

**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**

***Mâcon – Parc des Expositions  
Vendredi 21 janvier 2011- de 19h00 à 23h00***

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

Claude BREVAN : Si vous voulez bien vous asseoir, cela permettra de commencer, parce que cette réunion promet d'être longue, d'être passionnante, mais probablement d'être longue, et je crois que terminer à 10 heures serait tout à fait opportun. Donc, je vais peut-être demander à Monsieur le Sénateur-Maire de Mâcon de venir vous accueillir et, ensuite, je vous expliquerai le déroulement de cette réunion.

**Mot de bienvenue**  
**du Sénateur Maire de Mâcon**  
**Monsieur Jean-Patrick COURTOIS**

Jean-Patrick COURTOIS : Oui. Merci, Madame la Présidente, messieurs les parlementaires, Monsieur le Président du Conseil général de Saône-et-Loire, Mesdames, Messieurs les Conseillers régionaux, généraux, Mesdames, Messieurs les Maires, mesdames, messieurs, chers amis. C'est naturellement avec un très grand plaisir qu'avec l'équipe municipale qui m'entoure, nous vous accueillons ce soir au Parc des Expositions de Mâcon. J'aurai souhaité, Madame la Présidente, vous recevoir dans de meilleures conditions, mais comme vous avez pu le constater en arrivant, les travaux de la salle événementielle, projet d'envergure que nous avons lancé, et à laquelle nous sommes très attachés à Mâcon, ont débuté. Je ne peux d'ailleurs résister au plaisir de vous informer que cette salle, d'une capacité d'accueil de 5 000 places, permettra, dès l'année prochaine, d'organiser et d'offrir aux Mâconnaises et aux Mâconnais et à tous les habitants de ce grand bassin de vie du Grand Mâcon, et ils sont nombreux, d'assister à des manifestations, des congrès, des concerts, des spectacles et des rencontres de grande qualité, sachez naturellement que vous y seriez les bienvenus. Ce soir, nous sommes donc réunis pour l'une des dernières réunions relatives au débat public concernant le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique. Lancé il y a 3 mois, ce débat public a été, et je pense que chacun en conviendra Madame la Présidente, un grand succès. Je voudrais profiter de votre passage à Mâcon pour vous remercier, ainsi que toutes vos équipes, pour l'écoute attentive que vous pouvez porter depuis le début aux différents acteurs concernés et pour la qualité du

travail qui a été mené. Les débats se sont déroulés en toute transparence, les réunions ont été riches en informations, en propositions et en éléments de réflexion, tous les acteurs concernés par ce dossier ont pu s'exprimer, chacun a pu prendre la parole, faire valoir ses arguments et confronter ses points de vue. Et ce débat public, je crois que tout le monde peut le constater, a suscité un réel engouement, avec une influence très importante à chaque rencontre, aussi bien dans le département de Saône-et-Loire que dans celui de l'Allier. Ce qui démontre d'ailleurs, s'il en était besoin, l'intérêt tout particulier que portent nos concitoyens à ce sujet, et peut-être surtout leur réelle attente, celle de voir, enfin, se concrétiser le projet d'une RCEA à 2x2 voies sur la totalité de son parcours. Si chacun d'entre nous, ici présents, connaît la réalité de cette route, pour en être des usagers réguliers, la RCEA, nous en connaissons naturellement ses atouts et son potentiel. Elle est naturellement une chance pour l'aménagement de nos territoires, et pour notre développement économique. Elle constitue un itinéraire transversal de portée européenne, permettant, par exemple, de relier Genève à Nantes, ce qui est un réel élément d'attractivité pour nos territoires. Elle peut constituer également un atout pour le développement de nos entreprises et pour le déplacement des usagers locaux. Cette route possède par ailleurs un positionnement tout à fait stratégique, située au nord du Massif central, ce qui est enfin un axe privilégié pour les trajets de longue distance, notamment pour les transports de marchandises, puisqu'il permet d'éviter les zones de relief élevé, qui entraînent des consommations de carburant plus importantes, et des grandes difficultés de circulation en hiver. Mais force est de constater que, malheureusement, plus de 100 personnes ont perdu la vie ces cinq dernières années sur cette route. Pour la seule année 2010, ce sont plus de 20 personnes qui sont malheureusement décédées. La RCEA est d'ailleurs une route qui suscite l'inquiétude, lorsqu'on sait que l'un de ses proches est amené à l'utiliser. Le constat est donc connu et partagé par tous. La RCEA est devenue terriblement accidentogène. Il est donc devenu impératif d'agir rapidement pour sécuriser en totalité cet axe de circulation. Le Sénateur-Maire de Mâcon que je suis souhaite rappeler les objectifs qui doivent être poursuivis dans la solution qui sera choisie à l'issue du débat. Il faut que cette décision soit juste, rapide et réaliste. L'affluence très importante constatée lors des différentes réunions a montré l'espoir que suscite ce débat public. Il ne faudrait pas que cette attente, cet espoir et cette

espérance soient au final déçus. C'est pourquoi en ce début d'année 2011, je formule un vœux, celui de voir émerger, à l'issue des débats, une solution équitable et réaliste, qui voit le jour rapidement afin que demain, la RCEA ne soit plus associée à l'idée du nombre de tués ou d'accidentés, mais puisse dorénavant renvoyer à celle de route aménagée, protégée, sécurisée dans sa totalité. Nous portons, donc, tous, ici présents, Madame la Présidente, un espoir dans votre commission pour qu'une solution puisse voir le jour rapidement. L'hécatombe n'a que trop duré, il est urgent d'y mettre fin. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

**Introduction**  
**Déroulement de la réunion**  
**par la Présidente de la CPDP**  
**Madame Claude BREVAN**

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Sénateur. Merci de nous accueillir dans cette salle, on avait envisagé une salle plus petite, et elle aurait manifestement mal convenu à cette affluence, donc, merci. Merci également des propos élogieux à l'égard de l'organisation de ce débat... Cela va évidemment aux membres de la Commission, nous y sommes très sensibles, aussi au maître d'ouvrage, et puis, à l'ensemble des participants parce qu'il n'y a pas de débat s'il n'y a pas de participants, et cette affluence, en soi, est un succès. Et ce n'est pas évident de se déplacer de très nombreuses fois le soir pour aller débattre d'un projet d'intérêt général. Donc, je crois que ces compliments s'adressent à l'ensemble de l'assemblée. Je ne vous rappellerai pas pour la énième fois ce qu'est le débat public, vous le savez. Je dis simplement qu'on arrive effectivement vers le terme de ce débat après cette réunion, qui va être la dernière réunion au cours de laquelle des questions nouvelles vont être posées ou vont pouvoir être posées. Il y aura deux réunions de conclusion, une à Digoin le 28 et la réunion de conclusion et de clôture, puisque c'est une procédure qui est très encadrée, à Moulins, qui aura lieu le 4 février. Donc, cette réunion a une importance particulière, elles ont toutes été importantes, mais je crois qu'elle répond à beaucoup d'attentes, pour deux raisons.

Dès le départ, l'ensemble de l'assemblée s'est interrogé sur les aspects financiers du projet, sur, finalement, la réalité de cette possibilité de concéder cet ouvrage. Et Monsieur le Président du Conseil général m'a demandé de diligenter plusieurs expertises qui permettent d'y voir clair sur ces aspects. La première expertise était sur les aspects juridiques du projet. Elle a donné lieu à une expertise, un dire d'expert de la part de Monsieur Chabanol, Conseiller d'Etat honoraire et ancien Président de la Cour administrative d'appel de Lyon, et c'était à Montceau-les-Mines, cela intervenait assez tôt dans le débat. Et puis, il y a eu une autre demande d'expertise qui était une expertise sur, en quelque sorte, la concédabilité de ce projet, c'est-à-dire la vérité des coûts qui était annoncée, et puis, la réalité de ce que contient le dossier du maître d'ouvrage en matière de capacité de cet ouvrage à être concédé dans les conditions qu'il prévoit. Cette expertise a été diligentée dès l'ouverture du débat, et elle a fait appel à deux experts. Je précise pour ceux qui pourraient avoir un doute, que ces expertises ne sont pas prises en charge par la maîtrise d'ouvrage, mais par la Commission nationale du débat public, afin de garantir l'indépendance totale des experts, ce qui est évidemment très important. Cette expertise, s'est répartie entre deux experts. Un expert, qui a pris en charge une expertise des coûts, des estimations des investissements qu'aurait à faire un concessionnaire pour achever la RCEA. Et c'est Monsieur Rimattei, qui était ingénieur général des ponts en retraite qui s'en est chargé. On a choisi Monsieur Rimattei à la fois pour sa compétence, mais pour une compétence particulière, car il a été directeur d'une société d'autoroute, d'ailleurs, avant leur privatisation et, donc, il s'est mis, en quelque sorte, dans la peau d'un éventuel concessionnaire et, donc, avec la logique qu'aurait un concessionnaire pour répondre à cet appel d'offres. C'est évidemment très important. Deuxième expertise, celle de la faisabilité financière du projet, et notamment du point très particulier de l'estimation du niveau de subvention d'équilibre, qui serait éventuellement nécessaire en cas de concession. Et là, c'est Monsieur Bonnafous qui est Professeur émérite à l'Université de Lyon 2, qui est là d'ailleurs, qui est ici, et qui dirigeait le Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon, qui s'est chargé de cette partie. Donc, Monsieur Rimattei n'est pas là ce soir, mais Monsieur Bonnafous est là, et Monsieur Audouin présentera les résultats de l'expertise de Monsieur Rimattei. Je précise qu'il y a eu avant-hier, à Bourbon-Lancy, une réunion restreinte, parce que le document est très

technique. Il sera à disposition de tout le monde dès lundi sur le site, mais il est assez intéressant d'avoir des explications avant la mise sur le site de documents qui ont quand même des aspects extrêmement techniques. Donc, il y a eu une réunion restreinte qui réunissait des techniciens et des représentants des deux conseils généraux, de l'Allier et de Saône-et-Loire, et puis, bien sûr, la maîtrise d'ouvrage et les experts. Donc, tout cela a été analysé et décortiqué, et en quelque sorte, c'est le rendu de ce qui s'est dit avant-hier qui va vous être restitué aujourd'hui. Donc, cela, c'est la première partie de la réunion. Jean-Yves Audouin présentera les conclusions de l'expertise de Monsieur Rimattei, et Monsieur Bonnafous, son expertise. La deuxième partie, donc, à l'issue de ces deux présentations d'expertise, la DREAL, les deux DREAL, je ne sais lequel sera le porte-parole, si vous ferez cela en duo ou tout seul, dira, lui, comment il avait estimé les coûts du projet, puisqu'en fait, les expertises font apparaître quelques divergences sur certains aspects. Donc, il est intéressant de savoir sur quelle base le MO avait calculé, et d'où viennent ces différences. Il y aura évidemment la place pour une prise de parole de l'ensemble des participants dont, bien évidemment, les représentants des conseils généraux, mais la parole est ouverte à tout le monde, et notamment s'il y a des points d'incompréhension, n'hésitez pas à demander des précisions. La deuxième partie de la réunion sera d'une autre nature, puisqu'il y a eu énormément de choses qui sont sorties pendant ces débats et, en particulier, des propositions plus ou moins élaborées, plus ou moins précises, en tout cas des pistes, et quelquefois des propositions très construites. Et donc, là, le maître d'ouvrage rappellera effectivement les divers modes de financement des ouvrages d'infrastructures par le biais de la concession... Non, pas la concession, la concession. La concession me paraît assez inopérante, en l'occurrence... Il évoquera, le partenariat public-privé dont il a été beaucoup question, et il apportera des premiers éléments de réponse par rapport aux alternatives, aux solutions alternatives qui ont été proposées au cours de ce débat. Et puis, il apportera une précision qui a été demandée à plusieurs reprises, d'ailleurs, dont on dispose depuis quelques temps mais que nous ne sommes pas parvenus à placer dans le temps de ces débats, ce sont des précisions sur le calendrier de réalisation du projet sur lequel il y a eu de multiples interrogations, beaucoup d'entre vous considérant qu'il était exagérément optimiste. Bien sûr, il y aura, là aussi, une prise de parole publique, et évidemment des réponses des

auteurs des solutions alternatives, et une partie plus générale. Et puis, on gardera, si vous le voulez bien, un petit temps à la fin pour que les personnes qui sont là, et j'en ai vu avant que cette séance ne démarre, pour que les personnes qui n'ont pas osé prendre la parole pour poser des questions précises, sur tel ou tel sujet et qui repartent avec leurs grandes incertitudes, aient le temps de les poser. C'est le moment, c'est le moment de les poser. Si le maître d'ouvrage peut y répondre directement aujourd'hui, c'est très bien ; s'il ne peut pas, il le fera soit par écrit, soit à l'occasion des réunions de conclusion. Mais je crois que le principe du débat, c'est que personne ne parte avec des questions rentrées, en quelque sorte, qu'il n'aurait pas posées, qu'il n'aurait pas osé poser, intimidé devant une assemblée nombreuse. Voilà ! Donc, c'est Monsieur Audouin qui va animer cette séance, puisqu'on a pris le principe d'animation tournante, et c'est aussi lui d'ailleurs qui va commencer, en présentant l'expertise de Monsieur Rimattei. Un petit point que je précise : ces expertises ont été demandées dès le démarrage du projet sur le projet présenté par le maître d'ouvrage. Donc, cela n'a pas pris en compte d'autres choses. Seul Monsieur Bonnafous a fait des hypothèses de variables, en quelque sorte, de variantes ou de variables d'un certain nombre de paramètres qu'il vous présentera sur les modes, les éléments économiques qui ont servi de base, mais c'est bien sur le projet du maître d'ouvrage que l'expertise a été établie. Jean-Yves Audouin, c'est à vous.

## **1ère partie**

### **Présentation résumée de l'expertise de M. Pierre RIMATTEI sur l'évaluation du coût d'investissement qu'un concessionnaire aurait à effectuer et financer dans l'hypothèse où la RCEA serait concédée**

**par Monsieur Jean-Yves AUDOUIN**

**Membre de la Commission**

Jean-Yves AUDOUIN : Merci, bonsoir. Il me revient de vous présenter le travail de Monsieur Pierre Rimattei qui a effectivement expertisé la proposition du maître d'ouvrage, qui figure dans le dossier sous forme du coût global du projet. Plus tard,

nous verrons comment ce chiffrage global a été trouvé. L'expert a analysé, en fait, de la même manière et selon la même méthode, les différents coûts, dans la mesure en effet où il n'y avait pas, sur l'ensemble de tracé un APS, un avant-projet sommaire, il ne pouvait faire autrement. Il a, par ailleurs, parcouru le site puisque dans son rapport, il y a des analyses pour certains travaux, section par section. Son expertise a porté sur les 189 kilomètres qui seraient concédés, en relevant d'ailleurs que sur ces 189 kilomètres, une soixantaine sont d'ores et déjà à 2x2 voies. Et donc, la section entre Ciry-le-Noble et Chalon n'est pas prise en compte, puisqu'à ce moment-là, nous aurions 240 kilomètres. Alors, la première chose à voir, ce sont les analyses des coûts. Alors, les analyses des coûts, vous le voyez sur le tableau, il y a ceux sur lesquels l'expert est en accord avec le maître d'ouvrage, les écarts constatés, les équipements supplémentaires à prévoir qui n'étaient pas dans le chiffrage et les investissements qui sont liés à la formule ou au montage de la concession. Alors, sans détailler trop, dans la première catégorie, c'est-à-dire celle où les chiffres se rejoignent, il y a notamment le doublement des grands ouvrages d'art, donc, ce qu'on appelle les ouvrages d'art non courants. Il y a le calcul pour les aires de repos et de service, et il y a les acquisitions foncières et les dégagements d'emprise. Sur ces points, les estimations sont les mêmes. Bien sûr, tout à l'heure, il y aura des chiffres en face de cela. Les écarts constatés avec les postes à augmenter et les postes à diminuer. Alors, il y a d'abord les travaux eux-mêmes avec différentes catégories, la section entièrement neuve qui va de Paray-le-Monial à Charolles, des sections avec une chaussée existante mais qu'il faudra déplacer, et puis, une section qui est maintenue à côté de laquelle on construit la deuxième voie pour faire la 2x2 voies. Alors là, il y a effectivement des divergences. Il y a des divergences également sur les échangeurs et la signalisation de rabattement sur ces échangeurs, sur certaines requalifications environnementales, et sur le calcul de la réhabilitation des chaussées existantes à 2 voies. Cela, ce serait les postes à augmenter. Les postes à diminuer, il y en a, notamment les calculs de sécurisation pendant les travaux, les barrières de péage qui sont parues trop sophistiquées, et le taux de rémunération pour les études et le contrôle. Voilà quelques exemples de postes à diminuer. Alors ensuite, là, on est vraiment sur le dossier du maître d'ouvrage. L'expert a estimé qu'il y avait des équipements supplémentaires à prévoir. Par exemple, dans le dossier, il n'y a rien sur, la radio 107.7. Cela, ce n'est pas



prévu. Il n'y a pas non plus le PC d'exploitation, soit un PC à créer, soit... pour le concessionnaire, soit le rattachement à un PC si c'est un concessionnaire qui a un PC à proximité. Et puis, il y a aussi, ce qui est considéré par l'expert comme important, il y a les équipements de gestion du trafic, vous connaissez tous ces grands panneaux d'information, ce qu'on appelle la signalisation dynamique. Alors, on en arrive à la quatrième partie qui, elle, correspond à l'analyse qu'a l'expert à partir de son expérience de directeur de concession, il a dit : Il y a des choses qui se distinguent de la maîtrise d'ouvrage classique, c'est tout à fait normal que la maîtrise d'ouvrage n'y ait pas pensé. Ce sont toutes les couvertures des risques, les risques et périls de la concession. Alors évidemment, il y a des risques sur tous les points : sur l'acquisition de terrains, sur l'environnement, sur le rétablissement des communications, les risques géologiques, les risques archéologiques. Vous voyez très bien tout ce qui peut se passer pour qu'il y ait des dépassements de coût ou de délai de la construction ou de la réalisation du projet, et avec, en définitif, un retard de la mise en service et donc des pénalités. Et ceci est estimé à 5 % du coût des travaux, qui ne figure donc pas dans le calcul du maître d'ouvrage. Et puis, il y a des coûts spécifiques à la société concessionnaire, alors, on peut savoir, enfin, c'est un point de vue extérieur, savoir si cela doit vraiment rentrer dans le calcul, c'est-à-dire la charge pour le concessionnaire lui-même, de son bureau d'étude, de ses fournisseurs extérieurs, son contrat d'assurance, généralement, le concessionnaire estime à 4 % du coût des travaux ses différentes charges. Et tout ceci donne des résultats. Et nous en arrivons aux chiffres. Alors, je vous précise tout de suite, il n'y a que trois, rassurez-vous, il n'y a que trois tableaux. Les résultats sont donnés en valeur juin 2008, hors taxes. Ce qui est important parce que le concessionnaire, généralement raisonne en hors taxes, alors que le maître d'ouvrage, par définition, il raisonne en TTC. Et vous verrez qu'on retrouve, on retrouve l'échelle. Alors, bien entendu, si vous regardez tout de suite les chiffres du bas, il faut enlever les 200 millions, qui sont sur la partie non concédée. Donc, le maître d'ouvrage avait prévu 760, plus évidemment les 200, on arrive aux 960 ; l'expert prévoit, lui, 850. Alors, vous voyez, bien sûr, nous n'avons pas mis tous les « + » et les « - », mais je pense que les exemples, je pense qu'ils sont lisibles, je n'ai pas besoin de les reprendre, vous montrent qu'il y a quand même, sur certains points, des coûts relativement importants, par exemple, on voit sur la réhabilitation des chaussées

existantes ou les échangeurs, il est évident que les équipements complémentaires sur l'infrastructure constituent des coûts supplémentaires. Alors, à partir de là, il faut bien préciser que ces éléments ont été établis à la date d'aujourd'hui, c'est-à-dire avec une valeur 2008, alors que ces estimations sont, par définition, éloignées du moment de l'éventuel appel d'offres qui, en tout état de cause... le calendrier sera évoqué, comme l'a dit Madame Brévan tout à l'heure, le calendrier sera évoqué et présenté par la maîtrise d'ouvrage, d'abord, il ne peut pas y avoir un appel d'offres demain. Donc, il y a un décalage, et peuvent se passer d'ici-là un certain nombre de choses, et il peut y avoir des variables économiques qui peuvent changer. De même, les projections de trafic, dont Monsieur Bonnafous parlera tout à l'heure, sont faites dans un contexte sans grande rupture, ni dans un sens ni dans l'autre, mais il peut aussi se passer des choses. Enfin, les chiffres définitifs seront ceux qui résulteront de l'appel d'offres, s'il y a donc appel d'offres, et du contexte plus ou moins concurrentiel dans lequel on se retrouvera au moment dudit appel d'offres. Enfin, et je terminerai par là, l'expert a récapitulé les différents postes de dépenses. Alors, je crois que c'est important, comme on vous a dit tout à l'heure, ce sera publié sur le site, il y a un tableau assez complet. Je vous dis aussi qu'ils sont toujours en hors taxes, mais les masses restent les mêmes. Vous avez, là, les différentes dépenses qui constituent la réalisation du projet en concession. Avec des points extrêmement forts, bien sûr, la section courante qui est sur les travaux, vous voyez l'importance des postes : ouvrages d'art, des échangeurs et cetera, des points qui ne sont pas négligeables, comme les mesures environnementales, le poids des aires de repos et des services et systèmes de péage. Là, on est sur des chiffres bruts alors que tout à l'heure, on était sur des « + » et des « - ». Ensuite, il y a la provision pour risque. Le 1 % paysage qui est réglementaire, qui s'applique à ce niveau-là, et puis, ensuite, Etudes et contrôles, 10 %, Coûts pour le concessionnaire, 4 % et on arrive aux 850. Voilà ! Alors, ce tableau est en fait beaucoup plus détaillé, parce que pour certains travaux, il y a une répartition selon les sections. C'est le cas par exemple pour les ouvrages d'art, pour les modifications d'échangeur, pour les aires de repos, pour les systèmes de péage. Il est évident que si on prend telle partie dans la concession ou pas telle partie dans la concession, encore faut-il savoir si on peut couper la concession en morceaux, il y a évidemment des calculs qui sont différents. Je vous livre enfin, pour terminer, l'observation orale de l'expert qui est logique, puisqu'il l'a

fait en se plaçant du point de vue du concessionnaire, il estime qu'à l'époque actuelle, si un concessionnaire présente une offre, il n'acceptera qu'une autoroute qui présente toutes les caractéristiques des autoroutes actuelles aux normes, et avec les prestations qui sont celles d'aujourd'hui. Bref, il n'accepterait pas une autoroute dégradée ou une 2x2 voies dégradée, qui serait une pseudo-autoroute. Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y aurait pas des zones à 110 ou des limites ; mais globalement, il prendrait un projet au standard autoroutier actuel... Alors, la DREAL vous indiquera tout à l'heure qu'il existe évidemment, pour chacun, la possibilité de distinguer deux types de dépenses. Celles qui sont liées à une 2x2 voies, qu'elle soit autoroutière, 2x2 voies ou route express, et puis, des dépenses qui sont liées, qui sont propres uniquement à la concession. Et donc, ces deux chiffres sont intéressants à comparer, ceci sera sans doute dit tout à l'heure. Il y a des coûts qui sont propres à la concession, bien évidemment, qu'on ne trouve pas si c'est une 2x2 express. Et ceci va nous mener toute de suite à la question de la concédabilité, c'est le terme qui a été trouvé, qui veut dire, en fait, les aspects économiques et financiers de la concession, et c'est à Monsieur Bonnafous que revenait la charge de présenter, il le présentera lui-même son rapport. Moi, je n'étais ici que le truchement. Merci !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Allez-y !

