

RAPPORT DU GARANT

CONCERTATION POST-DEBAT Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA)

Novembre 2011 – Avril 2016

José THOMAS
Désigné par la Commission nationale
du débat public

Le 25 avril 2016

PREAMBULE

La RCEA (Route Centre Europe Atlantique) est un axe routier orienté est-ouest, prenant appui sur l'autoroute A 6 en deux tronçons qui partent respectivement de Châlon-sur-Saône (RN 70) et de Mâcon (RN 79), se rejoignent à Paray-le-Monial avant de se diriger vers l'ouest (orientation ouest-sud-ouest). Après avoir croisé la RN 7 au sud de Moulins, puis franchi la rivière l'Allier, la RCEA, d'une longueur cumulée de 160 km, rejoint ainsi l'autoroute A 71 à Montmarault.

La RCEA est ainsi un élément important du maillage routier qui permet de relier d'est en ouest (et vice-versa) les grands axes autoroutiers que constituent les autoroutes A 6 d'une part, et A 71 – A 75 d'autre part, tout en interceptant une partie du trafic qui emprunte un autre axe structurant, la RN 7. Ces caractéristiques en font un axe très fréquenté, avec une forte proportion de poids lourds, souvent originaires de pays situés plus à l'est, ce qui a conduit à lui donner le nom sous lequel la route est connue.

Dès les années 1950, son tracé et ses caractéristiques d'origine (simple route à une seule chaussée, avec une voie de circulation dans chaque sens, et traversant de nombreuses agglomérations) se sont avérés inadaptés à l'importance et à la nature de ce trafic. Aussi l'Etat a-t-il entrepris de lui donner les caractéristiques d'une voie moderne adaptée à sa fonction, ce qui a conduit à plusieurs campagnes de travaux, fondées sur plusieurs déclarations d'utilités publiques, dont les dernières ont été prises par décrets en Conseil d'Etat des 17 mars 1995, 31 novembre 1996 et 9 mai 1997.

Sur la base de ces DUP ont été réalisés :

- les acquisitions foncières correspondant à un ouvrage, devant garder de statut de route nationale (impliquant donc la gratuité pour l'utilisateur), à deux chaussées séparées avec, en profil courant, chacune 2 voies ;
- la plupart des ouvrages d'art, notamment de franchissement, dimensionnés pour 2 chaussées à 2 voies chacune ;
- l'une des deux chaussées, et quelques tronçons de la seconde chaussée, selon un tracé qui évite le plus gros des agglomérations (la totalité des agglomérations dans l'Allier).

Les travaux concernant la seconde chaussée ont, quant à eux, été réalisés au fur et à mesure des disponibilités budgétaires de l'Etat, de sorte qu'aujourd'hui seule une portion de l'ordre du tiers du tracé, découpée en plusieurs tronçons discontinus, présente les caractéristiques d'une route à 2x2 voies.

La RCEA conjugue un trafic important, notamment de poids lourds, et un ouvrage qui n'est à 2x2 voies qu'en pointillé, et alterne tronçons – majoritaires – à 2x1 voies où la vitesse est limitée à 90 km/h, (80 km/h pour les PL) et tronçons à 2x2 voies, où la vitesse est limitée à 110 km/h, mais où les dépassements sont néanmoins difficiles, en raison de la concurrence entre les véhicules légers et les poids lourds sur la voie de gauche. Ces caractéristiques font de la RCEA une route où les accidents sont nombreux, et souvent graves, ce qui lui confère la réputation d'être l'une des routes les plus accidentogènes de France.

Il existe un large consensus sur la nécessité d'achever rapidement la mise à 2x2 voies de l'itinéraire, consensus qui prend souvent la forme d'une revendication, parfois véhémement, notamment des collectivités territoriales, et qui s'appuie malheureusement sur la trop fréquente concrétisation des dangers de la route, à l'occasion d'accidents souvent dramatiques.

Au rythme qu'ont connus les financements des travaux au cours des dernières décennies, la mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire peut demander encore plusieurs dizaines d'années, ce qu'aucun acteur ne juge aujourd'hui acceptable. Aussi l'Etat, comme il l'a fait pour d'autres itinéraires, s'est-il engagé sur une solution qui permet de mobiliser d'autres financements que les financements publics : celle de la réalisation d'une autoroute sous le régime de la concession, impliquant donc la rémunération des capitaux privés investis par le produit d'un péage.

Même s'il n'implique que très peu d'acquisitions foncières et de réalisation d'ouvrages d'art (puisque celles-ci et ceux-là ont été réalisés pour l'essentiel sous le couvert des DUP de 1995, 1996 et 1997), le projet, qui ressortit à la législation sur les autoroutes concédées, relève d'un statut juridique et d'une économie tout différents de ceux de l'ouvrage qui avait l'objet des déclarations d'utilité publique existantes. Il tombe ainsi dans le champ des dispositions du code de l'environnement relatives au débat public, et suppose par ailleurs une nouvelle déclaration d'utilité publique, précédée d'une nouvelle enquête publique.

Saisie par le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et par le secrétaire d'Etat chargé des transports, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé, à sa séance du 7 avril 2010, d'organiser elle-même un débat, dont l'animation a été confiée à une commission particulière.

Le débat public a eu lieu du 4 novembre 2010 au 4 février 2011.

Le compte rendu de la commission particulière qui l'a animé, ainsi que le bilan qu'en a dressé le président de la CNDP ont été rendus publics le 29 mars 2011.

En application des dispositions de l'article L. 121-13 du code de l'environnement, les enseignements du débat public ont été tirés par une décision ministérielle du 24 juin 2011, publiée au Journal Officiel du 28 juin. Celle-ci a confirmé le principe de la mise en concession autoroutière et a défini les orientations qui devaient guider la poursuite des études et la mise au point du dossier d'enquête publique.

Le ministre a également décidé que la concertation devait légalement accompagner cette mise au point (art L. 121-13-1 du code de l'environnement) serait conduite sous l'égide d'un garant. Par une décision du 9 novembre 2011, la Commission Nationale du Débat Public a désigné M. José THOMAS en qualité de garant.

Les modalités de la concertation, incluant les modalités de l'information et de la participation du public, après avoir été discutées au cours de la réunion du comité de suivi du 29 novembre 2011, ont fait l'objet d'une proposition formulée par le DREAL de la région Auvergne, et ont été précisées dans le cadre d'un dialogue avec le garant.

Elles ont été arrêtées par le Préfet de la région Auvergne, préfet coordinateur de la conduite des études et de la concertation, et portées par lui à la connaissance de la CNDP par lettre du 10 février 2012. La CNDP en a donné acte par décision prise au cours de sa séance du 7 mars 2012.

A l'issue de la concertation ainsi engagée, le projet est soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Celle-ci, organisée par arrêté interpréfectoral des préfets de l'Allier et de Saône-et-Loire du 31 mars 2016, aura lieu, sauf prolongation éventuelle, du lundi 25 avril 2016 au vendredi 17 juin 2016. Aussi, conformément aux dispositions du 1^{er} alinéa de l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement, le début de l'enquête publique marque la fin de la concertation.

I – LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Entre le mois de novembre 2011 et le 25 avril 2015, la concertation aura connu quatre grandes étapes :

- une phase - de novembre 2011 à la fin du printemps 2012 - au cours de laquelle a été initié un travail de mise au

point du projet, sur les bases fixées par la décision ministérielle du 24 juin 2011, et selon la méthodologie définie par le comité de suivi du 29 novembre 2011. Dans le même temps, et en parallèle, étaient explorées, dans des démarches plus politiques, les voies de solutions alternatives à la solution d'une mise en concession retenue par la décision du 24 juin 2011, sur fond d'une part de prise de conscience des difficultés, notamment juridiques, auxquelles se heurteraient les différentes formules envisagées d'avantages tarifaires susceptibles d'être accordés aux usagers locaux et/ou réguliers et, d'autre part, de différences d'approche entre les deux départements concernés, celui de l'Allier et celui de la Saône et Loire ;

- une période de suspension de la concertation, qui va de l'été 2012 au 11 juillet 2013, date à laquelle, M. Frédéric CUVILLIER, ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, a annoncé par communiqué, à l'occasion d'un déplacement en Saône-et-Loire et dans l'Allier, la définition de nouveaux principes d'aménagement. Selon ces nouveaux principes :

- pour la section située (pour l'essentiel) dans l'Allier, l'accélération de la mise à 2x2 voies continuera à emprunter la voie de la mise en concession, avec un achèvement envisagé à l'horizon 2020 ;

- pour les sections situées sur le territoire de la Saône-et-Loire, la mise à 2x2 voies sera poursuivie sous maîtrise d'ouvrage et sur crédits d'Etat, avec un horizon de réalisation des aménagements prioritaires d'ici 2019 et de réalisation des 2/3 de l'achèvement complet d'ici 2025 ;

- une phase de reprise de la concertation à l'automne 2013, pour la section Allier de la RCEA, la seule pour laquelle une DUP soit encore nécessaire. Cette concertation a été analysée par la maîtrise d'ouvrage comme la continuatrice de la concertation commencée en novembre 2011, puisque le projet obéit aux mêmes principes - accélération de la mise à 2x2 voies par mise en concession – et que la concertation demeure supervisée par un comité de suivi, réduit au département de l'Allier (il prend simplement le nom de comité de pilotage Allier (COFIL)), et reste placée, par voie de conséquence, sous l'égide du même garant. Cette phase aura été dominée par le travail effectué, sous l'égide du comité de pilotage, par un Comité technique (COTECH) ;

- enfin, une phase de finalisation du dossier d'enquête publique, à laquelle sera associé le public à l'occasion de trois réunions publiques.

