

**Retranscription de la première réunion de
conclusion côté Saône-et-Loire
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**

***Digoin – Grande Salle des Fêtes
Vendredi 28 janvier 2011- de 19h00 à 22h00***

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 les dernières personnes veulent bien s'asseoir, on va pouvoir engager cette ultime réunion en Saône-et-Loire, qui n'est pas la dernière du débat, puisque la dernière aura lieu le 04 février dans l'Allier et qui consacrera la clôture de ce débat. Je salue bien sûr l'arrivée de Madame la Préfète de région, vous saluez tous. Je passe la parole au Maire de Digoin, qui va vous dire quelques mots de bienvenue. Et ensuite, je vous expliquerai le déroulement de cette réunion. Monsieur le Conseiller général, vous avez la parole.

**Mot de bienvenue
du Maire de Digoin
Monsieur Maxime CASTAGNA**

Maxime CASTAGNA : Merci, merci beaucoup Madame ! Madame la Préfète de région, Madame Anne Boquet que nous recevons pour la première fois à Digoin, nous vous saluons. A Digoin nous sommes très heureux de vous recevoir. Madame Magali Selles, sous-préfète, Secrétaire Générale de la préfecture de Saône-et-Loire ; Madame Claude Brévan, Présidente de la Commission particulière du débat public de la RCEA, qui vient de me passer la parole ; mesdames, messieurs les parlementaires ; mesdames, messieurs les élus en vos grades et qualités, j'ai peur d'en oublier, je ne veux oublier personne, parce que je n'ai pas vu tout le monde ; mesdames, messieurs les représentants de la DREAL Auvergne et Bourgogne. Je suis très heureux de vous accueillir à Digoin pour cette onzième et avant-dernière réunion sur la mise à 2x2 voies de la RCEA. Je remercie particulièrement Madame Claude Brévan, Présidente de la Commission particulière du débat public RCEA ou CPDP, pour avoir associé notre ville à ce débat, et messieurs les représentants de la DREAL Auvergne et Bourgogne pour leur présentation. Digoin, ville d'industrie céramique, mais également ville amphibie, a toujours été un carrefour fluvial, ferroviaire et routier. On ne peut pénétrer sans passer sur un pont. Notre cité ligérienne est une plaque tournante, située entre 50 et 80 kilomètres de distance de Montceau-les-Mines, Le Creusot, Autun, Mâcon, Roanne, Vichy, Moulins. Chalon et Nevers sont à 100 kilomètres ; Dijon, Lyon, Clermont, Saint-Etienne, et Montluçon à moins de 150 kilomètres. Nous sommes à la croisée de toutes ces voies, et la RCEA présente, donc, une grande importance pour notre développement économique. Avant l'ouverture du nouveau tronçon Paray-Dompierre, Digoin a longtemps été

connu pour ses bouchons. La traversée de notre ville était un enfer. A la période des vacances, nous roulions au pas, avec des bouchons de 10 à 15 kilomètres entre Paray-le-Monial et Molinet, malgré la construction de la rocade après le comblement du canal du Centre à la Loire, qui permettait en partie de désengager le centre-ville, la circulation était totalement bloquée. Le tronçon 2x2 voies, le viaduc sur la Loire, nous n'y croyons plus. Et pourtant, la réalisation d'un tel ouvrage a changé notre vie, à nous, Digoinois. Cet ouvrage de 486 mètres de longueur, 20 mètres de hauteur, a été totalement financé par l'Etat pour un coût de 100,5 millions de francs. Bien sûr, enlever ce flux de circulation n'a pas été que bénéfique. Nous avons perdu un peu de commerce, mais nous avons gagné au niveau sécurité et qualité de vie. Aujourd'hui, il reste des tronçons extrêmement dangereux. Les parties qui ne sont pas en 2x2 voies restent très accidentogènes. Depuis le début de l'année, nous déplorons déjà des accidents mortels dont un, qui a eu lieu après la réunion de Molinet le 06 janvier dernier. Depuis 1954, date des premières réflexions, il aura fallu 40 ans pour que seulement 40 % de la totalité de l'axe prévu soient réalisés. Allons-nous attendre encore 40 ans ? La population concernée ne croît plus aux promesses des réalisations rapides. Pourtant, cet axe doit être terminé le plus vite possible. Les usagers ne se déplacent plus en fonction du parcours le plus court, mais en fonction du parcours le plus rapide. L'autoroute est, donc, attendue, bien sûr, en respectant toujours la vitesse. Il reste à établir le financement, autoroute à péages ou non. Le péage fait appel au financement de l'ensemble des usagers y compris le transit international de passage, mais les contribuables bourguignons ont déjà largement participé au financement des parties existantes. Si cette solution est retenue, je demande instamment la gratuité pour nos concitoyens avec la mise en place d'un pass, genre carte à puce, réservée aux populations locales. Je demande également qu'une éventuelle barrière de péage ne soit en aucun cas installée sur l'échangeur de notre zone économique Ligerval, mais plutôt entre Digoin et Molinet. Cette zone a été réalisée par notre communauté de communes, composée de cinq communes de Saône-et-Loire et trois de l'Allier. Nous sommes un bassin d'emploi, un bassin de vie entre l'Allier et la Saône-et-Loire. La survie et l'attractivité de notre territoire dépendent de notre désenclavement et des facilités d'y accéder. L'installation de Lyreco, avec plus de 150 emplois, est l'exemple type des entreprises concernées et attirées par la facilité d'accès. Il ne faut pas oublier que le Charolais-Bourbonnais-

Brionnais est le deuxième pôle industriel du département, et que les problèmes de desserte peuvent, à tout moment, faire disparaître des activités. Pour conclure, je dirais que sur une route, il y a deux sens : à droite et à gauche. Il est grand temps que nous, élus, nous nous mettions d'accord pour trouver ensemble une solution, car le statu quo, ce serait plus de morts et moins d'emplois. Je vous souhaite un bon débat ce soir à Digoin. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Introduction

Présentation du déroulement de la réunion par la Présidente de la CPDP Madame Claude BREVAN

Claude BREVAN : Donc, cette réunion va se dérouler de la manière dont se déroulent en général ces réunions de conclusion. Les membres de la Commission vont vous présenter les chiffres du débat, pour vous donner une idée de l'ampleur de la mobilisation qu'a suscitée ce débat, précisément. Et puis, je vous présenterai un essai, un premier essai de synthèse de ce que nous avons retenu, et c'est nécessairement un peu partiel et un peu rapide, puisque la dernière réunion ne date que d'une semaine. On donnera ensuite la parole, bien sûr, à la salle et je précise d'emblée qu'on donnera d'abord la parole à ceux qui ne l'ont pas prise, parce qu'il y a eu énormément de paroles, mais il y a aussi beaucoup de gens qui ne se sont pas exprimés. Donc, s'il y en a qui souhaite s'exprimer, ils auront la priorité. Bien sûr, il sera évidemment intéressant que ceux qui l'ont déjà prise réagissent à cette synthèse, et disent effectivement ce qu'ils en pensent. Ensuite, la maîtrise d'ouvrage, les deux DREAL, mais bien évidemment Madame la Préfète, si elle le souhaite, présenteront le point de vue du maître d'ouvrage. Sur le débat, elle fera un point sur ce qu'ils ont retenu et la manière dont ils entendent poursuivre. Il y aura de nouveau une prise de parole du public. Et puis, Madame la Préfète de Région dira des mots de conclusion, en tant que représentant de l'Etat-maître d'ouvrage. Et, bien évidemment, je clôturerai cette réunion par un très rapide mot de conclusion. Voilà ! Donc, je vais demander à Monsieur Cherel de présenter les quelques chiffres du débat. Et on traitera successivement des avis qui ont été reçus sur le site Internet ou via les cartes T. Denis Viala fera une analyse des questions qui ont été posées, et

des sujets qui sont les plus souvent revenus dans ces questions. Jean-Yves Audouin va analyser les contributions et les délibérations qui nous sont parvenues, et Martine Lafon va analyser les cahiers d'acteurs et ce qui est paru dans la presse. Donc, Jean-Louis Cherel, c'est à vous.

Présentation des premiers chiffres du débat arrêtés au 24 janvier 2011

1^o) concernant les avis reçus par la Commission par Monsieur Jean-Louis CHEREL Membre de la Commission

Jean-Louis CHEREL : Madame la Présidente, merci. Mesdames et messieurs, bonsoir ! Je vais, donc, commencer par vous faire le point sur les avis qui ont été reçus par la Commission au long du débat. Alors, quand je dis au long du débat, donc, depuis le départ de ce débat le 4 novembre jusqu'à ce lundi dernier. Nous avons arrêté les chiffres... on va prolonger, bien sûr, recueillir des avis jusqu'à la fermeture du débat, à savoir le 4 février, mais l'analyse que je vais vous faire rapidement a été établie sur les chiffres arrêtés lundi dernier. Alors, je rappelle tout d'abord que les avis sont des avis très courts, beaucoup moins élaborés et moins argumentés que les contributions, dont Monsieur Audouin va vous parler tout à l'heure. Alors, la Commission a été fortement sollicitée comme... cela, vous l'avez constaté, les réunions ont été très suivies. La Commission a reçu plus de 600 avis, 620 exactement au 24 janvier, ce qui n'est pas anodin, puisque cela correspond à 10 avis par jour. Alors, d'où viennent ces avis ? Ces avis viennent en priorité des deux départements qui sont concernés par le projet, et cela, c'est bien normal, à savoir la Saône-et-Loire, tout d'abord, et cela pour près de 60 % des avis exprimés, c'est même exactement 57 % des avis, et l'Allier a formulé un nombre d'avis aussi important, 34 %. Mais il n'y a pas que les deux départements concernés par ce projet qui se sont mobilisés, puisque nous avons quand même reçu près de 10 % d'avis qui émanent de départements autres, et notamment des départements de l'ouest de la France. Et à l'analyse des avis, à la lecture de tous ces avis, j'ai constaté que nombre de ces avis, émanant de gens de l'ouest de la France, disent : « Nous, nous sommes aussi intéressés par ce problème de la RCEA, que nous empruntons pour

des raisons et de travail et de loisirs ». Et ils ont, donc, donné un avis concernant cette RCEA, qui concerne apparemment non seulement les Bourguignons, non seulement les Bourbonnais, mais aussi des gens du reste de la France. Comment avons-nous été saisis par ces avis ? Par trois voies. Alors, majoritairement, par Internet puisque sur le site, il était possible de donner un avis, c'est, dans 56 % des cas, la voie qui a été utilisée. La carte T, puisqu'au début du débat, la Présidente vous avait expliqué qu'un certain nombre de documents avaient été diffusés par voie postale, et il y avait une carte T à retourner. Donc, dans plus 40 % des cas, 41 % exactement, la carte T a servi de support à la formulation d'un avis. Et puis, enfin, par courrier, ou postal ou informatique. Oui, je distingue le courrier informatique du site Internet, parce que c'est, donc, un mail qui a été envoyé au secrétariat de la Commission. Alors, on a dépouillé ces avis pour connaître les souhaits des gens qui ont exprimé ces avis. Alors, ce ne sera pas un scoop sûrement, cela ne vous étonnera pas. A la quasi-unanimité, tous ceux qui se sont exprimés disent : « Il faut très rapidement faire aménager cette route en 2x2 voies ». Pourquoi ? Et ils le disent d'une façon très simple, très courte : « Parce qu'il y a eu déjà assez de morts », donc, pour des raisons de sécurité, et aussi pour des raisons économiques. Et là, bien sûr, ce sont surtout les habitants de Saône-et-Loire et de l'Allier qui ajoutent cela dans leurs avis. Alors, où les avis divergent, parce que tout le monde n'est pas unanime pour vouloir la même solution ? C'est la solution à adopter qui diverge. Alors, 37 % des gens qui se sont manifestés disent : « Nous, on est d'accord pour la concession, même payante. On est prêt à payer le prix qu'il faut » pour les objectifs que je viens de rappeler tout à l'heure ; 63 %, en revanche, des avis disent : ou bien, il faut trouver une solution pour que les locaux ne paient pas de péage, d'autres sont carrément opposés à la privatisation et à la concession de cette route. Alors, j'insiste bien sur le fait que ces quelques pourcentages que je donne ce soir ne constituent qu'un éclairage, en ce qui concerne les avis exprimés. Il ne s'agit en aucun cas, la Présidente l'a rappelé à plusieurs reprises, d'un référendum.. D'autant plus qu'après, vous entendrez les autres membres de la Commission qui vous parleront sans doute de pourcentages qui sont différents, à travers les contributions, les délibérations et les cahiers d'acteurs. Alors, d'une façon très minoritaire, certains manifestent une opposition totale d'aménagement de la RCEA et souhaitent, en revanche, le développement du ferroutage, et cela, on l'a entendu aussi dans quelques réunions,

mais c'est très minoritaire dans le sens où c'est 2 % des gens qui se sont exprimés. Ensuite, j'ai noté, au dépouillement de ces avis, que 10 d'entre eux font des propositions d'une nature un peu différente, mais, là aussi, on l'avait entendu en débat, enfin, en réunion, et ce ne sont pas les mêmes qui se sont exprimés, certains souhaiteraient la création d'une voie nouvelle, d'une autoroute nouvelle, en plus de la RCEA qui existe déjà. Et puis, cela revient aussi d'une façon un peu récurrente, beaucoup souhaitent, si la concession était mise en place, que le trafic des poids lourds soit interdit sur les chemins départementaux, enfin, les routes départementales. Enfin, il y a un élément dont je vais parler, mais qui n'est pas très significatif. C'est qu'après la réunion de Molinet, le 6 janvier, où des propositions alternatives ont été faites, par le Député Gérard Voisin, qui est là présent ce soir, mais aussi, bien sûr, le Président du Conseil général de Saône-et-Loire, Monsieur Arnaud Montebourg, on a une vingtaine d'utilisateurs qui se sont exprimés en disant : « Ce serait une solution qui nous conviendrait parfaitement ». Mais j'insiste beaucoup sur le fait que ce n'est pas très significatif, puisque vous avez bien compris que ces avis n'ont été émis qu'après le 6 janvier. Alors, au total, au terme de l'examen de ces avis, et je vous rappelle, c'est fragmentaire bien sûr, il convient de retenir que beaucoup d'utilisateurs de la RCEA se sont prononcés à titre individuel. Tout à l'heure, vous allez avoir d'autres collègues de la Commission qui vont vous parler d'avis émis à titre collectif. Là, donc, c'est plus de 600 personnes, à titre individuel, qui souhaitent que la RCEA soit aménagée à 2x2 voies ; et, dans ceux-là, 63 % ne souhaitent pas être obligés à payer un péage. Enfin, les avis exprimés, et cela, cela a retenu notre attention, font apparaître que souvent, les réponses données au fil du débat n'ont pas toujours ou été reçues ou bien comprises. Voilà, je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci. Denis Viala ?

2°) concernant les questions reçues par la Commission par Monsieur Denis VIALA Membre de la Commission

Denis VIALA Merci Madame la Présidente ! Mesdames et messieurs, bonsoir ! Je vais vous parler des questions. Donc, 305 questions ont été posées à la Commission, et elles sont sur le site, vous pouvez les lire. Alors, toutes ces questions

sont extrêmement variées. D'où viennent-elles ? Comme vous pouvez le voir sur l'écran, on a les deux tiers qui viennent de Saône-et-Loire, 27 % de l'Allier, et 7 % autres ou inconnues, puisqu'il y a des fois des questions qui sont posées, et la provenance n'est pas notifiée. Qu'est ce qu'elles concernent ? Elles concernent à 97 % des questions posées à la DREAL et 3 % à la CPDP. J'entends questions pour la CPDP, sur l'organisation du débat. Comment ont-elles été posées ? Un peu plus de la moitié, 54 %, via la carte T, qui a été envoyée avec le résumé du dossier ; 34 % directement sur le site Internet, et 12 % par d'autres moyens, c'est-à-dire courriers, courriels... Voilà ! Le taux de réponses de la DREAL s'élève à 56 %, aujourd'hui. Cela va sans doute augmenter dans les jours à venir. Alors, je disais qu'elles étaient extrêmement variées ces questions, il ressort néanmoins des sujets récurrents, à savoir l'aspect financier, les caractéristiques du projet et l'opportunité du projet. Ce sont les trois sujets qui ont donné lieu à des questions le plus souvent. L'aspect financier, par exemple, évidemment, il y a beaucoup de personnes qui se sont posées la question : Pourquoi fallait-il payer ? Et, entre guillemets, qu'ils le refusent ? Un autre exemple : Pourquoi n'y a-t-il pas de financement européen ? Quel est le montant de tel ou tel péage ? Et cetera. Sur les caractéristiques du projet, on a des questions du type : Telle sortie sera-t-elle conservée ? Quelle est la différence entre l'autoroute et la voie express ? Pourquoi 110 km/h, 130 km/h ? Comment marche un péage ouvert ? Sur l'opportunité du projet, enfin, on a beaucoup de questions qui concernent l'iniquité territoriale avec, comme vous avez pu vous en apercevoir lors du débat, l'exemple des Bretons qui ont beaucoup de routes gratuites. Les itinéraires de substitution aussi, il y a beaucoup de questions sur ce sujet-là. De manière moins fréquente, on trouve des questions afférentes aux impacts sur le territoire, économie, emploi et impact sur l'environnement, l'eau, les nuisances sonores. Voilà rapidement ce que les questions ont éveillé chez nous.

Claude BREVAN : Jean-Yves Audouin ?

**3^o) concernant les contributions et les délibérations
reçues par la Commission
par Monsieur Jean-Yves AUDOUIN
Membre de la Commission**

Jean-Yves AUDOUIN : Oui, Madame la Présidente. Bonsoir à tous ! Je dois vous parler à la fois des contributions et des délibérations. Je serai plus court sur les délibérations aujourd'hui. Sur les contributions, la différence avec les avis, c'est qu'elles constituent une démonstration, j'allais dire, étayée, et on a des contributions qui sont des véritables études, parfois même supérieures à ce qui est publié sous forme de cahier d'acteurs. J'ajoute aussi que, je ne parlerai pas des deux propositions alternatives qui ont été faites concernant l'écotaxe qui, pour l'instant, ne figure que dans les verbatims sous forme orale mais qui, évidemment, s'analyse à des contributions qui, normalement, devront être reprises là. Alors, il y eu 101 contributions au 26 janvier, 68 émanent de l'Allier et 32 de la Saône-et-Loire, étant précisé que quelle que soit leur origine, les $\frac{3}{4}$ d'entre elles traitent de l'ensemble de l'itinéraire. Les entreprises représentent 40% de l'ensemble des contributions, mais il faut dire qu'il y a eu un texte commun dans l'Allier qui fait qu'en réalité, c'est la reprise souvent du même texte pour notamment 33 contributions. Le deuxième groupe est celui des particuliers, et ceci est important parce que ce ne sont pas des gens qui ont simplement exprimé un avis, mais qui ont développé toute une argumentation, et ce sont des particuliers. Ce chiffre est particulièrement élevé. Viennent ensuite les associations, 12 ; les parlementaires, 4 ; les organisations syndicales, 2 ; les compagnies consulaires à l'organisation du développement économique, et cetera ; citons aussi des collectivités qui ne se sont pas exprimées sous forme de délibération, mais qui ont développé certains points. Il faut noter que ces contributions font parfois doublon avec le cahier d'acteurs. Par exemple, la Chambre de commerce et d'industrie de Moulins, à Vichy, a fait une contribution alors que les deux chambres de l'Allier ont fait un cahier d'acteurs. Le Comité d'expansion économique a fait les deux choses. L'association pour la route RCEA a fait également les deux... utilisé les deux vecteurs. Le collectif des usagers salariés RCEA, l'association « Agir pour l'environnement », et cetera. Enfin, il faut noter qu'une proportion non négligeable des contributeurs a participé aux réunions et leurs auteurs sont souvent intervenus et, donc, on retrouvait évidemment leur développement. Alors, il n'est pas question, ici, de résumer en quelques minutes tout ce qu'elles contiennent, ni dire non plus combien sont pour, combien sont contre. Prenons le cas des associations, il y en a 12. Sur les 12, 6 ont une dimension nationale ou bidépartementale ; et il y en a 6 qui concernent la seule Saône-et-Loire.