## **1<sup>ère</sup> partie**

### **Analyse des aspects économiques et financiers de l'éventuelle mise en concession de la RCEA**

#### **Rapport d'expertise de M. Alain BONNAFOUS Professeur Emérite de l'Université LYON 2 et Chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports (LET)**

Alain BONNAFOUS : Bien ! Je vais présenter dans les très, très grandes lignes le plan du rapport que j'ai commis. Je ne parlerai ici que de ce qui me semble relativement important et nécessaire au débat, étant entendu que le petit document que j'ai rendu sera sur site, comme l'indiquait la Présidente du débat public, sera sur

site, je crois dès lundi. Et je demanderai d'ailleurs à ce que s'y trouvent également les transparents que j'avais présentés, car il y a là-dessus deux ou trois graphiques qui ne sont pas dans le rapport. Alors, je vais être très rapide pour indiquer que sur les documents de l'information disponibles, je n'ai eu aucune difficulté pour cette expertise. Tout ce que j'ai demandé m'a été livré, outre, bien entendu, tous les éléments qui se trouvent dans le document du débat public. J'ai pu obtenir tous les documents dont j'avais besoin, et j'ai également pu obtenir soit des services du CETE de Lyon pour ce qui était des simulations de trafic, toutes les simulations que j'ai demandées, soit du département, partenariat public-privé de la Direction générale des infrastructures de transport et de la mer toutes les simulations financières que j'ai également demandées. Donc, là-dessus, il n'y a pas eu de difficulté. Alors, les deux parties principales sur lesquelles je vais présenter les choses concernent la suite, c'est-à-dire, l'appréciation sur les simulations de trafic et l'analyse économique et financière qui en résultent, puisque les simulations de trafic, dans une hypothèse de concession, vont impliquer bien entendu les recettes pour le concessionnaire et par conséquent, les caractéristiques financières du projet. Alors, sur les simulations de trafic, je n'entre pas dans les détails. Les points que vous voyez ici, les têtes de chapitre, vous pouvez les lire comme les points par lesquels, quand on veut faire en matière de prévision, un travail de faussaire, on peut faire les choses très discrètement et très efficacement. Des exemples connus, peut-être qu'on l'ignore ici, mais il y a des publications officielles sur les prévisions de trafic sur le canal Seine-Nord qui vont doubler les trafics nationaux des 2 000 kilomètres existants de voies grand gabarit, c'est un miracle, c'est du travail de faussaire, c'est parfaitement fait parce que c'est assez invisible dans le détail des méthodologies mises en œuvre. Ici, les points qu'il faut regarder, là où ce travail de faussaire peut-être fait, ce sont les 4 points que vous voyez là, la robustesse de la modélisation, la qualité des sources, les options méthodologiques, les hypothèses exogènes. Il n'y a rien à dire sur la robustesse de modélisation, rien à dire de manière critique, parce qu'il se trouve que dans ce pays, c'est complètement ignoré, il se trouve dans ce pays, il y a une certaine qualité des technologies de prévision. J'ai eu l'honneur de présider il n'y a pas si longtemps, cela se passait au tournant du siècle, un atelier du Plan dans lequel j'ai fait faire un travail systématique de recension de ce qui avait été prévu sur les projets à la fois ferroviaires, grande vitesse et autoroutiers, et de ce qui a été

réalisé. En moyenne, il avait autant de prévisions par excès que de prévisions par défaut. En moyenne, il y avait moins de 1 % d'écart entre le prévu et le réalisé. Ce qui est rarissime quand on fait les comparaisons internationales. Si vous avez cinq minutes, vous allez visiter le site de Standard & Poor's, il y a des comparaisons internationales sur des choses qui sont financées par la Banque mondiale, vous verrez qu'il y a 37 % d'écart et naturellement, toujours dans le même sens, c'est-à-dire un excès de prévision, nous sommes, nous dans ce pays, dans une situation qui est un peu plus raisonnable. Les écarts sont généralement inférieurs à 10-12 %, les erreurs, quand il y a des erreurs. Seuls quelques cas exceptionnels ont donné des sous-estimations à plus de 10 %, ou des surestimations à plus de 10 %. Donc, les modèles utilisés sont des choses qui sont éprouvés, qui ont fait leur preuve. D'autant que le travail que j'évoque avait été fait sur une première génération de modèles, et là, c'est fait sur une deuxième génération qui a l'avantage de mieux prendre en compte, pour faire simple, les effets des encombrements. Quand quelque chose est saturé quelque part, l'usager, véhicule, voiture particulière, voiture ou poids lourd, l'usager peut utiliser un autre itinéraire. Et les modèles de dernière génération prennent en compte ce genre de phénomène. Il y a tout lieu de penser que la robustesse des modèles ne peut pas être là-dessus pris en défaut. La qualité des sources statistiques, c'est un projet qui a une certaine chance, dans la mesure où il repose sur des enquêtes récentes, ce n'est pas toujours le cas. Il est tout à fait normal, quand on a fait des enquêtes sur un projet qui est différé pour des raisons financières pendant 5 ans, 10 ans, 15 ans, et il est assez normal qu'on ne refasse pas systématiquement des enquêtes qui sont relativement coûteuses. Ici, les enquêtes datent de 2008, donc, elles sont relativement récentes, et elles ont porté sur un nombre important de points de l'enquête, une douzaine dont sept sur le tracé. Donc, elles ont permis une reconstitution qui est testée d'ailleurs dans les rapports qui ont été livrés par les services techniques, une reconstitution tout à fait convenable de ce qui passe sur les axes actuellement, donc, permettent d'alimenter les modèles par lesquels on va simuler ce qui pourrait passer dans un nouveau dispositif. Sur les options méthodologiques, je n'entrerai pas outre mesure dans le détail. Il y a des options méthodologiques qui peuvent être... qui seront glissées dans ces modèles, et qui permettent de les faire aller vers le haut ou vers le bas. D'une manière générale, c'est précisé dans mon rapport ; celles-ci ne souffrent pas

de critique particulière. L'une peut paraître un petit peu bizarre à la lecture, j'explique pourquoi, en définitif, c'est que malgré tout le bon choix qui a été fait, ce relatif à... ce que chacun de nous est prêt à payer pour gagner du temps, qui est déterminant pour le choix entre un itinéraire à péages et un itinéraire sans péage. Enfin, les hypothèses exogènes. Alors, les hypothèses exogènes, les études n'ont pas eu... ceux qui ont fait l'étude n'ont pas eu grande liberté pour cela parce qu'il y a des textes officiels produits par l'Etat, qui expliquent sur quelles hypothèses doivent être fondées les prévisions. Pour faire simple et pour aller très vite, l'instruction cadre 2004-2005 qui a été révisée mais qui n'a pas changé fondamentalement ces aspects des choses, l'instruction cadre dit : on demande au projecteur de supposer qu'il y aura une croissance économique, jusqu'en 2025, de 1,9 % par an. Et puis, la moitié au-delà. Voilà ! Et le... Pardon, 1,9 % de croissance économique, la moitié, c'est pour les trafics. Le trafic, lui, doit croître en moyenne de 1,8 % par an, et la moitié au-delà de 2025, étant entendu qu'on suppose que c'est une croissance linéaire. Ce ne sont pas des intérêts composés comme sur un livret de caisse d'épargne, le pourcentage ne s'applique pas à ce qui se passe à un instant  $t$ , il s'applique à ce qui se passe à l'instant initial, uniquement. Enfin, dernier point dans les précautions qui sont prises, il n'y a pas de prise en compte de ce qu'on appelle les trafics induits. Quand on veut justifier un projet qui n'a pas de trafic, on explique qu'il va se passer des tas de choses autour de ce projet, des industries vont débarquer, des emplois vont se créer partout, la corne de l'abondance va se déverser, et par conséquent, il y aura plus d'habitats, d'emplois, d'entreprises, et cetera, et donc, plus de trafic. Cela, c'est du trafic induit à travers des effets externes, des effets structurants. Rien n'est autorisé aujourd'hui là-dessus ; non plus que les trafics induits de très court terme. Le fait, par exemple, que si un tracé est plus rapide quelque part, il peut y avoir plus de trafic parce que, par exemple, on va faire deux allers-retours dans la journée ou dans la semaine, alors qu'on n'en ferait qu'un avec des tracés plus longs. Ce n'est pas pris en compte, ce n'est pas autorisé par les textes. Il a paru pour les textes, qui étaient à la fois écologiquement corrects et par ailleurs raisonnables, prudents, de ne pas prendre en compte des trafics induits. Ce qui veut dire que les simulations de trafic, dans leur ensemble, ne sont pas des simulations extraordinairement optimistes, et non plus particulièrement pessimistes. On peut voir cela sur des graphiques que j'ai retirés des résultats. Alors,

malheureusement, je crois que la salle est un petit peu grande pour que tout soit lu. Et cela, cela porte sur un certain nombre de points du projet, par exemple, sur les barrières en pleine voie, là où les... en cas de concession, là où les péages seraient prélevés, ou en d'autres points. Et vous avez systématiquement, sur la gauche, ici, il s'agit des véhicules légers ; sur la gauche en bleu, vous avez le trafic en situation de référence, c'est-à-dire la route actuelle avec les aménagements qui sont, en tout état de cause, si rien ne se passe, prévus ; et puis, le trafic en situation de projet, cela pour les véhicules légers. Vous voyez même qu'à certains endroits, il y a moins de trafic en situation de projet, pour beaucoup d'autres, il y en a naturellement un petit peu plus. Le moins de trafic, c'est quelque chose... c'est un mécanisme très simple, et cela tient au fait que le mécanisme du péage a un effet dissuasif pour cet itinéraire et, par conséquent, certains usagers vont passer ailleurs. Même chose sur les poids lourds. Quand on voit ces deux séries de courbes, ce que l'on peut dire, c'est que... à lui donner, intuitivement, comme... on a vu passer un certain nombre de projets, on porte un jugement un tout petit peu intuitif là-dessus, il faut aussi l'admettre, il n'y a rien là-dessus qui paraisse délirant. Ce sont des projections qui paraissent relativement raisonnables. Je n'ai pas à me prononcer là-dessus. S'il y avait un appel d'offres et un travail de concessionnaire, je crois savoir ce que c'est que ces travaux de concessionnaire, j'ai quelques... un assez gros paquet de mes anciens étudiants qui travaillent dans ces domaines-là, soit pour les bureaux d'études soit auprès de grands opérateurs. Je pense que l'hypothèse de travail du plan d'affaires du concessionnaire serait quelque chose qui ressemblerait à ces trafics en année de base, enfin, en année de mise en service, c'est-à-dire 2017, et probablement quelque chose d'un petit peu plus croissant pour la suite. Voilà l'impression que j'ai par rapport aux technologies qui sont en œuvre, aujourd'hui, chez les opérateurs. Alors, ensuite, deuxième partie de ce qui m'a été demandé, l'analyse économique et financière. Alors, mon premier point sera de rappeler ce qu'ont été les simulations qui ont été proposées par les services de l'Etat, et de préciser ce que j'ai demandé en sus. Alors, sur ces simulations de services de l'Etat, il n'y a pas toutes les variables qui sont introduites dans les simulations, j'essayais de simplifier ces tableaux qui ne se lisent pas très, très bien dans cette salle, j'en suis désolé, sauf à avoir une excellente vue. La colonne centrale définit le scénario de base, avec des hypothèses, d'une part, sur l'inflation, qui compte beaucoup dans les simulations

économiques et financières, et d'autre part, sur l'inflation des travaux, donc, 1,8 % d'un côté, 3 % de l'autre. Ensuite, il y a une hypothèse sur les taux d'intérêt, les deux taux, taux d'intérêt court, taux d'intérêt long, dans le scénario de base de la DGITM, ont été à 6 %. Il y a ensuite des taux qui sont moins importants. Il y en a un qui est important, c'est le taux des fonds propres qui est supposé être le taux exigé du concessionnaire, vous savez comment cela se finance ces choses-là, le concessionnaire apporte des fonds propres, c'est-à-dire il va apporter sa propre mise financière pour 20 %, celle qui est supposée ici, et pour les 80 % restants, ils sont empruntés. Alors, les emprunts sont rétribués à des taux du marché, les fonds propres sont rétribués à des taux qui correspondent à ce qui se passe à ce moment-là dans l'économie. Et cette rétribution des fonds propres, elle est supposée, dans le scénario de base de l'Etat, les services de l'Etat, à 10 %. Et tout cela, cela donne un scénario de base moyen de 151 millions, vous avez vu cela dans les documents du débat. Si on met ensemble toutes les hypothèses optimistes qui font baisser ce niveau de subvention, ce besoin de subvention, cela descend à 24 millions. Si on met ensemble toutes les hypothèses pessimistes, cela monte à 417. Le petit problème, si vous voulez, c'est que la conjonction des hypothèses pessimistes, comme la conjonction des hypothèses optimistes, n'est pas fondamentalement cohérente. Donc, il faut essayer de raisonner autrement. Il y a, si vous voulez, très peu de chance pour que tout aille dans le mauvais sens, tout aille dans le bon. Il y a des raisons économiques qui font qu'il y a des choses qui vont dans le sens inverse. Bon ! Alors, pour ces raisons, moi, j'ai demandé des simulations qui permettent de constituer un scénario de base un petit peu différent, ne serait-ce que pour des raisons pédagogiques, bien montrer que la notion de scénario de base, ce n'est quand même pas, si vous voulez, un dire d'expert, quel que soit l'expert, qui va donner le plus probable des scénarios. C'est quelque chose de médian, qui se situe dans des hypothèses moyennes. Le scénario de base que j'ai demandé, je l'ai demandé avec trois différences : des taux longs plus bas, des taux courts beaucoup plus bas, de 6 à 4,5 %, et, en revanche, un taux de rétribution des fonds propres un peu plus élevé, pour la raison très simple que ce qui s'est passé ces derniers temps dans les appels d'offres et réalisations d'autoroutes concédées a donné aux opérateurs, aux candidats potentiels, des raisons de rajouter une prime de risque relativement importante. Bon, il y a une autoroute actuellement qui a été concédée



dans d'excellentes conditions pour les finances publiques, c'est-à-dire avec une subvention à 0 %, mais dont les trafics sont assez loin d'être les trafics attendus parce qu'entre temps, il s'est passé des choses, quelque chose qui ressemble quand même à une crise économique. Et donc, cette colonne verticale permet de livrer un scénario de base un petit peu différent, nous allons le voir. Et puis, j'ai demandé, par ailleurs, des tests, mais alors, des tests séparés, ce qui se trouve en jaune, ici, ou en brun. Ce sont des tests qui sont faits variable par variable, et vous allez comprendre pourquoi. Moi, j'estime que la mission qui m'a été confiée, c'est une mission qui consistait à donner des éléments avec lesquels chacun peut jouer, le citoyen comme l'élu. Il peut jouer ensuite avec ces éléments d'une manière relativement facile. On n'a même pas besoin de calculette, on peut faire cela sur un bout de papier et un crayon, sans commettre de trop grosses erreurs. Alors, ce graphique, c'est uniquement pour justifier... c'est parce que c'est un tableau de peinture moderne, c'est pour justifier le fait que je n'étais pas tout à fait d'accord avec les taux d'intérêts qui ont été retenus. Ceux qui ont été retenus sont nettement au-dessus des taux d'intérêts à différents termes, à différentes maturités, qui ont été observés depuis 20 ans, donc, il n'y a pas tellement de raison de penser que cela remonterait. Passons là-dessus, c'est du détail. Le scénario de base. Le scénario de base auquel on arrive avec ce que j'ai demandé, c'est tout simplement assez proche de ce qui avait été scénario de base et résultat jusqu'ici. Bon, cela passe de 150 à 200 millions, qui me semble plus... Ce n'est pas moins ni plus vraisemblable, mais cela me semble utile de montrer qu'il peut y avoir de différences là-dessus. Ce n'est pas parce que c'est en position moyenne que c'est en position la plus probable. Et la partie intéressante, c'est naturellement sur le test de sensibilité. Et là, ce sera à chacun, si je puis dire, de jouer avec. Moi, je conçois presque cela comme une PlayStation, une PlayStation, cela peut alimenter un travail sérieux. On peut s'amuser à faire des hypothèses, par exemple, sur les taux longs. Ici, j'ai très délibérément demandé un taux long plus élevé, alors qu'il est éminemment improbable que celui du scénario de base, cela coûterait 15 millions de plus si c'est 6,5 au lieu de 6. Alors, il faut bien le lire, ce genre de chose, d'une manière simple, et je crois qu'on peut dire cela raisonnablement. Si on le fait jouer dans l'autre sens, c'est 15 millions de moins. Si au lieu de faire 0,5 point de plus, comme disent les techniciens, 50 points de base, cela en fait le double, cela en fait 100. On multiplie

par 2. Et on ne se trompe pas beaucoup. Ce sont des ordres de grandeur, et l'épaisseur du trait, si vous voulez, elle est de l'ordre de la précision des instruments avec lesquels on travaille tout cela. Alors, là-dessus, il y a aussi des variantes sur les taux de court terme. Les taux de court terme ont moins, naturellement, de conséquences que les taux de long terme. Les taux de court terme jouent dans la phase initiale, avant la mise en service, il y a des financements, des prêts intercalaires et cetera. C'est un petit peu compliqué, mais cela mérite d'être regardé. La durée de la concession n'a pas d'effet significatif. On peut d'ailleurs, là-dessus, s'interroger. Le modèle de financement qui est utilisé est un modèle de financement standardisé, qui a été introduit dans les textes de l'Etat, qui ont été bien raisonnés. A l'origine, c'est le Conseil général des Ponts et Chaussées qui avait conçu cela avec l'aide de quelques spécialistes. Cela dit, sur cette partie des choses, c'est-à-dire le jeu de la durée de concession, ce n'est peut-être pas tout à fait comme cela que cela se passe dans l'esprit des opérateurs, mais enfin, bon, voilà ce que cela reflète. L'autre chose qui a peut-être un petit peu d'importance, c'est le taux des fonds propres. Alors, cela, on s'aperçoit que c'est un facteur très important. Si on abaisse cette part de fonds propres dans le financement, si on la fait passer, par exemple, de 20 % à 15 %, cela économise 37 millions, c'est une part significative. Cela dit, en concédant, l'Etat en particulier doit être, là-dessus, relativement prudent, puisque s'il abaisse trop les fonds propres, cela veut dire qu'il accepte que le concessionnaire engage relativement peu de fonds propres mais, par conséquent, prenne peut-être plus de risques. Enfin, tout cela est un petit peu compliqué, mais le taux de fonds propres suffisant, c'est une garantie de relatif sérieux du concessionnaire. En tout cas, c'est ce que l'on dit généralement. Et enfin, s'il y a une dérive sur les coûts, donc, le rapport Rimattei qui vous a été présenté évoque une augmentation possible de l'ordre de 10 % sur les coûts. Je ne l'ai pas introduit dans le scénario de base, et je l'ai fait délibérément, parce que j'aurais dû, à ce moment-là, tenir compte d'un autre phénomène qui s'est produit depuis ces estimations, c'est que l'index d'inflation sur les coûts de travaux publics a augmenté moins que ce qui est supposé dans les calculs et dans les dossiers dans ces simulations. Donc, si vous voulez, il n'y a qu'une part de cette augmentation qui devrait être prise en compte, donc, c'est regardé uniquement en test de sensibilité, plus 10 % sur les coûts, c'est 73 millions de plus à sortir en termes de subvention. Et alors, enfin, le dernier point, c'est

naturellement un jeu sur les tarifs. Je crois que ce n'est pas inutile d'ouvrir la question de savoir ce qui se passe, quand on met le curseur quelque part, entre le financement du contribuable et le financement de l'utilisateur, c'est même fondamentalement le cœur du problème dans ce genre d'affaire. Donc, j'ai demandé des simulations à la fois sur les trafics et également, ensuite, sur le montage financier, en supposant une augmentation donc de 10 % des péages, à la fois pour les véhicules légers et pour les poids lourds. Et là, cela apporte, malgré tout, une diminution d'une centaine de millions d'euros de la subvention. Alors, naturellement, comme on n'arrête pas le... dans une PlayStation, on n'arrête pas le jeu comme cela, le jeu suivant, cela consiste à regarder ce qui se passe. Si vous voulez augmenter de 10 % les péages... Je rappelle ce dernier résultat, ici, si on augmente de 20, ne lésinons pas... Alors, si on augmente de 20, c'est quand même intéressant parce qu'on arrive à un scénario dans lequel il n'y a plus de besoin de subvention dans le scénario de base. Il suffit de trouver un opérateur qui accepte de partir avec un petit peu plus de 10 % sur ses fonds propres. Et puis, comme on n'arrête pas le progrès, si on augmente de 30, à ce moment-là, non seulement le projet est entièrement financé, mais il y a même un niveau de rémunération des fonds propres de l'opérateur tel qu'on peut lui demander un petit quelque chose pour aller financer des compléments, des itinéraires alternatifs, et cetera. Ma conclusion, là-dessus, elle est extrêmement simple. Je pense que vous avez compris que je n'ai pas à avoir de conclusion. Moi, j'ai essayé de donner quelque chose. Alors, ce n'est peut-être pas une PlayStation très sophistiquée, on peut faire mieux certainement, en tout cas, avec un petit peu plus de temps, puisque l'essentiel du travail s'est passé quand même pendant la trêve des confiseurs. Le principe de ce genre de chose, c'est de pouvoir jouer avec, c'est-à-dire chacun peut s'amuser avec les tests de sensibilité, en ayant confiance ou pas confiance dans les calculs qui sont faits, et dans les ordres de grandeur qui sont donnés. Donc, je vous laisse vous amuser, et je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Merci. Les conclusions des deux experts montrent qu'en définitive, les estimations qui ont été faites par le maître d'ouvrage, avec les limites que j'ai citées tout à l'heure, par exemple sur les délais, où celles exposées par le

Professeur Bonnafous sur les niveaux d'incertitude et les possibilités de jouer sur les différents facteurs, ne contestent pas globalement les modalités de calcul des coûts, ni les simulations de trafic, ni les hypothèses économiques et financières. Il n'y a pas une contestation globale des chiffres donnés. Mais il reste maintenant à la maîtrise d'ouvrage, et donc aux deux DREAL, de nous donner leurs points de vue, si vous le voulez bien, avant que le débat ne porte sur cette première partie. Monsieur le Directeur.

## **1<sup>ère</sup> partie**

### **Présentation des calculs de coûts du projet**

#### **Par les DREAL Auvergne et Bourgogne**

Georges REGNAUD : Merci, Monsieur le Président ! Georges Regnaud, DREAL Bourgogne. Bonsoir mesdames et messieurs ! Peut-être simplement deux, trois observations. La première, pour rappeler que le dossier du maître d'ouvrage résulte d'un travail collectif des membres des deux DREAL et des membres du CETE de Lyon, que tout ceci se construit avec différents points de vue dans une construction commune. Alors, par rapport aux expertises, en ce qui concerne la première expertise, je voulais dire que nous avons bien compris le contenu, le sens de l'expertise et les écarts en plus et en moins qui sont relevés. En ce qui concerne la deuxième expertise, cela a été dit, le domaine de la prévision est un domaine difficile, beaucoup d'éléments, d'hypothèses interviennent, et ces modélisations de trafic et financières sont délicates. Nous avons tenu à prendre des hypothèses prudentes après, les tests de sensibilité qui ont été exposés montrent qu'on peut simuler un certain nombre de choses. Et nous notons que la prudence des hypothèses prises est confirmée par cette expertise. Voilà ce que je voulais dire en termes de commentaire.

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur Thon, vous voulez commenter ?

Dominique THON : Alors, sur une précision, sur la construction des chiffres.

Michel QUINET : Voilà ! Mesdames et messieurs, bonsoir ! Michel Quinet de la DREAL Bourgogne. Un éclairage sur l'évaluation de ces coûts d'aménagement de la RCEA et en les comparant à différents scénarios possibles, qui avaient été évoqués lors des réunions précédentes. Si on peut avoir le diaporama ? Voilà ! D'abord, rappeler qu'entre une route, enfin, une autoroute et une route voie express, c'est bien le même objet routier, elles répondent aux mêmes spécifications techniques. On ne les construit pas différemment, la meilleure preuve en est que si on se réfère aux sections aujourd'hui en Saône-et-Loire à 2x2 de la RCEA comme la section entre Charolles et La Fourche, qui se prépare à être mise en service au Col des Vaux, ce sont des sections qui n'ont rien à envier, visuellement, à une section autoroutière. Et de par ses caractéristiques techniques, c'est bien effectivement la même chose. Donc, on arrive, nous, dans nos scénarios, à des coûts qui sont bien équivalents entre un aménagement 2x2 route express et un aménagement autoroutier. La différence entre les deux, c'est essentiellement tout ce qui touche aux équipements de perception de péage et à la configuration des lieux de péage qui sont, elles, particulières, c'est... On l'a vu dans l'exposé du rapport de Monsieur Rimattei, ce sont tous les équipements liés à l'exploitation, et en particulier ceux qu'on n'a pas suffisamment pris en compte, qui sont ceux de l'information de l'utilisateur en temps réel notamment, qui passent par la radio 107.7. Et puis, les autres différences sont des coûts d'ingénierie. Effectivement, l'ingénierie routière qu'elle soit de maîtrise d'œuvre ou de maîtrise d'ouvrage n'est pas conduite de la même façon, et ne conduit pas au même coût entre un scénario concédé et un scénario route express. Donc, sur ce tableau, on ne va pas le détailler, mais on peut percevoir dans la première partie, dans la partie haute, que les évaluations route express ou concession comprennent bien le même objet, c'est le même doublement de la chaussée, ce sont aussi les mêmes aires de services, ce sont les mêmes dispositifs qu'il faut réaliser pour la protection de l'environnement. Cela se différencie effectivement par ses coûts d'équipement, qui sont spécifiques aux autoroutiers et à ses coûts de maîtrise d'ouvrage, qui font cette différence qui apparaît, à la fin, qui est de l'ordre de 150 millions d'euros, ce qu'on retrouve bien dans le dossier du maître d'ouvrage. Voilà ! L'autre partie de cette présentation est un petit peu hors sujet pour l'instant, mais peut-être on la passe quand même. C'était donner un éclairage sur ce que peut

être l'aménagement d'une 2x1, c'est-à-dire de pouvoir mettre un terre-plein central au milieu de la chaussée sans passer systématiquement aux 2x2. Vous avez, sur la diapo suivante, les échelles de profil en travers, une coupe de la chaussée avec les différentes largeurs. Vous voyez, sur la partie haute, un profil d'une 2x1 avec une largeur de 16 mètres d'emprise, et vous dire que cela oblige bien à construire une chaussée de chaque côté du terre-plein central qui soit suffisamment large, pour finalement pouvoir y faire passer deux voies de circulation, même à vitesse réduite. Si on ne fait pas cela, le premier véhicule qui s'arrête bloque la circulation complètement. Donc, on est obligé d'avoir... Pardon.

Claude BREVAN : Je crois qu'il faudrait d'abord qu'il y ait une discussion sur la première partie, et puis ensuite, vous passerez à cette solution alternative, qui est sensiblement différente. Mais je crois qu'il faut qu'il y ait une discussion sur, effectivement, vos chiffres et ceux des experts, avant d'aborder cette question-là. Je crois que c'est mieux, parce que sans cela, on va tout mélanger. Voilà !