A/ I^{ère} phase : de novembre 2011 à l'été 2012

Les modalités de la concertation

Elles ont été définies dans une lettre adressée par le Préfet de la Région Auvergne à la Commission nationale du débat public le 10 février 2012.

Elles avaient été auparavant discutées lors de la réunion d'installation du Comité de suivi du 29 novembre 2011, et soumises au garant, qui avait formalisé son avis par lettre du 2 février 2012.

La CNDP a approuvé les modalités qui lui étaient ainsi proposées par décision du 7 mars 2012.

Les modalités ainsi définies comprenaient :

- la mise en place d'un comité de suivi associant les services de l'Etat, les représentants des collectivités locales concernées, les représentants du monde économique, ceux des syndicats, et ceux du monde associatif, incluant les principales associations de défense de l'environnement.

(la composition du comité de suivi figure en annexe 1) ;

- l'organisation d'ateliers thématiques, dédiés respectivement à la prise en compte de l'environnement, à la problématique des usagers fréquents et des aménagements tarifaires susceptibles de leur être proposés, et,

enfin, aux adaptations locales du projet ;

- l'organisation de l'information et de la participation du public, comprenant d'une part des pages dédiées sur les sites Internet des DREAL Bourgogne et Auvergne, conçues pour permettre la saisie tant du maître de l'ouvrage que du garant et, d'autre part, l'organisation d'une campagne de réunions publiques de présentation du projet, prévues à l'origine pour être tenues avant la fin de l'année 2012 ;
- des modalités spécifiques de concertation, sous forme de réunions annuelles d'échange organisées par les préfets des deux départements concernés, avec association des présidents des deux conseils généraux, autour du programme de mesures à prendre à court terme.

Le Comité de suivi

La séance d'installation du Comité de suivi a eu lieu le 29 novembre 2011, sous la présidence du préfet de la région Auvergne.

Outre la mise en place du comité de suivi, cette réunion a comporté :

- une présentation, suivie d'une discussion, du programme des mesures de court terme ou d'urgence envisagées, mesures dont l'annonce avait été faite dans la décision ministérielle du 24 juin 2011 ;
- une présentation – discussion des pistes susceptibles d'être explorées pour prendre en compte la situation particulière des usagers fréquents, pistes comprenant d'une part l'organisation des péages (emplacement des barrières, suppression éventuelle du péage sur certaines entrées...) et, d'autre part, les mesures tarifaires susceptibles d'être envisagées, en tenant compte des contraintes juridiques auxquelles elles peuvent être confrontées, et qui avaient été analysées au cours du débat public dans une intervention du conseiller d'Etat Chabanol. Le caractère sensible de ce thème pour tous les membres du comité de suivi conduira à ce qu'un des ateliers thématiques dont la mise en place est prévue lui soit consacré ;
- la présentation des dispositions envisagées pour la concertation et, notamment, la mise en place d'ateliers thématiques ;
- la présentation d'un calendrier prévisionnel du projet. L'on notera ici que dans une discussion marquée par l'insistance mise sur l'urgence de la réalisation du projet, l'objectif d'une mise en service en 2017 a été néanmoins perçu par plusieurs intervenants comme particulièrement ambitieux ;
- une brève présentation par le garant de sa mission et de son rôle.

Il y a lieu de noter :

- parmi les différentes interventions, celle du vice-président du conseil général de Saône-et-Loire, qui a regretté que les propositions présentées n'aient pas tenu compte d'une solution alternative proposée par le département à l'administration centrale et combinant un transfert de l'emprise de la RCEA dans le domaine du département, et un financement des travaux assuré par le transfert à ce dernier du produit de l'écotaxe (cf infra La concertation suspendue) ;

- que deux déclarations, émanant respectivement de l'UD-CFDT 71 et de la CGT, qui toutes deux ont demandé que soient étudiées des alternatives à une autoroute à péage, ont été lues. Elles ont été annexées au compte rendu de la réunion.

Le compte rendu de la réunion du comité de suivi du 29 novembre 2011 figure en annexe 2.

Les principes d'organisation de la concertation prévoient, pour le comité de suivi, une fréquence de deux réunions par an.

Toutefois, la seconde réunion, qui devait être tenue en juin 2012, avec pour programme l'exploitation du travail des ateliers thématiques, n'a pu avoir lieu, compte tenu de la suspension de la concertation vers laquelle déjà, à cette époque, l'on se dirigeait.

Les ateliers thématiques

Les ateliers thématiques ont été ouverts à tous les membres du comité de suivi, ou à leurs représentants, sans autre

formalité qu'une inscription à l'adresse Internet du Service Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL. Cela a conféré aux ateliers un caractère largement ouvert où tous les intérêts étaient représentés.

Les ateliers thématiques ont connu, au 1^{er} semestre 2012 une activité soutenue. Une séance type de chaque atelier réunissait, sur une demi-journée, et en des lieux répartis le long du tracé, des représentants des deux DREAL (le plus souvent au plus haut niveau), assistés de techniciens (notamment du CETE de Lyon), des représentants des collectivités locales et de l'intercommunalité, des représentants du monde économique et des représentants du monde associatif environnemental.

Chaque réunion d'atelier a été soigneusement préparée par la DREAL et ses prestataires techniques, et a donné lieu à la présentation d'un diaporama adapté. Les discussions ont été nourries, pertinentes, constructives, et ont été rapportées dans un compte rendu de synthèse établi par la DREAL, diffusé auprès de l'ensemble des participants, de l'ensemble des membres du comité de suivi, et mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Auvergne. Il doit être signalé qu'à chacune des réunions, plusieurs participants ont rappelé leur opposition au principe d'une autoroute à péage. Le maître d'ouvrage s'est borné à rappeler que la concertation post débat public était conduite dans le cadre du périmètre géographique et thématique délimité par la décision ministérielle du 24 juin 2011.

Le garant a pu participer à chacune des réunions de ces ateliers, à l'exception de celle de l'atelier « adaptations locales » organisé le matin du 25 juin 2012.

Il convient enfin de souligner que, alors même que le périmètre du projet d'autoroute concédé sera ultérieurement bouleversé, pour être ramené à la partie de la RCEA située au-delà du système d'échange de Paray-le-Monial, donc pour l'essentiel dans l'Allier, les travaux des ateliers thématiques auront dans tous les cas été utiles. Ils serviront de base à l'approfondissement des thèmes abordés dans le cadre de la concertation poursuivie, pour préparer le dossier de DUP du projet dans son nouveau périmètre.

L'atelier « environnement » a tenu trois réunions.

Sa première réunion (14-02-2012) a présenté un caractère méthodologique trop marqué, assez éloigné sans doute des préoccupations concrètes des participants, qui ont demandé que leur soit présenté un « balayage » de l'état des lieux au regard des principales thématiques abordées : eau, bruit, milieux naturels, air et santé, agriculture, urbanisme, patrimoine, paysage.

Ce fut corrigé pour les deux réunions suivantes.

La seconde réunion (27-04-2012) a abordé le thème de l'air et, surtout, celui du bruit. Sur ce point, la question a été posée de savoir si les impacts sonores, indirects, et notamment ceux générés par les reports de trafic sur le réseau secondaire, avaient été étudiés. L'assurance en a été donnée à l'intervenant principal sur ce thème, le maire de Clermain, dont la commune, en raison de sa situation particulière, est intéressée au premier chef.

La troisième réunion (25-06-2012) a abordé les thèmes des impacts sur l'eau et sur les milieux naturels. En ce qui concerne l'hydraulique, la question de l'inondabilité de la RCEA dans la traversée du Val d'Allier en cas de crue centennale a été exposée pour la première fois.

La présentation des impacts sur les milieux naturels et, notamment, d'une carte de hiérarchisation des zones à enjeu écologique a donné lieu à une demande d'éclaircissement sur la notion de mesure compensatoire.

L'atelier « adaptations locales » a tenu trois réunions

Sa première réunion (27-01-2012) a été consacrée principalement à l'examen de 5 points identifiés par le maître de l'ouvrage :

- configuration de l'échangeur avec l'autoroute A 71 (échangeur de Montmarault) : solutions de rétablissement de la continuité autoroutière, compte tenu des contraintes générées par les zones d'activité existantes ou en projet, les exploitations agricoles ; déconstruction du tronçon de la RCEA délaissé par la solution proposée ; préfiguration de la problématique « Montmarault, village étape » et éclairage sur la notion de « village étape » et la procédure de labellisation ; mise en évidence de la nécessité de présenter des solutions alternatives à la configuration proposée ;
- positionnement et configuration de l'échangeur de Montbeugny, avec présentation de deux solutions présentant avantages et inconvénients différents, notamment pour la desserte d'un parc logistique à créer (Logiparc 03) et la préservation d'une exploitation agricole ;
- configuration et positionnement de l'échangeur avec la RN 7 (Toulon-sur-Allier). La présentation a laissé ouverte la question des caractéristiques techniques de l'ouvrage, qui seront largement fonction du nouveau tracé de la RN 7 et de la conception du système d'échange avec la RCEA et de pénétration dans l'agglomération de Moulins. Mise en évidence de la nécessité d'une simultanéité des gestes fonciers ;
- remaniement du système d'échange de Clermain-Brandon, et mise en évidence, compte tenu des contraintes topographiques du site (le maire de Clermain considère que son village, et celui de Brandon, seront parmi les plus impactés sur l'ensemble du tracé), de la difficulté qu'il pourra y avoir à satisfaire les intérêts de communes concernées et les exigences techniques d'une mise à 2x2 voies ;
- présentation des aires de service et de repos recensées et projetées et échange de vues à partir de la connaissance du terrain qu'ont les participants à la réunion.