Cinq se situent sur la défense de l'environnement ; 3 se positionnent sur la RCEA ; 1 se positionne sur la RN7 ; et 2 ont des positions alors purement très locales, très localisées. Alors, évidemment, si on consacre deux minutes pour résumer chaque intervention, on n'aboutira à rien. C'est pourquoi il est préférable de présenter les thèmes majoritairement développés qui ont été spécifiquement apportés au débat sur un plan intéressant sans pour autant anticiper la synthèse provisoire que présentera tout à l'heure notre Présidente. Alors, bien entendu, l'insécurité et le développement économique tant le risque de déclin que la possibilité de progresser, justifie pour la quasi-totalité des contributions l'achèvement de la mise à 2x2 voies. A partir de là, évidemment, les solutions divergent. Beaucoup ne prennent pas position. Il faut faire, ce serait mieux s'il y avait des fonds publics. Pour l'aspect sécuritaire, l'Etat devrait d'ailleurs considérer que c'est prioritaire, et même si on enlève la motion commune aux nombreuses entreprises de l'Allier, il faut quand même relever dans l'Allier notamment un accord relativement majoritaire des particuliers pour le projet sans aucune réserve. Il n'y a pratiquement pas de demande d'une RCEA aménagée très sommairement, vous savez, avec des glissières de sécurité, une bande médiane, sans vraiment la mettre partout à 2x2 voies. Alors, on notera dans les organismes plusieurs commentaires pour ceux qui donnent leur accord. Il y a ceux qui donnent leur accord en disant : « Il nous faut faire cette route à 2x2 voies en prenant en compte les préoccupations des agriculteurs », c'est le cas de la Chambre d'agriculture, mais sans prendre position sur le péage. Il y en a qui disent accord pour la concession avec péage, la Chambre de commerce ; accord de la concession dans la mesure où il n'y a pas de fonds publics, un syndicat patronal a pris position là-dessus ; et accord pour la concession sous réserve de la gratuité pour les usagers locaux, vous voyez bien que cette position a été prise par beaucoup. Alors, globalement, il y a beaucoup de commentaires qui rappellent le poids de l'histoire, les retards pris, la route en panne, les départements oubliés, tout ce que nous avons entendu dans le débat, la part déjà très forte des financements des collectivités locales sur cette route, les responsabilités des politiques, les promesses non tenues des Gouvernements, et l'absence de la RCEA dans le programme du grand emprunt. Dans les principales critiques, on relève le chantage, le mot est employé ; un seul projet est proposé, souvent dénoncé ; une route, une solution imposée, inutile et inégalitaire, je cite, plus chère et sans doute irrégulière. Mais en pratique, très peu

suggèrent autres choses. Seuls quelques-uns regrettent qu'il n'ait pas été donné suite à un projet de partenariat public-privé, qui avait été un temps envisagé. Le souci de ne pas alourdir les finances publiques, tant locales que nationales, est parfois mis en avant. Certaines formations politiques et une organisation syndicale ainsi que plusieurs associations dénoncent le recours au secteur privé, en somme, la privatisation de la route, donc, ils s'estiment souvent propriétaires ayant financé en partie et, donc, si, certains soulignent les bénéfices substantiels des sociétés d'autoroutes. Il s'y ajoute le sort qui a été dit plusieurs fois en séance qu'il doit être réservé aux centaines de salariés, fonctionnaires de la DIR Centre-Est qui travaillent actuellement pour l'exploitation de la route sur l'itinéraire. La compatibilité avec le Grenelle de l'environnement est peu contestée sauf, il faut le dire, sur la vitesse à 130 km/h qui, parfois, elle est fortement critiquée. Mais sur le thème du Grenelle de l'environnement, c'est davantage le faible développement des autres modes de transport et, notamment le fer, qui est regretté. Mais globalement sur ce point, beaucoup constatent l'absence sur le tracé Ouest-Est d'alternatives sérieuses. La situation particulière de la Saône-et-Loire, de l'ouest de la Saône-et-Loire, dans son déclin et son isolement est fortement mise en avant dans plusieurs contributions. La discussion porte évidemment, vous le pensez bien, sur les péages mais, paradoxalement, pas sur le nombre de barrières. Certains, surtout en Saône-et-Loire, s'intéressent à leur trajet, Digoin, Paray, Cluny, Mâcon. Une demande totale de gratuité de Montmarault au sud-est de l'agglomération mâconnaise est même proposée. En fait, la demande de gratuité porte sur la totalité de l'itinéraire, ou seulement sur certaines sections avec le souhait de privilégier les déplacements locaux. Beaucoup demandent la concession sous réserve de la gratuité pour les usagers locaux. Très peu soulignent la fragilité d'une concession qui recevrait peu de produits de péage. Beaucoup réclament, en tout cas, des engagements de l'Etat à la fois sur les niveaux de péage et sur la rapidité de sa réalisation. A noter qu'il est très peu question dans les contributions, du moins jusqu'à ce jour, de l'écotaxe, mais Monsieur Cherel a indiqué pourquoi. La question de la solidité juridique du projet est rarement soulevée. La différence de traitement d'usagers paraît possible à certains. Par contre, la faiblesse des itinéraires de substitution est fortement soulignée comme un obstacle à la concession surtout sur certaines sections. Il y a chez plusieurs un accord à faire payer le trafic de transit voire même lui seul, ou seulement, par

exemple, des camions de plus de 12 tonnes, comme, par exemple, cela se ferait en Allemagne. Une suggestion originale de ne faire payer que ceux qui dépasseraient 90 km/h. L'obligation d'imposer le parcours de la RCEA aux camions est parfois suggérée car, en effet, dans les critiques les plus fréquentes, c'est la suffisance de la qualité des itinéraires de substitution qui domine, parfois même l'absence de solutions alternatives surtout en Saône-et-Loire et la crainte de transfert de l'insécurité sur des routes secondaires alors qu'il faudrait éviter de faire des travaux supplémentaires précisément sur ces itinéraires. On peut citer en vrac le fait qu'il y a paradoxalement très peu d'observations sur le maintien des échangeurs dans la mesure où on a dû comprendre qu'ils étaient pratiquement tous maintenus. Un intérêt marqué dans l'Allier pour les modalités de raccordement à Montmarault avec l'A71 et à Moulins avec la RN7, enfin, au sud de Moulins avec la RN7. La suggestion de créer partout une nouvelle route à côté de l'actuelle qui réglerait évidemment la question des itinéraires alternatifs a été faite. Enfin, on peut citer quelques observations particulières, il y a très peu de demandes en matière de protection de l'environnement, extrêmement peu, sauf sur la question de la protection des riverains, notamment contre les nuisances de bruit. Enfin, une entreprise de carrière souhaite conserver ces accès. J'en viens et je serai très bref sur les délibérations : 163 délibérations ont été reçues au 24 janvier, elles proviennent à 92 % de l'Allier et donc seulement à 8 % de Saône-et-Loire, j'ai une délibération de la commune de la Nièvre. On relèvera toutefois que 104 communes de l'Allier ont adopté la même délibération. Cette délibération souligne l'urgence, accepte la concession avec le maintien des échangeurs et la gratuité pour les usagers locaux, ainsi que la poursuite des opérations incluses dans le programme du PDMI. Et donc, elle demande à l'Etat de préciser des engagements de sécurité efficace avant la mise en service de la 2x2 voies en concession. L'autre délibération est à peu près du même ordre, elle est plus courte, ce sont 27 communes, elle soutient la concession, demande de réaliser dans le plus bref délai cette dite concession et insiste également sur la nécessité de prendre dans l'immédiat des mesures de sécurité, c'est-à-dire qu'elle ne souligne pas le lien qui est fait avec le maintien des échangeurs et la gratuité pour les usagers locaux. Trente-et-une collectivités ont produit des textes différents. Nous ne disposons pas à ce jour des délibérations du Conseil régional d'Auvergne, ni des deux CESR, pas plus que des deux Conseils

généraux, mais il faut noter, et je termine, le CESR Auvergne vient d'envoyer une contribution de 25 pages reçue le 26 janvier et les deux Conseillers généraux, je vais terminer, ceux-ci ont produit, les deux Conseillers généraux ont produit des cahiers d'acteurs, leur Président ainsi que d'autres élus de l'exécutif sont notamment intervenus. Je développerai l'analyse plus complète de ces délibérations, si vous voulez bien, à la réunion de Moulins.

Claude BREVAN : Merci ! Martine Lafon, les cahier d'acteurs et la presse.

4^o) concernant les cahiers d'acteurs reçus par la Commission et un premier bilan presse par Madame Martine LAFON-LEHMANS Membre de la Commission

Martine LAFON : Madame la Présidente, bonsoir, mesdames, messieurs ! Je dois vous préciser qu'il y a eu 23 cahiers d'acteurs au cours de ce débat public dont 20 sont d'ailleurs à votre disposition sur la table de présentation et 3 seront disponibles à partir du 04 février, je le précise, à notre permanence de Moulins. L'origine géographique de ces cahiers d'acteurs est la suivante : 11 proviennent de la Saône-et-Loire, 9 de l'Allier et 3 proviennent du niveau régional. La répartition des auteurs de ces cahiers est la suivante : 6 ont été envoyés par les collectivités territoriales, 5 par les associations, 4 par des Chambres consulaires, 3 par des partis politiques, et 5 par d'autres expéditeurs comme Le PAL, l'Abbaye de Sept-Fons, pour donner des exemples. Tous ces cahiers, argumentés pour la plupart avec précision, se positionnent par rapport au projet de mise en concession autoroutière bien évidemment, ils le font le plus souvent de manière affirmée qu'ils soient favorables ou défavorables. On recense 5 cahiers pour et 9 cahiers contre. Cependant, certaines prises de position sont plus nuancées dans leur conclusion, c'est ainsi que 6 d'entre elles reflèteraient plutôt un « oui, mais... », assorti de conditions particulières, tandis que 2 se rangeraient plutôt dans la catégorie des « non, mais... » et que même 1 affirme délibérément qu'il n'est ni pour ni contre. Ces différentes tendances et sensibilités feront, bien entendu, l'objet d'une analyse approfondie dans notre rapport final. Mais je voudrais donner quelques précisions

sur les points les plus souvent soulignés dans ces cahiers d'acteurs, mais vous allez retrouver tout ce qui vient d'être dit, bien évidemment. Tous reconnaissent la nécessité de terminer dans les plus brefs délais la mise à 2x2 voies en raison de sa dangerosité, mais aussi dans le but de soutenir l'économie locale et de désenclaver les bassins industriels. Le constat également du désengagement de l'Etat est récurrent, le problème du montage financier et de la rentabilité du projet est, évidemment, au centre des propos avec des interrogations sur le partenariat public-privé ou public-public. La gratuité pour les usagers locaux est demandée presque unanimement, le maintien ou l'amélioration des échangeurs, la consommation foncière, la nécessité d'aménager des aires de repos et de service, les problèmes de nuisance, le questionnement sur la vitesse autorisée sont aussi des thèmes qui reviennent dans tous les exposés. Voilà ce que je peux vous dire et peut-être vous donner la liste de ces cahiers d'acteurs par ordre d'entrée en scène, je dirais, le Conseil général de l'Allier, l'Association « Agir pour l'environnement », les Verts-Europe Ecologie 71, Communauté d'agglomérations de Moulins, l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique, l'Union Fédérale CGT de la DIR Centre-Est, le collectif des usagers et salariés de la RCEA, le Parti Communiste Français fédération de Saône-et-Loire, le Syndicat Mixte du Pays Charolais-Brionnais, les Chambres de Commerce et d'Industrie de Montluçon-Gannat et de Moulins-Vichy, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire, le Parc d'attraction Le PAL, l'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est, le Conseil général de Saône-et-Loire, l'association de défense de la RCEA en Saône-et-Loire, la Communauté urbaine Creusot-Montceau, Europe Ecologie-Les Verts Allier, le Député Jean Mallot, l'Abbaye de Sept-Fons, la Commune de Bourbon-Lancy, le Comité d'Expansion Economique de l'Allier, la Fédération Nationale du Transport Routier de l'Allier, et enfin, Vivre et Agir à Lusigny. Voilà ce que l'on peut dire brièvement. Il y a encore la presse, je dirai quelques mots sur la presse pour dire combien elle a suivi avec assiduité les débats. Les médias de l'Allier et de la Saône-et-Loire ont porté véritablement une attention, un réel intérêt et une grande attention à notre débat tout au long de son déroulement, c'est très frappant. Ils ont fait preuve d'assiduité, ils ont systématiquement annoncé les réunions dans leur page et relayé avec constance les avis et les propositions émises lors de ces rencontres par les différents participants. Pour ce qui est de l'assiduité aux réunions, ils se sont

déplacés dans des réunions se déroulant dans des départements qu'ils ne couvrent habituellement pas, c'est très caractéristique afin d'avoir une vision plus globale du déroulé du débat, cela, c'est tout de même la preuve de l'intérêt profond qu'ils portaient à ce débat. En ce qui concerne l'annonce des réunions publiques, on peut signaler aussi les hebdomadaires La Semaine de l'Allier et la Renaissance qui ont suivi le débat public de semaine en semaine. En ce qui concerne le relais du débat, plusieurs unes ont été consacrées au débat public et les rédactions ont à plusieurs reprises consacré spécialement une à deux pages à ce débat. Bien évidemment, ce n'est pas seulement la presse papier mais également les médias audiovisuels qui ont relayé le débat ; les télévisions régionales : France 3 Bourgogne et France 3 Auvergne ont suivi le débat dans la plupart de ses temps forts. France 3 Bourgogne et France 3 Auvergne se sont également associées à titre tout à fait exceptionnel pour produire une émission spéciale, que vous avez peut-être vue, consacrée au débat et qui a été diffusée les 23 et 24 janvier derniers. Il y a un lien, je vous le signale, sur les sites de France 3 et sur notre propre site. Les radios, bien sûr, n'étaient pas en réserve. RCF Auvergne s'est particulièrement fortement mobilisée, elle a réalisé des interviews des intervenants et des membres de la CPDP ; Autoroute Info et France Bleu sont également à citer, ils ont réalisé des interviews, notamment celle de Claude Brévan à mi-parcours. Dix-sept journalistes ont été présents aux conférences de presse d'ouverture au point presse de Paray-le-Monial, c'est tout de même très significatif. C'est, donc, un... on peut dire, un très, très beau bilan presse que nous pouvons faire. On peut considérer que cet outil essentiel pour un débat public, bien évidemment, a parfaitement fonctionné. Et les médias de la Saône-et-Loire et de l'Allier ont remarquablement relayé les débats, informé, expliqué, décodé, et nous les en remercions très vivement. Voilà, j'ai terminé.

Présentation d'une première synthèse du débat par la Présidente de la CPDP Madame Claude BREVAN

Claude BREVAN : Donc, comme je vous l'ai dit, je vais faire un premier essai de synthèse. Alors, comme nous venons de le voir, le débat a donné lieu à une très large participation. Cette participation n'a pas faibli au cours des trois mois, en dépit du rythme très serré des réunions et parfois même des difficultés d'accès au lieu des

séances publiques, en raison des conditions météorologiques. Le débat a suscité, particulièrement en Saône-et-Loire, beaucoup d'intérêt, beaucoup de passion parfois, et même quelques débordements dans le feu des polémiques. On peut regretter qu'il n'y ait pas toujours eu une écoute attentive et tolérante de la diversité des opinions, alors même que ce principe constitue un des fondements de la démocratie, mais néanmoins, chacun a pu s'exprimer, même si cela a été parfois dans une ambiance de chahut. Le débat, s'il a fait assez peu évoluer les positions d'origine des uns et des autres, a été l'occasion d'affiner les argumentations au vu des expertises : des précisions sur les données du projet, des compléments d'information apportés par les maîtrises d'ouvrage, et bien évidemment, des avis et des contributions des divers participants. Je ne reprendrai pas point par point ce que j'ai exposé à Paray-le-Monial, à l'occasion du point d'étape. Tout cela est maintenant parfaitement connu et des éléments nouveaux ont été portés au débat depuis cette date, et ils ont marqué un tournant. Je tenterai donc modestement et presque à chaud, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, d'extraire de ce que nous avons reçu et entendu, quelques éléments de synthèse. Alors, j'aborderai successivement les questions qui sous-tendent les différentes prises de position des uns et des autres.

Premier point, l'achèvement rapide de la mise à 2x2 voies de la RCEA recueille un quasi-consensus. Mais, cette adhésion presque unanime ne doit pas faire oublier la diversité des perceptions qu'ont les différents acteurs des fonctions que doit assurer cette route, et cette diversité est souvent à l'origine des prises de position ou des revendications. Le projet d'achèvement de la RCEA, tel que présenté par le maître d'ouvrage, vise trois objectifs : la sécurité, l'inscription de la RCEA dans le réseau national et européen et le développement des territoires traversés. La sécurité. Elle donnait lieu à beaucoup d'expressions, à des témoignages directs très forts, et son amélioration rapide apparaît comme primordiale à tous même si certains considèrent qu'il y a des moyens d'y parvenir à moindres frais, j'y reviendrai, ou encore que des propos faisant trop appel à l'émotion sont destinés à faire pression en faveur de la concession. Le poids représenté par le trafic poids lourds a été très présent dans les questions de sécurité pendant la durée du débat. La vocation nationale et internationale de la RCEA, et ses liens avec le développement économique des territoires traversés, sont perçus essentiellement, mais pas exclusivement, par les responsables élus et les milieux économiques pour qui l'enjeu de cette ouverture

vers l'est et l'ouest, par l'achèvement du maillon manquant entre A71 et A6, est essentiel. C'est pour eux la condition nécessaire au désenclavement de territoires qui risquent de se dévitaliser. Pour eux, la difficulté à attirer de nouveaux habitants dans des territoires en régression démographique, la vulnérabilité économique des entreprises en place et la difficulté à en implanter une nouvelle sont, pour partie, dues à l'absence d'infrastructures de dessertes performantes. Ni l'Allier ni la Saône-et-Loire ne constituent des îles qui fonctionneraient en autarcie, et l'accès à la mobilité et la rapidité des échanges sont aujourd'hui des impératifs économiques et des exigences de la société civile. La perception qu'ont les particuliers et notamment les riverains de cette fonction transrégionale et a fortiori transnationale est tout autre. Puisque la route et surtout le fret qui y transitent leur apparaissent surtout comme une source de danger et de nuisance. Cette fonction n'est alors évoquée que pour justifier la légitimité de financements nationaux et européens pour son achèvement. Certains considèrent même que seuls les poids lourds étrangers devraient payer et ce, en dépit des impossibilités légales d'une telle disposition qui ont été rappelées à plusieurs reprises en séances et dans les réponses écrites aux très nombreuses questions posées à ce sujet. Le rôle de la route dans la vie locale a, lui, été très largement dominant dans les débats mais si la grande majorité des participants a fait part de son attachement à l'accès libre à une route sécurisée, il existe des nuances notables entre les préoccupations et l'analyse des impacts prévisibles d'une mise en concession sur la vie locale exprimée entre les deux départements. Ceci est dû, pour une large partie, aux différences incontestables de la place de la RCEA dans l'offre de déplacements dans chacun des deux départements. La RCEA dans l'Allier est assez peu utilisé pour des déplacements locaux en raison de sa réputation justifiée de dangerosité, mais également parce que le réseau de voies départementales proches offre une alternative tout à fait acceptable. Cela n'empêche pas les habitants de l'Allier d'aspirer à une amélioration de la RCEA, leur permettant de l'emprunter en toute sécurité et en toute liberté quand ils le souhaiteront. En Saône-et-Loire, les deux proches de la RCEA étant réalisées sur des voies préexistantes, elles sont très utilisées pour des déplacements locaux et bien que réputées dangereuses, elles restent plus commodes que le réseau secondaire qui est inadapté à un trafic important. Pour le public de Saône-et-Loire en particulier, la RCEA est une route ordinaire que l'on pratique au quotidien pour aller travailler ou aller faire des courses

ou des démarches. Les distances parcourues sont assez faibles et les Saône-et-Loiriens ne sont pas demandeurs d'un haut niveau de service. L'achèvement de ce qui est en cours suffirait à leur besoin. Ils craignent un retour en arrière qui les conduirait à réutiliser des petites routes et à retraverser des villages. Cette crainte étant relayée par les responsables de ces voiries secondaires et par les habitants des villages qui ont été libérés du trafic de passage par les déviations déjà réalisées. A l'inverse, en Allier, mais aussi plus ponctuellement en Saône-et-Loire, la crainte existe d'une mise à l'écart des villages qui serait provoquée par une infrastructure qui favoriserait le transit rapide sans aucune incursion dans les villages voisins pour du tourisme ou de la restauration. Dans les deux départements, le maintien des diffuseurs existants et même la création de nouveaux échangeurs est une exigence des élus partagée par les habitants. Dans les deux départements, la demande de protection contre les nuisances phoniques est importante et manifestement justifiée par la proximité de certaines habitations et installations. La perspective d'une augmentation du trafic et des vitesses pratiquées ne fait qu'accroître ces craintes et le public a des difficultés à accepter des réponses de la part de la maîtrise d'ouvrage faisant état du besoin de longues études alors que leur expertise d'usage, en tant qu'habitants riverains, leur semble suffisamment probante.