Jean-Yves AUDOUIN : Nous reportons cela à la deuxième partie. Pour la DREAL, sur la première partie, sur le résumé de l'expertise. Monsieur Thon ?

Dominique THON : Enfin, pas grand-chose à ajouter. Mais pour compléter ce que vient de dire Michel Quinet, c'est qu'on a bien vu que les écarts qui ont été signalés par l'expert portent principalement sur les surcoûts liés à la concession, alors que quand on regarde le détail des différents postes, les coûts proprement dits liés aux travaux sont relativement proches. On a une vingtaine de millions d'euros d'écart sur les postes travaux. Ce par quoi on entend que l'expert, même s'il n'a expertisé que le scénario concédé, dit des choses qui peuvent s'appliquer aussi aux scénarios, enfin, aux hypothèses de coût sur le scénario non concédé qu'avait fait l'Etat, et qu'on estime qu'il revient aussi à confirmer ce point-là, sur lequel il y avait eu des questions posées.

Claude BREVAN : Si vous le permettez, il y a quand même un point qui diffère, y compris sur la configuration des deux routes qui figurent dans votre expertise, et d'ailleurs sur lequel l'expert considère peut-être qu'on pourrait faire une économie.

Mais cela, c'est un choix évidemment qui ne lui revenait pas, c'est notamment l'échangeur au niveau de Montmarault, c'est-à-dire assurer une continuité parfaite entre A71 et la RCEA, ou bien fonctionner, comme c'est actuellement, c'est-à-dire qu'on sort de l'A71 par un péage et on re-rentre sur la RCEA. Alors, c'est une question qui est en débat, mais lui, considérait que cela pourrait éventuellement être un point d'économie et aussi de facilité de gestion de la perception des péages, d'une part. Deuxième point. Depuis le début de ce débat, si j'ai bien entendu ce que vous avez dit,... alors que l'échangeur RCEA-RN7 ne figurait pas dans votre dossier, vous avez dit après que cette position ait été dûment validée par votre administration centrale, que cet échangeur RN7-RCEA pourrait être incorporé dans la concession, même si sa réalisation était différée jusqu'au moment où le raccordement avec la RN7 sera effectif. Donc, c'est un coût qu'il faudra ajouter à votre projet. Troisième aspect, sur la question de la requalification. Il y a deux choses à voir, c'est que le concessionnaire a considéré que vous aviez intégré, dans vos coûts, la nécessité de requalifier des chaussées qui avaient été faites. Et l'expert considère que pour la plupart des chaussées, elles sont récentes, et que donc, un concessionnaire, vraisemblablement, ne réinterviendrait pas sur ces chaussées récentes, mais attendrait 10 ou 15 ans pour venir réintervenir. Et donc, cela rentrerait, en quelque sorte, dans ses provisions pour grosses réparations, qu'il finance à partir de ses recettes. Je dis cela pour expliquer qu'il y a un certain nombre de différences qui ne portent pas simplement sur une estimation du coût kilométrique de la mise à 2x2 voies en section courante, sur lesquelles il considère que vous avez été un peu optimiste. Il est un peu moins optimiste que vous, si j'ai bien lu le rapport, mais il y a des points sur lesquels il considère qu'il y a des économies possibles, et puis, d'autres points sur lesquels il considère qu'il y a des choses qui ont été plus oubliées que sous-estimées, en quelque sorte, parce qu'il s'est mis effectivement dans la peau d'un concessionnaire potentiel, qui répondrait avec toutes les caractéristiques d'une autoroute qui, d'ailleurs, vraisemblablement, figureraient dans le cahier des charges de la concession. C'est bien cela ? Voilà, excusez-moi d'avoir apporté ces précisions.

Jean-Yves AUDOUIN : Bien. Alors, maintenant, nous allons avoir le débat sur cette première partie de réunion, et il me semble logique que l'auteur qui a commandé

l'expertise intervienne en premier, peut-être ensuite le Conseiller général de l'Allier, mais ensuite, la salle aura librement la parole. Si vous le voulez bien, Monsieur le Président.

Arnaud MONTEBOURG : Merci. D'abord, je veux remercier la Commission et sa présidence du débat public pour avoir permis ce débat contradictoire. Nous l'avons eu sur le plan juridique à travers l'expertise de Monsieur Chabanol, nous avons, là, deux rapports tout à fait intéressants qui ont fait l'objet d'étude de la part des services de notre conseil général, et qui nous permettent d'avancer un peu plus clairement dans la transparence de ce projet. Et après étude, et je veux remercier Madame la Présidente d'avoir provoqué une réunion technique avec nos services et spécialistes des routes, eux aussi, à Bourbon-Lancy qui a permis un jeu de questions-réponses qui n'a pas pu, pour des raisons évidentes, être possible à l'instant, et je voudrais m'en faire si vous me le permettez, l'écho. D'abord, nous avons observé, et c'est une des raisons pour lesquelles la conclusion à laquelle nous arrivons, c'est que les divergences entre le projet du maître de l'ouvrage et les analyses des deux experts conjuguées, Monsieur Rimattei, ancien directeur des autoroutes APRR et Monsieur Bonnafous, ici, experts tous deux indépendants, les divergences sur l'appréciation du coût final total, incluant l'ensemble des prestations pour la concession à 2x2 voies, nous permettent de considérer qu'il y a une dérive considérable par rapport à la présentation initiale du projet qui, pour nous, discrédite, je le dis avec liberté comme ce débat s'est déroulé jusqu'à présent, discrédite la présentation par le Ministère et la Direction des routes tel que le projet avait été présenté. Quels sont les éléments qui ont retenu notre attention ? Premièrement, nous observons, et Monsieur Bonnafous vient de nous en faire un exposé succinct, que les fonds publics qui devront être nécessairement versés au concessionnaire par l'Etat seront plus élevés que prévu, avec une subvention d'équilibre qui, selon les cas, passe de 150 à 200 millions mais pourra aller jusqu'à 400 millions. L'amplitude de cette subvention d'équilibre, qui est quand même une aide publique à la privatisation sur une route dans laquelle, je rappelle, les contribuables de Saône-et-Loire ont déjà versé 86 millions d'euros, c'est-à-dire une route dont on est quasiment propriétaire, nous allons avoir, par l'intermédiaire de l'Etat, certainement des collectivités locales ici, à peu près, rassemblées, une aide à la privatisation qui oscille entre 150 et 400 millions, sans



qu'on en sache davantage, puisque la PlayStation de Monsieur Bonnafous ne permet pas de savoir si c'est optimiste, pessimiste, tout le temps pessimiste, tout le temps optimiste... Donc, on est dans le brouillard et on sait grâce à la PlayStation que cela peut finir à 400 millions. Deuxième considération : comme je ne suis pas mathématicien comme vous, Monsieur l'expert, je ne peux conclure que des incertitudes dont vous êtes certain, que nous finirons dans l'incertitude, et c'est tout le problème de ce dossier. C'est que sur le plan juridique, c'est l'incertitude totale ; sur le plan financier, c'est le sfumato absolu, et au total, nous arrivons à tellement d'incertitudes. On a compris une chose, c'est que la variable d'ajustement, et vous l'avez expliqué, là, pour le coût, très clairement, c'est la hausse des péages. On comprend que dès lors qu'il y a de l'incertitude, et le dossier n'en est vraiment pas dépourvu, cela résulte de la discussion que vous avez eu avec mes services, mes vice-présidents à Bourbon-Lancy. Vous avez répondu, d'ailleurs, et je vous en remercie, très précisément aux questions, l'augmentation du tarif des péages permet d'assurer l'écart de l'incertitude qui resterait dans le montage du dossier. L'augmentation de 10 % des péages, quand il était imaginé à 10 euros, c'est-à-dire Mâcon-Paray aller-retour, tel que cela avait été présenté au début du débat, cela fait à peu près 200 euros par mois par l'utilisateur qui travaille entre Paray-le-Monial et Mâcon, vous imaginez si cela augmente de 10 %, 20 %, 30 % selon vos projections. Donc, vous voyez que ce n'est plus une route, ou alors, là, cela devient une route à prix d'or, une route à prix d'or. Donc, nous avons là un deuxième élément, et je vous remercie de l'avoir indiqué. Troisième élément qui résulte de la discussion avec les services à Bourbon-Lancy, que vous avez abordé de façon un peu plus évasive, mais vous y étiez très ferme à Bourbon, c'est qu'on vous a posé la question de savoir si cette autoroute était à six péages ou pas, à six barrières de péage. Vous avez répondu, c'est la condition sine qua non pour que l'équilibre financier puisse être respecté. Et là, six barrières de péages, cela ruine l'argumentation de ceux qui voudraient nous faire penser, espérer, croire, je ne mets pas en cause la sincérité de leur conviction, qu'on pourrait faire une autoroute à péages sans péage, c'est-à-dire une autoroute payante mais peut-être gratuite. Non, une autoroute, si elle est à péages et payante, elle est, vous l'avez dit, à six barrières de péage, et pour tout le monde, c'est-à-dire sans aucune exception. Alors, cela, c'est un point important parce que nous savons à quelle sauce la Saône-et-Loire sera mangée. Alors,

lorsqu'on regarde et qu'on met bout à bout le premier élément d'expertise de Monsieur Bonnafous plus le deuxième élément d'expertise de Monsieur Rimattei, nous arrivons à la solution suivante : le coût d'investissement de la partie concédée augmente par rapport à la présentation initiale de 300 millions d'euros. Il faut ajouter à cela les 200 millions pour la branche Nord plus les 130 millions qu'on a oubliés dans l'histoire, que nous allons être obligés de dépenser pour aménager les itinéraires de substitution, de par la loi. Pour rendre le projet légal, il faudra rajouter 130 millions, de sorte que ce n'est plus 1,14 milliard, mais 1,400 milliard au bout des calculs que vous nous permettez de réaliser messieurs les experts, 1,415 milliard. De sorte que nous sommes exactement à un projet qui est deux fois plus cher que le projet tel qu'il avait été présenté dans la Déclaration d'utilité publique actualisée en 2007. Nous avons là un projet coûtant exactement le double de ce qu'il coûterait, s'il était financé sur fonds publics, ce qui me permet de revenir à la lettre que le préfet Joël Gadbin avait adressé aux parlementaires de Saône-et-Loire en 1998, lorsque nous l'interrogeons sur ce projet, je relis cette lettre devant le débat public et les citoyens du département pour que vous sachiez que, finalement, tout cela était déjà dans les cartons de l'Etat, du maître de l'ouvrage, il y a presque 10 ans, pour ne pas dire 12 ans, et qu'on savait parfaitement, après expertise indépendante, que le coût prohibitif de ce projet ne pouvait que conduire à l'abandon dudit projet. Je lis la lettre du préfet Gadbin adressée, à l'époque, au président du Conseil général, Monsieur René Beaumont, aujourd'hui sénateur qui soutient le projet de concession, et l'ensemble des parlementaires, dont certains ici le sont encore comme je le suis. Afin de répondre à la demande des présidents du conseil généraux des départements de Saône-et-Loire, de l'Allier et de la Creuse, le directeur des routes a demandé au CETE de Lyon, c'est un centre d'étude qu'un certain nombre d'entre vous connaissent, de réaliser une étude de faisabilité d'une concession autoroutière de la RCEA. C'était il y a douze ans, on a déjà fait ce calcul, avec des experts indépendants. Que répond-il ? Cette étude est aujourd'hui achevée. Les conclusions ne sont pas favorables à une mise en concession de cet itinéraire, compte tenu de la nouvelle réglementation en vigueur pour les autoroutes concédées, du surcoût présenté pour une solution à péages et de l'atteinte qu'elle porterait au principe d'égalité de traitement des usagers. On voit bien la critique économique et financière, et la critique juridique et politique. En effet, du fait du nombre important d'échangeurs

prévus et d'ores et déjà réalisés, du mélange de trafic local et de trafic longue distance recensé, le seul système de péage envisageable consisterait à implanter des barrières de péage pleine voie sur l'infrastructure. Il en résulterait une forte discrimination entre les usagers en transit, qui acquitteraient le péage, et les usagers locaux qui pourraient s'en dispenser en entrant ou en sortant entre les barrières. Le préfet de Saône-et-Loire de l'époque, au nom de l'Etat, conclut sur ces bases : le Ministre de l'équipement et des Transports a pu annoncer lors d'un déplacement récent que la mise en concession de cet itinéraire devait être écartée, que son aménagement devait être cherché sur fonds publics. Douze ans après, messieurs, après analyse des experts indépendants, nous arrivons exactement aux mêmes conclusions : juridique par Monsieur Chabanol, économique et financier par Messieurs Rimattei et Bonnafous. Douze ans après, nous revenons à la case départ. Alors, j'en conclus que ce projet va nous coûter 700 millions d'euros. Et je voudrais vous dire et vous poser la question suivante : finalement, qui est favorable à ce projet ? Les Saône-et-Loiriens qui ont déjà payé cette route ou une partie de cette route avec leurs impôts ? Je ne crois pas ; les salariés des entreprises à proximité du parcours, qui vont voir leur pouvoir d'achat amputé ? Je ne crois pas ; les entreprises locales qui vont devoir payer plus cher que l'écotaxe ? Car je rappelle que si cette affaire de route va à son but, l'écotaxe sera perdue sur la portion de la route concédée. Il n'y aura d'écotaxe que s'il n'y a pas de concession autoroutière. Les entreprises locales vont payer plus cher que si elles devaient acquitter l'écotaxe pour les transports qu'elles auront à utiliser, et en plus, vont devoir compenser les pertes de pouvoir d'achat pour leurs salariés. Je ne crois pas que ces entreprises aient un intérêt objectif à ce que ce projet, qui coûte deux fois plus cher que la mise à 2x2 voies aux tarifs de 2007, je ne crois pas qu'ils y aient un intérêt. Les agriculteurs ? Pas davantage, puisqu'il faudra les prendre encore et amputer sur les terres agricoles. Les concessionnaires ? Est-ce que l'affaire est rentable ? D'ailleurs, Monsieur Bonnafous a exprimé l'équation selon laquelle ils pourraient accepter finalement de candidater. Alors, finalement, que reste-t-il dans cette affaire ? A part le projet du Gouvernement soutenu par encore quelques parlementaires du département, pas tous, je veux rendre hommage à l'un d'entre eux qui a imaginé une autre solution, donc, moi, je souhaite dire une chose ici très solennellement, devant l'opinion publique de Saône-et-Loire, nous n'avons pas été convaincus sur le plan

juridique ; sur le plan financier, nous ne pouvons pas être convaincus, et mieux, nous ne pouvons pas nous laisser faire. Et par ailleurs, j'ai noté à Molinet que le Maire de Moulins, ancien ministre, UMP d'ailleurs, a dit qu'il était prêt à étudier, tout comme le Président du Conseil général de l'Allier, la solution alternative que nous sommes un certain nombre ici, par-delà les clivages politiques ou les partis ou sensibilités politiques, prêts à présenter, que nous allons présenter. Et je dois vous dire que la Saône-et-Loire ne pourra se laisser faire. Avec un projet d'abord aussi mal ficelé, qui nous a fait faire, nous fait perdre des années d'étude dont on connaissait les résultats il y a douze ans. Alors je vous indique une chose, comme président du Conseil général et après en avoir discuté avec les élus du Conseil général, les vice-présidents, les élus de la Région, nous sommes décidés, Madame la Présidente, si devant autant d'inconséquences, l'Etat décidait de persister à procéder par la voie référendaire, mais le Président du Conseil général demandera à l'opinion publique et aux électeurs de Saône-et-Loire, une fois les élections cantonales passées, ce qu'ils en pensent, comme la loi des collectivités locales le permet, il est parfaitement possible à une collectivité, qui est convoquée à un projet de cette nature, de demander l'avis des citoyens de Saône-et-Loire. Et nous mènerons campagne projet contre projet, et nous verrons bien qui aura raison de cette affaire.

(Applaudissements et sifflements)

Claude BREVAN : Pas de sifflet.

Jean-Yves AUDOUIN : Est-ce que le Conseil général de l'Allier souhaite s'exprimer ? Maintenant ou plus tard. Autrement, nous allons passer la parole à la salle. Et ensuite, bien entendu, la maîtrise d'ouvrage répondra, mais je préfère qu'on ait d'autres interventions. Madame.

## **Questions/réponses**

Nicole ESCHMANN : Bonjour ! Nicole Eschmann, vice-présidente du Conseil régional. Donc, je voulais juste dire après Arnaud Montebourg que non seulement, le Conseil général n'a financé que 90 millions d'euros mais le Conseil régional finance aussi, donc il faut rajouter quelques millions d'euros. Nous avons une séance

plénière lundi et mardi, et nous avons, dans l'exécution budgétaire, le Col des Vaux, par exemple. Voilà ! Ce que je voulais demander à Monsieur Bonnafous, c'était, dans son estimation. Moi, je n'aime pas trop la PlayStation ni la Game Boy, je suis un petit peu mathématicienne, pas trop. Donc, je voulais lui demander si dans ses estimations d'augmentation du trafic, il avait envisagé quand même que nous avons eu un Grenelle 1 et eu un Grenelle 2, qui nous obligent à des plans climat, à des bilans carbone ; qu'au niveau de la région, si je peux reparler de la région, nous avons déjà un plan climat depuis 2007, que nous sommes en train d'établir notre bilan carbone ; que ne serait-ce que sur nos 2 300 agents, nous étudions la façon de venir au travail, les transports, comment réduire le bilan carbone... Ne pensez-vous pas que toutes les entreprises sont amenées, dans les années prochaines, à faire le même plan climat, le même bilan carbone et donc, une réduction de trafic ? Donc, la question que je vous pose : est-ce que cela, vous l'avez inclus dans vos prévisions ou pas ?

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur Bonnafous.

Alain BONNAFOUS : Je ne souhaite pas, Madame, décliner mon CV. Je vous signale quand même que le premier ouvrage qui suggérait d'évaluer la politique des transports avec non seulement les calculs socio-économiques classiques mais également l'équité sociale et spatiale et également l'environnement, il date de 78, c'est moi qui l'ai écrit. Donc là-dessus, je n'ai aucun complexe, je crois connaître ces problèmes-là, et m'être beaucoup battu pour qu'ils se traduisent par des réalités dans un certain nombre de textes. Cela dit, la prise en compte de ces effets, c'est plus compliqué que cela. Il y a le CO<sub>2</sub>, il y a aussi des morts, il faut peser tout cela.

(Applaudissements)

Alain BONNAFOUS : Il faut peser tout cela. Je faisais partie du groupe de travail présidé par M Boiteux qui a eu l'honneur de suggérer à l'Etat, qui a suivi d'ailleurs ses conclusions de prendre en compte précisément des valeurs sur les effluents nocifs, sur les effluents globaux comme le CO<sub>2</sub>, sur le bruit et sur la vie humaine, des valeurs dignes d'un pays civilisé. Je vous signale qu'avant le travail de ce groupe, le

Français moyen, au titre de nos calculs, coûtait, en francs, 1,2 millions. Aujourd'hui, il coûte 1 million d'euros, ce n'est pas grand-chose, mais cela veut dire que chaque fois qu'on épargne une vie humaine, on compte, dans nos calculs, 1 million d'euros. Quand on fait ces calculs-là, il y a des projets qui ont des rentabilités relatives, c'est ainsi. Alors, on peut ne pas les regarder, c'est ainsi, mais cela, si vous voulez, ce n'est pas ma mission ! Ma mission, c'était de savoir si les simulations de trafic tenaient la route, si je puis dire, et si les simulations qui étaient derrière tenaient la route. Ce que j'essayais d'éclairer simplement, alors, peut-être que le terme de PlayStation est malheureux, moi, je ne le crois pas parce que nous sommes tous obligés de faire des hypothèses, nous sommes tous obligés d'appuyer sur les boutons. Moi, je n'ai pas une boule de cristal, je n'ai pas de boule de cristal, en ce qui me concerne.

Nicole ESCHMANN : La question a été extrêmement précise, je vous demande si vous avez inclus cela dans vos calculs. C'est tout à fait simple, ne me répondez pas à côté.

Alain BONNAFOUS : Alors, non, non, mais je ne réponds pas à côté. Alors, je vais vous dire, on fait, Madame, au titre de l'instruction cadre 2004 complétée 2005, qui est une instruction de l'Etat, on est contraint, dans ce pays, de faire deux types de calculs dans ces cas-là : un calcul de nature socio-économique et un calcul de nature, s'il est question d'une concession, un calcul de nature financière. J'étais sollicité, sur le dossier, d'étude financière, je n'ai pas été sollicité sur le dossier socio-économique. J'aimerais bien me pencher sur le dossier socio-économique quand vous voulez, ce ne sera pas la première fois que je travaille sur ces questions-là, mais cela n'était pas l'objet de l'expertise. Cette expertise, elle est écrite, elle sera sur le site, la commande a été écrite, voilà, c'est tout.

Claude BREVAN : Si vous permettez, Madame. Je crois que ce que vous posiez indirectement, c'était la question de la possibilité de transférer sur d'autres modes une partie de ce qui circule sur la route, c'est cela, si j'ai bien compris, c'était un peu cela. Enfin, en tout cas, c'est ce que dit le Grenelle. Voilà, certes ! Actuellement, alors, la maîtrise d'ouvrage pourrait peut-être répondre, mais force est de constater

qu'il n'y a pas grand-chose qui existe comme alternative sur cet axe est-ouest à cette hauteur-là. Voilà, donc, mais ils sont probablement plus... Est-ce que vous avez examiné le schéma, le projet de Schéma national des infrastructures, le SNIT ? Je ne sais pas, mais la maîtrise d'ouvrage devrait répondre là-dessus, allez-y !

Michel QUINET : Sur les prises en compte de la croissance de trafic, il y a effectivement deux taux de croissance : un, avant 2025, un après 2025. Celui qui est pris avant 2025 correspond, de mémoire, à un taux de progression de poids lourds qui doit être de 1,5 %, voilà, qui tient compte des premiers effets des politiques grenelliennes, si je puis dire, de façon à être sur une croissance qui est en dessous de ce que génère le développement économique proprement dit, en transports de marchandises. Donc, cela prend bien en compte un report modal de fret alternatif à la route. Et puis, au-delà de 2025, c'est une croissance zéro du trafic poids lourd, en pensant qu'en 2025, les effets de cette politique seront encore plus marqués et qu'effectivement, on sera dans une perspective de report modal de trafic encore plus importante. Ce sont les hypothèses qui ont été prises en compte pour faire l'évaluation de la prospective trafic sur les trente prochaines années.

Jean-Yves AUDOUIN : Autres interventions ? Oui, monsieur !

Stephen KERCKHOVE : Bonjour ! Stephen Kerckhove, je suis délégué général d'Agir pour l'Environnement. Juste un tac au tac par rapport à ce que vient de dire le représentant de la DREAL. Je suis assez surpris des scénarii avec une augmentation de l'utilisation et du nombre de camions, plus 1,5 % encore pendant 15 ans, alors que sur les cinq dernières années, on voit une tendance à la baisse de l'utilisation des camions. Donc, si c'est uniquement pour justifier une infrastructure, alors qu'on constate globalement, d'après les chiffres, qu'on peut avoir, notamment ceux issus du Ministère de l'Ecologie, que le trafic routier baisse aujourd'hui, il y a une équation qui est pour le moins irrecevable aujourd'hui. Si j'ai pris la parole, c'est, sans flagornerie, remercier Arnaud Montebourg d'avoir enfin ouvert le débat. Je pense que pendant deux mois, on a un peu tourné autour du pot, savoir avec une question qui était un peu biaisée, à savoir : est-ce que vous êtes pour une privatisation, et donc la sécurité sur la route, ou la gratuité mais des accidents et des morts ? Je pense que

c'était une équation qui était pour le moins scandaleuse. Enfin, on a des propositions alternatives qui vont pouvoir nous permettre de débattre. Je serais tenté de dire : allons jusqu'au bout maintenant, c'est-à-dire, qu'on ne va pas s'enfermer. On a été enfermé pendant 2 mois dans une pensée unique, ultralibérale, qui postule que pour être en sécurité, il faut payer. Ne sombrons pas dans la pensée unique qui viserait à dire que chaque fois qu'il y a une taxe écolo, il faut la siphonner pour injecter les recettes de la taxe poids lourds, pour construire encore et encore et encore de la route. Essayons d'imaginer un tant soit peu, et peut-être que ce débat serait utile là-dessus, de se dire comment faire pour qu'il y ait moins d'accident sur cette route, et ne pas attendre 2017 ou 2020 pour commencer à avoir moins d'accidents. Je suis assez surpris qu'on parle gros sous, c'est sans doute très important, et qu'on ne parle pas des moyens, ici et maintenant, de réduire l'insécurité routière. Il y a quand même un certain nombre d'exemples sur la RCEA qui devraient nous amener à réfléchir, très rapidement, à des moyens alternatifs pour réduire l'insécurité routière sur la RCEA. Signalisation : la RCEA plus dans l'ouest, quand vous arrivez à 500 mètres du rétrécissement, vous avez des feux clignotants. Cela permet à un moment de dire : « attention, il y a un rétrécissement ». Là où j'habite, à côté de la Chapelle-du-Mont-de-France, il y a un élargissement, l'élargissement, il fait 1 500 mètres. Vous habituez les gens à rouler à 110 kilomètres/heure, vous les prévenez du rétrécissement 200 mètres avant la fin de la 2x2 voies, 200 mètres à 110 kilomètres/heure, c'est 15 secondes. Vous êtes en train de doubler un camion, vous avez 15 secondes pour finir de le doubler et vous rabattre. C'est un non-sens absolu de faire des élargissements de 1 500 mètres en prévenant les gens à 200 mètres avant. Autre exemple : il y a une aire de stationnement pareil à la Chapelle-du-Mont-de-France qui est en construction. Cela va bientôt faire un an qu'elle est en construction, elle n'est pas ouverte. On ne comprend pas très, très bien pourquoi, parce que les camions et les conducteurs de camion qui roulent pendant 15 heures d'affilée et qui ne peuvent pas s'arrêter sur cette aire de stationnement, ils sont fatigués, et cela induit de l'insécurité routière. Je pense qu'à un moment, il serait souhaitable qu'avant qu'on ait ce débat, certes, très intéressant et essentiel de privatisation ou siphonage de l'écotaxe, on ait ce débat en amont sur les moyens de remédier rail de sécurité central, pour éviter qu'il y ait des dépassements intempestifs. Radar, étonnamment dans le sens Mâcon jusqu'à Charolles, pas un



seul radar. Sur une route qui est jugée dangereuse, le fait de dire qu'à un moment, il n'y ait pas de radar... Je suis assez étonné de voir, par exemple, assez étonné de voir par exemple des parlementaires ici justifier la privatisation au nom de l'insécurité, et à l'Assemblée nationale, assouplir le permis à point. Comment cela se fait qu'ici, on parle d'insécurité et nationalement, on assouplit le permis à point ? Et oui, l'insécurité routière, c'est aussi par la prévention. Maintenant, revenons sur l'écotaxe, parce que je pense que...

