

**Retranscription de la  
deuxième réunion de conclusion côté Allier  
et réunion de clôture  
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**

***Moulins – Espace Villars – Centre National du Costume de Scène  
Vendredi 4 février 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 vous voulez bien vous asseoir, nous allons pouvoir commencer, et je vais passer la parole à Monsieur le Maire de Mâcon, Monsieur Périssol. Vous avez la parole pour accueillir dans cet endroit magnifique.

Pierre-André PERISSOL : Maire de Moulins.

Claude BREVAN : Oh ! De Moulins.

Pierre-André PERISSOL : D'ailleurs, ce n'est pas pour moi, mais...

Claude BREVAN : Oh ! Vraiment ! Alors là, je fais des lapsus pas possibles, je m'en excuse.

Pierre-André PERISSOL : Mais.....

Pierre-André PERISSOL : Vous voulez préfigurer une synthèse.

Claude BREVAN : La grande communauté urbaine, la conurbation en quelque sorte.

**Mot de bienvenue de  
Monsieur Pierre-André PERISSOL  
ancien Ministre, Maire de Moulins**

Pierre-André PERISSOL : Je veux simplement vous souhaiter la bienvenue et saluer Monsieur le Préfet, Monsieur le Directeur de la DREAL et l'ensemble des collaborateurs ici présents, et puis vous saluer Madame la Présidente, chère Claude Brévan, vous dire que je suis ravi de vous accueillir dans cette belle salle, d'accueillir les nombreux élus, sénateurs, Monsieur le Secrétaire général de la préfecture, Madame la Sénatrice, je vois Messieurs les Députés, Monsieur le Président du Conseil général, je vois de très nombreux élus, Conseillers régionaux, généraux, Maires, élus, et puis évidemment saluer nos collègues de Saône-et-Loire, et vous

dire que je suis ravi de vous accueillir ici. J'espère que cette séance sera féconde. Mais moi, j'ai quand même retiré juste une leçon, c'est l'utilité de ce débat, qui a vu naître des propositions, des contre-propositions, mais qui a permis à tous de se faire une idée plus objective sur ce qui était avancé. Et je trouve que c'est cela qui a été très, très fécond, très porteur au cours de ces semaines, c'est que c'est un débat, donc il y a des affirmations, des propositions. Et le débat a permis d'y voir plus clair et d'apporter des éléments objectifs pour qu'aujourd'hui, dans cette séance, je crois que c'est la dernière séance de ce débat, nous ayons des positions, les uns et les autres, éclairées, et éclairées par ce qui s'est dit par les études que vous avez commanditées, par les apports que le maître d'ouvrage a pu faire au cours de ces débats. Et donc, je vous souhaite de tout cœur un bon dernier débat dans le débat public sur cette proposition de mise en concession de la RCEA. Et donc, je vous accueille bien volontiers, je vous souhaite la bienvenue, notamment pour ceux qui viennent de loin, et je vous souhaite un bon débat ce soir. Merci.

(Applaudissements)

## **Introduction**

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

Claude BREVAN : Merci, Monsieur le Maire. Je vais vous expliquer rapidement comment va se dérouler cette réunion qui est un peu particulière. C'est une réunion qui a une certaine solennité, puisque c'est la dernière et que, ce soir, à minuit, le débat sera clos. Cela ne veut pas dire que les échanges seront tout à fait définitifs... cesseront bien évidemment, mais simplement le débat public en tant que tel sera clos. Alors, il y aura d'abord une présentation du débat lui-même avec des données quantitatives. C'est important que vous sachiez un peu quelle a été l'importance, y compris, chiffrée de ce débat, il a été très important, comme vous allez le voir. Ce sont mes collègues de la Commission qui se succéderont pour vous les présenter. Je vous présenterai les enseignements, une espèce de synthèse, les enseignements que la Commission a tirés de ce débat, et en essayant de vous restituer sous forme

assez synthétique ce qu'elle a entendu, ce qu'elle a reçu, en tout cas ce que ce débat a apporté, et puis ensuite, bien sûr, il y aura une prise de parole par l'assemblée que vous représentez. Alors, je voudrais préciser que ce soir, cela n'est plus le moment de recommencer le débat, en quelque sorte. Je crois que tout a été dit sur les attendus. Nous attendons d'abord que vous disiez ce que ce débat a apporté ou n'a pas apporté, si la synthèse que nous en faisons vous paraît complète ou lacunaire, ou voire erronée. Cela c'est une première chose, cela a beaucoup d'importance, puisque quand nous allons faire notre compte rendu, bien évidemment nous allons nous baser sur ce travail de synthèse, et puis on voudrait aussi, bien évidemment, que vous nous fassiez part de vos positions finales, des évolutions auxquelles vous a conduit ce débat, si c'est le cas. En tout cas, c'est en quelque sorte les dernières prises de parole dans le cadre du débat public, je dis bien dans le cadre du débat public, qui seront retranscrites dans le compte rendu. Nous donnerons ensuite la parole au maître d'ouvrage, et bien évidemment à Monsieur le Préfet et à la DREAL qui, eux-mêmes, diront quels enseignements ils tirent de ce débat, et quelles suites ils envisagent de lui donner. Monsieur Monzani, Préfet de l'Allier, dira bien évidemment des mots de conclusion en tant que représentant de l'Etat et à la fois maître d'ouvrage. Et puis, je clôturerai ce débat, puisque évidemment, à minuit il sera définitivement clos, je vais donner la parole à mes collègues, en commençant par Jean-Louis Chérel, qui vous présentera une analyse des avis qui ont été émis, c'est-à-dire ce sont ceux qui sont arrivés par écrit. Denis Viala fera une analyse des questions qui ont été posées. Jean-Yves Audouin analysera et donnera les chiffres, mais il analysera également les contributions et les délibérations qui ont été extrêmement nombreuses. Martine Lafon fera une analyse des cahiers d'acteurs et des retombées de la presse, et surtout de la prise en charge par la presse de ce débat, puisqu'elle a été très présente. Donc, Jean-Louis Chérel, c'est à vous.

## **Présentation des premiers chiffres du débat arrêtés au 3 février 2011**

### **1<sup>o</sup>) concernant les avis reçus par la Commission par Monsieur Jean-Louis CHEREL Membre de la Commission**

Jean-Louis CHEREL : Merci, Madame la Présidente. Alors, comme vous l'a dit la Présidente, je vais commencer par vous donner une vue très synthétique en ce qui concerne les avis que la Commission a reçus sur le débat... sur le dossier, pardon, qui étaient proposés au débat, et qui étaient présentés par le maître d'ouvrage. Alors, ce que l'on appelle avis à la Commission, ce sont des opinions qui sont formulées sur le projet, mais qui sont beaucoup moins élaborées que ce que vont détailler après mes collègues, en ce qui concerne les délibérations, les contributions, là c'est beaucoup plus élaboré. Les avis, c'est un peu brut. Je commencerai par vous dire que le nombre d'avis qu'on a reçus est très important, puisqu'au jour... enfin, au 2 février, donc ce lundi dernier, par rapport à Digoin, on en a reçu encore 80, ce qui confirme le fait que, chaque jour, la Commission en reçoit 10 à peu près. On en est donc à 700, 700 avis qui ont été reçus, exactement 702. J'imagine que d'ici ce soir... minuit, oui, dit la Présidente, on en sera à 720-730. C'est donc un chiffre qui est quand même assez significatif. Alors, d'où viennent ces avis ? Est-ce qu'ils viennent en majorité du Département de la Saône-et-Loire ou de l'Allier ? Alors, c'est le cas : le Département de la Saône-et-Loire a émis 57 % de ces avis, l'Allier 35 %. Mais il y a aussi un fait qui n'est pas sans importance, qui a quand même sa signification, des usagers qui résident hors ces deux départements concernés par le projet, et il y en a... la semaine dernière, c'était 9 %, maintenant on est à 8 %, ont émis des avis. Et en les dépouillant, j'ai constaté, et j'ai lu ces avis d'usagers, qui disaient : « Mais, nous aussi, on emprunte la RCEA. On vient de Vendée, on vient de Loire-Atlantique, on vient des Côtes-d'Armor pour aller dans le Sud de la France ou pour aller dans l'Est de la France, et on est concernés ». Donc, répartition : majorité, Saône-et-Loire. Et cela, cela se comprend, il y a plus d'habitants en Saône-et-Loire, peut-être, que dans l'Allier, je crois Monsieur le Président du Conseil général ? Voilà ! Comment la Commission a-t-elle été saisie ? Par trois voies : majoritairement sur le site Internet de la Commission, donc les avis ont été émis sur ce site, 57 % ; par écrit, par voie postale, par la carte T, puisque vous savez qu'en début de débat public, la Commission avait émis un certain nombre de documents qui comportaient la carte T, donc dans 40 % des cas ; et par courrier postal ou informatique, sous une autre forme ou par mail, 3 %. Alors, le dépouillement de ces avis, j'imagine que c'est ce qui vous intéresse en premier lieu, alors, j'allais dire ce n'est pas un scoop, pour utiliser un terme à la mode, cela n'étonnera personne, la quasi-unanimité des 700 avis,

disons 690 à peu près, souhaite que la RCEA soit très rapidement mise à 2x2 voies. Cela j'allais dire, mais c'est un fait qu'on retrouvera dans les contributions, dans les délibérations, dans les cahiers d'acteurs, je crois que c'est un fait qui n'est pas discuté. Alors, après, les avis divergent, bien sûr, sur la façon d'arriver à cette mise à 2x2 voies. Je donnerai des chiffres bruts, qui ne sont que des éclairages, vous ne prenez pas cela ni pour un référendum ni pour des chiffres vraiment établis. Mais ce que j'ai pu voir au dépouillement de ces avis, c'est que 64 % des gens qui se sont exprimés souhaitent pouvoir bénéficier de cette 2x2 voies d'une façon gratuite, soit totalement, soit en partie. Je n'ai pas fait de distinguo, mais il y a... et la Présidente, dans l'analyse très fouillée qu'elle fera après, expliquera bien les différentes destinations que chacun des usagers veut voir à la RCEA. Et 36 %, ce n'est pas négligeable non plus, souhaitent... ou seraient d'accord plutôt pour que cette RCEA soit à concession et donc payante, et quelles qu'en soient les conditions, parce que cela revient assez souvent dans les avis : « La sécurité n'a pas de prix, et nous, on est prêt, éventuellement ». Alors, en dehors de ces chiffres les plus importants, d'une façon assez minoritaire, certains expriment leur opposition totale à l'aménagement de la RCEA, c'est le propre de pouvoir exprimer son avis, et souhaitent, en revanche, le développement de mode alternatif comme le ferroutage et cetera. Ensuite, une dizaine d'avis expriment des avis tout autres, on les a d'ailleurs entendus en réunion, plusieurs fois : « Créer une autoroute à côté de la RCEA actuelle », il y a quelques avis qui expriment cette formule. D'autres avis, donc aussi minoritaires, disent : « Il faut de toute façon régler le problème de la RCEA en interdisant le trafic des poids lourds sur la RCEA ». Mais, j'ouvre une parenthèse, ils ne disent pas comment, par où on fait passer les poids lourds. Enfin, depuis la réunion de Molinet, qui... vous vous en souvenez, puisqu'il y a un certain nombre de présents ce soir qui y ont assisté, des propositions alternatives ont été faites, notamment par le député Gérard Voisin et le Président du Conseil général de Saône-et-Loire, des propositions visant au mode de financement et au mode de réalisation de la mise à 2x2 voies. Alors... mais j'insiste bien sur le fait que ce n'est pas significatif, une trentaine d'usagers, donc depuis le 06 janvier, ont souhaité que ces solutions puissent être fouillées, et le cas échéant, adoptées. Donc, je conclurai en ce qui concerne cet examen des avis. Au total, tous ces avis, d'abord ce sont des gens qui se sont exprimés à titre individuel. Contrairement à des contributions ou des

délibérations, ce sont des gens, des usagers qui, à titre individuel, se sont exprimés, et qui désirent tous... enfin, je dis quasiment tous, que la RCEA soit mise à 2x2 voies, et 64 % d'entre eux ne souhaitent pas être obligés de payer. Enfin, il y a quelque chose aussi qui est frappant, c'est que malgré toutes les réponses et les informations qui ont été données au cours du débat, notamment par le maître d'ouvrage, les mêmes questions sont revenues et ne tenaient pas compte des réponses qui avaient déjà été données, et c'est peut-être, là, un peu dommage que ce que constate, en tous les cas, la Commission. Voilà, je vous remercie, mesdames messieurs.

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

Denis VIALA : Mesdames et messieurs, bonsoir ! Je vais vous parler des questions. Donc, pendant le débat, on a eu 299 questions qui ont été posées. D'où viennent-elles ? Au deux tiers de la Saône-et-Loire, comme vous pouvez le voir sur les camemberts qui sont à l'écran, 27 % de l'Allier et 7 % autres ou inconnues. Cela c'est l'origine géographique. Comment sont-elles arrivées ? Vous le voyez sur le camembert de gauche, sous le mode d'entrée des questions, donc on a 52 % par la carte T, 34 % sur le site Internet directement, 10 % par e-mail, 2 % courriers et 2 % réunions publiques. Voilà ! Ces questions sont extrêmement variées. On trouve évidemment des sujets récurrents, à savoir l'aspect financier, je donnerai comme exemple, évidemment, beaucoup de questions qui reflètent le refus de payer des péages. Quel contrôle a-t-on sur l'évolution du montant des péages ? Aussi. Combien de temps dure une concession ? Combien coûtera tel trajet ? Et cetera. Deuxième point récurrent, les caractéristiques du projet. Par exemple : quel est le gain de temps qu'on a entre telle ville et telle ville ? L'emprise d'une autoroute est-elle la même que celle d'une route express ? Donc, 130, 110 kilomètres/heure. Ensuite, nous avons l'opportunité du projet, comme : quel itinéraire de substitution est proposé ? Y aura-t-il beaucoup de reports de trafics ? Quelles sont les mesures pour lutter contre le bruit ? Et cetera. Enfin, dernier point, 97 % des questions sont adressées à la DREAL, 3 % à la CPDP. Le taux de réponses est actuellement, au jour d'aujourd'hui, à 65 %. Merci.

### **3<sup>o</sup>) concernant les contributions et les délibérations reçues par la Commission par Monsieur Jean-Yves AUDOUIN Membre de la Commission**

Jean-Yves AUDOUIN : Bien ! Madame la Présidente, bonsoir ! Je dois vous parler des contributions et des délibérations. Je serai honnête avec vous: résumer le contenu de 132 contributions, dont certaines font 25 pages, et 240 délibérations, n'est pas possible en 5 minutes. D'autant que nous avons reçu encore, hier et aujourd'hui, de nouveaux documents. Alors, on a beaucoup parlé des pourcentages, entre la Saône-et-Loire et l'Allier. Je dois vous dire que pour ma part, sur les 132 contributions, il y en a 68 qui émanent de l'Allier, donc on inverse le pourcentage, et 32 de Saône-et-Loire. Il en est de même pour les délibérations où le pourcentage est de 93 % pour l'Allier, et seulement 7 % pour la Saône-et-Loire. Ceci, à mon avis, n'est pas significatif. La différence entre la contribution et l'avis, c'est que la contribution est généralement un document parfois collectif, construit, élaboré et étayé. Il faut d'ailleurs, à cet égard, noter, au constat du nombre de documents reçus, bien supérieur à celui habituellement reçu dans d'autres débats, féliciter et remercier les auteurs, car ce n'est pas souvent facile d'écrire et de rédiger. Mais cela démontre vraisemblablement le mûrissement de la réflexion sur un projet déjà ancien, donc connu déjà, auquel on réfléchissait beaucoup, et aussi l'engagement de beaucoup, nombreux d'ailleurs, en participant aux réunions publiques, dans cette consultation participative. Alors, pour les contributions, la part la plus importante ce sont les entreprises, avec une nuance, c'est qu'il y a une lettre un peu type qui a été reprise par un certain nombre d'entreprises, mais qui souligne, évidemment, pratiquement la même chose. Il y a 34 particuliers qui ont fait des contributions, pas seulement les avis qui ont été cités tout à l'heure, ce qui est peu courant, mais il y a une pétition signée de 129 personnes. Il y a actuellement 16 associations, dont deux sous forme de pétition. Sur ces 16 associations, 6 ont une dimension nationale ou bi-départementale, et 7 concernent la seule Saône-et-Loire ; 5 se situent sur la défense de l'environnement, 3 se positionnent sur la RCEA, 2 sur la RN7, et 3 ont des positions localisées ; 2 joignent des pétitions. Il est donc difficile de présenter des thèmes majoritairement développés sans anticiper sur le constat qui sera fait dans le compte rendu. Le compte rendu comportera une synthèse, la synthèse dont Madame