Deuxième point, la question qui a été sous-jacente à beaucoup de débats. La motivation du recours à la concession et donc au péage a suscité beaucoup d'interrogations. Est-ce la condition sine qua non à l'achèvement rapide de la RCEA ou n'est-ce pas plutôt une solution de facilité pour la maîtrise d'ouvrage ? Pour la maîtrise d'ouvrage, seule la concession permet d'atteindre les deux objectifs principaux de mise en sécurité de l'axe et de catalyseur du développement économique. Cette analyse est partagée par l'ensemble des milieux économiques qui aspirent à une infrastructure de haut niveau sans impact économique significatif. La quasi-totalité des élus de l'Allier et certains élus de Saône-et-Loire se rallient par pragmatisme et sans enthousiasme à cette solution qui leur paraît la plus fiable mais pour la plupart, ils assortissent cette adhésion de conditions qui portent essentiellement sur la gratuité des déplacements locaux, voire pour les habitants des deux départements. Seule la Communauté d'agglomérations de Moulins, craignant qu'une exigence formulée en ces termes ne puisse être satisfaite pour des raisons juridiques et ne soit de nature à créer un blocage a levé cette exigence. Ce recours à

la concession, comme seul moyen d'atteindre les objectifs de sécurité et de développement mis en avant par la maîtrise d'ouvrage est contesté pour une large part des participants au débat et particulièrement en Saône-et-Loire où il rencontre une opposition déterminée de la population et d'élus départementaux. Cette proposition apparaît clairement aux opposants comme traduisant le désengagement de l'Etat, voire un abandon du réseau routier national en Saône-et-Loire ou encore un cadeau fait aux sociétés d'autoroutes qui gagneraient beaucoup d'argent. Elle apparaît également, et ceci dans les deux départements, comme inéquitable au regard des situations de gratuité dont bénéficient les départements plus à l'ouest traversés par la RCEA. La majorité des usagers réguliers de la route n'accepte pas le principe d'avoir à payer, même des sommes faibles pour des trajets ordinaires, quotidiens et en quelque sorte obligatoires. Ils optent tant bien que mal de payer pour des déplacements longs et exceptionnels mais pas pour aller travailler tous les jours. Nous noterons que la position des usagers longue distance ne s'est pas exprimée pendant le débat et il est possible d'imaginer qu'elle aurait été sensiblement plus nuancée, ce type de déplacement s'effectuant assez banalement sur des autoroutes à péage. Au-delà de ces objectifs de sécurité et de développement d'intérêt général, la maîtrise d'ouvrage a des objectifs qui lui sont propres. La mise en concession est une solution définitive qui règle la question en une fois et l'apport des 350 millions d'euros constitue un solde de tout compte. Cet effort important au départ décharge l'Etat du poids financier que représente la RCEA pendant la durée de la concession, autant dire au-delà du délai visible par la majorité des participants au débat, à l'exception de la section de Montceau et Chalon dont ils conservent la maîtrise d'ouvrage à l'exploitation. Alors, s'agit-il d'un désengagement de l'Etat qui serait rendu inévitable par la situation des finances publiques ? Est-ce un moyen d'échapper aux annualités budgétaires particulièrement imprévisibles en situation de crise et donc à l'impossibilité de tenir dans la durée des engagements de financement progressifs ? Est-ce fondé sur l'obligation que l'Etat se donne de respecter les engagements du Grenelle sous la priorité des investissements publics donnés au transport impératif à la route ? Chacun a son opinion sur ces questions. Mais la Commission pense qu'une clarification par l'Etat serait probablement utile à la recherche des solutions alternatives et à la compréhension de l'analyse que fait la maîtrise d'ouvrage de celles qui ont été proposées. Je me perds dans mes papiers.

Autre point qui a été très abordé, le changement de statut de la RCEA qui aurait un impact sur les réseaux routiers des deux départements. Les passages au statut autoroutier et surtout les moyens financiers qui l'accompagnent peuvent permettre d'améliorer des dessertes locales et des connexions avec d'autres axes. C'est le cas en Allier où la maîtrise d'ouvrage a, en cours de débat, répondu positivement à des demandes concernant la prise en charge par la concession de l'échangeur avec la Route nationale 7, le maintien de l'échangeur de Deux-Chaises et le déplacement de l'échangeur de Montbeugny. L'impact d'une autoroute à péage suscite néanmoins surtout des inquiétudes par le risque d'un report massif de trafic sur la voirie départementale et de ceux qui ne pourraient pas assumer les péages. Cet aspect est particulièrement aigu en Saône-et-Loire où, quels que soient les emplacements des barrières de péage, subsistent des sections à péage qui ne sont pas doublées par des itinéraires de substitution acceptables. Le maître d'ouvrage a fait quelques ouvertures sur la possibilité de prendre en charge l'amélioration des voies strictement nécessaires au respect de l'obligation légale, l'itinéraire de substitution, sans préciser ni les voies concernées, ni les montants envisagés. Mais, il a dit qu'en tout état de cause qu'elle serait très sensiblement inférieur aux estimations faites par le département de Saône-et-Loire. Ce report de trafic reste très difficile à prévoir. Le maître d'ouvrage justifie ces chiffres faibles par l'observation de comportement sur d'autres sites. Les collectivités locales, qui craignent à la fois des charges d'entretien trop lourdes et les nuisances dans leur commune, ne disposent d'aucun moyen de quantification et se basent quant à elles sur l'importance des refus de payer exprimés par leur administration pour avancer des chiffres élevés. Seule une connaissance beaucoup plus fine que ce qu'il y a actuellement des déplacements locaux permettrait d'approcher plus précisément ces hypothèses de report de trafic et, donc, de mesurer véritablement leur impact. L'autoroute aurait un impact plus fort sur l'environnement, cela a été beaucoup avancé. C'est essentiellement l'impact en termes de bruit et de pollution lié à la possibilité de circuler à 130 kilomètres/heure qui a été évoquée. Et ces arguments sont peu contestables même si on peut s'interroger sur la motivation de leur mise en avant. Les nuisances étant d'ores et déjà largement existantes. Il est difficile de discerner... Sans vouloir minimiser leur intérêt, il est difficile de discerner si cet argument est réellement un plaidoyer pour l'environnement ou un moyen de rejeter l'autoroute à péage, la route express gratuite

ne permettant qu'une vitesse limite de 110 kilomètres/heure. La compatibilité avec le Grenelle a été évoquée à plusieurs reprises mais sans être très longuement développée en raison vraisemblablement de l'existence déjà de la route. La Commission a noté que peu d'interventions avaient porté sur les milieux naturels alors que le dossier du maître d'ouvrage était assez complet sur cette question. Seuls les milieux agricoles ont fait part de préoccupation à ce sujet.

Autre point, les expertises. Deux expertises demandées par le Président du Conseil général de Saône-et-Loire ont été diligentées pendant le débat. Elles ont été prises en charge par la Commission nationale afin de garantir l'indépendance des experts. La Commission a pris le soin de consulter les Conseillers généraux et le maître d'ouvrage sur le choix des experts qu'elle avait pressentie afin qu'il ne puisse y avoir de contestation sur leur compétence. L'expertise juridique effectuée par Monsieur Chabanol, Conseiller d'Etat honoraire, a mis en lumière des éléments de fragilité juridiques du projet sans conclure à son illégalité, ce qu'il n'était d'ailleurs pas en situation de pouvoir faire. La maîtrise d'ouvrage ne semble pas, à ce stade, avoir réellement pris en compte les conclusions de cette expertise si ce n'est pour avancer une proposition très vague d'amélioration des itinéraires alternatifs. La seconde expertise concernait la faisabilité financière de la mise en concession. Elle a été confiée à deux experts qui ont analysé les coûts estimés figurant dans le dossier du maître d'ouvrage en les comparant à ce qui pourrait être l'estimation d'un candidat à la concession. Les hypothèses de trafic ont servi à l'estimation de recette attendue et les variables économiques qui ont permis de construire le modèle ayant conclu à la faisabilité d'une concession avec l'apport d'une subvention d'équilibre. Les dépenses à prendre en compte sont apparues un peu insuffisantes mais cette sous-estimation est davantage liée à des lacunes notamment en matière d'équipement d'une autoroute qu'à une estimation erronée du coût total des travaux, les plus et les moins s'équilibrant à peu de choses près. L'estimation de l'expert dépasse d'une centaine de millions d'euros hors taxes celle de la maîtrise d'ouvrage. Les hypothèses du trafic sont apparues prudentes aux experts et les variables économiques dans des fourchettes acceptables. En reprenant les éléments du dossier, l'expert conclut à un besoin de subvention d'équilibre de 200 millions d'euros. Il soulignait en moins que l'infléchissement de variable en fonction de l'évolution de la conjoncture économique et des stratégies propres au candidat à la concession peut jouer dans les deux sens

et, donc, réduire les besoins de subvention d'équilibre, voire les annuler ou, au contraire, les accroître jusqu'à plus de 400 millions d'euros. Ces dires d'experts apportent un éclairage sur la complexité de ces estimations qui portent sur des objets complexes et sont très sensibles à la conjoncture économique. Seuls les résultats d'un éventuel appel d'offres permettent d'arrêter ces chiffres.

Passons maintenant aux propositions alternatives à la concession. Alors, la première proposition alternative est celle qu'a proposée la maîtrise d'ouvrage qui consiste en un prolongement au fil de l'eau des financements de ces dernières années, mais elle n'a rencontré aucune adhésion. Comme cela a déjà été dit, elle est interprétée comme n'ayant pour seul objectif que de répondre à l'obligation de présenter une alternative à la solution qui a la préférence du maître d'ouvrage. De plus, l'accidentologie particulièrement grave conduirait à interrompre les mises à 2x2 voies pour axer les investissements sur la sécurité pendant plusieurs années. La maîtrise d'ouvrage a d'ailleurs assez peu précisé ce qui serait fait à ce titre en évoquant surtout l'identification d'une bande médiane élargie. Pour les participants, cette alternative jugée calamiteuse n'apporte, par ailleurs, aucune amélioration en matière de desserte et n'aurait, donc, aucun effet sur le dynamisme économique des territoires traversés tant que la liaison entre A6 et A71 ne sera pas achevée soit au bout de plusieurs décennies. Plusieurs propositions alternatives proposées lors du débat concernent la sécurité. Certaines proposent des mesures immédiates qui rendraient moins urgent l'achèvement complet de la mise à 2x2 voies ou même pour certains qui permettraient d'en faire l'économie. Elles portent essentiellement sur des dispositifs de contrôle du respect du code de la route, proposent une interdiction générale de dépassement pour les poids lourds, une signalisation plus efficace des changements de caractéristiques de la route ou encore l'installation de séparateur central permettant d'éviter les chocs frontaux à l'origine de la majorité des accidents mortels. Cette proposition a été examinée par la maîtrise d'ouvrage qui a démontré la nécessité d'un élargissement de la voie pour permettre un séparateur central afin d'éviter les blocages en cas d'accident et de rendre possible l'arrivée des véhicules de secours. Le coût d'un tel aménagement sur l'ensemble de l'itinéraire serait très élevé et assez proche de la mise à 2x2 voies sans apporter une amélioration au niveau de la desserte. Une association remet en cause la nécessité d'achever la mise à 2x2 voies de la RCEA considérant que les mesures de sécurité adéquates et

la mise à 2x2 voies des seuls points qui le justifieraient seraient suffisantes. On note qu'il sera très difficile d'identifier ces seuls points puisque les accidents se produisent de manière aléatoire sur l'ensemble de l'itinéraire et qu'il n'a été relevé aucune zone d'accumulation d'accident.

Les propositions alternatives de montage financier maintenant. Elles visent au maintien de la gratuité de la RCEA. Elle part du principe d'une poursuite de l'aménagement de la RCEA sur la base des DUP en vigueur. Trois propositions ont été évoquées ou présentées et détaillées. Le partenariat public-privé, qui est fondé sur un préfinancement de l'aménagement par des fonds privés et un remboursement de cette avance sous forme de loyer, n'a pas été réellement développé, et fait l'objet de réserve importante du maître d'ouvrage qui considère qu'elle aboutit à un coût beaucoup plus élevé au final. Deuxième proposition, la proposition du Président du Conseil général de Saône-et-Loire, de dissociation du temps de réalisation des travaux du temps de financement. Les ressources issues de l'écotaxe, qui sera perçue à partir de 2012, permettraient de rembourser l'emprunt sur 20 ans qui viendrait abonder l'apport de 275 millions d'euros de l'Etat prévus dans le cas de la concession, lui-même apportant l'écotaxe qu'il percevra au titre de la voirie départementale. Ce partenariat public-public se concrétiserait dans une structure ad hoc. Le maître d'ouvrage a émis des réserves sur cette proposition qui ne lui semble pas équilibrée financièrement. Et par ailleurs, cette proposition ne recueille pas, à ce stade, l'adhésion du Conseil général de l'Allier. Il fait l'objet de débat autour de l'utilisation de cette écotaxe, essentiellement destinée au développement de modes alternatifs à la route. La proposition de Monsieur Voisin, député-maire de Charnay-lès-Mâcon, qui a la paternité de l'idée d'utiliser l'écotaxe pour financer cette route, est assez proche. Elle diffère de la précédente par la durée des emprunts, 30 ans au lieu de 20, qui permet d'éviter l'emploi de l'écotaxe reversée au département. Les analyses faites par la maîtrise d'ouvrage nous semblent justifier un débat contradictoire, ce qui serait véritablement dans l'esprit du débat public. La réponse qui a été faite est assez péremptoire, assez définitive, alors qu'elle avait été présentée comme simplement une première analyse, de notre point de vue, elle semble un peu trop rapidement clore le débat.

Les alternatives à la solution routière ont été plusieurs fois mentionnées. L'importance exceptionnelle du trafic poids lourd a naturellement posé la question du

ferroutage, du ferroviaire en général, mais pour la plupart des participants et pour la maîtrise d'ouvrage, ce report sur le fer n'est pas envisageable à court et moyen termes, et ne constitue pas une alternative à la route. On peut espérer, il est encore temps, que d'autres solutions émergent d'ici le 04 février, et dans ce cas, elles seront bien évidemment transcrites dans le compte rendu et portées à la connaissance de la Ministre qui aura à décider.

Pour conclure rapidement cet essai de synthèse très partiel, la Commission constate que le débat a mis en lumière deux difficultés : l'une tient à l'objet soumis au débat, l'autre au projet lui-même. Les débats publics sont en général destinés à l'examen très en amont de projets encore peu définis. Dans le cas présent, une large partie du projet existe, ou est déterminé, et tout le monde ou presque s'accorde sur le principe de la mise à 2x2 voies rapide de la RCEA. Pour le public, le débat porte donc non sur des principes, mais sur des aspects précis : sur la question du péage, sur ses impacts sur les budgets, sur les accès à la route, sur les itinéraires alternatifs, ou encore sur les mesures compensatoires. Le public ne comprend pas que la maîtrise d'ouvrage ne puisse apporter des réponses précises sur tous ces points, il y a là un véritable malentendu dans ce débat entre le public et la maîtrise d'ouvrage. La deuxième difficulté est inhérente au projet. Mettre en concession une route qui n'a pas été conçue pour devenir une autoroute, et qui est, d'ores et déjà, pratiquée pose en soi des problèmes extrêmement aigus, autant juridiques que sociaux, et je ne pense pas qu'aujourd'hui la solution idéale ait encore été trouvée, sinon, bien évidemment, elle recueillerait vraisemblablement une adhésion plus forte que ce que nous avons pu constater. Mais la place est encore à l'invention, et le débat ne clôturera pas cette possibilité d'imagination. **Je vous remercie.**

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Alors, vous allez avoir la parole, mais comme je l'ai dit tout à l'heure, je souhaiterais qu'interviennent d'abord ceux qui ne se sont pas exprimés ou très peu exprimés, parce que, souvent, ils se sont exprimés en fin de réunion, et on a été obligés de raccourcir un peu leurs interventions. Donc, s'il y a des personnes qui ont très peu parlé, c'est le moment. Je vais vous demander à tous d'être assez brefs, parce qu'il y aura probablement beaucoup d'interventions, il y aura une deuxième

prise de parole après que la maîtrise d'ouvrage aura, elle, fait son bilan, en quelque sorte sa synthèse de ce débat. Donc, soyez brefs, s'il vous plaît ! Il y a une main là-bas, au bout. Monsieur ? Est-ce qu'on peut voir combien il y a de mains qui vont se lever pour des personnes qui ont peu parlé ? Il y en a pas mal, alors. Voilà ! Allez-y, monsieur.

Prise de parole du public

Michel HENRI : Michel Henri, retraité. Autodidacte de la dette, je ne comprends pas pourquoi...

Je ne comprends pas qu'à l'heure actuelle, on n'ait pas l'argent pour payer une route. Quand on sait que le gouvernement actuel, ou tout au moins la majorité actuelle, en 9 ans, exactement 8 ans et 9 mois, augmentait la dette de 84 %. Il l'a augmenté de 60 % entre 93 et 96. Mais ce qui pose problème, c'est que la dette, elle provient de quelque part. La dette, elle n'arrive pas comme cela. La dette, elle est le fruit d'une loi votée le 03 janvier 1973, Journal officiel du 04 janvier, qui s'appelle la loi 73-7, qui dit dans son article 25 : « Le trésor public ne peut être présentateur de ses propres effets à l'escompte de la Banque de France ». Ce qui signifie, en vulgarisant, qu'à partir de cette date l'Etat s'est interdit de faire ce qu'il avait toujours fait avant cela, c'est-à-dire de créer sa monnaie, et à donner ce bénéfice aux banques. Cela a été aggravé par l'article 140, paragraphe 1 du Traité de Maastricht, ou 123 de Lisbonne, qui interdit à la France de faire marche arrière, et l'oblige à faire appel aux banques obligatoirement. Alors, disons que cette loi a quand même été faite par la majorité en 1973, la majorité qui était à 70 % au Sénat et à l'Assemblée nationale de Droite. Alors, on a sacrifié la France pour des intérêts privés. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci, monsieur.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Madame, là ! Mais très rapidement, parce que vous avez déjà un tout petit peu pris la parole. Allez-y !

Josette NESME : Madame Nesme de l'Auberge du Lac à Trivy, et son fils. Nous sommes restaurateurs au bord de la RCEA. Aujourd'hui, nous sommes très inquiets des conséquences d'un passage en concession autoroutière payante. Actuellement, notre chiffre d'affaires est en partie réalisé grâce aux clients de passage de la RCEA. Cette route est un axe stratégique qui, grâce à ces nombreuses entrées et sorties, permet à nos clients étrangers de passer... ou locaux, d'arriver facilement à notre établissement. Nous l'empruntons personnellement plusieurs fois par semaine pour réaliser nos approvisionnements sur Mâcon-Paray-le-Monial. Autant dire qu'elle est un outil indispensable à notre travail quotidien. Un passage en concession payante aura pour nous des conséquences inévitables et irréparables. Chacun sait qu'une fois engagé sur l'autoroute, l'utilisateur ne sort que rarement pour consommer, il roule et trouve sur l'autoroute tout le nécessaire à sa consommation. Aujourd'hui, nous employons 4 salariés ; quel sera leur avenir si notre entreprise subit une perte de chiffre d'affaires importante ? Nous tenons à préciser qu'à ce jour, contrairement à ce que nous avons entendu dans certaines réunions, nous n'avons jamais été concertés par la Chambre de commerce qui, pourtant, s'avance haut et fort pour ce qui serait bien pour nous. Je me permets de poser deux questions supplémentaires.

(Applaudissements)

Josette NESME : Y aura-t-il une concertation avec les riverains ? Y aura-t-il une enquête sérieuse sur les nuisances avant les travaux ? Pour conclure, Madame la Présidente, je demande à l'Etat de prendre ses responsabilités sur ce projet, de terminer la mise à 2 fois gratuite et d'assurer le maintien des échangeurs. Merci de nous éviter la triple peine, une route que nous avons largement financée par nos impôts, une perte de chiffre d'affaires à l'avenir avec des péages, des nuisances qui s'accroîtraient : bruits, poussières, et cetera. Que les petits contribuables de la France profonde que nous sommes ne servent pas uniquement demain à engraisser des actionnaires routiers.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Vous avez du succès. Autre prise de parole ? Un monsieur, là-bas, au fond.

Jean GALLET : Oui, bonsoir. Jean Gallet, militant syndical à la DIR Centre-Est. Vous avez demandé dans votre synthèse, Madame la Présidente, que l'Etat clarifie sa position entre son dogme de la privatisation et la recherche d'études alternatives. On ne peut que saluer cette demande, parce qu'à feuilleter toutes les contributions qui ont été apportées, il y en a beaucoup qui méritent d'être approfondies, et l'Etat, aujourd'hui, qui est vraiment le propriétaire de la route, doit approfondir ces études. Ce n'est pas aux gens qui ont les moyens, comme le Conseil général ou d'autres institutions, qui peuvent disposer de moyens techniques pour pouvoir faire des propositions étayées, de les faire, c'est bien à l'Etat de le faire. Je voudrais finir sur le cadeau qui était présenté, en quelque sorte, de l'intégration de l'échangeur de la RN7 dans le projet de la concession de la RCEA. L'Etat, pour lui, cela ne le gêne pas trop parce que, de toute façon, qu'il le mette dans le projet de concession de la RCEA ou dans le projet de concession de la RN7, il a déjà envisagé que cet échangeur sera dans un domaine déjà privatisé.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Il y avait un monsieur, là.