La seconde réunion (13-04-2012) a été consacrée essentiellement à un approfondissement des solutions envisageables pour les échangeurs de Montmarault (avec l'examen d'une solution alternative proposée par le conseil général de l'Allier), Toulon-sur-Allier (RN 7) et Montbeugny ; demande d'un balayage des caractéristiques de chacun des échangeurs du tracé ; l'un des participants a demandé que ce balayage comporte une analyse de l'impact du projet sur les échangeurs selon que l'aménagement se réalisera avec ou sans péage.

La troisième réunion (25-06-2012) a été consacrée essentiellement à un complément d'examen des questions soulevées par les échangeurs de Montmarault, Toulon-sur-Allier, Montbeugny et Clermain/Brandon, et, dans le cadre du « balayage » souhaité à l'occasion de la réunion du 13 avril, à un examen des caractéristiques possibles, eu égard aux fonctionnalités souhaitées, pour les échangeurs de Dompierre sur Besbre (pour que soit prise en compte la question de la liaison entre la RCEA et le bassin de Bourbon-Lancy) et Verosvre (prise en considération de l'accessibilité à une entreprise).

L'atelier « usagers fréquents et mesures tarifaires » n'a tenu que deux réunions (les 27 janvier et 13 avril 2012)

Le fonctionnement de l'atelier a été dominé par deux questions qui avaient déjà imprégné le débat public :

- celle des disparités de situation entre les usagers de la RCEA dans l'Allier, qui disposent le plus souvent d'itinéraires alternatifs de qualité et n'impliquant pas d'allongement exagéré des parcours (itinéraires provenant des délaissés de l'ancien tracé de la RN 79), et les usagers de Saône-et-Loire, pour lesquels ces itinéraires alternatifs sont, comme le reconnaît l'ensemble des participants, à la fois moins nombreux, plus longs en kilométrage et en temps de parcours, et inadaptés à une circulation relativement intense ;
- celle de la difficulté, d'une sensibilité extrême en Saône-et-Loire, qu'il y a à admettre, et à faire admettre, que des usagers qui utilisaient gratuitement la route nationale auront à s'acquitter d'un péage pour l'utilisation d'une infrastructure qui n'apportera qu'une amélioration du niveau de service pour eux très limitée, ce dans une situation de clientèle captive, eu égard à la quasi absence d'itinéraires alternatifs. Cette considération a à la fois nourri la contestation du principe même d'une autoroute concédée, qui

s'est largement exprimée dans le cadre du débat public, et qui a encore trouvé de vifs échos dans le cadre de la première partie de la concertation la concertation, et la conscience de toutes les parties prenantes à la concertation que la solution d'une autoroute à péage devait nécessairement comporter des mesures tarifaires ;

- enfin, par le questionnement de la faisabilité juridique et pratique de mesures tarifaires, dans toute la gamme susceptible d'être imaginée, et qui va, selon les sensibilités et la vigueur des revendications, de simples aménagements à la gratuité, ce, au regard des normes juridiques, aussi bien françaises qu'européennes, textuelles comme jurisprudentielles.

L'atelier a donc été chargé d'explorer ce domaine, selon les orientations exprimées à l'article 2 de la décision ministérielle du 24 juin 2011.

L'abandon du principe d'une autoroute à péage dans la partie Saône-et-Loire de la RCEA, et la restriction consécutive du périmètre du projet et de la concertation n'a pas rendu ces travaux inutiles pour la poursuite de la concertation dans l'Allier.

Notamment, si les élus ont, dans l'Allier, dans leur ensemble adhéré au principe d'une autoroute à péage, en considération de l'urgence extrême que présente la sécurisation de l'itinéraire, et si la possibilité d'emprunt d'itinéraires alternatifs fait du coût du péage une question moins prégnante qu'ailleurs, le niveau de ce péage reste une préoccupation constante, qui s'est toujours, même si c'est discrètement, manifestée dans les travaux d'atelier.

Le niveau du péage est ainsi, également, au centre de la crainte, plusieurs fois exprimée dans toutes les instances de la concertation, et qui reste d'actualité dans l'Allier, d'un report excessif de trafic sur des itinéraires secondaires, avec ce que cela suppose de nuisances qui seront supportées par les populations des agglomérations traversées, d'augmentation des charges d'entretien qui seront supportées par les collectivités territoriales, mais aussi d'incidence sur le niveau de recettes pouvant être espéré par le concessionnaire, et donc sur l'équilibre économique et financier de la concession.

Les travaux de l'atelier ont donc conduit à explorer :

- les implications du système de péage ouvert, élément structurant du projet défini dans la décision ministérielle du 24 juin 2011 ;
- les incidences du positionnement des barrières de péage, celles, notamment en termes d'équilibre économique et financier de la concession, de leur éventuel déplacement ;
- les outils susceptibles d'être mis en œuvre pour alléger le coût du péage pour les usagers fréquents, ainsi que leur faisabilité juridique. A cet égard, l'atelier a demandé un recensement des expériences conduites ailleurs. La suspension de la concertation à partir de l'été 2012 n'a pas permis de conduire ce recensement à son terme.

L'atelier a également été lieu où les préoccupations des transporteurs ont pu être exprimées.

Il doit être toutefois souligné que le fonctionnement de l'atelier a été fortement affecté :

- par les difficultés d'ordre juridique relatives à la légalité des mesures tarifaires étudiées, difficultés qui, au cours du débat public, avaient nécessité le recours à l'expertise d'un conseiller d'Etat ;
- par les différences d'approche entre les deux départements de l'Allier et de Saône-et-Loire, différences d'approche qui se sont focalisées sur cet atelier.

Le premier point a conduit l'atelier, sur une suggestion du garant, à chercher à recueillir l'analyse de l'administration centrale. C'est sur la base de ce « mandat », qui avait reçu l'assentiment des représentants du maître d'ouvrage, que j'ai rencontré, le 17 avril 2012, le sous-directeur de la gestion du réseau autoroutier concédé et des membres de son équipe. Selon les analyses de l'administration centrale, les mesures tarifaires susceptibles d'être mises en place ne peuvent pour l'essentiel être insérées dans le cahier des charges de la concession. Les mesures effectivement recensées ou expérimentées ressortissent à la catégorie des mesures commerciales et la possibilité de les instaurer relève de négociations – toujours difficiles – à conduire par les collectivités territoriales avec le concessionnaire.

En l'absence de nouvelle réunion de l'atelier, du fait de la suspension de la concertation, les résultats de cet entretien n'ont pu lui être rapportés.

- sur le second point, les différences d'approche entre les deux départements expliquent que l'atelier « mesures tarifaires et usagers fréquents » a été le premier atelier à cesser de fonctionner, l'absence d'une troisième réunion ayant été l'un des signes annonciateurs de la suspension *de facto* qu'allait connaître la concertation.

La concertation sur le programme de mesures à court terme

Dans l'Allier

Une réunion (correspondant à la réunion annuelle départementale annoncée dans le dispositif de concertation approuvé par la CNDP) a été organisée en préfecture de Moulins, le 14 mars 2012, par le préfet de l'Allier, à laquelle les représentants des collectivités locales concernées, les élus et le garant ont été invités.

Elle avait été précédée d'une réunion de préparation interne à l'administration.

En Saône-et-Loire

A ma connaissance, le processus n'a pas dépassé le stade d'une réunion restreinte organisée par le préfet de Saône-et-Loire. Le garant n'y a pas été invité, et n'a pas été tenu informé de la suite donnée.

B/ De l'été 2012 à l'été 2013 : La concertation suspendue

Après qu'aient été tenues, en juin 2012, les dernières sessions de travail en atelier, et bien qu'un calendrier de reprise de ce travail, en octobre, ait été annoncé, il devint rapidement sous-entendu que la concertation se dirigeait vers un ralentissement du calendrier, voire vers une suspension, le temps que soient éclaircies la question des avantages tarifaires susceptibles d'être accordés aux usagers fréquents et/ou pendulaires et, surtout, que soit évaluée, techniquement, juridiquement, financièrement et politiquement, la contreproposition formulée par le Département de Saône-et-Loire, présentée comme une alternative à la mise en concession, au moins en ce qui concerne les tronçons de la RCEA situés sur le territoire de ce département.

La contreproposition du Département de Saône-et-Loire, formalisée dans une délibération du conseil général du 4 novembre 2011, comprenait notamment :

- le transfert au Département de Saône-et-Loire de l'emprise des RN 70 et 79, dans les mêmes conditions que les conditions habituelles du transfert aux départements de biens relevant de la voirie routière nationale ;
- le transfert du produit de l'écotaxe ;
- la garantie de l'Etat quant au niveau du produit de l'écotaxe ;
- la garantie par l'Etat des emprunts que le Département serait amené à contracter pour le financement des travaux d'achèvement de la mise à 2x2 voies.

