population entre 75 et 2007, -9 %. Ce n'est pas glorieux. La population de l'Allier a baissé de façon considérable quand on la compare à celle de la France, qui a augmenté de 18 %. Pourquoi ? La route a sa responsabilité. La piètre qualité des infrastructures routières dans le département, que ce soit la RCEA mais également la RN7, ont leur responsabilité. On n'a pas forcément envie de rester quand on est jeune, on n'a pas forcément envie de venir dans ce département quand on voit l'état des routes pour y accéder, pour y rentrer comme pour en sortir. Les entreprises, d'ailleurs, prenons des exemples, disent : Bosch à Moulins a des difficultés, même à Moulins, à recruter des cadres, à aller faire venir d'autres usines du groupe. Une entreprise comme Potain a mis plus d'un an pour recruter son directeur des Ressources Humaines, faute de trouver quelqu'un qui ait envie de venir à Moulins. C'est la triste, j'en suis désolé, mais la triste réalité de l'attractivité du secteur. Alors, la baisse de population a été enrayée ces dernières années grâce aux actions nombreuses des élus du Conseil régional, du Conseil général, du Comité d'expansion et des Chambres consulaires, pour essayer de redonner de l'attractivité, et les choses sont en train de changer. Maintenant, qu'est-ce qu'il en est dans les projections ? L'INSEE a très récemment fait des calculs que nous avons et qui sont publiés, qui ont été publiés dans la presse, il y a une

quinzaine de jours, pour nous indiquer quelle devrait être l'évolution de la population dans le département de l'Allier pour les trente prochaines années, la période 2007-2040. L'Allier va continuer à perdre des habitants, de façon bien moins importante, tant mieux, on voit là l'effet des politiques qui sont mises en œuvre. Néanmoins, elles n'arrivent pas à inverser la situation. En parallèle, la France, elle, continue à gagner des habitants. Ces quelques chiffres vous expliquent que nous sommes dans un département où l'activité économique n'est pas forcément à la hauteur de ce que l'on souhaiterait, faute d'avoir un nombre d'habitants qui grandit. De ce fait, l'Allier va faire partie des sept départements qui vont perdre de la population pour les trente ans qui viennent. Vous avez une carte, ici, de l'INSEE et vous avez les départements, de couleur bleue, qui sont ceux qui vont voir leur population continuer à diminuer dans les années qui viennent. En Auvergne, le Cantal en fait partie, la Nièvre et puis des départements du nord-est de la France. La Saône-et-Loire, vous la voyez sur la carte, elle est ici en jaune ou en rose, en jaune, elle, va voir sa population augmenter. C'est le département aussi qui est concerné par la RCEA. Quelle est leur recette ? Vous avez là, la démographie, l'évolution de la démographie sur ces dix dernières années du département de la Saône-et-Loire. Commune par commune, plus le bleu est foncé, plus la commune perd des habitants. Plus la commune est de couleur jaune, plus elle en gagne. Vous voyez bien qu'à l'ouest du département de la Saône-et-Loire, d'ailleurs là où il y a la RCEA, la perte de population est très importante. Où est-ce que vont s'installer les nouvelles personnes qui habitent, qui vivent dans la Saône-et-Loire ? On le voit très bien sur cette carte, ces dix dernières années, le long de l'autoroute A6 ou un petit peu plus à l'est. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'aujourd'hui, tout simplement, les gens veulent s'installer et vivre près d'axes de circulation modernes, fluides, sûrs, ce que l'on n'a pas avec la RCEA. Dernier point concernant la démographie. Je vous ai dit tout à l'heure donc que les prévisions de l'INSEE font état d'une baisse, pour l'Allier de 2 % de la population de 2007 à 2040. Alors, quand on gratte un peu dans les chiffres de l'INSEE et qu'on regarde pour la tranche d'âges 20-59 ans, qui est la tranche d'âge des actifs, ceux qui travaillent, la baisse est de 18 %. Cela veut dire que la baisse de population est de 2 %, mais c'est la tranche d'âges des actifs qui va le plus baisser. Mesdames et messieurs, c'est dramatique. Dites-moi où les entreprises vont trouver la main-d'œuvre, les ressources humaines nécessaires à

leur activité dans cette période-là. Dites-moi comment nous allons faire pour transmettre les entreprises. Le constat est vraiment, vraiment délicat. Voilà pourquoi nous souhaitons prendre un peu de temps sur l'aspect démographie, parce qu'il est fondamental pour le développement de l'Allier. Et vous l'avez vu, avec l'exemple de la Saône-et-Loire, c'est en ayant des infrastructures routières modernes, sûres que l'on peut arriver à inverser la tendance. Deuxième raison pour laquelle il faut que l'on ait la RCEA à 2x2 voies le plus rapidement possible, elle concerne la compétitivité des entreprises. Vous avez là une carte avec l'ensemble des régions ou presque l'ensemble des régions de l'Europe, et sur cette carte figure le poids de l'emploi industriel, c'est-à-dire, par rapport à l'emploi salarié que pèsent les emplois dans l'industrie. Plus c'est bleu foncé, plus la région en question est une région industrielle. Vous savez toutes et tous que l'Allemagne est un champion de l'industrie, on le voit très précisément sur cette carte. Pour l'Auvergne, où en est-on ? On n'a pas à avoir honte, parce qu'on est plutôt dans les bleus foncés. En France, le poids de l'emploi industriel est de 18 %, en Auvergne, 22, c'est considérable. L'Auvergne est une région industrielle et l'Allier également, 22,5 %. Qu'est-ce que cela veut dire ? Vous le savez, là aussi, toutes et tous, aujourd'hui, les entreprises industrielles que nous avons sur notre département, et nous en avons beaucoup, sont remarquables. La diapositive suivante, merci. Sagem à Montluçon, PSA à Dompierre, L'Oréal, Bosch, Wavin, bref, de beaux fleurons. Elles sont... ces entreprises-là, industrielles sont complètement inscrites, dans l'économie mondiale. Il faut donc leur donner des outils pour qu'elles soient compétitives. Et aujourd'hui, une grande partie de l'activité, pour être compétitif, il faut, pour ces entreprises, fonctionner à flux tendu. Les marchandises, les pièces doivent arriver non seulement au bon endroit, en bon état, bien sûr, c'est pour cela qu'il faut aussi des routes sûres, mais également au bon moment. Pensez à Dunlop... la précédente, toujours, merci. Pensez à Dunlop, cette entreprise à Montluçon, elle garantit la livraison de ses pièces à ses clients tous les quarts d'heure. Bosch, à Moulins, organise, comment dire, un ballet logistique, avec ses usines allemandes, minutieusement réglé de manière à ce que les camions arrivent, là aussi, très précisément. Pour éviter quoi ? Pour éviter des arrêts de chaînes de fabrication qui coûtent dans l'industrie, à toutes les entreprises, excessivement cher. Un arrêt d'une minute, c'est entre 10 000 et 150 000 euros de pénalités pour l'entreprise qui n'a pas été capable de livrer les

pièces au bon moment. Imaginez bien donc que les transports, le moindre grain de sable, le moindre accident, est d'une perturbation considérable. Qu'est-ce que font donc les entreprises locales, pour éviter cela et se sécuriser ? Elles stockent. Si elles stockent, cela coûte cher, si cela coûte cher, elles dégradent leur compétitivité. Pour que ces entreprises, pour que nos entreprises de l'Allier se battent à armes égales, il leur faut une RCEA à 2x2 voies le plus vite possible. Troisième raison : améliorer l'attractivité. Les entreprises sont comme les êtres humains, elles naissent, elles vivent, de temps en temps, elles sont malades, elles meurent, elles disparaissent, il faut faire face à des mutations. Bref, elles vivent. Pour toutes ces raisons-là, pour remplacer les entreprises qui disparaissent, pour faire face aux mutations, il faut impérativement amener d'autres entreprises à s'installer dans le département. C'est aussi la clé pour augmenter le nombre d'emplois et développer l'économie. C'est quelque chose de difficile, toutes les régions sont en concurrence. Alors, pour un investisseur étranger qui a envie d'ouvrir un site en France ou ailleurs, il y a trois critères qu'il va regarder partout dans le monde, pour choisir son lieu d'implantation. Le premier, c'est la taille du marché du pays d'accueil. Une société allemande qui veut s'installer en France, la France, un pays puissant, pas de problème concernant la taille du marché. L'Allier est bien placé, et en plus, on est en plein centre. Deuxième critère qu'il regarde : l'éducation des gens et le capital humain. Concernant l'éducation, nous ne sommes pas plus bêtes dans l'Allier qu'à Paris, c'est peut-être même l'inverse. Et concernant... Pardon, Madame la Présidente, désolé. Là, pas de problème. Concernant le capital humain, donc les hommes et les femmes dont vous allez pouvoir disposer pour ce site, on n'est pas très bien placé, confier à ce que je vous ai dit précédemment concernant la démographie. Troisième chose, la qualité des infrastructures de transport, et c'est souvent le point fondamental qui fait choisir un investisseur du lieu d'implantation d'une société, la qualité des infrastructures. Et là, on n'est pas bon. Et ce constat, je peux le donner non seulement pour la RCEA mais pour la RN7, vous en avez parlé, mesdames et messieurs les élus, mais aussi pour le ferré, nous attendons avec impatience un TGV. Alors... Et le numérique et le numérique, Monsieur Dufrègne, tout à fait. Donc, lorsque l'on veut attirer des entreprises dans le département de l'Allier, nous avons un handicap majeur, la qualité des infrastructures de transport. Et Dieu sait que nous avons des endroits où les installer. Partout, le long de la RCEA, il y a de nombreuses