Jacques REBILLARD : Oui, Madame la Présidente. Jacques Rebillard, vice-président du Conseil général de Saône-et-Loire. Je n'ai jamais pris la parole jusqu'à présent. Madame la Présidente, le débat que nous avons à l'heure actuelle sur la RCEA peut être un débat politique ou un débat technique. Chacun s'accorde, et le gouvernement aussi, à considérer que la nécessité de mettre cette route à 2x2 voies était logique que la décision soit politique. On fait avec une concession ou on fait gratuitement. Le gouvernement a pris le principe, là, de déplacer le débat, et d'en faire un débat de nature technique avec une proposition, dont l'objectif est de nous convaincre qu'il n'y a pas d'autres alternatives techniques que d'avoir un système à péages. Simplement, le débat fait apparaître d'autres hypothèses, d'autres solutions. Dans la présentation que vous nous avez faite des contributions qui ont été faites, vous vous

contentez, d'une certaine manière, de faire la synthèse de ces avis, sans jamais jusqu'à présent porter de véritables jugements sur ces propositions alternatives. Pourtant...

Claude BREVAN : Nous n'avons pas à le faire.

Jacques REBILLARD : Oui. Pourtant, vous avez quand même, d'une certaine manière, demandé, à un moment ou à un autre, des avis d'experts qui ont permis d'approfondir les contributions. Alors moi, ce que je souhaiterais, parce que si vous nous dites à l'instant que vous n'avez pas à apporter d'avis, mais simplement à faire une synthèse des propositions, on voit bien quand même la limite, et un petit peu la manière dont l'Etat de nous faire un petit peu traîner, en nous disant : « Voilà, on vous propose une solution technique. Vous avez des avis contraires, mais de toute façon, on va simplement faire une synthèse », mais je trouve que d'une certaine manière, les dés sont pipés. Mais si dans l'avis que vous allez rendre ou dans l'attendu que vous allez rendre, on sentait que les propositions que fait le gouvernement ne sont pas des propositions réalisables, et dans la mesure où le gouvernement s'est placé sur un plan technique, peut-on imaginer, en tout cas le gouvernement ou ses services techniques s'engageront-ils à revoir leur position ? Parce que cela serait quand même une honnêteté minimum, qu'ayant fait un débat, le gouvernement puisse, au vu des avis qui auront été donnés, changer d'avis. Moi, j'aimerais savoir si le gouvernement est prêt à changer sa position, parce que cela va quand même nous éclairer dans la nature du débat. Vous avez fait état d'un certain nombre de délibérations qui ont été prises, en disant : nous, on est d'accord pour le péage avec la gratuité pour les riverains. Si on détermine qu'il n'y a pas de gratuité possible pour les riverains, est-ce qu'on considère que les délibérations qui sont en faveur de la concession sont toujours valables ? Parce qu'on a beaucoup de délibérations qui sont avec des conditions, et si ces conditions ne sont pas remplies, on peut alors supposer que les gens sont contre la concession. Donc, tout cela mériterait, à mon avis, d'être un petit peu précisé. Sur l'avis des entreprises, j'ai lu, comme un certain nombre d'entre vous, la position de la Chambre de commerce. On a dit aussi dans le débat que les entreprises étaient à l'unanimité pour le péage, mais on fait d'affirmations des vérités. Moi, il me semble avoir vu dans la presse, écoutez,

une restauratrice qu'il n'y a pas forcément unanimité du secteur des entreprises sur la mise en concession. Est-ce qu'il serait possible aussi, dans le cadre de votre mission, d'établir quelques bilans et analyses dans des entreprises pour évaluer quelles seront les conséquences d'une mise en concession avec péages, ou d'une utilisation de l'écotaxe et d'une utilisation d'une route à 2x2 voies. Conséquences sur les temps de déplacement, sur les coûts engendrés, sur les difficultés aussi que cela pose pour les salariés ? Et puis enfin, dernière question : on a affirmé aussi si le principe de la continuité d'une autoroute entre l'A6 et l'A71, principe qui me semble être aujourd'hui battu déjà en brèche, puisque si on a une partie gratuite entre Chalons et la communauté urbaine, ce principe de continuité semble fragilisé. Alors, est-ce qu'il est possible d'imaginer qu'en fonction de la vie des populations, on puisse avoir une mise à 2x2 voies gratuite avec utilisation d'écotaxe en Saône-et-Loire, et une mise à péage dans l'Allier, comme semblent le dire, et en tout cas se dessiner les avis divergents dans ces deux départements ?

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur, la maîtrise d'ouvrage vous répondra sur les questions qui portent sur le projet. Je voudrais vous préciser que la Commission n'a pas d'avis à émettre. La Commission est simplement, en quelque sorte, un greffier de ce qui s'est dit, et elle en fait une synthèse. C'est vrai que tout ce qui est dit est extrêmement riche, il y a beaucoup de complexités, et tout l'enjeu de ce compte-rendu va être de faire apparaître la complexité de ce qui s'est dit. C'est à partir de cela que la Ministre se prononcera. Alors, je dois vous dire que l'examen des suites des débats publics fait apparaître que de très nombreux... la majorité des projets sont modifiés après le débat public. Il y en a à peine 30 % qui sont poursuivis exactement dans les mêmes termes que ceux dans lesquels ils avaient été proposés. Il y a des projets auxquels la maîtrise d'ouvrage renonce, il y a des projets qui sont fortement amendés, il y a des projets qui sont poursuivis tels quels. Il ne m'appartient pas de dire dans quel état d'esprit est actuellement la Ministre. Elle n'a de toute façon pas encore son rapport, il vous faudra attendre la fin du mois de juin pour le savoir. Mais, soyez assurés que nous nous attacherons à faire apparaître la totalité des avis dans leur diversité autour d'un projet qui est extraordinairement

difficile et complexe. Comme je l'ai dit, on n'est pas dans le cas d'une autoroute nouvelle qui, d'ailleurs, vraisemblablement appellerait d'autres types de difficultés. C'est ainsi, voilà ! Alors, sur les entreprises. Effectivement, les chambres de commerce se sont clairement prononcées en faveur de la concession. Les entreprises que nous avons pu rencontrer... mais si j'ai donné la parole à madame la restauratrice, c'est bien parce qu'elle avait attiré mon attention sur sa question. Les entreprises importantes que nous avons rencontrées considèrent que l'enjeu le plus important, c'est la rapidité de la réalisation, et que... ce n'est pas qu'elles appellent de leur vœux la concession, bien évidemment pas personne ne l'appelle, mais elles attendent quand même une infrastructure avec un haut niveau de services, avec une grande fiabilité. Et elles considèrent que compte tenu des produits qu'elles font circuler sur la voie, la valeur ajoutée de ces produits fait que, finalement, l'impact du péage n'est pas significatif. Il en va probablement tout autrement de petits artisans, effectivement, qui la fréquentent d'une manière plus assidue. Pour ne rien vous cacher, cet après-midi nous avons visité l'usine de Bourbon-Lancy, qui fabrique les moteurs pour Fiat, et on nous a dit qu'ils avaient un jour de stock de matières premières, de marchandises, et que bien évidemment, tout retard, et dans la livraison des matières premières et dans l'expédition de leurs moteurs, leur coûtait extrêmement cher, et que de toute façon, compte tenu du coût de ce qu'ils transportaient, le coût du transport n'était pas significatif. Cela n'est évidemment pas valable pour tous. Les chambres de commerce sont les instances représentatives du monde économique, cela ne veut pas dire que tous leurs adhérents partagent absolument l'avis majoritaire, c'est bien évident. On va continuer, et puis ensuite le maître d'ouvrage répondra aux questions qui ont été posées. Par ailleurs, on va en grouper quelques-unes d'autres. Monsieur qui avait posé la... Le monsieur-là, il avait posé la question, il avait levé la main très, très tôt dans la...

Yves DUCERF : Merci. Madame la Présidente, bonjour ! Yves Ducerf, adjoint au maire de Charolles. A la réunion du 15 décembre dernier, Monsieur Drevon avait fait part de son inquiétude concernant la voie alternative... itinéraire alternatif qui, apparemment, passait par le centre-ville de Charolles, prenant l'ancienne voie de la RN79 qui était au centre-ville. Deux rapports que nous avons ressortis de nos dossiers, un rapport qui date de 2008 qui, à la demande du département sur la

dangerosité et sur la vitesse de traversée des véhicules sur la commune de Charolles, font état de 7 900 véhicules/jour, dont 600 poids lourds. Si toutefois, pour des raisons d'infrastructure et d'implantation des barrières de péage ou de sortie, cela nous amenait à avoir davantage de véhicules encore sur la commune de Charolles, nous voyons encore ces chiffres monter. Un autre rapport qui a été fait en 2004 par le Capitaine Arnaud de la Compagnie de gendarmerie de Charolles, et sur la dangerosité sur la traversée de Charolles notamment, nous avons de nombreux établissements scolaires, et sur les 2 000 élèves qui fréquentent la commune, 1 200 sont sur un axe fréquenté par les poids lourds. Donc, c'est pareil, nous voudrions éviter que ce type de... comment dirais-je, ce risque puisse être diminué au maximum. Enfin, il serait aussi intéressant de prendre en compte la traversée de... parce que le rapport qui avait été fait par le Capitaine Arnaud ne fait ressortir qu'une solution qui est de faire une rocade. Mais une rocade, je crois qu'on n'y croit pas trop pour l'instant. Il y avait au moins un projet qui avait été mis au point à une époque, c'est de faire un axe Nord-Sud pour rejoindre un futur échangeur de la RCEA. Donc, si cette route RCEA doit se faire, que, c'est pareil, on n'oublie pas ces projets qui étaient à l'époque, pour éviter que les véhicules traversent, et toujours... enfin, les poids lourds en particulier, notre ville. Nous ne sommes pas contre la 4x2 voies... la 2x2 voies, pardon, on n'est pas encore là.

Claude BREVAN : Quatre fois, c'est beaucoup !

Yves DUCERF : Nous savons que sur le plan économique, c'est indispensable pour notre région. Les chefs d'entreprise le réclament depuis longtemps, que ce soit pour le tourisme, que ce soit pour toute la vie, le monde agricole et toute l'économie. Nous ne sommes pas, disons, positionnés par rapport à une concession ou pas, ce que nous demandons, que ce soit le plus rapidement possible, et que les éléments que nous mettons en avant soient pris en compte, s'il vous plaît.

Claude BREVAN : Merci.

Yves DUCERF : Et je vous remettrai le rapport que j'ai amené, tout à l'heure. Merci.

Claude BREVAN : Merci. Il y avait une autre question, et ensuite on va donner la... On va demander... Attendez ! Il y avait la dame là-bas qui attendait depuis longtemps. Ensuite, le maître d'ouvrage va répondre, et on prendra un deuxième train de questions, si vous le voulez bien. Madame !

Philomène BACCOT : Bonsoir à tous ! Philomène Baccot, conseillère municipale à Digoin. Je suis déjà absolument interloquée par les propos tenus par le maire de Digoin dans son éditorial du journal municipal Reflets, qui vient de paraître. En effet, les élus de l'Allier ne se sont pas montrés particulièrement pressants comme il le dit, ils sont comme nous, ils veulent une route à 2x2 voies le plus vite possible. Et le Président du Conseil général de Saône-et-Loire propose une solution alternative s'appuyant sur l'utilisation de l'écotaxe, qui existe déjà dans d'autres pays. Cette solution permettrait d'éviter la concession à des sociétés autoroutières, d'une route déjà largement financée par les deniers publics, et en particulier par les habitants de Saône-et-Loire. Imaginez que les habitants de Saône-et-Loire ne payent pas les péages n'est que pure utopie...

(Applaudissements)

Philomène BACCOT : ... Et dans ce cas, l'égalité de tous les citoyens ne serait pas respectée. De plus, je pense que les délais de réalisation d'une autoroute concédée seront forcément plus longs, car il faudra reprendre les procédures d'enquête publique et revoir les achats de terrains pour que les véhicules puissent rouler à 130 km/h. Les propositions du Président du Conseil général de Saône-et-Loire vont également dans le sens de celle du député Gérard Voisin qui s'est, lui aussi, largement exprimé en faveur de l'écotaxe. Je suis plus réservée sur l'emprunt prévu par Monsieur Voisin, car trente ans me paraît une durée longue, et je suis plutôt pour les vingt ans proposés par le Président du Conseil général de Saône-et-Loire. Le projet financier d'Arnaud Montebourg tient la route, contrairement aux affirmations des partisans du « tout autoroute ». Oui, les habitants de l'Allier, de la Saône-et-Loire, de Digoin et sa région veulent une route à 2x2 voies, mais ils veulent une route sans péage, sûre, qui mettra fin à l'hécatombe que l'on connaît depuis de nombreuses années.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Monsieur Régnaud....

Georges REGNAUD : Merci, Madame la Présidente. Georges Regnaud, Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne. Je vais répondre aux questions. D'abord, à la question de madame, restauratrice, pour confirmer les éléments qui ont pu être donnés à Mâcon. Nous sommes... ce qu'elle dit est un des effets d'une autoroute avec des péages, avec des barrières à chaque échangeur. Dans le cas qui nous occupe, il y a de nombreux échangeurs qui resteront en place. Et donc, la desserte des riverains ne sera pas modifiée. Donc, c'est le premier point qu'il faut bien préciser. Le deuxième élément de réponse, c'est pour le vice-président du Conseil général de Saône-et-Loire, pour dire, et j'aurai l'occasion de prendre la parole d'une manière générale un petit peu plus tard aux côtés de Madame la Préfète sur cette question, que l'attitude d'ouverture et d'écoute, que vous appelez de vos vœux pour tirer les enseignements de ce qui a été dit, à l'évidence est la nôtre, et j'aurai l'occasion de préciser cette question. S'agissant de Charolles, en effet, la situation de Charolles a bien été identifiée au cours du débat, et une précision quand même, rappelons-nous que l'interdiction des poids lourds sera possible. L'interdiction des poids lourds sur l'itinéraire alternatif, bien sûr.

Claude BREVAN : La dame vous posait aussi la question de la concertation qui aurait lieu avec les riverains, à l'occasion de la mise au point détaillée du projet. Est-ce que vous pouvez dire quelques mots sur cet aspect ?

Georges REGNAUD : Oui. Sur l'aspect concertation. Alors, d'abord cela dépendra de la décision qui sera prise par la Ministre. Après, une fois la décision de principe, l'orientation, la décision de principe prise par la Ministre, il y a toutes les procédures qui viennent ensuite, c'est-à-dire qu'il y a des études plus détaillées. Pour cela, il y a des discussions, des échanges avec les riverains, il y a une enquête publique qui devra déterminer s'il y a équilibre ou pas entre les avantages et les inconvénients. Et puis, comme dans tout aménagement, quel qu'en soit le statut, c'est-à-dire un

aménagement à 2x2 voies non concédé ou un aménagement concédé, quand les travaux sont réalisés, il y a des discussions avec les maires et les riverains à ce sujet. Et je crois ne pas pouvoir être démenti quand je citerai les opérations récentes qui ont été conduites sur l'itinéraire, où il y a... je peux témoigner du nombre de réunions qui se sont tenues pour essayer de trouver, du point de vue du bruit, du point de vue de la desserte, des solutions acceptables.

Claude BREVAN : D'autres demandes de parole ? Oui. Alors, le sénateur Beaumont qui ne s'est pas encore exprimé. Il ne s'est pas encore exprimé dans le débat ! Dans le débat, on ne l'a pas encore entendu, madame. Je vous rappelle que le principe est quand même le respect de la parole de chacun. Chacun a le droit de parler, c'est vraiment le principe du débat public. On vous écoute, on entend tout, laissez parler les gens sans un chahut qui, finalement, ne sert absolument à rien. Je crois qu'on comprend parfaitement bien ce que vous avez à dire, sans que vous empêchiez les gens de parler.

René BEAUMONT : Merci, Madame la Présidente. Je salue Madame la Préfète, qui nous fait l'honneur de venir à cette réunion sitôt après son arrivée, c'est tout à fait la traduction de l'intérêt qu'elle porte à nos voies de communication et à celles de la Saône-et-Loire en particulier. Quelques mots, et quelques mots d'histoire, mais d'histoire de la route, parce que je la connais un peu depuis le temps. On va faire vite. Simplement, je me rappelle qu'en mai 2010, ce n'était pas si vieux que cela, nous avons accueilli dans la cité de Jean-Marc Nesme, Monsieur le Ministre Dominique Bussereau. Cela y est ? Merci. Nous avons reçu Dominique Bussereau, et je me rappelle qu'on avait interrogé tous les élus qui étaient autour de la table, élus de l'Allier, élus de Saône-et-Loire. Et je me rappelle que le Président du Conseil général et député de Saône-et-Loire, Arnaud Montebourg, avait pris une position très forte, que je lui reconnais volontiers, contre tout ce qui était concession autoroutière. Il ne s'agit pas de celle de la Route Centre Europe Atlantique, j'ai dit celle de toutes. Il a fait un discours très général sans parler, sans dire un mot d'ailleurs de la Route Centre Europe Atlantique. Les autres élus, eux, ont eu des positions plus... de Saône-et-Loire et de l'Allier, des positions plus, disons, diverses. Mais je rappelle

cela parce que cela a son intérêt, j'y reviendrai à la fin de mon propos. Alors ensuite, le point de l'histoire, le point de l'histoire, il existe. Et...

Claude BREVAN : Attendez ! Madame, madame, attendez ! Madame, les interventions ne sont pas forcément des questions. Il y a eu quelques-uns... Non, non. On a dit qu'on pouvait poser des questions, mais il peut y avoir des interventions. C'est tout à fait clair. D'ailleurs, la première intervention qu'il y a eu n'a pas été sous forme de question, vous avez pu le remarquer. Mais les discours politiques sont aussi permis. Evidemment, c'est quand même... Je veux dire que les élus sont aussi représentatifs. Donc, vous avez évidemment la parole, vous avez le même droit à la parole que les élus, et les élus ont le même droit à la parole que vous tous. C'est le principe absolu du débat. Monsieur Beaumont, si vous pouvez n'être pas trop long. Donc, vous laisserez la parole aussi au public. Voilà !

René BEAUMONT : Ecoutez ! J'aurais presque fini si on ne m'avait pas interrompu, madame.

Claude BREVAN : Oui, merci. Allez-y !

René BEAUMONT : Je continue donc jusqu'à la prochaine interruption, ce n'est pas grave. Point de l'histoire, je tiens à le faire peser personnellement, parce que d'abord j'y ai participé largement en tant que, à l'époque, responsable du département, en signant les chèques qu'on faisait sur la Route Centre Europe Atlantique. Je tiens à rappeler, c'est tout à fait essentiel dans le débat, que les collectivités territoriales, les départements et les régions, et en l'occurrence le département, en ce qui nous concerne en tout cas ici, encore à Digoin, le département de Saône-et-Loire et la Région Bourgogne ont déjà payé beaucoup. Et j'ai payé beaucoup, payé combien, je vais vous le dire. Ils ont payé 930 millions d'euros... 930 millions d'euros, rappelez-vous ce chiffre, on y reviendra également à la fin de mon propos, c'est tout à fait important. Alors cela, c'est le point de l'histoire. Ensuite, c'est vrai que j'ai suivi tout le débat, très largement, de loin, en tant que président délégué de la route, mon rôle n'était pas d'imposer une solution plus qu'une autre, c'était d'écouter, et je l'ai fait. C'est ce qui m'invite à vous dire, chère madame, de m'écouter aussi un peu. J'ai

écouté les autres avec plaisir, et je me suis aperçu qu'il y avait des propositions qui pouvaient... beaucoup de propositions intéressantes, et que toutes devaient être examinées. Et j'ai en particulier naturellement écouté la proposition d'Arnaud Montebourg sur son PPP, « partenariat public-public » qui, effectivement, à prime abord, m'est apparue sûrement pas idiote en tout cas, et intéressante... et intéressante, à voir... à voir. Mais, mes responsabilités au sein de l'association de la route, avant de prendre une position, m'obligent à m'informer. Je ne suis pas de formation du tout dans les travaux publics, je n'y connais rien, donc j'ai cherché des informations. Alors, j'en ai cherché au ministère, j'en ai obtenues, mais je ne vous en parlerai pas. Je vous dis pourquoi. Pourquoi ? C'est parce que je n'ai pas le droit de le faire. Je me tourne vers Madame la Présidente, on n'a pas le droit de faire intervenir. J'ai un dossier, j'ai une lettre là, qui n'est pas une lettre qui n'est pas signée, mais qui vient du ministère. Je sais ce qu'elle dit, mais je n'en parlerai pas. Par contre, c'est pour vous dire...