Jean-Yves AUDOUIN : Non, mais nous en reparlerons.

Claude BREVAN : Nous en reparlerons.

Jean-Yves AUDOUIN : Nous avons annoncé que dans la deuxième partie seront traitées les solutions alternatives proposées, dont certaines, d'ailleurs que vous avez évoquées, qui pourraient être tout simplement de mettre un feu clignotant annonçant un peu plus tôt la fin du rétrécissement. Mais nous en parlons dans la deuxième partie. Pour l'instant, nous sommes...

Stéphen KERCKHOVE : Sur l'écotaxe.

Jean-Yves AUDOUIN : ... sur les questions globales du dossier qui est présenté. Ensuite, nous parlerons de l'écotaxe, puisque l'écotaxe a été proposé.

Stéphen KERCKHOVE : C'est ensuite, je reprendrai la parole ensuite, dans ce cas-là.

Jean-Yves AUDOUIN : Voilà ! Autres interventions ? Autres interventions, monsieur derrière madame, juste derrière vous, madame.

Jean-Louis BOUIS : Jean-Louis Bouis, Yzeure, dans l'Allier. Je voudrais prolonger justement la réflexion sur l'aménagement de la RCEA en revenant sur le choix de la vitesse autorisée sur la RCEA, le choix du parking d'aménagement et son financement. 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 à 110 km/h. Pourquoi proposer une vitesse de 130 km/h sur une partie du tronçon soumis au débat public, et un autre tronçon de 110 km/h entre Charolles et le viaduc de La Roche ? Pour l'utilisateur en transit, comment comprendre que la vitesse autorisée est tantôt de 110 km/h et parfois de 130 km/h ? Il y a là une incohérence sur la continuité de l'aménagement de la RCEA. Ce manque de lisibilité de la RCEA est très préjudiciable à la sécurité des usagers. Vous devez également savoir que pour les 240 kilomètres de la RCEA qui sont concernés par le débat public, l'impact de la vitesse de 110 km/h par rapport à celle de 130 représente une économie de 23 millions de litres de carburant par an, et qu'avec une vitesse autorisée à 110 km/h, le gain de CO<sub>2</sub> est de 57 000 tonnes par an. Le parti d'aménagement raisonnable pour la RCEA est bien 110 km/h. J'ajoute que le débit en véhicules/horaire est identique par voie pour une vitesse de 110 km/h ou de 130 km/h. En ce qui concerne la partie d'aménagement à 2x2 voies de la RCEA, compte tenu des tronçons déjà mis en service ou en cours de travaux, le projet pourrait consister dans la réalisation de 112 kilomètres de doublement de la voie existante dans les deux départements, et 21 kilomètres à 2x2 voies en site propre en Saône-et-Loire. Le doublement des grands ouvrages des viaducs 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, comme cela existe sur d'autres autoroutes, notamment l'autoroute A85, sans mettre en cause l'enjeu portant sur la sécurité. Le coût de cette partie d'aménagement serait alors inférieur à 480 millions d'euros. Ce qui représente une économie réelle par rapport au projet de 1,100 milliard qui est présenté dans le dossier. Cette estimation est conforme au coût des travaux réalisés ou en cours d'exécution sur la RCEA et la RN7 pour une vitesse de 110 km/h. Le doublement sur place de la voie existante revient à 3 millions d'euros par kilomètre. La création d'une 2x2 voies en site propre revient à 6 millions d'euros le kilomètre. Soit, pour l'aménagement de la section courante, 462 millions, ce qui est tout à fait comparable avec l'estimation présentée par Monsieur Rimattei. Le projet pourrait... bien sûr, devrait intégrer la dénivellation des carrefours entre la RN70 et la RD25 à Saint-Vincent-Bragny, et celle de la RN79 et de la RD321 à Verosvres, ces dénivellations reviendront à 10 millions d'euros. La création de trois aires de repos nécessaires pour améliorer le stationnement des poids lourds en toute

sécurité, reviendra à 6 millions d'euros. Ce qui représente un total de 478 millions d'euros pour la RCEA sécurisée à 2x2 voies, en maintenant les trois grands ouvrages en voie bidirectionnelle. A noter que cette solution facilitera grandement le respect du milieu environnemental sensible des 3 Vallées, de Saint-Igny-de-Roche, de l'Arconce à Charolles et du franchissement de l'Allier situé en zone Natura 2000. Outre son moindre coût, l'avantage de cette partie d'aménagement est qu'elle peut être mise en oeuvre sans nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique. Les travaux à réaliser et le statut de la route sont en effet conformes aux DUP existantes, ils pourraient démarrer dès 2012. Les délais présentés, j'anticipe un peu sur la deuxième partie...

Jean-Yves AUDOUIN : Oui, oui, fortement, oui.

Jean-Louis BOUIS : ... mais, je profite de la parole, c'est un élément tout à fait fondamental. Les délais présentés dans le dossier du maître d'ouvrage sont totalement irréalistes dans le cas de la concession.

Claude BREVAN : Monsieur, il va présenter le détail, donc, vous pourrez donner votre avis, s'il vous plaît. Voilà !

Jean-Louis BOUIS : Merci. Je réinterviendrai donc à ce moment-là. Merci, Madame

Jean-Yves AUDOUIN : Bien. Merci, effectivement, de ces appréciations. Néanmoins, il convient de conduire un débat. Nous avons vu qu'il y a différentes propositions alternatives. Il y en a qui ont été faites sur le plan financier avec des éléments, c'était l'écotaxe, mais il y a d'autres taxes d'ailleurs dont il faudra qu'on parle, que ce soit la taxe d'aménagement du territoire, et un certain nombre de taxes payées par le concessionnaire. Il n'y a pas que l'écotaxe dans le débat, il y a des solutions d'aménagement simplifiées, il y a des conditions, nous avons envisagé tout à l'heure, on parlait de l'autoroute dégradée. Il y a effectivement différentes propositions, et monsieur les a exprimées d'ailleurs, dont nous avons déjà, me semble-t-il, parce que la commission n'est quand même pas sourde, il me semble, à une réunion à Yzeure, avoir entendu beaucoup de choses qui étaient très, très proches de celles-là. Ceci,

c'est sur le site, et donc ceux qui estiment que vous avez été coupé pourraient d'ailleurs parfaitement retrouver cette déclaration.

Intervenant : Madame la Présidente, j'aimerais bien intervenir...

Jean-Yves AUDOUIN : Ah, bien sûr !

Claude BREVAN : Non mais... Tout à fait, mais simplement, c'est vrai que pour la clarté des débats, là, il y a eu la question de l'expertise avec les deux experts. Il y a eu la réponse, l'analyse de Monsieur Montebourg. C'est vrai qu'il faut quand même traiter un peu une chose après l'autre parce que sans cela, on confond tout. Alors, comme il est prévu que le maître d'ouvrage, lui, présente précisément en détail les estimations des diverses propositions qui ont été faites, et notamment le chiffrage ou la proposition non pas d'une mise à 2x2 voies intégrale mais d'un élargissement de la 2X1, Monsieur Quinet avait commencé tout à l'heure avec une glissière centrale, mais toujours en bidirectionnel. Ils ont également chiffré ce que donnerait effectivement le maintien en bidirectionnel des passages sur les ponts. Ils ont chiffré tout cela, je crois qu'il faut qu'ils le présentent. S'il n'y a plus de question à poser sur la première partie, sur l'estimation, sur les coûts...

Jean-Yves AUDOUIN : Il y a deux prises de parole, trois prises de parole : madame, monsieur, monsieur ici. Monsieur !

Christian BEURRIER : Bonjour ! Beurrier Christian, du Collectif des usagers et salariés. Je voudrais poser une question à Monsieur Bonnafous. Vous estimez le besoin d'une subvention d'équilibre entre 150 et 200 millions d'euros. Je voudrais savoir ce qu'il faudrait comme subvention d'équilibre s'il y avait seulement un péage à Digoin et l'autre à Mâcon, comme proposé par certains hommes politiques.

Alain BONNAFOUS : Je crois qu'il y a une petite ambiguïté. Vous me dites : « vous estimez », le Président Montebourg m'a également fait dire un certain nombre de choses. Moi, j'ai essayé de donner des éléments au débat, et ma conception c'est que c'est à chacun de vous de faire de ces éléments ce qu'il veut. En plus, ils sont

écrits noir sur blanc, ils seront sur le site, et cetera. Pour faire simple, moi, ce que je vois, c'est qu'il y a une solution avec une 2x2 voies complète aux normes, et cetera, ce qu'on a appelé les (*inaudible*) autrefois, dont je vous signale d'ailleurs que cela se trouvait dans des suggestions d'un rapport du plan que je connais un peu, d'un groupe du plan et d'un rapport que je connais un peu, pour avoir présidé le groupe et signé ce rapport qui, je crois, était proposé au gouvernement en 92. Il me semble me souvenir. Donc, c'est une très vieille histoire qui peut encore durer fort longtemps, et je pense qu'elle va durer fort longtemps. Donc, combien on fait ce système-là sans aucun péage, et je peux comprendre qu'on n'ait pas envie de payer le péage quand on fait du transport chaque jour, cela prendra le temps qu'il faudra : ou on trouve 800 millions, ou on le fait avec un système dans lequel il y a une part de contribution de l'utilisateur qui vient soulager celle des contribuables, ou on attend que cela passe, c'est-à-dire on attend les 20, 25 ans qui sont nécessaires pour l'achèvement. Moi, ce n'est pas mon problème. Franchement, ce n'est pas mon problème.

Claude BREVAN : C'est un expert. Non, non. Les experts ont clairement dit qu'évidemment, la concédabilité est liée aux recettes, cela, vous vous en doutez bien, et que s'il n'y a pas suffisamment de recettes, l'ouvrage n'est pas concédable, et qu'effectivement, si l'immense majorité des gens ne payent pas, ce n'est pas possible. Il n'y a pas besoin d'avoir fait d'études mathématiques de très haut niveau pour comprendre cela. Voilà !

Christian BEURRIER : Monsieur, tout à l'heure, disait que c'était une Nintendo qui pouvait servir pour faire des chiffrages rapides. Donc, moi je ne suis pas mathématicien, je vous demande : qu'est-ce que serait ce chiffrage, quoi ? C'est tout.

Alain BONNAFOUS : Monsieur, si vous voulez ouvrir le site, demain, vous verrez plus calmement ce que sont les tableaux, Vous verrez à quelle condition cela peut dériver vers le haut, ce qui a été évoqué par Arnaud Montebourg, à quelle condition cela peut, le cas échéant, dériver vers le bas. Et puis, moi je trouve tout à fait normal que certains considèrent que ce n'est pas concédable, je peux faire cela en termes de concédabilité, terme que je ne connaissais pas avant de faire cette étude personnellement.

Claude BREVAN : Je reconnais que c'est un néologisme un peu osé.

Alain BONNAFOUS : Ce n'est pas concédable. Peut-être que pour d'autres, cela l'est. On a eu sous les yeux des cas dans lesquels il y a eu des concessions pour lesquelles on s'attendait à une subvention, relativement moins forte, et il y a des candidats qui ont accepté de partir à zéro euro de concession. Il y en a d'autres dans lesquels cela s'est passé, et vraisemblablement, ils vont prendre un bouillon. Je ne sais pas, dans ce cas-là, ce que donnerait un appel d'offres, c'est à chacun de se prononcer. Il y a quand même des responsables qui peuvent se prononcer là-dessus et débattre de ces problèmes avec le gouvernement. Quand je dis que ce n'est pas mon problème, ce n'est pas en tout cas mon problème en tant qu'expert, ce n'est mon problème qu'en tant que citoyen, et accessoirement contribuable.

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur ici. Ensuite, on passera peut-être après à la deuxième partie, sauf si la maîtrise d'ouvrage souhaite.....

Hugues HUMBLLOT : Oui, bonsoir ! Je suis Président de l'Association brandonnaise de défense, de protection contre les nuisances des projets RCEA. Ma question est très courte. Je suis surpris de la manière dont vous évaluez l'évolution du trafic. Vous parlez de 1,5 %, à la valeur de base, sans vous... avec votre comparaison avec le livret de Caisse d'épargne ; et au-delà de 2025, 0 %, évolution des poids lourds. C'est cela ?

Jean-Yves AUDOUIN : C'est la DREAL...

Hugues HUMBLLOT : Oui, enfin, cela a été les chiffres que vous reprenez par notre trafic et de l'estimation, l'estimation de l'augmentation du trafic. Et on nous dit aussi qu'il n'y aura plus de progression du trafic poids lourds au-delà de cette date parce qu'il y a un report dans d'autres moyens de transport. Je ne vois pas où pourrait se reporter les moyens de transport sur le tracé Montmarault-Mâcon, et je ne connais pas de fleuve qui passe par-là dans le sens-là. Il n'y a pas de voie ferrée dans ce sens-là non plus, il n'y aura pas de report. Cet indice est basé au plan national, il ne

s'applique pas ici. Je crois qu'il faudrait réétudier vos estimations de trafic. D'un autre côté, il peut y avoir un report sur le réseau dit secondaire. Mais le réseau secondaire, on l'a abandonné parce qu'il n'était pas adapté, on ne va pas s'y remettre. Il n'est pas aménagé, il n'existe pas. S'il en faudrait faire un, je ne comprends pas tout, parce que les poids lourds, s'ils sont là, c'est parce qu'ils ont une utilité économique et qu'il y a un besoin, ils n'iront pas ailleurs, il n'y a pas d'autres endroits, c'est un passage obligé. Merci.

Jean-Yves AUDOUIN : La DREAL peut peut-être répondre ?

Georges REGNAUD : Merci. Je vais passer la parole à un représentant du CETE de Lyon qui est spécialiste dans ces questions d'évolution de trafic. Mais je voudrais faire observer que la question qui est posée et le doute qui est mis sur l'évolution du trafic, montre bien, si je prenais l'hypothèse de monsieur, qui n'est pas l'hypothèse qui a été prise, c'est-à-dire d'une augmentation de trafic de poids lourds important, cela voudrait dire un revenu de péage beaucoup plus important que celui qui a été pris en compte. Et cela voudrait donc dire une subvention d'équilibre qui baisse. Non, c'est juste en passant, je voulais souligner, l'importance des hypothèses qu'on prend qui, pour certains, sont considérées comme trop défavorables, et pour d'autres, comme trop favorables. Donc, passez la parole à...

Jean-Yves AUDOUIN : Voilà ! Monsieur le directeur du CETE, responsable...

Fabien DUPREZ : Donc, je suis Fabien Duprez, je suis responsable du département Mobilité au CETE, donc c'est nous qui avons commis l'étude qui a été expertisée. Donc, voilà ! S'il faut jeter des tomates, lancez-les moi. Alors, en fait, c'était juste pour préciser les choses, qu'il y a beaucoup de chiffres qui circulent. Donc, l'hypothèse qui a été prise, par exemple, pour les poids lourds, c'est une hypothèse de croissance du trafic poids lourd de 1,5 % par an jusqu'en 2025, et d'une croissance moitié après 2025, donc, cela veut dire 0,75 %. Voilà ! Pour les véhicules légers, on a distingué les trajets courts et les trajets longs, et donc, c'est 1,25 % pour les trajets de proximité d'augmentation jusqu'en 2025, la moitié au-delà, et c'est 2,1 % d'augmentation du trafic de véhicules légers jusqu'en 2025, la moitié au-delà.

Donc, ce sont des chiffres, en fait, qui sont utilisés pour toutes les études de trafic, donc, je n'ai pas, moi, à les commenter. Voilà. Alors, il résulte quand même un certain nombre d'hypothèses, en particulier, effectivement, comme l'a rappelé Alain Bonnafous, une augmentation de 1,9 % du PIB par an, et puis, il y a un certain nombre d'hypothèses sur des mesures malgré tout de report modal qui sont prises par l'Etat, donc, qui sont intégrées dans ces chiffres. Voilà ! Ces chiffres ont été appliqués, et ont été appliqués dans d'autres études. Alors, il y a des intervenants qui ont dit effectivement qu'on observait une baisse du trafic sur les routes depuis quelques années. C'est vrai, et c'est notamment dû à la crise économique que traverse le pays. C'est la principale explication. Donc, on voit une très, très bonne... si vous faites des régressions sur, mettons 30 ans, vous voyez que les courbes d'évolution du trafic poids lourd suivent d'assez près les courbes d'évolution de la croissance économique. Donc, quand il y a moins de croissance, effectivement, on a moins de trafic poids lourd. Maintenant, je suis comme Monsieur Bonnafous, je n'ai pas de boule de cristal, je ne peux pas vous dire quelle sera la croissance économique de ce pays dans les vingt prochaines années. Je pense même que beaucoup de gens espèrent qu'elle ne sera pas trop mauvaise quand même.

Jean-Yves AUDOUIN : Allez-y, Monsieur le Directeur. Parlez plus fort

Georges REGNAUD : Est-ce que vous pouviez rappeler quel était le taux de croissance du trafic que nous prenions avant le Grenelle ?

Fabien DUPREZ : Oui. Il était, à peu près, deux fois plus élevé. On a eu des études de trafic bien avant le Grenelle qui ont été faites avec des taux de croissance de 3 à 4 %. Imaginez, parce que c'était ce qui s'était observé dans les années 70 et 80. Donc, le Grenelle a introduit quand même une rupture, tant qu'on le dit, mais évidemment, il n'est pas souhaitable, ce n'est pas voulu, et puis, ce n'est pas ce qu'on recherche d'avoir des croissances de 4 ou 5 % de trafic poids lourd. On les a observé l'an passé, ce n'est pas cela que l'on souhaite. Donc, ces taux ont été fortement diminués.



Claude BREVAN : Je voudrais que vous précisiez quelque chose. Ces taux de croissance, ce sont des taux de croissance qui sont fixés au niveau national, et qui n'ont pas été spécifiquement calculés sur l'itinéraire RCEA. C'est cela ?

Fabien DUPREZ : Absolument ! C'est ce que j'ai essayé...

Claude BREVAN : Ce sont des taux de croissance standard, en quelque sorte, que vous appliquez globalement à la croissance du trafic, sur l'ensemble du réseau national.

Fabien DUPREZ : Tout à fait, dans la mesure où il y a eu...

Claude BREVAN : Voilà. Cela, c'est très important.

Fabien DUPREZ : Il y a eu un schéma national d'infrastructure de transport qui a été fait, donc qui a étudié, qui a mis vraiment, a balayé un nombre très important de projets de transport, qu'ils soient routiers, ferroviaires, fluviaux. Et donc, tous les projets sont traités avec ces mêmes chiffres. Ils sont bien sûr critiquables, il n'y a pas de chiffres vrais en soi, ce sont des hypothèses. Personne ne peut prévenir l'avenir avec certitude. Celui qui le prétendrait serait un charlatan, voilà. Evidemment, on ne peut pas le prévenir, on ne peut pas le... Par contre, ce que l'on peut faire, c'est traiter l'ensemble des projets avec les mêmes hypothèses pour sortir des résultats qui soient un minimum cohérents, à défaut d'être vigoureusement exacts.

Jean-Yves AUDOUIN : Alors, il faut effectivement rappeler que ce problème des transferts sur d'autres modes de transport, d'abord, a été largement évoqué dans le dossier, ou au moins décrit, que nous avons obtenu la présence, dans une réunion récente, de la SNCF qui, tant sur le trafic voyageurs que sur le fret, nous ont montré les perspectives dans le cadre territorial qu'est le nôtre, de celui de l'Auvergne et de la Bourgogne. Il faut bien dire que malgré les efforts qui sont faits notamment par les collectivités régionales pour les TER, malgré les efforts des départements également pour faire des liaisons voyageurs par leurs systèmes départementaux, on voit bien quand même que les transferts du trafic de la RCEA seront quand même limités en

matière de fret ferroviaire. Malgré les efforts faits, c'est quand même assez difficile de voir où on va. Donc, ceci étant, c'est pour vous montrer que cette partie d'ailleurs a été largement dite dans le débat, et d'une manière assez posée, et qu'il n'y a pas... Cela fait partie effectivement du sujet. Je crois que les explications données sur ces calculs sont... Il y a à nouveau une prise de parole derrière, là-bas, monsieur. On vous passe le micro, monsieur.

Claude BREVAN : Et puis après, monsieur à côté.

André COMTE : Mesdames, messieurs, bonsoir ! Je m'appelle André Comte. Alors, je serai peut-être le charlatan ce soir pour le monsieur, mais moi, je voudrais faire remarquer qu'un yaourt, pour arriver sur ma table, fait 1 700 kilomètres en moyenne. En 1970, il faisait 170 kilomètres. Je crains que demain, il ne fasse pas 2 000 kilomètres. Nous n'avons plus les moyens énergétiques de telles affaires. Je ne vais pas revenir sur la courbe d'Hubert, on sait très bien où on en est mais... Allez ! Je veux bien être qualifié de charlatan. Mais ma question est la suivante, pour continuer dans le charlatanisme. Moi, vous voyez, je fais partie de 10 % de Français qui disposent sensiblement de 75 % de la fortune nationale. Je peux vous assurer que les dividendes de mes actions vont en prendre un coût si on continue comme cela. En effet, il est question que les locaux ne payent pas les péages. Alors, dites-moi, ma société, par action, comment elle va faire confiance et à qui pour me donner des dividendes ? Ce n'est pas possible, cette histoire. Je crois que Monsieur Montebourg, sans le soutenir particulièrement, pressent très bien que les péages, cela ne va pas être gratuit très longtemps ou au prix où on les annonce, parce que c'est évident que, moi, il me faut des dividendes pour vivre. Voilà. Là-dessus, je voudrais qu'on soit clair. Est-ce qu'il y aura un concessionnaire, c'est-à-dire une société par action, qui va mettre de l'argent dans une affaire aussi foireuse ? Ce n'est pas possible ! Les gens ne vont pas payer, le trafic routier n'avance pas, mais on nous enfume, mais ce n'est pas possible. Nous, les actionnaires, on commence à devenir malheureux dans cette affaire.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Nous dirons que dans les différentes variables, le problème de taux de rémunération, le taux de retour des actionnaires figurait expressément, et c'était d'ailleurs un des chiffres qui avait été forcé dans les rapports qu'on avait trouvé, c'était insuffisant. C'est effectivement, compte tenu de l'organisation actuelle des sociétés autoroutières qui sont à la fois des entreprises et des organismes financiers, il est bien évident que le problème financier et les taux de retour existent. Monsieur le Directeur.

Georges REGNAUD : Oui. Et si vous me le permettez, Monsieur le Président, quelques éléments très ponctuels de réponse. En prenant la dernière question, d'abord, les simulations qui ont été faites tiennent bien compte du fait qu'il y a... Comme cela a été présenté dans les différentes réunions, il y a des sections qui, quand on les parcourt, sont gratuites de franchissement. Voilà ! Donc, l'étude, et la vérification par les experts, elle a été faite en tenant compte du projet du maître d'ouvrage tel que nous l'avons présenté. Le deuxième point que je voulais traiter, ce sont les questions... C'est rappeler qu'en matière d'insécurité routière, nous avons dit dans les premières réunions que des mesures de première intervention étaient prévues au PDMI, au Plan de développement des infrastructures, sur les deux chaussées et sur les deux routes nationales, qu'elle soit la branche nord ou la branche sud, cela a été dit ici avec un certain nombre de précisions. Troisième observation, en ce qui concerne l'écotaxe, on y reviendra. On y reviendra puisque c'est prévu, une présentation de la question de l'écotaxe. Quatrième observation sur l'évolution des coûts qui résulteraient des expertises. Moi, je voudrais dire que les experts ont dit des choses. Le second expert a fait état d'hypothèses, et je voudrais dire très sobrement que je n'arrive pas aux conclusions d'évolution des coûts qui ont pu être dites tout à l'heure.

Jean-Yves AUDOUIN : Bien ! Est-ce que nous pouvons passer maintenant... Il y a deux personnes là-bas, sur la première partie. Oui, là-bas. Et là aussi. Allez-y ! Oui, oui, allez-y, madame !

Pilar DEBORDE : Bonsoir tout le monde. Moi, je ne suis pas experte, je ne suis pas une mathématicienne, je suis simplement un usager de la route entre Mâcon et

Charolles. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi le département de Saône-et-Loire n'a pas réussi à mettre en place une route à 4 voies, alors qu'on la trouve en Bretagne, dans la Creuse, et sans autoroute et sans péage ? Voilà.