zones d'activités qui sont existantes ou qui sont en train de se faire. Nous citons l'exemple ici du Logiparc, où les élus ont décidé un investissement conséquent parce qu'ils y croient en cette route, mais le succès du Logiparc et du remplissage de ses 184 hectares sera pleinement conditionné par la mise à 2x2 voies de la RCEA, il ne faut pas l'oublier. Dans le tourisme, concernant l'attractivité, c'est la même chose. Si l'on dépense beaucoup d'argent pour donner une image, et certes, l'Allier a de fantastiques atouts pour faire venir des gens et profiter des week-ends, lorsqu'ils retournent chez eux, si c'est pour dire à leurs amis, « Wow ! J'ai passé un week-end génial. J'ai visité le CNCS, super ! Mais alors pour y aller, bonjour la galère, et pour revenir, je ne t'en parle pas ». Croyez-vous qu'ils vont donner envie à leurs amis à venir ici ? Non ! Il faut nécessairement et le plus vite possible moderniser la RCEA. Et pourtant, et pourtant, ce département, il a tout, il est en plein centre de la France, c'est plat, ses infrastructures routières dont je viens de vous parler ne sont pas si mal, elles nous amènent quand même à la façade Atlantique par la RCEA, en faisant la liaison avec le sillon rhodanien. C'est la péninsule Ibérique jusqu'aux Alpes, en Allemagne, en Suisse, à l'Europe de l'Est. On peut aller à la Méditerranée avec l'A75, monter à Paris avec l'A77, en espérant que la Nationale 7 s'améliore, aller à Lyon et à Marseille. Nous sommes à la croisée d'infrastructures routières remarquables. Concernant le tourisme, nous avons des paysages extraordinaires, des sites que beaucoup nous envieraient, un patrimoine bâti du tonnerre. Faute d'une route à 2x2 voies moderne, fluide, sûre, nous sommes handicapés en ce qui concerne le développement économique de notre territoire. Pour terminer mon intervention, je voudrais citer deux exemples précis d'entreprises pour faire le lien, et rebondir sur le précédent intervenant que j'invite à venir faire ses prochains travaux d'étude dans l'Allier. Deux exemples précis pour faire le lien entre infrastructure et développement économique, et puis entre la RCEA est à 2x2 voies et création d'emplois. Certes, comme vous l'avez très bien dit, une infrastructure est une condition nécessaire au développement économique. Elle n'est pas suffisante, si vous ne faites pas de zone d'activité, les gens vont passer et vous n'attirerez pas d'emplois, pas d'entreprises, rien. Mais cela n'a, bien évidemment, et depuis très longtemps, jamais été le choix des élus politiques et consulaires de l'Allier. Premier exemple : je vais prendre un exemple du passé, et puis un exemple d'actualité. Sur le secteur de Bourbon-Lancy et de Dompierre-sur-Besbre, vous avez, là, un peu plus de 3 500 emplois industriels.

Ils ne sont pas arrivés par hasard. Ils viennent d'où ? Ils viennent de quand ? Ils viennent du XIX^e siècle, au moment où un entrepreneur, Emile Puzenat, a décidé de créer deux sociétés, une à Dompierre, une petite fonderie qui est devenue la fonderie aujourd'hui de PSA, qui emploie 700 personnes, et une autre société à Bourbon-Lancy qui est devenue le site IVECO qui emploie 1 700 personnes. Cet entrepreneur, il a créé ces sociétés. Pourquoi ? Parce qu'à l'époque, vous aviez la voie ferrée et le canal qui étaient des infrastructures modernes, et qui lui a permis de hisser petit à petit ces deux sites à ce qu'ils sont devenus aujourd'hui. Rendons-lui hommage, il illustre bien vos propos. Ce n'est pas parce qu'il y avait la voie ferrée et le canal que des sociétés se sont créées, c'est aussi, c'était une condition nécessaire à l'évidence, mais c'est aussi parce qu'il y a eu le désir d'un homme d'entreprendre, rendons-lui hommage. Et aujourd'hui, nous en bénéficions tous dans le département, puisqu'il y a plus de 3 500 emplois qui font vivre de nombreuses familles. Le Maire de Dompierre le sait très bien, sans la présence de l'usine PSA, il n'y aurait jamais eu de piscine, et donc, de bien-être de la population, c'est très simple. Premier exemple emprunté du passé. Deuxième exemple beaucoup plus récent avec le PAL, toujours dans le même secteur, d'ailleurs. D'où vient la clientèle du PAL ? Vous avez là, sur le dessin, des couleurs qui donnent la proportion de visiteurs du PAL d'un département donné. L'Allier, par exemple, c'est un peu plus de 15 % des visiteurs du PAL en 2010. C'est la première origine des visiteurs du PAL. La Saône-et-Loire et le Puy-de-Dôme, c'est environ un petit peu moins de... environ 10 %, pardon, des visiteurs du PAL. Et puis ensuite des départements comme la Nièvre, comme le Rhône et la Loire tombent à moins de 5 %. Cette entreprise, pour qu'elle se développe, où est son réservoir de clientèle ? A l'ouest de l'Allier, vous tombez sur la Creuse, pas beaucoup d'habitants, vous tombez sur le Cher, pas mieux, la Nièvre, pas terrible. Le développement du PAL, à l'évidence, ce n'est pas à l'ouest de l'Allier. Si vous regardez maintenant à l'est, vous commencez à voir où je veux en venir. Si vous regardez à l'est, en direction de l'autoroute A6, vous avez des départements comme la Côte-d'Or, un peu plus de 500 000 habitants, l'Ain, 600 000 habitants, le Rhône, presque 2 millions d'habitants. Mesdames et messieurs, s'il y avait une RCEA à 2x2 voies rapide, sûre, de manière à ce que, pardonnez-moi, papy, mammy avec les petits-enfants derrière, n'aient pas les chocottes de prendre cette route, il y aurait bien plus de visiteurs de ces départements qui se rendraient au PAL. Grosso

modo, faisons quelques calculs vite faits. Entre la Loire, le Rhône, l'Ain et la Côte-d'Or, c'est à peu près 3 millions d'habitants. Si le PAL arrive à drainer 10 % de cette population, ce n'est même pas... c'est moins que ce qu'il draine de l'Allier. Mais s'il draine 10 %, 10 % de 3 millions, 300 000 visiteurs de plus. Aujourd'hui, vous le savez, le PAL fait 500 000 visiteurs et emploie plus de 200 personnes. Trois cent mille visiteurs de plus, vous imaginez ce que cela veut dire en termes de création d'emplois au PAL, sans compter les millions d'euros d'investissement qu'il faudra faire pour des attractions supplémentaires, pour les aménagements et qui donneront du travail aux sous-traitants du PAL qui, eux aussi, embaucheront, et cetera, et cetera. Vous avez un exemple très précis, des plus concrets, qui vous dit que si demain, mardi, d'un coup de baguette magique, cette RCEA était à 2x2 voies, il y aurait au PAL, pour la saison 2011, la création probablement de plus d'une centaine d'emplois avec ses sous-traitants. J'arrive à la fin de ma présentation. Je pense, mesdames et messieurs, que vous avez compris la nécessité d'avoir le plus vite possible cette route. Ce qui est en jeu, aujourd'hui, à l'occasion de ce débat, c'est non pas l'avenir mais le devenir de l'Allier. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Merci, Monsieur Talon. Je passe maintenant la parole à Monsieur Treyve, Vice-président de la CCI.

Claude BREVAN : Vous voulez venir... Si vous voulez venir là, c'est comme vous voulez. J'en profite quand même Monsieur, pour dire que Monsieur Duprez, on ne lui avait nullement demandé d'intervenir sur le cas particulier de l'Allier. On lui avait demandé de faire un cadrage général sur ce qui, notamment, sortait des bilans LOTI, qui sont souvent évoqués en disant, mais quand on dit : « mais de toute façon, il y a beaucoup de rêve autour du développement économique, et à l'occasion de réalisation d'infrastructures autoroutières ». Et donc, la demande était de nous faire un point précis sur cette affaire-là. Donc, c'était bien un cadrage général, et on ne lui avait nullement demandé de se centrer sur le cas particulier de l'Allier, et sur le cas particulier d'une infrastructure qui était déjà en partie réalisée.