Claude BREVAN : Sans doute auriez-vous mieux fait de ne pas en parler du tout, Monsieur le sénateur.

René BEAUMONT : Ah !

(Applaudissements et chahut)

René BEAUMONT : C'est votre sentiment, chère madame, mais cela me permet, moi, d'avoir mon opinion.

Claude BREVAN : Voilà !

René BEAUMONT : J'ai interrogé par ailleurs, naturellement, l'AFITF, l'AFITF sur la proposition qui a été mise en scène par mon collègue et ami Gérard Voisin, et reprise par Arnaud Montebourg comme moyen de financement partiel de la situation. Et là, j'ai une lettre. Et je vais vous en lire l'essentiel, si vous le voulez bien. Alors : le Président du Conseil général de Saône-et-Loire, Arnaud Montebourg, a proposé une troisième voie alliant gratuité et rapidité de réalisation, par un PPP remboursé par les

financements réputés acquis, sur l'affectation de la redevance poids lourds sur vingt ans. C'est le projet sur lequel vous m'avez consulté au nom de la Route Centre Europe Atlantique. C'est vrai que je l'avais consulté là-dessus. L'idée d'un retour de la taxe PL sur un projet induit par la circulation PL est a priori intéressante, et susceptible d'améliorer l'acceptabilité de cette taxe, puisqu'un lien concret est opéré entre son prélèvement et son utilisation. Cette solution permet, en outre, de faire assurer le financement par le trafic PL induit, et d'exonérer les véhicules locaux, ce qui est l'un des buts recherchés par les élus locaux du secteur. Et je crois que c'est le but recherché par nous tous, celui-là. Néanmoins, le projet défini dans votre lettre pose de nombreux problèmes. Le premier, si le département est libre d'affecter la recette qu'il tire de la taxe sur les poids lourds, l'écotaxe sur les poids lourds, la part de l'écotaxe sur les poids lourds, j'explique parce que c'est un peu court, la part Etat est affectée à l'AFIT, pour le financement de l'ensemble de son programme, et son programme est dessiné par le Grenelle de l'environnement, comme vous le savez. Or, celui-ci n'est pas seulement routier, au contraire. Admettre le principe d'un retour fléché sur le routier l'ayant généré, nierait l'outil de report modal des moyens que constitue l'AFIT, qui ne pourrait plus financer les importantes voies ferroviaires et autres... et autres en cas de multiplication de ce type de démarche. Deuxième point : le montage financier repose sur un raisonnement qui amènerait l'AFIT et l'Etat à payer deux fois sa part. La lettre explique bien que le volet Saône-et-Loire du projet coûterait 500 millions d'euros, une part Etat de 275 millions est considérée comme acquise, et l'astuce du montage financier amorti sur la taxe sur les poids lourds ne porterait que sur les 225 millions restants, bien sûr. Or, il n'y a aucun euro de financement de l'investissement routier dans le budget de l'Etat. Tout provient déjà de l'AFIT. Les 275 millions, s'ils sont confirmés, seraient déjà apportés par l'AFIT par ses financements, donc en partie par la durée sur le produit de la PL. Cela revient à prendre le beurre... je le lis tel quel... et de compléter par l'argent du beurre. C'est, à mon sens, le vice de base du raisonnement. Enfin, la solution, troisième point qui est important, la solution émane de la seule Saône-et-Loire, et ne semble pas coordonner avec la position du Conseil général de l'Allier, qui ne manque pas... qui ne semble pas prêt à concentrer la part de la TPL de l'Allier sur ce projet, mais sur d'autres. Je n'ai pas de dossier... Je n'ai pas encore le dossier détaillé de la proposition, mais il semble, d'après les contacts avec des services de l'Etat, qu'elle

repose sur des hypothèses particulièrement optimistes du trafic. Il n'est en effet guère probable qu'un financement par le PPP, tel que prévu, permette d'obtenir... d'amortir, pardon, bien plus vite le projet qu'une concession. Tels sont les premiers éléments d'analyse rapide de la proposition transmise. « Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur ». Je me permets, madame, de jeter cette lettre dans le débat, effectivement, et je vous la remets.

Claude BREVAN : Merci.

René BEAUMONT : Je ne t'ai pas entendu, vas-y ! Tu n'as pas le courage de répéter, cela m'étonne de toi. Je vous ferai simple... Si vous voulez bien, le directeur de l'AFFIT.

(Chahut)

Claude BREVAN : (s'adressant la salle) Attendez ! Non ! Arrêtez cela tout de suite, là !

René BEAUMONT : J'ai, pour ma part, tout mon temps...

Claude BREVAN : Non, non, monsieur. Monsieur Beaumont, nous, nous n'avons pas... Nous, nous n'avons pas tout notre temps, il y a d'autres prises de parole, donc je vous demande de conclure rapidement, s'il vous plaît !

René BEAUMONT : Je ne parle que quand tout le monde se tait, ce n'est pas la peine de parler quand tout le monde parle.

(Chahut)

Claude BREVAN : (s'adressant à la salle) Mais si vous vous comportez... Je ne sais pas, mais cela ne facilite pas le dialogue, vos huées et votre chahut. Allez-y ! Terminez rapidement, s'il vous plaît, monsieur.

René BEAUMONT : Je veux bien terminer rapidement, madame. Pour vous dire d'abord qu'en ce qui concerne... il y a un point sur lequel je vais dire un mot, mais un mot seulement, la phobie ou la volonté à tout prix de vouloir faire un référendum. Soyons raisonnable, un référendum dans lequel on propose une route gratuite d'un côté, et une route payante de l'autre, est-ce bien raisonnable ?

(Chahut)

Claude BREVAN : Merci !

René BEAUMONT : Si vous trouvez cela raisonnable, moi pas, je suis désolé de vous le dire. Je terminerai simplement pour vous dire qu'il y a quand même ce qui est important, et je l'ai noté, moi, dans le débat que vous avez eu avant, 129 communes du Charolais-Brionnais, qui est la zone traversée en Saône-et-Loire par l'autoroute en question, 129 communes sur 129, qui ont toutes choisi la concession, unanimement.

(Chahut)

Claude BREVAN : Attendez !

René BEAUMONT : Bon, moi, c'est ce que j'ai lu, et c'est ce qu'on m'a dit...

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

René BEAUMONT : C'est le fait d'une délibération. Alors, ce que je veux vous dire, c'est qu'au lieu de vociférer tout le temps, si on essayait de se rassembler un peu. On a beaucoup de points pour se rassembler. On veut tous la même chose déjà, on veut une route à 2x2 voies, tout le monde, cela c'est bien vrai. On veut tous une route à 2x2 voies, on diverge sur le financement, parce qu'il y a un financement, il n'y a pas de route sans financement. On en a payé la moitié, je vous l'ai dit tout à l'heure, on a payé 930 millions, il reste 950 à payer. L'Etat ne financera aujourd'hui

jamais 950 millions, tous les gens raisonnables vous le diront, sur la Route Centre Europe Atlantique, sûrement pas.

Claude BREVAN ☹ s'adressant à la salle) Ecoutez ! Si vous continuez sur ce ton-là, on va être obligé d'interrompre la réunion, parce qu'on ne peut pas faire un débat dans ce climat.

René BEAUMONT : Moi, ce que je vous propose, mais je sais bien que parce que justement, le débat... et je peux... notre ami Rebillard l'a dit tout à l'heure très bien, le débat est politique. Il n'est pas raisonnable, il n'est pas d'économie, il n'est pas de moyens de transport, il est uniquement politique. Il faut sortir de ce débat politique, parce que la seule façon d'en sortir, ce que souhaitent nos concitoyens, vous l'avez vu, vous l'avez entendu, c'est une route à 2x2 voies.

Claude BREVAN : Monsieur, monsieur...

René BEAUMONT : Ils savent très bien qu'ils ne l'obtiendront pas gratuitement, sauf...

Claude BREVAN : Monsieur Beaumont, s'il vous plaît, terminez parce que vous-même, vous en faites une tribune politique, là.

(Applaudissements et chahut)

René BEAUMONT : Je termine en vous disant simplement que c'est vrai qu'on peut se rassembler. Si on fait une proposition, rassemblés tous, en Saône-et-Loire et dans l'Allier, je suis convaincu, et je vous dis franchement, je suis depuis très longtemps au Ministère, je suis tout cela avec eux, je suis convaincu qu'on peut obtenir, avec Arnaud Montebourg, et avec nous et avec tout le monde, la gratuité pour la Saône-et-Loire, la gratuité pour l'Allier dans son territoire. Et c'est cela qu'on cherche. Si c'est cela que vous voulez, c'est ce qu'il faut faire. Si ce n'est pas que vous voulez, il faut faire continuer le débat politique, et faire capoter le projet, vous serez responsables de tous les morts. Merci !

(Chahut)

Claude BREVAN : S'il vous plaît ! Non, vous arrêtez, on a compris que vous n'étiez pas... n'adhérez pas à ces propos, mais les sifflets n'apportent rien. Monsieur là, monsieur s'il vous... là, qui est au troisième rang, c'est cela, au troisième rang ici. Et puis, encore là, et là-bas, de ce côté-là, si, il y a une ou deux mains. Et au premier rang, et puis ensuite, on donnera la parole à la maîtrise d'ouvrage, si vous le voulez bien. Allez-y !

Guy-Bertrand de BASTARD : Merci, Madame La Présidente. En fait, je suis Guy-Bertrand de BASTARD j'habite sur la commune de Volesvres. Et je suis tombé ce matin sur une déclaration sur la mise en concession de l'A63, sur lequel l'Etat a un droit d'entrée initial correspondant à la reprise de l'infrastructure existante pour un montant de 400 millions d'euros. Est-ce que le Limousin, qui est également concerné par la route, n'aurait pas pu être sollicité pour agrandir, je ne sais pas comment est-ce qu'on dit, l'assiette de cette concession ? Voilà ! Ce n'est pas clair ?

Claude BREVAN : J'ai eu un petit moment d'inattention, mais certainement, la maîtrise d'ouvrage a...

Guy-Bertrand de BASTARD : Non, je relis, en fait.

Claude BREVAN : Pouvez-vous le répétez, vraiment ? Voilà !

Guy-Bertrand de BASTARD : L'Etat, dans le cadre de la concession de l'A63, a perçu un droit d'entrée correspondant à la reprise de l'infrastructure existante pour un montant de 400 millions d'euros. Si cette partie-là était réintégrée dans une concession... enfin, si la partie qui se trouve à l'Ouest était réintégrée dans la concession, est-ce que cela ne permettrait pas de diminuer les coûts ?

Claude BREVAN : Alors, la maîtrise d'ouvrage peut-elle répondre à cette question ?

(Applaudissements)

Hervé VANLAER : Oui, bonsoir ! Hervé Vanlaer, le Directeur de la DREAL Auvergne. Donc, effectivement, si je comprends bien la question, c'est est-ce qu'on ne peut pas aussi intégrer la partie de la RCEA à l'Ouest ? Ce qui permettrait de percevoir aussi un péage sur cette partie-là, et globalement, diminuer la part de péage qui serait perçue dans l'Allier et Saône-et-Loire, dans le cadre du scénario proposé par le maître d'ouvrage. Cela nous semble quand même délicat puisque, je dirais, aujourd'hui, l'infrastructure, elle est achevée ou quasiment achevée à l'Ouest de l'A71. Donc, d'abord, il y aura une incompréhension totale de la part des usagers actuels de cette partie, puisque c'est déjà réalisé. Donc dire : l'infrastructure existe, mais voilà, on perçoit un péage, je pense qu'il y aura des réunions qui seront assez difficiles. Cela ne sera pas très, très simple à expliquer, et puis d'une façon générale... enfin, je dirais, la concession, cela porte sur la réalisation et l'exploitation de l'infrastructure. Si on donne une infrastructure qui n'est pas continue, puisqu'il y a l'autoroute A71 entre l'échangeur de Montmarault et l'échangeur de Montluçon qui roule à continuité qui, elle, déjà... qui a été construite dans le cadre de la concession, donc, je pense que cela peut aussi poser des difficultés juridiques de ce point de vue-là.

Claude BREVAN : Merci ! Il y avait une intervention, là devant.

Thomas THEVENOUD : Madame la Présidente, Madame la Préfète de Région, mesdames, messieurs. D'abord, je veux remercier...

Claude BREVAN : Est-ce que vous pouvez vous nommer, monsieur ?

Thomas THEVENOUD : Thomas Thévenoud, Vice-Président du Conseil général de Saône-et-Loire. Je veux d'abord remercier les membres de la Commission pour le travail qu'ils ont effectué semaine après semaine, et en particulier vous-même, Madame la Présidente, qui avait fait montre d'une grande impartialité, y compris ce soir, en nous disant que la réponse du maître d'ouvrage à la proposition départementale, faite par Arnaud Montebourg à Molinet, cette réponse était un peu

péremptoire, et qu'il fallait poursuivre le débat contradictoire. Et je veux insister là-dessus parce qu'un des défauts majeurs de la proposition du maître d'ouvrage, c'est de n'offrir aucune alternative. Et le mérite du Conseil général du Saône-et-Loire, c'est d'avoir bâti cette alternative. Cette solution qui est une solution, en effet, publique, un partenariat public entre l'Etat et le Conseil général, qui est une solution qui permet de répondre à l'urgence de la mise à 2x2 voies. On sait qu'il faut aller vite pour faire ces travaux, car il en va de la sécurité des habitants de l'Allier et de la Saône-et-Loire, et de ce point de vue-là, la mise en concession ralentit les délais, puisqu'il faut relancer des déclarations d'utilité publique, et donc on va perdre encore du temps sur la réalisation des travaux. C'est une solution qui est juridiquement tenable, car la loi dit que l'écotaxe peut être affectée à des infrastructures routières. Et puis, c'est une solution intelligente, parce que plutôt que de faire payer les usagers, elle fait payer en priorité les poids lourds, qui sont en forte augmentation sur nos routes, et qui créent, on le sait, un certain nombre de nuisances. Alors, je ne vous cache pas, Madame la Présidente, que nous avons été assez déçus par les réponses que le maître d'ouvrage a adressées à notre proposition. Et nous vous avons donc transmis, aujourd'hui même, un courrier détaillé qui reprend les contestations que l'on peut apporter aux analyses faites par l'Etat à la proposition faite par Arnaud Montebourg. Je ne veux pas vous lire ce courrier, je relève simplement deux points. Il y a entre nous une divergence sur les coûts d'aménagement de la RCEA gratuite qui sont, de notre point de vue, surestimés par le maître d'ouvrage pour plus de 30 %, car l'Etat ne tient pas compte, dans son estimation, des engagements qui ont déjà été pris au titre du PDMI et du plan de relance. Ensuite, il y a une minoration contestable des recettes de l'écotaxe, car on ne prend pas en compte, dans l'analyse du maître d'ouvrage, les 2 millions d'euros de l'écotaxe que le Conseil général, par solidarité, est prêt à reverser pour l'aménagement de la RCEA. Donc, je dirais que nous, nous n'avons rien à cacher, ni courrier, ni analyse. Nous voulons que tout soit mis sur la table, que tout soit mis sur la table ! Et je souhaiterais d'ailleurs, Madame la Présidente, qu'on puisse apporter au débat l'étude qui a été faite en 2009 par un cabinet, qui s'appelle le Cabinet Clifford, et qui analyse un certain nombre de propositions, d'hypothèses avec le nombre des barrières de péage. Puisque certains, semble-t-il, défendent l'hypothèse de, non plus six barrières, mais trois barrières. Ils ont d'ailleurs évolué. Au début, ils défendaient les six barrières, maintenant, je

constate qu'ils n'en défendent plus que trois : deux en Saône-et-Loire, à Molinet et à Mâcon. Et cette étude de 2009, qu'est-ce qu'elle montre ? Elle montre que cette hypothèse, l'hypothèse des trois barrières, n'est pas tenable. Je l'ai ici, je la montre. D'ailleurs, je souhaiterais qu'on puisse, encore une fois, l'annexer au débat, scénario trois barrières, c'est une étude commanditée par l'Etat. Faisabilité financière de la concession, non ; faisabilité juridique de la concession, non. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'en 1998, le Préfet de Saône-et-Loire de l'époque, Joël Gadbin, écrit aux parlementaires pour leur dire qu'il n'y aura jamais de concession autoroutière sur la RCEA. Cela veut dire qu'en 2009, à travers cette étude, l'étude Clifford, l'Etat confirme que la mise en concession est intenable. Cela veut dire aussi qu'en 2010, le Conseiller d'Etat, Monsieur Chabanol, vient à Montceau-les-Mines pour expliquer que juridiquement, la solution de mise en concession n'est pas possible. Toujours la même réponse. Trois études différentes depuis 98, et toujours la même réponse : la concession n'est pas possible. Alors, moi, je demande, je demande au nom du Conseil général, des élus du Conseil général et de nombreux habitants de Saône-et-Loire qu'on mette à l'étude la solution proposée par le département, qu'il y ait ce débat contradictoire, et qu'on aille... excusez-moi, mais qu'on aille jusqu'au bout de la démocratie. Aller jusqu'au bout de la démocratie, qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'après le débat public, nous allons consulter les habitants de ce département. Et c'est en quelque sorte, Madame la Préfète de région... et je terminerai là-dessus, c'est en quelque sorte, Madame la Préfète de région, le cadeau de bienvenue que nous allons faire au Préfet de Saône-et-Loire, qui prend ses fonctions lundi. Nous allons, dès la semaine prochaine, demander au Préfet de Saône-et-Loire d'étudier les conditions d'organisation d'un référendum à l'échelle départementale sur l'avenir de la RCEA. La solution viendra de nous, et la décision, elle viendra sans doute aussi de nous. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Je voudrais... Monsieur, je voudrais apporter une nuance à ce que vous avez dit. Monsieur Chabanol n'a pas dit que la concession était impossible. Il a simplement dit que le projet avait des fragilités juridiques qu'il a identifiées, et qu'il ne pouvait pas dire qu'il était illégal, mais qu'il ne pouvait pas non plus dire qu'il

prospérerait, en quelque sorte, jusqu'à son terme, sans accident juridique. C'est quand même une nuance. Voilà. Cela n'est pas tout à fait la même chose, ce n'est pas tout à fait la même chose. Monsieur... Il y avait Monsieur Voisin qui avait demandé, ensuite Monsieur Nesme. Et puis après, vous aurez la parole, monsieur. Mais comme l'intervention de Monsieur Voisin va faire écho à celle qui vient de vous être communiquée.

Gérard VOISIN : Pas tout à fait, non.

Claude BREVAN : Enfin, êtes sur le même sujet.

Gérard VOISIN : Pas tout à fait, mais un peu. Je voudrais apporter quelques précisions. Alors, j'ai bien compris que c'est d'abord à celles et ceux qui n'ont pas parlé de le faire à Digoin, mais je ne peux pas rester silencieux ce soir.

Claude BREVAN : Cela n'a été pas exclusivement.