(Applaudissements)

Pilar DEBORDE : Simplement, répondez-moi, pourquoi on ne peut pas le faire ? Vous ne parlez que de la concession, mais c'est 810 millions d'euros ! On pourrait déjà les économiser. Monsieur Montebourg, tout à l'heure, nous a expliqué que depuis 12 ans, les études sont faites. Cela nous a coûté combien toutes ces études ? Moi, j'aimerais le savoir aussi, parce que cela sort toujours de mon porte-monnaie à moi, et des autres, bien sûr. Et on en a marre de payer et on en a marre d'être pris pour des vaches à lait, bien que ce soit dans le Charolais, voilà !

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Madame devant, ici, s'il vous plaît ! Passez les micros, s'il vous plaît, derrière les caméras, derrière les caméras.

Claude BREVAN : Il faut répondre, il faut répondre.

Dominique THON : Bon ! On peut peut-être apporter quelques éléments de réponse, mais, bon, en ce qui concerne la gratuité en Bretagne, c'est quelque chose qui est connu et puis donné comme argument, chaque fois qu'on parle d'une autoroute payante où que ce soit en France. Il y a seulement une seule région qui a cette particularité, je crois que cela était...

(Chahut)

Dominique THON : Voilà ! Cela a résulté sans doute de conditions politiques dans les années 60 ou 70, et on en est très loin, bon, mais voilà ! En ce qui concerne ensuite les autres, si on compare par rapport à la Creuse, il faut savoir que la politique de mise, de modernisation des itinéraires et puis, auparavant, les contrats de plan,

c'était sur des programmes qui étaient en général cofinancés par l'Etat, par les collectivités locales, que les priorités étaient en général décidées en commun, en tenant compte assez fortement des propositions faites par les élus. Donc, les priorités ont pu être mises sur des axes variables d'un département à l'autre. C'est clair que dans la Creuse, l'axe qui est... enfin, dans la région Limousin, qui était la liaison entre Guéret et la préfecture de région a été sans doute particulièrement bien traitée par la programmation, mais ensuite, là, maintenant, effectivement, l'Etat a repris... enfin, les PDMI ont des critères un peu différents de choix des investissements qui sont faits, mais ce sont des choses qui ont été... qui résultent, pour beaucoup, de l'histoire des décisions qui ont été prises localement.

Jean-Yves AUDOUIN : Enfin, nous pouvons dire tout simplement et plus posément qu'il y a des autoroutes payantes qui traversent déjà à la fois l'Allier et la Saône-et-Loire. Je crois que ceci doit quand même pouvoir être dit. Deuxièmement, nous ne sommes pas dans les mêmes situations financières, sans prendre position, nous n'avons pas à le faire, nous ne sommes pas dans la même situation financière que dans les années du plan breton, je crois quand même ceci est... Troisième point, vous savez que pendant longtemps, pendant en tout cas les vingt dernières années, les fonds européens ont permis d'aider, même ici, puisqu'il y en a eu sur la RCEA, ont permis de financer, moi, je ne prends que des éléments du dossier, ont permis de financer les investissements routiers, que les décisions qui ont été prises par l'Union européenne ne vont plus dans ce sens. Elles vont d'ailleurs dans le sens d'autres modes de transport, et donc, il n'y a plus de fonds européens. Ce sont des éléments qui modifient la situation, et qui font qu'il est tout à fait logique d'aborder. Ceci étant, cela peut être une concession, cela peut ne pas être une concession.

Jean GALLET : Oui, bonsoir ! Jean Gallet, militant syndical à la DIR Centre-Est. Alors, j'ai bien noté que pour satisfaire les réticents à la concession, on aura mis l'échangeur des Deux-Chaises et celui de la RN7 dans le projet. On n'est pas dupe non plus de cette manipulation, parce qu'on l'a senti dès le départ, quand on parlait de la branche nord, ou pour diviser un peu la Saône-et-Loire, on l'a annoncé dans la concession et ensuite, on l'a retiré. Alors, ensuite, à la lecture de la note sur les financements des projets routiers, on constate évidemment que les tenants de la

concession dans notre département voisin seront doublement satisfaits, puisque l'Etat envisage également la concession de la Route nationale 7. Alors, pour les usagers et les contribuables qui ont largement investi dans ce département, puisque tous les ouvrages sont déjà calibrés à 2x2 voies, cette perspective de privatisation est scandaleuse. Pour les salariés de la RCEA, c'est d'autant plus scandaleux que cette annonce leur parvient par hasard à la lecture du document. Vous comprendrez, à l'éclairage de ce type de communication, pourquoi les salariés s'inquiètent. Je rappellerai simplement que lors du premier transfert de route, la RN205 à Chamonix, ou la Société des autoroutes du tunnel de Mont-Blanc, il aurait fallu que deux agents engagent une grève de la faim pour que l'Etat, enfin, recherche des solutions pour satisfaire le reclassement. Aujourd'hui, je voudrais savoir quelle méthodologie emploiera le Ministère pour améliorer le dialogue social avec ses salariés.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Il y a dans le dossier la... puisque la DIR Centre-Est n'est pas là aujourd'hui, vous la représentez, mais son directeur... en tout cas, vous êtes déjà intervenu, il y a déjà des réponses qui ont été données. Ceci étant, vos observations évidemment rentrent pleinement dans le débat, Monsieur. Monsieur le Président voulait répondre...

Arnaud MONTEBOURG : Reprendre la parole. Je souhaitais répondre à Madame qui s'interrogeait sur l'histoire de la RCEA, parce que cela nous concerne particulièrement. Il est intéressant de regarder ce dossier rétrospectivement, et les raisons pour lesquelles nous en sommes là, et qu'aujourd'hui, on nous propose de nous payer notre propre route, la dernière route nationale du département de Saône-et-Loire, toutes les autres routes n'ont été transférées au département de Saône-et-Loire qu'avec vos impôts, nous sommes chargés d'entretenir même la Route nationale 6, la RN73 et combien d'autres. Je veux rappeler que j'ai là le témoignage intéressant, d'ailleurs positif, du Journal de Saône-et-Loire du 19 décembre 2003, où le Comité interministériel d'aménagement du territoire sur la Haute instance nationale qui décide de l'allocation de l'argent sur les territoires, sur les grandes infrastructures, avait retenu en 2003 la RCEA parmi 50 projets. Le Président du Conseil général,

mon prédécesseur René Beaumont, disait à l'époque, je cite, « l'ARCEA a exprimé sa satisfaction, la RCEA est inscrite dans les grandes liaisons à réaliser par l'Etat, c'est une excellente nouvelle. En effet, le département n'interviendra plus, l'Etat a décidé d'agir, dans le cadre des contrats de plan avec les régions, et le département sera donc exclu ». Le département n'aura plus à financer la RCEA, c'est ce que je voulais. C'est intéressant parce qu'en 2004, patatras ! Je souscris à ce qu'a dit mon collègue Beaumont, j'aurais eu la même réaction à sa place, mais patatras ! En 2004, le gouvernement décide de privatiser les autoroutes. Et la caisse qui récoltait les revenus de ce qui appartient au patrimoine national, c'est-à-dire les autoroutes de France, n'était plus alimentée par les redevances que versaient ces exploitations du patrimoine public. L'AFITF, Agence de Financement des Infrastructures du Transport, l'AFITF est donc maintenant réduite à sa plus simple expression, c'est-à-dire une coquille quasiment vide, puisque pour 40 milliards, l'ensemble des autoroutes, y compris celles qui traversent le département, ont été privatisées. Les 40 milliards ont servi non pas à financer la RCEA ou d'autres infrastructures, mais ont servi à payer les dépenses courantes de l'Etat. C'est une des raisons pour lesquelles il y a eu, à l'époque, un énorme contentieux. Je me souviens que plusieurs hommes politiques, d'ailleurs, de Gauche et du Centre, Monsieur Bayrou, mon parti aussi, avaient protesté, ou même fait des recours contre les décrets de privatisation des sociétés d'autoroute, car nous savions qu'en vendant le bien public, nous aurions d'énormes problèmes ensuite pour financer, par ce qu'il rapportait un certain nombre de nos infrastructures qui étaient inachevées. Donc, la Saône-et-Loire a payé tout cela très cher. Plusieurs ministres sont venus dernièrement, dans la dernière décennie, annoncer des bonnes nouvelles. En 2003, c'était une étape on les a entendus dire : « On va trouver l'argent ». Mais il n'y en avait plus puisque le même gouvernement qui venait annoncer les bonnes nouvelles les rendait impossibles par d'autres de ses actes. Voilà ce qui s'est passé. Et maintenant, on nous dit : « Vous allez vous payer votre sécurité. Vos morts, débrouillez-vous, payez par les péages ». Pour nous, cela a été très difficile, je l'ai dit à Molinet, Madame la Présidente, je le redirai ici, à Mâcon dans le lieu, le chef-lieu de préfecture du département de Saône-et-Loire. Nous avons fait une contre-proposition utilisant la nouvelle législation, le Grenelle 1, la loi du Grenelle, qui crée une taxe sur les camions et les poids lourds sur tout le réseau national, et notamment celui

passant par notre département. C'est une proposition qui a le mérite de créer une nouvelle source de financement que la loi affecte aux infrastructures de transport. Il y a un débat qui consiste à dire : « Est-ce que c'est pour faire des routes ou pour faire autre chose ? » En vérité, c'est pour les infrastructures de transport selon les orientations politiques du moment. Il y a des endroits où on a du cabotage maritime, c'est une priorité. Mais nous, on n'a pas le cabotage maritime. Il y a les endroits où on peut développer le fer, mais nous on n'a pas de fer. Nous, on a une route accidentogène, où on ramasse les morts et où on n'arrive pas à avancer depuis de nombreuses années. Donc, nous avons fait la proposition, et quand je dis « nous », c'est que c'est une proposition qui est partagée par-delà les sensibilités politiques. Le Député Gérard Voisin ici, il s'exprimera comme il le souhaite, je ne veux pas parler en son nom, qui n'est pas socialiste, qui est membre de la Majorité présidentielle, a rejoint cette position, ou plutôt a imaginé cette solution. Je lui rends cet hommage, car cela nous permet de penser que, intelligemment, pour notre territoire on peut avoir des idées communes pour régler des problèmes qui pour au moins n'ont pas été résolus, ou s'ils étaient résolus, le seraient par des solutions qui ne tiennent pas debout, excusez-moi messieurs et mesdames, des solutions qui ne sont pas financées avec des écarts de financement et des solutions qui, pour nous, sont illégales. J'ai dit au Président du Conseil général : « illégales pourquoi ? » mesdames et messieurs. Parce qu'il est interdit dans les principes généraux du droit de transformer une Route nationale gratuite en autoroute payante si vous n'avez pas le choix ou vous ne laissez pas le choix aux personnes qui habitent au bord de cette route et qui l'utilisent. Nous savons qu'il n'y a pas le choix. Les itinéraires de substitution n'existent pas. Essayez de passer, quand vous prenez la RCEA, faites l'expérience. On l'a fait avec les Conseillers généraux, on est allé prendre les chemins vicinaux et même nos routes départementales, nous savons parfaitement qu'il n'y aura pas le choix. Et d'ailleurs, c'est ce qu'a dit le Conseiller d'Etat Chabanol sur une expertise que nous avons demandée, nous, le Conseil général dans ce débat : il n'y a pas le choix, puisqu'il n'y a pas d'itinéraire de substitution. Donc, les péages sont un piège et les Saône-et-Loiriens vont être pris au piège, du racket, de sociétés autoroutières qui sont d'ailleurs... et là, Monsieur Regnaud, lorsque vous avez été interrogé, je crois que c'était à Charnay-lès-Mâcon par un citoyen du département, qui vous a demandé : « est-ce que vous garantissez que les prix des



péages seront figés, ils seront bloqués ? ». Et il n'y a jamais eu de réponse pour une raison simple : le Département de Saône-et-Loire, figurez-vous, est actionnaire historique de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, et nous, nous nous sommes battus... nous n'avons pas vendu nos participations, nous n'avons pas privatisé les actions qui vous appartiennent. D'ailleurs, c'est une politique constante depuis la construction de l'Autoroute 69 où nous sommes actionnaires, et nous sommes propriétaires de 30 000 actions. Cela permet au Président du Conseil général es qualités d'être présent dans les débats maintenant de la société privée d'autoroute. Qui est autour de la table ? Le fonds de pension australien qui n'a que faire de savoir si vous payez cher ou pas cher pour aller de Mâcon à Chalon et la société Eiffage qui a fait un consortium et qui décide des tarifs autoroutiers. A chaque fois qu'ils l'ont augmenté, moi j'ai voté contre. Mais j'étais tout seul ! Les membres du Conseil d'administration, ce ne sont pas nous, ce sont les Australiens. Et Monsieur Roverato et les gars d'Eiffage qui, eux, ont des actionnaires qui ont investi, et comme la Société Vinci ou le Fonds de pension Macquarie n'est pas une société philanthropique, ils ont des actionnaires qui demandent des Return on Equity... vous savez la formule magique pour la rentabilité des grandes entreprises et des financiers... il faut payer en retour. Conséquence : c'est vous qui payez, c'est nous. Alors, là-dessus, la conséquence de cela, c'est que nous savons bien qu'une société privée ne peut donner aucune garantie sur la modération de ces futurs péages. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'Etat est absolument dans l'incapacité juridique et politique d'offrir cette garantie. Et le rapport de l'expert Bonnafous nous confirme que grâce à l'incertitude de ce montage financier un peu spécieux, nous risquons en effet les hausses de péage et qu'il n'y aura pas de modération sur les péages. Voilà ce que nous avons proposé. Une écotaxe payée par les camions et les poids lourds, nous l'avons présentée à Molinet, il est sur le site du Conseil général, nous avons présenté un cahier d'acteurs, nous défendons une proposition alternative, d'autres ont fait d'autres propositions. Je note qu'il a été proposé une taxe sur les profits des sociétés d'autoroute privées qui exploitent notre patrimoine dévolu par la privatisation, je dois vous dire que je ne suis pas insensible à cette proposition, sauf que cette taxe n'a toujours pas été votée. En revanche, l'écotaxe, elle est votée, il n'y a plus qu'à la mettre en œuvre, et cela nous permettrait de réaliser les travaux dans un calendrier qui est dissocié du financement. Le calendrier de financement,

aujourd'hui c'est cela le problème de la RCEA, est jumelé au calendrier de réalisation des travaux. Si vous avez l'argent public, vous pouvez financer, vous pouvez faire les travaux ; vous n'avez pas d'argent, vous arrêtez les travaux. Le principe de l'écotaxe, c'est que c'est une taxe qui est sur vingt ans, trente ans. Donc, nous savons que nous avons des recettes sur la base de nos routes à exploiter. Donc, le calendrier de financement est dissocié du calendrier des travaux. Donc, on peut faire les travaux dans un délai raisonnable, six ans, c'est notre proposition, et financer ces travaux sur vingt ans. Voilà notre proposition alternative. Et maintenant, nous allons débattre avec l'Etat, qui n'est pas d'accord pour des raisons politiques, de cette contre-proposition. Moi, ce dont je me réjouis, c'est que nous avons fait quand même des éléments d'unité et de rassemblement en Saône-et-Loire et un peu dans l'Allier pour commencer, et j'espère qu'on sera tous unis dans nos deux départements Droite, Gauche, toutes les forces sociales pour faire valoir à l'issue de ce débat, Madame la Présidente, la contre-proposition que nous portons. Et je peux vous dire que s'il n'est pas possible de se faire entendre à l'issue de ce débat, il y aura en Saône-et-Loire un référendum, et « que le meilleur gagne ! ».

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Bon, nous allons maintenant... Nous demandons à la DREAL de répondre, et nous engageons de ce fait la deuxième partie même si les questions reviendront, nous engageons la deuxième partie sur les réponses... enfin, des premières réponses aux différentes alternatives dont certaines ont été très développées. Oui, certainement. Je crois qu'il faut que maintenant la DREAL réponde.

## **2ème partie**

### **Premières réponses aux solutions alternatives proposées**

#### **DREAL Auvergne et Bourgogne**

Georges REGNAUD : D'accord.

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur, vous aurez la parole tout de suite après.

Georges REGNAUD : Ce que je voudrais aussi, c'est qu'on parle de l'évolution du coût des péages en deux secondes pour répondre à la question.

Dominique THON : Dominique Thon, Directeur adjoint de la DREAL Auvergne. Avant de développer plus la question de l'analyse que nous faisons des propositions alternatives qui ont été faites sur les financements, je voudrais faire tout de même une mise au point sur ce qui est de la question des montants et des évolutions du péage. C'est un élément qui sera prévu dans le cadre du contrat de concession, puisque contrairement aux autoroutes qui existent déjà, ici il y aura un nouveau contrat de concession qui serait passé, s'il est passé bien sûr, après un appel d'offres qui comprendra un cahier des charges, et qui, comme tout contrat public, prévoirait des clauses de révision des prix, et généralement c'est une indexation sur quelque chose qui ressemble à l'inflation comme l'évolution annuelle des coûts, il n'y a pas de liberté laissée aux concessionnaires. Alors, certains ont joué sur le fait que quand ils avaient un très grand réseau, ils pouvaient augmenter plus fort les péages sur des sections qui rapportaient beaucoup, et moins sur des sections... enfin, équilibrer en jouant de cette façon-là. Sur une section comme la RCEA qui est très homogène, ce genre de jeu sera totalement impossible, donc il n'y a pas de... il y aura effectivement un encadrement du montant des péages par l'Etat, c'est comme toute concession. Enfin, tout concédant, en matière de coût ce que vous avez de transport public, a un regard sur les montants des prix du concessionnaire.

Jean-Yves AUDOUIN : Alors, Continuez !

Dominique THON : Je continue. Donc, quelques éléments de réaction sur les propositions qui ont été faites en termes d'éco-redevance, il y a plusieurs solutions alternatives qui ont été proposées, que ce soit l'éco-redevance ou la demande que nous examinons de la possibilité d'un partenariat public-privé. Alors, ce que je vais vous présenter en présence de Monsieur Bonnafous est très modeste, puisque dans les trois semaines qui se sont écoulées depuis les contre-propositions, nous n'avons pas eu le temps de faire les analyses fouillées et études de trafic précises qui

permettraient de donner à ce que je vais dire le même niveau de crédibilité qu'aux études précédentes. Donc, il faut les voir comme un dégrossissage du sujet, mais pas comme une vérité sur chaque point. Je tenais à le dire mais par contre, nous nous engageons à faire la suite des études plus précises ensuite. Voilà ! Donc, c'est une présentation aussi où il y aura beaucoup de chiffres comme un peu ce soir, et c'est un petit peu, peut-être un petit peu réel. Donc, je vais aller un peu plus vite. Voilà. Je vais présenter d'abord... avant de présenter exactement les différentes hypothèses, rappeler quelques éléments sur les coûts, les flux, en termes de coût au moment du projet, et puis pendant la vie de la route. Tout d'abord, le coût du projet lui-même. Dans le cas d'une concession, on a vu que la partie concédée était estimée à 910 millions d'euros par l'Etat. L'expert nous dit que cela pourrait être un peu plus cher, qui sont à la charge du concessionnaire avec une subvention d'équilibre apportée par l'Etat qui serait de 150 millions d'euros dans notre hypothèse, et sur laquelle l'expertise a dit que cela serait peut-être plus vraisemblablement 200 millions, mais qu'on n'était pas forcément sûr aujourd'hui de ce que serait le coût réel. Si jamais on n'est pas dans le cas de la concession, donc en cas de... dit de maîtrise d'ouvrage publique de la 2x2 voies, le coût serait de... nous l'estimons à 950 millions d'euros, avec une décomposition qui serait de 200 millions pour la branche Nord à partir de Ciry-le-Noble qui est la partie qu'il est prévu de toute façon de laisser gratuite quel que soit le scénario, 400 millions pour le reste de la Saône-et-Loire et 350 millions dans l'Allier. Ces hypothèses conduisent à un coût de 950 millions. Je sais qu'il est en forte évolution par rapport au coût qui avait été annoncé en février 2007. Nous avons apporté à la réunion de Dompierre quelques éléments pour expliquer ces évolutions de coût à partir de l'évolution des index, et c'est vrai qu'en juin 2008, ils étaient particulièrement élevés, des coûts liés à l'environnement, des frais de maîtrise d'œuvre et du 1 % paysage. Donc cela, c'est pour le rappel des coûts. Alors ensuite, les flux, c'étaient les coûts initiaux de l'opération... les différents flux qui vont être liés à l'opération. Donc, il y a d'une part l'éco-redevance dont on parle beaucoup, alors je vais peut-être être rapide sur cette diapositive puisqu'on en a déjà parlé. Elle a été prévue par la Loi de Finances 2008, elle est payée par les poids lourds... 2009 ? Je me suis peut-être trompé. Oui, d'accord. C'était à la sortie du Grenelle, disons. Oui, parce que 2008 c'est un peut tôt. Oui, 2009, excusez-moi. Les poids lourds seraient soumis à un taux de péage de,

en moyenne, 12 centimes d'euro par kilomètre parcouru. Les frais de perception, il y aura également des frais de perception, malheureusement, puisque... enfin, c'est une société qui va être chargée de percevoir ce péage et d'en verser le produit à l'Etat. L'appel d'offres est en train d'avancer significativement, et donc dans l'état actuel, on estime que les coûts seraient de l'ordre de 20 % de frais de perception par rapport à la production brute de la taxe à la demande de l'AFITF, et comme on l'a dit, elle n'est pas affectée à un projet particulier même si, bien sûr, la perte de l'écotaxe serait une perte pour l'Etat et pour l'AFITF. Donc, le produit qu'on estime sur cette section, dans le cas de concession il est clair que les trafics ne sont pas exactement les mêmes, selon qu'on est dans le cas de concession ou en cas de gratuité de l'ensemble de l'autoroute. Si on est dans le cas de concession, la taxe sera perçue uniquement sur la branche Nord, et je l'ai affectée au trafic moyen de poids lourds qu'on pouvait avoir dans l'estimation sur l'autoroute. Donc, c'est un peu une approximation, mais on voit qu'elle rapporterait environ 4,5 millions d'euros par an, donc uniquement sur cette partie de la branche Nord. Si on est dans la maîtrise d'ouvrage publique, en estimant le trafic à peu près non plus à 2 500 mais à 3 500 de poids lourds par jour, ce qui est une hypothèse qui serait complètement à vérifier bien sûr, mais qui nous paraît un peu assez réaliste, on aura un produit de l'écotaxe sur l'ensemble de l'itinéraire qui monterait à 30 millions d'euros par an, puisqu'il serait bien sûr appliqué à toute la RCEA, dont 6 millions sur la branche Nord, 12 millions sur le reste de la Saône-et-Loire, et 12 millions sur l'Allier, un produit net donc, en déduisant les frais de collecte. Cela, c'est le premier élément de flux financier dont on a beaucoup parlé. Deuxième élément : les coûts de maintenance de la voie qui comprennent tout ce qui est entretien courant et les coûts de main-d'œuvre de la structure qui gère la voie, et puis également les grosses réparations, le renouvellement des couches de chaussées généralement fait à l'entreprise. L'estimation moyenne qu'on peut avoir pour une 2x2 voies, ce que disent les concessionnaires, c'est de l'ordre de 135 000 euros par kilomètre sur des autoroutes concédées. Les moyens de l'Etat, on en a parlé à plusieurs occasions, sont nettement plus réduits. La valeur qui semble plus réaliste sur une autoroute non concédée, et puis à peu près celle qu'on constate actuellement sur les moyens qui sont consacrés aux actions à 2x2 voies de la RCEA, est d'à peu près 65 000 euros par kilomètre. Donc, cela ferait des coûts pour l'ensemble de la RCEA. S'il y a

concession, bien sûr que le concessionnaire prendrait en charge sur la partie concédée les coûts d'entretien. Les coûts resteraient à l'Etat sur la partie non concédée, donc il y aura un peu plus de 3 millions d'euros sur la branche Nord qui devraient être payés par l'Etat. S'il n'y a pas concession, on a des coûts qui sont d'un peu plus de 15 millions d'euros puisque l'Etat garderait l'ensemble de l'itinéraire, toujours un peu plus de 3 millions sur la branche Nord, et puis à la fois un peu plus de 6 millions dans l'Allier et dans le reste de la Saône-et-Loire, les linéaires étant de 90 kilomètres approximativement dans les deux cas. C'est une estimation basée sur un niveau un peu disons minimal des crédits. Voilà ! Dernier élément de flux financier en cas de mise en concession, c'est que certaines taxes spécifiques s'appliquent aux concessionnaires d'autoroutes. Elles ont été prises en compte dans les simulations financières qui ont été faites. Il y a d'une part ce qu'on appelle la taxe due par les sociétés d'autoroutes ou taxe d'aménagement du territoire, qui vient alimenter à la fois les services nationaux conventionnés de voyageurs. On s'imagine une façon... enfin, ce à quoi cela peut... principalement des transports ferroviaires, plus le solde à l'AFITF. Et deuxième partie, la redevance domaniale qui est prévue par le code de la voirie routière en fonction du nombre de kilomètres d'autoroutes. Le produit de l'ensemble... et puis, en troisième élément, la contribution économique territoriale qui est la nouvelle, l'avatar disons, de l'ancienne taxe professionnelle sur les deux premiers points. Le troisième point, je ne l'ai pas chiffré dans l'estimation. Les deux premières, la taxe et la redevance ont un produit de l'ordre de 5 millions d'euros en ce qui concerne la RCEA qui était inclus dans les estimations. Voilà ! Donc, cela ce sont les différents éléments qui rentrent dans les calculs qu'on peut appliquer à chacun des modes de financement possibles de la RCEA. Si la concession est prise, quels sont les différents éléments financiers ? Le coût des travaux, on l'a vu sur la section Allier plus Saône-et-Loire l'estimation serait de 910 millions d'euros, auxquels s'ajoutent les 200 millions d'euros de Ciry-le-Noble-Chalons. Mais la construction de la branche concédée, bien sûr, revient à la charge du concessionnaire. Le coût pour l'Etat n'est que celui de la subvention d'équilibre qu'il apporte, soit 150 ou 200 millions d'euros si on suit les conclusions de l'expert. Et il y a 200 millions d'euros sur la section Ciry-le-Noble-Chalons qui ont été prévus. Ensuite, les flux, il y a 3 millions d'euros, en arrondissant le coût de maintenance sur la section Nord, et en revanche, en produit, j'ai mis en jaune les produits pour que cela marque la