Philippe TREYVE : Madame la Présidente, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs les dirigeants d'entreprises, mesdames et messieurs. Laurent Talon, de la CCI de Moulins-Vichy, vient de présenter une analyse très pertinente sur les enjeux de l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA pour le département de l'Allier. Cette analyse a été faite en relation avec nos collègues de la CCI de Montluçon-Gannat. Nos dirigeants d'entreprises veulent en priorité une amélioration de la liaison RCEA promise depuis fort longtemps puisque les terrains sont achetés et délimités. Nous avons pu remarquer, comme partout en France, la corrélation qui existe entre la qualité des réseaux routiers et le dynamisme de nos territoires. Cela fait de nombreuses réunions que nous suivons ce débat public. Nous écoutons les avis et prises de position de chacun, nous comprenons très bien que la gratuité serait une excellente affaire si on pouvait trouver une autre solution qui permette d'achever la RCEA en 2017, ou au plus tard 2018. Mais il faut que nous-mêmes, chefs d'entreprise, nous soyons écoutés, car sans infrastructure routière de qualité, nous ne pouvons être compétitifs, nous perdons des clients. Sans client, il n'y a plus d'entreprise et donc, augmentation du chômage. Le projet qui vous est présenté aujourd'hui, qui nous est présenté aujourd'hui, la mise en concession, afin de terminer au plus vite cet axe indispensable, nous l'approuvons pleinement et on l'a fait, on l'a illustré tout à l'heure, pour inverser la tendance démographique, pour la sécurité des usagers de ce tracé, notamment nos salariés, pour améliorer la compétitivité et l'attractivité du territoire, pour le devenir de l'économie départementale, et enfin, pour exploiter pleinement la position stratégique de l'Allier. L'achèvement de l'aménagement de la RCEA dans les délais rapides passe par le recours au péage, par le biais d'une concession autoroutière à l'image de ce qui vient d'être décidé pour le développement de la RN154, entre Nonancourt et Allaines, dans le Centre, et la RN126 Toulouse-Castres. Pourquoi ne devons-nous pas les imiter ? On nous dit qu'il peut y avoir d'autres solutions, en premier lieu, l'écotaxe qui doit être imposée au poids lourds dès 2012. Mais, à ce jour, on ne connaît pas comment réaliser la perception de cette nouvelle taxe. Et si les routiers se mettent en colère, barrent les routes, il n'est pas sûr qu'elle puisse être perçue. En outre, cette écotaxe, lors du Grenelle de l'environnement, a été plutôt destinée aux transports alternatifs, notamment ferroviaire. On a souligné tout à l'heure que Réseau Ferré de France avait déjà 30 milliards de dettes, nul doute que la priorité sera

donnée au TGV plutôt qu'à la seule RCEA. Et combien faudra-t-il d'années, sans compter les prêts que devront opérer les collectivités locales qui, comme l'Etat, sont déjà fortement endettées ? En second lieu, le partenariat public-privé. Alors, là, je ne vois pas comment on réussirait mieux pour la RCEA que pour la RN7. Je rappelle qu'avec nos collègues du Roannais et de la Nièvre, nous avons approfondi une telle possibilité. Le Ministre des Transports de l'époque, Monsieur Perben, nous avait félicités pour cette brillante idée. Il avait même nommé un non moins brillant ingénieur des ponts, Monsieur Duranton, pour coordonner l'ensemble. Après un an de constat avec les divers acteurs, celui-ci a conclu dans son rapport au ministre par une impossibilité, collectivités et acteurs divers ne voulant donner le moindre euro. C'est dire que parler d'autres solutions possibles pour une mise à 2x2 voies de la RCEA en 2017 relève plus du virtuel que des réalités. Ne laissons pas passer la chance d'avoir enfin une création autoroutière, car un échec du débat public nous condamnera à attendre 30 à 40 ans, et ceux qui auront été les instigateurs de cet échec porteront, en eux, aussi bien le regard des familles endeuillées que celui de jeunes obligés d'aller trouver loin de leur belle région l'emploi digne de leur formation. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Monsieur Treyve, merci. Voilà, c'est le temps maintenant de vos questions. Bonsoir, Monsieur.

Questions/réponses

Lucien GONNOT : Merci. Voilà ! Lucien Gonnot, Maire de Neuilly-le-Réal et Vice-président de Moulins Communauté, chargé du développement économique. Donc, je voudrais tout d'abord intervenir en tant que citoyen de l'Allier et, à ce titre, je ne peux qu'être favorable à la mise à 2x2 voies de la RCEA, et cela dans le délai le plus court possible. Très honnêtement, j'évite, comme beaucoup de mes concitoyens, d'emprunter cette route chaque fois que je le peux. En effet, le nombre de camions qui empruntent cette route étant tellement important, les statistiques figurant dans le dossier indiquent que les camions représentent sur l'Allier 45 % du trafic. Tout à l'heure, Monsieur Bouis nous disait que ce pourcentage était calculé en divisant par

sept jours et non pas le nombre de jours réel que les camions roulent. Et donc, ce pourcentage arrive... est plus proche des 57 %, comme il l'indiquait, alors que la moyenne nationale des routes départementales ressort à 12 %. Et ce trafic camions, il est dû à la présence de camions étrangers en transit en très, très grand nombre. Donc, cela donne un sentiment d'insécurité sur cette route. Sentiment d'insécurité qui est conforté par les contacts réguliers que nous avons, mes collaborateurs et moi-même, avec les chefs d'entreprises locales et qui, fréquemment, sont interpellés par leurs salariés. Tout à l'heure, Laurent Talon, dans son brillant exposé, l'a rappelé que ce soit les personnes qui font du SAV ou les VRP. Je voudrais citer mon expérience, mon expérience de jeudi dernier, lorsque je me suis rendu à Molinet, à la réunion du débat public, sur un tronçon de 2x2 voies, parce que je pense que la mise en place de loin en loin de tronçons à 4 voies n'enlève absolument pas ce sentiment d'insécurité. Donc, jeudi dernier, un camion qui n'avait pu arriver qu'au niveau de celui qui le précédait en fin de section à 4 voies, a roulé de front pendant quelques centaines de mètres sur la route à 1x2 voies, et cela jusqu'à ce que le camion doublé freine pour le laisser passer. Et cela, au grand étonnement du chauffeur qui arrivait en face parce que là, il y a eu trois camions qui se sont croisés en même temps sur la route. J'ai bien cru, ce jour-là, qu'on n'arriverait pas à Molinet. Si le nombre d'accidents, et en particulier celui des accidents mortels en France diminue, ce n'est pas le cas en Allier ; et la majorité de ces accidents sont imputables à la RCEA et à la RN7, mais surtout à la RCEA. Selon le bilan annuel de la sécurité routière, si le nombre de tués a baissé en 2009 de 0,1 % en moyenne sur le territoire national, il a par contre augmenté de 50 % sur l'Allier. Alors, la RCEA à 2x2 voies, vite. Vite aussi pour éviter d'aller, en tant que Maire, constater un accident mortel. Neuilly-le-Réal, il n'y a que 500 mètres sur la RCEA. On a droit, on a eu droit aussi à un autre accident mortel cette année, comme l'ont régulièrement mes collègues de Montbeugny et de Thiel. En ce qui concerne le droit de péage, j'ai bien compris que seule la gratuité pouvait être accordée entre les échangeurs situés entre deux péages, et que des abonnements étaient possibles pour les usagers locaux. Mais est-ce qu'on pourrait étudier à ce que les espaces soient plus espacés ? L'aménagement de ceux implantés sur l'A77, ainsi que ceux de certaines autoroutes qui ont été citées par plusieurs orateurs de la réunion de Molinet, méritent d'être réalisés. Cela permettrait, je pense, à certains concitoyens qui sont, pour l'instant, indécis, de pencher pour la

mise en concession. Enfin, et comme cela a été évoqué à plusieurs reprises et régulièrement confirmé par de nombreux chefs d'entreprise, le montant des péages qui résulterait de la mise en concession autoroutière de la RCEA ne constituerait nullement un handicap supplémentaire pour les entreprises, au regard des économies générales sur les postes temps de conduite et de carburant, ainsi que sur la fiabilité de la chaîne logistique dans un environnement où domine la notion de flux tendu et de délai d'acheminement. La circulation sur une voie, une route à 2x2 voies est nettement plus sécuritaire. Alors, je comprends les élus de la Saône-et-Loire, qui n'ont pas du tout le même problème. La circulation des poids lourds se divise en deux chez eux : une partie en direction de Montceau et Chalon, l'autre partie en direction de Mâcon. Alors, je dirais que si par malheur, mais cela je n'ose l'imaginer, la mise en concession ne pouvait être menée à bien, je demande à ce que les 350 millions d'euros prévus par l'Etat soient consacrés à l'Allier, et en particulier au tronçon très accidentogène Dompierre-Chemilly. En tant que vice-président de Moulins Communauté, chargé du développement économique, je mettrai l'accent sur l'importance des axes de transport. Moulins a la chance de se trouver au croisement de deux routes nationales, la RCEA et la RN7, mais également à mi-distance des agglomérations parisiennes et lyonnaises. Cette position stratégique nous a conduits au projet de réalisation de la zone logistique multimodale de 184 hectares, le Logiparc 03 sur les communes de Montbeugny, Toulon et Yzeure. J'ai bien dit « zone multimodale », le lieu d'implantation de cette zone a été conditionné par la présence de la voie ferrée Lyon-Nantes et la présence de l'aérodrome de l'agglomération à proximité. Nous nous inscrivons tout à fait dans le Grenelle de l'environnement, ce projet est le premier à être réalisé dans le cadre de la Charte de développement durable mise en place par le Conseil régional d'Auvergne. Il est également inscrit au schéma régional des parcs d'activités de rang 1. Mais la réussite dans l'implantation de cette zone résidera essentiellement à la réalisation en 2x2 voies de la RN7 et de la RCEA. Aujourd'hui, de nombreux contacts sont noués avec des investisseurs nationaux et internationaux, qui ont bien cerné la pertinence de cet équipement au centre de la France. Leurs projets d'implantation constitueront un formidable vecteur pour l'économie locale, mais surtout pour le bassin d'emploi terriblement fragilisé par la crise mondiale que nous traversons et qui, au cours des deux dernières années, a privé de leurs emplois plusieurs centaines de salariés. Amener ou faire repartir par