Gérard VOISIN : Merci. Je ne peux pas rester silencieux ce soir, et je voudrais, après avoir suivi un certain nombre de réunions de la Commission du débat, donner quelques... non pas des conseils, mais des avis, suite au travail que j'ai pu mener avec mes collaborateurs, et avec d'autres parlementaires sur le sujet. Alors, je voudrais déjà dire, vous dire sans flagornerie, Madame Brévan, j'avais l'occasion... J'avais espéré pouvoir le dire à l'Assemblée nationale, mais je n'ai pas pu le faire, parce qu'il n'y avait pas de place pour ma question sur la RCEA et ses financements, vous dire que... et vous venez de le prouver, vous avez fait une synthèse extraordinaire... Moi, elle me séduit tout à fait, parce que vous êtes dans la réalité. Et donc, je tenais, d'entrée de jeu, à vous dire que vous et vos collègues, vous nous avez bien éclairé, et que demain ce sera encore mieux. Alors, je voudrais dégager et confirmer que ce n'est pas vous qui décidez, non. Vous collectez, vous analysez, vous synthétisez, et vous restituez pour que Madame la Ministre et son secrétaire d'Etat puissent prendre la décision qui leur semblera juste et bonne. Je voudrais aussi dégager un problème politique. J'ai entendu mon ami René dire que c'était un débat politique. C'est un débat politique, oui, mais au sens aussi de la gestion. La

noblesse de la politique, mais il sera en même temps un débat technique. Et pour ma part, je ne vais pas dire qu'Arnaud Montebourg est de Droite parce qu'il a copié assez habilement mes travaux. Il me l'a dit, puisqu'il m'a téléphoné avant, il m'a téléphoné avant. Il s'est servi du rapport que j'ai commis pour la Commission chargée des affaires européennes, et ses représentants en son absence peuvent le confirmer, bien sûr, immédiatement après mes propos. Donc, ce regard que j'ai pour le financement de la mise à 2x2 voies de la RCEA, c'est uniquement sur l'observation de ce qui se passe dans d'autres pays de l'Union européenne, et notamment en Allemagne. Je vous invite à lire, il est en ligne sur le site de l'Assemblée nationale, mon rapport qui m'a conduit à évoluer quant à la possibilité de mettre à 2x2 voies cette route dite Centre Europe Atlantique, dont j'ai entendu parler, parce que mon âge me le permet, avec d'autres ici, à l'origine, par le député-maire de Mâcon, Louis Escande. Donc, je suis de ceux qui disent : il faut faire quelque chose. Je suis bien d'accord que si la mise en concession avec la gratuité est possible, la gratuité possible, pourquoi pas ? J'ai eu l'occasion d'aller aussi au Ministère avec mes collègues pour regarder. J'ai divergé un peu de leur vision, j'ai divergé un peu de leur vision, parce que je voulais, suite à ces travaux, pouvoir mettre au débat... je suis là pour débattre, et non pas pour imposer une vue ! Mes propositions sont différentes de celles du Président du Conseil général et de sa majorité, et cela ne m'a pas fait changer d'avis politique, je l'ai déjà dit à Mâcon, je suis toujours de Droite, je suis toujours UMP. Et donc, je dégage du débat une appartenance politique ou une vision politique politicienne de cette affaire-là. Non, ce n'est pas la peine, je ne suis pas venu pour me faire applaudir. Cela a été déjà dit à Mâcon, et je vous le redis. Je ne suis pas d'accord avec tout ce que j'ai entendu, y compris chez mes amis, je n'ai pas tout à fait compris non plus les interventions, et de certains parlementaires et des chambres de commerce, parce que j'ai l'impression quand même qu'il y a des lacunes profondes dans la connaissance de ce qu'offre aujourd'hui la législation française et la législation européenne. Alors, quand on dit qu'il n'y a pas de financement européen, c'est faux. D'ailleurs, ici, c'est la Commission chargée des affaires européennes qui m'a demandé de faire un rapport sur l'eurovignette, et donc sur la déclinaison française qu'est l'écotaxe. C'est bien pour essayer d'aider à trouver des financements nouveaux. Et les financements nouveaux, ils existent, et notamment à travers cette écotaxe, dont je ne peux pas

laisser dire qu'elle n'est pas utilisable. Il existe... depuis la loi de finances pour 2009, et puis ensuite dans les Grenelles I et II, Grenelle de l'environnement, il existe tout à fait des choses qui alimentent effectivement les caisses de l'AFITF, l'AFITF : Agence française pour les infrastructures terrestres, et qui ne disent pas, je sais que les écologistes disent : « Mais cet argent doit aller au transfert modal ». Non, l'argent, il doit aller aux transports. Et pour moi, la première des écologies, c'est déjà la sécurité. C'est la sécurité routière, dont on sait qu'en Europe, chaque année, Madame Merli, chargée de mission interministérielle sur la sécurité routière, peut vous le dire, ce sont 140 milliards d'euros sur les pays de l'Union européenne. C'est 23 ou 24 milliards d'euros pour les accidents mortels, et j'en passe. Donc, la première des choses environnementales et écologiques, c'est de faire en sorte que cette route qui nous amène à l'hécatombe depuis des années, tout cela, il faut que cela cesse. Alors moi, je suis prêt, et je vais faire court. J'ai bien entendu, Madame la Présidente, que vous proposiez un débat contradictoire, il est nécessaire. Il est absolument nécessaire ! Il faut, comme cela a été demandé, que nous nous retrouvions, les élus, mais aussi la population, pour aller maintenant vers, peut-être, un mixage des solutions. Pourquoi pas ? Un mixage des solutions, je n'ai pas la science infuse, et je ne réclame d'ailleurs aucune paternité, même si, tout à l'heure, j'ai voulu dire que Montebourg c'est Montebourg, Voisin c'est Voisin, et les autres, ils sont ce qu'ils sont. Mais, en tout cas, je ne vais pas me laisser enfermer ni à Droite ni à Gauche, ni à Droite ni à Gauche, dans ce qui est... ni au centre non plus, non ? Voilà. Voilà, ni au centre. Et qu'en tout cas, cette route est particulière, comme le débat est particulier, et donc, il nous faut maintenant tous les éléments. Moi, je ne vais pas reprendre le détail... Je ne dis pas que mon projet est le meilleur, je ne vais pas reprendre le détail de ce projet ni aller combattre le projet des autres, je dis simplement qu'il faut que nous nous retrouvions, ce n'est pas seulement au ministère, mais c'est sur le terrain, comme cela a été fait. Je pense que cela était... C'est la première fois, d'ailleurs, je suis élu depuis plus de trente ans sur le plan local, et puis, pratiquement vingt ans au niveau national, c'est la première fois que je vois un débat de cette qualité qui nous permet, qui nous permettra, et qui permettra surtout à la Ministre et à son secrétaire d'Etat de trancher l'affaire convenablement. Moi, je souhaite que le gouvernement que je soutiens tranche l'affaire convenablement, et dans les plus brefs délais. Voilà !

Claude BREVAN : Merci. Il y avait Monsieur... Vous voulez prendre la parole maintenant ? Vous voulez...

(Chahut)

Claude BREVAN : Oh ! Vous aurez la parole après. Monsieur Nesme demande la parole depuis un moment, vous aurez la parole après.

Jean-Marc NESME : Il y a un groupe de personnes...

Claude BREVAN : Et le monsieur après.

Jean-Marc NESME : ... qui me suit. En fait, j'en suis ravi. C'est que je pense avoir de l'importance. Et je les en remercie. Bien ! Madame la Préfète de région, Madame la Présidente, d'abord, je voudrais remercier les services de l'Etat, les fonctionnaires des deux DREAL, pour leur travail. Et moi, je n'accepte pas, je ne comprends pas pourquoi certains sifflent et huent des fonctionnaires de l'Etat qui font leur travail, qui font leur travail en toute objectivité, et je voulais les remercier publiquement de leur travail. C'est la première fois, en quarante ans, que nous avons un projet sur la RCEA, global, financé, entre l'A71 et l'A6. Alors, on peut en discuter. Mais on a au moins la chance, pour la première fois en 40 ans, d'avoir un projet. Deuxièmement, je voudrais vous remercier Madame la Présidente, ainsi que les membres de la Commission, pour votre travail objectif et l'organisation objective de ce débat. Je ne vais pas revenir, évidemment, sur tout ce qui s'est dit depuis trois mois, mais il faut quand même être réaliste. Je vais évacuer tout de suite le volet politique, parce qu'il y a un volet politique, et je vais simplement, pour en apporter la preuve, citer une partie de l'interview donnée à l'Officiel des Transporteurs en mars 2010 : « Tant que je serai Président du Conseil général de Saône-et-Loire, le projet de la mise en concession de la RCEA n'aura pas lieu ». Alors, c'est parfaitement légitime, chacun a bien le droit de penser ce qu'il veut. Et je reconnais ce droit au Président du Conseil général. Et il poursuit, dans l'interview dans l'Officiel des Transporteurs de mars 2010, je l'ai là, qu'il est contre le principe de la concession, et c'est son droit ; et il va

même beaucoup plus loin : « Je suis favorable à la nationalisation des sociétés d'autoroutes ». Et c'est son droit.

(Applaudissements)

Jean-Marc NESME : Et c'est son droit. Et je ne lui dénie pas ce droit dès lors qu'il a la possibilité, politique et financière, de nationaliser les sociétés d'autoroutes. Et je demande simplement une chose, ce soir : que l'autoroute se fasse. Et si jamais celle-ci doit être nationalisée dans les années qui viennent, nous nous en moquons. Ce que nous voulons, nous, dans le territoire qui est le plus concerné, en Saône-et-Loire, qui est totalement enclavé qu'est le Charolais-Brionnais, ce que nous voulons, c'est comme les autres territoires du département, et notamment la Bresse, avoir une autoroute, qu'elle soit nationalisée ou pas, nous nous en moquons. Que les choses soient claires. Et je rajouterai, quand le même, le leader de l'opposition au projet du maître d'ouvrage, dit dans cette interview... Exactement quand il nous dit depuis de nombreux mois qu'il veut une route gratuite, et qu'il dit dans cette interview, je cite : « Les usagers ne sont pas contre les péages. Ils veulent bien payer, à condition que les sommes permettent d'entretenir le reste du patrimoine routier, et que cela tombe dans l'escarcelle de l'Etat ». Donc, il n'est pas contre les péages, dès lors que cela va dans les caisses de l'Etat. Moi, cela ne me dérange pas du tout, dès lors que nous avons une autoroute en Charolais-Brionnais, qu'elle soit nationalisée ou pas, on s'en moque. C'est la raison pour laquelle les élus du Syndicat mixte du pays Charolais-Brionnais, qui sont quand même les premiers concernés dans cette affaire au niveau du territoire, ont adopté une motion sans aucune voix contre. Il y a eu quatre... Il y a eu six abstentions et quatre non-participations au vote, pas une seule voix contre, et 100 voix pour. Et je résume la motion : si les crédits publics sont insuffisants comme depuis quarante ans... Les crédits publics, c'est l'impôt, les investissements gratuits, cela n'existe pas. Si l'écotaxe, l'utilisation d'écotaxe est incertaine, nous sommes favorables à la concession sous deux conditions : première condition, c'est le maintien de tous les échangeurs, et la deuxième condition, c'est la gratuité pour les usagers locaux. Ce n'est pas forcément le bon terme : « gratuité des usagers locaux ». Il vaudrait sans doute mieux parler, et c'est une sorte d'amendement que je fais ce soir à la proposition du maître d'ouvrage, il vaudrait mieux parler d'une

franchise de péage sur 30 ou 40 km. Ce qui permettrait de résoudre la quasi-totalité des déplacements domicile-travail, parce que c'est cela le plus important. Tout le monde de Mâcon ou de Paray-le-Monial, ou de Digoin, ne va pas à Mâcon tous les jours. Ce qui compte, ce qui est important, ce sont les échanges domicile-travail. Donc, c'est une demande que je fais : une franchise de péage sur 30-40 km. D'ailleurs, la motion du Syndicat mixte du pays Charolais-Brionnais ressemble quasiment, à la virgule près, à la position du Conseil général de l'Allier. Pour une simple et bonne raison, c'est que dans cette affaire, eux, nos voisins de l'Allier, comme nous, élus du pays Charolais-Brionnais, on n'a que deux soucis, qu'un double objectif : c'est de résoudre le problème de la sécurité, et deuxième objectif, c'est de répondre à un besoin de développement économique, de création d'emplois et d'implantation d'entreprises ; ce sont les seules choses qui nous importent. Que l'autoroute, dans l'avenir, si elle se fait, soit nationalisée ou pas, ce n'est pas notre problème, ce n'est pas l'objet du débat. Ce que l'on veut, et je le dis au nom des élus et des habitants du pays Charolais-Brionnais, c'est une route moderne. Il n'y a pas de raison que la Bresse, le Chalonnais et le Mâconnais aient plusieurs autoroutes, et que le Charolais-Brionnais soit le parent pauvre du département de la Saône-et-Loire. Pour conclure, je vais vous dire franchement, je suis pessimiste. Si l'obstruction, qu'il faut reconnaître, est bien organisée...

(Chahut)

Jean-Marc NESME : ... qui a commencé par l'interview dont je vous ai cité quelques extraits, qui s'est poursuivie, dans le cadre d'une deuxième étape, par un projet alternatif qui, il faut bien le reconnaître, est un ovni juridique et financier. Troisièmement, la troisième étape, moi, je la connais, je connais le résultat, c'est le référendum d'initiative locale. Ecoutez, il faut être raisonnable, si vous posez la question aux gens : « Voulez-vous une route moderne à 2x2 voies gratuite, sans payer d'impôt et sans payer de péage ? », vous aurez 100 % de oui, et vous aurez ma voix. Mais je suis persuadé d'une chose, c'est qu'à l'issue d'un tel résultat, il n'y aura pas de route moderne parce qu'il n'y aura pas de financement. Et puis, entre nous, soit dit aussi, il ne faut nous prendre pour des naïfs. Qui va organiser le référendum ?

Claude BREVAN : Laissez, laissez finir, s'il vous plaît !

Jean-Marc NESME : Qui va financer les campagnes électorales ? Les opposants bénéficieront des moyens financiers et humains du Conseil général, et ceux qui sont pour le projet n'auront rien du tout pour mener leur campagne. Et puis, quatrième, quatrième étape, la quatrième étape, et c'est ce qui me rend, là encore, beaucoup plus pessimiste, c'est que je sais, parce que le principal intéressé me l'a dit : c'est la multiplication, si l'Etat poursuit dans son projet, et s'il le met en œuvre, c'est la mise en place, la mise en œuvre d'une série de procédures judiciaires devant les tribunaux pour toute une série de raisons : le sauvetage des crapauds à pattes jaunes, les papillons à ailes vertes et les oiseaux à bec rouge, et cetera, et cetera. On sait très bien comment cela se passe, et c'est la quatrième étape. Et ce qui me permet de vous dire ceci, c'est que dans une telle situation...

Claude BREVAN : S'il vous plaît, s'il vous plaît, laissez finir.

Jean-Marc NESME : ... dans une situation d'une telle insécurité judiciaire, il y a... ne vous inquiétez pas pour... et je le dis aux opposants au projet de l'Etat, ne vous inquiétez pas, il n'y aura pas un concessionnaire qui prendra le risque, dans une telle incertitude à la fois financière, juridique et judiciaire, qui prendra le risque de se lancer dans cette opération. Et c'est pour cela que je suis pessimiste. C'est-à-dire que si l'obstruction se poursuit en utilisant des manœuvres de diversion, l'Etat se retirera, retirera le projet. Cela va pénaliser le Charolais-Brionnais, qui demande une égalité de traitement au même titre que la Bresse, le Chalonnais et le Mâconnais ; cela pénalisera le département de l'Allier, où les élus sont quand même beaucoup plus responsables et beaucoup plus raisonnables. Et le résultat de tout cela, c'est que l'Etat, qui est sollicité des dizaines de fois, des centaines de fois en France, pour réaliser des autoroutes, reprendra ses crédits pour les mettre dans d'autres territoires français. Je plains...

Claude BREVAN : Monsieur Nesme, est-ce que vous pouvez...

Jean-Marc NESME : Je termine...

Claude BREVAN : ... terminer, s'il vous plaît !

Jean-Marc NESME : ... Madame la Présidente. Si l'obstruction se poursuit et que l'Etat retire son projet, et j'en ai très, très peur, je vous le dis tout à fait sincèrement, vous le savez, ceux qui auront fait obstacle à ce projet, je pense qu'ils le regretteront pendant très longtemps.

(Chahut)

Claude BREVAN : Non, attendez, non, madame, il y avait... Excusez-moi, mais il y avait un monsieur qui a levé la main depuis très, très longtemps, vous aurez la parole après, madame en rouge. Monsieur.

Yves MOULIN : Merci. Yves Moulin, Paray-le-Monial. Merci, Madame la Présidente, pour la qualité de votre synthèse et votre façon de conduire le débat. Comme j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer, je vais...

Claude BREVAN : Donc, vous serez bref.

Yves MOULIN : ... je vais essayer d'être le plus concis possible. J'ai écouté avec attention ce qui a été dit à Paray-le-Monial, à Molinet et à Mâcon. Quand un utilisateur a le choix entre une route payante et une route gratuite, il choisit normalement la gratuite, que cet utilisateur soit une entreprise ou un particulier. Or, j'ai entendu ou lu dans la presse qu'un certain nombre de personnes étaient favorables à une autoroute à péages. Je ne veux pas croire que ce choix soit dicté par des considérations idéologiques ou politiques. J'en ai déduit que ceux qui marquent leur préférence pour l'autoroute à péages ne font pas confiance aux autres modes de financement. J'en arrive donc à souhaiter que la solution de messieurs Montebourg et Voisin soit étudiée avec soin, afin que nous sachions si elle est viable. Je continue donc à espérer que nos élus de tous bords, quelle que soit leur couleur

politique, mettent en commun leurs compétences pour trouver le moyen de financer le plus rapidement possible une 2x2 voies gratuite et ouverte à tous.

Claude BREVAN : Merci !

(Applaudissement)

Claude BREVAN : Merci ! Il y avait une dame là-bas, en rouge. Madame, voilà !

Ginette MAUPAS : Ginette Maupas, de Molinet, représentante des riverains de l'échangeur. Je réponds donc au nom des riverains, et en particulier les riverains des échangeurs qui sont les oubliés de ces débats publics, étant privés de moyens d'acteurs, tout en ayant payé, par des expropriations encore récentes, un lourd tribut. Je dirai non à ce débat public et à son projet obscur d'installer des barrières de péage indéfinies sur la route express aménagée à 2x2 voies entre Paray et Dompierre, par le décret du 17 mars 1995 ayant déclaré les travaux urgents, et prorogé par le décret du 15 mars 2000. On peut dire que cet aménagement a les caractéristiques d'une autoroute, cela a été soutenu par le maître d'ouvrage. S'il y a des riverains qui sont pour ce projet, alors, qu'ils lèvent la main. Ce débat consiste à faire accepter par l'opinion publique un nouveau décret d'utilité publique avec, une nouvelle fois, des expropriations à périmètre indéfini, dirigées contre les mêmes personnes, ayant pour but de dénoncer le décret du 17 mars 1995 et de faire sortir l'Etat de son engagement, c'est-à-dire l'urgence des travaux, à terminer l'aménagement des deux voies restantes dans l'Allier, entre Chassenard et Dompierre. Un décret n'est pas un moyen de non-exécution d'un autre décret. L'Etat doit respecter ses engagements. Il n'y a pas de raison à ce qu'il y ait discrimination entre Montceau-les-Mines-Chalon et Paray-Dompierre. En plus, ces deux tronçons ont comme point commun une longueur identique. Les riverains sont privés de moyens, ce n'est pas par un ovale bleu sur la carte du dossier, page 70, couvrant Molinet et Digoin, qu'ils vont se rendre compte, quand on connaît l'importance et les nuisances d'un péage. Par contre, ils ont le coût des barrières de péage, s'élevant à plus de 100 millions d'euros, et 65 hectares expropriés, annoncés suivant la réponse de la maîtrise d'ouvrage du 15 décembre. On ne saurait demander, une nouvelle

fois, à ceux qui ont cédé à bon marché leurs biens privés supportant les nuisances, de subir une expropriation à nouveau pour que l'Etat, cette fois, se dessaisisse de ses engagements, c'est un comble. Il faudrait donc...

(Applaudissement)

Ginette MAUPAS : Il faudrait donc accepter, par la contrainte, l'installation de barrières de péage, pour l'intérêt privé et non pour la sécurité, alors que les riverains...

(Applaudissements)

Ginette MAUPAS : ... alors que les riverains, par leurs sacrifices, et les usagers locaux, ont payé la gratuité de l'utilisation, c'est un acquis. Pour le développement économique, ce n'est pas les barrières de péage qui apporteront des commandes aux entreprises. En conclusion, ce débat est injustifié, en référence à la première page du dossier qui est la mise à 2x2 voies accélérée de la RCEA, car il y a déjà réalisation. La RCEA est aménagée à 2x2 voies entre Paray et Dompierre. Et par le décret du 17 mars 1995 et par ce décret, l'Etat s'est engagé à cet aménagement, on ne saurait lui soustraire. Je tiens à votre disposition des copies de ce décret. L'autoroute n'est pas une sécurité absolue. Nous devons, ce soir, à Digoin, d'avoir une pensée pour cette famille originaire de la région, qui a été confrontée à la mort l'été dernier sur une autoroute. Deux voitures de la même famille ont été écrasées par un camion. L'autoroute tue aussi. Il y a aussi l'autoroute de la mort. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci, Madame. Monsieur. Oui, après, après... Le monsieur a demandé depuis longtemps. C'est un peu difficile d'équilibrer.

Patrice CAMUX : Bonsoir, Madame la Présidente. Bonsoir, Madame la Préfète et messieurs les représentants de l'Etat. Je suis chauffeur de poids lourds, et je trouve

que c'est une nécessité d'avancer rapidement pour la sécurité routière. Je pense qu'une partie en 2x2 voies serait bien. Je pense aussi que l'écotaxe serait une bonne chose, et pour que... Les poids lourds, ils en subissent un peu les conséquences. Je voudrais aussi avoir des pensées pour... au niveau des retombées économiques, j'espère que cela sera positif pour les villes. Je voudrais aussi parler, je trouve que le projet de l'étude de la RCEA paraît un peu long. Et autrement, je voudrais parler d'autre chose. Vous savez que la Nationale 73, l'interdiction des poids lourds était faite, et le report de la circulation s'est faite sur la route adjacente Allerey-Cergy. Et donc, je suis un petit peu inquiet pour les routes concernant la vie du canal et les routes adjacentes. Voilà ! Je pense... Voilà, c'est tout !