La décision fut prise, au niveau ministériel, au cours de l'été 2012, de recourir à l'expertise du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, et, en conséquence, de suspendre le fonctionnement des ateliers et les autres formes de concertation, pendant le déroulement de la mission ainsi confiée au CGEDD. Le garant en a été informé par un courriel de la DREAL Auvergne du 20 septembre 2012.

En fait, la réflexion du CGEDD a été articulée avec la mise en place, en octobre 2012, de la commission parlementaire dite Commission Mobilité 21, chargée de préciser les conditions de mise en œuvre du SNIT, et de hiérarchiser les projets qui y sont inscrits sur la base d'une approche réaliste des perspectives de financement.

La concertation s'est ainsi trouvée suspendue à partir de fin juin 2012. Elle ne devait reprendre qu'à l'automne 2013, sur les bases d'une nouvelle définition du projet, se substituant à celle résultant de la décision ministérielle du 24 juin 2011, nouvelle définition formulée dans une déclaration, en juillet 2013, du ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.

C/ 2ème Phase : De l'été 2013 au 12 janvier 2015. Le travail d'approfondissement d'un projet ramené au tronçon Digoin - Montmarault

La déclaration CUVILLIER

Après l'annonce faite par le Premier ministre, le 9 juillet 2013, des choix retenus par le Gouvernement en matière d'investissements dans les infrastructures de transport, M. CUVILLIER, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, en déplacement sur le tracé de la RCEA, a défini, en s'appuyant sur les conclusions de l'expertise conduite par le CGEDD, les nouveaux principes d'aménagement de l'axe sur le territoire de l'Allier et de la Saône-et-Loire.

En ce qui concerne les tronçons situés sur le territoire de la Saône-et-Loire, a été retenu le principe de l'aménagement avec crédits et sous maîtrise d'ouvrage d'Etat. Cette formule permet d'éviter les obstacles, notamment juridiques, auxquels se heurtaient tant l'octroi d'avantages tarifaires au profit des usagers fréquents et/ou locaux que la solution alternative proposée par le Département de Saône-et-Loire. Elle tire avec réalisme les conséquences de l'absence en Saône-et-Loire d'itinéraires alternatifs pour les usagers locaux.

En ce qui concerne l'aménagement du tronçon situé (pour l'essentiel) dans l'Allier, les principes retenus sont ceux exprimés dans la décision ministérielle du 24 juin 2011, prise à l'issue du débat public, simplement ramenés à un périmètre limité au département de l'Allier : mise en concession avec un système de péages ouvert, conservation des échangeurs existants (ceux définis dans le cadre des DUP précédemment prises), aménagement d'aires de service et de repos, examen de la possibilité d'inclure le système d'échange avec la RN 7 dans le périmètre de la concession, examen de la possibilité d'un aménagement du tronçon A 71 – Le Montet par adossement à la concession APRR.

Les conséquences sur la concertation

Du fait du traitement différent du projet dans les deux départements concernés, et de la conservation, dans l'Allier, des principes d'aménagement définis à l'issue du débat public, la concertation concernant la section Montmarault – Digoin s'est retrouvée héritière de la concertation commencée en novembre 2011 sur le projet lorsqu'il concernait l'ensemble du trajet autoroute A 6 – Montmarault..

En effet, l'administration centrale a considéré que l'on était en présence du même projet, nécessitant, du fait du recours à la concession, une déclaration d'utilité publique, mais dont seul le périmètre, ramené au département de l'Allier, aurait été modifié.

La déclaration de M. CUVILLIER a ainsi prévu la poursuite d'une large concertation, selon les mêmes orientations que celles mentionnées dans la décision du 24 juin 2011.

A cette fin, il a été institué un comité de pilotage Allier (COFIL) placé sous la présidence du Préfet de l'Allier, et auquel le conseil général doit être étroitement associé (dans les faits, le préfet de région s'impliquera fortement dans son fonctionnement et assurera la présidence de ses séances). Le COFIL doit ainsi être le cadre dans lequel sera conduite la concertation. Il sera aussi celui dans le cadre duquel devra être assuré le suivi de l'avancement de la mise en concession.

En outre, l'administration centrale a pris comme position que cette concertation devait être placée sous l'égide du même garant. Celui-ci toutefois n'est plus en charge de la concertation sur les tronçons de Saône-et-Loire, puisque la notion même de concertation est, de par la loi, attachée à la procédure de déclaration d'utilité publique, et que les nouvelles modalités envisagées pour la maîtrise d'ouvrage et le financement des tronçons de Saône-et-Loire peuvent être mises en œuvre dans le cadre des DUP existantes, sans que, contrairement à la situation en Allier, une nouvelle DUP soit nécessaire.

Il y a lieu de noter que le garant a demandé à ses interlocuteurs que la CNDP soit informée par la maîtrise d'ouvrage de l'évolution du périmètre de sa mission.

Les modalités de la poursuite de la concertation

Les modalités définies pour la concertation dans le nouveau périmètre prévoyaient, outre le fonctionnement du COPIL :

- l'organisation d'un événement presse ;
- la diffusion d'une newsletter relatant l'actualité de la concertation ;
- l'organisation d'un comité technique (COTECH) destiné à explorer à la fois les questions environnementales et les adaptations locales.
- la mise à jour des pages dédiées sur le site Internet de la DREAL Auvergne.
- l'organisation, à partir de mai/juin 2014, d'une campagne de trois réunions publiques.

Le fonctionnement du comité de pilotage Allier (COPIL)

Le comité de pilotage Allier a tenu trois réunions, sous la présidence du préfet de la région Auvergne et en présence du garant.

La composition du COPIL figure en annexe 3.

La réunion du 24 septembre 2013

La réunion du 24 septembre 2013 a été consacrée à un échange sur les développements du projet, tenant compte du travail réalisé en ateliers thématiques dans la phase précédente. Ont été ainsi précisés l'état du projet, et les options dégagées, en ce qui concerne, pour l'Allier, l'emplacement des échangeurs, des barrières de péage, des aires de repos et de service.

Le point a été fait sur les modalités de la tarification en péage ouvert et sur les perspectives ouvertes par un éventuel adossement.

Par ailleurs ont été évoquées deux questions relatives aux modalités de franchissement du Val d'Allier. D'une part, le maître d'ouvrage a présenté la nécessité de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement de l'Allier, l'ouvrage actuel ne pouvant supporter une mise à 2x2 voies. Toutefois, l'ouvrage actuel est en partie implanté dans l'emprise de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier, créée par décret du 25 mars 1994. Si, comme il est probable, l'ouvrage à réaliser implique, en fonction de caractéristiques qui restent à ce stade des études à déterminer, des travaux dans l'emprise de la réserve, ils seront subordonnés à une modification de ce décret.

Cette perspective a amené les participants au COPIL à questionner la nécessité d'un franchissement de l'Allier à 2x2 voies, l'économie réalisée en cas de simple conservation de l'ouvrage existant permettant en outre de rendre plus aisé le financement du raccordement de la RCEA à la RN 7.

Pour le maître d'ouvrage, en revanche, et une majorité de participants, les exigences de la continuité autoroutière impliquent nécessairement le franchissement de l'Allier à 2x2 voies.

D'autre part, le caractère inondable d'une portion de la RCEA dans la traversée du Val d'Allier, en cas de crue centennale, déjà évoqué à l'atelier thématique « environnement » du 25 juin 2012, a été confirmé. La nécessité d'y remédier a été questionnée par certains participants, avec les mêmes préoccupations d'arbitrage entre le surcoût qu'elle impliquerait et le financement du raccordement à la RN 7. Le maître d'ouvrage en a réaffirmé la nécessité, au nom de la continuité autoroutière dans le temps.

L'étude des solutions à apporter sur les deux points ainsi soulevés – caractéristiques des ouvrages de franchissement et mise hors d'eau de la chaussée (avec amélioration des conditions d'écoulement des crues) a ainsi naturellement constitué l'un des axes principaux des travaux assignés par le COPIL à l'atelier technique dont il a décidé la mise en place. (Cf infra B du II)

Pour le surplus, le COPIL a approuvé les modalités de poursuite de la concertation proposées par l'administration, et le calendrier prévisionnel de la suite de l'opération.

Le compte rendu de la réunion du COPIL du 24 septembre 2013 figure en annexe 4.

La réunion du 20 décembre 2013

La réunion du 20 décembre 2013 a été consacrée à l'exploitation du travail effectué par l'atelier technique (cf infra), et à la levée des choix à faire dégagés par lui.

Après discussion approfondie, le Préfet de Région a annoncé que serait présenté au ministère un projet intégrant une solution complète de franchissement du Val d'Allier et l'aménagement de l'échangeur avec la RN 7, celui-ci étant toutefois seulement proposé en option dans la procédure de choix du concessionnaire. En revanche, en ce qui concerne l'échangeur de Montmarault, seul son périmètre serait compris dans le dossier de la DUP, son aménagement n'étant pas, quant à lui, inclus dans le projet présenté au ministère, puisqu'est privilégiée une solution impliquant soit un adossement à la concession de l'autoroute A 71, soit des négociations avec le concessionnaire de cette autoroute.

Les modalités du système de péage et de tarification ont été explicitées.