trains entiers des marchandises des grands ports européens, que cela soit Wilhelmshaven en Allemagne, Rotterdam ou Barcelone ou de l'Arc Atlantique Saint-Nazaire, sera possible, mais il faut ensuite que ces marchandises puissent être redistribuées par camions sur une grande partie de notre territoire national. Il est donc indispensable que ces deux routes nationales, et en particulier, en ce qui nous concerne la RCEA, soient à 2x2 voies. Si j'évoque ce dossier, c'est que de manière invariable, les investisseurs potentiels s'interrogent, et nous interrogent, sur le devenir des infrastructures routières et les délais de réalisation de leurs travaux d'aménagement. Il va de soi que leur engagement, il sera conditionné par les réponses que nous pourrons leur faire.

Claude BREVAN : On va vous demander d'accélérer un peu, Monsieur, parce qu'il y en a encore quelques interventions. Merci.

Lucien GONNOT : Je vais essayer, Madame. J'ai assisté à au moins 4 réunions, je n'ai encore pas pris la parole. Voilà !

Claude BREVAN : Je sais, c'est tout à fait exact !

Lucien GONNOT : La crise économique, je l'ai dit, n'a pas épargné notre région. La réalisation de Logiparc est primordiale si nous voulons permettre à notre bassin économique de se développer, et ainsi d'inverser la tendance actuelle de diminution du nombre d'habitants de notre département. La RCEA doit être rapidement mise à 2x2 voies, on a parlé des échangeurs tout à l'heure, je ne reviendrai pas sur l'échangeur de Montbeugny. A Toulon, l'échangeur avec la RN7 doit être réalisé par le concessionnaire. Permettez-moi, mais d'autres l'ont fait avant moi, de m'insurger contre le fait qu'il n'ait pas été mentionné dans le dossier du maître d'ouvrage, alors que depuis 2008, année où le projet de la concession a commencé d'être évoqué, Monsieur le Directeur départemental de l'ex-DDE nous affirmait, quand nous lui posions la question, qu'il fallait attendre le projet de concession de la RCEA pour que la taille de l'échangeur, 5 hectares ou 25, soit connue. J'ai l'impression que les représentants locaux, départementaux et régionaux du maître d'ouvrage ont toujours été contre la solution autoroutière. Le constat que nous avons pu dresser lorsque la

section Dompierre-Digoin a été réalisée à un coût deux fois supérieur à ce qu'il avait été annoncé, nous laisse quelque peu perplexes quand à la pertinence d'une maîtrise d'œuvre publique sur ce type d'opération, et sur la motivation qui guide les équipes de la maîtrise d'œuvre des services de l'Etat. Pouvez-vous, Madame la Présidente, m'indiquer si effectivement, certains fonctionnaires ont intérêt à ce que la RCEA reste nationale, afin de défendre je ne sais quel pré carré ou autre dotation budgétaire ? Si la réponse est oui, je comprends pourquoi le dossier réalisé par le maître d'ouvrage n'inclut pas l'échangeur de Toulon, alors que je le rappelle, les services de l'ex-DDE nous font patienter depuis deux ans en nous indiquant qu'il devait y figurer. Si la réponse est non, elle aura au moins le mérite de faire taire certaines rumeurs, mais ne m'apportera pas la raison pour laquelle cet échangeur n'a pas été mentionné. Autre point important, les aires de repos et de service. Le parking du centre routier actuel de Toulon est plein tous les soirs. Cet équipement, dont on pourrait s'étonner qu'il soit géré par Moulins Communauté au regard de ses compétences, offre 143 places poids lourds, à comparer aux quelques 250 poids lourds comptabilisés aux heures de pointe. Les camions qui ne peuvent entrer dans le centre stationnent à proximité, écrasant tous les aménagements réalisés par la commune de Toulon, et pénalisent le fonctionnement des zones d'activités voisines. Je vous invite, Madame la Présidente, et madame et messieurs les membres de la Commission, à visiter, en sortant de cette réunion le centre routier...

Claude BREVAN : Nous avons visité, nous avons visité.

Lucien GONNOT : Le soir, c'est particulièrement édifiant, et à constater ce que je viens de vous dire.

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez conclure, Monsieur, s'il vous plaît ? Cela fait 12 minutes.

Lucien GONNOT : Donc, je conclus. Dans ce contexte, il est indispensable que l'aire de service soit aussi incluse... l'aire de repos et de service soit aussi incluse avec l'échangeur. Et je ne peux pas comprendre, je n'ai pas compris d'ailleurs quand le précédent échangeur a été fait, qu'on puisse faire un pont pour passer au-dessus de

la voie ferrée, pour venir là plutôt que d'aller directement en direction de la RCEA. Je ne comprendrai pas plus qu'on refasse un échangeur et qu'on refasse de l'autre côté un nouveau pont sur la voie ferrée plutôt que de faire les 3 kilomètres qui vont jusqu'à l'entrée nord de Bessay, puisque le dossier de Bessay est en étude, et je l'espère, n'attendra pas 25 ans pour être réalisé.

Claude BREVAN : Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Je vais vous répondre sur la question que vous m'avez posée. Vous soupçonnez, ou semblez soupçonner, en quelque sorte, la DREAL de traîner les pieds, si j'ai bien compris, c'est un peu cela. Alors, on ne saurait reprocher à un service de l'Etat d'être attaché au service public, je crois que c'est dans sa nature, et c'est ainsi, et c'est bien ainsi. Il n'empêche pour autant qu'on ne peut pas mettre en doute leur loyauté. Et clairement, le gouvernement leur a demandé de proposer un projet de mise en concession, et ils le font le plus honnêtement du monde. Maintenant que le dossier ne soit pas totalement complet, ne réponde pas à toutes vos attentes, c'est tout à fait possible, il y a eu des compléments qui ont été apportés depuis le début de ce débat. Ils ont répondu notamment positivement, en termes de réponse, à toutes les questions et toutes les exigences que la Commission a eues, et je ne peux que vraiment leur donner acte de cela. Et Dieu sait qu'on les a sollicités, et qu'on a servi de poil à gratter pour leur demander des compléments. Donc, cela, je crois qu'il faut que ce soit vraiment très net. Ils travaillent avec les moyens qu'ils ont. Quelquefois, y compris au niveau des gouvernements, les choses changent, Monsieur. Et on n'est pas dans un continuum absolument permanent au niveau des ordres qui sont donnés et des orientations qui sont données au niveau des services, et ils font avec cela. La deuxième chose, vous avez parlé de l'échangeur de Toulon. Je crois que, là, clairement, il est dit maintenant... C'est vrai que ce n'était pas dans le dossier d'origine, mais est-ce que c'est utile de revenir sur cela puisque la réponse a été apportée de l'intégration de l'échangeur de Toulon dans la concession. C'est donc une question de délai de réalisation de cet échangeur, mais ce n'est plus une question d'intégration de l'échangeur. Donc, il faut bien mettre les choses à leur

place. Et pour aller plus vite, je vais répondre aussi à leur place sur la dernière question, parce qu'il faut qu'il y ait d'autres interventions sur les aires de services. Bien évidemment, il y a des aires de service qui sont prévues dans le projet. Voilà ! Alors, ce n'est pas forcément celles de Toulon-sur-Allier, mais il y a des aires de service qui sont prévues dans le projet. Parce que, nous, quand on a fait nos visites préalables à ce débat, tous les maires que nous avons rencontrés, tous, sans exception, nous ont parlé de ce problème très lourd du stockage des poids lourds, c'est le cas de le dire, alors, qui était particulièrement aigu à Toulon-sur-Allier, mais qui n'est pas aigu qu'à Toulon-sur-Allier aussi, il y a d'autres communes qui sont parasitées, en quelque sorte, par les poids lourds, notamment le week-end. Il y a des élargissements très insuffisants le long de la RCEA, et qui sont très dangereux parce qu'ils sont stockés quasiment sur des accotements. Et ce point-là est extrêmement présent, et la DREAL en est très consciente. Donc, je crois que vraiment, cet aspect-là sera pris dans le projet. D'autres interventions, si vous le voulez bien. Il y avait eu Monsieur Drapier qui demandait la parole depuis un moment, ensuite, derrière, tout de suite après.