différence, il y a 5 millions de produits de l'éco-redevance sur la section Nord, et 5 millions de produits des taxes versées par le concessionnaire qui font globalement un léger bénéfice annuel je dirai pour l'Etat de l'ordre de 6 millions d'euros. Deuxième cas : le financement qui a été proposé par l'éco-redevance. Alors, je distingue par section, et puis on verra après ce que cela veut dire soit dans le cadre d'un projet global, soit dans un projet partiel. Je rappelle les éléments qui étaient déjà sur les transparents précédents, section par section. Si on travaille plutôt directement sur le total au niveau de ce tableau, on voit qu'il y en a un coût de travaux qui est de 950 millions d'euros, qui serait à la charge de la collectivité dans ce cas-là, auquel s'ajoute un coût de maintenance annuel qui est d'un peu plus de 15 millions d'euros, et un produit de l'éco-redevance estimé à 30 millions d'euros pour l'ensemble. Donc, on voit une recette nette de 14 millions d'euros environ sur l'ensemble de la RCEA. Si on raisonne avec l'idée que l'Etat apporte d'abord 350 millions d'euros et puis doit emprunter 600 millions d'euros pour boucler le financement initial, on voit que la recette apportée par la redevance nette, disons des frais d'entretien qui reviennent à la charge de l'Etat, ne permet pas d'arriver à équilibrer ce montant-là puisqu'on est à peu près... enfin, il faudrait des taux d'intérêt en dessous de 2,5 % pour arriver à équilibrer. Si on fait la différence un peu entre ce... puisque la proposition qui était faite par le Conseil général de Saône-et-Loire portait sur le seul Département de Saône-et-Loire, j'ai regardé un peu l'analyse qu'on pouvait faire des différences entre ce que le Conseil général de Saône-et-Loire a proposé. Alors, la proposition du Conseil général est plus subtile que ce que je propose là... que je présente là, il y a des hypothèses un peu plus complexes, c'est clair. Je suis là dans un discours un peu simplificateur et je l'admets, mais les observations que l'on peut faire à cette proposition, la première c'est bien sûr que l'Etat cherche une solution globale du problème de la RCEA, et que cela suppose qu'on trouve un mode de financement à la fois pour la Saône-et-Loire et pour ce qui se passe dans l'Allier. Donc, les différences entre... le Conseil général de Saône-et-Loire estimait que les travaux coûtaient 500 millions d'euros, notre estimation est de 600 millions, et on l'a vu pour ce qui est des seuls coûts de travaux, je pense que le rapport de l'expertise est finalement très proche des coûts annoncés par l'Etat et beaucoup plus proche en tout cas que ne le serait celui de Saône-et-Loire, de 500 millions. Les recettes annuelles nettes, en reprenant mon tableau précédent et en regardant, il y a une

estimation par le Conseil général de Saône-et-Loire, je ne reviens pas sur le tableau parce que cela va perdre un peu les gens, mais je vous demande un peu de me faire confiance sur cet aspect, les recettes annuelles nettes estimées par le Conseil général de Saône-et-Loire sont de 13 millions d'euros, celles auxquelles nous aboutissons avec notre calcul sont de 8,5, et donc l'analyse que nous faisons serait que ce montant ne permettrait pas de rembourser ni même l'emprunt de 225 millions d'euros qui serait nécessaire pour arriver à rembourser le montant d'emprunt prévu par le Conseil général de Saône-et-Loire, et à plus forte raison les 325 millions d'euros qui seraient nécessaires pour rembourser le montant prévu avec le montant Etat, voilà. Donc, c'est l'analyse que... je dis une analyse sommaire, puisqu'on n'a pas fait d'actualisation sur ce qui se passerait sur 20 ou 30 ans, on n'a pas remodelisé le trafic complètement sur « quel serait le trafic en 2017 sans écotaxe », cela demanderait aussi de le faire tourner, mais je pense que les ordres de grandeur sont tout de même assez significatifs. Il est inclus... si on va revenir sur le tableau précédent... attendez ! Oui, l'entretien, il est compris dans ce que j'appelle maintenance. Donc, le coût d'entretien... le tableau précédent, dans le cas de la concession, Christophe. Sur la proposition du Département de Saône-et-Loire, comment on arrive à ces coûts-là, vous voulez dire ?

Claude BREVAN : Dans le cas de la redevance, est-ce que la maintenance...

Dominique THON : Dans le cas de l'éco-redevance, moi, je vois le coût de la maintenance annuelle, donc on voit qu'il y a un coût... Donc, si on veut faire le calcul sur ce... la dernière phrase, oui. Donc, la diapo suivante, s'il te plaît Christophe. Donc, quand je mets recettes annuelles nettes, c'est le coût, c'est l'apport de l'éco-redevance, moins les coûts de maintenance. Voilà ! C'est oui.

Arnaud MONTEBOURG : Pardonnez-moi de prendre le micro. Pourquoi avec 20 millions on ne sait pas rembourser 225 millions ? Cela fait 11 ans ? En plus, cela fait 20 ans.

Dominique THON : Ce n'est pas 20, c'est 8,5.



Arnaud MONTEBOURG : Non, 13 plus 8,5, cela fait 20.

Dominique THON : Non, 13, c'est l'estimation que vous faites, vous.

Arnaud MONTEBOURG : Non, regardez. A nous, regardez, revenez à votre diapo d'avant parce que nous, on trouve combien, nous ? On a plus de somme de recettes que cela. Nous, on a 18 millions de recettes.

Dominique THON : On peut revenir à la diapositive précédente. La diapositive précédente...

Arnaud MONTEBOURG : Nous, on l'a offert, et Monsieur Voisin en a offert un lot, donc si vous voulez qu'on discute...

Dominique THON : Voilà, c'est un peu entre les deux. Donc, il y a les... effectivement, il faudrait rajouter les 2 millions qu'apportait le Conseil général de Saône-et-Loire aux chiffres que j'ai donnés. Là, si vous regardez uniquement la...

(Chahut)

Dominique THON : On va regarder... Non, 30, c'est le produit de l'éco-redevance sur l'ensemble de la RCEA.

Intervenant : Allier et Saône-et-Loire.

Dominique THON : Allier plus Saône-et-Loire. Pour la Saône-et-Loire, ce qui revient, ce sont les 12 plus 6, cela fait 18, qui reviennent à la Saône-et-Loire. En contrepartie, il y a les frais d'entretien et de maintenance qui seront supportés par l'Etat si on est dans cette situation-là, et qui ne le seront pas si on est dans la situation de concession. Ces frais... mais quand je dis net, ces frais sont un peu plus de 9 millions d'euros en Saône-et-Loire, et c'est le 18 moins 9 qui fait les 8,5 millions auxquels je suis arrivé sur la diapositive suivante. Et vous remarquerez, si on veut faire complètement la comparaison avec la concession que j'ai fait cadeau dedans,

des taxes perçues par l'Etat sur les autoroutes que je n'ai pas souhaité entrer dans le calcul, voilà !

Claude BREVAN : Monsieur Thon, actuellement l'entretien de la route, vous le faites bien, il est bien financé.

Dominique THON : Oui.

Claude BREVAN : Alors, quelle est la différence...

Dominique THON : Mais dans le cas de la concession, nous ne le ferons pas.

Claude BREVAN : D'accord ! Mais dans le cas de non concession, cela reste public, quelle est la différence entre le coût que vous mettez aujourd'hui sur la route telle qu'elle est et celui que vous mettriez s'il y avait une 2x2 voies complète, parce qu'on ne peut pas, voilà, repartir à zéro quand même ?

Dominique THON : Actuellement, il y a un certain coût, mais dans le cas, si on doit...

Claude BREVAN : Ah, c'est combien ?

Dominique THON : Il est d'environ, sur l'ensemble de la RCEA c'est à peu près 10 millions d'euros, 10 sur l'ensemble.

Claude BREVAN : Et il serait à combien si on le mettait... si c'était entièrement à 2x2 voies ?

Dominique THON : Entièrement à 2x2 voies, il passe à 15 à 16 millions d'euros, parce qu'on rajoute une proportion de...

Claude BREVAN : C'est toute la différentielle qu'il faut ajouter parce que de toute façon, c'est vraiment...

Dominique THON : Non, parce que dans le cas de concession, il passe à moins.

Claude BREVAN : Là, on est dans le cas où vous ferez des économies, ce n'était pas tout à fait ce qui était demandé,...

Dominique THON : Il y a des économies mais par rapport à 350... enfin, bon, voilà ! C'est pour présenter les chiffres tels qu'on peut les connaître.

Claude BREVAN : Non, pas les connaître, non.

Dominique THON : Alors, je vais essayer... S'il vous plaît, est-ce que... Je n'avais pas fini l'exposé non plus, mais on peut... Oui, je voulais dire de toute façon, on a préparé une note un peu plus complète, parce que là le PowerPoint ce sont les chiffres sur le tableau. Il y a une note qui est plus complète qui précise cela, que nous allons remettre à la Commission, vous analyserez, si vous souhaitez la mettre sur le site ou la... Voilà ! Cela sera pour faire avec... Dernier point, on voulait parler aussi puisque la question était...

Claude BREVAN : Monsieur Vallaud qui va intervenir sur ce point-là, si c'est sur le point de partenariat public-privé, vous en parlerez après. Monsieur Vallaud.

Boris VALLAUD : Oui. Je voudrais simplement d'abord vous remercier d'avoir pris la précaution de commencer par interroger le niveau de crédibilité de votre intervention parce que je crois que chacun peut mesurer l'approximation pour le propos. La question que nous avons posée...

(Applaudissements)

Dominique THON : Merci !

Boris VALLAUD : La question que le Conseil général a posée, comme Monsieur le Député Voisin, c'est de savoir si compte tenu d'un coût estimé d'une mise à 2x2 voies qui est différente entre la vôtre et la nôtre, et j'y reviendrai tout à l'heure. Le

rendement de l'écotaxe produit par la RCEA permet ou non de rembourser sur une durée indéterminée, nous avons pris 20 ans, Monsieur Voisin a pris 30 ans, permet de rembourser le coût d'investissement initial plus les grosses réparations. Madame Brévan a raison de dire que vous payez déjà de l'entretien sur cette voie, et que vous assurez également sans recours à un concessionnaire ou sans recours d'ailleurs à d'autres moyens à l'entretien des 2x2 voies de l'Etat ailleurs. Et ce que nous disons, c'est qu'il est possible, en considérant les apports que vous êtes prêts à faire sur la branche Nord et en termes de subvention d'équilibre aux concessionnaires, qu'il reste 225 millions d'euros à financer en Saône-et-Loire plus 6 millions d'euros pour les grosses réparations pour ajouter 3 millions d'euros d'entretien de votre estimation...

Dominique THON : Oui, mais on peut rester sur les 6.

Boris VALLAUD : ... et nous disons qu'avec une valeur de 15 millions d'euros d'écotaxe en valeur 2012, parce que le problème c'est que vous n'actualisez pas la valeur de l'écotaxe sur la période de l'investissement.

Dominique THON : Tous les chiffres sont en valeur juin 2008.

Boris VALLAUD : Oui, oui. Non, mais l'écotaxe et son rendement ont un effet évolutif à cause de l'inflation.

Dominique THON : Oui, mais sur les coûts aussi. Donc, c'est...

Boris VALLAUD : Oui, oui, mais bien sûr.

Donc, la seule question qui se pose : est-ce que l'on peut, par un rendement donné de l'écotaxe produite par la RCEA, couvrir cet investissement initial et les grosses réparations ? Nous soutenons, que oui.

Jean-Yves AUDOUIN : Voilà.

Boris VALLAUD : Ils n'ont fait que la Saône-et-Loire.

Dominique THON : On n'est pas d'accord sur ce résultat mais...

Boris VALLAUD : Je voudrais simplement sur le coût de la RCEA, mise à 2x2 voies et concession. Moi, je veux bien qu'en 2007, finalement, les estimations de l'Etat qui étaient peut-être déjà les vôtres étaient fausses et fantaisistes. Mais nous, on a fait des taux d'actualisation. Nous avons fait des taux d'actualisation.

Dominique THON : Non, on peut les remonter, mais on n'a pas...

Boris VALLAUD : Ensuite, nous avons pris la précaution de regarder sur des coûts réalisés et actualisés, voir combien coûterait le doublement, enfin l'élargissement et la mise à 2x2 voies ? Nous oscillons entre 3,2 pour être précis et 6 millions d'euros du kilomètre. Là, vous nous annoncez, vous, entre 6 et 9,2 millions d'euros du kilomètre... 9,2 millions du kilomètre, c'est avec les barrières de péage. Donc, je comprends bien que votre intérêt c'est de tirer les prix vers le haut pour que le recours à la concession soit d'autant plus nécessaire que l'Etat ne peut pas le financer, et pour la proposition du Conseil général, qu'elle soit d'autant plus intenable que cela soit de plus en plus cher. Voilà ! Je trouve qu'il y a, en 15 jours, une expertise un petit peu rapide qui a été faite, et qui mériterait quand même au minimum un débat contradictoire...

Dominique THON : Tout à fait.

Boris VALLAUD : ... entre les experts.

(Applaudissements)

Dominique THON : On peut très bien compléter les...

Jean-Yves AUDOUIN : Monsieur le Député

Gérard VOISIN : Merci, Madame la Présidente de la qualité de vos travaux et de l'apport que vous allez donner au Secrétaire d'Etat aux Transports, Thierry Mariani, et à la Ministre Nathalie Kosciusko-Morizet qui auront à trancher ce débat, puisque vous avez, tout au long de ces mois, collecté ce que les uns et les autres avaient apporté au débat. Je vais d'abord dire d'où je viens pour aller où je souhaite que pour la RCEA nous allions. Je viens en droite ligne de ce qu'évoquaient mes collègues parlementaires dans différentes réunions au ministère des Transports. Je ne suis pas contre la mise en concession, j'ai simplement changé un peu la voix, en tout cas ma voix, lorsque je me suis aperçu qu'il y aurait probablement quelques difficultés pour une mise en concession avec la gratuité que demandent une très grande partie de la population, des administrés et des contribuables de Saône-et-Loire. Et donc, mon projet, il est simplement une proposition alternative au cas où la mise en concession, telle que nous l'avions regardée ensemble, nous parlementaires de Droite, et je n'ai pas varié, je suis toujours à Droite. Mais, par contre, cela en fait sourire quelques-unes ou quelques-uns ici, ce n'est franchement pas mon souci, je sais où je suis et je sais où je vais. Et à partir de là, le problème n'en est pas un lorsque le Président du Conseil général s'est quelque part emparé de nos propositions, puisque tout à l'heure il a fait une inversion, il a changé après, il a rectifié tout de suite, et je l'en remercie. Mais c'est bien sur la base des travaux que j'ai effectués dans le cadre d'un rapport sur l'eurovignette et l'écotaxe que j'ai à votre disposition, il ne fait que cent pages, mais il est suffisamment précis et suffisamment argumenté pour nous dire que, avec l'aide bien sûr de collaboratrices et de collaborateurs de talent à l'Assemblée Nationale, puisque je l'ai fait pour le compte de la Commission chargée des affaires européennes, et je suis un peu étonné, que n'aient été analysées que les propositions du Président du Conseil général. Et je dois dire que, je suis désolé de vous le dire Monsieur Thon, vous avez sûrement raison sur les chiffres et tout, mais les présentations qui ont été faites troublent... me troublent, parce qu'elles troublent probablement ce que peuvent ressentir celles et ceux qui vous entendent. Donc, je vous le dis comme cela. Et est-ce que vous avez étudié mes propositions ? Alors, j'espère que vous le ferez après, et vous pourrez rétablir quelques vérités, puisque mon projet diffère de celui du Président du Conseil général. Je ne vais pas en donner les détails puisque vous dites que vous allez les analyser. J'espère que vous le ferez d'une manière un peu différente de ce que vous

avez fait pour les propositions du Conseil général, sinon je reprendrai la parole ou bien je diffuserai, d'ailleurs, largement, quelles sont les propositions chiffrées sur les 176 kilomètres et sur la base de vos propositions, Mesdames et messieurs de l'Etat et des directions départementales et régionales. Donc, voilà ! Pour moi, ce soir, après avoir fait une ébauche à la réunion de Charnay, après avoir fait une intervention de 25 minutes à Molinet, je dois dire que, de plus en plus, je me rends à l'évidence. C'est-à-dire que l'écotaxe est probablement la solution la plus rationnelle, et que j'essayerai de le démontrer, et j'espère qu'au ministère, si la mise en concession avec la gratuité requise n'est pas possible, j'espère que la proposition chiffrée que j'ai faite sera retenue. Ce n'est pas pour me faire plaisir. A mon âge, j'ai autre chose à faire. C'est simplement que, est apparu, et probablement trop au niveau du Parlement français, c'est-à-dire aussi bien le Sénat que l'Assemblée Nationale, un certain nombre de nos collègues ne se sont pas aperçus de ce qui se passait en Europe, et quelles étaient les nouvelles recettes que nous pourrions attendre dans un domaine, où nous savons que l'argent se fait rare. Et puis, dans un domaine ou sur cette Route Centre Europe Atlantique, ce sont des décès de personnes en trop grand nombre, et que l'insécurité, elle doit être à l'ordre du jour tout de suite par des travaux nécessaires. Pour ma part, je n'accepterai pas d'attendre un certain nombre d'années et de remise en question permanente, alors que les ressources sont à notre portée. Alors, quelles sont-elles ces ressources ? Qu'est-ce que l'écotaxe ? L'écotaxe s'est issue de l'eurovignette. L'Europe a imposé la taxation des routes nationales non concédées, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas autoroute, et il y en a beaucoup en France. Cela veut dire qu'à partir de 2009, Loi de Finances de 2009, l'écotaxe a été votée par le Parlement français, et que contrairement à l'Allemagne où cela existe depuis cinq ans, avec des ressources pour l'Etat fédéral, nous, nous avons perdu pas mal de temps. Depuis 2009, nous venons simplement... on peut le dire maintenant, de choisir la société qui, à l'instar de Toll Collect en Allemagne, va collecter, c'est le mot, va collecter 12 centimes d'euros par kilomètre pour les camions, camionnettes, camions à partir de 3,5 tonnes, 12 tonnes en Allemagne. L'équivalent de Toll Collect est choisi, il s'agit de Stradal. Il y a quatre parties prenantes. Avec Stradal, il y a la SNCF. Il y a la SNCF, c'est fait, cela a été fait cette semaine, et à partir de là, en 2012, l'écotaxe va être perçue. C'est-à-dire qu'en 2012, sur la RCEA, sur la Route Nationale 6 ou

ailleurs, parce qu'il faudra du temps pour monter en puissance, c'est satellitaire, c'est-à-dire qu'il y a des portiques, et puis dans chaque véhicule embarqué, il y a un petit objet qui s'appelle obus, et qui permettra, si j'ose dire, de la recette mais en même temps le paiement par chaque propriétaire de poids lourds, de payer comme on le fait avec les Liberty quand on passe sous le portique d'APRR ou d'ailleurs. Donc, cette recette dont j'espère, sur le cas précis de la RCEA, que Monsieur Thon aura décortiqué mes propositions. Sinon, je vous le redis, le livre il est gratuit, il est là, mais je pourrai en apporter autant que vous en voulez. Le fait est que nous sommes pionniers, et ce n'est pas facile d'être pionnier, mais bien sûr que cela n'existait pas avant. Donc, nous sommes pionniers. Mais cela va s'imposer partout en France. Alors, j'ai bien lu et entendu des choses sur l'écotaxe est dévoyée. Certains groupes dits écologiques se lancent dans cette affaire. C'est la loi, et rien que la loi. L'écotaxe, elle est faite pour venir dans l'AFITF, AFITF même, et que, ensuite l'AFITF, elle doit répartir cette collecte. Le Président en est un Sénateur très connu, Gérard Longuet, un homme très sérieux, et bien sûr il faudra bien que nous regardions comment cet argent qui va être collecté, j'allais dire sur le dos des poids lourds, ici chez nous, mais partout en France, comment cet argent va être réparti ? Donc, cela va aller dans les caisses de l'AFITF, et ensuite il pourra y avoir des dispersions dont je souhaite moi, dont je souhaite, qu'elles soient utiles aussi pour le transport routier, pour la mise en sécurité, et on est en plein dedans là, on est en plein dedans. Les transporteurs routiers également ne sont pas contre cette écotaxe dans la mesure où c'est utilisé intelligemment, et puis plutôt sur la route, parce que l'intermodalité, cela compte, mais du fluvial cela a été dit, on ne peut pas en faire partout, les dû ferroviaires, je prépare un rapport sur la mise en concurrence européenne au niveau du transport ferroviaire, je peux vous dire qu'on n'est pas prêt d'avoir les moyens nécessaires sur cette transversale, ce n'est pas demain la veille, moi je serai chemin de Verneuil, pour ceux qui connaissent... voilà. C'est à peu près ce timing-là. Alors, qu'on ne dise pas qu'il y a, et j'ai un bon ami qui a dit que c'était un dévoiement de l'écotaxe, mais pas du tout... mais pas du tout ! Et donc, c'est la loi et, d'ailleurs la loi dit que c'est pour les transports et non pas essentiellement et seulement surtout, et non seulement pas du tout complètement pour le fluvial et le fer. Et la loi, elle dit, c'est pour cela que j'ai écrit au Président du Conseil général, je lui ai demandé de demander à l'Etat de faire passer la Route Centre Europe



Atlantique qui est aujourd'hui nationale dans le domaine départemental, parce que comme il se plaint toujours qu'il n'y a pas assez de décentralisation, c'est le moment qu'il montre son talent, Monsieur Montebourg. C'est le courrier... non, ce n'est pas le courrier du cœur, et que la loi elle dit que l'affectation du produit de la taxe à l'article 283 quater, je dis cela pour les spécialistes, y compris ceux qui rigolent, « le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier national est affecté à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, AFITF. L'Etat rétrocède aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant au montant perçu pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déductions faites, des coûts exposés y afférents. Un arrêté conjoint des ministres chargés des Transports et du Budget fixe le montant de cette retenue... » voilà ! Tout cela est très législatif, tout cela est très légal. Alors, je m'enflamme un peu mais je redis c'est une solution alternative, crédible, chiffrée que la loi française dans le cadre de la loi européenne a mise en place. Après, si on ne s'en sert pas, si vous ne vous en servez pas, ou si les ministres ne s'en servent pas, ce ne sera plus mon problème, Madame la Présidente, ce ne sera plus mon problème. Mais j'aurai au moins exposé, après avoir travaillé dessus, j'allais dire dans ma circonscription, un modèle qui peut être reproduit partout en France, parce que la loi l'exige. Voilà ! Alors, j'ai d'autres choses à dire, mais je ne vais pas monopoliser, j'ai déjà 12 minutes et 13 secondes. Mais, j'attends de vous, Monsieur Thon, que vous puissiez expliquer à ces messieurs-dames comment vous avez lu ma proposition ?

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Bien. Monsieur Emorine Et puis ensuite, il y a beaucoup de questions dans la salle. Est-ce qu'on peut d'abord demander à la maîtrise d'ouvrage si, effectivement, en deux mots, si vous avez travaillé sur la proposition de Monsieur Voisin, et si vous pourrez en dire quelques mots tout à l'heure.

Dominique THON : Oui.

Claude BREVAN : D'accord, oui, vous avez travaillé. La réponse est oui. Donc, monsieur Emorine, allez-y !