En ce qui concerne le calendrier de la suite des opérations :

- il a été insisté sur le respect du calendrier annoncé, notamment en ce qui concerne l'échéance de mise en service de l'axe, annoncée pour 2020, ce qui impliquait la constitution du dossier de DUP pour la mi-2014, et l'organisation d'une enquête publique fin 2014, début 2015 ;
- ce qui conduisait, pour la conduite de la concertation, à la tenue en avril 2014 d'un COPIL informatif sur l'avancement du dossier de DUP, et à l'organisation en juin de trois réunions publiques de proximité, conçues surtout comme une présentation au public du projet et de ses impacts locaux.

Les échéances du printemps 2014 prévues dans ce calendrier n'ont pu être tenues, en raison de la nécessité de traiter une intervention du Conseil Général de l'Allier et de la Communauté d'Agglomération de Moulins, mais aussi du fait de retards dans l'obtention des crédits nécessaires au lancement de plusieurs études techniques.

Le compte rendu de la réunion du COPIL du 20 décembre 2013 figure en annexe 5

La réunion du 12 janvier 2015

A la réunion du COPIL du 12 janvier 2015 ont été présentés :

- le périmètre du projet soumis à DUP, incluant les échangeurs avec A 71 et avec la RN 7 ;
- le périmètre appelé à être concédé, qui diffère du périmètre DUP en ce qu'il ne comprend pas l'échangeur avec l'autoroute A 71, dont la réalisation sera rattachée à celle-ci et ainsi, incombera à APRR, son concessionnaire. Il comprend donc, en solution de base, la réalisation de l'échangeur avec la RN 7, la faculté étant ouverte toutefois aux soumissionnaires de présenter une offre qui ne la contiendrait pas ;
- les partis d'aménagement retenus pour les différents ouvrages, tels qu'ils ont pu être précisés au vu des travaux du comité technique, des préférences qu'il a exprimées, et notamment des enseignements qui ont pu être tirés des analyses multicritères formalisées sur les points en suspens ;
- une estimation du coût global du projet, soit, sous réserve des résultats de la sélection du concessionnaire, 507 millions d'euros. Ce coût devrait éviter le versement d'une subvention d'équilibre ;
- le dossier d'enquête préalable à la DUP.

La discussion qui a suivi ces présentations a été l'occasion pour les élus de confirmer leur opposition à l'inclusion dans la procédure de sélection du concessionnaire de l'option non réalisation de l'échangeur avec la RN 7.

Ils ont pu obtenir en outre des précisions relatives aux impacts sur les milieux naturels et agricoles, sur

les mesures compensatoires envisagées et sur la prise en compte des impacts sonores et les moyens mis en œuvre pour les limiter.

Par ailleurs, la DREAL a donné des indications sur la procédure de modification du décret créant la réserve naturelle nationale du Val d'Allier. Cette procédure comprenant une enquête publique, le COPIL a estimé qu'il paraissait souhaitable que celle-ci puisse être concomitante à l'enquête préalable à la DUP.

Par suite, le COPIL a donné son accord aux mesures envisagées pour la poursuite de la concertation. Il a notamment avalisé l'initiative prise par le maître d'ouvrage de lancer une campagne de trois réunions publiques, programmées dès les 13, 14 et 15 janvier.

Le compte rendu de la réunion du COPIL du 12 janvier 2015 figure en annexe 6

Le fonctionnement du Comité technique (COTECH)

Le comité technique, ouvert, comme les ateliers de la première phase de la concertation, à toutes les composantes du comité de pilotage, a tenu deux réunions journées entières.

Sa réunion du 16 octobre 2013 a été consacrée à l'étude de la conception et du positionnement fin des échangeurs.

Ses travaux ont notamment exploité les éléments d'analyse multicritère apportés par les services techniques de l'équipement.

Organisés en petits groupes de travail, dont les membres ont pu compléter par des critères additionnels la grille présentée, les travaux ont permis de dégager, pour chaque échangeur, et notamment pour ceux de Montmarault (ainsi que la barrière de péage du Montet), Toulon-sur-Allier et Montbeugny, le ou les scénarios susceptibles d'être proposés au COPIL.

Sa réunion du 20 novembre 2013 a été consacrée, avec la même organisation du travail, et toujours à partir de grilles d'analyse multicritère, à l'approfondissement des options de franchissement du Val d'Allier, à la présentation des principes de la tarification, et à l'approfondissement des options de choix des aires de repos et de service.

En ce qui concerne le franchissement du Val d'Allier, les travaux ont permis de dégager d'une part un consensus sur la nécessité de rehausser la chaussée pour la mettre hors d'eau, malgré le surcoût, et, d'autre part, deux scénarios crédibles de franchissement, celui d'un doublement du pont avec élargissement en rive gauche, et celui d'un ouvrage plus long, élargissant l'ouvrage actuel en rives droite et gauche, donc sur toute la largeur de la réserve naturelle. Une préférence a été marquée pour la première de ces solutions. Les deux solutions visent à améliorer et optimiser la transparence hydraulique de l'ouvrage, dans le contexte particulier du franchissement d'une rivière réputée pour être, en Europe, l'une des rares dont la liberté de mouvement du lit a été préservée, ce qui a été l'un des éléments déterminants du classement de la zone en réserve naturelle nationale.

La présentation relative aux aires annexes, et la discussion qui a suivi, a mis en évidence la difficulté qu'il pouvait y avoir à faire coïncider les principes relatifs à l'espacement, au dimensionnement et aux fonctionnalités des aires de stationnement avec les réalités du terrain, compte tenu notamment des projets des collectivités, y compris sur des axes autres que la RCEA (notamment la RN 7). Le traitement de la question du centre routier de Toulon-sur-Allier, appartenant à Communauté d'Agglomération de Moulins, qui recherche un repreneur, illustre cette difficulté. Le COTECH a conclu sur ces points à la nécessité d'approfondir encore la connaissance du terrain, en souhaitant que les études nécessaires puissent être faites en temps utile pour éclairer le COPIL à sa prochaine réunion

Enfin, la réunion a comporté la présentation du système de péage ouvert, à la fois dans son principe, et dans son fonctionnement de détail à chaque échangeur et à chaque barrière de péage

Du point de vue du garant, le fonctionnement du COTECH a été exemplaire, et a permis d'éclairer efficacement les choix soumis au comité de pilotage et à opérer par le maître d'ouvrage.

Sa contribution à l'élaboration du projet est analysée plus en détail au II/B du présent compte rendu.

Les interventions du Conseil Général de l'Allier et de Moulins Communauté.

Par lettre du 26 février 2014, le président du conseil général de l'Allier devait écrire au préfet de la région Auvergne pour contester le compte rendu de la réunion du COPIL du 20 décembre 2013, notamment en ce qu'il ne mentionne que comme option l'inclusion de l'échangeur avec la RN 7 dans la procédure de choix du concessionnaire.

Un courrier de même sens a été adressé au préfet de la région Auvergne, le 19 mars 2014, par le président de la Communauté d'Agglomération de Moulins (Moulins Communauté).

Parallèlement, le président du conseil général a, par courrier du 26 février 2014, saisi le garant des principales difficultés soulevées dans sa lettre au préfet de région.

Par lettre du 27 mars 2014, j'ai informé le préfet de région que j'avais été ainsi saisi, et, tout en faisant valoir qu'en principe la mission du garant était limitée à la concertation devant présider à la mise au point du dossier d'enquête préalable à la DUP, j'ai donné mon opinion que, compte tenu de l'intrication des procédures de DUP et de choix du concessionnaire, il me semblait que le COPIL prévu pour le mois d'avril ne pouvait pas être seulement informatif.

Après que le préfet de région ait demandé au préfet de l'Allier d'éclaircir le différend avec le conseil général, une réunion restreinte a été tenue le 10 juin 2014 à la préfecture de Moulins, réunissant, sous la présidence du préfet de région, le préfet de l'Allier, le président du conseil général, M. PERISSOL, maire de Moulins et président de Moulins Communauté, M. CHAMBEFORT, député de l'Allier, ainsi que les représentants de la maîtrise d'ouvrage, en présence du garant.

La réunion a permis d'explicitier les conditions dans lesquelles, combinée avec l'éventualité d'un adossement, une solution incluant l'échangeur avec la RN 7 dans les procédures de choix du concessionnaire pouvait avoir des chances d'être présentée avec succès. Aucune partie ne s'est toutefois cachée que la subtilité de cette formulation pouvait laisser place à plusieurs interprétations.

A la fin de la réunion, le garant a fait part de son souhait que puisse être concrétisée au plus vite l'implication du public dans la concertation et que soit amorcé le processus d'organisation des réunions publiques, qui sont l'un des éléments nécessaires de la concertation.

Il n'a pas été dressé de compte rendu de cette réunion.

D/ 3ème phase : A compter du 13 janvier 2015 – Les réunions publiques et le travail de finalisation du projet

Le contexte dans lequel les réunions publiques ont été décidées et organisées

En suite de la présentation du projet et du dossier de DUP, le comité de pilotage du 12 janvier 2015 a entériné les propositions du maître d'ouvrage pour la poursuite de la concertation.

Ces propositions prévoyaient notamment :

- la tenue de trois réunions publiques, qui devaient se tenir les jours suivants. Ainsi a été engagée une phase majeure de la concertation : l'association directe du public à l'élaboration du dossier de DUP ;
- les modalités d'annonce des réunions publiques et de leur objet, notamment par la diffusion dans la semaine du 12 janvier 2015 d'une newsletter, et par la mobilisation du site de la DREAL Auvergne.
- l'élargissement de l'association de la population à des publics plus spécifiques, et notamment à celui des agriculteurs ;
- la diffusion régulière de lettres d'information en fonction de l'avancement des différentes procédures.