Jean-Paul DRAPIER : Oui, Madame la Présidente. Mesdames et messieurs, juste quelques mots pour vous dire d'abord que je viens témoigner ici, les élus de la Saône-et-Loire, puisque je suis le Maire et Conseiller général de Bourbon-Lancy. Alors, vous allez dire, c'est un petit bout de Saône-et-Loire un peu particulier, parce qu'il est presque auvergnat ce petit bout de Saône-et-Loire, même si nous sommes Bourguignons et nous tenons à nos attaches bourguignonnes. Pour autant, je voudrais témoigner du fait que... c'est vrai que vous le savez, c'était très bien dit tout à l'heure, le bassin de Bourbon-Lancy, en fait, c'est le bassin d'emploi de Bourbon-Lancy-Dompierre, c'est un énorme bassin d'emploi industriel, vous le savez puisqu'on a un bassin transfrontalier, historiquement transfrontalier, et que cela nous oblige quelque part à travailler main dans la main entre la Saône-et-Loire et l'Allier. Nous avons, sur cette partie en tout cas de la Saône-et-Loire, vous l'avez très bien vu tout à l'heure, la même problématique démographique, la même problématique économique, et notre avenir, il est forcément commun. Nos industries sont des industries anciennes, elles restent très prégnantes, elles ont été installées là du fait des infrastructures, cela a été rappelé tout à l'heure, effectivement. Le chemin de fer

et le canal, il n'y avait pas encore la RCEA. Moi, ce qui m'inquiète, je vais vous le dire, quand j'ai entendu tout à l'heure des représentants de la SNCF, c'est qu'aujourd'hui, on n'entend que des entreprises localement, notamment de ce bassin. Je citerai volontiers l'entreprise de Gilly-sur-Loire, le ferrailleur qui est juste sur la gare, l'entreprise PSA. Il semble que ce sont des entreprises qui, aujourd'hui, abandonnent le fret ferroviaire. Ce qui me sidère totalement, car nous aurons besoin, demain, pour nous développer, non seulement de l'infrastructure routière, mise à 2x2 voies dans les délais les plus brefs qu'est la RCEA, mais nous aurons besoin de la multiplicité des outils de transport et, en particulier, de la voie ferrée. Donc, je ne voudrais pas voir, demain, le réseau ferré finalement diminué voire abandonné, parce que s'il est souvent à une voie, c'est qu'il a été abandonné pour une partie parce qu'il a été pour partie à 2 voies. Voilà ! On est des élus quand même inquiets à imaginer que demain, ces infrastructures pourraient disparaître. Deux mots sur la RCEA. Je voudrais vous dire que les élus de l'Allier sont venus en Saône-et-Loire pour dialoguer, pour participer au débat. Ce débat est passionnant, il nous interpelle, nous habitants, nous élus, nous acteurs économiques mais, surtout, n'opposons pas les deux départements. Le département de Saône-et-loire a pris une position différente de celle de l'Allier. Il faut l'écouter, elle est sans doute intéressante. Il y a une démarche et une proposition d'un projet alternatif qui mérite d'être étudiée parce que, je vous le dirai sincèrement sans du tout être à l'encontre du projet de l'Allier, moi, en tant qu'élus d'une ville qui est très dépendante de la desserte parce qu'elle est très enclavée et très isolée, je me pose des questions quand même sur l'effet que pourraient avoir les péages sur l'accessibilité. Je me pose les questions, je n'ai pas les réponses, mais je me les pose, parce que je me dis que nous ne sommes pas dans des régions en plein développement économique, qui sont insensibles, finalement, à la problématique du péage, et qui vont être hypersensibles à l'accélération du développement que va permettre la mise en œuvre d'une autoroute, par exemple. Là, c'est évident que quand on est en pleine phase de développement économique, l'autoroute est un accélérateur phénoménal. Nous, nous sommes dans une région qui a déjà une desserte, qui existe déjà, que les gens utilisent qui est aujourd'hui gratuite, qui n'est pas en état de supporter le trafic qu'elle supporte aujourd'hui, cette infrastructure. Mais je me dis : mais bon sang, est-ce qu'il n'y a pas un risque ? Donc, conclusion de cela, je ne vais pas entrer dans le débat de l'Allier,

surtout pas, ce n'est pas mon rôle. Je voudrais simplement vous dire qu'il faut que les deux départements travaillent main dans la main. Je voudrais vous dire que, moi, j'ai besoin, et je pense avoir été entendu de votre Président du Conseil général, des élus de l'Allier et des élus de Saône-et-Loire, nous avons besoin pour le bassin de Dompierre-Bourbon-Lancy d'une desserte directe pour le site industriel de Bourbon-Lancy. C'est un enjeu important, vous l'avez dit, je l'ai encore entendu ce soir, la desserte routière est essentielle au développement, mais aussi à la survie de nos bassins. Donc, nous avons besoin d'une desserte directe parce que les 1 500 salariés de FPT IVECO à Bourbon-Lancy, c'est quand même une entreprise qui a 150 ans d'âge, ce serait quand même aberrant que ces territoires ne puissent pas muter dans les années à venir, parce qu'ils seraient encore enclavés. Donc, la desserte directe, elle incombe à mon avis à l'Etat, bien sûr, mais aussi aux régions et aux départements qui sont les deux régions et les deux départements. Et j'ai même signalé que les collectivités locales seraient prêtes à participer à cet enjeu-là. Donc, il nous faut cette desserte directe. Quant ensuite au projet Saône-et-Loirien et au projet de l'Allier, tout ce que je vous demande... Mais j'ai, voilà, la certitude que les élus de l'Allier répondront à cette demande, et je pense aux élus de Saône-et-Loire, mais je fais la demande publique, c'est que les projets soient complémentaires, et qu'à aucun moment, on n'ait deux projets qui se mettent en œuvre sous l'égide de l'Etat, bien sûr, avec l'accompagnement de l'Etat, qui abandonne encore une fois, parce que j'ai quand même l'impression que le territoire transfrontalier de Bourbon-Lancy-Dompierre a été un petit peu oublié historiquement dans les enjeux de cette RCEA. Donc, voilà, je ne voudrais pas que ce bassin-là soit un petit peu négligé. Donc, il faut absolument que ces deux départements travaillent ensemble, parce que c'est un bassin qui compte pour vous et qui compte pour nous, parce que des centaines de famille en vivent. Voilà, merci.

Denis VIALA : Merci, Monsieur le Maire.

(Applaudissements)

Denis VIALA : Monsieur...

Claude BREVAN : Le Monsieur qui est derrière, là.

Denis VIALA : Merci.

Nicolas DOULAIN : Merci bien. Nicolas Doulain, Directeur général du Comité d'expansion économique de l'Allier. Notre agence, au même titre que les Chambres de Commerce, est là pour accompagner les entreprises dans leur activité quotidienne, dans leur développement, et également pour rechercher des activités nouvelles susceptibles de s'implanter sur le territoire de l'Allier. Notre analyse rejoint totalement celle de la Chambre de commerce. Tous les jours, nos équipes rencontrent des entreprises, et la question des infrastructures routières se pose de façon aiguë. La question, donc, n'est pas de savoir s'il est utile ou non de faire cet aménagement de la RCEA, la question est de savoir dans combien de temps pourr-t-on réaliser cet aménagement, et c'est une question de survie pour le territoire. J'ai eu l'opportunité de voyager dans d'autres régions de France, et je peux affirmer ici que sans ces infrastructures routières, le développement économique, le maintien même du tissu industriel de l'Allier pourrait être menacé. Il est tout à fait net lorsqu'on rencontre des investisseurs français ou étrangers dans le cadre de notre activité, l'Allier a de réels atouts. Cela a été mentionné : sa position est centrale, c'est de l'or que nous avons entre les mains. La main-d'œuvre est de qualité mais par contre, ces infrastructures sont un facteur de blocage. Quelles que soient les études qu'on puisse mener sur le parallèle entre les infrastructures et le développement économique, force est de constater que c'est un élément essentiel, indispensable, absolument vital. Donc, en conclusion, merci de rendre à l'Allier ce qui doit être rendu, c'est-à-dire des infrastructures qui l'amènent à se rapprocher des territoires en développement. Il y va du devenir, de l'avenir et du développement de l'Allier.

Denis VIALA : Merci, monsieur.

Claude BREVAN : Monsieur le Maire de Besson.

Denis VIALA : D'accord.

Claude BREVAN : Là, en haut. Voilà !