## Questions/réponses

Jean-Paul EMORINE : Oui. Merci, Madame la Présidente. Mesdames, messieurs les membres de la Commission nationale, mesdames, messieurs, je vais me présenter, parce que les Mâconnais n'ont peut-être pas l'habitude de me voir très souvent. Jean-Paul Emorine, donc je suis Sénateur de Saône-et-Loire, et je préside la Commission de l'économie du développement durable et de l'aménagement du territoire au Sénat, et nous sommes très intéressés, les sénateurs comme les députés, au schéma national sur les infrastructures terrestres, qui est présenté au Parlement prochainement. Et je veux être très simple, peut-être répondre à une question tout à l'heure de Madame Eschmann sur l'impact environnemental, sur les infrastructures dans le schéma national. Aujourd'hui, Madame Pappalardo, qui est la Commissaire générale à l'environnement, a fait des études sur l'impact environnemental sur l'ensemble de ce Schéma National. On doit se réjouir en Saône-et-Loire que la RCEA est intégrée à ce schéma national des infrastructures. Pour vous dire que la Commission qui est quand même composée de 78 sénatrices et sénateurs, beaucoup de mes collègues réclament des infrastructures de transport, et ils ne se posent même pas la question si ce sont des concessions ou si ce sont des voies qui sont réalisées par l'Etat. Donc, aujourd'hui, en Saône-et-Loire, nous avons un débat, Madame la Présidente, que vous conduisez très bien, d'ailleurs un débat difficile, parce qu'on peut avoir des propositions différentes. Mais ce qui est important pour nous, c'est d'avoir un itinéraire qui puisse se réaliser rapidement. Or, quand j'entends les propositions, cela va se faire sur 5 ans. Je pense que nos prédécesseurs, ils n'ont pas été plus bêtes que nous, il y a eu 50 % de réalisé qui était fait en 40 ans. Donc, on doit être modeste, et on doit essayer d'avoir des analyses assez précises. Moi, je respecte les propositions de chacun, Madame la Présidente, le débat est fait pour cela. Mais ce que je n'accepte pas, c'est qu'on mette en cause les ingénieurs de l'Etat, les financiers de l'Etat qui ont travaillé sur ce projet, qu'il y ait des variations, Monsieur Bonnafous a fait des évaluations, je l'ai rencontré au niveau du Sénat, on peut avoir des seuils d'écart dans des projets aussi importants, les estimations sur le trafic, sur les coûts, elles peuvent varier, et on voit bien que, globalement, on peut peut-être avoir des variations de 10 %. Moi, je respecte la position du Président du Conseil général et de la majorité du Conseil général, je ne mets pas en cause les chiffres qui sont avancés, mais je ne peux pas

laisser mettre en cause les ingénieurs de l'Etat et les hauts fonctionnaires qui sont là sous tous les gouvernements. Gérard Voisin a fait une proposition sur l'éco-redevance. Moi, c'est une proposition que je prends en compte, je ne la partage pas, mais il est certain qu'à un moment donné, quand le Gouvernement aura à se prononcer après la remise du rapport de la Commission nationale du débat public, il faudra bien faire des choix. Moi, je suis sur la position de Jean-Marc Nesme, et je pense que Jean-Patrick Courtois partage à peu près notre position. S'il n'est pas tout à fait d'accord, il pourra le dire tout à l'heure. Je le dis pourquoi ? Notre position, je l'ai exprimée à Charnay-les-Mâcon. Notre position, nous sommes pour la concession, parce que nous voulons avancer dans ce projet. A partir du moment où on a pris en compte plusieurs points très précis pour la Saône-et-Loire, il y a 50 % de l'infrastructure qui a été réalisé et financé par les habitants de Saône-et-Loire, soit à travers le Conseil général, soit à travers la région. Et à partir de ce moment-là, et en prenant en compte qu'il n'y a pas d'itinéraire de substitution capable de supporter, pas des trafics de voitures, mais des trafics de poids lourds, nous demandons que soit étudiée la prise en compte d'un péage à Molinet et d'un péage à Mâcon. Alors, après, on nous dit : « mais ce n'est pas réaliste juridiquement ». J'ai entendu... non, non, mes chers collègues, je vous ai entendu dans le calme. Mes chers collègues, les experts, et nous avons des rapports du Conseil d'Etat, Jean-Marc Nesme l'a mis en avant, Arnaud Montebourg vous a demandé une expertise, un autre expert est venu donner sa position, personnellement, moi, je ne suis pas Conseiller d'Etat, mais je fais confiance quand même à nos Conseillers d'Etat comme à nos ingénieurs, et à un moment donné, on verra bien ce que le Gouvernement décidera sur la proposition de la Commission nationale du débat public. Madame la Présidente, je me réjouis de la façon dont vous conduisez ces réunions, je n'ai pu participer qu'à deux, nous sommes véritablement dans une démocratie, et moi je respecte les expressions de chacun.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Si vous le voulez bien Monsieur le Sénateur, on va donner un petit peu la parole quand même à la salle qui commence à s'impatienter, puis vous

reprenez la parole après, si vous le permettez bien. Allez-y ! Il y a le monsieur à qui on l'avait promis, là il n'y a pas... vous pourrez l'avoir juste avant les interventions.

Yves MOULIN : Yves Moulin de Paray-le-Monial. Alors, ce débat public a été parfaitement organisé. Merci Madame la Présidente pour votre écoute, votre impartialité, votre objectivité. Tous ceux qui le souhaitaient ont pu s'exprimer, la preuve. Je voudrais rappeler rapidement quelques évidences de façon très simple. Premièrement, autoroute à péage ou 2x2 voies gratuite, même sécurité. Deuxièmement, autoroute à péage est la solution la plus compliquée à réaliser, donc la plus coûteuse et la plus longue en délai d'exécution. Pourquoi aurions-nous la possibilité de financer rapidement la solution la plus chère et non l'autre ? Troisièmement, merci à ceux qui continuent d'explorer toutes les possibilités de financement pour cette 2x2 voies gratuite et ouverte à tous. A Molinet, on a parlé de la branche Nord, Paray-Montceau. Cette branche Nord, cela n'est pas la RCEA. La RCEA, c'est la Route Centre Europe Atlantique ou Suisse-Océan, c'est pour la Saône-et-Loire, Digoin-Mâcon. Paray-Montceau, c'est l'itinéraire Hambourg-Gibraltar, qui croise la RCEA à Paray-le-Monial. J'ai réalisé à Molinet que si le trajet Paray-le-Monial-Monceau-les-Mines était à péage, on obligerait ceux qui ne souhaitent pas payer à réutiliser la route qui longe le canal du Centre. Je rappelle que sur cette route, un hiver, le Directeur de l'hôpital de Paray-le-Monial a perdu la vie, sa voiture a glissé et a plongé dans le canal. Attention qu'en choisissant l'autoroute à péage, nous ne devenions des assassins en puissance.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci, monsieur. Au fond de la salle.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Allez-y !

Pierre HAGA : Oui. Bonsoir ! Moi, je m'appelle Pierre Haga de Trivy. J'habite pas loin du Col des Vaux justement. Donc, je vais poser une petite question, notamment à

Monsieur Michel Quinet, qui expliquait tout à l'heure que la route qui est là-bas, que cela soit une 2 voies ou une seule autoroute, c'est la même chose. Je ne crois pas, d'après ce que m'a dit un technicien qui m'a expliqué que : une autoroute, on doit aller à 130 à l'heure, les virages, les inclinaisons de virage ne sont pas les mêmes, celles où on doit aller à 110 à l'heure. Bon ! Deuxième point, j'espère qu'il pourra m'expliquer aussi : est-ce que sur l'autoroute, on peut avoir des accès, notamment sur les riverains, que par exemple, où nous on habite, il y a des restaurants qui risquent d'avoir des sorties qui seraient fermées. Je pose la question à savoir si le fait d'être sur une autoroute, ces sorties seraient restées ouvertes tout simplement ? Et puis, il y a deux choses qui m'interpellent. Premièrement, si on fait une autoroute à 130 kilomètres à l'heure, c'est pour aller plus vite que si on fait une 2 voies à 110. Pour les transports routiers notamment, c'est ce qu'ils recherchent, d'aller plus vite d'un point à un autre. Or, si on leur met six péages au milieu, vous croyez qu'ils vont aller plus vite qu'à 110 à l'heure ? Deuxième point, vous allez me faire croire aussi qu'avec six péages, des virages augmentés, un travail supplémentaire en installation, cela va coûter moins cher qu'une 2x2 voies ? Arrêtez de nous prendre que pour des imbéciles ! C'est tout ce que j'ai à vous dire.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : J'aimerais bien que vous répondiez sur la question de Trivy, parce que je sais que cela intéresse d'autres personnes dans la salle. Et donc, sur cette question d'accès à Trivy, juste une réponse rapide, s'il vous plait.

Michel QUINET : Alors, sur le dimensionnement des routes, autoroutières ou routes express, l'élément dominant tourne autour des distances de visibilité. Donc, la RCEA, telle qu'elle était prévue aux Déclarations d'Utilité Publique de 95 à 97, est une route à 110 kilomètres/heure où, lorsque le tracé n'est pas contraint par la topographie, on est assez loin des minimums requis pour avoir ces distances de visibilité à 110. C'est pour cela que le passage possible à 130 kilomètres/heure ne conduit à aucune modification de tracé. Là où cela conduirait à des modifications de tracé, telles que la RCEA était prévue précédemment, c'est bien dans un secteur, comme celui entre Cluny et Charolles, où la topographie contraint le tracé pour des questions

d'économie, à la fois environnementale et financière, à être vers des minimums, des caractéristiques minimum admises pour le 110 kilomètres/heure. Et c'est pour cela que le projet, tel qu'il était présenté en concession, laissait cette section limitée à 110 kilomètres/heure. Si on la passait à 130 kilomètres/heure, indépendamment du coût, cela conduirait à faire des tranchées qui seraient disproportionnées par rapport à l'intérêt de cette élévation de vitesse. Sur les accès, les statuts routes express ou autoroutes conduisent à la même interdiction des accès riverains sur ces chaussées. Ce sont les premiers articles qui réglementent le code de la route en la matière, statuts voies express ou statuts autoroutiers, c'est la même réponse : pas de possibilité d'accès riverains directs sur la voie, mais obligation de passer par des échangeurs.

Claude BREVAN : Sur l'accès direct ? Pas une question d'accès direct. C'est une question d'accès, notamment à un restaurant qui se trouve en bas, et d'autres qui s'y trouvent, je crois. Je ne pense pas qu'il s'agit que quelqu'un sorte directement de son habitation pour arriver sur la voie. Je crois que ce n'est pas cette question-là qui vous est posée.

Michel QUINET : Si je peux compléter... Dans l'hypothèse prise de maintien des échangeurs, il s'agit bien de maintenir les échangeurs tels qu'ils étaient prévus à la Déclaration d'Utilité Publique toujours prise entre 96 et 97. Cela veut dire que tous les carrefours, aujourd'hui, directs qu'on trouve, notamment entre Cluny et le Col des Vaux, sont appelés à disparaître pour être remplacés par des emplacements d'échangeurs tels qu'ils étaient prévus aux Déclarations d'Utilité Publique, et tel que le projet, le dossier le montre, avec les échangeurs de Clermain, voilà, tel que le scénario était prévu précédemment. De mémoire, il doit y avoir... Alors, vraiment de mémoire, il doit y avoir deux carrefours directs avec des stops directement qui débouchent sur la RCEA actuelle, qui sont reportés sur les échangeurs suivants.

Claude BREVAN : Il y a cette dame-là. Il y a cette dame. Prenez un micro, madame !

Jean-Yves AUDOUIN : Un micro, sinon on ne peut pas enregistrer. Et vous vous nommez aussi, s'il vous plaît.

Josette NESME : Madame Nesme de Trivy. Moi, je voudrais savoir, les sorties et les accès sont-ils conservés pour permettre aux commerces de nos petits pays de ne pas mourir en cas de concession ?

Michel QUINET : Oui, oui, bien sûr ! Enfin, le projet reste bien le même. On a une interdistance entre les échangeurs qui varie entre 3 et 5 kilomètres.

Josette NESME : Mais moi, je voudrais savoir si celui de Dompierre-Trivy aura...

Michel QUINET : Toutes les communes... Oui ! Oui, oui.

Josette NESME : Il sera toujours...

Michel QUINET : Oui, madame.

Josette NESME : Oui !

Michel QUINET : Ils sont conservés.

Josette NESME : Ils sont conservés ?

Michel QUINET : Je parlais de la suppression des carrefours à niveau, là où les voies secondaires viennent directement sur la RCEA avec ces stops, sans qu'il y ait de bretelle, sans qu'il y ait de passage, ni au-dessus ni dessous.

Josette NESME : Mais nous, on a une bretelle !

Michel QUINET : Oui, oui, oui. Voilà !

Josette NESME : On a une bretelle de sortie. Donc, celle-ci vous la supprimez.

Michel QUINET : Donc, l'échangeur n'est pas supprimé, madame.

Josette NESME : L'accès avant Trivy reste celui-ci, alors ?

Michel QUINET : On garde les échangeurs de Beaubery, de Verosvres, de Dompierre, de Clermain, entre La Valouze et Charolles.

Josette NESME : Donc, il n'y a pas Dompierre ?

Michel QUINET : Si !

Josette NESME : Si ?

Michel QUINET : Il y a Dompierre.

Josette NESME : Dompierre et Trivy ?

Michel QUINET : Je répète, on retrouve les échangeurs tels qu'ils sont, Beaubery, Verosvres, Dompierre, Clermain.

Claude BREVAN : Bon, allez ! Après... Monsieur le Sénateur ?

Jean-Patrick COURTOIS : Oui ! Madame la Présidente, mesdames, messieurs. En fait, on arrive à un stade où on s'aperçoit qu'il y a trois projets possibles. Le premier, celui que le maître d'ouvrage présente, une concession avec six péages, mais je tiens à vous dire tout de suite que ce n'est pas possible. Ce n'est pas possible politiquement, ce n'est pas possible économiquement. Et je vais revenir sur ce que j'avais dit à la réunion de Charnay-lès-Mâcon, la dernière fois, puisque vous m'aviez demandé de regarder lorsque la ville de Mâcon a payé 3 millions d'euros, si on avait retrouvé la convention qui liait l'Etat et la ville de Mâcon, je l'ai retrouvée. Et la convention, elle est très claire. Elle dit que la ville de Mâcon a apporté 3 millions d'euros pour le financement de la RN 79, donc une voie publique et non aucunement une voie privée. Donc, je pose la question, et j'aimerais bien qu'on la fasse regarder d'ici la fin du débat public que, si par hasard, ce que je ne souhaite pas bien sûr,



vosre projet allait au bout, dans quelle mesure la ville de Mâcon, puisqu'on sait que c'est d'ailleurs vrai, puisque je ne vois pas d'ailleurs pourquoi le Département et la Région n'auraient pas le même style de convention, ne pourraient pas demander le même remboursement à l'Etat des sommes avancées, puisque cela a été avancé pour une route nationale publique et non pas pour une, pas du tout pour une route privée. Donc, c'est la première question que je voudrais poser. Il reste donc deux autres solutions : une première solution qui a été présentée par le Président Montebourg sur l'écotaxe qui a été éminemment plus sympathique comme cela, et j'aimerais poser un certain nombre de questions et qu'on puisse y apporter des réponses, peut-être pas aujourd'hui, mais que l'on regarde de manière précise. Dans l'hypothèse où l'on finance la route par l'écotaxe, première chose, qui fait les travaux ? Puisque cela pose un petit problème, c'est que si c'est le Département qui fait les travaux, techniquement, il est tout à fait capable, les ingénieurs sont tout à fait capables, s'il y a des dépassements, c'est donc le Département qui prendra de plein fouet. Qu'est-ce qui se passe aussi si le montant de l'écotaxe ne permet pas de rembourser et l'emprunt, la somme totale, emprunt plus frais d'entretien ? Si c'est le Département, cela veut donc dire que ce sera dans le budget du Département. Soit le Département sera obligé d'augmenter ses impôts, soit de réduire son effort sur les autres routes départementales, mais cela revient toujours au même, c'est toujours le contribuable qui paie. C'est un peu exagéré, mais c'est le contribuable, on a fait qu'en fin de compte, il y a transfert. Et ce sont des questions qu'il faut donc se poser parce qu'elles auront des conséquences. Il peut y avoir, effectivement, et pourquoi pas, d'ailleurs le système idyllique, où tout s'équilibrerait et qui serait donc une bonne chose, mais j'aimerais bien savoir comment cela se passe. Et puis, troisièmement, j'aimerais bien voir aussi juridiquement, parce que l'AFITF qui a été consultée par un de mes collègues parlementaires, qui a d'ailleurs reçu une lettre du directeur de l'AFITF, émet quand même quelques réserves sur la possibilité, dans les premières années, de consacrer l'écotaxe au financement de la Route Centre Europe Atlantique, en disant, dans les premières priorités qui ont été prévues par l'AFITF, ne sont pas prévues les routes. J'ai la lettre. Donc, j'aimerais bien qu'on puisse le vérifier quand même juridiquement, parce que ce qu'il ne faudrait pas, c'est de partir sur une idée qui paraît éminemment sympathique sur laquelle tout le monde serait d'accord, et c'est facile de se faire applaudir, on se retrouve dans 4, 5 ou 6 ans avec

pas de projet du tout. Parce que là, pendant ce temps-là, ce serait dramatique. Pour les vies, d'ailleurs, qui seraient sacrifiées sur le bord de la route, ce serait dramatique pour l'économie locale, et nous aurions un certain nombre de problèmes. Donc, je ne suis pas contre a priori le projet, mais ce que je voudrais, c'est avoir des réponses précises à ces questions, parce qu'il y va bien évidemment de l'intérêt d'avoir la route, il y va aussi de l'intérêt financier, et donc par conséquent, des contribuables de notre département. Puis, la troisième position que je défends a priori avec Jean-Paul Emorine et un certain nombre d'autres parlementaires, que je défends, qui est effectivement la concession. La concession, avec les deux péages sur la branche sud, un à Digoin-Molinet et l'autre à Mâcon, et d'ailleurs, en amont de Mâcon en direction du département, de l'est. Pourquoi ? Parce que c'est la solution qui permet, on sait qui construit, c'est celui qui sera le concédant, il y a effectivement les péages ; ces péages, ils sont payés par qui ? Par l'utilisateur. L'avantage de placer ces péages à ces endroits-là, mes chers amis, présente deux avantages. C'est que la circulation des Saône-et-Loiriens intra-muros est gratuite, puisque les péages, ils se trouvent sur l'extérieur. Deuxièmement, il y a un certain nombre d'entreprises le long de la route. Je voudrais en citer deux, notamment l'entreprise Fargeot qui est installée sur le territoire de Verosvres, qui est une entreprise qui marche bien, qui a souvent des convois exceptionnels, et il faudra bien qu'on trouve une solution pour elle. Il y a d'autres entreprises sur Sainte-Cécile, il faudrait qu'on trouve une solution pour elles. Alors, leur dire qu'il faut faire effectivement le ferroutage, et je pense par exemple, pour Fargeot qui exporte beaucoup de charpentes sur l'étranger, effectivement, on pourra sortir directement sur le port de Mâcon, puisque nous avons obtenu une bretelle directe de la Nationale 2 et de l'autoroute sur le port de Mâcon qui va être inauguré prochainement, il pourra prendre effectivement le bateau pour traverser la Méditerranée lorsqu'il y a des chantiers à l'étranger. Donc, on s'inscrit effectivement dans l'opération écologique extrêmement intéressante. Mais encore faut-il qu'ils puissent rentrer, qu'ils puissent... Cela suppose donc deux choses, c'est que la circulation soit gratuite à l'intérieur du département et qu'effectivement, chers messieurs, toutes les sorties qui existent aujourd'hui soient maintenues, parce que les entreprises qui ont investi et se sont investies à côté des sorties qui existaient. Donc, il ne faudrait quand même pas non plus arriver au truc suivant, c'est que, demain, on fermerait une sortie parce qu'on mettrait en cause économiquement les

gens qui ont investi, ce qui serait dramatique pour nos régions, puisque l'intérêt pour notre région et pour le département de Saône-et-Loire, ce n'est pas de voir passer des voitures à 110 ou à 130 kilomètres/heure, c'est d'en voir un certain nombre s'arrêter, d'avoir des retombées économiques pour l'intérêt de l'emploi, l'aménagement du territoire et autre. Donc, voilà ce que je voulais vous dire ce soir. Pour ma part, il est très clair qu'il faut continuer d'ores et déjà les études. Parce que quelque soit, qu'elles soient financées par l'écotaxe ou financées par les sociétés autoroutières, il faut bien qu'on ait des plans pour qu'on ne se retrouve pas dans 4 ou 5 ans avec une réunion comme ce soir en disant : « On n'est pas tellement pas à l'abri, on a tellement fait des réunions, on s'est tellement fait applaudir dans toutes les réunions qu'on a pas de plan, et qu'on ne sait pas où foutre le premier coup de pioche ». Deuxième chose, je voudrais être un peu plus dur avec les fonctionnaires. Je peux le faire en termes tout à fait élégants, n'ayez crainte, je n'ai pas le caractère à m'affoler, je suis fonctionnaire d'origine. J'ai mal tourné, j'ai fait de la politique, mais je suis fonctionnaire d'origine. Il y a une chose que je ne comprends pas, c'est qu'aujourd'hui, on arrive à un débat public, on devrait avoir la plus grande transparence, les plus grands dossiers, de très belles photocopies, on ne soit pas fichu d'avoir des chiffres précis. Lorsque vous me dites toute à l'heure, vous avez répondu, je crois, à Arnaud Montebourg, en disant : « on n'a pas eu le temps d'examiner tout le dossier ». Cela fait deux ans qu'on en parle. Si l'administration française, en 12 ans, n'est pas fichue de sortir un dossier précis pour dire que pour 60 ou 70 kilomètres, cela coûte tant, il y aura des frais d'entretien de tant, il y aura des frais de fonctionnement de tant, cela fait donc un amortissement de tant, que ce soit public ou privé, il y aura une ligne de plus pour le privé qui sera la rémunération et tout, on aura au moins la même base, je veux dire que ce n'est peut-être pas la peine de travailler comme cela. Et je crois qu'il vaudrait peut-être mieux proroger peut-être le débat public d'un mois ou deux, je ne sais pas si c'est légalement possible, mais qu'on ait des vrais chiffres, qu'on parle de la même chose tous ensemble, ce qui, à mon avis, simplifierait largement le débat, parce qu'on parlerait au moins des mêmes choses et des mêmes chiffres, et on ne jouerait pas... On jouerait sur des petites sommes, ça va, mais lorsqu'on joue entre 150 et 200 millions d'euros, dans un Etat où on est pratiquement ruiné, un département qui a des très grosses difficultés financières, j'ai l'impression que 150 ou 200 millions d'euros, c'est

un coût de photocopieuse, et on n'en parle pas, en vous amortissant en 3 ans. Ce n'est pas sérieux. A un moment où on a un dossier extrêmement compliqué, je voudrais qu'on ait des réponses précises aux questions que l'on pose et que, deuxièmement, on ait un tableau extrêmement précis : voilà le coût en solution de concession, voilà le coût en financement direct, voilà si on prenait la solution du Conseil général, ce que cela donnerait, et puis après, on prendrait librement, chacun, avec ses opinions politiques, chacun avec sa vision de l'Etat et de l'aménagement du territoire, on prendrait une décision en toute transparence, et on serait tous responsables vis-à-vis de nos concitoyens.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Si vous voulez bien, après, on passera la parole à quelqu'un du public, parce qu'il y a une certaine frustration.

Olivier TAVIOT : S'il vous plaît, si vous permettez.

Alors, merci, Madame la Présidente. Olivier Taviot, je suis Président de l'Association des élus communistes et républicains de Saône-et-Loire et je suis conseiller municipal à Mâcon. Alors, on est dans un débat public où on doit tout se dire, on doit tout pouvoir dire. Moi, je voudrais dire que depuis le départ, je n'aime pas le chiffon rouge agité du nombre de morts. Bien entendu, bien sûr que cela ne plaît à personne qu'il y ait des morts sur la route, bien sûr qu'on souhaite que cela s'arrête le plus rapidement possible. Je peux d'autant dire cela, parce que j'ai cassé une voiture en 1996 à Verosvres, et d'après les pompiers, s'il y avait eu un passager dans le véhicule que j'ai percuté, il serait mort, malheureusement. Concernant le débat, à mon avis, il est légalement tronqué à mon goût, car il ne parle pas du besoin des populations, qu'il semble, je pense, surtout axé sur les besoins de pouvoir rouler sur des routes sécurisées dans toute la France, à moindre coût, que ce soit à titre de déplacements privés, mais aussi au titre de déplacements professionnels. Parce qu'on a le slogan : « Travailler plus pour gagner plus », demain on va avoir : « Payer plus pour aller travailler plus » Il n'est écrit et dit nulle part qu'il y a moins d'accidents, qu'il y a moins de morts grâce aux autoroutes. Je trouve également que le débat fait l'impasse sur les solutions alternatives de transport de marchandises et des

voyageurs. Pourquoi, dans les études, ne prenons-nous pas en compte le transfert du transport des marchandises sur le train, par exemple ? Quel impact pourrait avoir l'électrification de la VFCEA ? Quelle est d'ailleurs la position du Conseil général de Saône-et-Loire, et des parlementaires de Saône-et-Loire, sur l'électrification de la VFCEA ? Puis, si vous le permettez, je m'interroge également sur la situation de notre pays qui ne serait plus en mesure de construire et de réparer des routes en France, sous prétexte financier, car dans le même temps, ce même Etat est capable de donner, sans contrepartie, des milliards d'euros aux banques qui sont d'ailleurs très souvent actionnaires des sociétés d'autoroute. Vous l'avez compris donc, je suis contre la mise en concession. L'Etat doit prendre ses responsabilités. Si l'Etat n'est plus capable de réparer et de construire des routes, demain, on va nous dire que l'Etat n'est plus capable de réparer, de construire des écoles ou des hôpitaux. Donc, l'Etat doit prendre ses responsabilités envers les citoyens de notre département, en finançant intégralement les travaux de la mise en 2x2 voies de la RCEA. Concernant la proposition d'Arnaud Montebourg, je voudrais quand même également dire que pour réussir un débat public, cela passe par la démocratie locale. Je suis donc totalement favorable à sa proposition de référendum d'initiative locale. Ce sont les Saône-et-Loiriens qui doivent avoir le dernier mot, parce que j'ai quand même bien l'impression que malgré le débat, les choix du gouvernement sont pris. Les Saône-et-Loiriens doivent dire non au hold-up de l'argent public que veut offrir le gouvernement aux sociétés d'autoroute.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur... Monsieur Fonteray, qui voulait prendre la parole.