Claude BREVAN : Le maître d'ouvrage vous répondra. Une autre question ? Attendez, il y avait quelqu'un et après, Monsieur Drapier. Monsieur.

Jean-Louis BOUIS : Jean-Louis Bouis. Je voudrais intervenir sur un des enjeux de l'aménagement de la RCEA. Il s'agit de ce qui concerne les délais, car c'est un élément important du choix de l'aménagement. Lors de la réunion de vendredi dernier à Mâcon, la DREAL nous a présenté un échéancier rappelant les délais présentés par le maître d'ouvrage, en précisant qu'il s'agissait d'un calendrier optimiste et volontariste, que des imprévus pouvaient retarder certaines phases. Madame la Présidente, vous avez, dans votre conclusion, pris soin de souligner, à juste titre, le caractère très optimiste du calendrier qui nous avait été présenté. Permettez-moi de vous dire que les délais avancés par le maître d'ouvrage sont totalement irréalistes dans le cas de la concession. A compter de la décision gouvernementale prévue en juillet prochain, pour réaliser et faire approuver le dossier d'enquête publique pour une DUP à concession autoroutière, il faut donc un an pour réaliser ce dossier. Ce qui conduira une ouverture de l'enquête en septembre 2012 et non en juin comme cela a été annoncé, sachant que conformément à la jurisprudence, il ne peut y avoir d'enquête de ce type au cours des mois de juillet-août. Après l'enquête, pour obtenir le décret de DUP, pris après avis du Conseil d'Etat, le délai prévu par l'article L11-5 du Code de l'expropriation est de 18 mois, ce qui conduit à une DUP de concession en avril 2014. Ce délai est régulièrement vérifié, j'en donne la preuve, avec les dernières DUP prises après avis

de la section travaux du Conseil d'Etat dans les départements de l'Allier et de Saône-et-Loire. DUP concernant la RCEA... Madame qui est intervenue précédemment y faisait allusion. La DUP concernant les travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Paray-le-Monial du 17 mars 1995 a été prise 15 mois et 8 jours après la clôture de l'enquête. La DUP concernant les travaux de mise à 2x2 voies de la RN7 entre Cosne-sur-Loire et Balbigny a été prise le 20 septembre 1995, a été prise 18 mois et 11 jours après la date de clôture de l'enquête. La DUP des travaux de construction de l'autoroute A714 dans le département de l'Allier est prise le 04 juin 2008, soit 15 mois et 10 jours après la clôture de la date limite de l'enquête publique. Il est tout à fait illusoire de croire que la DUP de concession de la RCEA pourrait être publiée avant avril 2014. Comme cela a été indiqué à Mâcon, le délai nécessaire pour retenir un concessionnaire sera d'au moins un an, soit avril 2015. Ensuite, les études, les acquisitions foncières complémentaires, les différentes procédures administratives que le concessionnaire devra réaliser, conduiront à un début des travaux en 2017. Enfin, ensuite, arriveront les travaux proprement dits, qui aboutiront... qui demanderont, pour être menés à bien, un délai de 4 à 5 ans. Ce qui conduit une mise en service de la RCEA concédée à 2x2 voies entre 2021 et 2022. Le retard actuellement pris depuis deux ans pour la liaison autoroutière Gannat-Vichy dans l'Allier témoigne de la complexité de la concession. L'espoir d'une liaison en 2017 d'une autoroute concédée entre Montmarault et la vallée de la Saône est parfaitement illusoire. Dans l'Allier, certaines personnes se sont prononcées en faveur de la concession, dans l'espoir de voir les crédits de l'Etat s'orienter rapidement vers l'aménagement de la RN7 à 2x2 voies. Mais là aussi, l'espoir doit être déçu lorsqu'on apprend, par une note du Ministère de l'écologie datée du 17 décembre 2010, que l'Etat envisage de concéder également la RN7 entre Roanne et Moulins Nord. Il n'y a vraiment plus aucune motivation pour les habitants de nos deux départements pour accepter la concession. Une des solutions qui répond à cet objectif de mise en service de la RCEA à 2x2 voies sécurisée avant 2018, c'est son aménagement pour un coût de 478 millions sous forme d'une route express à 110 km/h conforme aux DUP existantes, en conservant en chaussée bidirectionnelle les viaducs de la Roche, de Charolles et le franchissement de l'Allier, ainsi que je les ai présentés dans mes interventions à Yzeure et à Montluçon... et à Montmarault,

pardon. Voilà la réalité des échéanciers portant sur l'aménagement de la RCEA dans nos deux départements.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci ! Il y avait Monsieur Drapier, puis ensuite, la maîtrise d'ouvrage répondra sur ces questions.

Jean-Paul DRAPIER : Merci, Madame la Présidente. Mesdames et messieurs. Moi, juste quelques mots, parce que c'est vrai que je suis déjà intervenu dans d'autres réunions. Juste pour dire qu'à la fin de ce débat, je crois que beaucoup d'élus ont vraiment apprécié l'idée que cette Route Centre Europe Atlantique, qui est une idée ancienne, soit mise en avant comme étant un enjeu totalement transversal et consensuel, nous avons besoin de cette mise à 2x2 voies. Par contre, sur la mise en œuvre, effectivement, là, les débats ont montré tout l'intérêt du débat public avec deux positions. Et permettez-moi pour conclure, enfin, moi, en tant qu' élu, en tant que Maire et Conseiller général de Bourbon-Lancy, permettez-moi de dire qu'il me semble qu'il y a quand même eu deux faiblesses qui, aujourd'hui sont cruelles, notamment pour les publics et les populations et les élus. Première faiblesse, on compare souvent l'Allier et la Saône-et-Loire. Il me semble quand même, et cela, permettez-moi de le dire aux élus qui ont porté ce projet, il me semble que dans l'Allier, ils ont eu un travail de réflexion et de consensus, ils sont arrivés unis dans un projet qu'ils voulaient bien porter ensemble, quel que soit le projet. Je ne juge pas le projet, je dis simplement que nos, collègues de l'Allier, avons une intelligence de travailler en amont. Je vous dis, moi, simplement, pour ceux qui ont porté ce projet, quel dommage d'avoir fait voter une motion au pays Charolais-Brionnais à la fin du débat, et de ne pas avoir plutôt travaillé en amont à trouver les lignes de consensus, avant de lancer le débat public ! Pour qu'au moins, vos élus puissent apparaître sur une démarche partagée, et faire en sorte que la conviction qu'on aurait pu porter ensemble aurait pu, du coup, porter les populations, même éventuellement sur des sujets difficiles, parce qu'il faut quand même bien trouver à un moment ou à un autre les financements. Cela, c'est la première faiblesse. La deuxième faiblesse, au-delà de la qualité du travail du maître d'ouvrage, en particulier, du travail technique, qui a

été fait, cela, et puis du courage aussi quand même d'avoir affronté l'ensemble de ces réunions, parce que c'était sans doute un exercice assez formateur, mais en tout cas, qui paraîtrait dans les mémoires des fonctionnaires. Pour autant, il me semble qu'il y avait une cruelle faiblesse, le fait qu'il n'y ait pas eu de projet alternatif. Et cela a été dit dès le début, car la seule alternative qu'on nous proposait, c'était quelque chose d'indigne, qui nous disait en gros : vous l'aurez avec les péages, ou sinon vous ne l'aurez pas, et on va figer les choses uniquement pour la sécurité. Et nos territoires qui ont besoin pour survivre et se développer en termes économiques, qui ont besoin de cette 2x2 voies, ne pouvaient pas s'y retrouver. Or, aujourd'hui, et permettez-moi de conclure rapidement, aujourd'hui, il y a une alternative qui n'existait pas au début du débat. Nous ne pouvons pas imaginer que le débat soit clos, que demain le Ministre dise : « oui » ou « non » à la proposition, et que chacun retourne chez lui, avec la peur au ventre d'utiliser cette route, et surtout avec l'idée, pour les Charolais-Brionnais, que c'est la mort annoncée si nous n'avons pas, demain, une mise en œuvre d'une 2x2 voies. Donc, il est indispensable qu'à la suite de ce débat, il puisse y avoir, au plus vite, une étude de la solution alternative, une étude qui permettrait d'en vérifier les faiblesses et les forces, et qu'en tout cas, on puisse, nous, avoir la certitude que nous n'avons pas été dupés, et que nous n'avons pas payé beaucoup trop cher peut-être les erreurs de démarche des élus de nos territoires, qui auraient bien dû tirer la leçon de beaucoup d'échecs pour travailler en amont, au lieu de venir divisés devant le public. Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci ! Alors, il y avait Monsieur... Allez-y, monsieur le maire de Molinet. Et puis ensuite, on va donner la parole à la maîtrise d'ouvrage pour qu'elle-même, tire ses conclusions.

Roland FLEURY : Merci, Madame ! Roland Fleury, Président de la Communauté de communes du Val de Loire, mais aussi Vice-Président du Conseil général de l'Allier. Alors, on parle beaucoup au nom des élus de l'Allier, donc, il est peut-être intéressant d'apporter quelques précisions par rapport au discours qui a été tenu, et aux propositions qui ont été faites au niveau de l'Allier. D'abord, les élus de l'Allier du

Conseil général, en particulier, sont des élus raisonnables et sérieux, mais ceux de la Saône-et-Loire sont tout autant raisonnables et sérieux, et les propositions qu'ils avaient faites étaient tout à fait en correspondance avec la situation qui est en Saône-et-Loire, alors que nous, nous étions situés sur un terrain un petit peu différent, puisque la situation dans l'Allier n'était pas tout à fait la même. Simplement aussi, notre attitude par rapport aux propositions du maître d'ouvrage, qui est une proposition unique et non pas alternative, c'était aussi de rentrer dans le débat, et de faire que ce débat puisse avoir lieu. Je rappellerai aussi que les délibérations qui ont été prises au niveau des élus de l'Allier, que ce soit Conseil général ou commune, avaient toutes aussi comme mention des contreparties qui étaient absolument incontournables. Un, le maintien des échangeurs, deux, la gratuité pour des déplacements locaux, et puis, je le rappellerai aussi, et cela, cela concerne le Conseil général, l'Allier est un département où il y a deux voies nationales, qui sont prioritaires au niveau national. Et sur ces deux voies nationales, on a des très gros problèmes de mise à niveau, c'est la RCEA et la RN7. Donc, notre acceptation d'une éventuelle concession sur la RCEA se faisait en contrepartie de la poursuite des travaux par l'Etat sur la RN7, entre le nord de l'Allier et le département de la Loire. Et cela, nous sommes intransigeants là-dessus. Donc, c'est aussi une condition qui est posée dès le départ. Or, aujourd'hui, il apparaît dans les prévisions, les programmes de développement des voies nationales, des routes nationales, qu'il n'y a pratiquement pas de route nationale qui sera gratuite, et qu'elles seront pratiquement toutes en concession, y compris le tronçon Roanne-nord de Moulins. Alors, par rapport à cela, les élus du Conseil général ne pourront pas accepter d'aller sur la concession RCEA, et d'éventuellement ensuite avoir des travaux sur la RN7 qui seraient également dans le cadre de la concession. Donc, j'ai dit les contreparties qui étaient posées par le Conseil général de l'Allier et par les élus des délibérations. Donc, quand on cite des éléments, il faut les citer dans leur intégralité. Aujourd'hui, le débat a eu lieu, le débat a permis de montrer que le maître d'ouvrage n'avait qu'un projet, le débat a permis de montrer qu'il y avait d'autres projets alternatifs qui n'avaient pas été présentés, qui n'avaient pas été développés. Il apparaît que la durée des travaux ne pourra pas se faire dans le délai qui est annoncé, que ce sera beaucoup plus long que prévu, cela veut dire deux ou trois ans de plus, ce qui est intolérable. D'autre part, la condition de la gratuité ne pourra pas être tenue non plus,

et c'est une condition sur laquelle nous sommes extrêmement fermes. Ensuite, par rapport aux conditions du Grenelle de l'environnement, la vitesse de 110 km/h permet de faire des économies à la fois de consommation et à la fois de rejets polluants. Le fait de passer en autoroute obligerait à acquérir des terrains, à faire des acquisitions de terrains qui vont à l'encontre effectivement des projets du Grenelle de l'environnement. La plate-forme actuelle a été calibrée pour 110 km/h, on sait que dans les années qui viennent, au niveau européen, la plupart des autoroutes verront leur vitesse maximale réduite à 120 ou 110 km/h. Alors, est-il utile aujourd'hui de prévoir des travaux pour une route à 130 qui ne serviront plus dans quelques années ? Par rapport donc aux propositions qui sont faites et que les élus de l'Allier étudient avec beaucoup d'attention, il y a aussi les questions du financement. Alors, je reprendrai, là, ce qu'a dit tout à l'heure un intervenant, qui était un autodidacte de la dette, la réponse de l'Allier, pour l'instant, elle demande des éclaircissements sur les possibilités de financement. Il y a plusieurs possibilités de financement. Il n'y a pas qu'une seule proposition. Certes, il y a une proposition qui vient de la Saône-et-Loire, mais il y a d'autres propositions possibles. La proposition du député Voisin est également une proposition, proposition à partir de l'écotaxe, à partir de l'emprunt. Et lorsqu'on a un projet de 2x2 voies à 110 km/j gratuite, on sait aussi que le coût pourra être réduit d'un tiers sinon plus, ce qui veut dire que les exigences financières sont beaucoup moins importantes. Alors, à partir de là, à partir des éléments qui ont été proposées dans le débat, qui ont été présentées dans les débats, à partir du moment où il y a des solutions alternatives, moi, je demande que toutes ces solutions soient étudiées avec la plus grande attention par le maître d'ouvrage, que ces études soient faites en toute objectivité, en toute honnêteté et sans parti pris, et que ces solutions soient proposées ensuite largement et diffusées largement aux élus, pour qu'ils puissent effectivement faire le choix par rapport au projet qui pourrait être fait, et pour qu'en définitive, cette RCEA soit faite le plus rapidement possible. Et quand le maître d'ouvrage promet 2017, il faut qu'elle soit faite avant ou au moins en 2017. Merci !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Une dernière prise de parole, ici. Et puis ensuite, la parole sera à la maîtrise d'ouvrage. Monsieur... Parce qu'il est déjà 09 heures... Combien ? Dix heures moins vingt.

Dominique LOTTE : Madame la Présidente, Madame la Préfète de région, Dominique Lotte, vice-président du Conseil général, maire de Gueugnon. Moi, je suis un petit peu surpris sur la tournure de notre débat de ce soir. Je trouve ce débat quelque peu surréaliste. Vous m'excuserez Madame la Présidente, on oscille parfois entre un satisfecit général de la part de tous les intervenants, vous félicitant Madame la Présidente, l'ensemble des membres. Je partage...

Claude BREVAN : Je n'ai rien demandé !

Dominique LOTTE : Non, non, mais je partage cet avis unanime vis-à-vis du travail que vous avez fait. Et puis, on a d'autres interventions avec les poncifs que nous assènent les tenants de la concession, Jean-Marc Nesme et puis son collègue sénateur, qui viennent nous dire que si nous ne sommes pas pour la concession, nous sommes responsables des morts. Et on nous le ressort à chaque fois, et que si on n'accepte pas la concession, rien ne se fera sur notre territoire, et on mourra de notre belle mort. Voilà les vieux poncifs auxquels on a eu droit encore ce soir. Et je me demande si véritablement, cette réunion a eu un intérêt, ce soir, alors que les autres avaient eu un intérêt parce que, finalement, on avait échangé, et puis dans le cadre de cette commission du débat public, moi, j'avais le sentiment qu'on venait avec des propositions, il y avait un projet porté par le maître d'ouvrage qu'est l'Etat, et puis les élus locaux, la population, les acteurs du territoire allaient pouvoir, eux aussi, apporter leurs propositions, et échanger avec l'Etat. Et ce soir, finalement, l'Etat est droit dans ses bottes, très détendu, parce que finalement, aucune question, aucune remarque et surtout aucune perspective, j'allais dire, d'analyse de la proposition et de la contre-proposition, qui a été portée à la fois par le Président du Conseil général et, ce soir, réaffirmée par Thomas Thévenoud, l'un de mes collègues du Conseil général. Moi, j'aimerais que ce soir, encore une fois, nous ayons ce débat, et que les services de l'Etat, dont je reconnais la bonne volonté, nous apportent les réponses. Vous l'avez dit d'ailleurs dans vos interventions respectives,

sur les réponses et... les questions, pardon, qui ont été posées par la salle, par les acteurs publics, par les acteurs locaux, par les élus, l'Etat n'a été à hauteur que de 56 % de réponses à ces questions. J'aimerais que ce soir, nous soyons à 100 % de réponses, et que la proposition forte, alternative, qui a été portée par le Conseil général, soit analysée de la même manière que le projet porté par l'Etat, et que nous ayons ensemble un vrai débat de fond. J'ai vu tout à l'heure notre député de Mâcon de la première circonscription opiner de la tête à de nombreuses reprises, lorsque ses collègues de la majorité nationale intervenaient, en expliquant que, finalement, l'écotaxe n'était pas la solution. Démontrez-nous que cela n'est pas la solution, démontrez-nous que la proposition portée par le Conseil général n'est pas la solution. Mais je pense que dès lors que des élus de bords différents ont été capables de réfléchir, non pas ensemble, mais de manière parallèle, à des solutions qui, finalement, arrivent à des options qui se ressemblent, je me persuade que finalement, c'est peut-être la bonne solution. Je vous demande, Madame la Présidente, de porter ce débat et de demander aux services de l'Etat, et je le demande à titre personnel, et au nom des élus du Conseil général, que cette solution soit analysée de manière fine, de manière précise, de manière totale, pour que nous n'ayons pas ni les morts ni la déshérence d'un territoire sur nos épaules, que nous soyons tenants de la concession ou tenants de la solution portée par le Conseil général. Je vous remercie Madame la Présidente !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Un dernier mot, Monsieur Mathus ?

Didier MATHUS : Merci, Madame la Présidente. Je vais être très bref puisque j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer dans d'autres circonstances. Je voudrais intervenir ici puisque nous sommes à la fin du processus de concertation, en tout cas de débat public, parce que nous avons été parmi les premiers, dans le bassin minier, à nous alarmer, dès février 2007, de la perspective de cette mise en concession. Et moi, je suis d'abord très heureux du débat qui a eu lieu depuis quelques semaines, je pense qu'il était très positif, très éclairant. Je n'ai pas entendu une seule fois un particulier soutenir l'hypothèse de la concession. C'est quand même un signe, je crois, très révélateur. Et je veux dire à nos collègues de l'Allier que, pour avoir examiné avec

Jean Mallot, ici, député de l'Allier, la situation, et avec les autres collègues, on comprend bien que nous n'avons pas la même approche, et elle a été très clairement expliquée, à l'instant. Nous sommes, nous, dans une situation différente, parce que nous sommes dans un cas qui n'a pas été prévu par la loi. Nous sommes dans le cas où l'Etat se propose d'utiliser des routes existantes, sans itinéraires de substitution, pour en faire une autoroute. Je pense que c'est une mauvaise idée parce que, cela a été dit, les contribuables de Saône-et-Loire ont déjà payé en partie la modernisation de ces itinéraires, pourquoi donc faudrait-il qu'ils la payent deux fois ? Et par ailleurs, on sait très bien que la loi, les lois qui visent cette situation, au fond, elles n'ont pas envisagé ce cas de figure ; elles n'ont envisagé que le cas d'une création d'une autoroute, d'un itinéraire nouveau. Jamais, les lois qui régissent aujourd'hui cette problématique n'avaient envisagé qu'on puisse utiliser des routes existantes sans itinéraire de substitution, et donc, on se trouve dans le cas d'une sorte de vide juridique. C'est ce qu'avait souligné, avec beaucoup de pertinence, Monsieur Chabanol, le Conseiller d'Etat, à Montceau, il y a quelques semaines. Donc, voilà qui explique, en partie, la difficulté à laquelle nous sommes. Le Conseil général, à la demande, bien sûr, des conseillers généraux, de la majorité, mais aussi des collectivités, je crois pouvoir m'exprimer ici au nom de la Communauté Urbaine de Creusot-Montceau, a étudié une solution alternative, nous la soutenons. Nous la soutenons parce qu'il était anormal, dès le départ, qu'il n'y ait pas d'autres idées lancées dans ce débat que la mise en concession. Et le principe même du débat public, et cela fait honneur à la Commission du débat public, c'est justement qu'on puisse étudier toutes les hypothèses. On ne peut pas dire, je le dis tout à fait cordialement, à René Beaumont qui nous jette les morts à la figure, et à Jean-Marc Nesme qui nous dit : « Si vous n'êtes pas d'accord, alors, il n'y aura rien du tout », non. On est dans le cadre d'un débat, du débat public, et donc, la question, c'est bien d'examiner toutes les hypothèses possibles. C'est ce que vous avez fait depuis quelques semaines, et je vous en remercie. En tout cas, pour nous, communes du bassin minier et de la communauté urbaine, la solution passe forcément par quelque chose qui tourne autour, peut-être que le projet n'est pas assez abouti, de ce qui a été avancé par le Conseil général. Mais enfin, il y a, effectivement, une différence politique, une appréciation politique, mais au meilleur sens du terme, c'est-à-dire la vie de la cité, c'est que nous pensons, nous, que le principe même d'une concession

privée, dans ce cas de figure, est quelque chose de fondamentalement pervers. Parce qu'on voit très bien que si, aujourd'hui, l'Etat n'avait pas, en 2004, privatisé les autoroutes, nous aurions les recettes de l'AFITF pour financer la modernisation de cet itinéraire.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci. Je vais maintenant demander à la maîtrise d'ouvrage de donner sa propre analyse du débat et du point où vous en êtes. Je ne sais pas, Madame la Préfète, si... C'est vous qui allez prendre la parole ?