Jean PAGNON : Merci ! Jean Pagnon, le Maire de Besson, je me présente une deuxième fois. Si vous me permettez un petit clin d'œil, Madame la Présidente, afin de vous montrer que mes propos sont dénués de toutes arrière-pensées politiques, je signale simplement que je suis un Maire sans étiquette et que je ne suis candidat ni aux cantonales ni à la présidence de la république. Donc, je voulais simplement vous parler de tourisme. Avant, il y a deux choses également que je voulais mentionner. La première, c'est que dans le tout premier projet de RCEA, était prévue entre les communes de Besson et Bresnay une aire qui n'était même pas une aire de repos, qui était une aire de service. Elle est partie. Et puis, mon ami Lucien Gonnot a oublié quand même de signaler qu'entre Chemilly et Bresnay, on avait aussi quelques morts, je crains malheureusement que la commune de Besson ait un triste record, celui d'en avoir pas loin d'un par an depuis une bonne quinzaine d'années. Voilà ! Maintenant, je vais vous parler d'économie touristique comme je l'ai fait un petit peu à Cluny. Dans l'esprit de beaucoup de gens, l'économie touristique qui n'est peut-être pas une activité économique à part entière et, pourtant, c'est la première activité économique du pays. Cela apporte aussi une contribution à l'équilibre de la balance extérieure au même titre que l'agriculture, donc, cela a une portée qui est quand même un petit peu plus large. La France était le premier pays touristique il y a quelques années, il est maintenant le troisième. Il y a simplement deux ans, l'activité touristique en France, c'était 79 millions de touristes, 497 millions de nuitées, 6,7 % du Produit Intérieur Brut, et 1 million d'emplois. Donc, je pense que ce n'est quand même pas négligeable. La contribution, effectivement... Alors, il y a des régions qui sont très nettement en avant, j'ai recherché sur Internet, l'Ile-de-France, par exemple, est la première destination touristique mondiale ; et j'ai ressorti un rapport qui est très récent sur l'aménagement et le développement touristique, je vais vous le lire, c'est très court. « Contribution au schéma régional de développement du tourisme et des loisirs en Ile-de-France 2010-2020. L'Ile-de-France est la première destination touristique mondiale avec ses 60 millions de visiteurs annuels, étrangers ou Français. Cette situation représente un poids économique considérable avec un chiffre d'affaires global d'environ 17 milliards d'euros en 2008 et 600 000 emplois directs, indirects et induits. Les activités touristiques et de loisirs ont un impact

important sur la région dans son ensemble et représentent un facteur fort de métropolisation. Les territoires franciliens disposent de grands atouts à destination des différentes clientèles et de nombreuses collectivités locales de la commune à la région passant par les départements, les établissements publics de coopération intercommunale investissent en la matière », donc fin de citation. Et, là, il y a un rapport qui est quand même beaucoup plus conséquent, qui nous dit très simplement, enfin, les études qui ont été faites à ce titre montrent qu'une irrigation des autres territoires, dont les nôtres, est souhaitable. Il est cité dans ce rapport, il est cité Paray-le-Monial au même titre que le Mont-Saint-Michel, donc, ce n'est quand même pas rien. Ce qui ressort essentiellement de ce rapport, c'est que le développement du tourisme passe par les moyens de communication. La RCEA fait partie de ces moyens au même titre que les lignes à grande vitesse. Au cas où nos amis, là, qui font des études ne l'auraient pas remarqué, l'arrivée du TGV, enfin, au-delà de Lyon et jusqu'à Marseille, a fait quand même évoluer énormément de choses au niveau de l'immobilier entre autres, et peut-être même de l'emploi. Donc, la question est simple. Nous avons un handicap, on nous l'a dit. Un handicap, on peut considérer cela comme une maladie. Pouvons-nous nous passer de ces moyens porteurs de développement, de croissance et d'emplois ? Si nous ne le faisons pas, nous déclinons doucement mais sûrement, mais au moins, à propos de notre maladie et comme disait Coluche, nous mourons guéris. Au niveau de l'attraction, il est vrai que l'Allier et la Saône-et-Loire ont beaucoup de similitudes, je l'ai déjà dit à Cluny. Au niveau de son histoire, Souvigny, l'église Saint-Pierre et Saint-Paul a été fondée en 915, elle constitue le doyenné de l'Abbaye de Cluny. Alors, peut-être qu'il faudrait qu'on se repenche un peu dans l'histoire pour voir tout ce qu'on a en commun. Au niveau de son environnement, le bocage, on a des paysages, et cela a été dit, qui sont magnifiques. La qualité des produits agricoles, je pense que le Charolais y est, entre autres, pour quelque chose. Profitons, donc, de l'occasion qui nous est offerte pour valoriser nos territoires. Enfin, une simple chose pour conclure, une demande à Madame la Présidente dans un tout autre domaine. Je souhaiterais que le reportage, l'excellent reportage qui a été fait par France 3 concernant la RCEA, si possible, soit annexé au dossier également, c'est tout récent. Voilà ! Merci !

Claude BREVAN : De quel reportage parlez-vous ?

Jean PAGNON : Un reportage sur la RCEA, il y a eu des images qui ont été faites, des gens qui ont été interviewés par France 3 il y a quelques jours. Je ne sais pas si le reportage...

Claude BREVAN : Oui ! Je pensais qu'il devait passer beaucoup plus loin, non ? Je ne sais pas, enfin, je vais regarder. On va regarder. D'accord.

Jean PAGNON : Donc, je souhaiterais qu'il soit annexé. Merci !

Intervenant : Cette personne là-bas, cela fait un moment qu'elle demande...

Claude BREVAN : Encore deux ou trois questions, puis, on va conclure parce qu'il est déjà 10 heures 10. Voilà ! Merci ! Monsieur.

Gérard MATICHARD : Bonsoir ! Donc, Gérard Matichard, habitant de Bessay, Europe Ecologie Les Verts. J'ai écouté comme tout le monde les prospectives qui ont été faites en matière de développement économique de l'Allier. Je voudrais quand même dire qu'on n'a pas à faire une science exacte et même on a oublié un paramètre important dans ces prospectives, c'est le coût de l'énergie, parce qu'il faut dire que économie et transport vont de pair, et si on a pu autant se développer jusqu'à maintenant, c'est grâce à une énergie bon marché et à une économie en même temps mondialisée. Mais tout le monde, aujourd'hui, parle de ce qu'on appelle le Pic de Hubert pétrolier, donc, la fin du pétrole bon marché dans un premier temps, et sa rareté, idem pour les énergies fossiles. Donc, on va avoir deux secteurs qui vont prendre cela en pleine tête et très rapidement, ce sont les transports et l'agriculture. Donc, laissons l'agriculture de côté pour ce soir. Les transports, c'est déjà un sujet suffisamment vaste. Donc, nous, on estime qu'il faut d'abord poser les préalables. Donc, avant tous travaux routiers, j'avais cru comprendre que le Grenelle de l'environnement l'avait établi, c'était priorité aux transports ferroviaires, transports fluviaux. Cela a été évoqué par la représentante de la SNCF, mais il ne semble pas que les enjeux soient vraiment à la hauteur. Aujourd'hui, donc, on a quand même deux voies ferrées, ce que qu'on peut appeler des voies ferrées Centre Europe

Atlantique, qui méritent d'être modernisées. Donc, à quand un plan fret sur l'axe Nantes-Lyon ? A quand un développement de l'autre voie ferrée qui passe chez nous par Montluçon et qui n'est plus utilisée ? Donc, à ce sujet, on nous dit faire de la logistique à Montbeugny avec du développement durable, mais on ne dit rien sur le développement de cet axe ferroviaire, donc, cela, c'est une lacune de taille. Par contre, tout le monde s'acharne à trouver un échangeur pour le raccorder à la RCEA. Donc, tout cela, c'est quand même prendre le problème à l'envers, donc, il faut absolument revenir à ces fondamentaux qui sont... demain, il ne sera plus possible de travailler économiquement avec un pétrole qui sera à plus de 100 dollars le baril. On est reparti à la hausse. Aujourd'hui, on est aux alentours de 90, et cela va continuer. A côté de cela, on a tous les éléments du réchauffement climatique, maintenir la température globale à 2 degrés, si on continue comme cela... ce n'est pas du 2 degrés mais 4 degrés, donc, cela veut dire qu'on modifie complètement le développement économique, y compris l'agriculture. Donc, il faut absolument repenser tout cela. Et quand au commerce mondialisé, quand on regarde ce que transportent ces camions, ce sont souvent des produits qui ont été fabriqués par nos amis chinois ou africains, lesquels produits représentent à peu près 20 fois le coût en équivalent en pétrole de leurs homologues locaux. Donc, demain, il faudra certainement relocaliser, cela a été dit, mais il ne faudra surtout pas continuer d'épuiser la planète au point que l'empreinte écologique, aujourd'hui, est complètement désastreuse, donc, ces deux ou trois planètes qu'il nous faudra si on doit continuer comme cela. Donc, certains transporteurs l'ont bien compris, on a vu des entreprises qui réduisent leur vitesse à 80 km/h, la vitesse de leurs camions. Donc, cela, c'est plutôt un bon signe. Par contre, dire qu'on va passer à 130, cela, c'est plutôt un mauvais signe pour la planète et pour les riverains. Donc, on a beaucoup fait dans l'émotionnel sur ce dossier, avec les accidents. Moi, je reconnais que cette route est un cauchemar du fait des camions, pas du fait des usagers automobilistes. Et si on veut que ce cauchemar s'arrête, ce n'est certainement pas en doublant le trafic... on aura un phénomène fatalement d'aspiration qui fera qu'il y aura encore plus de camions, voire, peut-être, ce qu'on appelle les méga-poids lourds, les gicaliners, 60 tonnes, expérimentés déjà en Auvergne, et qui vont concurrencer le fret ferroviaire. Donc, cela c'est quand même un comble. Donc, on a quand même une multitude comme cela de facteurs qu'il faut regarder. Et quant aux

morts de la RCEA, c'est tout à fait déplorable. Je souscris à ce constat pleinement, mais n'oublions pas que les nombreux véhicules diesel qui circulent, génèrent énormément de particules qui sont très fines, et qui finissent dans les poumons des riverains. Par contre, les morts du cancer de poumon ne sont pas comptabilisés dans les accidents de la route. Donc, il faut regarder le problème d'un point de vue général. Et surtout, comme l'avait dit Monsieur Stefanini à la réunion d'ouverture à Moulins : « Le préalable, c'est bien de réorienter les transports, de rééquilibrer le rail et la route, et ne pas se lancer comme dans les années 70 à du tout routier. Voilà, je vous remercie.