la Présidente va tenter tout à l'heure de présenter une première esquisse, mais auparavant le compte rendu comportera, j'allais dire, ce qu'on peut appeler les différents vecteurs, l'analyse des différents vecteurs du débat, c'est-à-dire l'analyse que nous avons commencé à faire, des avis, des questions, des cahiers d'acteurs dont parlera tout à l'heure Martine Lafon. Je crois néanmoins qu'il ne faut pas s'appesantir trop sur la distinction entre ces différents vecteurs. Je prendrai des exemples. Par exemple, des parlementaires, il y a un parlementaire qui a fait un cahier d'acteurs, il y a des parlementaires ici présents qui nous ont envoyé des contributions. Il n'y a pas vraiment une grande différence. Je crois que ce n'est pas cela l'essentiel. L'essentiel, c'est le contenu, et nous nous attacherons en bon greffier à reproduire vos rapports. Alors, je ne vais pas résumer, puisque Madame Brévan le reprendra dans sa synthèse, ce que j'avais noté, nous retrouvons d'ailleurs ce qu'ont dit déjà Monsieur Cherel et Monsieur Viala pour faire des réflexions comme celles-ci. La compatibilité avec le Grenelle de l'environnement est soulevée par certains, mais en définitive par très peu, sauf peut-être la question de la vitesse à 130 kilomètres/heure, et aussi, plus sérieusement, le problème de la priorité donnée aujourd'hui au ferroutage ou aux transports par canaux, cela ce sont les transports fluviaux, cela c'est certain. Mais il n'y a pas une contestation, par exemple, de l'inscription dans le projet de SNIT qui avait progressé pendant le débat de cette voie. Voilà donc, si vous voulez, une observation, on pourrait en faire... on pourrait redonner beaucoup d'autres. Il faut voir aussi que certains organismes, et j'arrêterai là pour reparler après des délibérations, font des commentaires un peu différents. Je prendrai l'exemple de la Chambre d'agriculture de l'Allier, puisqu'on est dans l'Allier, qui est d'accord pour la mise à 2x2 voies avec des demandes spécifiques au monde agricole, ce qui est tout à fait logique quand on a une infrastructure routière, mais qui, en définitive, ne se prononce pas sur la forme de concession ou pas concession. Ce n'est pas le cas de la Chambre de commerce, enfin même des deux chambres de commerce de l'Allier, qui elles sont d'accord pour la concession avec péage. Un mouvement syndical patronal, lui, se prononce pour une concession, « s'il n'y a pas de fonds publics, alors on prendra la concession ». Et puis, il y a aussi des accords pour la concession avec réserve et notamment la gratuité pour les usagers locaux, c'est le cas du Comité d'Expansion Economique. Donc, vous voyez bien qu'il y a des nuances très importantes par organisme qu'il faudra qu'évidemment que nous

preions en compte. Pour les délibérations, c'est plus simple. C'est plus simple : 240 délibérations ont été reçues. Il y en a eu 80 en une seule semaine. Alors, il y a dans l'Allier une particularité, c'est qu'il y a des délibérations type, des communes qui ont été envoyées, il y en a une qui est majoritaire, pour l'instant il y en a 151 communes de l'Allier, une, en Saône-et-Loire et l'autre, c'est 51 communes. Alors, la différence entre les deux, c'est que la première... les deux soulignent l'urgence, et ils insistent de la réalisation de 2x2 voies, et ils soulignent aussi l'intérêt dans l'immédiat et pendant les travaux de la réalisation du projet, de remettre immédiatement des travaux de sécurité, mais l'autre, la majoritaire rappelle qu'il y a concession seulement s'il y a maintien des échangeurs, gratuité pour les certains usagers locaux, et aussi la poursuite des travaux qui ont été décidés dans l'actuel PDMI. Voilà, par exemple, des nuances, il faudra évidemment que nous analysions tout cela. Je rappelle que les deux Conseils généraux ont établi des cahiers d'acteurs, qu'ils ont par ailleurs adressé différents courriers et des notes donc nous n'avons pas de délibération. Nous n'avons pas non plus... nous avons une contribution très lourde du Conseil économique, social et environnemental de l'Auvergne. Nous ne l'avons pas de la Bourgogne, et nous avons enfin pour... nous avons aussi, par exemple, des groupes politiques, des groupes de certaines assemblées qui ont envoyé, notamment dans les groupes, disons écologique ou Verts, je ne vois pas le terme exact, des Conseils régionaux, qui nous ont envoyé des contributions. Il y a eu une délibération du Conseil régional de Bourgogne, mais qui ne nous est pas parvenue officiellement, mais nous en connaissons son contenu, puisqu'il a été dit... elle a été lue en séance publique. Voilà Madame la Présidente ce qui peut être dit rapidement sans reprendre les éléments qui ne figurent pas dans notre synthèse.

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

Martine LEHMANS-LAFON : Madame la Présidente, mesdames, messieurs, bonsoir ! Je vais donc vous parler des cahiers d'acteurs, il y en a eu 23, ils sont d'ailleurs à votre disposition au fond de la salle, dont l'origine géographique est la

suivante : 48 %... Non, on va plutôt parler en nombre, parce que sur 23, c'est plus clair : 11 proviennent de Saône-et-Loire, 9 de l'Allier, et 3 proviennent du niveau régional. La répartition est la suivante : 6 ont été envoyés par des collectivités territoriales, 5 par des associations, 4 par des Chambres consulaires, 3 par les partis politiques, et 5 par d'autres expéditeurs comme, par exemple, l'Abbaye de Sept-Fons, Le PAL. Tous ces cahiers, argumentés pour la plupart avec précision, se positionnent par rapport au projet de mise en concession autoroutière, 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 qu'une affirme délibérément qu'elle n'est ni pour ni contre. Bien sûr, nous allons analyser tout cela plus précisément, cela fera l'objet d'une analyse approfondie. On peut ajouter quelques mots sur les points les plus souvent soulignés, on va retrouver bien évidemment ce qui a été dit précédemment. Tous reconnaissent la nécessité de terminer dans les plus brefs délais la mise à 2x2 voies, cela ne va pas vous étonner en raison de la dangerosité, mais aussi dans le but de soutenir l'économie locale et de désenclaver les bassins industriels. On trouve aussi le constat du désengagement de l'Etat. 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, 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. Tout cela est assez logique, étant donné tout ce que nous venons d'entendre et tout ce que nous nous sommes dits au cours de toutes ces réunions. Je vous donnerai la liste des cahiers d'acteurs par ordre d'entrée en scène : le Conseil Général de l'Allier, l'Association « Agir pour l'environnement », les Verts-Europe Ecologie Saône-et-Loire, la Communauté d'Agglomération 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'attractions parc animalier 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, Monsieur le Député Jean Mallot, l'Abbaye de Sept-Fons, la Commune de Bourbon-Lancy, le Comité d'Expansion Economique de l'Allier, la FNTR de l'Allier, et enfin Vivre et Agir à Lusigny, qui est une association. Voilà pour les cahiers d'acteurs ! Je vais vous dire un mot maintenant des médias pour dire, constater le réel intérêt que les médias de l'Allier et de la Saône-et-Loire ont porté au débat tout au long de son déroulement. Ils ont fait preuve d'une grande assiduité aux réunions publiques, ont systématiquement annoncé celles-ci dans leurs pages, et relayé avec constance les avis et les propositions émises lors de ces rencontres par les différents participants. Il est intéressant d'observer qu'ils se sont déplacés respectivement dans des réunions se déroulant dans des départements qu'ils ne couvrent habituellement pas afin d'avoir une vision plus globale du déroulé du débat, cela c'est très significatif. Alors, ces deux titres ont également lancé de façon quasi systématique chacune des réunions publiques. Bien que leur assiduité ne soit pas aussi régulière, on peut citer aussi les hebdomadaires La Semaine de l'Allier et La Renaissance qui ont également suivi le débat public de semaine en semaine. Plusieurs unes ont été consacrées aux débats publics et les rédactions ont, à plusieurs reprises, consacré spécialement une à deux pages à ce sujet. Les médias audio-visuels n'étaient pas en reste, ils ont également largement 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, ils se sont également associés à titre exceptionnel pour produire une émission spéciale consacrée au débat, vous l'avez peut-être vue les 23 et 24 janvier derniers, et les journalistes de France 3 se sont également rendus à quelques réunions publiques pour en faire écho dans leurs journaux télévisés. Les radios ont également relayé. RCF Auvergne s'est en particulier fortement mobilisée, elle a réalisé des interviews des membres de la CPDP, des intervenants. Autoroute Info, France Bleu ont également interviewé Madame la Présidente. On donnera quelques chiffres : 75 journalistes de l'Allier et de la Saône-et-Loire ont été touchés,

ont reçu une annonce en amont ; 6 journalistes ont assisté à la conférence de presse d'ouverture à Moulins le 26 octobre ; 6 journalistes ont assisté à la conférence de presse d'ouverture du débat public à Mâcon ; 5 journalistes ont assisté au point d'étape à Paray-le-Monial, cela représente 17 journalistes présents régulièrement aux conférences d'ouverture au point presse. C'est extrêmement significatif. C'est un très beau bilan que nous pouvons faire. On peut considérer que c'est un outil essentiel au débat, qu'il a parfaitement fonctionné, que les médias de Saône-et-Loire et de l'Allier ont remarquablement relayé les débats, informé, expliqué, décodé, et que nous souhaitons les en remercier très vivement.

## **Synthèse du débat par la Présidente de la CPDP Madame Claude BREVAN**

Claude BREVAN : Alors, nous allons revenir maintenant à cette synthèse que nous avons faite. Comme nous venons de le voir, le débat a donné lieu à une très large participation qui n'a pas faibli depuis le 4 novembre en dépit du rythme serré des réunions, et de leur accès rendu parfois difficile par les conditions météorologiques.

Le débat a suscité beaucoup d'intérêt, beaucoup de passion parfois, et même quelques débordements dans le feu des polémiques, en particulier en Saône-et-Loire. 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 participative mais néanmoins chacun a pu s'exprimer même si cela a été parfois dans une ambiance de chahut et dans des conditions difficiles pour ceux qui ne portaient pas la position dominante des assemblées.

Le débat a été très dense. Il a fait assez peu évoluer les positions d'origine des uns et des autres, quoi que d'ultimes contributions écrites présentent des infléchissements par rapport aux propositions initiales. Il 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 la maîtrise d'ouvrage mais également par des analyses, des contributions et surtout des propositions émanant des participants

eux mêmes. La Commission considère que le débat a fait progresser les réflexions des participants et de la maîtrise d'ouvrage.

Pour cette dernière réunion qui va marquer la clôture du débat public, je vais tenter d'extraire de tout ce que la Commission a reçu et entendu jusqu'à ce jour quelques éléments de synthèse sans reprendre point par point tous les aspects qui ont été abordés. Cette synthèse sera bien évidemment complétée par les derniers apports de cette réunion et les contributions et avis parvenus aujourd'hui.

J'aborderai d'abord ce qui est apparu à la Commission comme étant à l'origine des différentes prises de position des uns et des autres.

**Le premier point est celui d'un quasi consensus sur l'urgence à agir.**

L'achèvement rapide de la mise à 2X2 voies de la RCEA recueille une adhésion presque unanime, mais ce quasi consensus ne doit pas faire oublier la diversité des positions au sujet des fonctions que doit assurer cette route. Cette diversité est souvent à l'origine des options ou des revendications exprimées.

Le projet d'achèvement de la RCEA 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.

**Premier objectif : La sécurité** : Elle a donné lieu à beaucoup d'interventions, 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 moindre 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. La Commission s'étonne à ce propos, que les très récents accidents mortels qui sont venus tragiquement démontrer l'urgence à agir n'aient pas amené les tenants de ces propos à les nuancer. En tout état de cause, le poids et la contrainte représentés par la densité du trafic de poids lourds face à l'inadaptation de la route en dimensionnement et en offre de services ont été considérés comme les principaux facteurs de risque d'accidents. La très grande

majorité des propositions portent sur une amélioration de la route elle-même. Quelques-unes visent à traiter le problème à la source en réduisant les flux de poids lourds et en réglementant davantage leur circulation.

**Autres objectifs : L'adaptation de la RCEA à sa vocation nationale et internationale et ses liens avec le développement économique des territoires.** Ces deux objectifs apparaissent comme étroitement liés et sont évoqués essentiellement, bien que non 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 les responsables élus la condition nécessaire au désenclavement de territoires qui risquent de se dévitaliser. Ils considèrent que 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 de nouvelles sont pour partie dues à l'absence d'infrastructures de desserte performantes.

Pour le monde économique et les élus, ni l'Allier ni la Saône-et-Loire ne constituent des îles qui pourraient vivre en autarcie, et la rapidité des échanges et l'accès à la mobilité 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 plus encore transnationale, est toute autre. La route, et surtout le fret qui y transite, leur apparaissent surtout comme une source de danger et de nuisances. Cette fonction qui dépasse le niveau local de la RCEA n'est évoquée que pour justifier la légitimité d'une recherche de financements nationaux et européens pour son achèvement. Certains considèrent même que seuls les poids lourds étrangers devraient payer en cas de concession, et ce en dépit des impossibilités légales d'une telle disposition rappelées à plusieurs reprises en séance et dans les réponses écrites aux très nombreuses questions posées à ce sujet. Plus radical encore, Europe Ecologie les Verts a proposé en fin de débat d'interdire la RCEA aux poids lourds en transit.

**Le rôle de la route dans la vie locale** qui figure également au titre des préoccupations de la maîtrise d'ouvrage, mais à un moindre niveau d'importance, a été très largement dominant dans les débats. Néanmoins, si la grande majorité des participants a fait part de son attachement à l'accès libre à une route sécurisée, il existe entre les deux départements des nuances notables dans les préoccupations exprimées et dans l'analyse des impacts d'une mise en concession sur la vie locale. Ceci est dû pour une large part aux différences incontestables de la place de la RCEA dans l'offre de déplacements de chacun des deux départements. La RCEA, dans sa traversée de l'Allier, est assez peu utilisée pour des déplacements locaux en raison de sa réputation justifiée de dangerosité mais également parce que le réseau de voies départementales proches offre des alternatives tout à fait acceptables. 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 branches de la RCEA étant réalisées sur des voies préexistantes, à l'exception de déviations d'agglomérations, 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 les habitants de l'ouest de la Saône-et-Loire, 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 par les usagers locaux 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 leurs besoins. Ils craignent un retour en arrière qui les conduirait à réutiliser des petites routes et à retraverser des villages. Cette crainte est relayée par les responsables de ces voiries secondaires et par les habitants des bourgs et des villages qui ont été libérés du trafic de passage par les déviations déjà réalisées.

Certains élus et habitants et chefs d'entreprises en Allier, notamment, mais aussi plus ponctuellement en Saône-et-Loire, expriment néanmoins la crainte



d'une mise à l'écart des villages par une infrastructure qui favoriserait le transit rapide sans aucune invitation à s'échapper pour visiter les villes et les villages proches qui offrent des richesses patrimoniales et touristiques souvent exceptionnelles. Plusieurs communes souhaitent d'ailleurs à ce propos leur classement en Village Etape avant l'officialisation éventuelle d'une concession. C'est ce souci de faire profiter la vie locale d'une amélioration de la RCEA qui conduit les deux départements à exiger le maintien des diffuseurs existants et même à souhaiter la création de nouveaux échangeurs.

Dans les deux départements, à Cressanges, Besson, Clermain, à l'Abbaye de Sept Fons, la demande de protection contre les nuisances phoniques est importante et manifestement justifiée en plusieurs endroits par la proximité de certaines habitations ou installations. La perspective d'une augmentation du trafic et des vitesses pratiquées ne fait qu'amplifier ces demandes. Ces riverains ont des difficultés à accepter des réponses de la part de la maîtrise d'ouvrage faisant état du besoin de longues études avant de définir ce qu'il y a lieu de faire alors que leur expertise d'usage en tant qu'habitants riverains qui subissent les nuisances au quotidien leur semble suffisamment probante pour prendre des mesures rapides.

**Le deuxième point concerne les interrogations autour de la motivation du recours à la concession:** Si pour la maîtrise d'ouvrage et de nombreux participants notamment en Allier mais aussi en Saône-et-Loire, c'est la condition sine qua non à l'achèvement rapide de la RCEA, pour une très large partie de ceux qui se sont exprimés et particulièrement en Saône-et-Loire, le recours à la concession est surtout une solution de facilité, et ce d'autant plus que la maîtrise d'ouvrage n'a proposé aucune solution permettant d'atteindre des objectifs comparables par d'autres moyens.

La maîtrise d'ouvrage motive ce recours à la concession par des impératifs relevant de l'intérêt général.

- Pour elle, seule la concession permet d'atteindre dans des délais courts 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, le péage ne leur apparaissant pas comme ayant un impact significatif sur les coûts de revient globaux en raison de la haute valeur ajoutée de leurs productions. Le Conseil général et la quasi totalité des élus de l'Allier et ainsi que certains élus de Saône-et-Loire se rallient par pragmatisme à cette solution qui leur paraît la plus fiable mais la plupart d'entre eux assortissent cette adhésion de conditions qui portent essentiellement sur la gratuité des déplacements locaux voire la gratuité pour les habitants des deux départements. Seule la communauté d'agglomération 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 économique est contesté par une très large part des participants au débat, et ceci particulièrement en Saône-et-Loire où il rencontre une opposition déterminée de la population et des élus de la majorité départementale. Cette solution apparaît aux opposants comme un désengagement de l'Etat, voire un abandon du réseau routier national en Saône-et-Loire où la RCEA est la seule route qui soit restée dans le giron de l'Etat. Cette position a été très fermement et à plusieurs reprises affirmée par le public, les formations politiques et les organisations syndicales du service public en charge de l'entretien et de l'exploitation de la RCEA. Position plus polémique, la concession a été interprétée comme un cadeau fait aux sociétés d'autoroutes d'une infrastructure à laquelle les citoyens locaux et nationaux ont déjà contribué avec leurs impôts. Cette solution leur apparaît en outre inéquitable au regard des situations de gratuité dont bénéficient les départements plus à l'ouest traversés par la RCEA, et plus généralement d'autres régions comme la Bretagne maintes fois citée. Cette incompréhension d'une situation qui est jugée injuste et pénalisante est commune aux deux départements.

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 inévitables. Ils n'ont d'ailleurs pas la même appréciation que la Maîtrise d'ouvrage sur la modicité affichée des tarifs kilométriques, ayant comme référence des autoroutes anciennes et déjà amorties et non des autoroutes récemment mises en service dont les tarifs sont nettement plus élevés. Ils accepteraient vraisemblablement, tant c'est devenu banal, de payer pour des déplacements longs et occasionnels, comme le feraient les usagers en transit qui n'auraient pas l'approche historique de la lente progression de cette route, mais ils ne veulent pas alourdir leur budget déplacement pour aller travailler tous les jours. Tous ces opposants revendiquent une route sécurisée gratuite et sont convaincus qu'il existe des moyens d'y parvenir qui n'ont pas été explorés. Les propositions alternatives de montages financiers intervenues dans la dernière phase du débat ont été ressenties par les opposants à la concession comme une bouffée d'oxygène et une ouverture apportant des solutions qu'ils considèrent comme étant suffisamment crédibles pour être approfondies.