Intervention de Madame Anne BOQUET Préfète de la région Bourgogne et Préfète de la Côte d'Or

Anne BOQUET : Madame la Présidente, je voudrais d'abord vous saluer et saluer les membres de la Commission particulière, et vous féliciter de la façon dont vous animez ces débats et de l'impartialité, de la fermeté, l'autorité qui permet finalement l'expression de tous. Et ce que j'ai pu voir ce soir est évidemment très riche et très intéressant. Je veux saluer l'ensemble des élus et tous les représentants du monde économique, associatif, je sais qu'il y en a beaucoup dans la salle, les partenaires sociaux, et puis, tous les habitants, tout simplement. J'ai beaucoup de plaisir à voir que vous êtes nombreux. Et je me dis en vous écoutant que dans notre pays, la démocratie, elle vit bien. Vous êtes d'accord ?

(Chahut)

Anne BOQUET : Non, non ! Elle vit, vous vous exprimez. C'est extraordinaire ! Et on va vous écouter. Cela vous plaît déjà. Voilà ! Donc, nous sommes là. Moi, je découvre le projet. Reconnaissez que c'est depuis trois semaines que j'ai pris mes fonctions de Préfète de Région, donc, je n'ai pas de parti pris, je vous écoute. Nous sommes là sur un grand projet, sur un projet ancien. On me dit que cela fait 40 ans qu'il est débattu. J'en ai vu un comme cela aussi dans mon précédent département dans les Yvelines, 40 ans. Donc, il n'y a pas qu'ici, en Saône-et-Loire et il n'y pas qu'en Bourgogne, ces débats, ils existent ailleurs. C'est un projet qui est attendu. Et

l'Etat propose, mais il n'impose pas, il n'impose pas. On n'est pas à ce stade. Et d'ailleurs, ce débat le démontre. Notre souci, c'est, en vous écoutant, il y a beaucoup choses qui ont été dites ce soir, en tout cas, moi, j'en ai entendu beaucoup, c'est d'améliorer le projet. Il faut bien partir de quelque chose, pour mieux répondre à vos attentes, à celles de la population, à celles du monde économique, et peut-être aussi de s'adapter à des spécificités du territoire de Saône-et-Loire, il n'est pas un territoire qui ressemble à un autre. Voilà ce que je veux vous dire en propos introductif sur la partie technique. Je vais passer la parole à mon DREAL, Georges Regnaud, en profitant... Un fonctionnaire, sachez-le, cela se respecte. Un fonctionnaire, cela travaille. Nous sommes là pour vous. J'imagine le nombre d'heures qu'ils ont consacrées à ce projet, qu'ils vont continuer à y consacrer, je vous demande de le respecter, de respecter ce travail. Donc, je vais passer la parole à Georges Regnaud, Directeur DREAL de la Bourgogne, et il va présenter, il va présenter ce qui a été retenu par l'Etat, maître d'ouvrage, au niveau local. Je rappelle que le préfet coordonnateur de cet itinéraire, et de ce projet, est le Préfet d'Auvergne. D'où la présence, ici, des deux directions régionales. Il va présenter donc ce qui a été retenu, à ce stade, et qui continuera à être débattu de la richesse, je le dis, de la richesse et de la pertinence de tous vos propos. Et je reprendrai la parole pour conclure. Monsieur le Directeur régional.

Point de vue du maître d'ouvrage du projet sur le débat par le Directeur régional DREAL Bourgogne Monsieur Georges REGNAUD

Georges REGNAUD : Merci, Madame la Préfète. Premier point que nous avons retenu, c'est le consensus sur le diagnostic, l'enjeu prioritaire de la sécurité, l'enjeu économique, la nécessaire prise en compte de l'environnement, et la demande unanime d'un aménagement rapide. Deuxième point, les enseignements que nous avons retenu des expertises. Le Conseiller d'Etat honoraire, Monsieur Chabanol, a confirmé ce que nous pressentions, à savoir que l'acceptabilité juridique du projet repose sur un équilibre à trouver entre deux principes : l'égalité de traitement des usagers devant le péage, qui conduira notamment à examiner la pertinence de l'espacement des points de péage ; l'obligation de ne pas priver les usagers de toute possibilité de relier gratuitement, par un itinéraire qui n'est pas nécessairement

parallèle, les points desservis par la nouvelle autoroute, qui soulève la question des itinéraires alternatifs. Cela a été un point important du débat. Concrètement, ces principes devraient se traduire par une analyse plus détaillée de l'emplacement des péages, et de l'aménagement éventuel de certaines sections d'itinéraires alternatifs, pour améliorer la possibilité de gratuité des déplacements locaux, tout particulièrement en Saône-et-Loire. La deuxième expertise, Monsieur Rimattei a établi que l'estimation du coût de la mise à 2x2 voies, qu'il soit autoroutier ou en voie express, n'a pas été surévaluée, voire, au contraire, légèrement sous-évaluée, 10 %, en cas de mise en concession. Ce qui rentre dans la fourchette d'estimations communément admises par les règles de l'art. Troisième enseignement, le Professeur Bonnafous a noté que les hypothèses d'évaluation de trafic et de conditions économiques et financières sont normalement prudentes. Abordant le montant de la subvention d'équilibre, il a constaté que les hypothèses prises conduisant à son évaluation de l'ordre de 150 millions d'euros étaient les plus probables. Je rappelle à cette occasion que cette subvention ne s'acquitte qu'une seule fois, et ne s'ajoute pas au coût du projet. Troisième type d'enseignement, c'est que nous avons constaté des points de vue divergents sur la solution proposée, avec deux types de solution abordés. Premièrement, la solution de concession acceptée par certains en raison de l'urgence de la situation, mais avec des demandes d'adaptation. Deuxièmement, cette solution proposée, considérée comme inacceptable pour d'autres, avec une demande de la gratuité totale, des propositions de modalités de financement différentes, produit de l'écoredevance ou d'aménagement partiel et de sécurité. Si l'étude du scénario concession est décidée, nous avons bien entendu les demandes qui ont émergé du débat. Je rappelle que la proposition du dossier est une mise en concession de la RCEA entre Montmarault, Mâcon, Paray-le-Monial, Ciry-le-Noble, selon un système de péages ouverts à six barrières, avec maintien des nombreux échangeurs, je l'avais dit tout à l'heure, de la voie garantissant la gratuité d'un certain nombre de déplacements locaux. En ce qui concerne le positionnement et le nombre de barrières, le schéma sera approfondi dans les limites des recommandations du Conseiller d'Etat Chabanol, qui a rappelé le nécessaire équilibre juridique et financier de la concession. Nous l'approfondirons, avec la préoccupation de la plus grande exonération de péages possible pour les déplacements locaux, ce qui est, je le rappelle, liée aussi à la question des itinéraires

alternatifs. Sur cette question des itinéraires alternatifs, les poids lourds pourront en être exclus. Là où des difficultés se présentent pour les véhicules légers, en particulier au droit de certaines barrières, l'Etat examinera en concertation les solutions ponctuelles qui pourraient être trouvées, y compris en termes de financement. Si l'étude du scénario proposé n'est pas décidée, nous avons entendu tout d'abord des propositions de financement résolument innovantes, à partir de l'écoredevance. Ce financement peut, en première approche, apparaître séduisant car il permet des frais financiers moindres. L'expertise, comme Madame la Préfète vient de l'annoncer, en sera poursuivie au plan national, même si, comme il a été dit le 21 janvier à Mâcon, ces propositions suscitent l'expression de profondes réserves. Deuxièmement, des propositions pour un aménagement simplifié, pour partie à 2x1 voies, une première réponse a été fournie le 21 janvier, faisant bien ressortir les éléments de coût d'un tel aménagement, le tout se trouvant sur le site Internet du débat public. L'examen de ces propositions se poursuivra, pour que les conditions de sécurisation soient, dans tous les cas, apportées dans les délais rapides. Voilà ce que je voulais dire, du point de vue technique, de ce que nous avons relevé du débat.

Madame Anne BOQUET

Préfète de la région Bourgogne et Préfète de la Côte d'Or

Anne BOQUET : C'est un peu technique, je le concède. Bon, allez ! Moi, je vais conclure à ce stade, si vous le permettez. Attendez, mais je n'ai pas fini moi. Vous me laissez parler, s'il vous plaît. D'accord. D'abord, remercier Monsieur Regnaud de sa présentation, vous dire qu'on se trouve... que le maître d'ouvrage se trouve confronté à une double exigence et à une double réalité. Une double exigence, et je sais que là, vous la partagez, c'est, un, de répondre à cet enjeu en matière d'insécurité routière. La seconde exigence, c'est l'attente qu'il y a vis-à-vis de ce projet pour le développement économique, pour l'aménagement du territoire. La double réalité, est la réalité de l'urgence. On ne peut pas attendre. On ne peut pas continuer avec cette insécurité, c'est clair. En tout cas, le préfet que je suis et qui s'occupe des questions de sécurité dit que ce n'est pas possible de rester dans cette situation. Donc, cette exigence, elle s'impose à nous, et cette réalité, et cette

urgence. Et la deuxième réalité, et cela, je sais que vous l'entendez moins, celle-là, mais il faut quand même que je vous le dise parce que je suis dans mon rôle de le rappeler. Je suis dans mon rôle de le rappeler, il y a une réalité budgétaire. Il y a une réalité budgétaire parce qu'effectivement, l'Etat ne finance pas que ce projet, l'Etat est appelé à financer beaucoup d'autres projets d'infrastructures, et notamment des projets d'infrastructures en matière de ligne à grande vitesse. Et d'ailleurs, le Premier ministre vient dans mon département lundi pour poser le dernier rail de la LGV qui va conduire effectivement jusqu'à Strasbourg, la branche Est. Il y a aussi des projets de canaux, et qui sont aussi des projets qui se situent sur l'ensemble national. Et moi, ce que je peux vous dire aujourd'hui, pour l'avoir vécu dans les autres départements dont je viens, c'est que l'Etat, aujourd'hui, compte tenu effectivement de sa situation, contraintes budgétaires, et compte tenu également de l'ampleur des projets, aura du mal à mobiliser un financement budgétaire à la hauteur du financement de ce projet. Et c'est la raison pour laquelle le mode de concession qui est proposé aujourd'hui est un mode qui garantit la réponse à l'urgence. Voilà. Ce sont les termes du débat. Alors, à partir de là, vous avez fait, et c'est très intéressant, et je pense qu'il faut qu'on l'examine, et c'est ainsi que cela va être proposé à Madame la Ministre, vous avez, et c'est toute l'utilité de ce débat, comment dire, mis en avant des projets alternatifs, notamment de financement. C'est bien évident qu'on ne va pas les écarter d'un revers de main ! C'est évident qu'on va en débattre, qu'on va les expertiser. Enfin, moi, j'ai ici des élus qui sont des gens raisonnables, et je leur fais confiance. Le Conseil général a proposé un mode alternatif, on va le regarder. Voilà. Donc, je veux vous dire qu'aujourd'hui, je ne viens pas clôturer un débat, je viens vous dire qu'on va poursuivre le travail. On va poursuivre le débat, étudier effectivement les différentes hypothèses. En plus, ces hypothèses, elles ont été éclairées, et j'en remercie la Commission particulière, par des expertises qui viennent enrichir la réflexion de l'Etat. Ce que je veux vous dire aujourd'hui, que tout ce temps que vous avez passé à vous exprimer et qu'on a écouté, ce n'est pas du temps perdu. Et je pense que ce que la Ministre va aujourd'hui regarder sur la proposition de la Commission particulière et de sa présidente, c'est un projet qui répondra, de façon la plus générale possible, autant que c'est possible, à toutes vos attentes, aux attentes des usagers, aux attentes des habitants, aux attentes du monde économique, tout en, évidemment, essayant de trouver un équilibre financier, et tout en respectant

l'ensemble des sujets environnementaux, l'ensemble des questions environnementales. Et moi, je vous dis aujourd'hui que la Ministre, on peut lui faire confiance, elle prendra la bonne décision. Elle prendra la bonne décision, et elle la prendra pour vous tous. Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Merci, Madame la Préfète. Donc, est arrivé le moment de conclure. Alors, c'est un moment un peu solennel, puisque c'est la dernière réunion qui aura lieu...

François JACQUEMIN : Excusez-moi, Madame !

Claude BREVAN : Pardon ?

François JACQUEMIN : C'est absolument impossible de ne pas avoir la possibilité de répondre à Madame la Préfète.

Claude BREVAN : Ecoutez !

François JACQUEMIN : D'abord, premièrement...

Claude BREVAN : Monsieur Jacquemin, Monsieur Jacquemin !

François JACQUEMIN : Excusez-moi, je veux prendre la parole (*inaudible*)

Claude BREVAN : Non. Vous n'avez pas...

(Chahut)

François JACQUEMIN : Je voudrais d'abord remercier...

Claude BREVAN : Vous avez très, très peu de temps parce que vous avez vraiment beaucoup, beaucoup, pris la parole au cours des différentes séances. Je crois qu'il est temps de conclure.

François JACQUEMIN : Sauf les deux dernières séances, et qu'un certain nombre de personnes qui avaient pris la parole aussi. Je voudrais remercier Madame la Préfète d'être présente aujourd'hui. Pour une fois, il y a quelqu'un d'autre, qui est un responsable politique de haut niveau, et qui ne laisse pas seul ses fonctionnaires. Personnellement, il m'est arrivé de prendre leur défense et de dire très clairement qu'ils faisaient leur travail. Ceci dit, ils font leur travail dans un cadre que vous venez encore de préciser, à savoir, il s'agit de contraintes budgétaires, mais ces contraintes budgétaires, Madame, elles existent, c'est vrai. Sauf que vous nous proposez, avec cet élément, 60 ans de concession, 60 ans de paiement, alors que des solutions alternatives ne donnent que 30 ans.

Anne BOQUET : Je ne propose rien. J'ai dit qu'on étudierait tous les scénarios.

François JACQUEMIN : Vous ne proposez rien, mais vous... Madame, vous n'avez rien proposé, mais vous n'avez pas non plus dit qu'il y aurait des solutions alternatives vraiment sérieuses.

Anne BOQUET : Si, si. J'ai dit qu'on allait les étudier, j'ai dit qu'on allait les étudier.

Claude BREVAN : Monsieur Jacquemin, vous n'avez pas dû écouter attentivement, parce que Madame la Préfète a dit que toutes les solutions seraient étudiées, ceci clairement.

François JACQUEMIN : J'ai entendu Madame, vous savez que j'ai entendu.

Claude BREVAN : Alors, vous répétez mal.

François JACQUEMIN : Je répète mal, mais ce que je décède derrière, c'est que finalement, à une question que vous aviez posée à Dompierre au maître d'œuvre, qui

était celle d'avoir un financement, une étude de financement alternative à partir du PDMI et des 150 millions, nous n'avons toujours pas eu la réponse, vous n'avez toujours pas eu la réponse, vous Madame, déjà, là. Et nous n'avons pas un certain nombre de réponses claires et nettes et précises sur un point précis qui est à savoir, oui ou non, va-t-on continuer de privatiser d'une manière générale l'ensemble des biens publics pour satisfaire les possibilités importantes de gains de sociétés qui sont des sociétés privées ? Un million deuxde bénéfices dans une mauvaise année, c'est ce qui a été donné ; 10 milliards de perdus au moment de la concession des autoroutes publiques au privé, et cetera, et cetera. La situation Madame, politiquement, nous sommes vraiment devant un vrai débat politique, savoir si oui ou non, il est possible, dans ce pays, d'avoir une décision qui respecte la population et qui n'en fasse pas des usagers dans un racket, parce que c'est un racket que vous nous proposez.

Claude BREVAN : Monsieur Jacquemin, vous vous arrêtez !

(Applaudissement)

François JACQUEMIN : Je m'excuse, Madame, auprès de vous, je m'excuse d'autant plus auprès...

Mot de conclusion et remerciements par la Présidente de la CPDP Madame Claude BREVAN

Claude BREVAN : Merci. Je crois qu'on va donc clore cette réunion, donc, c'est la dernière en Saône-et-Loire. Alors, je voudrais adresser un certain nombre de remerciements, d'abord, aux participants qui ne seront pas là à Moulins. Et je dois dire que je suis très sensible à la présence continue, assidue d'un certain nombre d'entre vous, donc qui avez consacré beaucoup, beaucoup de temps, beaucoup de vos soirées à l'intérêt général, puisque ce projet est d'intérêt général. Alors, bien évidemment, il m'est revenu de maintenir un climat assez serein pour que les débats aient lieu, mais sachez que je comprends effectivement, quelquefois, votre excès d'enthousiasme ou vos excès de réaction, mais il n'empêche que des expressions

trop vives font que les gens ne peuvent pas s'exprimer, et que cela n'est pas l'esprit du débat. Je voudrais aussi adresser des remerciements à tous ceux qui ont fait des propositions, des propositions alternatives, qu'elles soient très abouties ou qu'elles soient à peine esquissées, et cela me paraît véritablement dans l'esprit du débat que d'apporter des éléments nouveaux. Et puis, je voudrais remercier aussi la maîtrise d'ouvrage, parce que, certes, je l'ai un peu piquée par moments, j'ai été assez exigeante avec elle, je n'ai pas fait preuve d'une excessive indulgence, mais je suis parfaitement consciente de l'énorme travail qu'elle a fourni. Je dois dire qu'elle a toujours répondu aux demandes que nous lui avons formulées. Vous avez vu que, quelquefois, je lui ai demandé de préciser des points qui ne me semblaient pas tout à fait assez précis par rapport à vos attentes, et elle a toujours répondu. Il n'y a pas 100 % de réponses aux questions qui ont été posées sur le site, certes, mais, je dois dire que moi-même, je leur ai demandé de répondre en priorité aux questions qui n'avaient jamais été posées. Or, il y a une certaine récurrence, bien évidemment, dans les questions, et donc la plupart des réponses en fait, existent, simplement, il faut les reproduire, parce qu'il y a énormément de questions qui, bien évidemment, ne sont pas toujours formulées exactement de la même façon, mais portent exactement sur les mêmes problèmes. Alors, je voudrais dire que la mission de la Commission va s'achever, nous allons rendre donc un compte rendu dans un délai de deux mois, là, d'ailleurs même un délai inférieur à deux mois, puisque la conférence de presse qui clôturera, qui sera l'occasion de communiquer le rapport aura lieu le 29 mars, et donc, on n'a même pas deux mois après le 4 février. Le débat va s'achever, mais évidemment, pour nous, on souhaite que la fin du débat public ne soit pas la fin des discussions et des échanges ; cela me paraît tout à fait évident. Le débat public, c'est une procédure qui est très encadrée. Nous allons nous retirer, vous aurez notre rapport, il sera mis sur le site, vous l'aurez, il sera tout à fait public, mais c'est vrai que si on peut émettre un souhait, on ne peut pas émettre d'avis, mais on peut émettre un souhait, c'est qu'il y ait effectivement une étude très approfondie et contradictoire, parce que je crois que chacun doit pouvoir faire valoir ses arguments, apporter ses chiffres, y compris apporter ses experts, mettre à disposition ses experts pour que, véritablement, tout cela soit très approfondi. Donc, une étude de toutes les solutions alternatives, y compris, bien évidemment, de la solution qui n'est pas alternative, mais qui serait quand même quelque chose qui

serait une évolution, l'étude d'une amélioration significative du projet initial du maître d'ouvrage, permettant d'atténuer les principaux défauts que vous lui avez trouvés. Vous avez réagi tout à l'heure quand il parlait, effectivement, quand il disait ce qu'il avait entendu, que Monsieur Regnaud avait entendu, et qu'il situait par rapport au péage, c'était tout à fait normal qu'il parle de la manière dont il envisageait d'abord d'améliorer son projet. Cela ne voulait en aucun cas dire que c'était seulement ce projet qu'il étudierait. Voilà ! Donc, je vous remercie. Peut-être, certain d'entre vous seront-ils là le 4 à Moulins, et je vous souhaite une bonne fin de soirée. Merci !

(Applaudissements)