Denis VIALA : Merci, monsieur.

Claude BREVAN : Deux dernières interventions. Puis après, on arrête, si vous voulez bien.

Daniel LOMBARD : Merci ! Daniel Lombard, Président de Vivre et Agir à Lusigny. Je voudrais revenir sur une intervention précédente qui est celle de Monsieur Treyve. J'avais émis des craintes à la réunion d'ouverture de Moulins le 04 novembre, en disant : « Il ne faudra pas que les opposants à la concession autoroutière dont nous faisons partie soient désignés comme les responsables des morts qu'il y aura sur cette route pour les années suivantes, dès lors que l'Etat ne prendra pas ses responsabilités ». Donc, j'avais des craintes, j'avais raison de les exprimer. On nous dit que si on n'est pas d'accord avec ce projet de concession autoroutière, les personnes qui décéderont sur cette route, nous en serons responsables. Non, nous réaffirmons aujourd'hui que c'est l'Etat qui continuera d'en être responsable. Deux autres points sur les délais. Alors, tout le monde parle de 2017 avec la concession autoroutière. Alors, tout le monde espère, mais j'ai l'impression que personne n'y croit, et je pose aujourd'hui la question, je souhaite que les représentants de l'Etat nous répondent, et que les services de l'Etat nous répondent là-dessus : quels sont les délais d'instruction déjà pour mener à bien un tel projet : une DUP, les appels d'offres, et cetera ? Moi, j'ai fait à peu près le calcul, je pense que les travaux ne débuteront pas avant 2014. Et est-ce que, raisonnablement, en 4 ans, ces travaux pourront avoir lieu ? Dernier point, et je serai très bref, l'objet n'est pas d'opposer les

partisans de la concession autoroutière ou les partisans d'une route à 2x2 voies à 110 kilomètres/heure gratuite. Quoi qu'il en soit, dans un cas, ce seront les usagers directs qui paieront au travers des péages ; dans l'autre cas, ce sera l'ensemble des citoyens qui paieront au travers de leurs impôts, puisque l'Etat devra rembourser les loyers qu'il paiera aux concessionnaires. Notre souci dans cette affaire, c'est bien de dire que l'Etat fait le mauvais choix en allant vers la concession. Parce qu'il est au pied du mur, il recule l'échéance, et il va payer ce projet beaucoup plus cher qu'il ne paierait dans le cas d'une mise à 2x2 voies sur des fonds publics, puisqu'il va payer pendant de nombreuses années avec le coût et les intérêts d'emprunt que va prendre la société privée, plus la nécessaire marge que cette société aura pour elle. Voilà pourquoi nous sommes opposés à ce dispositif de la concession autoroutière. Je vous remercie.

Denis VIALA : Merci, Monsieur Lombard.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Une autre... Il y avait une dernière ? Il y avait une dernière demande ou pas ? Non ? Si, si.

Denis VIALA : Au centre. Voilà ! Oui, oui, si, si. Il y a un monsieur.

Claude BREVAN : Voilà ! La dernière demande. Et puis, ce sera la dernière. C'est le dernier, monsieur, parce qu'après on s'arrêtera, il est 10 heures 20.

Bruno GENTY : Oui ! Monsieur Genty, habitant de Montbeugny et exploitant dans une société à Lyon. Dans un premier temps, je voudrais faire part de mes souhaits. Je trouve que là on discute... c'est le premier débat public que je fais, mais le problème est politique. Pourquoi ? Par exemple, tout à l'heure, on a vu à Montmarault le problème du péage. Le péage a été déplacé à l'intérieur de la ville de Montmarault. Pourquoi ? C'était politique, pour avoir sûrement les taxes professionnelles dans Montmarault, et non pas à Sazeret. Cela c'est une première chose. Donc, il faudrait voir pourquoi certaines fois des erreurs sont faites. Moi, je

trouve aberrant, mais vraiment aberrant, la zone de Montbeugny, on s'occupe des tortues cistudes et on ne sait même pas où va être à Toulon l'échangeur. Moi, je trouve cela aberrant. Qui va payer ? On va faire les travaux à deux fois, donc notamment cela va être les habitants, et puis tout le monde. Autre chose, je fais partie d'une société qui fait le transport entre Lyon et Limoges. Donc, je connais bien le problème. Moi, qu'est-ce qui est intéressant ? C'est que 12,70 euros entre Mâcon et Montmarault, c'est ce que cela va coûter en plus. Si on fait le calcul, tous les jours, tant de camions vont passer par-là, qu'est-ce que je vais faire ? Demander à mes camions qu'ils passent uniquement par Mâcon, non, par Roanne-Saint-Pourçain, même qu'il y ait une déviation, on va essayer de passer quand même par-là, et c'est quand même moins cher. Voilà, c'était quelques petits éléments. Et puis, juste autre chose, on veut faire participer la vie économique. Il n'y a aucun panneau entre Mâcon et Montmarault, allons plus loin Montluçon, qui indique qu'il y a un parc... enfin, un parc Le PAL, si ce n'est destination Le PAL, juste pour tourner ; il n'y a aucun panneau qui annonce le Musée du Costume. On veut faire beaucoup de choses... mais non, on préfère mettre 4 panneaux pour dire aux gens : « Faites attention ! La vigilance. Vous êtes sur une route où vous pouvez vous endormir ». Alors que quelques panneaux pour essayer d'inciter les gens à aller à Moulins seraient bien. Autre chose, les camions qui font Mâcon-Montluçon peuvent boire seulement un café sur la route s'ils prennent l'autoroute entre Montmarault et Montluçon. Est-ce que vous trouvez cela normal, un chauffeur qui est fatigué, ne peut pas s'arrêter boire un café ? Aujourd'hui, le temps de conduite est tellement sévère que le chauffeur ne va pas pouvoir sortir. Il va falloir qu'il attende l'aire de repos entre Montmarault et Montluçon pour aller boire son café. On s'étonne après qu'il y ait des accidents. Là, il faudra y penser. Et lorsqu'il y aura la neige, où on va mettre tous ces camions ? Il y a quoi ? Il y a trois fois rien comme parkings. Pensez-y à tout cela. Merci.

Denis VIALA : Merci à vous, monsieur.

Claude BREVAN : Une dernière intervention. Après, ce sera la dernière.

Didier LUMINET : Didier Luminet, je suis Président de DENA, Dynamique Economique Nord Allier. Je voudrais vous donner le point de vue du côté entreprise par rapport à ce projet. DENA, c'est 52 sociétés qui travaillent sur ce territoire, c'est plus de 1 200 salariés. Et une chose certaine, c'est que nous avons besoin d'une infrastructure « sérieuse, rapidement et sûre » pour reprendre les propos de Laurent Talon. Bien évidemment, nos entreprises, pour se développer, ont besoin de cette infrastructure, mais surtout, ce que je souhaiterais dire, c'est que nos salariés, pour nous, sont très importants. Et chaque jour, sur 1 200 personnes, il y en a peut-être 50 ou 60 % qui sont sur les routes. Nous avons effectivement chaque jour un risque qui pèse sur nos épaules, en disant : nous avons des salariés qui sont sur des routes peu sûres. Donc, Madame la Présidente, messieurs, mesdames, allez vite pour prendre vos décisions, essayez de réduire les délais. Essayez qu'en 2017 ou en 2018 nous ayons une vraie route, c'est le premier point. Deuxième point, tout simplement c'est pour vous dire que nous, les entrepreneurs de ce territoire, si nous sommes ici dans ce département, c'est parce que nous l'aimons. C'est parce que nous avons envie d'y faire notre vie professionnelle. C'est parce que pour certains nous y sommes nés, pour d'autres nous y sommes arrivés, mais nous aimons ce territoire. La population est sympa, le cadre est agréable, et nous sommes à 5 heures des quatre points cardinaux de la France par des routes normales. Et chaque jour, j'ai la chance d'avoir une entreprise où je travaille sur le territoire national, je voyage, je prends souvent l'autoroute. C'est vrai, c'est un peu cher. Mais qu'est-ce que je suis tranquille ! Le soir, je rentre, j'ai fait 500 ou 600 kilomètres dans ma journée, plus ma journée de travail, et je suis quand même sur mon territoire. Et jusqu'à maintenant, j'ai la chance en faisant 50 à 60 000 kilomètres par an, depuis une trentaine d'années, je n'ai pas encore eu d'accident. J'espère encore faire comme cela pendant quelques dizaines d'années. Donc, tout cela pour dire que notre territoire, nos entreprises, ici, l'apprécient, l'aiment, veulent y rester, veulent construire un avenir. Nous avons besoin effectivement de ce développement, nous avons besoin de regagner de la population et de la population active, parce qu'effectivement, nous n'avons rien contre les retraités, et nous espérons tous le devenir un jour, mais nous avons pour l'instant besoin d'actifs, de gens qui construisent, qui fassent avancer ce terrain et ce territoire dont nous croyons. Voilà !
Merci.