En parallèle, l'élaboration du projet se poursuivait sur des points spécifiques, notamment celui des difficultés

soulevées par le franchissement de la rivière Allier, en un lieu où le tracé de la RCEA traverse la réserve naturelle nationale (RNN) du Val d'Allier.

Les réunions publiques générales

Le dossier d'enquête préalable à la DUP, qui pouvait, début janvier 2015, être regardé comme suffisamment consolidé, a été présenté au public, et discuté, au cours de trois réunions publiques, placées sous la présidence du Préfet de l'Allier, en présence du garant, tenues en trois lieux répartis judicieusement le long du parcours.

- le 13 janvier 2015, à Montmarault ; environ 55 personnes y ont participé ;
- le 14 janvier 2015, à Dompierre sur Besbre ; environ 100 personnes y ont participé ;
- le 15 janvier 2015, à Toulon-sur-Allier (Commune proche de Moulins, située au croisement avec la RN 7) ; environ 120 personnes y ont participé.

Ces réunions publiques, qui ont été annoncées dans la presse et sur le site de la DREAL Auvergne, se sont déroulées dans une ambiance dépassionnée. Elles ont permis d'apporter les réponses aux demandes de précision des participants, notamment sur la localisation et la conception des échangeurs et sur le système de péage ouvert qui devrait être mis en place. Elles ont permis d'apporter des éclairages sur de nombreux points de détail, notamment quant aux impacts fonciers du projet, limités du fait des acquisitions réalisées en application des DUP de 1995, 1996 et 1997, mais pouvant être sensibles au niveau de chaque échangeur ou barrière de péage.

Elles n'ont pas révélé d'opposition forte ou de principe au projet.

En revanche, comme on pouvait s'y attendre, et bien que ce ne relève pas d'une problématique dans le champ direct de la déclaration d'utilité publique, a été exprimée, à chacune des trois réunions publiques, une forte demande, notamment des élus, que la réalisation de l'échangeur RCEA/RN 7 (échangeur qui est dans la DUP projetée), figure également comme une composante non négociable du projet dans les procédures de mise en concurrence des candidats à la concession, là où la maîtrise d'ouvrage n'exclut pas de reconnaître aux candidats la possibilité de présenter en option une offre ne l'incluant pas.

La réunion du 13 janvier 2015 à Montmarault.

Le public a été évalué à 55 personnes.

Outre des questions portant sur des points techniques, ou d'intérêt territorial du projet, auxquelles la maîtrise d'ouvrage a apporté réponse, la réunion a permis d'approfondir deux thèmes :

- celui de la conception de l'échangeur avec l'autoroute A 71 ;
- celui des implications de la labellisation « Village étape » (labellisation à laquelle sont candidates les communes de Montmarault et de Dompierre-sur-Besbre).

(Le compte rendu de la réunion établi par la DREAL Auvergne Figure en annexe 7.

La réunion du 14 janvier 2015 à Dompierre-sur-Besbre.

Le public a été évalué à 100 personnes

Outre des questions portant sur des points techniques, ou d'intérêt territorial du projet, auxquelles la maîtrise d'ouvrage a apporté réponse, la réunion a permis d'évoquer :

- la question de la justification du traitement différent des usagers de la RCEA selon qu'ils empruntent la partie non concédée ou la partie concédée de l'itinéraire ;
- la question du risque de voir des poids lourds emprunter les itinéraires de substitution ;
- la question du devenir des centres routiers existant et de leur personnel ;
- la question du caractère suffisant des aires de service prévues au projet.

Réunion du 15 janvier 2015 à Toulon-sur-Allier

Le public a été évalué à 120 personnes.

Outre des questions portant sur des points techniques, ou d'intérêt territorial du projet, auxquelles la maîtrise d'ouvrage a apporté réponse, la réunion a permis :

- de préciser le calendrier de la poursuite des opérations, et les contraintes réglementaires qui le rendent difficilement compressible, malgré les signalements répétés de l'urgence de l'aménagement ;
- de justifier le positionnement de l'échangeur de Montbeugny, eu égard aux fonctionnalités qu'il aura à remplir ;
- d'évoquer de nouveau l'impact des reports de trafic sur les voiries secondaires. Il a été précisé à cet égard que le coût des travaux de recalibrage que ces reports pourront nécessiter seront à la charge des collectivités territoriales, et ne sont pas compris, au dossier d'enquête préalable à la DUP, dans l'évaluation des dépenses nécessitées par l'aménagement de la RCEA.

(Le compte rendu de la réunion établi par la DREAL Auvergne Figure en annexe 9.

Les rencontres avec le monde agricole

Conformément à la demande qui en avait été faite par le Comité de pilotage, plusieurs réunions destinées au monde agricole ont été organisées conjointement par la Chambre d'Agriculture de l'Allier et la DREAL Auvergne, avec un important investissement d'une chargée de mission de la chambre, dont le travail a ainsi prolongé l'implication active et pertinente qu'elle avait eue, notamment dans les travaux du COTECH.

La première a eu lieu le 26 janvier 2015, dans les locaux de la chambre d'agriculture, et était destinée à ses élus. Quatre autres réunions, ouvertes aux publics du monde agricole, ont été organisées, les 3 et 10 février, à raison d'une séance par demi-journée, sur quatre communes réparties le long de l'itinéraire et dont le foncier agricole, ou encore les exploitations, pouvaient être affectés par les aménagements projetés, notamment aux abords des échangeurs et des barrières de péage. Le garant a pu participer aux réunions du 10 février, tenues à Montbeugny et Diou.

Ces réunions ont connu un véritable succès. Elles ont joué, dans le monde agricole, le même rôle que les réunions des 13, 14 et 15 janvier 2015 auprès du « grand public ». Elles ont notamment permis :

- de vérifier l'acceptabilité du projet du projet par le monde agricole ;
- de traiter certains points de détail, avec l'éclairage des personnes connaissant bien le terrain.

Il convient de souligner à cet égard que le relativement faible impact du projet sur le foncier agricole et les exploitations n'a rendu aisé l'obtention du consensus que parce que, tout au long de la concertation, un souci particulier a été porté au traitement des détails.

La question du franchissement de l'Allier, et son interférence avec la RNN du Val d'Allier.

Dès qu'il a été acquis que le franchissement du Val d'Allier se ferait à 2x2 voies (dès, donc, que l'option de maintenir la traversée avec seulement l'ouvrage existant, qui supposait une interruption de la continuité autoroutière, a été écartée), il a été évident qu'il y aurait lieu de doubler, selon des caractéristiques à définir, le pont, et que les travaux auraient nécessairement un impact sur la réserve naturelle nationale (RNN) du Val d'Allier. Et que cela impliquait une modification du décret du 25 mars 1994 créant la réserve.

Toutefois, l'élaboration du dossier d'opportunité ne pouvait être finalisée avant que soient connues les caractéristiques de l'ouvrage.

Dans chacune des options soumises au COPIL du 12 janvier 2015, les caractéristiques de l'ouvrage ont été déterminées avec le souci d'optimiser la transparence hydraulique de l'ouvrage.

Cette considération a joué un grand rôle dans les avis favorables recueillis par le dossier d'opportunité soumis successivement au CRSPN (avis du 28 juillet 2015) et à la Commission des Aires Protégées du CNPN (Avis du 5 novembre 2015), ouvrant ainsi la voie à l'examen de la demande de modification du décret de 1994 par le CNPN, et à l'enquête publique qui doit la précéder.

Toutefois, les interventions envisagées dans le périmètre de la réserve ont été l'occasion de réexaminer le positionnement des enrochements qui y ont été constitués, et qui constituent un facteur limitant de la liberté de mouvement de la rivière. Or, ce réexamen suppose un arbitrage entre d'une part les demandes des agriculteurs, qui souhaitent limiter les risques d'empiètement de la rivière sur les terres agricoles, d'autre part les besoins de protection de l'ouvrage contre les affouillements, et enfin les préoccupations des défenseurs de la liberté de mouvement de la rivière, au premier rang desquels la Ligue pour la Protection des Oiseaux, qui est aussi l'association qui gère la réserve naturelle.

Les arbitrages à rendre doivent être éclairés par une étude de modélisation hydraulique lancée début 2016.

L'enjeu a paru suffisamment important pour que les rapporteurs du projet devant le CNPN aient ressenti la nécessité d'une connaissance plus précise du terrain.

A cette fin, le préfet de l'Allier a organisé à leur intention deux journées de travail, auxquelles le garant de la concertation a été invité.

Ces réunions de travail ont permis de recueillir les points de vue de la DREAL, de la Direction départementale des territoires de l'Allier, de membres représentatifs du comité consultatif de la RNN (Collège des élus et collège des propriétaires et usagers), de la chambre d'agriculture, des associations environnementales (dont la LPO). Elles ont comporté une visite de terrain.

Enfin, il doit être rappelé que la Comité de pilotage de la concertation sur la RCEA avait émis le souhait que l'enquête préalable à la DUP et l'enquête préalable à la modification du décret RNN du Vel d'Allier soient menées concomitamment

Ce souhait aura été satisfait, puisque les deux enquêtes ont été organisées aux mêmes dates. Simplement, elles n'ont pas les mêmes commissaires enquêteurs.

