

LES RÉPONSES DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS DU DÉBAT

1. COMMENT EXPLIQUEZ-VOUS L'ÉCART ENTRE LES ESTIMATIONS DE COÛT DES TRAVAUX EN 2007 ET EN 2008 ? (réunions publiques de Moulins le 4/11 et Cluny le 2/12)

En février 2007, les travaux restant à réaliser sur la RCEA hors concession ont été estimés à 695 millions d'euros (valeur juillet 2006). Aujourd'hui, l'estimation porte le montant des travaux à 950 millions d'euros (valeur juillet 2008). Cet écart de 36,7% a suscité des questions légitimes dès les premières réunions publiques. Cette évolution s'explique pour l'essentiel par quatre facteurs principaux :

- l'actualisation des prix par application des indices relatifs aux travaux publics et à la construction des chaussées, progression en moyenne de 16% entre juillet 2006 et juillet 2008, représente un montant de 111 M€,
- les évolutions du projet liées à la prise en compte de nouvelles exigences environnementales comme celles se rapportant à la biodiversité et au bon état des masses d'eau pour une valeur de 53 M€,
- la prise en compte partielle des coûts de maîtrise d'œuvre et de contrôle des travaux représentant 60 M€ soit 7% du montant des travaux,
- l'application du 1% paysage qui permet d'aider des opérations de requalification des paysages en covisibilité avec la voie, soit 9 M€.

Cette question pourra être également abordée à l'occasion de la réunion sur les aspects financiers du projet, en présence d'experts mobilisés par la Commission particulière du débat public.

2. LES IMPACTS EN TERMES DE SURFACE AGRICOLE (réunion publique de Cluny le 2/12)

L'aménagement de la RCEA consiste en un aménagement sur place pour la plus grande partie du linéaire. Les caractéristiques notamment géométriques de la route sont identiques entre la 2x2 voies au statut de route express telles que prévues au projet déclaré d'utilité publique de 1995 à 1997 et la voie autoroutière projetée. L'État est déjà propriétaire de la quasi-totalité des emprises nécessaires à cette mise à 2x2 voies tant pour les sections à 130Km/h que celles à 110Km/h. Il en est de même pour la création des aires de service ou de repos déjà prévues au projet initial.

Seules des emprises nouvelles seront à acquérir ponctuellement, essentiellement pour l'implantation des barrières de péage. L'impact supplémentaire peut ainsi être évalué à une consommation globale supplémentaire de 65 hectares environ.

Dans tous les cas, tout sera fait pour minimiser l'impact sur les terres agricoles.

3. LA JUSTIFICATION D'UNE NOUVELLE DUP (réunions publiques de Dompierre le 30/11 et Cluny le 2/12)

En application du code de la voirie routière, le changement de statut de voie express à autoroute (avec ou sans péage) nécessite la prise d'une nouvelle déclaration d'utilité publique devant être examinée par le Conseil d'État. Une utilité publique s'apprécie en fonction d'une évaluation explicite d'un rapport avantages/inconvénients (théorie du bilan) permettant de faire une comparaison à une même échéance d'une situation avec et sans projet. Les différences de fonctionnement entre une voie express et une voie autoroutière à péage sont bien de nature à modifier les éléments de ce bilan et



doivent donc être soumises à nouveau à l'appréciation du public avant de pouvoir être examinées par le Conseil d'État. L'examen de ces avantages et inconvénients doit être fait avec une précision qui permette de donner une juste mesure des incidences du projet sur le territoire et de définir les mesures compensatoires possibles au regard des incidences négatives.

En particulier, cette déclaration d'utilité publique est la procédure préalable à l'expropriation de terrains en vue de réaliser une opération d'intérêt général. Si, pour le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA, l'essentiel des acquisitions foncières a déjà été réalisé, il serait tout de même nécessaire de prévoir une nouvelle déclaration d'utilité publique s'il était décidé d'accélérer l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA par mise en concession pour permettre des acquisitions foncières supplémentaires nécessaires (cas des barrières de péage ou du déplacement d'un échangeur).

4. EN QUOI VOTRE PROJET EST-IL COMPATIBLE AVEC LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ? (réunions publiques de Montceau le 22/11 et Cluny le 2/12)

L'article 16 de la loi Grenelle 1 prévoit l'élaboration d'un Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), qui a pour objectif de faire en sorte que le système de transport relevant de la compétence de l'Etat (le réseau routier national) participe à l'atteinte des objectifs portés par le Grenelle de l'environnement. Un avant projet a été diffusé en juillet 2010. Il met l'accent sur le développement des modes alternatifs à la route, et concrétise en cela une des conclusions du Grenelle : il n'y a plus nécessité en France d'augmenter significativement la capacité du réseau routier.

Toutefois, comme le précise également la loi Grenelle 1, certains projets routiers demeurent nécessaires, notamment le traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

La situation de la RCEA en matière de sécurité routière correspond pleinement à un de ces points. C'est à ce titre que l'itinéraire de la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon est inscrit à l'avant-projet de SNIT comme un itinéraire préoccupant en termes de sécurité routière. Par ailleurs, le projet n'est pas concurrent aux modes alternatifs à la route.

Le programme d'une mise à 2x2 voies diffère très peu entre une autoroute et une voie express : les caractéristiques géométriques de la route comme des échangeurs sont généralement les mêmes que la vitesse soit 110 ou 130 Km/h. Là où les caractéristiques géométriques se trouvent réduites de par une topographie plus difficile, comme entre Cluny et Charolles, la vitesse resterait limitée à 110Km/h. Ainsi l'impact environnemental est proche entre un aménagement en voie express et en voie autoroutière. Dans sa configuration actuelle, la RCEA cause déjà des nuisances en termes d'environnement vis-à-vis des milieux naturels et ainsi des riverains. Une réalisation plus rapide de l'aménagement à 2x2 voies permettra ainsi d'accélérer la remise à niveau environnementale de l'itinéraire.

5. POURQUOI NE PAS MOBILISER LES FINANCEMENTS EUROPÉENS ?

(réunions publiques de Charnay le 5/11, Montmarault le 18/11, Montceau le 22/11)

L'Europe a déjà participé au financement de la RCEA à hauteur de 15,3 millions d'euros entre 1989 et 2009. La politique actuelle de l'Europe en matière de transport dans les anciens pays membres comme la France privilégie l'investissement dans les modes alternatifs à la route.



6. AVEZ-VOUS ÉTUDIÉ L'ALTERNATIVE DE LA VFCEA ? (réunions publiques de Montmarault le 18/11, Montceau le 22/11, Cluny le 2/12)

Il y a naturellement une complémentarité à rechercher entre modes ferroviaire et routier. Cette complémentarité s'analyse de manière différente selon les types de déplacements considérés, longue ou courte distance, voyageurs ou marchandises (cf. dossier du débat).

En ce qui concerne la longue distance voyageurs, aucune infrastructure ferroviaire à haut niveau de service Est-Ouest n'existe aujourd'hui. Des réflexions sont néanmoins en cours pour pallier cette insuffisance : la création d'un barreau ferroviaire Est-ouest. Ce projet ne sera néanmoins pas mis en service avant plusieurs années.

En ce qui concerne la longue distance marchandises, l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan se développe. Néanmoins cette infrastructure n'est pertinente que pour une partie du trafic poids-lourds longue distance actuellement sur la RCEA. Il faut noter que les projets LGV intéressant l'Auvergne comme la Bourgogne permettraient de libérer des sillons sur les voies traditionnelles et d'améliorer la circulation des trains de marchandises.

Pour la courte distance est-ouest, il n'y a pas de réelle alternative à la RCEA, quand bien même des moyens existent, à la fois pour les marchandises (dessertes des ports trimodaux de Chalon et Mâcon) et pour les voyageurs (voies ferrées capillaires, étoiles ferroviaires de Moulins, Vichy, Nevers, Paray, Montchanin et Chagny).

La question d'une VFCEA pour une liaison Dijon-Nantes avec notamment l'augmentation de la capacité de ligne entre Chagny et Nevers est à l'étude. Elle fait déjà l'objet d'amélioration dans le cadre du contrat de projet actuel État/Région.

7. QUE FAITES-VOUS D'ICI LE DÉMARRAGE DES TRAVAUX POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ? (réunions publiques de Moulins le 4/11, Dompierre le 30/11 et Cluny le 2/12)

Les travaux d'aménagement vont se poursuivre pour essayer d'apporter une réponse aussi adaptée que possible aux enjeux de sécurité.

Dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers (PdMI) de la région Bourgogne, deux opérations de sécurisation de la RCEA entre Paray-le-Monial et Ciry-le-Noble et entre Charolles et Cluny, sont inscrites pour respectivement 2,5 et 3,5 millions d'euros. Par ailleurs, la mise à deux fois deux voies de nouvelles sections de la RCEA se poursuit dans le cadre du PdMI Auvergne entre Cressanges et Bresnay (16 M€) et en Bourgogne entre Cortelin et Droux dans le cadre du contrat de site (part État de 13,2 M€ et par le doublement du viaduc de Volesvre (part État de 9 M€).

8. QUELS SERONT LES AMÉNAGEMENTS EN TERMES DE PROTECTIONS PHONIQUES ? (réunions publiques de Montmarault le 18/11, Dompierre le 30/11 et Cluny le 2/12)

Le projet de concession de la RCEA n'a pas d'effet différent de celui de la mise à 2x2 voies hors concession sur les obligations de protection phonique. La réglementation n'a pas évolué depuis 1995. Le projet de concession ne conduirait pas à une augmentation significative des trafics de poids lourds qui sont de loin les plus nuisants. Il pourrait même conduire à une baisse sur les sections où les questions de bruit sont les plus prégnantes comme tout au long de la branche sud entre Moulins et Mâcon. De même les augmentations de vitesse entre voie express et autoroute, là où elles sont possibles ne concernent pas les poids lourds. Entre Cluny et Charolles, où la route reste la plus proche des habitations, la vitesse des véhicules légers restera limitée à 110 Km/h.



Les besoins de protections phoniques inventoriés à l'avant projet de 1995 à 1997 devront être satisfaits dans le cadre d'une mise à 2x2 voies quel qu'en soit le statut. Les emprises déjà acquises comme entre Clermain et Brandon tiennent compte de l'implantation de merlons de protection.

Si le besoin de protections reste le même, les techniques de protection à la source ou en façade des bâtiments, ainsi que leurs performances ont toutefois progressé, d'autant plus lorsque les locaux à protéger sont proches de la route.

Il est à noter que pour des protections à la source (merlon, écran), il est très souvent difficile de les mettre en place avant l'aménagement à 2x2 voies, car pour être efficace, elles doivent être installées juste au bord des chaussées.

9. QUEL SERA LE CONTRÔLE DE L'ÉTAT SUR L'ÉVOLUTION DU TARIF DES PÉAGES ? (réunion publique de Montceau le 22/11)

La mise en concession de la RCEA donnerait lieu à un contrat entre l'État et le concessionnaire passé après avis du Conseil d'État. Ce contrat prévoit les règles d'évolution des tarifs. Les variations des tarifs de péage sont en effet proposées chaque année par les sociétés concessionnaires d'autoroutes aux services de l'État, qui en vérifient la conformité aux contrats de concession et au plan d'entreprise en vigueur. Chaque tarif est ainsi contrôlé de manière détaillée par la direction des infrastructures de transports (DIT) et la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF).

Par ailleurs, pour la première fois cette année, ces tarifs ont fait l'objet d'une information transparente auprès du comité des usagers du réseau routier national, mis en place fin 2009 par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. Présidée par Monsieur François Bordry, cette instance, qui associe services de l'État, représentants des usagers et personnalités qualifiées, se réunit très régulièrement et est consultée par l'administration sur des questions touchant à la qualité du service rendu aux usagers, mais aussi à son coût.

10. LISTE DES OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL DANS TOUTE LA FRANCE (réunions publiques de Moulins le 4/11 et Dompierre le 30/11)

Réponse en cours

11. A-T-ON CHIFFRÉ LA RECETTE CORRESPONDANT À L'ÉCO-REDEVANCE QUI SERAIT PERÇUE SUR L'ITINÉRAIRE DE CHALON / MÂCON À MONTMARSAULT EN ABSENCE DE CONCESSION? (réunions publiques de Moulins le 4/11, Montmarault le 18/11 et Montceau le 22/11)

Réponse en cours

12. PRINCIPALES CONCLUSIONS DES ESTIMATIONS DE TRAFIC (réunion publique de Dompierre le 30/11)

Une note spécifique est en cours de préparation. Elle reprendra les éléments de trafics décrits dans le dossier du maître d'ouvrage ainsi que les éléments cartographiques complémentaires présentés lors de la réunion publique de Dompierre-sur-Besbre.