Denis VIALA : Merci, monsieur !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : C'est vraiment la dernière. Allez-y !

Eric TISSOT : Merci, Madame la Présidente de me donner la parole. Voilà ! Moi, je suis ici ce soir, Eric Tissot, chef d'entreprise, je dirige la société Desamais Distribution, une entreprise moulinoise basée à Avermes. Je suis ici tout simplement pour témoigner d'un point de vue économique et sécuritaire, parce que je pense que pour mon entreprise, c'était important que je vienne ce soir. Alors, d'un point de vue économique tout d'abord, nous avons repris cette entreprise il y a une dizaine d'années, le groupe auquel j'appartiens, qui est un groupe familial, leader mondial de la distribution des produits électriques, et nous avons souhaité nous positionner donc à Moulins, rester à Moulins en centre France pour des raisons stratégiques, pour des raisons de réactivités. Déjà à l'époque, le fait d'être livré le plus vite possible nous permettait d'avoir le moins de stock possible, donc bien sûr des conditions de trésorerie et de rentabilité, mais aussi l'objectif était de livrer le plus vite possible les quatre coins du territoire. Donc, c'était déjà pour nous un axe stratégique. Alors, depuis une dizaine d'années, les choses ont évolué encore plus vite, et c'est le cas de le dire, et il faut encore aller plus vite. Il faut encore aller plus vite, parce que d'abord la crise est là, la conjoncture est là. Pour être compétitif, il faut être les premiers. Il y a une certaine loi dans notre métier qui est arrivée, qui s'appelle « la loi de modernisation de l'économie », qui ont baissé les conditions de règlement en France, qui sont des conditions de règlement qui sont revenues à des délais standards, qui font que les gens ne veulent plus avoir de stock, dans n'importe quel métier. Et donc, il est extrêmement important, pour être compétitif, d'avoir des voies de communication qui permettent cette réactivité. Les stocks qu'il y a dans les camions, que cela soit en réception ou en expédition, les stocks qui sont dans les camions ne rapportent à personne. Nous expédions aujourd'hui 20 000 tonnes de fret depuis Moulins. Donc, nous en recevons autant, et c'est pour nous très important d'être compétitif à ce sujet. Alors, je voudrais juste prendre un exemple concret.

Début d'année, nous avons décroché un beau contrat, qui va effectivement nous permettre de créer quelques emplois. On a été mis en difficulté par certains de nos concurrents basés à Nantes, à Bordeaux et en région parisienne, non pas par rapport à notre prestation, non pas par rapport à notre savoir-faire, mais nous avons risqué de par un contrat tout simplement pour des questions de rapidité de livraison, puisque les points de vente devaient être livrés sur la France entière en 24, 48 heures, et notamment sur la partie Est du territoire, nous étions tout juste capables de le faire et de l'assurer. Voilà ! Donc, cela c'était mon témoignage économique. Mon témoignage sécuritaire maintenant. Je prends cette route-là relativement souvent, à peu près une fois par semaine. Je pense, durant ces dix dernières années, avoir visité toutes les villes de France et de Navarre. Je fais 70 000 kilomètres/an. Je peux vous assurer, Madame la Présidente, que je ne me rappelle pas connaître une route aussi dangereuse que celle-là. Et que personnellement, je roule beaucoup, je pense au volant avoir une certaine expérience, mais par moment, j'ai peur sur cette route, et surtout la nuit en rentrant tard, c'est une route particulièrement difficile. Voilà ! Dernière chose pour conforter mes propos. En parallèle de ma société, j'ai la chance d'organiser chaque année un salon professionnel basé à Moulins, salon professionnel qui attire à peu près 7 000 à 8 000 visiteurs, cela dépend des années. Les statistiques de fréquentation de ce salon... puisque ce sont des gens qui viennent de toute la France, les statistiques les plus mauvaises de fréquentation de ce salon viennent du côté Est tout simplement. Est-ce que c'est du hasard ? Je ne pense pas. Voilà ! En conclusion, ce que je veux vous dire, c'est que mon entreprise, en termes de création de richesse, est passée de 75 salariés à 210 durant ces deux dernières années. On estime avoir fait notre travail à ce stade. Ce qu'on voudrait, c'est que vous nous donniez les possibilités économiques et de communication identiques à d'autres régions françaises. Voilà tout simplement ! Merci.

Denis VIALA : Merci, monsieur.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : C'est le moment de conclure un peu cette réunion. Alors, vous m'avez posé une question sur les délais. La DREAL m'a dit tout à l'heure que la note était prête. on ne va pas prendre ce soir le temps de la développer, elle sera développée le 21. Mais peut-être, est-ce qu'on peut... Comme c'est une note qui doit être rédigée, je suppose... c'est un diaporama, donc on ne peut pas le mettre sur le site tout de suite. on doit pouvoir le mettre sur le site Internet ? Donc, vous pourrez regarder un peu la manière dont peut se dérouler cet échéancier, et puis le 21, tout cela vous l'expliquerez plus en détail. Alors, je voudrais d'abord remercier Monsieur Chambefort d'avoir mis cette magnifique salle à notre disposition, parce qu'on était vraiment très bien. Cela a duré 3 heures et demie. C'est le record de durée de ces réunions. Je voudrais remercier les intervenants. Je tiens à remercier assez particulièrement la SNCF, parce que je dois vous dire que de tous les débats auxquels j'ai participé, c'est le seul auquel la SNCF a accepté de participer, et c'est vrai qu'ils ne sont pas toujours en position facile, parce qu'on trouve toujours qu'ils ne font pas assez, pas assez bien, et caetera. Donc, merci d'être intervenus, madame et monsieur. Ce soir, moi, j'ai trouvé la réunion particulièrement intéressante. Mais dès le départ, on était très intéressé à parler en même temps d'économie et de tourisme, parce que la Commission a quand même pas mal parcouru le territoire avant ce débat, et on a été vraiment très frappés de voir que ces deux départements réunissaient des choses qui sont souvent un peu inconciliables, c'est-à-dire à la fois une activité industrielle extrêmement importante, tout à fait... l'industrie lourde, de l'industrie qui n'est pas vraiment de la petite industrie ou de la dentelle, et un patrimoine exceptionnel avec aussi des paysages absolument merveilleux, il y a des endroits où on a l'impression que ce sont des livres d'image, et là concilier ces deux types d'atouts dans les territoires, ce n'est pas fréquent. Et que c'est vrai qu'il faut que ces deux départements jouent sur ces deux atouts qui sont des atouts importants, parce que l'atout de la qualité de vie aussi, pour attirer des entreprises et notamment des cadres, c'est quelque chose qui est tout à fait essentiel, et qui est tout à fait important. Je vais vous annoncer donc les prochaines réunions. La prochaine réunion, c'est le 21, elle a lieu à Mâcon. Il y a un changement de lieu, c'est dans le Hall des Expositions. C'est une réunion qui est importante, parce que c'est une réunion au cours de laquelle il y aura des exposés sur les diverses procédures de partenariat possibles, donc à la fois la concession, le partenariat public-privé,

toutes les formes de montage qui sont possibles pour réaliser cette infrastructure, mais c'est aussi là que l'on pourra avoir les résultats de l'expertise qui a été demandée à deux experts sur l'estimation du coût des travaux qui a été réalisée par la maîtrise d'ouvrage. Donc, il y a un expert, qui a réalisé une estimation, et il y a une expertise sur la concédabilité de cet ouvrage, autrement dit une expertise sur les modèles économiques qui ont été utilisés pour conclure à la fois à la concédabilité de l'ouvrage, c'est un peu un néologisme, mais je n'en ai pas trouvé d'autre et au besoin d'une subvention d'équilibre, sujet qui a été largement débattu. C'est aussi au cours de cette réunion que la maîtrise d'ouvrage donnera ses premières réactions aux contre-propositions qui ont été effectuées notamment par le Président du Conseil général de Saône-et-Loire, mais également par le Député-maire de Charnay-lès-Mâcon, et peut-être aussi sur d'autres propositions. Je voulais simplement rappeler que ceux qui désirent qu'un cahier d'acteurs soit publié doivent le faire maintenant très rapidement, puisqu'en fait il faut que tout cela nous soit parvenu au plus tard vendredi. Donc, c'est extrêmement court, mais si ce n'est pas un cahier d'acteurs, ce sera une contribution sur le site, et je crois que les contributions sont maintenant très, très largement lues. Voilà ! Je voulais vous remercier d'avoir été aussi sereins dans ce débat. Toutes les réunions n'ont pas eu ce ton d'extrême courtoisie, et je vous souhaite une bonne fin de soirée. Au revoir !

(Applaudissements)