Jean-Luc FONTERAY : Oui, Jean-Luc Fonteray, Conseiller général du canton de Cluny. Cela ne vous étonnera pas, je parlerai de la proposition du Conseil général. Mais en premier lieu, je souhaiterais répondre aux deux sénateurs qui nous ont parlé de l'hypothèse de deux péages. Pour avoir assisté à un certain nombre de vos réunions de débat, et notamment celle de Montceau-les-Mines, nous avons eu la confirmation que cette solution n'était pas réaliste et n'était pas possible. Pourquoi ? Parce qu'il y a inégalité de traitement des automobilistes, des usagers, car vous allez

demander de payer sur une distance Mâcon-Molinet, alors que celui qui fera La Roche-Vineuse-Paray ne paiera pas. Conclusion : cela conduirait, d'une part, à un nombre d'usagers, une proportion d'usagers faible qui paierait les péages, et inégalité d'utilisation sur les trois quarts de cette distance. Ensuite, le sénateur Courtois s'étonnait que les chiffres qui nous étaient donnés varient et ne puissent être expliqués, et cetera. Mais pourquoi ? Parce qu'en fait, on veut nous faire passer la solution du péage et donc, par conséquent, tous les moyens sont bons. D'ailleurs, les comparaisons qui ont pu être faites concernant le scénario du Conseil général, je suis désolé, dans la proposition du Président du Conseil général et de sa majorité, nous avons décidé de consacrer 70 % de l'écotaxe au remboursement. Donc, il faut donc intégrer, d'une part, la part concernant la RCEA, mais également la part concernant le Conseil général. Cela, c'est le premier point. Le deuxième point, concernant l'écotaxe. Il a été dit, et notamment par un parlementaire, qui doutait que l'écotaxe puisse être consacrée, dès la première année, à des travaux concernant des réseaux routiers. Je vais vous lire l'article 11 de la Loi du 03 août 2009 que le parlementaire a sans doute voté, et cette loi, elle indique, comme a pu l'évoquer tout à l'heure sur certains points Gérard Voisin, l'écotaxe aura pour objet de financer les projets d'infrastructure de transport. A cet effet, le produit de cette taxation sera affecté, chaque année, à l'AFITF pour la part du réseau routier national, du réseau routier. C'est donc la raison pour laquelle dans la proposition du Conseil général, nous avons souhaité, étant dans un département où il n'y a qu'une seule route nationale qui a été oubliée dans les différents schémas nationaux d'infrastructures de transport, et bien qu'Arnaud Montebourg l'évoquait tout à l'heure, bien que le Président René Beaumont, en 2003, indiquait que le Département n'allait plus payer et qu'on allait enfin avoir cette 2x2 voies gratuite, nous voyons qu'un mandat de conseil général plus tard, nous n'avons toujours rien. C'est la raison pour laquelle nous avons fait cette proposition. Proposition qui vise à faire exception en Saône-et-Loire, à ce que le produit de cette écotaxe soit consacré à la mise en 2x2 voies de la RCEA qui est en retard au niveau des infrastructures nationales. Cela ne veut pas dire que le Conseil général, bien évidemment, souhaite que le montant de l'écotaxe au niveau national soit consacré à des infrastructures routières, non seulement par exception, puisqu'il s'agirait de 1 % du montant de cette recette qui y serait consacré. Cela permet également de rejoindre quelques alternatives et propositions qui ont

rebondi derrière le scénario du Conseil général, qui consisterait justement, et là, je m'adresse aux parlementaires, de pouvoir intégrer dans la loi que, par exemple, 15 % du montant de l'écotaxe, mais pas plus, soient consacrés à des réseaux routiers. Cela irait ainsi dans le sens du Grenelle 1 qui vise, justement, à réfléchir et à financer des moyens alternatifs à la route. Enfin, on voit que dans le scénario, ou plutôt les comparaisons qui ont pu être faites tout à l'heure, on voit quand même un effet tendancieux. On ne voit plus apparaître également, et c'est le cas de... dans le cas de la concession, on ne voit plus apparaître la différence qu'il y aurait entre perception d'une écotaxe, 1 milliard, et aucune perception dans le cas du péage. Cela aussi, il faut l'intégrer, puisque vous savez que si votre projet de concession aboutit, vous n'allez plus percevoir l'écotaxe sur l'ensemble du tracé de la RCEA, alors que dans le cas contraire, donc, en conclusion, l'Etat va se priver, pendant les 60 ans de concession, d'une recette. Voilà les quelques éléments qu'on souhaitait vous apporter, en indiquant que le projet porté par le Président du Conseil général et présenté à Molinet mérite donc des investigations, et mérite, disons, des explications beaucoup plus approfondies. Moi, je vous suggère de faire des tableaux avec des colonnes, votre scénario, le scénario du Conseil général, de façon à avoir une comparaison objective, une comparaison objective, et même on prendra également le projet de Gérard Voisin, une troisième alternative, c'est le meilleur dit-il, mais pourquoi pas ? En tout cas, le Conseil général confirme sa volonté de voir aboutir ce projet de mise en 2x2 voies gratuite, l'écotaxe en est une possibilité.

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Avant de passer la parole à deux personnes que nous avons déjà notées, la dame là-bas et ici, je voudrais que Monsieur le Directeur régional ou Monsieur Thon nous précise bien que la proposition, l'alternative de Monsieur Voisin a été étudiée au même titre que l'autre, que ceci pourrait faire l'objet d'un papier du même type que les schémas qui ont été donnés, et que cette note sera évidemment... lui, sera directement adressée et également mise sur le site pour que tout le monde en ait connaissance. Est-ce que c'est oui ou non ?

Dominique THON : Oui.

Jean-Yves AUDOUIN : La réponse est oui. Alors, la réponse est oui, donc, ceci sera fait. Madame, dans le fond, qui a le micro, ensuite, Monsieur Bonnot.

Marie-Claude COLIN CORDIER : Marie-Claude Colin-Cordier du département de Saône-et-Loire. Permettez-moi de m'indigner déjà du chantage permanent à la sécurité dont on nous rebat les oreilles. Il y aurait, d'un côté, les bons, ceux qui sont pour la concession, et de l'autre, évidemment, les méchants, ceux qui sont pour sa gratuité. Je tiens à remercier, en tant qu'administrée de ce département, Monsieur le Président du Conseil général qui nous a fait une excellente analyse de la situation. La sécurité, effectivement, c'est une urgence, et on a vu, des solutions ont été proposées, qu'on peut commencer déjà. C'est l'Etat qui aurait dû faire cela, le premier coupable c'est l'Etat. On peut déjà commencer à mettre des mesures en place simples : limitation de vitesse, par exemple. Tout le monde va y gagner, sur sa facture d'essence, sur la pollution et sur la sécurité. Je n'insiste pas sur toutes les solutions possibles, je pense qu'elles ont déjà été évoquées assez souvent. Mais la préoccupation des Saône-et-Loiriens, et pas que d'eux, ce n'est pas la mise à 2x2 voies de l'autoroute, c'est ce que leur coûte l'essence qu'ils mettent dans leur voiture. Nous assistons à une flambée des prix qui pèse lourdement sur les ménages. La préoccupation en Saône-et-Loire, c'est aussi celle des usagers des TER, de plus en plus nombreux, et qui... ils ont montré, il y eu des grèves récentes, qu'ils sont contre cette dégradation des services publics, et qui exigent de nous, qui exigent des élus, des décideurs l'amélioration de ce service public qu'est la SNCF. Le pétrole bon marché, je crois que c'est fini, tout le monde le sait. Mais oui, bien sûr, c'est comme le réchauffement climatique, il y a dix ans, on disait : « Ce n'est pas vrai ». Aujourd'hui, on dit il y a un pic du pétrole, on nous disait il y a deux trois ans : « Oh ! Le baril à 100 euros, mais vous plaisantez ! » Peut-être qu'on arrive au baril à 150, mais je pense que dans les PlayStations, on a rentré le logiciel pour faire des études sur les transports, avec du prix du baril à 80, à 100, à 150, à 200, je vous fais bien confiance là-dessus. Donc, cela, c'est fini. Ce qu'on attend des décideurs et des élus, c'est une autre politique des transports, une politique alternative, qui se substituera, si possible, en douceur, à la politique actuelle, qui est celle du tout automobile et du tout camion. Alors, bien sûr, on va me dire, le SNIT, c'est-à-dire le



Schéma National des Infrastructures Territoriales, il ne prévoit rien pour la Saône-et-Loire. Mais est-ce, parce que le SNIT est indigent, on doit accepter cette situation ? On nous dit l'écotaxe, on peut la mettre sur la route. Effectivement ! Mais pourquoi on ne serait pas pionnier en Saône-et-Loire ? Et l'écotaxe, on la met justement dans les transports alternatifs, on la met dans les voies ferrées, on la met dans les gares, et on la met en ressortant ce projet, cela a été évoqué récemment, on ressort le dossier de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique. Un dossier et une voie ferrée qui permettront à la fois du fret, et du transport voyageurs. Et si on y met le fret, c'est-à-dire ces camions, je reviens à mon point de départ, on améliore grandement la sécurité sur la RCEA et sur beaucoup d'autres routes, d'ailleurs.

Claude BREVAN : Monsieur. Cela va être la dernière intervention, parce que...

Jean-Yves AUDOUIN : Il y a, là, derrière.

Claude BREVAN : Attendez ! Le maître d'ouvrage a donc préparé un certain nombre de réponses sur des questions qui avaient été posées, et ce serait dommage qu'il le fasse ces réponses devant des salles vides, étant donné que beaucoup attendaient ces aspects. Allez-y Monsieur !

Christian BONNOT : Merci Madame la Présidente. J'avais promis d'être très, très bref et je tiendrai l'engagement, je le serai. Christian Bonnot, Conseiller général du canton de Charolles. A l'exposé du maître d'ouvrage, qui écarte d'un revers de main la contre-proposition, appelons la ainsi Montebourg-Voisin, moi, je m'interroge : quel est l'objectif du projet ? Est-ce qu'on parle bien toujours d'une accélération ? Est-ce qu'on parle bien toujours de la sécurité routière ? Est-ce qu'on parle bien toujours de développement économique, ou est-ce que l'objet, c'est simplement faire des économies sur les coûts de maintenance ? Cela semblait un peu ressortir, et c'est quand même quelque chose d'inquiétant.

Claude BREVAN : Merci.

Jean-Yves AUDOUIN : La dame derrière, et on arrête. La dame derrière et on...

Claude BREVAN : Il y a encore une dame ? La dame, voilà ! Vous êtes la dernière, madame.

Agnès MOREL : Agnès Morel, Paray-le-Monial, Saint-Maurice-de-Satonnay. Il y a douze ans, les services de l'Etat, d'après la lettre lue par Monsieur Montebourg, ont jugé que la rétrocession n'était pas rentable. Aujourd'hui, les mêmes services les jugent rentables. Par quel miracle ? L'écotaxe, utilisée pour 2x2 voies, c'est certainement bien de passer, de rouler à 110 km/h plutôt qu'à 130, du point de vue écologique. La Saône-et-Loire est productrice de vaches à viande et pas de vaches à lait. Vous devriez réviser vos sources. Nous voulons une solution pour ne pas être mis devant le fait accompli, et de ne pas avoir à payer cette route que nous empruntons tous les jours. Merci !

(Applaudissements)

Jean-Yves AUDOUIN : Bon, allez, madame... Il y a M Kerckhove qui voudrait...

Claude BREVAN : Merci ! Allez ! On avait promis la parole, mais alors, Monsieur Kerckhove, vraiment 30 secondes, promis, parce qu'on sait à peu près ce que vous allez dire...

Jean-Yves AUDOUIN : On sait ce que vous allez dire.

Claude BREVAN : ... vu qu'on a lu vos papiers. Alors, allez-y 30 secondes ! Et puis après, on va laisser le maître d'ouvrage répondre aux questions sur les délais...

Stéphen KERCKHOVE : Sans micro, j'ai le droit à une minute ou pas ?

Claude BREVAN : Allez-y !

Stéphen KERCKHOVE : Donc, effectivement, ce sera très court. Je voulais poser une question au représentant de la société d'autoroutes, Monsieur Thon.

Claude BREVAN : Non ! Cela, ce n'est pas admissible, ce n'est pas admissible.

Jean-Yves AUDOUIN : Ce n'est pas admissible !

Stéphen KERCKHOVE : Ah ! Ce n'est pas... La DREAL, ce n'est pas une société d'autoroutes Auvergne ?

Claude BREVAN : Ce n'est pas admissible ! C'est une direction... Non, non, attendez !

Stéphen KERCKHOVE : J'avais cru... Moi, j'ai le plus profond respect pour les services de l'Etat, pas pour les représentants du service public.

Claude BREVAN : Non, non. J'accepte tout, mais pas cela, pas cela ! C'est la Direction régionale du développement durable, de l'aménagement et du logement, point.

Stéphen KERCKHOVE : Merci de me le rappeler. Quels sont les bénéfices des sociétés d'autoroutes, chaque année ? Moi, j'aimerais savoir, parce qu'on nous parle aujourd'hui de l'écotaxe, et c'est sans doute très important sauf que, alors la loi a été rabotée, c'est aussi pour cela qu'on a considéré que c'était un échec. Les engagements numéros 45 et 47, négociés par les partenaires sociaux, indiquaient explicitement l'investissement de l'écotaxe en faveur du ferroutage et du cabotage maritime. Si les parlementaires ont décidé de raboter les engagements du Grenelle, c'est dommage. Cela étant dit, est-ce que c'est la raison pour laquelle il faut s'éviter de réfléchir à une quatrième solution, qui serait de taxer les sociétés d'autoroutes pour financer le développement et la mise en sécurité de la RCEA ? J'estime que des sociétés d'autoroutes, qui font 7,5 milliards d'euros de bénéfices par an, peuvent largement contribuer à ce qu'ils faisaient avant, c'est-à-dire, l'adossement, réinvestir une partie des...

Claude BREVAN : Monsieur, je vous promets que votre proposition sera retranscrite dans le compte rendu. Voilà !

Stéphen KERCKHOVE : Non, mais je ne veux pas qu'elle soit retranscrite, je veux qu'elle soit étudiée. Pourquoi on ne pourrait pas l'étudier ? C'est un débat idéologique ou pas ?

Claude BREVAN : Je ne pense pas que ce sont les personnes de la DREAL, là, pour le coup, qui soient à même de l'étudier, mais je vous promets que ce sera transcrit, et que la Ministre pourra avoir connaissance de votre proposition.

Stéphen KERCKHOVE : D'accord. Je suis très content que ce soit inscrit au compte rendu, merci.

Claude BREVAN : Maintenant, peut-être, est-ce que le maître d'ouvrage peut parler à la fois des délais dans lesquels il répondra ou il donnera les réponses à Monsieur Voisin ? Monsieur Quinet, qui avait tout à l'heure, très rapidement, expliqué le coût que représenterait une mise en sécurité avec séparateur central, puisque cela a été évoqué par certains, autrement dit, une solution un peu *a minima*, mais qui sécuriserait le parcours ; le calendrier du projet qui a été longuement dit. Alors, peut-être, est-ce qu'on n'aura pas le temps, aujourd'hui, de parler du partenariat public-privé, qui, d'ailleurs, a été assez peu évoqué ? Mais il y aura une fiche qui sera distribuée sur ce sujet-là, et qui vous donnera à chacun la possibilité d'apprécier.

Dominique THON : Pour la réponse à Monsieur le Député Gérard Voisin, on a prévu une analyse dans le projet de note qu'on voudrait soumettre à la Commission, donc il sera diffusé en même temps, je pense, dans le courant de la semaine prochaine.

## **2ème partie**

### **Présentation du calendrier de réalisation du projet**

#### **par Monsieur Michel QUINET**

#### **Chef de service Transports, DREAL Bourgogne**

Michel QUINET : Voilà ! L'idée est de sécuriser la RCEA en mettant un terre-plein central, séparateur, qui conduise à un profil 2x1 voies. Comme je le disais précédemment, 2x1 voies, cela oblige à faire une voie qui soit suffisamment large, de

l'ordre de 6,50 mètres au moins, pour que lorsqu'un véhicule s'arrête, ne serait-ce que pour une panne, il ne bloque pas complètement la circulation. Donc, cela conduit à avoir des largeurs roulables qui sont, finalement, pas si différentes entre du 2x2 et du 2x1. Ce qui conduit effectivement, si on prend l'itinéraire entre Montmarault et Mâcon-Ciry-le-Noble, à devoir réaliser sur pratiquement l'ensemble du linéaire, ce concept de 2x1 voies, mais en disposant des créneaux de dépassement à intervalles réguliers, de l'ordre peut-être de 10 kilomètres, encore faudrait-il trouver le moyen de réglementer ces créneaux de dépassement pour que les poids lourds ne les mobilisent pas complètement. Et cet aménagement conduit à un coût qui est entre 70 et 80 % du coût de mise à 2x2 voies. C'est, à la fois, par le fait que finalement, on réduit la largeur aménagée que d'un quart, par rapport au 2x2 et que cela oblige, dans tous les cas, à refaire des créneaux de dépassement. Donc, si on se rebase sur un coût de 750 millions d'euros d'aménagement au concept voie express, non compris Ciry-Ecuisses, on prend 70 et 80 %, et on arrive à cette fourchette de 500 à 600 millions d'euros.

Claude BREVAN : Et puis, il y avait les délais

Michel QUINET : Un éclairage sur les délais. Pardon ! Voilà ! Il commence à partir de la décision faisant suite au débat, et l'ordonnancement, l'organisation d'une opération routière se prévoit généralement en cinq étapes. La première, qui sont les études préalables, c'est ce qu'on appelle autrement l'avant-projet, et puis, la préparation des dossiers d'enquête. Ensuite, la partie enquête proprement dite, et qui conduit à la déclaration d'utilité publique. Si c'est une concession, il y a toute une procédure, un processus de choix de concessionnaire qui fait appel à la concurrence qui, ensuite, conduisent le nouveau maître d'ouvrage, le concessionnaire à faire des études techniques détaillées de niveau projet pour ensuite passer à la phase travaux. Si on prend ces étapes une par une, rapidement, l'étude préalable de niveau avant-projet, c'est effectivement redéfinir plus précisément que cela n'a été fait jusqu'à présent l'infrastructure, notamment dans tous ses éléments fonctionnels, pour avoir un avant-projet qui puisse servir de base à la concertation avec les collectivités locales, et à nouveau le public, dans la procédure d'enquête. Donc, on serait rendu dans un délai prévisionnel à fin janvier 2012, pour avoir ce dossier d'enquête, qui devra être

soumis à l'avis de l'autorité environnementale avant d'être effectivement soumis à la concertation formalisée, qui est l'enquête publique, qui pourrait se dérouler, suivant ce scénario, entre mai et juin 2012, mai-juin 2012. Un délai assez long de mise au point, à la sortie de l'enquête publique jusqu'à la prise de décret de déclaration d'utilité publique, qui se fait au niveau du Conseil d'Etat, qui nous conduirait à une échéance de juin 2013. Ensuite, on va pouvoir engager la procédure de choix de concessionnaire, qui fait appel aux procédures de mise en concurrence, avec toutes les procédures de sélection de candidats, de consultation des candidats et de choix du concessionnaire, et puis après, toute une partie aussi importante, cela a été dit précédemment, qui est la mise au point du contrat de concession avec, à la fois, les clauses techniques et les clauses financières. Contrats de concession qui sont, aujourd'hui, de plus en plus musclés, contrairement à ceux qui ont pu être passés dans les décennies précédentes, et qui vont, aujourd'hui, jusqu'à avoir des clauses de reversement de sur gain si effectivement, les hypothèses qui avaient été données dans le projet de concession avaient été sous-évaluées. Tout cela doit repasser devant le Conseil d'Etat pour finir par un décret de concession, qui permet, à ce moment-là, effectivement, vers juin 2014, de désigner le concessionnaire. On rentre après dans une phase proprement dite de réalisation, avec des études de niveau projet, et puis, des travaux sur une durée de trois ans qui permettraient, effectivement, une livraison de l'ensemble des itinéraires mis à 2x2 voies pour la fin de l'année 2017. Il est évident que ce calendrier est un calendrier optimiste et volontariste, qui suppose qu'on puisse réaliser un certain nombre de phases en temps masqué, c'est-à-dire qu'on n'attende pas qu'une phase soit terminée pour en enclencher une nouvelle. Voilà !

(rires dans la salle)

Claude BREVAN : Bien ! Ce sont effectivement des délais optimistes, je crois, effectivement. Je pense qu'on n'a pas d'avis à avoir, mais, voilà, il ne faut pas qu'il y ait la moindre anicroche, et il faut que le Conseil d'Etat réponde dans des délais extrêmement rapides, c'est vrai. Ce sont des délais un peu idéalisés. Alors, écoutez ! Il s'est effectivement dit beaucoup de choses ce soir. C'était une réunion un petit peu particulière. Alors, d'abord sur la prorogation du débat, cela n'est pas possible. Et,

d'ailleurs, compte tenu de la période électorale qui va intervenir, cela conduirait à interrompre et reprendre derrière. Alors, sur ce point je précise que, la fin du débat, ce n'est pas la fin de la concertation. Et la Commission a entendu tout ce qui s'est dit, mais après cette phase, le maître d'ouvrage va pouvoir continuer à échanger, d'abord, à travailler sur l'analyse contradictoire ou non, je suppose qu'elle sera contradictoire, des propositions qui ont été faites, des propositions alternatives qui ont été faites, parce qu'on ne peut pas simplement... C'était bien des premières réponses qu'il a données ce soir. Donc, cela mérite d'être approfondi, quitte d'ailleurs à ce que les propositions alternatives soient amendées en fonction de ces études un peu complémentaires. Et donc, tout cela, cela peut parfaitement intervenir avant la décision de la Ministre qui interviendra donc fin juin ou début juillet. Donc, ce n'est pas la fin du débat, tout n'est pas terminé. Quant aux expertises, on voit bien qu'elles apportent toute une série d'éléments. Les expertises, ce n'est pas saint Jean Bouche d'Or, clairement. Il y a eu l'expertise sur les coûts, elle a été faite par un spécialiste qui s'est référé à des travaux autoroutiers récents pour les faire, pour estimer les coûts. Bien évidemment, cela dépend beaucoup de la conjoncture économique au moment où les appels d'offres seront passés. Chacun sait qu'en ce moment, la conjoncture n'est pas très favorable, donc, les entreprises remettent des prix assez bas, mais ce n'est pas absolument certain que cela durera très longtemps, notamment compte tenu du relèvement des coûts des produits pétroliers, comme l'a dit tout à l'heure une dame. Sur la deuxième partie de l'expertise, bien évidemment, par définition, le maître d'ouvrage ne peut pas connaître tous les paramètres. Ce n'est pas lui qui va dire : « Alors, vous emprunterez à tel taux, et vous mettrez tant pour cent de fonds propres, et vous mettrez ceci, et vous mettrez cela, et vous mettrez là ». Ce ne sont pas des questions fermées, donc, bien évidemment, dans un appel d'offres, le concessionnaire, il a la possibilité de faire varier tel ou tel paramètre. Et je ne sais pas si lui, il jouera avec une PlayStation mais, en tout cas, lui seul peut dire sur quel paramètre il entend, disons, infléchir la réflexion, soit en pesant plus lourd, soit, au contraire, en allégeant. Et là aussi, cela dépend extraordinairement du contexte concurrentiel qu'il y aura au moment de cet appel d'offres. Donc, tout cela pour dire que c'est un cadrage, c'est un éclairage de spécialistes. C'est un éclairage qui est tout à fait intéressant, qui ne recoupe pas complètement les données du dossier du maître d'ouvrage, comme vous avez pu le

voir, qui n'en est pour autant pas complètement éloigné. Les deux experts nous l'ont dit lors de la réunion de Bourbon-Lancy, donc, ce n'est pas un avis personnel que j'émetts aujourd'hui. Ils ont tous dit que c'étaient des propositions qui étaient prudentes, en particulier au niveau des perspectives de trafics, je crois que c'est ce qui a été dit. Cela ne veut pas dire qu'elles ne peuvent pas être inférieures, mais en tout cas, elles n'ont pas été exagérées. En aucun cas, cela n'a pas été d'un optimisme exagéré, et de même sur tous les chiffres qui ont été donnés, il faut prendre les expertises pour ce qu'elles apportent. Cela avait été une demande, et c'est cela qui a été dit. De la même façon, Monsieur Chabanol n'a pas dit que le projet était illégal, il a dit qu'il n'était pas certain qu'il pourrait prospérer jusqu'à la fin sans incidents majeurs de parcours, ce dont je crois, d'ailleurs, tout le monde convient. Donc, voilà ! C'est un projet qui est compliqué. C'est forcément un projet dont on ne détient pas toutes les clés. C'est probablement plus facile de travailler sur un projet d'autoroute entièrement neuve, encore que cela pose d'autres types de difficulté. C'est quand même un peu plus... c'est d'autres types de problèmes, mais il n'y a pas autant d'incertitudes que sur ce projet-là. Bien sûr, soyez assurés que tout ce que vous avez dit sera retranscrit, d'abord dans les verbatims qui seront annexés aux comptes-rendus du débat, que nous en ferons des synthèses, et que tout cela sera porté à la connaissance des décideurs avant leur prise de décision. Et c'est bien l'objet du débat, c'est vraiment d'éclairer les décideurs. C'est à la fois, bien sûr, de vous informer, de vous permettre de vous exprimer mais surtout aussi, in fine, de faire que la décision soit éclairée, et si possible, mieux comprise, même si elle ne répond pas totalement aux attentes des différents participants. Merci, en tout cas, d'être restés aussi tard, et d'avoir gardé un climat de courtoisie dans une réunion qui soulevait quand même un peu la passion.

(Applaudissements)