- Au delà de ces objectifs d'intérêt général, la maîtrise d'ouvrage a des objectifs qui lui sont propres et qui sont apparus en filigrane et assez progressivement dans le débat. La mise en concession est une solution définitive qui règle la question en une fois, et l'apport de 350M€ constitue un solde de tout compte. Cet effort important au départ décharge l'Etat pendant toute la durée de la concession du poids financier en investissement, en entretien et en exploitation que représente la RCEA à l'exception de la section Montceau-Chalon dont il conserve la maîtrise d'ouvrage et l'exploitation.

Nous poserons donc sous forme d'interrogations ce qui a souvent été formulé par les participants sous forme d'affirmation.

- Première question : S'agit-il d'un désengagement de l'Etat sur le réseau national, rendu inévitable par la situation des finances publiques ? la note adressée à la Commission suite à la demande du Président du Conseil général de Saône-et-Loire par l'Administration et mise en ligne sur le site du

débat dresse un état des investissements routiers récents et à venir de l'Etat. Détaillant les modalités de réalisation arrêtées ou envisagées des infrastructures routières inscrites au SNIT, cette note n'écarte pas l'hypothèse d'une concession pour l'achèvement de la mise à 2X2 voies de la RN7 de Roanne au nord de Moulins. Même si ce n'est qu'une hypothèse parmi d'autres, cela n'est pas de nature à satisfaire les élus de l'Allier auxquels les représentants locaux de la maîtrise d'ouvrage ont affirmé en réunion que cela n'était pas à l'ordre du jour.

- Deuxième question : Est-ce pour le ministère en charge des transports un moyen d'échapper aux aléas des annualités budgétaires particulièrement imprévisibles en situation de crise et donc à l'impossibilité d'honorer dans la durée des engagements de financement progressif et même d'assurer correctement l'entretien de son réseau ?
  
- Troisième question : Cette proposition de mise en concession découle-t-elle réellement de l'obligation que l'Etat se donne de respecter les engagements du Grenelle sur la priorité des investissements publics aux transports alternatifs à la route ?

Toutes ces interrogations ont traversé le débat, parfois sous forme d'un constat résigné sur l'impossibilité d'accroître la dette publique. Elles ont plus souvent pris la forme d'une mise en cause virulente de décisions de principe qui ne prendraient pas en compte la spécificité et l'urgence de la réalisation de cette voie dans des départements dans lesquels aucune infrastructure alternative ferroviaire à même de soulager la route du fret n'était envisagée à court ou moyen terme. (La VFCEA ne figure au projet de SNIT modifié et rendu public que depuis quelques jours ce qui n'était pas le cas dans le schéma précédent). Enfin les références à des rapports encore récents, diligentés par l'administration et ayant conclu à la non faisabilité d'une concession de la RCEA, ont été largement mises en avant pour étayer les doutes sur les raisons d'un changement d'avis de l'Etat.

*Chacun a ses réponses à ces interrogations sur la motivation d'un recours à la concession mais la Commission considère qu'une clarification par l'Etat de ses objectifs propres serait utile à la recherche de solutions alternatives et à la compréhension de l'analyse assez abrupte que fait le maître d'ouvrage de celles qui ont été proposées.*

### **Le troisième point concerne l'impact du changement de statut de la RCEA sur les réseaux routiers des deux départements.**

Le passage au statut autoroutier et surtout les moyens financiers qui l'accompagnent, pourraient permettre d'améliorer certaines dessertes ainsi que la connexion avec d'autres axes routiers. 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 RN7, le maintien du diffuseur de Deux-Chaises et le déplacement de l'échangeur de Montbeugny permettant une meilleure desserte du futur Logiparc.

La révision des mesures qui ont servi de base de à la mise en place de protections phoniques suite à la DUP de 1995 permettrait très vraisemblablement de répondre aux demandes en allant au delà de ce qui était initialement prévu. Le choix de l'autoroute permettrait également d'améliorer plus rapidement les dispositifs de protection des eaux.

Ces arguments en faveur d'une amélioration des mesures de protection de l'environnement n'ont guère pesé dans le débat, et l'impact d'une autoroute à péage a surtout suscité des inquiétudes sur le risque d'un report massif de trafic sur la voirie départementale de ceux qui ne souhaiteraient ou ne pourraient pas acquitter le coût du péage.

Cette crainte est particulièrement aigue en Saône-et-Loire où, quels que soient les emplacements d'éventuelles barrières de péage, subsisteraient des sections soumises à péages qui ne sont pas doublées par des itinéraires de substitution acceptables. La maîtrise d'ouvrage a fait quelques ouvertures sur la possibilité de prendre en charge l'amélioration des voies qui seraient strictement nécessaires au respect de l'obligation légale d'itinéraires de substitution laissant un choix aux

usagers. Elle a d'emblée précisé que les travaux qu'elle envisagerait de financer seraient d'une ampleur nettement plus réduite que les besoins estimés par le Département.

Ce report de trafic reste très difficile à prévoir. Le maître d'ouvrage justifie des chiffres faibles en référence à l'observation de comportements d'usagers dans d'autres situations de mise en service d'une autoroute à péage. Il estime que le haut niveau de service offert par l'autoroute et le dispositif de péages ouverts dissuaderont les usagers d'aller sur les réseaux secondaires. Les collectivités locales quant à elles, craignent des charges d'entretien trop lourdes ainsi que l'insécurité et les nuisances qui seraient reportées sur le réseau départemental et dans leurs communes. Elles ne disposent comme seul moyen pour estimer l'ampleur de ces reports que des déclarations de refus de payer exprimées par leurs administrés et avancent en conséquence des chiffres élevés.

*La Commission estime qu'une connaissance beaucoup plus fine de la réalité quotidienne des déplacements est un préalable indispensable au calage d'hypothèses sérieuses sur lesquelles les parties pourraient trouver des points d'accord. Ce travail serait d'ailleurs nécessaire au choix de positionnement des barrières de péages en cas de concession. La transformation de routes existantes en autoroute payante n'a pas à ce jour de précédent qui puisse servir de référence fiable et il y a comme dans beaucoup d'autres aspects de ce dossier, matière à changer les méthodes d'approche habituelles et à innover.*

#### **Le quatrième point concerne la comparaison entre l'impact d'une autoroute concédée et celui de la route express déclarée d'utilité publique**

C'est essentiellement l'aggravation de l'impact sonore et de la pollution due à la possibilité de circuler à 130Km/h qui a été évoquée et c'est objectivement peu contestable.

La compatibilité avec le Grenelle de l'environnement a été mentionnée à plusieurs reprises sans être longuement développée, si ce n'est pour relever le principe retenu par le Grenelle de ne pas accroître le kilométrage autoroutier. Elle a néanmoins été mise en avant à plusieurs reprises pour soutenir et revendiquer la réalisation rapide

de solutions ferroviaires et notamment celle de la Voie ferrée Centre Europe Atlantique et celle plus ambitieuse d'une voie ferrée qui relierait la péninsule ibérique à l'Europe de l'Est.

Alors que le dossier du maître d'ouvrage était assez complet sur les milieux naturels sensibles, la Commission a noté que peu d'interventions ont porté sur ces aspects du projet et que ces interventions ont surtout traité du besoin de prélèvements fonciers complémentaires en cas de concession. Seuls les milieux agricoles qui avaient réalisé des études très fines, ont fait part de leurs préoccupations et formulé des demandes de mesures compensatoires pour protéger leurs productions de vins, de bovins et de fromages dont la qualité est attestée par des labels AOC.

Il ressort de cette rapide comparaison entre l'impact d'une autoroute et celui d'une route express faite par les opposants au projet de la maîtrise d'ouvrage une nette préférence pour la route express à 2X2 voies, qui apparaît comme ayant un impact moindre, les avantages de l'autoroute ne compensant pas les nuisances supplémentaires. Les gains en temps sont peu significatifs sur de courtes distances et la fiabilité des temps de parcours est surtout un enjeu pour les entreprises qui fonctionnent à flux tendu. Les écarts de moyens consacrés au niveau de service rendu à l'utilisateur sur une route express et sur une autoroute sont peu perceptibles par les participants au débat à ce stade du projet. Pour beaucoup d'entre eux, c'est la concession qui justifie le passage au statut autoroutier et non les besoins.

## **Les apports intervenus en cours de débat**

### **Les expertises :**

Deux expertises demandées par le Président du Conseil général de Saône-et-Loire ont été diligentées pendant le débat et ont donné lieu à des rendus qui ont été communiqués à l'assemblée. Elles ont été prises en charge par la Commission nationale du débat public afin de garantir l'indépendance des experts. La Commission avait pris soin de consulter la maîtrise d'ouvrage et les deux conseils généraux sur le choix des experts qu'elle avait pressentis afin qu'il ne puisse y avoir de contestation sur leurs compétences.

- L'expertise juridique effectuée par monsieur Chabanol, Conseiller d'Etat honoraire et ancien Président de la Cour administrative d'appel de Lyon a mis en lumière des éléments de fragilité juridique du projet sans conclure à son illégalité, ce qu'il n'était d'ailleurs pas en position de faire. Ces points délicats concernent la rupture d'égalité entre les usagers de la RCEA devant le péage qui s'aggraverait encore avec la réduction du nombre de barrières ainsi que la qualité insuffisante des itinéraires alternatifs qui entrainerait sur certaines sections du parcours, une dégradation des conditions de circulation des personnes qui ne souhaiteraient pas s'acquitter du péage. La maîtrise d'ouvrage, après avoir fait état d'avis différents de son administration sur ces questions, a en fin de débat, avancé une proposition d'amélioration limitée d'itinéraires alternatifs. L'expertise de M. Chabanol a été diversement entendue puisque nombre de participants ont persisté dans leur demande de gratuité pour les habitants des deux départements alors que cette disposition apparaît légalement impossible à satisfaire.
- La seconde expertise concernait la faisabilité financière de la mise en concession sur la base du projet établi par le maître d'ouvrage. Je précise qu'elle ne portait pas sur des variantes éventuelles. Elle a été confiée à deux experts, messieurs Rimattei et Bonnafous qui ont tous deux une très bonne connaissance des logiques techniques et économiques des concessionnaires d'autoroute.
  - M. Rimattei a analysé les coûts figurant dans le dossier du maître d'ouvrage en les comparant à ce que pourrait être l'estimation faite par un candidat à la concession. Les dépenses à prendre en compte sont apparues insuffisantes à hauteur de 100M€HT mais cette sous estimation est davantage liée à des lacunes en matière d'équipements d'une autoroute à haut niveau de service qu'à une estimation erronée du coût total des travaux, les plus et les moins s'équilibrant à peu près.



- L'examen de la faisabilité financière faite par M. Bonnafous l'a conduit à vérifier les prévisions de trafic et de recettes attendues en fonction du positionnement des barrières de péage, et à analyser les variables économiques et financières ayant servi de base à la modélisation qui a permis au maître d'ouvrage de conclure à la faisabilité de l'opération sous réserve de l'apport d'une subvention d'équilibre de 150M€.

Les hypothèses d'évolution de trafic lui ont paru prudentes et les variables économiques utilisées dans des fourchettes acceptables. En reprenant les éléments du dossier, M. Bonnafous a conclu à un besoin de subvention d'équilibre de 200M€ au lieu des 150 prévus par le maître d'ouvrage. Il a néanmoins souligné que l'infléchissement de ces variables en fonction de l'évolution de la conjoncture économique et des stratégies propres à chaque candidat à la concession pouvait jouer dans les deux sens et donc réduire les besoins de subvention voire les annuler ou au contraire les accroître jusqu'à plus de 400M€.

Ces deux derniers dires d'experts, qui ont d'ailleurs suscité peu de commentaires, ont apporté un éclairage sur la difficulté à estimer la faisabilité d'un projet qui, par bien des aspects n'a pas de précédent auquel se référer et dont de nombreuses options relèvent de la conjoncture économique et d'acteurs qui ne sont pas connus. Les marges d'incertitude déterminent davantage les limites de ce qui est possible que ce qui serait probable et plus encore ce qui serait certain, ce qui a pu apparaître comme décevant pour de nombreux participants qui attendaient des chiffrages précis.

## **Les propositions alternatives**

Elles se répartissent en quatre familles bien distinctes :

1. L'alternative à la concession présentée par le maître d'ouvrage,
2. les amendements et compléments au projet de mise en concession,
3. les propositions d'un aménagement plus limité de la RCEA,
4. et enfin les propositions alternatives de montage financier.

- 1) La proposition alternative proposée par la maîtrise d'ouvrage** est une poursuite des investissements au rythme des dernières années : 27,2M€ par an soit 150M€ jusqu'en 2017. La Commission relève néanmoins que la note de l'administration déjà mentionnée mentionne 24M€ de 2009 à 2014 ce qui suppose un retour aux 27M€ annuels qui correspondent à la moyenne constatée sur les 20 dernières années dès l'année 2015 pour atteindre les 150M€ avancés.

Par ailleurs, l'urgence à réaliser des travaux de sécurisation conduirait à différer dans un premier temps la poursuite des mises à 2X2 voies. Il est inutile de redire que cette alternative n'a pas convaincu. Elle est apparue comme si peu ambitieuse et tellement inadaptée à la situation qu'elle n'a semblé être destinée qu'à satisfaire à l'obligation de produire une solution alternative. Les participants unanimes sur ce point, n'ont pas compris l'écart d'effort consenti par l'Etat d'ici 2017, de 350M€ en cas de concession et de 150M€ dans le cas de la poursuite de l'aménagement sur fonds publics. Les explications fournies sont apparues irrecevables compte tenu de l'urgence affichée par l'Etat lui même. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a apporté peu de précisions sur la nature des aménagements de sécurité envisagés si ce n'est le marquage d'une bande médiane élargie. Sa position n'a pas évolué au cours du débat.

Enfin cette alternative n'apporte aucune amélioration en matière de desserte et fait l'impasse sur l'enjeu du dynamisme économique, cette analyse étant partagée par les élus, les chambres consulaires et la maîtrise d'ouvrage elle même. La Commission relève que les demandes formulées par des participants et à plusieurs reprises d'une amélioration de cette solution sur crédits publics sont restées sans réponse.

- 2) De nombreux compléments et amendements au projet de mise en concession** ont été formulés par les collectivités territoriales de l'Allier et au premier chef par le Conseil général mais également par des collectivités du

pays Charolais Brionnais et certains parlementaires de Saône-et-Loire qui se situent dans une position de négociation. Formulées très fermement sous forme de conditions à leur adhésion à la concession, leurs demandes ont porté sur la gratuité des déplacements locaux (à l'exception de la communauté d'agglomération de Moulins comme nous l'avons vu), sur le rétablissement ou le déplacement d'échangeurs, sur l'intégration dans le projet de connexions avec d'autres axes et en particulier la RN7, ou encore sur la desserte de sites industriels (Bourbon-Lancy, mais dans ce cas le maire a fait part d'interrogations sur la concession) et de secteurs d'activités en développement ou prévus, le Logiparc ou le PAL notamment. Tous souhaitent une étude très attentive du positionnement des barrières de péage afin de favoriser les déplacements gratuits, et d'éviter le report de trafic dans la traversée des agglomérations. Le Sénateur Maire de Mâcon, M. Courtois, ainsi que le Sénateur Beaumont ont demandé que le projet ne comporte que 3 voire 2 barrières de péages assurant la gratuité pour les habitants des deux départements. En fin de débat, et conscient des risques juridiques de telles solutions, le député maire de Paray le Monial, M. Nesme, a proposé le principe d'une franchise quotidienne de péage de 30 à 40km, accessible à tous, qui annulerait ou atténuerait la charge financière des déplacements domicile travail et reviendrait en pratique à favoriser les habitants des deux départements sans créer d'inégalité de traitement entre les usagers de la RCEA

- 3) Les propositions d'un aménagement plus limité de la RCEA** Elles ont été formulées par des particuliers qui ont parfois élaboré des projets précis à partir d'une connaissance très fine du terrain. Les associations ont elles, plutôt posé des principes d'aménagement de la RCEA.

Certaines propositions portent sur des mesures immédiates qui rendraient moins urgent l'achèvement complet de la mise à 2X2 voies ou même, pour quelques intervenants, permettraient d'en faire l'économie : elles portent essentiellement sur le contrôle du respect du code de la route, les limitations de vitesse. Elles proposent une interdiction générale de

dépassement pour les poids lourds, y compris dans les créneaux aménagés, une signalisation plus précoce des changements de largeur 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 sérieusement examinée par le maître d'ouvrage qui a démontré que la pose d'un séparateur central sur l'ensemble de l'axe nécessiterait un élargissement de la voie afin d'éviter les blocages en cas d'accident et permettre l'arrivée des véhicules de secours. Selon lui, le coût d'un tel aménagement sur l'ensemble de l'itinéraire serait très élevé et assez proche de celui de la mise à 2X2 voies sans apporter une amélioration au niveau de la desserte. D'autres propositions portent sur la recherche d'économies en laissant notamment les ouvrages d'art à 2X1 voies au moins dans un premier temps.

Toutes ces propositions ainsi que celles qui portent sur des montages financiers, sont fondées sur l'hypothèse que les travaux d'une route express sont moins coûteux que ceux d'une autoroute, hors dépenses propres aux dispositifs de péage, et les démonstrations du maître d'ouvrage ne sont pas parvenues à convaincre de la quasi similitude des projets et donc des coûts. L'expertise de M. Rimattei n'a cependant été ni contestée ni approuvée.

- Proposant une solution de repli plus radicale, une association remet en cause la nécessité d'achever la mise à 2X2 voies de la RCEA considérant que des mesures de sécurité adéquates et la mise à 2X2 voies des seuls points qui le justifieraient seraient suffisants. Cette proposition ne prend pas en compte l'analyse faite par l'ensemble des services compétents de l'accidentologie sur la RCEA : les accidents sont répartis de façon aléatoire sur l'ensemble des sections bidirectionnelles de l'axe routier sans qu'il soit possible d'identifier des zones d'accumulation qui pourraient faire l'objet de traitement ponctuels.