II – LE FONCTIONNEMENT DE LA CONCERTATION

A/ Les thèmes structurants

Les différences d'approche et de contrainte entre l'Allier et la Saône – et-Loire

Il n'y a pas lieu de revenir ici sur les différences d'approche dans l'acceptabilité d'une solution autoroutière entre les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire, puisque que ce département n'est plus, à l'exception du secteur de Digoin, dans le périmètre du projet autoroutier et dans le périmètre de la concertation, sinon pour rappeler à quel

point ces différences d'approche – et de contraintes - ont formé l'axe structurant du premier temps de la concertation.

En revanche, et alors que la RCEA constitue encore une unité reconnue en France et en Europe, pratiquement « labellisée » sous ce nom, l'on doit regretter qu'un minimum de cette unité n'ait pas continué à nourrir la concertation maintenue sur la partie Allier. Ce qui se passait à l'est de Digoin a été pratiquement ignoré des acteurs de la concertation dans l'Allier, et aucune information n'a été diffusée dans le public.

La confirmation de l'existence, dans l'Allier, d'un consensus stable

La concertation a confirmé l'existence, dans l'Allier, d'un consensus sur l'acceptabilité de principe d'une autoroute à péage, comme seul moyen de faire face à l'urgence qu'il y a à remédier à la dangerosité de la RCEA.

Ce consensus traverse les clivages politiques. Durant le temps de la concertation, il a résisté aux changements électoraux. Même si cette position demande à être nuancée, il n'a jamais été fondamentalement remis en cause par les autres acteurs de la concertation, qu'ils soient issus des milieux associatifs, environnementaux ou économique. L'exemple pourrait en être l'attitude des représentants des transporteurs (présents surtout en première phase de la concertation), vigilants sur ce qui peut affecter le niveau des péages acquittés par les poids lourds, ou ses modalités pratiques, mais qui n'en ont jamais contesté le principe.

Que dans l'Allier ce consensus puisse être en partie expliqué par l'existence d'itinéraires, et donc de stratégies alternatifs ne doit pas occulter, aux yeux des élus, l'affirmation qu'il leur a fallu, et qu'il leur faut encore, du courage pour assumer ce choix. Et ils manifestent, parfois vigoureusement, qu'ils souhaiteraient que leur courage politique, leur attitude citoyenne, soit récompensés.

La persistance d'une demande relative au raccordement avec la RN 7

Cette demande de reconnaissance s'est focalisée sur la revendication que le système d'échange avec la RN 7 à Toulon-sur-Allier soit intégré, non seulement dans le périmètre de la DUP (ce qui est acquis) mais aussi comme item ferme, et non optionnel, dans le cahier des charges de la procédure de sélection du concessionnaire. Les élus entendent par-là vérifier la volonté de l'Etat de maintenir ses engagements quant à la mise à 2x2 voies de la RN 7 dans l'Allier.

La position de l'Etat, quant à elle, est que la possibilité de financer l'échangeur dépendra de l'équilibre financier de la concession, et donc de facteurs tels que le coût des aménagements (notamment, surcoûts du doublement du pont du Val d'Allier et de la mise hors inondabilité de la chaussée), la possibilité d'un adossement sur une partie de l'itinéraire (exclue depuis), le besoin d'une subvention d'équilibre etc... Facteurs que les soumissionnaires seront les mieux à même de mesurer.

Cette question a représenté, dans le cours de la concertation, le seul désaccord significatif entre le maître d'ouvrage et les élus. Il est significatif aussi que ce soit aussi le seul point consistant sur lequel l'intervention du garant a été sollicitée.

La négociation qui a été menée, et qui s'est concrétisée à la réunion restreinte du 10 juin 2014, a abouti à une formulation de compromis dont tous ont paru se satisfaire, à savoir que l'Etat chercherait à dégager les conditions économiques permettant au soumissionnaire de s'engager sur la réalisation de l'échangeur, laquelle sera incluse dans la solution de base du cahier des charges, le soumissionnaire gardant la possibilité de présenter une offre qui ne la contiendrait pas.

* * *

Enfin, le consensus sur l'acceptation d'une autoroute à péage ne doit pas masquer une inquiétude des élus, qui s'est discrètement mais continuellement manifestée au cours de la concertation, aussi bien en comité de pilotage qu'en comité technique : celle d'un report de trafic, non seulement des véhicules légers, mais aussi des poids lourds, dont ni l'importance, ni les nuisances ne peuvent être exactement appréhendés, et qui amènera les collectivités à supporter des charges, qu'elles redoutent mais ne peuvent encore mesurer. Leur grande crainte est ici que revienne un état des lieux qui rappellerait celui qui caractérisait l'époque où la RCEA traversait encore les agglomérations.

B/ Retour sur le déroulement de la concertation

Le sérieux du travail effectué en ateliers thématiques ou en comité technique

En ce qui concerne le positionnement des échangeurs et des barrières de péage

Il y a lieu de rappeler ici que deux des principes d'aménagement de la RCEA qui ont été constamment maintenus tout au long du débat public et de la concertation, celui d'un système de péage ouvert et celui du maintien de tous les échangeurs existants.

Le maintien des échangeurs existants n'est pas exclusif, bien évidemment, de modifications de détail pour les adapter à une chaussée à 2x2 voies et à l'implantation d'un système de péage, mais aussi, dans leur positionnement fin et dans leur configuration, pour optimiser leurs fonctionnalités.

N'est relaté ici que le résultat des travaux approfondis conduits en ateliers et en COTECH sur les échangeurs de Montmarault, de Toulon-sur-Allier et de Montbeugny et la barrière de péage du Montet.

L'échangeur de Montmarault

Il s'agit de l'ouvrage qui assure l'échange de la RCEA avec l'autoroute A 71, l'ouvrage actuel ne permettant pas d'assurer la continuité autoroutière entre les deux axes. Il y a lieu de rappeler ici que l'échangeur est inclus dans le projet de DUP, mais ne le sera pas dans la concession, sa réalisation incombant à APRR, en sa qualité de concessionnaire de A 71.

Les enjeux des différentes configurations étudiées étaient, outre celui de l'optimisation de la continuité autoroutière, le moindre impact sur le foncier et la continuité des exploitations agricoles, le moindre impact sur les zones d'activité économique existantes ou en projet, le moindre impact sur une zone archéologique et sur des zones humides, la nécessité de séparer nettement les tronçons parcourus en péage ouvert de ceux parcourus en péage fermé, l'incidence sur le positionnement du village de Montmarault comme « Village étape », et enfin le devenir des délaissés importants qu'impliquaient les différents scénarios.

Quatre configurations ont été étudiées :

- celle d'une connexion complète, avec conservation de l'ouvrage actuel et création de voiries nouvelles ;
- celle d'un giratoire dénivélé ;
- celle dite « trompette sud » ;
- celle d'une connexion « compète quart Nord Est ».

Le travail en ateliers, à partir d'une grille d'analyse multicritères que les ateliers ont complétée, a permis

d'écarter fermement la solution giratoire, et de marquer une préférence nette pour la solution « connexion complète quart Nord Est ».

Le positionnement de la barrière de péage du Montet

Se branchant sur l'étude de la configuration de l'échangeur de Montmarault a eu lieu une discussion, lancée par une réflexion du président de la Communauté de communes Bocage Sud, qui aurait souhaité, comme cela avait déjà été débattu au cours du débat public, que la barrière de péage du Montet (située en fait sur le territoire de la commune de Deux-Chaises) soit déplacée, pour permettre aux usagers locaux d'éviter à avoir à acquitter le péage pour les déplacements locaux.

Pour le maître d'ouvrage, ce déplacement ne paraît pas possible sans compromettre sérieusement, pour le concessionnaire, l'équilibre économique de la concession.

L'échangeur de Toulon-sur-Allier

Le travail effectué sur ce point s'est abstrait autant que possible du contexte du différend entre les élus et l'Etat sur la question des modalités d'inclusion de l'échangeur dans l'appel d'offres de la concession, pour se concentrer sur la configuration de l'échangeur à présenter dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, puisque l'échangeur en fait en tout état de cause partie.

Le travail en ateliers a permis d'écarter trois configurations, l'une de type « trèfle », et deux comportant un giratoire.

Trois configurations ont été regardées comme intéressantes, celle d'une double trompette, celle d'une paire de lunettes, et celle d'un trèfle à anse interne d'entrée, toujours à partir d'une grille d'analyse multicritères. Le COTECH comme le COPIL ont partagé la préférence du maître d'ouvrage pour cette dernière configuration, qui est celle qui favorise le mieux la fluidité des échanges entre RCEA et RN 7, tout en minimisant l'impact sur le foncier et les exploitations agricoles, et qui ne présente pas d'impacts sur l'environnement qui ne puissent être neutralisés ou compensés.

L'échangeur de Montbeugny

L'étude de cet échangeur a fait l'objet d'une attention particulière, en raison de son articulation avec une barrière de péage, de l'impact significatif qu'il a sur les zones boisées, et de la demande que soit optimisée la liaison, via le CD 53, avec le Logiparc 03, selon qu'il est regardé comme acceptable ou pas, pour cette liaison, de traverser le village de Montbeugny.

Une nette préférence a été dégagée, parmi quatre configurations étudiées, pour celle dite « losange Est », la moins impactante pour l'environnement, pour les usages agricoles et celle qui, évitant la traversée de Montbeugny, facilite le mieux l'accès à Logiparc.