- Enfin, les mouvements écologistes considèrent que le temps n'est plus au tout routier et que l'aménagement complet de la RCEA créerait un appel à la circulation des poids lourds en particulier, et constituerait une entorse inacceptable aux principes du Grenelle. Ces intervenants demandent une politique en faveur du ferroutage, seule à même de décharger la RCEA des camions en transit. La majorité des participants, tout en adhérant au développement du ferroviaire, considèrent que ce report sur le fer à court et moyen terme n'est pas envisageable et ne constitue donc pas une alternative à la route. La récente inscription de la VFCEA au SNIT, bien que ne valant pas programmation devrait cependant les satisfaire.

#### **4) Les propositions alternatives de montage financier**

Elles visent comme les précédentes au maintien de la route dans le service public et donc à sa gratuité pour l'utilisateur.

Elles sont fondées sur l'achèvement de l'aménagement à 2X2 voies de la RCEA sur la base des DUP en vigueur.

Elles ont comme objectif un achèvement de la voie avant la fin de la décennie. Soulignons à ce sujet que le délai de 2017 soutenu par le maître d'ouvrage pour la concession est apparu à tous et avec quelques raisons, irréaliste au vu des enseignements tirés de projets de moindre importance.

Une proposition alternative de montage financier a été évoquée et deux ont été développées

- Le recours au partenariat public privé a été évoqué. Il est fondé sur un préfinancement de l'aménagement de la RCEA et sur sa réalisation pour le compte de l'Etat par des acteurs privés. L'intervenant privé peut ou non assurer l'entretien et l'exploitation de la voie pendant la durée de remboursement de l'avance et le cas échéant des dépenses d'entretien. Ce remboursement serait assuré par l'Etat sous forme de loyers. Cette procédure est bien connue localement puisqu'elle est mise

en œuvre par le Conseil général de l'Allier pour le contournement sud ouest de Vichy.

Elle est toutefois mentionnée dans le dossier du maître d'ouvrage comme une hypothèse inintéressante en raison de son coût global très élevé, le partenaire privé empruntant à des taux moins favorables que l'Etat. Pour le maître d'ouvrage, les loyers que devrait payer l'Etat dépasseraient largement les montants annuels qu'il est prêt à consacrer à la RCEA mais aucun débat sérieux n'a donné l'occasion de confronter les chiffres de la maîtrise d'ouvrage à d'autres estimations

- Les propositions du Député Maire de Charnay-les-Mâcon, M. Gérard Voisin, et du Président de Conseil général de Saône-et-Loire, M. Arnaud Montebourg, ont également comme objectif un achèvement rapide de la RCEA, mais dans le cadre d'un financement public. Contrairement aux solutions budgétaires classiques, elles dissocient le temps de la réalisation de celui du financement.

M. Voisin s'appuie sur le rapport parlementaire qu'il a établi sur l'éco-redevance ou éco-taxe qui sera perçue à partir de 2012 sur les camions de plus de 3,5T qui circulent sur des routes nationales hors autoroutes ou des routes départementales importantes. Il propose que l'équivalent des sommes correspondant à l'éco-taxe perçue par l'Etat dans les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire soient consacrées par l'AFITF au remboursement d'un emprunt sur 30 ans contracté par l'Etat. M. Voisin considère que la priorité donnée aux modes alternatifs de transport ne signifie pas l'exclusivité et ne devrait pas s'appliquer au cas particulier de la RCEA compte tenu de son histoire et de l'urgence reconnue par l'Etat lui même de son achèvement. M. Voisin n'écarte néanmoins pas totalement l'hypothèse de la concession si elle permet de trouver une solution juridiquement sûre et de répondre aux impératifs locaux de gratuité ce dont il doute manifestement.

La proposition du Président du Conseil général de Saône-et-Loire qui reprend le principe soutenu par M. Voisin est également fondée sur les ressources issues de l'éco-taxa. Elle diffère cependant assez sensiblement de la proposition précédente. En premier lieu, pour le Conseil général de Saône-et-Loire, la concession n'est pas acceptable parce que juridiquement très douteuse et socialement inacceptable. Sa proposition n'est donc pas une proposition de repli au cas où les conditions exigées aboutiraient à rendre la concession impossible.

La solution proposée reprend le principe d'une affectation de l'éco-taxa au bénéfice de la RCEA mais en limitant à ce stade son montant à ce qui serait perçu en Saône-et-Loire au titre de l'Etat et aux 2M€ annuels attendus de la part départementale. Ce co-financement serait porté par une structure dédiée de partenariat public-public entre l'Etat et le Département qui serait chargée de contracter un emprunt sur 20 ans. Cet emprunt viendrait en complément des 275M€ que le Conseil général considère comme acquis à la Saône-et-Loire en se référant au projet de concession. Son remboursement serait assuré par les ressources issues de l'éco-taxa. Cette structure serait également chargée de réaliser l'ouvrage qui redeviendrait après sa mise en service, de la seule responsabilité de l'Etat pour son entretien et son exploitation.

Les auteurs de ces deux propositions remettent en cause les délais annoncés par la maîtrise d'ouvrage, et le département de Saône-et-Loire ayant procédé à des estimations, considère que les coûts avancés par le maître d'ouvrage sont très surestimés, ce point ayant d'ailleurs fait l'objet d'interrogations tout au long du débat par de très nombreux participants qui se sont interrogés sur la réévaluation du projet entre 2007 et 2009.

La maîtrise d'ouvrage, après avoir annoncé ses réactions à ces propositions comme étant une première analyse rapide, a rédigé une réponse sans nuances dans laquelle elle détaille point par point ce qu'elle considère comme irréaliste et fondé sur des bases erronées :

Elle a cité à titre d'arguments, le principe d'une programmation nationale et non locale des ressources de l'éco-taxa, rappelé la priorité donnée aux transports alternatifs, fait état d'une sous estimation du montant des travaux par le Conseil général, d'une sur estimation du rendement de l'éco taxa dans chacune des deux propositions, ainsi que de l'impossibilité de couvrir les emprunts, voire même les intérêts de cet emprunt par les ressources proposées, et ce, dans les deux cas également. Enfin, considérant que cette solution serait très onéreuse pour l'Etat et trop aléatoire, elle a conclu sa note sur un refus d'entrer dans un dispositif de partenariat tel que proposé par le département de Saône-et-Loire et qui lui apparaît trop risqué. Lors de la réunion de Digoin, elle s'est montrée plus ouverte à un réexamen plus approfondi de ces propositions. Le Président du Conseil général de Saône-et-Loire a répondu par un courrier adressé à la Commission contestant la note de la maîtrise d'ouvrage et demandant un travail contradictoire.

La Commission a relevé que le Président du Conseil général de l'Allier n'adhérait pas à ce stade à ces propositions de financement par l'éco taxa et rejetait l'idée d'affecter la part départementale de l'écotaxa à l'aménagement de la RCEA, cette ressource étant déjà pré-affectée au paiement des loyers induits par l'opération de partenariat public privé de Vichy déjà mentionnée.

A l'inverse, ces propositions sont apparues très intéressantes et innovantes à de très nombreux participants, élus et particuliers, qui vivent mal le principe d'un prélèvement fiscal sur leur territoire qui ne leur profiterait pas. La maîtrise d'ouvrage a rectifié cette interprétation en précisant que les 350M€ ou les 150 selon les cas étant apportés par l'AFITF, ils comportaient nécessairement une part importante de ressources issues de l'écotaxa.

Les mouvements écologistes et Europe Ecologie Les verts et Agir pour l'environnement ont dit leur hostilité à ces montages considérant que l'écotaxa n'était destiné qu'au rail, aux transports fluviaux et au



cabotage maritime. Agir pour l'Environnement a nuancé cette opposition par une dernière contribution adressée quelques heures avant cette réunion.

*Quels que soit la diversité des avis des participants au débat sur ces propositions, la Commission s'est étonnée, tout comme leurs auteurs, de la rapidité avec laquelle l'administration leur a donné, au moins dans un premier temps, ce qui s'apparente à une fin de non recevoir. Il lui semble qu'à l'évidence et compte tenu de l'intérêt qu'elles ont suscité, elles justifient la poursuite du dialogue entre les parties et un examen attentif et contradictoire de chacun des éléments de démonstration avancés par la maîtrise d'ouvrage et par les auteurs de ces diverses propositions. L'éclairage apporté par l'expertise de M. Rimattei pourrait contribuer à clarifier les choses. Ces échanges nous semblent devoir intervenir avant la décision que devra rendre la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, du Logement et des Transports d'ici quelques mois afin que ne subsiste aucun malentendu sur les données des uns et des autres dans le dossier qui lui sera présenté. Il en est de même pour les propositions d'amendements au projet de mise en concession ainsi que pour les suggestions concernant les mesures de sécurisation de la RCEA qui pourraient être engagées à court terme.*

Pour conclure rapidement cette première synthèse, la Commission constate que le débat a mis en lumière deux difficultés : l'une tient à la différence d'attentes entre la maîtrise d'ouvrage et le public de ce peut apporter le débat, l'autre tient à la nature même du projet.

Les débats publics sont destinés à l'examen très en amont des décisions de projets peu définis. Dans le cas de la RCEA, le projet routier est déterminé, réalisé en pointillé ou très cadré par les emprises foncières déjà acquises, et l'adhésion à son achèvement est très largement majoritaire. Pour le public, si l'on met à part des positions de principe sur la privatisation ou non du réseau routier qui ont été très présentes durant ces trois mois, le débat ne porte pas sur l'opportunité d'achever la voie mais sur des aspects précis :

- la question du péage, où, et combien y en aura-t-il ?

- comment éviter de payer sans avoir à emprunter des subterfuges tels que les shunts proposés par la maîtrise d'ouvrage ou des itinéraires alternatifs inadaptés ?
- le cas échéant qui paiera le réaménagement de ces routes ?
- combien devra-t-on payer pour des trajets précis ?
- les accès actuels seront-ils maintenus ?
- quelles seront les mesures compensatoires à l'augmentation des nuisances ?

Compte tenu de la longue histoire de ce projet, le public n'a pas compris que la maîtrise d'ouvrage ne puisse pas toujours apporter des réponses précises à ces questions en les renvoyant à des études ultérieures et à de futures concertations. Le public ressent le besoin de sortir de ce débat avec des engagements précis sur ces aspects. Si cela a été le cas pour certains points, et on se doit de reconnaître que la maîtrise d'ouvrage a fait beaucoup d'efforts de clarification, d'autres réponses sont restés trop floues au gré du public, même si des réponses trop définitives auraient pu amener certains participants à conclure que le débat était inutile puisque tout était arrêté.

La deuxième difficulté est inhérente au projet lui-même : mettre en concession une route qui n'a pas été conçue pour devenir une autoroute et qui est d'ores et déjà réalisée en partie et par tronçons séparés, pose en elle-même des problèmes aigus tant juridiques que fonctionnels et sociaux. La mise en concession de la RCEA présente des difficultés très différentes de celles rencontrées lors d'une création ex nihilo d'une autoroute alors que les moyens juridiques et financiers dont dispose le maître d'ouvrage sont les mêmes.

La trop longue histoire de ce projet pèse sur la manière dont les différents acteurs se positionnent. Certains sont pour le projet sans réserve comme c'est le cas pour les représentants du monde économique. D'autres, lassés d'attendre son achèvement au gré des fluctuations budgétaires, l'acceptent sous réserve d'un examen plus approfondi que celui qui figure dans les dossiers du maître d'ouvrage de montages financiers différents permettant de l'éviter, et je pense que nous entendrons des interventions dans ce sens dans quelques minutes. D'autres enfin, sont résolument

contre la concession et ont fait des propositions alternatives qui justifient une réelle expertise contradictoire. La Commission souhaite que les mois qui viennent permettent ces approfondissements.

Nous avons tenté dans cette synthèse de vous restituer l'essentiel ce que vous avez dit et écrit. C'est maintenant à vous de compléter ou de corriger ce que vous pourriez considérer comme des erreurs d'interprétation ou des lacunes.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Alors, s'il vous plaît, bien évidemment, maintenant, la parole est à vous. Je rappelle qu'effectivement, on ne refait pas le débat, voilà, et que les interventions, si elles peuvent être un peu... assez brèves, permettront au plus grand nombre de s'exprimer, mais Monsieur le Président, vous avez la parole.

## **Prise de parole du public**

Jean-Paul DUFREGNE : Merci Madame la Présidente ! Monsieur le Préfet, mesdames et messieurs. Je pense qu'on est tous impressionnés par la restitution du travail que vous venez de faire, Madame la Présidente, et je voulais vous remercier, vous féliciter, ainsi que les membres de la Commission particulière de ce débat public, parce qu'on a véritablement, je pense, la restitution d'un vrai débat. Alors, je ne vais pas refaire ce débat, bien entendu, j'en tire une conclusion, c'est que les gens sont sages, et vous avez insisté vous-même sur la forte mobilisation de nos concitoyens dans cette question récurrente qui dure depuis, effectivement, très longtemps. Les gens sont sages, parce qu'ils en ont tiré une conclusion, c'est que, finalement, quelle que soit la solution, il faut que cette route se fasse à 2x2 voies, et qu'il y a véritablement urgence. Pour moi, c'est la synthèse de la synthèse, il y a urgence. Alors, en tant que Président du Conseil général, je veux néanmoins revenir sur une question qui a semé le trouble, qui n'avait peut-être pas été abordée précédemment, concernant la position de notre collectivité. Le Conseil général a pris une position claire, favorable à la mise en concession de la RCEA avec deux

conditions, je ne reviens pas dessus, gratuité, échangeurs, on a traité. Mais il faut savoir que cette position a été prise après réflexion, et que dans les conditions de cette réflexion figurait, comment dire, figurait l'élément suivant : nous avons pris cette position notamment pour permettre aussi de concentrer les crédits d'Etat sur les autoroutes nationales de notre département. Parce que la problématique des routes dans l'Allier, ce n'est pas malheureusement que la RCEA, on a aussi la problématique de la Nationale 7, on a aussi la problématique du contournement de Vichy. Contournement de Vichy pour lequel le Conseil général s'engage d'ailleurs, d'une manière relativement importante, dans le cadre d'un PPP, vous l'avez rappelé tout à l'heure, un investissement très important pour notre collectivité, puisque c'est de l'ordre de 65 millions d'euros. Donc, une position favorable à la concession de façon à ce que les crédits de l'Etat soient concentrés sur la RN7, et sur le contournement de Vichy. Donc, nous avons été surpris, pour ne pas dire troublés, de voir dans un document de la Direction générale des Infrastructures qu'il était envisagé, pour traiter la RN7, d'avoir recours à la mise en concession. Donc, ce soir, et en présence de Monsieur le Préfet, je souhaiterais que nous soyons très clairs sur cette question qui, pour nous, rentrait dans les préalables de notre décision initiale. C'est un premier point. Deuxième point, je réinsiste sur l'urgence, je ne rentre pas dans les débats, il y a des questions qui ont été posées, vous les avez rappelées, donc, nous sommes toujours favorables à la mise en concession de la RCEA parce qu'il y a urgence, accidents... Vous avez rappelé que pendant ce débat, malheureusement, on a encore eu plusieurs accidents, et puis, pour notre département, je pense qu'il faut que nous soyons conscients que le développement de l'Allier, j'insiste, parce qu'on a parfois opposé l'Allier et la Saône-et-Loire, mais l'Allier et la Saône-et-Loire sont deux départements différents, l'Allier fait partie des sept départements de France qui perdent de la population. Il est urgent, il est indispensable, pour assurer le développement économique de notre département, que ces infrastructures soient modernisées. Cette position, c'est une position pragmatique que nous tenons et à laquelle nous tenons. Donc, il faudra, quelle que soit l'issue de ce débat, concession ou pas concession, si celle-ci est remise en cause, que cette route soit réalisée en 2x2 voies. Et aujourd'hui, il ne sera pas question que la responsabilité des collectivités territoriales soit pointée, il s'agira de la responsabilité de l'Etat que de répondre à cette question. J'ai eu une promesse, celle

de Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux Transports. Dominique Bussereau m'a dit : « Monsieur le Président, comme il l'a dit à mes collègues élus avec lesquels, nous avons dans l'Allier une quasi-unanimité, l'Etat ne peut pas faire, l'Etat n'a pas les moyens de faire, nous vous proposons une mise en concession ». Si cette proposition ne tient pas, il faut que l'Etat tienne sa parole en réalisant, avec d'autres moyens, cette mise à 2x2 voies. Je crois que l'enseignement premier de ce débat, qui a eu lieu grâce à cette proposition de mise en concession, si on n'avait pas eu une proposition de mise en concession, on n'aurait eu pas ce débat ; ce débat, il montre aujourd'hui qu'on ne peut pas revenir à la case départ. On n'acceptera pas. Les élus, les milieux économiques, les populations n'accepteront pas, sur cette question, un retour en arrière, un retour à la case départ. Donc, nous avons pris nos responsabilités, il faut, aujourd'hui, que l'Etat prenne toutes ses responsabilités. Merci Madame la Présidente !

Claude BREVAN : Merci !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur le Préfet.

Pierre MONZANI : Monsieur le Président, je vous réponds sur cet élément, effectivement, de la Nationale 7, qui pourrait être un élément de pollution finale et, donc, particulièrement malencontreux de ce grand débat. Les Bourbonnais se souviennent peut-être qu'en 2009, comparaison n'est pas raison mais l'analogie est éclairante, un site Internet du Ministère de la Défense a annoncé la fermeture du détachement aérien de Varennes-sur-Allier pour 2010. Comme nous sommes en 2011 et qu'il est toujours ouvert, vous vous souvenez de notre méthode, nous avons pris, plutôt que l'avis du site Internet, l'avis du Ministre de la Défense qui a confirmé que le détachement aérien restait ouvert. Donc, j'ai fait la même chose, par rapport à cette note qui correspond, effectivement, à une étude qui a été faite sur l'éventualité, très relative, d'une mise en concession de la Nationale 7, donc, une note purement technique, j'ai pris tout simplement l'avis et l'arbitrage du Cabinet du Premier Ministre. Et la réponse qui m'est parvenue, et il était important qu'elle parvint avant

ce soir, de façon à ce que l'Etat puisse être clair comme j'aime qu'il le soit, cette réponse est d'une clarté absolue : « il n'y aura pas de mise en concession de la Nationale 7. Si cette éventualité relative s'était présentée, elle nécessiterait de toute façon un débat public, mais il n'y aura pas de débat public sauf s'il y avait une demande locale forte ». Mais j'ai cru comprendre, Monsieur le Président, que ce ne serait pas le cas, « de la part du département de l'Allier ». Voilà, donc, la réponse de Maignon que j'exprime ce soir, officiellement, nettement et d'une clarté absolue. Cette étude est une étude technique, elle doit rester une étude technique. Et la position du Premier Ministre est de dire : la mise en concession de la Nationale 7 n'est pas d'actualité. Ni d'actualité présente ni, si j'ose dire, d'actualité future.

Claude BREVAN : Merci Monsieur le Préfet ! D'autres demandes d'intervention ?  
Madame la Sénatrice.

Mireille SCHURCH : Merci Madame la Présidente ! Félicitations pour votre travail collectif. Et puis, Monsieur le Préfet, mesdames et messieurs, mes chers collègues, Monsieur le Président du Conseil général. Vous savez que la RCEA fait partie des quatre cas dits préoccupants en France, au niveau insécurité, pointés dans le SNIT. Il y en a deux dans l'Allier, la RN7 et la RCEA. Il y a, par ailleurs, la RN154 et le contournement de Montpellier. Ce qui veut dire qu'on ne parle pas de rien. Et quand le Président du Conseil général dit : « L'urgence », et que nous avons tous dit : « L'urgence », cette urgence est reconnue par l'Etat, inscrite dans un document. Donc, effectivement, il y a une responsabilité de l'Etat à assurer la sécurité sur cette voie qui ne l'est pas, elle fait partie des quatre cas préoccupants sur le territoire national. Je regrette que ce débat soit un peu un débat d'avant le Grenelle de l'Environnement, et malheureusement pas un débat d'après le Grenelle de l'Environnement. Et en ce moment, nous sommes au Sénat et à l'Assemblée Nationale dans le cadre du débat sur le Schéma National des Infrastructures de Transport, j'ai envie de dire un schéma multimodal. Cette approche multimodale a peut-être manqué dans notre débat, mais je note que de nombreuses contributions dont la mienne y font allusion. Comment peut-on parler de cette infrastructure qu'est la RCEA, qui comptabilise, je crois, 8 000 camions par jour ? Aucune autoroute, dans l'Auvergne, n'en a plus, n'en supporte plus. Aucune autoroute en Auvergne n'en a

plus, cela veut dire qu'elle a le poids le plus important de camions. On sait que c'est un axe européen de transit. Il nous faut des cartes européennes pour comprendre combien cet axe est majeur. Nous le savons, nous, parce que nous voyons les camions, et nous aurions peut-être pu demander, dans le cadre de ce débat, une étude pour faire le report modal effectivement sur tous ces camions, sur cette voie qui vient d'être inscrite au schéma national consolidé, qui vient de sortir vendredi dernier. Et nous en sommes heureux, je pense que les Parlementaires, ici, et moi-même, nous y avons participé. Nous parlons de cet axe est-ouest ferroviaire. Il ne faut pas toujours penser que le ferroviaire, c'est dans très, très longtemps ; on peut quand même requalifier des voies. On aurait pu se pencher, on pourrait se pencher, donc, je le verse au débat, de ce report modal. Imaginons, quand même, 4, 5 000 camions de moins sur cet axe ! Peut-être, on pourrait respirer et réfléchir un peu autrement, et voir cet axe différent. Donc, je verse au débat cette demande forte d'approche multimodale parce que cet axe est majeur en France et en Europe, et nous sommes là. Donc, bien sûr, nous sommes pénalisés par tous ces camions, et je crois que si on faisait le recensement des accidents, on comprendrait bien que nombre de camions sont responsables de ces accidents. Vous savez que depuis deux semaines maintenant, les camions, les 45 tonnes, sont autorisés par décret, 45 tonnes. J'ai pu consulter l'Observatoire Energie Environnement Transports qui dit très clairement que ce n'est pas parce qu'il y aura des camions 45 tonnes qu'il y en aura moins. Ce qui veut dire qu'il y aura toujours plus de camions sur cet axe, et des camions de plus en plus lourds, qui vont dégrader fortement cette voie. Bientôt, des camions de 25,25 mètres pour conduire les grandes billes de bois, entre autres, donc, des choses lourdes qui pourraient tout à fait transiter sur le réseau ferré, à condition, bien sûr, qu'on le requalifie sur cette fameuse voie ferrée Centre Europe Atlantique, qui serait tout à fait pertinente en ce moment. Donc, voilà ce que je voulais rajouter sur ce débat sans allonger, Madame la Présidente. Je pense que cette approche multimodale et territoriale serait la bienvenue. L'Etat nous invite à le faire dans le cadre du schéma national, on est dans ce schéma qui va être validé, je pense, au Conseil des Ministres dans l'été. Donc, c'est quand même l'après-Grenelle qui nous invite à cette démarche. Or, ici, nous avons une démarche strictement infrastructure, une seule voie. Il faut considérer peut-être le territoire, et puis, la multimodalité. Merci Madame la Présidente !

Claude BREVAN : Merci Madame la Sénatrice !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur Charmetant.

Guy CHARMETANT : Guy Charmetant, Maire de Montbeugny, Délégué communautaire rail-route. Madame la Présidente, Monsieur le Préfet, j'ai suivi à peu près toutes les réunions qui ont eu lieu sur le débat public. Et je reconnais qu'à titre personnel, cela a été très enrichissant même si parfois, on avait du mal à s'exprimer dans le département voisin. Donc, nous voilà arrivés à l'échéance du débat public sur la RCEA. Et je pense qu'il y a un consensus pour tout le monde, c'est la mise à 2x2 voies le plus rapidement possible, la gratuité pour les usagers locaux et le maintien des échangeurs. Dans l'Allier, l'ensemble des élus, toutes tendances confondues, a opté pour une concession autoroutière à péages avec gratuité pour les locaux et maintien de tous les échangeurs. Cette gratuité est justifiée grâce au financement des contributions des collectivités locales de l'ensemble des habitants de l'Allier. Cette position est claire, car le Conseil général a décidé de consacrer sa part départementale de l'écotaxe au contournement de Vichy. Il ne peut, donc, financer deux projets. D'autre part, depuis des décennies, les conseils généraux successifs, qu'ils soient de Droite ou de Gauche, ont su créer et entretenir des routes départementales qui nous permettent aujourd'hui d'avoir des itinéraires de substitution dignes de ce nom. Je voudrais profiter de cette tribune pour saluer l'attitude courageuse du Président du Conseil général qui, faisant abstraction de toute idéologie politique, a pris fortement position pour épargner des vies humaines sur la RCEA. En Saône-et-Loire, la situation est sensiblement différente. Une partie de la population, représentée par la Chambre de Commerce et d'industrie, 85 % des chefs d'entreprises, une centaine d'élus du pays Charolais-Brionnais, veulent une concession autoroutière dans les plus brefs délais. L'autre partie de la population, il est vrai beaucoup plus bruyante, est hostile à la concession autoroutière, défendant une réalisation à 2x2 voies gratuite, financée par la totalité de l'écotaxe perçue sur cette portion de route. La difficulté, c'est que l'Etat compte aussi sur cette écotaxe



pour financer sa subvention d'équilibre de 350 millions d'euros, comme nous l'a dit le représentant de la DREAL à Molinet. Il me paraît difficile de compter une deuxième fois sur cette somme pour rembourser un emprunt sur 20 ans ou même 30 ans, surtout lorsque l'on sait que cette écotaxe est calculée par un ingénieur des routes en retraite, sur la base de 365 jours par semaine, ne sachant probablement pas que peu de camions circulent le week-end et les jours fériés. Non, Monsieur Montebourg, ce n'est pas sérieux de vouloir compter sur une hypothétique recette d'une écotaxe, dont vous ne disposerez pas, hormis votre part départementale. Et je lui suggère de consacrer, d'aller dans le cadre d'une concession, et de consacrer sa part d'écotaxe départementale à ces itinéraires de substitution. Il est quand même curieux que vous, Monsieur Montebourg, et vous, Monsieur Voisin, parlementaires sérieux, puissiez proposer un financement de la gratuité de la RCEA par l'écotaxe, alors que la loi précise qu'elle doit servir à financer les transports alternatifs à la route, et économes en CO<sub>2</sub>. Non, je ne peux le croire, je pense que la raison l'emportera, et que vous rejoindrez la position sage et raisonnable de l'Allier, afin de vous en faire un allier pour défendre la mise en concession...

Claude BREVAN : Monsieur Charmetant, ni Monsieur Montebourg ni Monsieur Voisin ne sont présents.

Guy CHARMETANT : Mais Madame la Présidente, je suis sûr que cela leur sera transmis. Donc...

Claude BREVAN : Oui, certes, mais l'intérêt serait quand même qu'ils puissent réagir en direct. Donc, si vos propos pouvaient être un peu moins ad hominem, cela me conviendrait parfaitement.

Guy CHARMETANT : Vous voyez, Madame la Présidente, je vois que la Saône-et-Loire est présente, pour défendre la mise en concession, c'est la solution rapide et indiscutable. Je terminerai, Madame la Présidente, en vous rappelant ma demande récurrente, depuis Montmarault, de visites sur place de la DREAL, afin d'une part de vous convaincre de la nécessité absolue que l'échangeur de la RN7 et la RCEA soit pris dans la concession, ainsi que son raccordement au nord avec la RN7, plutôt que

d'un bricolage de l'échangeur actuel. D'autre part, que l'échangeur-péage de Montbeugny soit considéré comme une opération de rétablissement du RD12 et mis à la charge du concessionnaire. Nous espérons, à Moulins Communauté, que la concession autoroutière sera retenue, et que les travaux commenceront par les sections les plus accidentogènes et la réalisation des aires de repos indispensables à l'arrêt des hécatombes humaines. Je voudrais me faire l'interprète de tous les Maires longeant la RCEA qui souhaitent la mise à 2x2 voies le plus rapidement possible. Merci Madame la Présidente !

Claude BREVAN : Merci !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : D'autres demandes d'intervention ? Je ne vois pas... Il y a une main qui se lève là, monsieur, oui.

Claude BREVAN : Je ne sais pas si ce monsieur est de l'Allier ou de la Saône-et-Loire ! Vous allez le voir, allez-y ! Monsieur, on vous écoute.

F. MAUPAS : Madame la Présidente, mesdames et messieurs, Monsieur le Préfet.

Claude BREVAN : Vous vous nommez, s'il vous plaît. Pour le verbatim.

F. MAUPAS : Maupas, pour les riverains.

Claude BREVAN : D'accord. Mais vous êtes déjà intervenu, je crois, à Molinet.

F. MAUPAS : Non, non.

Claude BREVAN : Sur Molinet. C'est bien à Molinet.

F. MAUPAS : Au nom des riverains, et plus particulièrement ceux des échangeurs résidents, et celui par exemple de Molinet, je vais le dire, je dénoncerai ce débat axé

sur un projet opaque, soutenu en situation de monopole par l'Etat, maître d'ouvrage, alors qu'il ne peut l'être. Je dis, donc, non à ce projet, qui a voulu masquer la transformation de la route express RCEA en autoroute payante pour tous. Qui prend en otage les riverains exclus de ce débat comme acteurs, par l'absence de moyens dans la plus grande discrimination. Les uns peuvent tout demander du fait qu'ils ne sont pas riverains, et qu'ils possèdent une notoriété, on peut demander le péage avec un échangeur afin que la clientèle puisse s'amuser, ou pour l'aménagement de ma zone de stockage. Et les autres, parce qu'ils sont une minorité, doivent tout subir dans la structure de ce projet qui a eu pour l'essentiel l'installation de barrières de péages. Révélation : plus de 100 millions d'euros, telle est la caractéristique relevée à Mâcon. Franchement, 60 hectares pour (*inaudible*) de l'ouvrage, 15 décembre, il faut bien attendre...

Claude BREVAN : Monsieur, je crois qu'on a précisé qu'on ne refaisait pas le débat. Vous êtes intervenu sur ce sujet, vous avez adressé une contribution tout à fait précise et étayée sur ce sujet-là. Alors, allez plus directement à vos conclusions, s'il vous plaît, plutôt que de reprendre l'exposé et motifs que nous avons déjà entendus.

F. MAUPAS : Mais si vous voulez, je vais aller tout de suite à la conclusion.

Claude BREVAN : Allez-y. Voilà !

F. MAUPAS : Cependant...

Claude BREVAN : Parfaitement.

F. MAUPAS : Cependant, la conclusion est montée avec le développement.

Claude BREVAN : Certes, mais le développement, nous le connaissons, nous l'avons tous entendu.

F. MAUPAS : Si vous voulez... Alors, je vais vous dire, si vous voulez, il y a des gens, comme Monsieur le Maire de Montbeugny, à ce que je sache, a pu s'exprimer tout le temps qu'il le veut. Pourquoi pas, comme on a eu Monsieur...

Claude BREVAN : Allez-y !

F. MAUPAS : Monsieur le Sénateur... Alors, si vous voulez que je...

Claude BREVAN : Allez-y !

F. MAUPAS : Je peux continuer mon texte.

Claude BREVAN : Soyez assez bref, s'il vous plaît.

F. MAUPAS : Mais écoutez, je vais faire une lecture en anonant, comme un bon élève qui... mais bon ! Par contre, à Digoin, (*inaudible*) concerné à Charnay-lès-Mâcon qui (*inaudible*), pour avoir donné son accord à ce projet sans consulter sa base, j'en profiterai pour la soutenir, ayant constaté la même attitude que celle de l'Allier. Alors, celle de l'Allier... Voilà ! Alors, Madame, vous n'êtes pas seule. Bien ! Ceci étant, elle concerne la même attitude, (*inaudible*) par le Directeur, Monsieur le Directeur de la Direction de Bourgogne, c'était Monsieur Regnaud, je crois qu'il fallait attendre les enquêtes, en particulier l'enquête parcellaire, pour en discuter. Quand on a déjà vécu cette expérience, on sait parfaitement que c'est trop tard. Alors, à quoi sert ce débat public, je me demande, ou à qui profite-t-il ? Je n'ai pas dit à qui profite le crime, pardon. Bien ! Néanmoins, une constatation louable, il faut saluer le contre-projet courageux des élus confondus de Saône-et-Loire, conforté en cela par le rapport circonstancié et chiffré de Monsieur l'ingénieur honoraire de la DDE de l'Allier. Alors, je l'en remercie. Ce débat public, ayant comme base un dossier opaque, reste abusif si l'on se réfère au fond du dossier, qui est en fait la couverture du dossier. La couverture du dossier, je vous la montre.

Claude BREVAN : Monsieur, on vous comprend, on vous comprend... Monsieur !

F. MAUPAS : Cela devrait... Mais c'est très important.

Claude BREVAN : On vous comprend très, très mal. Je suis désolée, je ne sais pas si la salle comprend ce que vous dites, mais nous, nous ne comprenons pas.

F. MAUPAS : Vous me comprenez, non ? Est-ce que vous me comprenez ? Quelle est la raison ? On m'a coupé le micro, non ?

Claude BREVAN : Non, non, cela, vous avez le micro. On entend que vous parlez, mais on ne comprend pas ce que vous dites.

F. MAUPAS : Bon, écoutez ! Je vais essayer d'articuler, mais ne me pressez pas.

Claude BREVAN : Voilà ! Merci !

F. MAUPAS : Je vous remercie, Madame la Présidente.

Claude BREVAN : Merci ! Remettez le micro, voilà !

F. MAUPAS : Devant Monsieur le Préfet. Bien ! Alors, je dis : néanmoins, une constatation louable, il faut saluer le contre-projet courageux des élus confondus de Saône-et-Loire, confortés en cela par le rapport circonstancié et chiffré de monsieur l'ingénieur honoraire de la DDE de l'Allier. Vous m'avez compris ? Bon ! Ce débat public... bon, effectivement, je ne suis pas un acteur. Je ne suis pas Johnny Hallyday. Ce débat public ayant comme base un dossier opaque, reste abusif si l'on se réfère au fond du dossier, qui est en fait la couverture du dossier. Il est écrit : « Projet de mise à 2x2 voies de la RCEA ». La RCEA est déjà à 2x2 voies aménagées ou avec un engagement de l'Etat pour cet aménagement sur plus de la moitié. Si l'Etat s'est engagé à terminer l'aménagement du tronçon entre Montceau-les-Mines et Chalon-sur-Saône, pour l'équiper, il doit terminer l'aménagement du tronçon Paray-Dompierre sur la partie Allier, en voie express par son engagement au décret du 17 mars 1995, prorogé le décret du 15 mars 2000.

Claude BREVAN : Monsieur, tous ces propos étaient exactement tenus dans les mêmes termes à la réunion de Digoin. Et ils feront exactement partie du compte rendu. Ils sont sur un verbatim, donc, je vous en prie, allez vite parce que, là, c'est...

F. MAUPAS : Ils sont pour les gens qui n'ont pas Internet, et puis, qui ne peuvent pas...

(Chahut)

F. MAUPAS : Ah...

Claude BREVAN : S'il vous plaît, abrégez, parce que vous voyez bien qu'il n'y a pas d'attention autour de ce que vous dites.

F. MAUPAS : Ecoutez, je n'ai plus qu'un paragraphe.

Claude BREVAN : Allez-y !

F. MAUPAS : S'il vous plaît ! Oui, je vous remercie. Sur l'opacité, pour savoir qu'il s'agit de l'autoroute à moins qu'il existe des autoroutes à 1x1 voie, il faut aller décrypter à l'intérieur de ce dossier, et attendre les réponses de la maîtrise d'ouvrage du 15 décembre 2010, pour se voir dire, pour le changement de statut de route express à autoroute avec ou sans péage, la difficulté à le démontrer expliquerait l'opacité du dossier ; pour se voir dire qu'il faut une DUP pour installer 65 hectares de barrière de péage, même s'il doit y avoir dénonciation de déclaration d'utilité publique, et d'engagement antérieur de la part de l'Etat, par exemple, le décret du 17 mars 95. Alors, je conclus. Ce débat ne saurait se clôturer sur un satisfecit de régularité caractérisé par l'absence d'une caractéristique de ce genre de projet, suivant que la loi l'oblige, le projet, se confondant même avec la réalité d'ouvrage réalisé, et surtout à la position du maître d'ouvrage, l'Etat, conduisant en monopole ledit projet, alors qu'il n'est pas en situation de monopole de la possession de la RCEA.

Claude BREVAN : Vous avez terminé ? S'il vous plaît...

F. MAUPAS : Vous permettez, mais vous allez...

Claude BREVAN : S'il vous plaît ! Non, vraiment, vous êtes beaucoup trop long pour des choses qui ont été déjà de multiple fois redites, Monsieur.

F. MAUPAS : Vous allez voir ! Route express à statut particulier du domaine public de l'Etat, certes, mais aussi des collectivités territoriales, conduisent à demander ce soir même l'abandon dudit projet de mise en concession de cette partie de la RCEA. Donc, à partir de ce soir, que la Commission indépendante se prononce sur le non-lieu, dans l'ensemble de ce débat, sur ce projet d'autoroute. Madame la Présidente...

Claude BREVAN : Alors, Monsieur, attendez, attendez ! Je vais vous répondre tout de suite, ce n'est pas la peine que vous alliez plus loin.

F. MAUPAS : (*inaudible*).

Claude BREVAN : Non, non ! La Commission n'a pas à se prononcer sur l'opportunité d'une autoroute ou d'une non-autoroute. Elle n'a pas non plus à se prononcer sur la légalité de faire évoluer une DUP vers une autre DUP. Donc, on a pris en compte, cela a été retranscrit, ce sera retranscrit, cela a été dit à Digoin, je vous promets qu'on a parfaitement compris que votre question portait sur la question des expropriations liées à un nouvel échangeur ou à des barrières de péage qui se situeraient, et qui ne feraient pas 65 hectares au niveau de Molinet, rassurez-vous, je ne pense pas, à moins alors que vraiment, le projet ait une ambition que je n'avais pas saisie. Donc, je vous promets que tout cela sera retranscrit. Donc, peut-être, est-ce que vous pouvez arrêter là. On a bien compris, on a bien compris cela. Voilà !

F. MAUPAS : Mais Madame la Présidente, je vous remercie. Mais ce sont les suites !

Claude BREVAN : Très bien ! Voilà !

F. MAUPAS : Ce sont les suites. Parce que la légalité, si vous avez bien compris...

Claude BREVAN : Monsieur le Préfet vous répondra tout à l'heure sur la légalité.  
Allez !

F. MAUPAS : Non, il n'aura pas les (*inaudible*). Je vous remercie.

Claude BREVAN : Enfin, vous pouvez quand même dire qu'une DUP peut se changer. Voilà ! Je ne vois pas la dame, mais il paraît qu'il y a une dame derrière le pilier. Voilà !

Claude BREVAN : C'est un monsieur, alors...

Daniel LOMBARD : Madame la Présidente, mesdames et messieurs, bonsoir ! Daniel Lombard, Président de Vivre et Agir à Lusigny. Je voudrais revenir sur ce qu'a évoqué Monsieur Dufrègne et la réponse de Monsieur le Préfet tout à l'heure, à propos du document que vous avez mis d'ailleurs... porté à connaissance du public sur le site de la Commission du débat. Je voudrais quand même lire la lettre qui est ici, donc, du Ministère de l'Ecologie, de Développement durable, des Transports et du Logement, adressée à partir de Paris, du 22 décembre, et signée par le Directeur général des infrastructures des travaux et de la mer, Monsieur Daniel Bursaux. « Madame la Présidente, dans le cadre du débat public que vous animez sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Mâcon-Chalon-sur-Saône par recours à la concession, vous avez souhaité obtenir de mes services une note faisant le point sur les investissements de l'Etat sur le réseau routier national. Vous trouverez ci-joint la note demandée ». Alors, Monsieur le Préfet nous dit : « J'ai appelé Monsieur le Ministre », il nous dit : « Il n'est pas du tout question que la RN7 entre Roanne et Moulins nord soit mise en concession ». Sur les projets qui ont déjà été réalisés ou dont la décision est déjà prise, 14 projets, 9 ont été décidés en concession. Sur les projets... Alors, ces chiffres sont issus de cette note que vous pouvez consulter sur le site. Sur les futurs projets, 18 projets dont le tronçon Roanne-Moulins-nord, 11 sont prévus en concession. Je demande, donc, à Monsieur le Préfet qu'il rappelle Monsieur le Ministre pour qu'il lui fasse un



courrier pour nous confirmer qu'il n'y aura pas de mise en concession de la RN7 sur cette portion, et que ce document soit porté dans le débat public. Alors, sur d'autres aspects ou alors sinon, on pourra peut-être considérer que les dés sont un petit peu pipés dans cette affaire. Je voudrais maintenant parler, si je puis dire, sortir un petit peu du bitume, et évoquer un aspect plus social du débat public. Je l'ai déjà dit à la réunion d'ouverture, ici, à Moulins et notre association l'a réaffirmé dans notre présentation de Molinet. En souhaitant recourir à la concession, l'Etat prend le risque d'accroître l'incompréhension et le fossé qui le sépare de la société civile. Vous le constatez, mesdames et messieurs les élus, régulièrement, notamment lors des échéances électorales, le citoyen se défie de plus en plus du politique, car il considère que ce dernier n'offre plus aujourd'hui de garanties morales, incapable également de garantir la sauvegarde des valeurs républicaines, d'exercer ses missions de solidarité nationale et de service public. En évoluant de manière de plus en plus systématique ses moyens d'action à la sphère marchande, l'Etat brise le lien qui unit chaque citoyen au déjà bien malmené contrat social. Ainsi, sous des enjeux qui sembleraient n'être que d'ordre budgétaire et financier se cachent le véritable enjeu de société et la véritable question : demain, que ferons nous ensemble ? Que partagerons-nous dans un pays ou une union de pays où tout aura été bradé au privé, qui est la sphère de l'individualisme, du profit à outrance, avec leur cortège de conséquences sociales ? Concurrence acharnée dont les salariés font toujours les frais, délocalisation, restructuration, plan de licenciement et la crise qui a bon dos. Lorsque l'Etat aura fini de rejeter les pauvres, de pressurer les salariés, nous pourrons alors nous inquiéter de ce qui adviendra, je vais vous le dire : nous paierons pour rouler sur les autoroutes de la société, autoroute Paris-Rhin-Rhône ou consorts. Nous paierons au prix fort l'eau auprès de Veolia ou consorts. Nos enfants seront scolarisés chez Paraschool avec des cours dispensés par Internet, et des contrats selon les moyens. Nous tenterons de nous soigner dans des cliniques privées selon le niveau de soin et la mutuelle que nous pourrons nous offrir.

Claude BREVAN : Monsieur, est-ce que je peux vous demander de vous recentrer un peu sur le débat ?

Daniel LOMBARD : J'en termine, ce sera ma dernière phrase. Bien entendu, dans ce beau monde, l'impôt sur le revenu, les taxes foncières, d'habitation et autres contributions sociales ou cotisations retraite auront été abolis depuis longtemps. Ce modèle de société nous promet de beaux jours. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci ! Il y avait Madame Besseyrias. Vous vouliez prendre la parole, Madame la Présidente, allez-y ! Un micro pour... Voilà !

Alice BESSEYRIAS : Merci ! Donc, Alice Besseyrias, Vice-Présidente chargée des routes au Conseil général de Saône-et-Loire. Alors, je représente, ici, le Président du Conseil général de Saône-et-Loire, je me garderai bien de répondre à la personne qui s'est exprimée tout à l'heure, je n'en pense pas moins, mais je ne le ferai pas. Je regrette simplement que le Président ne soit pas là pour, éventuellement, lui répondre lui-même. Je me garderai bien aussi de juger ce qui se passe dans l'Allier au niveau des RI, des routes et des infrastructures, quoique je sache que nos deux départements ne sont pas comparables, et je le redis à mon cher ami de tout à l'heure, qu'il vienne voir un petit peu ce qui se passe en Saône-et-Loire. Madame la Présidente, je voudrais tout d'abord vous remercier, ainsi que les membres de votre Commission, pour le travail que vous avez accompli durant toute... enfin, ces quatre derniers mois, vous remercier pour votre disponibilité, votre écoute, votre impartialité dans les débats, cela n'a pas toujours été facile, et pour la synthèse particulièrement fidèle que vous nous avez transmise. Puisque nous en sommes à la clôture des débats, je tiens à vous transmettre le sentiment général qu'il importe au Conseil général de Saône-et-Loire, et nous avons quand même l'adhésion d'un grand nombre des habitants de la Saône-et-Loire. Tout à l'heure, on a dit qu'il y avait énormément de gens qui étaient pour la concession ; il y en a aussi énormément qui ne veulent pas de cette concession, et nous nous sommes exprimés en temps voulu sur le sujet. Donc, le sentiment général se résume en deux mots, à la fois déception et mécontentement, non pas encore une fois sur le débat lui-même puisqu'il a recueilli l'intérêt des habitants, des élus, de l'ensemble des forces vives de notre département qui sont évidemment inquiets de l'avenir de la RCEA, et de la Saône-et-Loire par la même occasion. Déception et mécontentement sur la position du maître d'ouvrage qui rejette par principe, on dirait par principe, les alternatives portées par

les élus à la solution de l'autoroute concédée. Soit dit en passant, l'actualité conforte les réticences de la Saône-et-Loire. Vous savez que les récentes augmentations annoncées des tarifs de péage +2,24 % montrent à quel point il serait difficile si le scénario concession était retenu de fixer un tarif de péage fiable avec le concessionnaire. Nous avons transmis... nous vous avons transmis, Madame la Présidente, un courrier qui est sur le site du débat public pour exprimer toutes nos réserves et critiques, toutes les réserves que l'on peut apporter aux analyses qui ont été faites par le maître d'ouvrage sur la proposition du Conseil général de Saône-et-Loire. Et dans ce courrier, nous relevons les erreurs, les omissions regrettables commises par le maître d'ouvrage. Tout d'abord, premièrement, il reste une divergence importante sur les coûts d'aménagement de la RCEA gratuite, largement surestimés à notre avis par le maître d'ouvrage, divergence signalée dès le début d'ailleurs du débat. Ensuite, une minoration contestable des recettes de l'écotaxe rendant son rendement inapte à financer un emprunt. Alors, évidemment, quand on surestime les dépenses et que l'on sous-estime les recettes, évidemment, cela ne marche pas. Troisièmement, nous estimons que les délais de réalisation qui sont annoncés sont largement inférieurs à la réalité dans le cas d'un scénario autoroute. Alors, que reste-t-il ? Il reste des questions en suspens. Les voici : pourquoi la maîtrise d'ouvrage ne s'est-elle pas basée sur les coûts de travaux effectivement réalisés sur les routes de Saône-et-Loire pour leur chiffrage ? Deuxièmement, j'essaye d'être rapide, pourquoi la maîtrise d'ouvrage a-t-elle réalisé son analyse de la proposition CG 71 sans prendre contact avec les services du CG 71 ? Et pourquoi une étude, je vais essayer de le prononcer correctement, Clifford Chance Europe, du 17 juin 2009 commandée par l'Etat, n'a-t-elle pas été versée au dossier et rendue publique ? Je ne sais pas si tout le monde est au courant de cette étude. Et pourquoi, dans ce cas, laisser certains parlementaires de Saône-et-Loire, vous les avez cités tout à l'heure, Messieurs Courtois, Nesme et Beaumont, derniers défenseurs de la concession, s'enfermer dans une solution à deux barrières de péage en Saône-et-Loire alors que l'étude de 2009, les documents ont été transmis, la déclare impossible car pas rentable pour le concessionnaire et entachée de fragilité juridique ? Dans ce document de l'Etat, la carte avec l'expertise de ce scénario à trois barrières, deux en Saône-et-Loire, une dans l'Allier, mentionne, je cite : « faisabilité juridique, non ; faisabilité financière, non ». Alors, il faut savoir quand

même que c'est la troisième fois depuis toutes ces années que l'on fait travailler les services de l'Etat sur une concession impossible. Il y a eu l'étude de 98, la lettre du Préfet qui confirme que la concession n'est pas tenable ; l'étude Clifford Chance de 2009 qui prouve que quelque part, on ment à tout le monde, y compris aux parlementaires qui continuent à soutenir cette concession. Alors, je n'en dirai pas trop plus, je dirai enfin comment admettre une analyse que vous avez vous-même, Madame la Présidente, qualifiée de péremptoire selon vos termes, donc, faite par les services de l'Etat de la proposition alternative du Conseil général ou le silence gardé sur la demande de mise à l'étude, excusez-moi, là, je me mêle de l'Allier, donc, je ne le dirais pas, cela n'est pas mon propos... Donc... Où nous en sommes ? Nous demandons, donc, instamment que ces éléments soient intégrés aux conclusions du débat. Et en conclusion, vous voyez, j'avais prévu plein de choses mais j'en dirai moins à notre conclusion. Le Conseil général de Saône-et-Loire est, bien évidemment, pour une mise à 2x2 voies de la RCEA le plus rapidement possible, nous sommes tous d'accord pour des raisons de sécurité, des raisons économiques, des raisons d'aménagement du territoire, mais nous ne sommes pas du tout convaincus qu'avec la proposition du maître d'ouvrage, ce serait le cas. Donc, pour toutes ces raisons, et alors que l'Etat s'apprête à boucler un dossier pour organiser les conditions de la privatisation de cette RCEA, nous ne voyons en Saône-et-Loire qu'une issue : en appeler à l'expression directe des citoyens sur ce projet. Je pense que le Président du Conseil général vous a déjà fait la proposition Madame la Présidente. Je renouvelle ainsi la proposition qu'il a faite de tenir avant la décision de l'Etat en juillet un référendum sur l'avenir de la RCEA et le choix de la solution pour une 2x2 voies sécurisée. Je relaie aussi sa demande d'une étude indépendante sous co-maîtrise Etat-Conseil général de notre solution alternative. Celle-ci ne saurait revenir à l'Etat seul, donc pour l'heure, excusez-moi, je ne suis pas très gentille, l'objectivité et l'impartialité ne sont pas apparues comme évidentes dans le débat public. D'ailleurs, en amont de cette étude, le Conseil général va continuer à travailler avec toutes les personnes de bonne volonté pour affiner cette solution et nous nous réjouissons de cette future collaboration avec notre association de Monsieur Voisin, Parlementaire en Saône-et-Loire, de l'Association Agir pour l'environnement, de la CAPEN, d'Europe Ecologie qui est prête également à travailler avec nous, et ceci dans l'intérêt général. Merci !

Claude BREVAN : Merci !

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Je vais vous répondre sur un point. Il est bien évident que les propositions, les analyses qui ont été faites par le maître d'ouvrage, les réponses qui ont été apportées par les auteurs de ces propositions feront partie du compte rendu. C'est tout à fait essentiel. Je l'ai dit tout à l'heure, nous souhaitons vivement... notre travail va s'achever. Bien sûr, nous avons encore le compte rendu à faire, mais ce sera dans le secret de nos bureaux. Notre travail public va s'achever, on souhaite vivement que cela n'en reste pas là, c'est-à-dire que, effectivement, il y a eu des chiffres qui ont été donnés, ils ont été contestés, contestés sans être très étayés, il faut bien dire ce qui est. Donc, il faut qu'il y ait véritablement un travail autrement que par courrier en quelque sorte. Voilà un peu... Voilà... que les gens se rencontrent, et puis, qu'ils arrivent à discuter des chiffres au besoin avec un expert en quelque sorte qui pourrait effectivement aider à y voir clair. Mais cela nous paraît effectivement indispensable parce que, pour le moment, il y a trop de choses dans ce dossier, dans les estimations, qui restent sujettes à caution, ou en tout cas, qui ont été contestées sans pour autant avoir obtenu des réponses satisfaisantes. Voilà ! Sur le plan du référendum, il ne me revient pas de répondre, vous vous en doutez. Peut-être que le Préfet le fera-t-il tout à l'heure. Monsieur...

Anselme HOARAU : Hoarau, Association du Cadre de Vie. Madame la Présidente, bien que la RN7 ne fasse pas partie de votre mission, ce problème a été évoqué, on a pris note, comme Monsieur le Préfet a dit, qu'il n'y aura pas de concession. Mais par contre, la déviation de Varennes qui a fait l'objet d'un décret déclarant d'utilité publique avec des compensations. L'enquête hydraulique a déjà eu lieu. Le maître d'ouvrage est autorisé pour entreprendre les travaux. Actuellement, qu'est-ce qui empêche que ces travaux vont démarrer, et s'ils doivent démarrer, dans combien de temps ?

Claude BREVAN : Là, vous pourriez peut-être faire une réponse rapide quand même sur ce point. Ce sera un peu différent de ce que vous ferez sur vos enseignements.

Hervé VANLAER : Oui. Alors, Varennes-sur-Allier, cela avait été évoqué déjà à cette... ici même, à Moulins, le 04 novembre dernier lors de la réunion d'ouverture. L'autorisation « loi sur l'eau » a été obtenue. Il nous reste à faire encore deux choses avant de lancer les travaux, d'une part définir les mesures compensatoires car comme vous le savez peut-être, le projet conduit à réduire l'espace de mobilité de l'Allier, donc il faut définir des mesures compensatoires, et le deuxième élément, c'est que le projet va impacter des espèces protégées, donc il y a une dérogation à obtenir au niveau national pour déplacer ces espèces. Donc, nous travaillons sur le sujet. Je crois que, pas plus tard que cet après-midi, les services de la DREAL ont encore échangé sur le sujet, et donc l'objectif étant de lancer les consultations sur les marchés à l'automne de cette année.

Claude BREVAN : Alors, il paraît qu'il y a quelqu'un qui est derrière le pilier, que je ne vois pas, qui veut parler. Donc, s'il veut bien...

Yves SIMON : Oui, Yves Simon, ancien député. Je voudrais dire une chose, Madame la Présidente. Je préside une Communauté de communes qui, à l'unanimité, toutes tendances politiques confondues, a voté pour la concession parce qu'elle est dans la liste, puisque que c'est dans le Canton du Montet que le tronçon historique de la RCEA a été créé il y a 40 ans. Et nous sommes... déjà un certain nombre de maires ici, qui ne dénombrent plus le nombre de bracelets posés sur des morts de la RCEA. Ce que je voudrais vous dire, c'est qu'au niveau de la nécessité, au-delà des accidents, au-delà de l'économie, elle est budgétaire. Pour les gens qui ne le savent pas ici, l'agence de financement des infrastructures routières a un budget annuel d'un milliard sur le montant des travaux de la RCEA. Donc, on voit bien à quelle vitesse l'Etat pourra financer les travaux, et dans quel délai nous aurons une RCEA mise à 2x2 voies, c'est le réalisme, c'est tout. Par contre, Madame la Présidente, vous m'autoriserez deux choses. Vous avez dit que l'Etat avait été très prompt à vous répondre sur un certain nombre de points. Et je dis fort heureusement, parce qu'en 2005, dans le cabinet de Monsieur Perben, on me promettait toutes les

études pour la fin 2011. Donc, les services de l'Etat ont bien travaillé, et je les complimente tout comme la Commission. Je ferai une petite réserve dans les entendus que vous avez donnés, je m'étonne que certains fonctionnaires, frappés du devoir de réserve, puissent s'exprimer dans le débat.

Claude BREVAN : Personnellement, Je crois que ces fonctionnaires qui se sont exprimés étaient des délégués syndicaux, autant que je sache, mais je ne vois pas qui vous visez. Voilà ! Enfin, des fonctionnaires de ce ministère et pas fonctionnaires, je veux dire, les fonctionnaires, en général, ont le droit de s'exprimer comme tout le monde, bien évidemment. Je parlais des fonctionnaires qui étaient en charge du dossier, et du Ministère, peut-être. Voilà ! Donc, je ne vois pas très bien. D'autres demandes de parole ? Y compris derrière les piliers, là-bas. Pas que derrière un pilier. Monsieur là-bas.

Daniel COFFIN : Daniel Coffin, membre du Conseil Economique et Social d'Auvergne. Nous vous avons fait parvenir, Madame la Présidente, une contribution. Il figurait dans cette contribution un élément que vous n'avez pas cité dans votre synthèse au demeurant fort riche, et peut-être que cela ne valait pas la peine. Une information donnée par Frédéric Faucon, universitaire de Clermont, géologue et spécialiste des transports, disant que les directives européennes étaient en préparation visant à limiter la vitesse des véhicules à 80 kilomètres/heure sur route, et 110 kilomètres/heure sur autoroute. C'est un élément qui me paraît d'une importance capitale, puisque à quoi bon construire les infrastructures à 130 si l'on ne peut les utiliser qu'à 110. J'aurais aimé savoir si cette information a pu être vérifiée. Pour ma part, je n'ai pu le faire. Je vous remercie.

Claude BREVAN : Merci. Ecoutez ! On vérifiera, et puis si c'est le cas, bien évidemment, on mettra de toute façon, on mettra l'intervention du CESER dans le compte rendu, c'est clair. D'autres demandes de parole ? Non ? C'est fini ? Monsieur Périssol. Il y a quand même quelqu'un ? Où ? Monsieur et puis ensuite, Monsieur Périssol.

Henri PUJOS : Henri Pujos, je suis Maire d'une petite commune de l'Allier, Sorbier. C'est une question simplement pour savoir... . Peut-on avoir deux solutions différentes... c'est une question technique que je pose à la Commission... Peut-on avoir dans la Saône-et-Loire la solution de la Saône-et-Loire et dans l'Allier la solution de l'Allier ?

Claude BREVAN : Alors, ce n'est pas la Commission qui vous répondra, ce sera la maîtrise d'ouvrage, sur cette question.

Hervé VANLAER : Peut-être, le faire tout de suite, la réponse est oui. La réponse est oui. Alors, je n'ai aucune idée de ce que sera la décision de la Ministre. Mais techniquement, il peut y avoir deux solutions différentes.

Claude BREVAN : Monsieur... Monsieur Vanlaer, est-ce qu'il serait... néanmoins, techniquement, on voit bien que c'est possible, juridiquement, on voit bien que c'est possible, est-ce que ce serait susceptible d'intéresser un concessionnaire ?

Hervé VANLAER : C'est... Enfin...

Claude BREVAN : S'il n'y a pas l'assurance que le reste est terminé à 2x2 voies.

Hervé VANLAER : Alors, cela c'est une autre question. On peut lancer... c'est un autre sujet, ceci dit, aujourd'hui le trafic sur la RCEA est quand même important, donc il y a de bonne chance. Ceci dit encore une fois, je n'ai aucune idée de la décision que prendra la Ministre. Il ne faut surtout pas dire, à l'issue, c'est cela qui sera décidé.

Claude BREVAN : Evidemment, évidemment.

Claude BREVAN : Merci. Bon ! Monsieur Périssol.

Pierre-André PERISSOL : Oui, Madame la Présidente, je voulais, moi, vous redire combien je suis ravi que ce débat ait eu lieu, et qu'il ait permis à la fois d'étudier



objectivement d'autres alternatives qui étaient proposées, de permettre que des études soient menées pour répondre à des questions, et notamment vous avez cité les études qui ont conforté, les estimations qui avaient été faites et qui ont été menées de façon évidemment objective et indépendante. Et je vais simplement vous redire avec force, de la même manière que Jean-Paul Dufrègne, le Président du Conseil général l'a dit, combien la Communauté d'agglomération que je préside, et de façon unanime, conforte aujourd'hui sa position. Nous avons... nous n'allons pas revenir sur quelque chose qui est terrible, puisque entre chaque débat, il y a eu de nouveaux accidents et de nouveaux morts. Mais, vous avez tout à l'heure fait allusion à Logiparc 03, nous savons que nous ne pourrons la réaliser, et c'est un facteur d'emploi majeur, que dans la mesure où nous sommes capables de crédibiliser la réalisation rapide de la Route Centre Europe Atlantique. Et, comme vous l'avez dit, nous sommes au croisement de deux routes, et nous avons un besoin majeur que l'Etat mette des moyens sur l'autoroute, l'A77, la Route Nationale 7, et je dirais aussi que nous n'avons pas la chance comme en Saône-et-Loire où les trois agglomérations ont une ligne à grande vitesse, nous avons trois agglomérations, aucune d'elles n'en a. Et donc, nous avons absolument le besoin que les ressources de l'Etat soient mobilisées sur la RN7, nous avons absolument besoin qu'elles se mobilisent demain ou après-demain sur une ligne à grande vitesse. Et donc, nous sommes encore plus résolument décidés maintenant que les autres voies ont été investiguées, et je l'ai dit très directement à nos amis de Saône-et-Loire, s'il n'allait plus y avoir une solution qui permettait d'avoir tout, les 2x2 voies, sous forme d'autoroutes, pour avoir un bon niveau de service, que ce soit fait très rapidement, et que personne n'ait à payer en l'empruntant, on n'est pas masochiste, on le souhaiterait, on aurait cette issue. Pourquoi on ne le fait pas ? Tout simplement parce que... on le sait très bien, que l'écotaxe n'est pas affectée, que l'écotaxe est destinée à favoriser des solutions alternatives au transport routier, et qu'on sait parfaitement que même si cela pouvait se faire dans un département voisin, chez nous cela ne pourrait pas se faire, et que donc on n'aurait pas d'autoroute, et donc on se retrouverait, on déplorerait... selon nos sensibilités, on trouverait un bouc émissaire, mais là n'est pas la question. Nous, on a besoin de sécurité, on a besoin d'emplois, et donc nous sortons de ce débat mieux éclairés et plus confortés dans notre position qui n'est pas forcément la plus facile à vendre, mais dont on sait

qu'elle assure au mieux l'avenir de notre territoire, c'est pour cela que nous sommes confortés. Et je remercie ce débat qui nous a permis d'être encore plus forts sur notre prise de position en faveur d'une mise en concession de la RCEA. Merci.

Claude BREVAN : Merci, monsieur.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : S'il n'y a plus de demande de parole, et je ne vois plus de main se lever, je vais demander à Monsieur le Préfet... Il y avait encore une... Pardon. A quel endroit ? Là-bas !

Jean-Louis CHEREL : Là-bas derrière le poteau

Claude BREVAN : Je le sais. J'ai beaucoup de mal parce que, moi, derrière les poteaux, je ne vois pas par définition.

Paul BERODY : Merci. Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs. Alors, je ne demanderai pas à Monsieur Simon quelles étaient ses activités professionnelles avant d'être parlementaire...

Claude BREVAN : Monsieur, est-ce que vous pouvez vous nommer, s'il vous plaît ?

Paul BERODY : Paul Berody demeurant à Yzeure.

Claude BREVAN : D'accord. Merci.

Paul BERODY : Donc, je ne demanderai pas à Monsieur Simon quelle était son activité professionnelle avant d'être parlementaire, chacun aurait compris, j'espère. Je reviens à l'écotaxe. Alors, je suis un peu surpris, on a entendu qu'en Saône-et-Loire, il ne serait pas recommandable qu'elle puisse être utilisée pour des projets routiers alors que dans l'Allier, elle serait très recommandée pour le contournement de Vichy, comprenez qui pourra. Quant au financement de la RN7, je reste perplexe

sur les engagements de l'Etat. Et comment ne pas s'interroger, comme l'a indiqué le responsable d'Agir et vivre à Lusigny, sur le décalage entre citoyens et élus et Gouvernement, à la suite de ces couacs... que je qualifie légèrement de couacs. Merci.

Claude BREVAN : Merci. Vous voulez répondre Monsieur Dufrègne ? Je vous en prie. Allez-y, Monsieur le Président.

Jean-Paul DUFREGNE : Je veux qu'on clarifie la position du Conseil général par rapport à l'écotaxe. D'abord, premièrement, ce débat n'est pas le débat de l'écotaxe. Je crois qu'on a essayé de faire glisser ce débat sur la mise à 2x2 voies sur les modes de financement. Mais l'Allier, qu'est-ce que j'ai dit à la réunion de Molinet quand Arnaud Montebourg a présenté sa solution alternative de partenariat public-public ? J'ai simplement dit que nous n'avions pas souhaité dans l'Allier participer au PDMI, au Plan de modernisation des itinéraires, et donc qu'il serait contradictoire que nous acceptions de financer en fait la mise à 2x2 voies de la RCEA par des recettes affectées à la collectivité départementale. Donc, j'ai précisé que l'état des finances du Conseil général ne nous permettait pas d'affecter cette recette et que nous aurions besoin de cette recette, et que nous avons déjà pensé que cette recette nous serait utile, notamment pour financer le contournement Sud-Ouest de Vichy. Et nous n'avons pas décidé d'une affectation pure et dure de cette future recette que nous ne connaissons d'ailleurs pas au partenariat public-privé. C'est une recette nouvelle qui nous permettra de faire face à nos engagements. Et puisque j'ai repris la parole, vous me permettez, Madame la Présidente, d'aller dans le sens de ma collègue de la Saône-et-Loire qu'on demande une expertise d'une autorité indépendante sur les solutions alternatives quelles qu'elles soient, qu'elles proviennent à la fois de la Saône-et-Loire ou de l'Allier, puisque j'avais proposé l'étude d'un PPP, parce que écoutez, très sincèrement, beaucoup d'entre vous ne sont pas des techniciens, comme moi. Pour s'y retrouver, mes amis, alors comme nous y consacrons un petit peu de temps, c'est difficile la mise à 2x2 voies de la RCEA, on approche des prix en gros à 200 ou 300 millions d'euros près. Comprendra qui pourra, moi, en ce qui me concerne, j'ai besoin d'un petit peu plus de précision, parce que quand ensuite on fait des plans de financement, écoutez,

très sincèrement, je ne sais pas comment on peut s'y retrouver. Donc, on a besoin de précision sur ces questions-là. Merci de m'avoir permis d'apporter ces quelques précisions.

Claude BREVAN : Merci. Donc, peut-être, il y a encore une dernière prise de parole là-bas ? Juste devant, alors, devant le deuxième pilier. C'est cela ? Vous levez la main, monsieur, s'il vous plaît, pour qu'on vous repère. Voilà. Et puis ensuite, on passera la parole à Monsieur le Préfet et à la DREAL pour qu'ils tirent, eux-mêmes, les enseignements de ce débat.

Bernard BACDELPEUCH : Alors, Monsieur Bernard BACDELPEUCH, simple... Je ne suis ni Maire, ni rien, simple usager. Moi, je voudrais... Ma conclusion, c'est que les grands hommes politiques ne prévoient pas très loin, ne voient pas très loin. Si on fait un petit peu d'histoire, depuis que Lutèce s'appelle Paris, que la toile d'araignée partait de Paris, c'était d'abord des chemins, puis des routes empierrées, puis des nationales, et cetera, et cetera. Sur la carte, c'étaient des petits traits rouges devenus de plus en plus larges. Et pendant des années, on a négligé les voies en travers de la France. On les a complètement négligées. Maintenant, on se trouve pris à la gorge. L'araignée a changé de place. L'araignée est dans le centre de l'Auvergne maintenant. C'est sûr que la route, elle sera de plus en plus rouge et de plus en plus épaisse. C'est inexorable, c'est inévitable. Le centre de l'Europe, c'est là que l'araignée va se trouver, et il va falloir faire... Alors, c'est dommage que les hommes politiques n'aient pas prévu cela depuis des années. Depuis que l'Europe est l'Europe, ils savaient bien que cela allait circuler. Donc, c'était à prévoir cela. Et pour moi, la RCEA sera dépassée dans un rien de temps. Je vous l'ai dit déjà l'autre jour, mais enfin cela c'est ma conclusion que les hommes politiques ne voient pas loin. Voilà.

Claude BREVAN : Merci, monsieur,

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Monsieur le Préfet, si vous voulez bien introduire sur les enseignements du débat pour la maîtrise d'ouvrage, et puis ensuite, je crois que ...

Pierre MONZANI : Je croyais que vous vouliez que je vous réponde sur la capacité de vision de long terme des hommes politiques.

Claude BREVAN : (Acquiescement)

Pierre MONZANI : Il y en a qui voient à long terme, mais on ne va pas citer de nom, cela serait l'objet d'un autre débat. Je préfère, Madame la Présidente, donner la parole à Monsieur Vanlaer et à son collègue de la Bourgogne, puisque je conclurai ensuite et je ne veux pas être redondant ni laisser le public. Monsieur Vanlaer, vous avez la parole.

## **Les enseignements du débat pour la maîtrise d'ouvrage par le Directeur régional DREAL Auvergne Monsieur Hervé VANLAER**

Hervé VANLAER : Oui. Quelques éléments sur les enseignements que la maîtrise d'ouvrage a tirés de ce débat. Premier point, cela a déjà été largement dit, un consensus sur le diagnostic avec quatre points : 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 éléments à retenir des différentes expertises qui ont été faites. Certains éléments du dossier ont été contestés, et la Commission particulière du débat public a été retenue pour deux expertises, cela a été rappelé par Madame Brévan. Le Conseiller d'Etat honoraire, Monsieur Chabanol, a confirmé ce que le maître d'ouvrage présentait, 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, et l'obligation de ne pas priver les usagers de toute possibilité de relier gratuitement par un itinéraire qui n'est pas nécessairement parallèle des points desservis par la nouvelle autoroute, ce qui soulève la question des itinéraires alternatifs. 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 où la problématique des itinéraires alternatifs est assez différente d'ici en Allier. Deuxième série d'expertises, celle portant sur l'équilibre économique de la concession. Alors, s'agissant des coûts, on a vu encore qu'il y avait des interrogations. Donc, une expertise réalisée par 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 de l'ordre de 10 % en cas de mise en concession, ce qui rentre dans la fourchette d'estimations communément admises par les règles de l'art. Pour sa part, le Professeur Bonnafous a noté que les hypothèses d'évaluation de trafic 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 à 150 millions d'euros étaient les plus probables. Je rappelle que cette subvention ne s'acquitte qu'une seule fois et ne s'ajoute pas au coût du projet. Troisième point, des points de vue divergents sur la solution proposée avec deux types de solution abordée, soit la solution de concession est acceptée par certains en raison de l'urgence de la situation, mais avec des demandes d'adaptation ; pour d'autres, cette solution est inacceptable avec la demande de la gratuité gratuite et des propositions de modalités de financement différentes, éventuellement le produit de l'éco redevance ou d'aménagement partiel ou de sécurité. Si l'étude du scénario concession est décidée à l'issue de ce débat public, nous avons bien entendu des demandes qui ont émergé. L'Etat propose une mise en concession de la RCEA entre Montmarault et Mâcon, et Paray-le-Monial et Ciry-le-Noble selon un système de péage ouvert à six barrières, avec maintien de nombreux échangeurs de la voie garantissant la gratuité d'un certain nombre de déplacements locaux. Nous avons présenté, pour ce qui concerne l'Allier, le 10 janvier dernier à Yzeure, un certain nombre d'aménagements, notamment sur les échangeurs. Plusieurs points seront cependant approfondis, le positionnement et le nombre de barrières dans les limites des recommandations du Conseiller d'Etat Chabanol avec l'équilibre à trouver entre l'équilibre juridique et les aspects financiers, et aussi la préoccupation de la plus grande exonération de péage possible pour les déplacements locaux qui est aussi liée à la question des itinéraires alternatifs. Par

exemple, pour l'Allier, nous avons bien vu que le positionnement de la barrière du Montet pouvait poser difficulté, donc nous sommes en train d'étudier un éventuel déplacement. Deuxième sujet, la question des itinéraires alternatifs. Je tiens d'abord à rappeler que les poids lourds pourront en être exclus, et que là où les difficultés se présentent pour les véhicules légers, par exemple le droit de certaines barrières essentiellement en Saône-et-Loire, l'Etat examinera en concertation les solutions ponctuelles qui pourraient être trouvées à ces situations. Si l'étude du scénario concession n'est pas décidée, nous avons entendu qu'il y avait des propositions de financement résolument innovantes à partir de l'éco redevance, ce financement peut apparaître séduisant en première approche car il permet des frais financiers moindres. L'expertise sera poursuivie au plan national, même si, comme il a été dit le 21 janvier dernier à Mâcon, ces propositions suscitent de notre part l'expression d'une profonde réserve. Deuxièmement, les propositions pour un aménagement simplifié pour partie à 2x1 voies, nous avons, là aussi le 21 janvier dernier à Mâcon, fourni des premiers éléments de réponse qui ont fait apparaître les premiers éléments de coût sur un tel aménagement, mais nous sommes également prêts à poursuivre l'examen de ces propositions.

Claude BREVAN : Monsieur le Préfet.

## **Intervention de Monsieur Pierre MONZANI Préfet de l'Allier**

Pierre MONZANI : Monsieur le Ministre-Maire, Madame la Présidente, Madame et Messieurs les membres de la Commission du grand débat, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Monsieur le Président du Conseil général de l'Allier et Madame la Vice-présidente du Conseil général de Saône-et-Loire, Mesdames et Messieurs les Conseillers régionaux, Conseillers généraux, Maires, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Président de la Chambre de commerce, Mesdames et Messieurs les élus consulaires, Mesdames et Messieurs les Présidents d'Association, Mesdames et Messieurs et Mesdemoiselles. Je voudrais d'abord Madame la Présidente vous remercier, ainsi que tous les membres de la Commission pour le travail qui a été effectué, vous dire les regrets de Patrick Stéfani, Préfet

coordonateur qui ne pouvait être là ce soir, et saluer Madame la Présidente, et je crois que la salle a eu tout à l'heure une réaction unanime lorsqu'elle a entendu votre synthèse, même si je n'ai pas à juger de la qualité de vos travaux, même si je ne doute pas qu'il soit d'un grand optimum, sur votre capacité à rassembler un débat qui a été riche et largement participatif, puisque vous êtes ce soir près de 500 dans cette belle salle près du Centre National du Costume de Scène. J'invite nos amis Bourguignons, qui ne le connaîtraient pas encore, à revenir pour le visiter. Pierre-André Périssol serait sensible à cette page de publicité du Préfet de l'Allier. Vous remercier donc Madame la Présidente et les membres de la Commission, remercier l'ensemble de celles et ceux qui ont participé à ce débat, et vous dire en quelques mots des choses sur ce débat. Quand je suis arrivé dans ce département, il y a maintenant deux ans, la RCEA était pour moi un sigle anonyme, mais évoquait quelques souvenirs de cours de géographie et d'aménagement du territoire. Ces quatre lettres se sont depuis inscrites dans la réalité quotidienne de mon action, hélas, souvent comme des lettres de sang. Pas une journée... Pas une journée sans parler des journées dramatiques d'accidents où ce sujet ne vienne sur mon bureau, qu'un élu, un usager, un particulier anonyme, parce que je lis avec la même attention tous les courriers d'où qu'ils viennent, n'évoque l'importance de ce sujet pour l'Allier. Madame la Présidente, me pardonnera de me concentrer sur l'Allier, mais j'aime parler de ce que j'espère connaître à peu près. Et donc, je suis passé brutalement, mais très rapidement, du sigle abstrait à la réalité concrète. Et nous avons bien vu au fil de ce débat, je passe sous votre contrôle Madame la Présidente, la complexité de ce débat. D'abord, pour filer une métaphore de circulation sanguine, métaphore chère à la pensée classique, parce que lorsqu'on étudie une artère, il est bien difficile d'étudier cette artère sans étudier l'ensemble du système sanguin, sans s'intéresser aux chairs qui l'entourent et à l'ensemble du corps. C'est pour cela que parfois les contributions semblaient s'éloigner du cœur du sujet, c'est-à-dire de l'artère, mais elles étaient dans la nature même du rapport entre l'artère et le reste du corps. Complexité même du sujet lui-même, complexité aussi, c'est le propre de ces grands débats et, Madame la Présidente, si j'ose le dire, de leur part d'ambiguïté entre le poids des contributions, non pas bien évidemment que le point de vue d'un citoyen qui n'est pas élu, qui n'est pas et cetera, soit moins important que celui d'un élu, mais entre une contribution collective, je pense par exemple aux Chambres de Commerce



de l'Allier, et telle ou telle contribution plus exotique par rapport à la centralité du thème : « Comment choisir sans frustrer personne, mais sans non plus donner à des minorités une place qui ne doit pas être la place de la décision dans une démocratie ? », parce que dans une démocratie, la majorité décide, et l'initiative appartient au Gouvernement. Donc, grande complexité à la fois du thème et de la méthode, et je profite de cet instant pour clarifier ma position et celle de Patrick Stéfanini. Une voix et peut-être plusieurs voix se sont étonnées de l'absence des Préfets dans ce débat. Et j'ai même entendu une voix dire : « C'est la preuve que le Gouvernement n'y croit pas, puisque les Préfets ne sont pas là ». L'argument, j'ose le qualifier de discutable du point de vue de ces présupposés, je vais vous dire, Madame la Présidente aussi, que si nous n'étions pas là, sauf au début, à la séance d'ouverture, et ce soir, à la séance de conclusion, dans un rôle assez décoratif par rapport au maître d'ouvrage qui avait la parole, et ce soir, je sors de ce rôle décoratif pour préciser ce point. C'est que tout simplement, c'était une convention entre nous, et je crois une convention générale dans les grands débats que les Préfets n'interviennent pas sans doute pour ne pas mettre une pression, une parole gouvernementale ou étatique trop forte, et on limite du coup la position du maître d'ouvrage à celle d'une position technique exprimée par les services des deux régions de la DREAL... non sans que cela crée, là aussi, certaines ambiguïtés, parce que vos paroles, qu'elles soient citoyennes ou celles d'élus, sont bien évidemment des paroles politiques au sens noble du terme. Or, le maître d'ouvrage répond en technicien, et les Préfets, s'ils étaient là, je pense, iraient vers un débat entre position gouvernementale et position de l'opposition du Gouvernement qui biaiserait sans doute aussi, donc de ce point de vue je vous rejoins Madame la Présidente pour vous dire que ma place n'était pas à vos côtés au fil des débats, donc on mesure là aussi toute cette complexité. Moi, je tenais à m'expliquer sur pourquoi je me suis intervenu. D'ailleurs, c'est Patrick Stéfanini qui est intervenu au départ, et j'interviens ce soir seulement quelques minutes. Et je crois, chers députés, que j'ai été, comme d'habitude, clair. Alors, je vous donne, maintenant qu'il ne reste plus que deux heures vingt, et je ne surestime pas la force de ma parole et j'imagine que bien que je vais vous donner ma position, tout le monde ne va pas se précipiter sur Internet, pour dire : le Préfet a raison ou le Préfet a tort, mais pour vous dire, avec la conviction la plus profonde, non seulement du représentant de l'Etat et du

Gouvernement, mais de celui qui, depuis deux ans, essaie, les élus le savent, je crois, de défendre le Bourbonnais, de vous dire donc avec la conviction la plus profonde, que je souhaite, avec ardeur, que cette mise en concession permette l'accélération de la réalisation de la mise à 2x2 voies de la RCEA, parce que c'est un point de vue réaliste. C'est-à-dire le pari de gagner la course contre la montre contre des années qui, chaque fois, s'accompagnent de deuils innombrables. Donc, c'est mon point de vue, un point de vue réaliste, puisqu'on a dit que le Préfet ne s'engageait pas sur le sujet, je m'engage in fine. Parce que c'est la voie de la raison, parce que c'est la voie de la sécurité, et parce que c'est la voie de l'aménagement du territoire pour que l'Allier ait enfin la capacité de combler son retard historique, pour que l'Allier ait enfin la situation qui correspond à son site. Ensuite, il appartiendra au Gouvernement de faire son choix, d'étudier les autres propositions, bien évidemment avec toute l'objectivité requise. Et Madame la Présidente, vous savez bien qu'au-delà des prises de parole, il n'y a pas, d'un côté, la vérité qui émanerait d'ici ou de là et, de l'autre, le mensonge qui serait ce visage, par définition, comploteur et un tout petit peu hideux de l'Etat. Non ! L'Etat a un visage qui aime la clarté, qui aime le débat, la preuve, mais qui aime également, tout autant que quiconque, la vérité. Donc, le Gouvernement fera son choix, je souhaite ardemment qu'il soit conforme aux souhaits exprimés par l'Allier, et je salue tout particulièrement mes élus, s'ils me permettent ce possessif qui est affectueux de ma part, bien évidemment, qui ont tenu, malgré les difficultés, à la solidité de ce que j'ai appelé, dans une métaphore de rugby chère à notre région, « le pack Allier ». Donc, mesdames et messieurs, bravo pour la solidité du pack. Enfin, on a des divergences avec nos voisins, sur lesquelles je ne me prononce pas au-delà de la conviction que j'ai exprimée avec force, on peut, je crois, terminer sur un consensus. Si ce Gouvernement... enfin, si le Gouvernement, le Premier Ministre n'a pas changé, si le Gouvernement n'avait pas pris l'initiative de cette idée de mise en concession, nous ne serions pas là pour débattre de l'avenir de la RCEA, et donc de l'avenir de nos régions. Merci.

(Applaudissements)

**Mot de conclusion et remerciements**  
**Le calendrier de l'après-débat**  
**par la Présidente de la CPDP**  
**Madame Claude BREVAN**

Claude BREVAN : Alors, il me revient de clôturer ce débat, et je crois que c'est le temps des remerciements. Alors, mes premiers remerciements iront à ceux d'entre vous qui ont émis des propos élogieux sur le travail de la Commission que j'ai eu l'honneur de présider. Je les remercie. C'est, évidemment, toujours extrêmement gratifiant qu'un travail soit reconnu. On s'est donné du mal, c'est vrai, mais sachez qu'on y a pris aussi énormément de plaisir et énormément d'intérêt. Alors, du plaisir, je dois dire, pas directement lié au débat, mais ce n'est pas seulement cela, simplement le plaisir de découvrir vos régions. Et on n'a eu pas beaucoup de temps, on aurait voulu faire davantage de tourisme. Ne pensez pas qu'on a passé notre vie à nous promener, mais on a quand même visité quelques éléments majeurs de patrimoine, évidemment Paray-le-Monial, Cluny. On a vu, cet après-midi, le triptyque du maître de Moulins qui nous a littéralement ébloui et mis en joie, je dois dire. On a connu la ville de Mâcon que nous, on ne connaissait pas, la ville de Moulins qui est extrêmement charmante, on a visité Bourbon-Lancy... enfin, en fait, au gré de nos étapes, on a pris connaissance d'un territoire qu'on ne connaissait pas, et ceci n'est pas tout à fait sans lien avec le sujet, parce que c'est un territoire qui est un peu à l'écart tout simplement. Voilà ! On a été particulièrement séduit par les paysages. Vous avez des paysages d'une douceur et d'une beauté tout à fait exceptionnelle. Ce sont quelquefois des livres d'images, et vraiment pour nous tous, cela a été un très, très grand plaisir. Même si on a pris un petit peu moins de plaisir sur la neige et le verglas, je ne vous le cache pas. Voilà ! Alors, par ailleurs, on a eu beaucoup de plaisir aussi à travailler, parce que ce débat a été exceptionnellement intéressant. Le dossier était très riche, il était très intéressant, il y a eu une très forte mobilisation, sa complexité en elle-même a été un intérêt immense pour l'ensemble des membres de cette Commission. Et nous n'avons pas économisé notre temps, parce qu'on a eu le sentiment que plus on approfondissait, plus on allait loin, et peut-être plus on permettrait au débat de progresser. Donc, merci à vous. Alors, maintenant, je vais vous remercier vous-mêmes, les participants à ce débat, parce que vous avez été très nombreux, très assidus, très sérieux, quelquefois agités, plus en Saône-et-Loire, quand même, n'est-ce pas Madame la Vice-Présidente, mais ce débat, il a eu une configuration que je n'avais pas rencontrée dans les débats auxquels j'avais participé précédemment ou que j'avais présidé. D'abord, il y a une très forte présence des élus, ce qui n'est pas fréquemment le cas dans ces débats public, les élus se sentant

souvent un peu remis en cause par ce mode de démocratie participative, et ayant quelques réticences à s'exprimer. Il y a eu aussi beaucoup de particuliers. Parce que je ne voudrais pas que ce soit interprété comme une critique, mais il n'y a pas un milieu associatif aussi solidement constitué que dans d'autres sites. Donc, cela a permis à des particuliers intuitu personae, en quelque sorte, de donner leur sentiment, et dans une très large mesure, c'est très intéressant parce que ce sont des situations réellement vécues et pas transformées par un discours un peu trop élaboré. Donc, on a eu beaucoup de personnes intéressées. D'autres représentants aussi sont assez rares dans les débats, et ceux qui sont beaucoup intervenus, ce sont les chefs d'entreprise. Très souvent, ils laissent leur représentation aux chambres consulaires qui sont bien évidemment très à même de les représenter par définition, mais il n'empêche que des témoignages directs de chefs d'entreprises, et cela a eu lieu autant dans l'Allier que dans la Saône-et-Loire, c'est particulièrement précieux parce que cela incarne un discours, ils racontent véritablement leur vie. On a eu l'occasion d'ailleurs de visiter deux établissements industriels pour mesurer tout le poids que pouvait représenter l'enjeu de ces emplois dans ce secteur. Les organisations syndicales se sont beaucoup exprimées. Alors, c'étaient beaucoup les organisations syndicales liées au service public de la route, mais elles l'ont fait avec une modération de ton que personnellement, je n'avais pas rencontré ailleurs, posant des questions tout à fait sérieuses, tout à fait réelles, et on ne peut pas ignorer que la mise en concession d'une route pose des problèmes extrêmement sérieux à des gens dont c'était l'emploi. C'est tout à fait évident. Et puis enfin, il y a les associations que nous n'avons pas réussi, je dois dire, à rencontrer avant le démarrage de ce débat. Il y a probablement eu des malentendus, mais cela n'a pas pu se faire, mais bien évidemment, ils sont intervenus largement dans ce débat. Mes remerciements iront ensuite à la maîtrise d'ouvrage. La maîtrise d'ouvrage, nous ne l'avons pas ménagée. Nous l'avons piquée par moments, on lui a demandé des précisions, on l'a agacée. Je lui ai fait modifier des réponses à des questions qui ne me paraissaient pas suffisamment précises. Je lui ai demandé d'apporter des compléments, et cetera. Vraiment, elle a beaucoup travaillé, elle a énormément travaillé. Je crois qu'il y a beaucoup des représentants qui sont ici, qui ont dormi fort peu pendant plusieurs nuits pour répondre à nos demandes, et je crois que dans la limite de ce qu'ils étaient capables de faire, de ce qu'ils avaient comme éléments, ils ont véritablement

joué avec sincérité le jeu du débat public. Là aussi, cela n'est pas toujours le cas, soyez-en convaincus. Et puis, je voudrais finir par des remerciements un peu particuliers. D'abord, je voudrais remercier les prestataires qui ont permis d'organiser la logistique de ces débats, parce qu'il n'y a eu aucun couac sur l'ensemble des réunions. Cela a toujours été parfaitement organisé. Ce sont de vrais professionnels, ils ont très bien travaillé. Et puis, je voudrais enfin terminer, si vous voulez bien, et peut-être en votre nom aussi, remercier Laurence Varillon et Edouard de Ferrières qui ont assuré le secrétariat général de ce débat avec une disponibilité, une compétence et une gentillesse qui méritent d'être saluées. Voilà ! Merci.

(Applaudissements)

Claude BREVAN : Vous vouliez que je vous dise quelque chose sur le calendrier. Donc maintenant, le débat est fini. C'est terminé. A minuit, plus rien n'entre sur le site. Ce qui nous est arrivé avant minuit évidemment, sera... quand même figurera au dossier. Alors, on va avoir deux mois pour écrire ce compte rendu. Je répète que ce compte rendu n'est pas un avis, c'est un compte rendu, ce sera une synthèse un peu plus détaillée que ce que j'ai dit. L'analyse qu'ont faite mes collègues, et qui sera évidemment un petit peu plus fouillée, et cela interviendra au plus tard le 04 avril, probablement un peu avant. Ensuite, la Ministre disposera d'un délai de trois mois au vu de notre compte rendu et du bilan du Président de la Commission nationale pour prendre sa décision. Je reformule très sincèrement le souhait, je n'ai pas d'avis à donner, mais je peux émettre des souhaits, que ces cinq mois soient l'occasion de ne pas couper le contact avec la maîtrise d'ouvrage et d'approfondir certains points de manière à ce que ce soit apporté en complément du compte rendu de ce débat au moment de la décision que devra prendre la Ministre. Je vous remercie.

(Applaudissements)