En ce qui concerne la traversée du Val d'Allier et la mise hors inondabilité de la RCEA

L'approfondissement des solutions envisageables pour le franchissement du Val d'Allier a été réalisé essentiellement à la réunion du COTECH du 20 novembre 2013.

La discussion a permis d'écarter les scénarios qui comportaient un pincement à 2x1 voies dans la continuité routière. De même, l'inondabilité de la zone à l'Est du pont des Pacages n'a pas paru acceptable, même avec la seule récurrence d'une crue centennale.

Notamment, il a bien été perçu que toutes les solutions de franchissement de l'Allier par un ouvrage élargi impliquaient une modification du décret créant la réserve naturelle, et que seules pourraient être prises en considération les solutions qui apporteraient une amélioration environnementale, en pratique une amélioration de la transparence hydraulique de l'ouvrage.

Dans l'analyse multicritères à laquelle les groupes de travail se sont livrés, le surcoût de l'aménagement a également été un paramètre important.

Des comparaisons pointues ont permis de dégager, parmi 9 variantes étudiées, deux scénarios, comportant dans les deux cas un doublement du pont, mais impliquant la conservation de l'ouvrage existant pour l'un, avec élargissement en rive gauche, l'autre scénario impliquant la démolition de l'ouvrage existant, et un élargissement en rive droite et en rive gauche. Cette dernière solution maximise la transparence hydraulique de l'ouvrage, au prix toutefois d'un surcoût considérable. Aussi la concertation a-t-elle abouti à privilégier la solution comportant le maintien de l'ouvrage existant, qui

avec un élargissement limité à la rive gauche optimise la liberté hydraulique de la rivière. C'est celle qui est prévue dans le dossier d'enquête préalable à la DUP.

La relative faiblesse du niveau de la communication orientée vers le public

Le travail en atelier est une forme d'association du public, au travers de ses institutions représentatives. Dans la philosophie de l'association du public à l'élaboration des décisions d'aménagement qui le concernent, et dans la législation qui en fait obligation, le travail en atelier ne saurait toutefois entièrement suppléer l'association directe du public, au travers, notamment, mais pas seulement, de réunions publiques.

Cette orientation de la communication vers le public, dans le cadre de la concertation sur la RCEA, sans jamais avoir été négligée, n'a jamais non plus tenu le devant de la scène. Et elle a plutôt emprunté les formes d'une information du public qu'adopté les moyens de sa participation.

La réflexion ici se limitera à ce qui s'est passé dans l'Allier, et qui a donc relevé de la DREAL Auvergne. En effet, la vigueur de l'opposition, en Saône-et-Loire, au principe même d'une autoroute concédée, et l'accent mis sur la recherche d'une solution alternative, dont notamment celle proposée par le conseil général de la Saône-et-Loire, ont paralysé toute initiative de communication orientée vers le public. En témoigne la circonstance que le site Internet de la DREAL Bourgogne, s'il a rendu compte du lancement de la concertation à la réunion du comité de suivi du 29 novembre 2011, en en publiant le compte rendu, n'a plus par la suite diffusé aucune information. Il n'a non plus jamais été mis en configuration de recueillir les saisies du garant.

En région Auvergne, le site Internet de la DREAL a été mis en configuration de permettre l'information et la participation du public.

En ce qui concerne l'information, le site a mis en ligne l'intégralité des documents préparatoires (diaporamas projetés, grilles d'analyse présentées etc...) et des comptes rendus :

- de la réunion du comité de suivi, comme des réunions du comité de pilotage ;
- des réunions des ateliers thématiques, comme de celles de chacun des ateliers du comité technique ;
- de chacune des réunions publiques des 13, 14 et 15 janvier 2015.

Par ailleurs, ces informations ont été mises à la disposition du public dans une zone du site où le public pouvait accéder à l'intégralité des documents mis en ligne précédemment dans le cadre du débat public.

Au prix d'un « chemin » plus long, cette organisation et ces fonctionnalités ont été reprises sur le site de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.

Pour permettre la participation du public, le site Internet a été muni d'une boîte permettant au public de saisir par Internet, à son choix, le maître d'ouvrage et/ou le garant, pour « s'exprimer sur le projet ».

Toutefois, l'ergonomie du site rend difficile, pour le public non précisément motivé, l'accès à l'information et à la boîte de participation. Aussi le site a surtout permis de diffuser les informations relatives aux travaux du comité de suivi, du comité de pilotage, et des ateliers entre les membres et les participants. D'une portée limitée, de par son ergonomie, pour l'information du public, il a échoué à être pour celui-ci un outil de participation à la concertation.

Il est significatif à cet égard que pratiquement aucune saisine du garant n'a emprunté le canal de la boîte à lettres mise à la disposition du public.

En outre, si chaque plan d'organisation de la concertation entériné par le comité de suivi, puis, dans l'Allier, par le comité de pilotage, a comporté l'utilisation d'outils de diffusion de type « newsletter », ces outils n'ont jamais, sauf occasionnellement, et sans suivi, été mis en œuvre.

Il est significatif également que, à la connaissance du garant, il n'a pas été développé de stratégie de communication avec la presse, de type « conférence de presse » ou « point presse ». Mais la presse a néanmoins été tenue informée des événements marquants de la concertation, les a couverts, et en a rendu compte, notamment en ce qui concerne les réunions du comité de suivi, celles du comité de pilotage, et les réunions publiques.

D'une manière générale, la presse régionale a rapporté tout ce qui venait à sa connaissance se rapportant à la RCEA, incidents, accidents, prises de position... Une revue de presse hebdomadaire fort bien faite tenue pendant plus d'une année par Etat d'Esprit, sous-traitant de la SNC Lavalin dans le contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage passé par cette dernière avec l'Etat, a permis au maître d'ouvrage d'avoir une information précise sur les échos que le projet rencontraient dans le public, et d'une manière plus générale sur tout ce qui était publié concernant la RCEA.

Le garant a apprécié d'en être destinataire. La revue de presse a d'ailleurs constitué pour lui une précieuse source d'information sur l'actualité de la RCEA pendant toute la période où la concertation a été suspendue.

Mais manifestement la mission confiée à Etat d'Esprit n'était pas orientée vers le public et sa participation à la concertation. L'établissement de relations entre le garant et Etat d'Esprit n'a d'ailleurs pas été encouragé.

Au final, le droit de la concertation, pour autant que le garant soit habilité à en juger, a été respecté, même si c'est *a minima*. Les réunions publiques ont été tenues, en des lieux qui « collaient au terrain », même si elles ont davantage consisté en une information donnée au public sur l'état final du projet qu'elles n'ont permis une réelle contribution à son élaboration.

Surtout, ce qui peut paraître comme une critique doit être sérieusement nuancé :

- le garant n'a à aucun moment ressenti une forte demande d'expression du public : il se peut que l'intensité du débat public ait épuisé le besoin d'expression ; plus probablement, le consensus sur le projet constaté dans l'Allier a déplacé les enjeux vers des questions plus localo/techniques, que l'organisation en ateliers était mieux à même de prendre en charge ;
- surtout, la question qui domine les préoccupations du public est l'urgence qu'il attache à ce que l'aménagement soit, enfin, réalisé. Il suffit, pour s'en convaincre, de simplement percevoir l'intensité des émotions, confinant parfois à la colère, qui s'expriment à chaque accident grave survenu sur la RCEA.

Le temps de la concertation a été long, mais n'a pas, dans l'Allier, modifié l'équilibre ni l'économie du projet.

Comme il a été rappelé dans le préambule, le débat public s'est achevé le 4 février 2011. La concertation qui l'a suivie s'achève le 24 avril 2016, pour faire place à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, qui commence le 25 avril.

Le délai qui sépare ces deux dates peut paraître excessivement long. Cette appréciation doit être fortement relativisée.

Tout d'abord, les différences d'approche entre les deux départements concernés par le périmètre initial du projet avaient constitué l'un des axes structurants du débat public. Il aura simplement fallu deux ans pour que soient tirées les conclusions de la constatation que ces différences d'approche correspondaient à des différences de contraintes, et appelaient un traitement différent. Deux ans auront été ainsi consacrés à simplement définir le périmètre pertinent du projet autoroutier, et par là-même de la concertation.

Du point de vue de celle-ci, ces deux ans n'ont pas été entièrement perdus – une grande partie des travaux, et notamment des travaux effectués en ateliers, aura été utile pour la suite des opérations. Cependant, il ne paraît pas exagéré de dire que la déclaration Cuvelier marque un nouveau point de départ de la concertation.

Les un peu plus de trois années de concertation qui ont suivi ont simplement subi les aléas - qui ont vérifié, on peut le regretter, la tendance constante qu'ont les projets à les sous-estimer – habituels de la mise au point d'un projet de la complexité considérée : difficultés techniques, difficultés administratives et juridiques (l'interaction avec la RNN du Val d'Allier), retards dans le financement d'études indispensables etc...

Ce qu'il me paraît important de considérer, c'est que, dans l'Allier, cette mise au point du projet et du dossier s'est faite sur la base de données qui ont été certes approfondies, mais qui n'ont pas fondamentalement changé depuis le débat public. Le dossier qui est soumis à l'enquête préalable à la DUP reflète les mêmes équilibres, la même économie que le projet qui avait été présenté au débat public.

Toujours dans l'Allier, il reflète également le même consensus, et le même sentiment d'urgence.

Compte rendu dressé le 25 avril 2016

José THOMAS



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr