

cndp

Commission particulière

du débat public
RCEA

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône



Route Centre Europe Atlantique

Compte rendu du débat public

élaboré par Claude Brévan, présidente de la CPDP, avec la collaboration des membres de la commission : Jean-Yves Audouin, Jean-Louis Cherel, Martine Lafon-Lehmans et Denis Viala.

4 novembre 2010 - 4 février 2011

29 mars 2011



PHOTO DE COUVERTURE : RÉUNION PUBLIQUE DE MONTCEAU-LES-MINES.

- Directeur de la publication : Claude Brévan • Rédaction : CPDP • Maquette : Campardou Communication
- Crédit photos : Jean-Robert Loquillard • Impression : FOT - Document imprimé sur papier recyclé.



Sommaire

Chapitre 1

Le débat public et sa préparation

- 1.1 La saisine et la décision de la CNDP page 8
- 1.2 La constitution de la CPDP page 8
- 1.3 L'installation de la commission et son assistance page 8
- 1.4 La préparation du débat page 9

Chapitre 2

Le déroulement du débat public

- 2.1 Le calendrier page 12
- 2.2 Les réunions publiques et leurs participants page 12
- 2.3 L'information en continu page 13
- 2.4 La participation du public via le site Internet et les cartes T page 14
- 2.5 L'expression des participants au débat hors réunions publiques page 15
- 2.6 La participation des médias page 16
- 2.7 Le coût du débat page 18

Chapitre 3

Les réunions publiques

- Première réunion d'ouverture à Moulins-sur-Allier page 20
- Deuxième réunion d'ouverture à Charnay-lès-Mâcon page 24
- Réunion « agriculture, environnement » à Montmarault page 27
- Atelier « agriculture » à Toulon-sur-Allier page 29
- Réunion « expertise juridique, économie, industrie » à Montceau-les-Mines page 30



Réunions « déplacements, trafics » :

- réunion à Dompierre-sur-Besbre page 34

- réunion de rattrapage à Molinet page 36

Réunion « agriculture, tourisme et environnement » à Cluny page 37

Réunion « point d'étape à mi débat » à Paray-le-Monial page 40

Auditions publiques à Molinet page 43

Réunion « économie » à Yzeure page 48

Réunion « les aspects financiers du projet » à Mâcon page 51

Réunions de conclusion à Digoin et Moulins-sur-Allier page 55

Chapitre 4

Les apports et enseignements du débat public

4.1 Un consensus sur la finalité, des divergences profondes
sur les moyens de l'atteindre page 62

4.2 Le recours à la concession, nécessité ou solution de facilité ? page 64

4.3 Les impacts d'un changement de statut de la RCEA page 66

4.4 Les expertises indépendantes intervenues pendant le débat page 67

4.5 Les amendements, les propositions et les prises de position page 68

4.6 Les enseignements du débat page 74

Annexes



Réunion de Digoin

Chapitre 1

Le débat public et sa préparation

1.1

La saisine et la décision de la CNDP

Le 15 février 2010, le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et le secrétaire d'Etat chargé des transports saisissent la Commission nationale du débat public (CNDP) du projet d'accélération de mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79-RN70 et RN80) par création d'une section autoroutière à usage payant entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône.

Le 7 avril 2010, la Commission nationale du débat public décide de soumettre ce projet à un débat public, dont elle assurera l'organisation, voir décision N°2010/20/RCEA/1 en annexe 1.

1.2

La constitution de la CPDP

Le 7 avril également, la Commission nationale décide de confier la présidence de la commission particulière du débat public (CPDP) RCEA à **Mme Claude BREVAN**, inspectrice générale honoraire de la construction, ancienne déléguée interministérielle à la ville, ancien directeur départemental de l'équipement d'Eure-et-Loir et des Yvelines. Mme BREVAN a été présidente de la CPDP « Prolongement de l'A16 » et membre de la CPDP « Devenir de la RN154 ».

Sur sa proposition, le 5 mai 2010, la Commission nationale nomme les quatre autres membres de la commission :

- **M. Jean-Yves AUDOUIN**, *préfet honoraire, ancien conseiller maître (SE) à la Cour des comptes, ancien membre de la CPDP « Devenir de la RN154 »* ;
- **M. Jean-Louis CHEREL**, *général de gendarmerie (2ème section), juge de proximité* ;
- **Mme Martine LAFON-LEHMANS**, *retraîtée de la fonction publique qui a été chef de la mission communication au ministère de la culture et de la communication et responsable des campagnes nationales de sécurité routière au ministère de l'équipement et des transports* ;
- **M. Denis VIALA**, *dirigeant d'une entreprise spécialisée dans les images de synthèse pour l'architecture*.



De gauche à droite : Denis VIALA, Martine LAFON-LEHMANS, Jean-Yves AUDOUIN, Claude BREVAN et Jean-Louis CHEREL

La commission particulière adopte le « Code éthique et déontologique », mis en place par la CNDP. Ce document explicite les obligations qui s'imposent aux membres d'une CPDP : équité, intégrité, neutralité vis-à-vis du projet, indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage, information et transparence vis-à-vis du public.

1.3.

L'installation de la commission et son assistance

Une fois constituée, la CPDP a rencontré les directions régionales de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne et Bourgogne – représentants de la maîtrise d'ouvrage et dont la coordination a été confiée au préfet de la région Auvergne – afin de mettre en place les moyens nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre du débat public.

M. Edouard de FERRIERES et Mme Laurence VARILLON ont été recrutés en tant que secrétaire général et secrétaire générale adjointe.

Le territoire concerné s'étendant sur deux départements (l'Allier et la Saône-et-Loire) et deux régions (l'Auvergne et la Bourgogne), qui n'avaient pas connu jusqu'alors de débat public, la CPDP a décidé une double implantation locale, en centre-ville de Moulins et de Mâcon. Respectivement situés passage d'Allier et rue Tourneloup, ces deux accueils ont permis d'informer le public du débat, grâce à un affichage visible depuis l'extérieur, et de délivrer la documentation du débat. Installés dans les villes-préfectures, ces locaux ont également permis d'organiser les réunions de la CPDP et les déplacements vers les lieux de réunions publiques.

Après un appel d'offres, l'agence Campardou Conseil & Associés, basée à Toulouse, a été retenue comme interlocuteur unique de la commission. Ce prestataire spécialisé a pris en charge la conception et la diffusion de l'ensemble des documents du débat. Il a toutefois sous-traité :

- la logistique des réunions et du secrétariat général à l'entreprise CDV Evènements, également installée à Toulouse ;
- les relations-presses à l'agence Géraldine Musnier, située à Lyon.

En ce qui concerne l'hébergement, le développement et la maintenance du site internet du débat public (www.debatpublic-rcea.org), les prestations techniques ont été fournies par l'entreprise ALEAUR, dans le cadre du contrat global avec la CNDP. Les mises en ligne ont été assurées par le secrétariat général de la CPDP.

Très réactifs et ayant déjà à leur actif l'expérience de plusieurs débats, ces prestataires ont activement contribué au bon déroulement du débat.

Le financement du débat figure dans un tableau page 16.

1.4

La préparation du débat

1.4.1 Attention apportée à l'élaboration du dossier du maître d'ouvrage

Le dossier du maître d'ouvrage a été établi par les DREAL Auvergne et Bourgogne, l'Auvergne en a assuré le pilotage, le préfet de la région Auvergne étant le coordonnateur. Ce document a été élaboré dans de bonnes conditions grâce aux relations de confiance et d'efficacité que la CPDP a pu nouer avec l'équipe projet placée sous le contrôle étroit des administrations centrales concernées.

Une visite de terrain a été organisée le 9 juin par les deux DREAL afin de permettre aux membres de la commission particulière de découvrir l'ensemble de l'itinéraire de la RCEA soumis au débat. Cette journée a été l'occasion pour la commission de se familiariser avec la route actuelle et ses conditions de circulation. La visite en autocar a également permis d'emprunter quelques routes départementales adjacentes, notamment en Saône-et-Loire, présentées comme itinéraires alternatifs.

La CPDP s'est réunie à plusieurs reprises avec l'équipe projet pour faire le point sur le dossier du débat. Des réunions ont eu lieu à ce sujet en mai, en août et au début du mois de septembre 2010 avec les deux DREAL mais aussi, lors de quelques réunions, avec des représentants de l'administration centrale.

A l'occasion de ces rencontres, la CPDP a demandé au maître d'ouvrage d'expliquer et de développer certains points de son dossier, notamment sa structure, les financements de l'Etat et des collectivités territoriales pour les sections de la route déjà mises à 2x2 voies, la position et la tarification des péages, les volets ayant trait à la sécurité routière et à l'environnement, la lisibilité des cartes. La CPDP a également insisté pour que l'aménagement progressif sur crédits publics soit traité comme une solution d'aménagement à part entière.

La commission n'a pas toujours été entièrement entendue par les représentants du maître d'ouvrage, regrettant l'insuffisance de la présentation de la solution alternative contenue dans le dossier du maître d'ouvrage. Cet aspect du dossier a par la suite été déploré et contesté par de nombreux participants au cours du débat.

Après une dernière relecture de la CPDP, le 14 septembre 2010, le texte du dossier du débat et les illustrations qui l'accompagnent ont été jugés satisfaisants pour être présentés à la CNDP puis au public.

A ce dossier s'ajoutent :

- les études préalables, mises à la disposition du public au moyen d'un CD-ROM et consultables en version papier dans les deux accueils de la CPDP ou via le site Internet du débat ;
- des compléments au dossier sous forme de notes (suite à des demandes du public formulées lors des réunions) :

- carte des emplacements proposés des points de péage et tarification modélisée pour les véhicules légers (en € 2008 TTC) ;
- grille de tarifs de péages pour les véhicules légers (en € 2008 TTC) ;
- point sur les investissements de l'Etat sur le réseau routier national ;
- un 4 pages répondant à des questions récurrentes majeures (publié le 15/12/2010 lors du point d'étape) ;
- la synthèse du dossier du débat (6 pages) et les 8 panneaux d'exposition de la maîtrise d'ouvrage qui ont été acceptés par la CNDP.



1.4.2 Rencontre des acteurs locaux et nationaux

La première préoccupation de la CPDP a été de recueillir les attentes des principaux acteurs du terrain vis-à-vis du débat public et de leur perception des enjeux du projet.

La CPDP a mis à profit ce temps de préparation pour rencontrer une soixantaine de personnes et institutions : administrations centrales, parlementaires, élus locaux, chambres consulaires, monde associatif, presse. La liste complète des personnes rencontrées figure en annexe 4.

Cependant, malgré des tentatives de prise de contact, la CPDP a regretté de ne pas parvenir à rencontrer les associations de protection de l'environnement situées en Allier et en Saône-et-Loire à l'exception d'Allier Sauvage.

Ces rencontres se sont échelonnées de mai à septembre 2010 sur les territoires situés le long de l'axe routier entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône mais aussi à Clermont-Ferrand, Montluçon et Vichy. La perspective du débat a été très généralement bien accueillie, car largement attendue par les personnes rencontrées. La commission a constaté à cette occasion que les acteurs locaux ne disposaient pas tous du même niveau d'information sur le projet.

Ce tour d'horizon des principaux acteurs en présence a permis d'aborder l'historique de la RCEA et le climat général autour de ce projet. L'insécurité routière, le désenclavement des territoires, le développement économique et la problématique du stockage des poids lourds le long de l'axe ont été mis en avant par l'ensemble des interlocuteurs rencontrés.

En parallèle de ces rencontres, la CPDP a adressé un questionnaire relatif à l'organisation du débat public à plus de 1100 collectivités territoriales et acteurs socio-économiques, à partir d'un fichier élaboré par ses soins. Près de 90 questionnaires ont été retournés. Ces derniers ont conforté la commission particulière dans son projet d'organisation du débat : un nombre égal de réunions dans les deux départements (Allier et Saône-et-Loire), les thématiques des réunions de proximité, le périmètre de diffusion des documents du débat.

Ce travail de terrain et de prises de contact a permis de mobiliser les territoires concernés. Les élus ont par la suite largement relayé les informations relatives à la tenue du débat puis à son actualité dans leurs publications locales.

1.4.3 Modalités d'organisation du débat

Les contraintes de temps pour organiser le débat ont été particulièrement lourdes.

La décision de la CNDP de confier l'animation à une commission particulière a été prise le 7 avril 2010. Le dossier du débat élaboré avec diligence par le maître d'ouvrage a été présenté à la séance d'octobre de la CNDP.

Il a fallu à la commission particulière organiser le débat en intégrant trois difficultés :

- les cinq mois dédiés à la préparation du débat comprenaient les mois de juillet et août,
- la notification du marché au prestataire a été faite à la fin du mois d'août, ce qui n'a laissé que peu de temps pour concevoir les documents de la CPDP et une stratégie d'information du public,
- pour tenir compte des élections cantonales de mars 2011, le débat ne pouvait excéder trois mois dont les fêtes de fin d'année.

1.4.4 Approbation du dossier et des expertises complémentaires par la CNDP

Le dossier du maître d'ouvrage et les modalités du débat (calendrier des réunions et modalités d'information du public) ont été soumis à l'examen de la Commission nationale qui les a approuvés lors de sa séance du 6 octobre 2010.

Par ailleurs, lors des entretiens préalables, M. Arnaud MONTEBOURG, député et président du conseil général de Saône-et-Loire, a fait part à la présidente de la commission particulière de deux demandes d'expertise.

La première demande a concerné les aspects juridiques liés à la mise en concession d'une route nationale. Compte tenu de l'enjeu de cette question, la commission particulière a souhaité confier ce dire d'expert à M. Daniel CHABANOL, conseiller d'Etat honoraire et ancien président de la Cour administrative d'appel de Lyon.

La seconde expertise complémentaire demandée et confirmée par un courrier du 4 octobre 2010, a porté sur les aspects financiers du projet, sur la concédabilité de l'ouvrage et les besoins éventuels d'une subvention d'équilibre.

Ce dire d'expert nécessitant plusieurs approches, la recherche d'experts indépendants menée par la présidente de la CPDP a conduit à retenir deux personnes dont la compétence n'a été mise en cause ni par le maître d'ouvrage, ni par les présidents des deux conseils généraux.

M. Alain BONNAFOUS, professeur émérite de l'Université Lyon 2 et ancien directeur du Laboratoire d'économie des transports, a pris en charge les parties concernant les hypothèses de trafic et la pertinence du modèle économique.

M. Pierre RIMATTEI, ingénieur général des ponts et chaussées honoraire et ancien directeur général d'une société d'autoroute, devenu consultant, a quant à lui pris en charge la partie concernant l'estimation des dépenses nécessaires à l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RCEA.

Lors de sa séance du 3 novembre 2010, la CNDP a validé ces deux demandes d'expertise et décidé de leur prise en charge afin de garantir leur indépendance.

1.4.5 Conception des documents d'information du débat et périmètre de diffusion

Au cours de la phase de préparation du débat, la commission particulière a conçu et diffusé un certain nombre d'outils et de supports d'information et de communication.

Plusieurs documents ont ainsi été conçus pour annoncer et accompagner l'ouverture du débat public RCEA : site Internet, Journal du débat n°1, panneaux d'exposition, affiches A3.

Le Journal du débat a fait l'objet de deux parutions. Le premier numéro (octobre 2010) avait pour objet de présenter le cadre dans lequel s'inscrit un débat public, les membres de la commission particulière, le calendrier des réunions et les modalités de participation. Document de référence, il comprenait également une carte T préaffranchie permettant d'adresser un avis ou une question. Un second Journal du débat a été diffusé en janvier 2011 comprenant de larges extraits du dire d'expert de M. CHABANOL, ainsi que des extraits choisis des verbatim provenant des prises de parole du public lors des réunions publiques.

La commission particulière a choisi d'informer le public en diffusant les documents du débat sur une aire géographique se situant à 10 km au nord et au sud de l'axe, représentant 162 communes dans l'Allier et 576 en Saône-et-Loire. Le nombre total d'habitants destinataires de la synthèse du dossier du projet et du Journal du débat n°1 a été supérieur à 520 000.





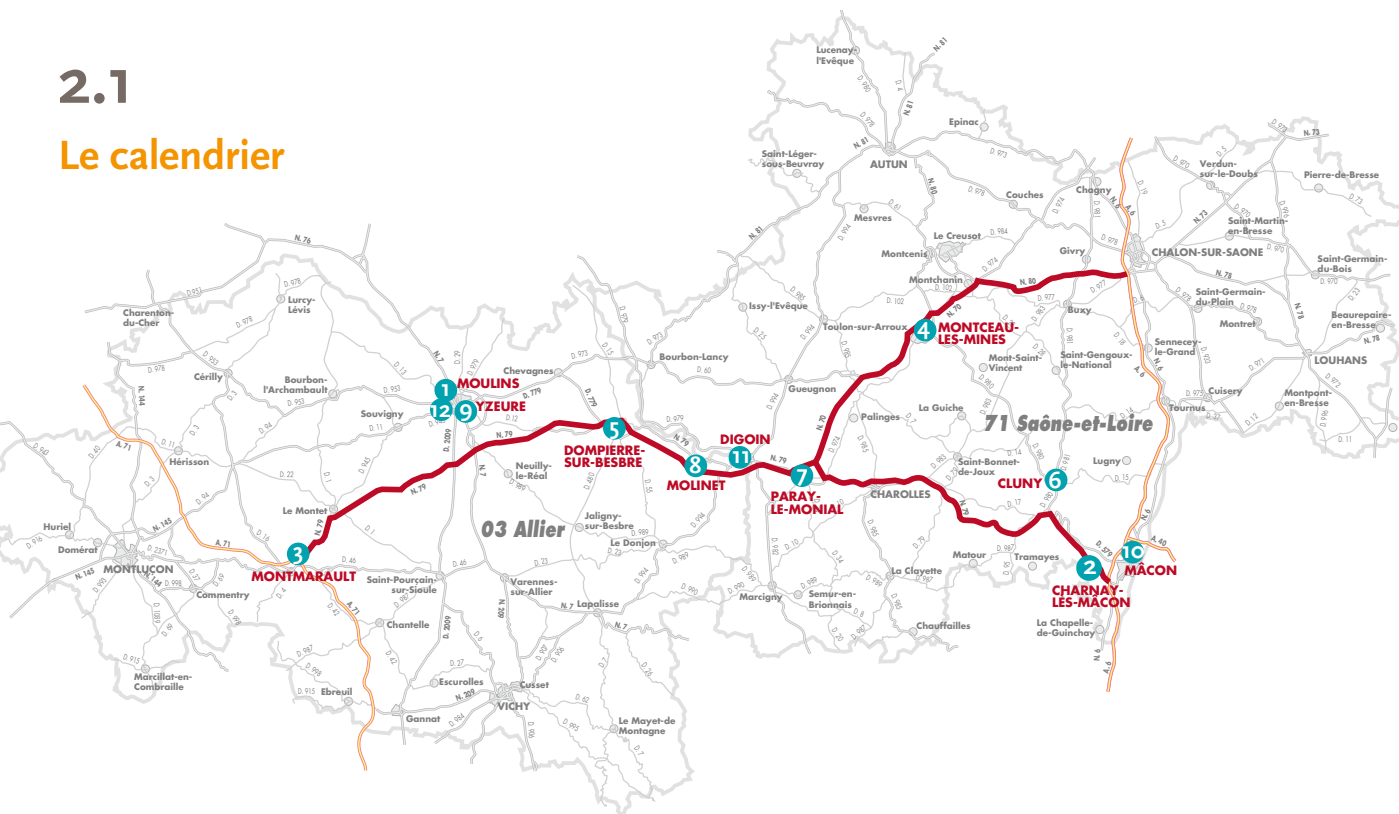
Réunion d'Yzeure

Chapitre 2

Le déroulement du débat public

2.1

Le calendrier



Le débat public a duré trois mois, du 4 novembre 2010 au 4 février 2011. La date de clôture a été arrêtée afin de ne pas interférer avec la campagne pour les élections cantonales des 20 et 27 mars 2011.

La CPDP a décidé d'organiser 12 réunions publiques. Elle a défini le calendrier des réunions publiques avec la volonté de garantir un équilibre territorial, le débat public couvrant deux départements et deux régions. Ainsi, six réunions se sont tenues dans chaque département et à proximité de la RCEA. Les réunions d'ouverture et de clôture du débat ont eu lieu à Moulins, le préfet de la région Auvergne étant coordonnateur du projet. Parallèlement, deux réunions de présentation générale et de conclusion se sont déroulées en Saône-et-Loire.

En cours de débat, la CPDP a décidé d'organiser une réunion complémentaire à Molinet le 6 janvier 2011, une heure avant les auditions publiques, pour permettre aux personnes qui n'avaient pu se rendre à la réunion de proximité de Dompierre-sur-Besbre le 30 novembre 2010 en raison des fortes chutes de neige de débattre des thèmes qui y avaient été abordés.

Deux demandes formulées officiellement à la CPDP ont donné lieu à l'organisation d'ateliers thématiques. Le premier, tenu le 10 janvier 2011 à Toulon-sur-Allier, a traité des enjeux agricoles. Il a été organisé sous l'égide de la chambre d'agriculture de l'Allier, à la suite de la demande formulée lors de la réunion de Montmarault.

Le second atelier, tenu le 19 janvier 2011 à Bourbon-Lancy, a consisté en une restitution technique des deux expertises financières sollicitées par le conseil général de Saône-et-Loire qui ont porté sur l'analyse du coût global du projet présenté dans le dossier, ainsi que sur l'équilibre financier de la concession.

L'atelier s'est déroulé en présence des deux experts, d'élus des deux conseils généraux et de représentants de leurs services, de représentants du maître d'ouvrage. Une restitution de ces expertises a été faite au public lors de la réunion de Mâcon, le 21 janvier 2011.

2.2

Les réunions publiques et leurs participants

2.2.1 Les réunions publiques

Plusieurs types de réunions ont été organisés : deux réunions d'ouverture (Moulins et Charnay-les-Mâcon), six réunions de proximité, une réunion d'étape à mi-débat (Paray-le-Monial), une réunion d'auditions publiques (Molinet) et enfin deux réunions de conclusion (Digoin et Moulins). La dernière réunion de Moulins a marqué la clôture du débat public.

Les réunions d'ouverture ont apporté un éclairage sur la politique nationale des transports, présentée par les deux préfets de région, et permis la présentation générale du projet et du fonctionnement du débat public.

Les réunions de proximité ont été l'occasion d'aborder les aspects plus locaux du projet et un ou plusieurs thème(s) particulier(s) qu'il était difficile de développer dans chaque réunion :

- agriculture et environnement à Montmarault,
- économie et industrie à Montceau-les-Mines,
- déplacements et trafics à Dompierre-sur-Besbre,
- tourisme, agriculture et environnement à Clunay,
- économie et déplacements à Yzeure,
- aspects financiers et analyse des contre propositions à Mâcon.

	Lieu	Date	Type de réunion	Nombre de participants	Nombre d'interventions
1	Moulins (03)	4 novembre 2010	Ouverture	260	29
2	Charnay-lès-Mâcon (71)	5 novembre 2010	Ouverture	380	24
3	Montmarault (03)	18 novembre 2010	Proximité	202	26
4	Montceau-les-Mines (71)	22 novembre 2010	Proximité	345	38
5	Dompierre-sur-Besbre (03)	30 novembre 2010	Proximité	80	19
6	Cluny (71)	2 décembre 2010	Proximité	279	28
7	Paray-le-Monial (71)	15 décembre 2010	Point d'étape	260	18
8	Molinet (03)	6 janvier 2011	Auditions publiques	297	30
9	Yzeure (03)	10 janvier 2011	Proximité	237	29
10	Mâcon (71)	21 janvier 2011	Proximité	350	23
11	Digoin (71)	28 janvier 2011	Conclusion	352	21
12	Moulins (03)	4 février 2011	Conclusion et clôture	382	14
			TOTAL	3424	299

Les expertises ont été restituées à Montceau-les-Mines (expertise juridique) et à Mâcon (expertises financières).

Lors du point d'étape à mi-débat (15 décembre 2010), la CPDP a exposé une première synthèse des positions et arguments développés jusqu'alors. Elle a invité le maître d'ouvrage à apporter des réponses concrètes aux points de blocage identifiés et aux demandes récurrentes du public, ainsi que les participants à enrichir la suite du débat en proposant des alternatives.

Lors des auditions publiques (6 janvier 2011), neuf acteurs préalablement inscrits ont présenté leur position argumentée sur le projet soumis au débat public. Moment particulièrement vivant du débat public, ces auditions ont été mises à profit par le conseil général de Saône-et-Loire et le député de la 1ère circonscription de Saône-et-Loire pour présenter deux alternatives bien argumentées.

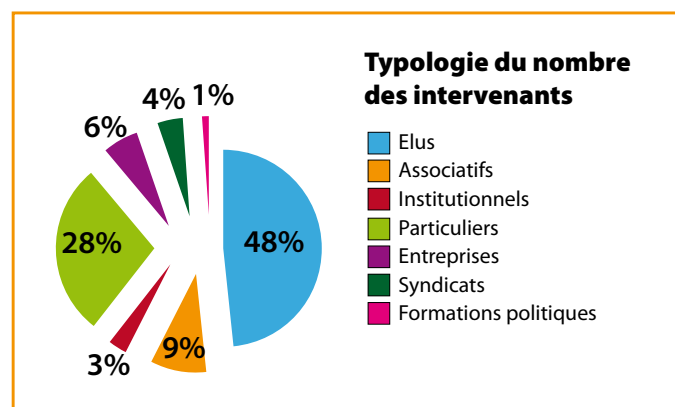
2.2.2 La participation du public

Temps forts du débat, les réunions publiques ont compté une moyenne de 300 participants pour un total de près de 3 500 personnes présentes aux 12 réunions. Cette forte participation s'est confirmée tout au long du débat, malgré des conditions météorologiques parfois défavorables.

Les réunions ont été plutôt longues (3h à 3h30), avec beaucoup de temps consacré aux échanges avec le public (plus de 2h en moyenne), ce qui a permis l'expression d'un grand nombre d'intervenants à chaque réunion (de 14 à 38 interventions du public par réunion). Le débat a suscité l'intérêt du public et a parfois revêtu un caractère passionné, notamment en Saône-et-Loire où, de ce fait, la qualité d'écoute a parfois été altérée. La commission a dû à plusieurs reprises ramener le calme. De nombreux intervenants ont néanmoins pu s'exprimer et développer une réelle argumentation qui s'est affinée au fil du débat.

Au-delà de l'affluence, l'assiduité des participants est à souligner avec plusieurs faits marquants : la mobilisation des parlementaires et des élus locaux ; la présence de nombreux chefs d'entreprise qui ne se sont pas contentés d'être représentés par leur chambre consulaire et sont intervenus directement dans le débat ; enfin la participation directe de nombreux particuliers.

Durant les réunions, 9 200 documents ont été distribués au public.



2.3 L'information en continu

2.3.1 La diffusion de l'information à l'ouverture du débat public

Pour annoncer l'ouverture du débat et préciser son organisation, la CPDP a décidé de deux modes de diffusion :

- 1 400 kits d'information comprenant le dossier du maître d'ouvrage, le Journal du débat n°1 et la synthèse du dossier du débat adressés par courrier à tous les élus et acteurs socio-économiques situés dans le périmètre du débat préalablement défini. L'envoi a été fait par La Poste (semaine du 25 au 30 octobre 2010),

- 232 068 exemplaires de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage et du Journal du débat n°1 diffusés sous film plastique transparent par La Poste dans les boîtes aux lettres (semaine du 1er au 5 novembre 2010).

Par ailleurs, afin d'utiliser les institutions-relais, la CPDP a adressé aux 510 mairies situées dans le périmètre du débat (en fonction du nombre d'habitants par commune) :

- 9 455 synthèses ;
- 9 455 Journal du débat n°1 ;
- 1 404 affiches ;
- 510 dossiers du débat (pour consultation).

2.3.2 La diffusion de l'information pendant le débat public

Au-delà de la diffusion d'information opérée avant l'ouverture du débat, la CPDP a maintenu un dispositif d'information en continu pendant toute la durée du débat public.

Les quelques 1 400 acteurs institutionnels, économiques et associatifs identifiés avant et pendant le débat, complétés par près de 1 000 abonnés grand public (essentiellement via les cartes T, mais aussi depuis le site Internet), ont reçu par courrier l'ensemble des publications de la commission en cours de débat : Journal du débat n°2 en décembre 2010 ; 23 cahiers d'acteurs.

Au total, plus de 58 000 documents ont ainsi été envoyés par courrier durant les 3 mois de débat public :

- 1 153 exemplaires du dossier du débat (860 en version imprimée et 293 en version numérique),
- 543 exemplaires de la synthèse du dossier du débat,
- 136 exemplaires du DVD des études,
- 3 090 exemplaires du Journal du débat (n°1 et n°2),
- 53 103 exemplaires des 23 cahiers d'acteurs.

L'information du public en continu a été assurée par le site Internet, permettant à chacun de disposer de l'ensemble de l'information sur le projet et le débat public.

Parallèlement, la commission a mis en place des actions d'information de proximité, pour sensibiliser le public par le biais d'expositions installées dans les mairies qui ont accueilli une réunion publique sur leur territoire. Les expositions ont été installées dans chaque ville deux semaines avant la date de la réunion.

Des animations s'appuyant sur une exposition itinérante ont également été organisées dans des galeries de centres commerciaux. Des hôtesses distribuaient des supports d'information (Journal du débat et synthèse du projet) et informaient de la tenue des prochaines réunions publiques. Cinq animations se sont ainsi déroulées les 3, 13 et 26 novembre, le 10 décembre 2010 et le 28 janvier 2011 dans un hypermarché de Crèches-sur-Saône, un supermarché de Malicorne, un supermarché de Bourbon-Lancy, un hypermarché de Paray-le-Monial et sur le marché de Moulins. Durant ces animations, 2 590 documents ont été distribués.

Enfin, près de 100 personnes sont venues retirer de la documentation dans les deux bureaux de la CPDP ouverts au public à Moulins et Mâcon.

2.4

La participation du public via le site Internet et les cartes T

Que ce soit sur le site Internet ou via les cartes T diffusées avec le Journal du débat n°1, la CPDP relève une forte participation, preuve là encore de l'intérêt suscité par le débat sur le projet de mise en concession de la RCEA :

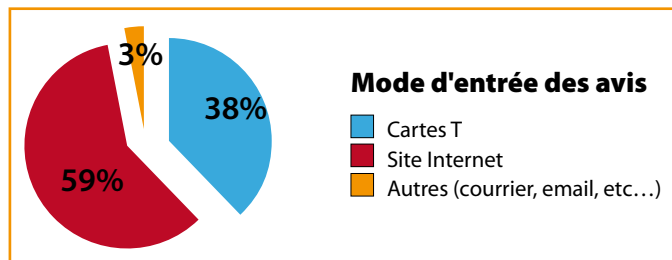
- 738 avis ont été exprimés et 298 questions posées,
- 312 délibérations de collectivités et 158 contributions argumentées ont également été enregistrées sur le site du débat public,
- 23 cahiers d'acteurs ont été édités et diffusés par la CPDP.

2.4.1 Le site Internet www.debatpublic-rcea.org

15 562 visiteurs uniques ont été comptabilisés au 9 février 2011. Ils ont consulté 68 550 pages, soit une moyenne de plus de 4 pages par visiteur. La commission retient de ces chiffres qu'ils se situent dans la fourchette haute des débats publics de même nature et situés dans des territoires aux caractéristiques proches. Le site a donc été un vecteur d'information et de participation important.

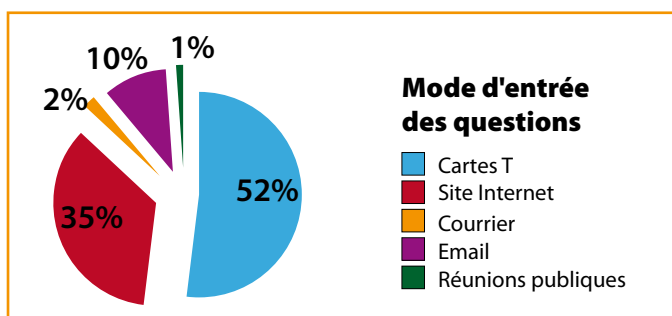
La majorité des avis exprimés l'a été via le site Internet (59% contre 38% via cartes T).

Si le site n'enregistre plus aucune nouvelle contribution depuis le 5 février 2011, il demeure consultable pendant au moins un an et sera ensuite hébergé sur le site de la CNDP : www.debatpublic.fr



2.4.2 Les cartes T

Les cartes T représentent un mode d'expression accessible à tous et gratuit. Disponibles dans les mairies, en réunion publique et surtout diffusées en boîtes aux lettres avant l'ouverture du débat public, elles ont été largement utilisées, puisque la CPDP a enregistré 948 cartes T pendant le débat. Là encore, c'est un chiffre important comparé à d'autres débats similaires. Contrairement au site Internet, la commission observe que les cartes T ont été majoritairement utilisées pour poser une question (52% contre 35% via le site Internet).



2.5

L'expression des participants au débat hors réunions publiques

2.5.1 Les délibérations

312 délibérations ont été reçues.

Pour l'Allier, 71 communes ont adopté la même délibération sur un modèle-type envoyé par l'association des maires. Par ailleurs, 187 communes et 3 établissements publics de coopération communale EPCI (communauté de Montluçon, de Commentry/Néris-les-Bains, et du Bocage Bourbonnais) ont adopté le modèle type proposé par le conseil général, dont le texte est beaucoup plus développé, notamment sur les conditions qui doivent accompagner la mise en concession. Des délibérations ont également été prises par 20 communes et 4 EPCI (communautés d'agglomération de Moulins, du Val-de-Besbre-Sologne Bourbonnaise et du Val de Cher, et SICTOM Nord-Allier), soit un total de **285**.

Pour la Saône-et-Loire, elles émanent de 21 communes (la commune de Matour a délibéré deux fois) et de 5 EPCI (communautés du Clunisois, de Matour et région, du Nord Charolais, du Val de Loire et syndicat mixte du pays Charolais-Brionnais), soit un total de **26**.

Une commune de la Nièvre (Magny-Cours) a délibéré.

Quelques collectivités ont fait parvenir trop tardivement des délibérations prises pendant le débat.

Il est noté que si la participation des deux conseils généraux a été très active dans le débat public, tant aux réunions que par des contributions et des cahiers d'acteurs, il n'y a pas eu pour autant de transmission de délibération.

Si le conseil régional Bourgogne a voté un vœu (lu pendant le débat), il n'a pas été officiellement transmis. Le conseil régional Auvergne a pour sa part fait parvenir une contribution.

2.5.2 Les contributions

158 au total : leur nombre traduit le murissement de la réflexion sur un projet déjà ancien et l'engagement des participants au débat. Plusieurs de leurs auteurs sont intervenus dans les réunions publiques. A la différence d'un simple avis, la contribution est un document construit, élaboré et étayé.

48 émanent d'**entreprises** : on notera toutefois que 37 sont la simple reprise d'un texte proposé par la CCI de l'Allier.

47 émanent de **particuliers**, dont deux pétitions dans l'Allier ont été signées, l'une par 229 personnes et l'autre par 129.

20 émanent de 14 **associations**, l'ARCEA et la CAPEN 71 en ayant présenté 3, l'UFC Que choisir Saône-et-Loire et Agir pour l'environnement 2. Cette dernière a fait cosigner un texte demandant que l'écotaxe ne soit pas sacrifiée par de très nombreuses organisations environnementales nationales ou locales ainsi que par la CFDT et la CGT. Deux sont accompagnées de pétitions, l'association des riverains et usagers de la RN7 de Bessay 03 avec 40 signatures et le

collectif contre le retour des nuisances routières à Charolles avec 250 signatures. Toutes ces associations, sauf Agir pour l'environnement qui est nationale, sont bi-départementales, départementales ou locales.

16 émanent de 12 **collectivités territoriales** : le conseil régional Auvergne ; le conseil général 03 avec 5 documents ; le conseil général 71 ; 4 communautés de communes et 5 communes.

9 émanent d'**organismes consulaires** ou inter-consulaires régionaux ou départementaux.

5 émanent de **formations politiques** : Ensemble réussir Vichy ; groupe Europe écologie-Les Verts au conseil régional Auvergne ; groupe des élus de gauche au conseil municipal de Mâcon ; parti communiste français 71 ; parti radical de gauche 03.

4 émanent de 3 **parlementaires** : M. Gérard CHARASSE, député 03, M. Jean-Marc NESME, député 71 avec 2 textes, et Mme Mireille SCHURCH, sénatrice 03. Par ailleurs, M. Jean MALLOT, député 03, a rédigé un cahier d'acteurs.

3 émanent d'**organisations syndicales** : MEDEF 03 ; UD CGT 03 ; CGT de la DIR Centre-Est.

3 émanent d'**organismes de développement économique et social** : le CESER Auvergne, Bourgogne Sudactiv et le comité d'expansion économique 03.

3 émanent d'**autorités religieuses** : 2 de l'abbaye de Sept-Fons et 1 de l'évêque de Moulins.

On relèvera que 11 contributeurs ont également rédigé un cahier d'acteurs : le conseil général 03, ARCEA, Agir pour l'environnement, la CGT de la DIR Centre-Est, le collectif des usagers et salariés de la RCEA, le PCF 71, les deux CCI de l'Allier, l'office inter-consulaire des transports et des communications du Sud-Est, le conseil général 71, l'abbaye de Sept-Fons, le comité d'expansion économique 03.

Il peut être considéré (sans prendre en compte les pétitions) que deux tiers des contributions ont pour origine l'Allier, mais que plusieurs contributeurs, notamment les associations ou des organismes économiques couvrent les deux départements.

2.5.3 Les cahiers d'acteurs

23 cahiers d'acteurs ont été diffusés au cours du débat.

Origine géographique :

- 48% proviennent de Saône-et-Loire (soit 11 cahiers),
- 39% proviennent de l'Allier (soit 9 cahiers),
- 13% proviennent du niveau interrégional (soit 3 cahiers).

Répartition :

- 6 ont été envoyés par des collectivités territoriales,
- 5 par des associations,
- 4 par des organismes consulaires,
- 3 par des formations politiques,
- 5 par d'autres rédacteurs, comme le parc d'attractions & parc animalier Le PAL ou l'abbaye de Sept-Fons.

Tous ces cahiers, argumentés pour la plupart avec précision, se positionnent par rapport au projet de mise en concession autoroutière. Ils le font le plus souvent de manière affirmée,

qu'ils soient favorables ou défavorables. On recense **5 cahiers « pour »** et **9 cahiers « contre »** le projet de concession.

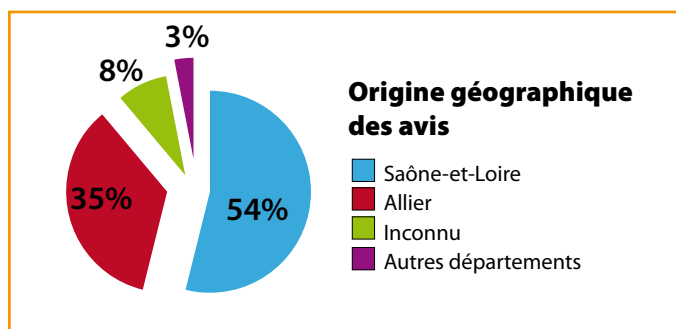
Cependant, certaines prises de position sont plus nuancées dans leurs conclusions. C'est ainsi que 6 d'entre elles reflèteraient plutôt un « **oui mais...** » assorti de conditions particulières, tandis que 2 se rangeraient plutôt dans la catégorie des « **non mais...** », et qu'1 affirme délibérément qu'elle n'est « **ni pour, ni contre** ».

2.5.4 Les avis

738 avis ont été reçus.

Ce sont de courtes interventions qui permettent de formuler des points de vue portant, soit sur les conditions de déroulement du débat, soit sur le projet lui-même.

Dans leur grande majorité (92 %), ces avis ont été émis par les habitants des zones traversées par la RCEA (départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire) directement concernés par le devenir de cet axe routier.



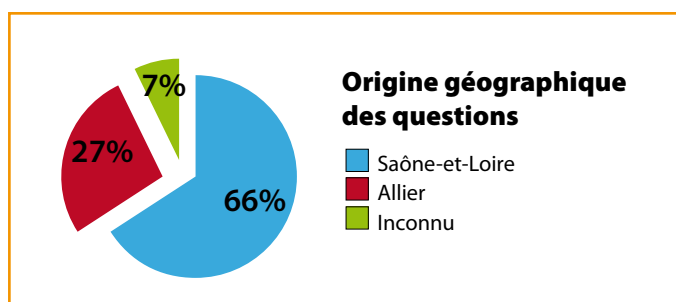
Les opinions formulées sur les avis sont plus partagées que celles qui ont été développées au cours des réunions publiques. En effet, il ressort de l'analyse des avis que si presque tous les usagers demandent que très rapidement la RCEA soit mise à 2x2 voies, essentiellement pour des raisons de sécurité, 34 % d'entre eux seraient d'accord pour la mise en concession avec péage alors que 64 % souhaitent une gratuité totale ou partielle. En outre, en raison de la date tardive à laquelle les propositions de financement des travaux par « l'écotaxe » ont été formulées, seuls 30 usagers expriment le souhait que cette solution soit adoptée.

2.5.5 Les questions

298 questions ont été posées au cours du débat.

Origine géographique :

- 66 % de la Saône-et-Loire,
- 27 % de l'Allier,
- 7 % d'autres départements.



Les trois thèmes les plus fréquemment abordés dans les questions sont les suivants :

- Les aspects financiers avec un refus catégorique de payer des péages, l'évolution dans le temps du montant de ces péages, la durée d'une concession, le coût d'un trajet précis ;
- les caractéristiques du projet en abordant le gain de temps d'un trajet, l'emprise en cas de concession autoroutière ou de route express, les réglementations de vitesse ;
- l'opportunité du projet en abordant les questions relatives aux itinéraires de substitution possibles, aux reports de trafics, aux mesures de protection sonores.

2.6

La participation des médias

L'analyse couvre la période du 5 octobre 2010 au 9 février 2011 et porte sur les articles de presse écrite, audiovisuelle et presse Internet qui traitent directement du débat public et/ou du projet d'accélération de mise à 2x2 voies de la RCEA.

2.6.1 Les moyens mis en œuvre

En amont du débat public, Mme Claude BREVAN a rencontré les 2 principaux titres du territoire concerné par le débat : Le Journal de Saône-et-Loire et La Montagne.

Le 26 octobre 2010, deux conférences de presse d'ouverture du débat public rassemblant chacune 6 journalistes, ont été organisées par la CPDP à Moulins, en présence de M. Philippe DESLANDES, président de la CNDP et de M. Pierre MONZANI, préfet de l'Allier et à Mâcon, en présence de M. Thierry LATASTE, préfet de Saône-et-Loire. Un dossier de presse a été remis aux journalistes présents et diffusé à 80 autres journalistes concernés.

Un point presse à mi-débat, le 15 décembre 2010, à Paray-le-Monial a réuni 5 journalistes, une radio locale et FR 3.

2.6.2 Le suivi du débat par les médias

Le débat a suscité tout au long de son déroulement un réel intérêt des médias de l'Allier et de la Saône-et-Loire. Ils ont fait preuve d'une grande assiduité aux réunions publiques, ont systématiquement annoncé celles-ci dans leurs pages et relayé avec constance les différentes questions et prises de position émises lors de ces rencontres.

Vingt-quatre « unes » ont été consacrées au débat public. Les rédactions ont à plusieurs reprises réservées spécialement une à deux pages à ce sujet.

Les quotidiens :

Le Journal de Saône-et-Loire et La Montagne se sont fait l'écho chaque lendemain ou surlendemain des réunions publiques. Les deux quotidiens se sont déplacés dans le département qu'ils ne couvrent habituellement pas.

Les titres marquants :

- « La RCEA aura besoin de toutes ses voies » 14 octobre 2010 – La Montagne
- « La RCEA joue son avenir » 27 octobre 2010 – La Montagne
- « Trois mois pour dire oui ou non à l'autoroute » 27 octobre 2010 – Le Journal de Saône-et-Loire
- « Foisonnement d'idées au premier débat » 6 novembre 2010 – Le Journal de Saône-et-Loire
- « La Saône-et-Loire dit non à une autoroute payante » 8 novembre 2010 – La Montagne
- « Le ton monte autour de la RCEA » 20 novembre 2011 – La Montagne
- « La viabilité juridique de la RCEA remise en cause » 22 novembre 2011 – Le Journal de Saône-et-Loire
- « Le rapport qui disait non à l'autoroute » 15 décembre 2010 – Le Journal de Saône-et-Loire
- « Le « non » à l'autoroute payante l'emporte à mi-débat » 7 décembre 2010 – La Montagne
- « Allier et Saône-et-Loire échangent leurs idées » 22 décembre 2010 – La Montagne
- « La RCEA cherche sa voie » 8 janvier 2011 – La Montagne
- « La RCEA en autoroute privée : réponse le 29 juin » 05 février 2011 – La Montagne

Les hebdomadaires :

La Semaine de l'Allier et La Renaissance ont suivi le débat de semaine en semaine.

Les TV et radios :

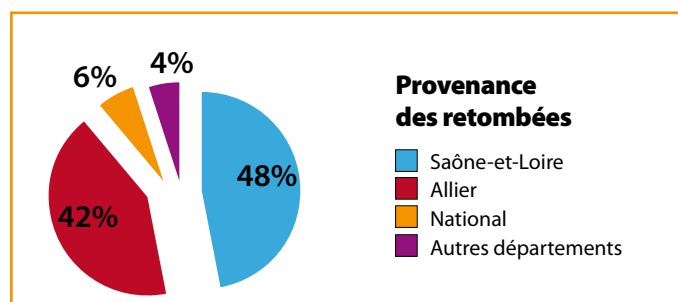
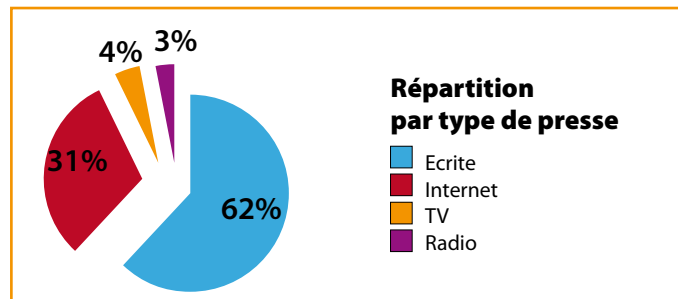
France 3 Bourgogne et France 3 Auvergne sont intervenus dans la plupart de ses temps forts et ont produit ensemble une émission spéciale de 26 minutes consacrée à la RCEA, diffusée les 23 et 24 janvier.

RCF Auvergne s'est particulièrement mobilisée pour annoncer les réunions publiques et réaliser des interviews des membres de la CPDP et des intervenants.

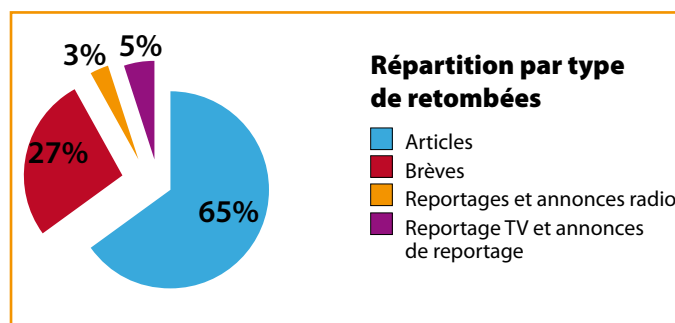
Autoroute Info et France Bleu ont également interviewé Mme Claude BREVAN à mi-parcours du débat.

2.6.3 Synthèse de la revue de presse

Du 5 octobre 2010 au 9 février 2011, 216 retombées consacrées au débat public ou au projet de mise en concession de la RCEA ont été recensées, soit une moyenne de plus de 11 articles ou sujets radio ou TV par semaine. 135 d'entre elles proviennent de la presse écrite, 66 de la presse Internet et 15 de l'audiovisuel.



103 retombées proviennent de Saône-et-Loire contre 90 de l'Allier.



Les articles se présentent sous différentes formes :

- le traitement du débat en lui-même et son mode de fonctionnement,
- l'exposé du contexte et des enjeux du débat,
- les comptes rendus des différentes positions,
- les recueils de témoignages des participants,
- les points de vue des parties prenantes exprimés sous forme de tribunes.

A partir de mi-décembre, les prises de position des communes de l'Allier à l'égard du projet figurent en nombre dans les comptes rendus de conseils municipaux publiés par la presse.

2.7 Le coût du débat

Le coût total du débat public s'établit à 710 183 €, chiffre comprenant les dépenses HT pour les prestations soumises à TVA.

Conformément à la loi, **les dépenses relatives à l'organisation d'un débat public** sont prises en charge par le maître d'ouvrage.

Secrétariat général Moulins/Mâcon (salaires chargés et frais de mission)	88 600 €
Coût de fonctionnement de la CPDP (locaux, véhicules, matériels informatiques...)	76 926 €
Moyens d'information et d'expression du public (publications, diffusions, relations presse, site Internet)	280 893 €
Organisation logistique et technique des réunions publiques	186 264 €
SOUS-TOTAL	632 683 €

En revanche, les indemnités et les frais de déplacements des membres de la CPDP ainsi que les expertises complémentaires sont à la charge de la CNDP afin de garantir leur indépendance.

Indemnités (charges sociales comprises)	36 591 €
Frais de déplacements	16 250 €
Expertises	24 659 €
SOUS-TOTAL	77 500 €

Le maître d'ouvrage a également engagé pour ce débat des dépenses pour une assistance à maîtrise d'ouvrage dont le coût total HT s'élève à 235 786 €.

Dans son rapport d'activité 2009-2010, la CNDP établit la moyenne du coût d'un débat à un peu plus de 1 M€. La commission particulière a souhaité rationaliser au maximum les dépenses engagées pour ce débat, sans toutefois remettre en cause les fondamentaux qui sont une large information du public et la mise en place de conditions satisfaisantes de participation du public. Le budget du débat tout comme les chiffres de la participation montrent que ce double objectif a été atteint.

La commission note également que le coût du débat représente 0,65 % du coût estimé du projet présenté par le maître d'ouvrage (1,1 milliard d'euros valeur 2008).



Réunion de clôture à Moulins

Chapitre 3

Les réunions publiques

SONT INTERVENUS AU COURS DES RÉUNIONS PUBLIQUES :

POUR LA CPDP : MME CLAUDE BREVAN, M. JEAN-YVES AUDOUIN, M. JEAN-LOUIS CHEREL, MME MARTINE LAFON, M. DENIS VIALA

POUR LA DREAL AUVERGNE : M. HERVÉ VANLAER, M. DOMINIQUE THON, MME CHANTAL EDIEU, M. CHRISTOPHE DURAND DU REPAIRE

POUR LA DREAL BOURGOGNE : M. GEORGES REGNAUD, M. ERIC GUERIN, M. MICHEL QUINET, M. FRANÇOIS BELLOUARD

1

Première réunion d'ouverture, le 4 novembre 2010 à Moulins-sur-Allier

en présence de M. Patrick STEFANINI, préfet de la région Auvergne et de M. Pierre MONZANI, préfet de l'Allier.

Mme Claude BREVAN, présidente de la commission particulière du débat public (CPDP), après avoir ouvert la séance, donne la parole à M. Pierre-André PERISSOL, ancien ministre, maire de Moulins et président de la communauté d'agglomération. M. PERISSOL dit l'importance qu'il attache à ce débat et au projet dont il est l'objet *« sujet qui est presque identitaire pour nous tous, qui est devenu vital au sens propre de ce terme »*. Il souligne l'importance de l'enjeu économique et dit son espoir *« que s'ouvre enfin la voie qui va permettre sa réalisation »*. M. STEFANINI, préfet de la région Auvergne, coordonnateur du projet, trace un rapide historique de l'aménagement de la RCEA et des 800 M€ consacrés par l'Etat, les collectivités territoriales et l'Europe.

Il expose les deux enjeux majeurs de cet aménagement : l'enjeu économique pour deux départements, l'Allier et la Saône-et-Loire à forte tradition industrielle et agricole, et l'enjeu lié à la sécurité routière dans le contexte spécifique d'un axe qui connaît de nombreux accidents très graves que les efforts mis en œuvre ne parviennent pas à réduire significativement. Il souhaite que le débat public contribue dans des délais rapides à l'adoption d'une solution.

Mme BREVAN présente les principes du débat public, en insistant sur la transparence, l'équivalence, et l'argumentation ainsi que sur le statut de la CPDP, commission émanant de la Commission nationale, autorité administrative indépendante. Elle donne ensuite la parole à M. STEFANINI pour une présentation générale de la politique de l'Etat en matière d'infrastructures de transports. Rappelant le principe fondateur des conclusions du Grenelle de l'Environnement : concilier la protection de l'environnement, le développement économique et le progrès social, M. STEFANINI, expose les trois enjeux en matière de transports : la réduction de 20 % des gaz à effet de serre d'ici 2020, la préservation des milieux naturels et l'amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique d'ici 2020. En matière de transports, quatre grands principes : optimiser les réseaux existants, prendre en compte les exigences environnementales, redéfinir le rôle de la route par rapport au ferroviaire et organiser le rééquilibrage de la demande au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien. M. STEFANINI présente le projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT), et aborde en premier lieu le fret ferroviaire en annonçant la création d'un opérateur ferroviaire de proximité en Auvergne, dans le droit fil du Grenelle. Il mentionne le

contrat de performance qui lie l'Etat et RFF et l'engagement national pour le fret ferroviaire.

M. STEFANINI présente ensuite la carte des infrastructures répondant à des enjeux de sécurité sur laquelle figurent la RN7 et la RCEA dans sa partie comprise entre l'A71 et l'A6. Il rappelle l'existence des plans de modernisation des itinéraires routiers qui couvrent la période 2009-2014 et aborde la question du financement des infrastructures routières telle que l'envisage l'Etat. Evoquant le financement traditionnel sur crédits budgétaires, Etat, collectivités territoriales, Europe, il souligne que si ce financement reste une possibilité pour l'achèvement de la RCEA, il a néanmoins des conséquences en termes de calendrier compte tenu des ressources budgétaires disponibles. Il aborde ensuite le financement par la concession qui implique le financement par l'utilisateur et enfin le contrat de partenariat public privé qui conduit à un remboursement de l'investissement par la personne qui a passé le contrat.

M. STEFANINI rappelle l'existence de l'agence de financement des infrastructures de transports de France, AFITF, qui a pour mission d'apporter la part de l'Etat dans le financement de tous les grands équipements de transport, quelle que soit leur nature, l'AFITF étant appelée à percevoir l'éco-taxe que devront acquitter les poids lourds circulant sur le réseau national non concédé et sur une partie du réseau départemental. M. STEFANINI rappelle l'effort de l'Etat, dans le cadre des PDMI, d'un montant de 272 M€ pour l'Auvergne, dont 19,5 au bénéfice de la RCEA, et 251,6 M€ pour la Bourgogne, dont 8,2 pour la RCEA.

M. STEFANINI conclut son intervention en précisant que, bien que se situant dans un cadre défini par de nouvelles contraintes, les moyens financiers consacrés au réseau routier national sont considérables.

Le débat s'engage sur une première intervention du président du conseil général de l'Allier, M. Jean-Paul DUFREGNE : *« Je voulais simplement un peu tempérer l'expression de monsieur le préfet de région quant aux PDMI que vous avez comparés entre l'Auvergne et la Bourgogne (...). Je vais redire publiquement notre insatisfaction par rapport à l'enveloppe qui a été allouée à l'Allier par rapport à d'autres départements. Cela n'a pas été un signe fort d'encouragement par rapport aux positions courageuses que nous avons prises en ce qui concerne la RCEA »*. M. DUFREGNE souligne l'insuffisance des crédits consacrés à la RN7.

M. Bernard LESTERLIN, député de l'Allier, circonscription de Montluçon, intervient sur la question du report modal comme étant *« une des grandes idées du Grenelle »*. Il considère que si l'acquisition d'emprises foncières ferroviaires avait été prévue en même temps que celle de l'emprise foncière de l'A71, cela aurait évité d'avoir à se poser aujourd'hui la question de la LGV2 qui devra desservir l'Auvergne. Il

déplore que cette question ne fasse pas partie du dossier. « *Nous sommes un des tronçons d'une ligne identifiée par l'Europe comme étant la ligne Kiev-Lisbonne dont le tronçon connu est Lyon-Turin* ».

M. Hervé VANLAER, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Auvergne, confirme la pertinence d'aborder la question des transferts modaux et du ferroviaire au cours de ce débat. Il dit avoir conclu après examen que les infrastructures ferroviaires transversales existantes ne sont pas en mesure d'assurer une qualité de service susceptible de concurrencer la route. Il considère que le débat sur la création d'une nouvelle infrastructure est-ouest ferroviaire trouverait pleinement sa place dans le débat autour du SNIT qui doit avoir lieu au Parlement avant sa validation.

Aux interrogations de **Mme Elisabeth ALBERT-CUISSET**, présidente de l'association RN7 2x2 voies, qui s'inquiète de la procédure d'approbation du SNIT et de l'hypothèse d'une mise en concession de la RN7, **M. VANLAER** apporte des précisions : « *le contexte de la Nationale 7 en termes de sécurité est différent de celui de la RCEA dont la situation extrêmement préoccupante en matière de mortalité routière nécessite d'accélérer la mise à 2x2 voies. Donc aujourd'hui, il n'y a pas dans les cartons de la DREAL de projet de mise en concession de la RN7* ». **M. STEFANINI** rappelle que l'Etat consacre 78 M€ à la RN7 sur les 97,5 M€ du PDMI de l'Allier.



Cette première partie du débat s'achève sur une intervention de **M. René GIRAUD**, agriculteur à Bresnay, qui s'insurge contre la lenteur de la mise à 2x2 voies en évoquant « *l'hécatombe des morts depuis un certain nombre d'années* ». Il considère que l'achèvement de cette voie est déjà d'intérêt public car sauver des vies est d'intérêt public.

M. VANLAER, présente le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA en insistant sur le mot « *accélération* ». Il rappelle les investissements déjà réalisés sur la RCEA : 793 M€ investis en 20 ans par l'Etat et les collectivités territoriales, et énumère les travaux en cours. Il présente les caractéristiques du trafic sur la RCEA et souligne la gravité de la situation en matière de sécurité routière qui ne connaît pas l'amélioration générale constatée au niveau national. Il souligne la répartition diffuse des accidents sur l'ensemble de l'axe et la corrélation entre leur gravité et la densité de

poinds lourds. Il évoque également l'enjeu d'une desserte de qualité pour le développement économique et touristique de la région. Précisant le montant de 950 M€ de financements nécessaires à l'achèvement de la route, et se basant sur le rythme des dernières années, il estime les délais d'une réalisation sur crédits budgétaires à plusieurs décennies. Il aborde la concession comme étant un moyen de réaliser rapidement et en une seule fois l'ensemble de l'aménagement. Il insiste sur le respect des délais par le concessionnaire tenu par les termes d'un contrat, sur le niveau de service d'une autoroute beaucoup plus élevé que ce qui existe aujourd'hui, notamment en nombre et qualité d'aires de service, sur le gain de temps de parcours et sur la prise en compte de certains aspects environnementaux.

Il présente le dispositif de péage ouvert envisagé qui permet de maintenir les accès actuels à la RCEA et de minimiser les coûts de péage pour les déplacements très locaux, voire d'en exempter totalement certains échanges de courte distance.

Le coût de l'achèvement de la route est, selon la DREAL, de 1,1 Mds€, cette majoration de coût par rapport aux 950 M€ cités plus haut étant due aux caractéristiques propres à l'autoroute et aux installations de péage. Sur ce budget, 200 M€ seraient consacrés à l'achèvement de la section Ciry-le-Noble/Chalon réalisé sur crédits budgétaires, et donc hors concession. Une subvention d'équilibre de 150 M€ serait apportée au concessionnaire. Il présente enfin ce qui serait fait si le principe de la concession n'était pas retenu. En raison de la gravité des questions de sécurité, la priorité d'ici 2017 serait donnée aux aménagements de sécurité, sans pour autant renoncer à l'aménagement à 2x2 voies à terme.

M. DUFREGNE : « *Le conseil général, à l'unanimité, a voté une contribution favorable à la mise en concession de la RCEA, non sans état d'âme d'ailleurs, puisqu'on regrette que les carences de l'Etat n'aient pas permis d'avoir une route à 2x2 voies publique comme on était en droit de l'attendre, mais on considère qu'il y a véritablement urgence par rapport à la dangerosité de cette route* ». Il évoque ensuite la question de l'attractivité dans un département qui perd de la population et qui doit assurer un développement économique plus important. Il émet deux conditions à cette adhésion : la gratuité pour les usagers locaux « *un impératif pour que nos concitoyens ne payent pas deux fois* ». Il se dit à ce propos rassuré par la présentation du maître d'ouvrage, et « *le maintien des échangeurs, voire l'étude de nouveaux échangeurs de façon que cette route participe au développement de nos territoires* ». **M. DUFREGNE** insiste sur l'importance de poursuivre sans interruption l'aménagement en l'attente d'une éventuelle concession et demande que la subvention d'équilibre de 150 M€ soit utilisée pour continuer la mise en sécurité de l'axe. Il relève que le SNIT retient, au titre de la sécurité, deux routes situées en Allier, la RCEA et la RN7. « *Nous ne devons pas être exposés à la double peine par un retard, par une rupture, par une route qui ne participerait pas au développement du territoire et par une route que nos concitoyens devraient payer* ».

Pour la commodité de la lecture, les questions abordées dans la suite du débat sont regroupées par thèmes.

La sécurité

Elle a été assez peu évoquée par la plupart des intervenants car apparaissant à tous comme une question ne faisant pas débat en tant que telle, tant le problème est évident.

M. Guy CHARMETANT, maire de Montbeugny et délégué communautaire rail-route pour Moulins communauté : « Depuis le 1^{er} janvier, je ramasse le quatrième mort sur quatre accidents (...). Donc je pense que les panneaux, c'est une solution provisoire mais ce n'est pas la solution (...) sur la section Dompierre-Moulins, je n'ai vu aucun travaux depuis 82. C'est la partie la plus accidentogène de la RCEA. ».

M. Jean PAGNON, maire de Besson : « Dans calamiteux, il y a calamité » (...) il y a une chose dont on n'a pas parlé, ce sont toutes les familles riveraines qui ne prennent pas la RCEA parce qu'elles savent pertinemment que cet axe-là est dangereux ».

M. Gérard DERIOT, sénateur : « Je crois qu'aujourd'hui on touche justement à cette solution qui permettra d'éviter cette hécatombe ».

M. Georges KAUFFMANN, ancien président de la commission d'enquête pour la DUP de 1995 : « L'Etat a-t-il honte d'avoir tant attendu quand on connaît le nombre de morts (...) alors que l'Allier compte deux des quatre routes les plus mortelles en France ? ».

Mme Marie-Françoise LACARIN, vice-présidente du conseil général de l'Allier, évoque les erreurs de perception de la route par les usagers liées aux ouvrages d'art prévus pour la route à 2x2 voies et à la proximité de voies départementales.

La concession comme solution pour achever rapidement la RCEA, le sentiment d'absence d'équité territoriale, l'absence de choix réel

Outre l'intervention du président du conseil général se prononçant en faveur de la concession, **M. DERIOT** s'est longuement exprimé : « Je voulais témoigner à mon tour de la nécessité absolue que cette RCEA puisse se terminer le plus vite possible (...). Si on ne choisit pas ou s'il n'est pas finalement décidé d'avoir la concession autoroutière, c'est 25, minimum 25 ans pour réaliser, parce qu'il ne faut pas rêver ».

M. KAUFFMANN : « Comment se fait-il qu'on ne puisse compter sur l'Etat et pourquoi faut-il mettre la main à la poche pour tomber dans le piège de la concession ? ».

M. LESTERLIN : « Le débat tourne autour de l'infaisabilité de la solution budgétaire. Il faudrait nous éclairer sur la nature de la grâce qui a touché le département de la Creuse (...). Nous ne devons pas considérer cette infaisabilité comme un pré-requis ».

M. STEFANINI, en réponse, précise que n'a jamais été évoquée l'infaisabilité mais les délais de réalisation.

M. Jean-Paul DRAPIER, maire et conseiller général de Bourbon-Lancy : « vous proposez deux schémas : un schéma très clair (...) et un autre qui, lui, est assez calamiteux. Est-ce que vous ne forcez pas un peu le trait ? ».

M. Daniel DELASALLE : « Comment voulez-vous que qui que ce soit d'entre nous, habitant le Bourbonnais, utilisant la RCEA en permanence, puisse se permettre d'admettre et de dire qu'il va être l'auteur d'un retardement possible ? (...) Qu'est-ce

qui amène les représentants de l'Etat ici à affirmer aussi solennellement qu'il faudra autant de temps pour financer si c'était l'Etat qui finançait ? ».

M. Daniel LOMBARD, président de l'association Vivre et agir à Lusigny : « Les axes routiers dans l'Allier méritent un examen et méritent une priorité et donc méritent des crédits d'Etat accrus pour une mise à 2x2 voies rapide afin que la concession ne soit pas une fatalité (...) et je ne voudrais pas que ce soit les usagers de nos départements de l'Allier et de la Bourgogne qui soient pris en otage et auxquels on dise, s'il continue d'y avoir des morts, ce sera votre faute ».

La durée de la concession a été évoquée par **MM. LOMBARD, Paul BERODY, Guy REVERET** : « Est-ce que ce serait une concession à durée déterminée ou indéterminée ? Comment sera mis dans le cahier des charges de la concession la sortie de la concession et le retour dans le domaine public que nous souhaitons ? Quelles concessions n'ont pas été renouvelées depuis le temps qu'elles existent ? » **M. Jacques GENIES** interroge la maîtrise d'ouvrage sur la capacité qu'aurait une infrastructure telle que la RCEA qui conserverait tous ses accès, à intéresser un concessionnaire.

M. VANLAER précise que les concessions ont une durée déterminée inscrite dans la convention de concession et que les autoroutes concédées sont trop récentes pour que les délais de remise à l'Etat soient atteints. Il précise enfin que les candidats feront leurs estimations de rentabilité et c'est pour cela qu'une subvention d'équilibre pourrait être envisagée.

L'enjeu économique

Très présent dans les exposés introductifs, l'enjeu économique a été souligné avec force lors du débat : **M. Jean-Paul DRAPIER** : « Nous sommes sur des bassins économiques communs aux deux départements. Les enjeux industriels ne sont pas des enjeux locaux mais nationaux (...) à Bourbon-Lancy il y a la plus grosse usine de Bourgogne avec 1500 salariés. Quand des sites industriels ferment leurs portes, ce sont des choses qui troublent et bousculent la France entière. La RCEA irrigue ces bassins et il faut réfléchir à leur desserte ». **M. Philippe TREYVE**, vice président de la chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy : « Aujourd'hui on met l'homme en première ligne et c'est d'une part la sécurité (...) mais c'est aussi le chômage. On a des beaux projets pour lutter contre ce chômage mais le handicap c'est justement les infrastructures. Si ce débat public conduit à repousser la concession ce sera une catastrophe ».

Le maintien des accès et la gratuité pour les usagers locaux

M. Dominique THON, directeur adjoint au DREAL Auvergne, précise que la solution proposée permet de maintenir l'ensemble des échangeurs donnant accès à la RCEA mais que le réseau qui dessert les sites industriels ou économiques situés de part et d'autre de la RCEA relève des collectivités locales.

Mme LACARIN : « Quelle sera la réalité de la gratuité pour les Bourbonnais ? Je crois que là-dessus il ne faut pas qu'on ait une partie de dupes ».

M. Guy CHAMBEFORT, député, intervient sur les trois

péages ouverts prévus en Allier et précise que la gratuité concernera des trajets précis et « *qu'il n'y aura pas de gratuité spécifique pour les gens du département* », ce que confirme **M. THON** qui évoque néanmoins la possibilité d'abonnements.

M. CHARMETANT attire l'attention sur la nécessité de déplacer le diffuseur de Montbeugny conçu à l'origine comme un accès de chantier.

L'estimation des coûts et les financements

M. DRAPIER s'étonne de la différence d'apport financier de l'Etat entre la concession (350 M€ dont 200 pour achever la branche nord) et le fil de l'eau sur crédits budgétaires (150 M€) : « *Si la solution d'abandon de la concession était retenue, là je n'ai point vu apparaître à nouveau ces 350 M€, (...) je pense que c'est une façon de forcer le trait et que ce n'est pas totalement transparent dans l'engagement de l'Etat à faire en sorte qu'effectivement les travaux avancent* ». **M. THON**

explique cet écart par la différence de résultats obtenus en 2017 et par la nécessité de continuer à financer encore pendant plusieurs PDMI dans le cas d'une solution budgétaire.

M. Christian BONNOT, conseiller général du canton de Charolles, aborde l'écart entre l'estimation de 2007 à 695 M€ et celle du dossier à 1,1 milliard : « *le trait n'est-il pas grossièrement volontairement ?* ». Il demande si la recette issue de ce que pourrait rapporter l'éco-redevance a été estimée.

A la question posée par un intervenant sur la possibilité de mobiliser des financements européens, et plus généralement en réponse aux questions sur les sources de financement,

M. STEFANINI fait valoir que les fonds européens ne sont plus affectés à des projets routiers et que les écarts de moyens financiers entre la concession et ceux qui seraient issus des écotaxes restent très importants.

Les aires de repos et de service

M. CHARMETANT demande à ce que soit prévue la possibilité d'implanter une aire de repos et de service pour les VL et les PL : « *les gens qui viennent se fracasser sur les camions, ce sont des gens fatigués, (...) ils ne peuvent pas s'arrêter pour se reposer* ». Cette demande sera reformulée par **Mme Chantal BARDET**, maire de Toulon-sur-Allier, qui souhaite vivement que la RCEA soit mise en concession le plus rapidement possible.

M. Yves SIMON interroge la maîtrise d'ouvrage sur la possibilité de réaliser à Cressanges par anticipation, une aire de service pour les poids lourds et de l'intégrer dans la concession le temps venu. **Mme BREVAN** demande à **Mme Chantal EDIEU**, chef du service infrastructures à la DREAL Auvergne, d'approfondir cette question pour une séance ultérieure.

Les nuisances phoniques, la poursuite des travaux

M. Jean-Luc GILLES, de Bresnay, attire l'attention sur l'importance des nuisances phoniques pour les riverains, dont certains sont très proches de la voie (50 à 60 m), et demande que soient prévus des dispositifs antibruit.

De très nombreux intervenants ont souligné l'importance de la poursuite des travaux en l'attente d'une éventuelle concession. **M. STEFANINI** a rassuré l'assemblée sur ce point.

La séance s'achève sur une prise de parole de **M. PERISSOL** : « *Soit on déplore que l'Etat et que les collectivités n'aient pas plus de moyens pour aller plus vite, soit on se dit que 25-30 ans cela représente tant de morts, que cela représente tant d'emplois qui ne pourront pas être pris (...) le projet Logiparc, on ne peut le remplir qu'en vendant à crédit la réalisation de ces routes (...). Nous sommes résolument en faveur de la solution qui permet de gagner 25, 20, 30 ans parce que cela gagne des vies, parce que cela gagne des emplois* ».

M. PERISSOL rappelle l'exigence du maintien des échangeurs et de la poursuite des travaux en cours ou prévus ; il demande enfin que soit optimisé le positionnement des péages afin que les déplacements les plus courts soient effectivement gratuits, rappelant que : « *l'on ne peut parler de déplacement fait par telle ou telle qualité d'individu habitant là ou non* ».

2

Deuxième réunion d'ouverture, le 5 novembre 2010 à Charnay-lès-Mâcon

en présence de **M. Christian de LAVERNEE**, préfet de la région Bourgogne et de **M. Thierry LATASTE**, préfet de Saône-et-Loire.

La présidente de la CPDP présente cette première réunion en Saône-et-Loire.

M. Gérard VOISIN, député maire de Charnay-lès-Mâcon, dans son mot de bienvenue, souligne que sa commune est fortement concernée par les routes et donc par la RCEA. Il souhaite que le débat aboutisse à la réalisation d'un véritable axe est-ouest.

M. de LAVERNEE, préfet de la région Bourgogne, rappelle les conditions de la saisine de la CNDP par les ministres d'un dossier pour l'accélération de la mise à 2x2 voies qui privilégie la solution de la concession. Depuis les années 90, près de 800 M€ ont été investis. A ce rythme, dans la période de resserrement des budgets publics, l'avancement envisagé ne correspond plus à l'urgence. Cette attente est jugée excessive par tous, tant pour des raisons économiques, et donc d'emplois, (rappel de la tradition agricole et industrielle de la région) que de sécurité. Sur ce point, il observe l'évolution du nombre des accidents et leur gravité en soulignant qu'elle ne correspond pas aux progrès obtenus en matière de sécurité routière au niveau national. Dans l'immédiat, DREAL et DIR Centre-Est s'efforcent d'apporter des mesures d'urgence innovantes, avant le grand projet soumis au débat. Si, à son issue, la concession ne devait pas être retenue, l'aménagement se poursuivrait sur crédits budgétaires, selon le scénario alternatif également présenté.

La première partie de la réunion est consacrée au cadrage général du projet RCEA dans la politique nationale en matière d'infrastructures terrestres. **Le préfet de la région Bourgogne**, reprenant les propos tenus par M. STEFANINI lors de la réunion d'ouverture de Moulins, souligne le contexte nouveau dans lequel s'inscrivent désormais les infrastructures. Concernant la route, il précise que le SNIT est axé sur la résolution de cas de sécurité, ou de congestion ou d'intérêt local sans augmentation de la capacité autoroutière. Sur 170 Mds€ d'investissements sur une durée de 20 à 30 ans pour les infrastructures de transports, seulement 4,5 % iront aux routes, soit une véritable révolution. Pour les projets liés à la sécurité, la carte nationale fait apparaître 4 opérations dont 2 sur l'Allier et la Saône-et-Loire. Ce schéma est accompagné de plusieurs documents : contrat de performance Etat-RFF, engagement national pour le fret ferroviaire, les deux plans de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) Auvergne et Bourgogne pour 2009-2014, qui prévoient respectivement 19 et 8 M€ pour la RCEA. S'y ajoutent les 350 M€ proposés par l'Etat dans la solution d'accélération par concession (200 M€ pour des travaux et 150 M€ pour la subvention d'équilibre). Sont évoquées enfin l'AFITF et les taxes envisagées à partir de

2012.

M. Arnaud MONTEBOURG, député de Saône-et-Loire, président du conseil général, dit sa confiance dans la procédure du débat public, surtout si le principe de sincérité sur l'ensemble des éléments mis au débat est assuré. Le projet est extrêmement mal accueilli en Saône-et-Loire ; plus de 10 000 personnes ont signé une pétition remise au préfet sur le refus du péage. Le département qui gère désormais toutes les routes, sauf la RCEA et les voies communales, a acquis désormais une certaine forme d'expertise, mais il a besoin d'y voir clair et d'ouvrir le plus possible les choix. Il n'y a pas une fatalité au péage pas plus qu'une fatalité aux morts. Les nuances entre les positions des deux départements sont dues aux différences de situation : il n'y a pas d'itinéraires de substitution dignes de ce nom en Saône-et-Loire, contrairement à l'Allier. De ce fait, la population a le sentiment d'être prise au piège avec les péages et ce pour les trajets de vie quotidienne.

Il rappelle qu'il avait demandé une expertise juridique et constate qu'une réponse sera donnée par un conseiller d'Etat sur la légalité de la concession et la possibilité de créer une autoroute lorsqu'il n'y a pas de route alternative. Il demande également une expertise indépendante sur les questions financières dans la mesure où l'Etat a varié dans l'évaluation des coûts (695 M€ en 2007 et 950 aujourd'hui, soit + 37%), ce qui induit un doute sur la sincérité des chiffres. Enfin, s'il est normal que l'Etat présente la nouvelle politique nationale dans un schéma, il souhaite cependant obtenir pour le débat un état présenté par un expert indépendant des projets récemment financés, en cours et à venir, afin de s'assurer que des opérations « de confort » n'ont pas priorité sur des opérations de sécurité.

Mme BREVAN confirme que la question juridique sera traitée le 22 novembre. Concernant les aspects financiers, il y a à la fois la concédabilité de l'ouvrage et l'estimation des coûts. La CNDP a pu en délibérer le 3 novembre, cette demande ayant été présentée par écrit, en attendant la présentation en séance ce jour. Les deux experts retenus vont donc travailler et remettront leurs travaux lors d'un atelier auquel participeront les représentants des deux conseils généraux et ceux qui souhaitent y participer. Les conclusions seront ensuite restituées au cours d'une réunion publique. Le point de l'évolution des coûts a déjà été soulevé à Moulins et le maître d'ouvrage invité à y répondre. Quant à la dernière demande, elle ne relève pas d'une expertise au sens strict puisque tous les investissements de l'Etat sont publics : il sera donc demandé à l'administration centrale de produire une note sur le sujet pour le débat.

M. Thierry GROSJEAN, président de la CAPEN 71, représentant France nature environnement et Agir pour l'environnement, réagit sur le SNIT qui n'a pas encore fait l'objet d'un arbitrage, même s'il y a eu un avis de l'autorité environnementale. Pour lui, le débat sur le schéma n'est pas clos, le Parlement n'ayant pas encore eu à en débattre : on ne peut donc engager un débat sur un projet particulier alors qu'on ne sait pas com-

ment il peut s'imbriquer dans le schéma. **M. de LAVERNEE** répond qu'il n'y a pas de décalage entre les deux procédures, puisque la procédure de validation du SNIT est très avancée. **M. Patrick DUCZMAN**, Saint-Julien-de-Civry, président du comité de protection de l'environnement en Charolais-Brionnais, demande, à titre personnel, comment l'Etat peut proposer d'un côté 350 M€ si concession et 27 M€ (PDMI) dans l'autre cas. Avec 350 M€, on peut mettre des barrières de sécurité et supprimer les morts.

M. Jean JOACHIM, Saint-Martin Belle-Roche, usager, compare la situation faite à la RCEA aux 2x2 voies gratuites du réseau breton et souligne que la dimension stratégique de cet axe devrait justifier un financement européen.

Le préfet de région retient des questions posées et des interventions que l'information a déjà bien circulé chez les participants au débat et se félicite que le sujet soit connu. Il invite à ne pas situer sur le même plan les 350 et les 27 M€ en soulignant que le scénario de repli ne peut mobiliser autant de crédits que le projet qui propose une solution complète et durable.

M. Georges REGNAUD, directeur régional de la DREAL Bourgogne, expose la proposition de l'Etat d'une concession, notamment motivée par la rapidité de réalisation de la mise à 2x2 voies. Il rappelle les trois DUP, les travaux déjà réalisés, (712 M€ tous financements publics confondus) pour 30 % de l'itinéraire, la présence de 55 échangeurs (diffuseurs) et donc l'importance du trafic local qui coexiste avec la fonction de transit de cette transversale. Il souligne le trafic de poids lourds et le nombre élevé d'accidents qui a conduit à l'inscription de cette liaison dans le projet de SNIT. Il s'y ajoute la fonction de développement économique et de desserte des territoires. Il en vient à comparer les deux scénarios, concession ou crédits budgétaires, en précisant que la section Chalon / Ciry-le-Noble, dont une partie jusqu'à Montceau restant à aménager sur crédits budgétaires, sera hors concession, et donc hors péage. Il s'efforce d'expliquer le système de barrières de péage ouvertes et fermées et rappelle qu'au coût de 950 M€ de travaux dans le cas de la concession, s'ajouteront 160 M€ pour les aménagements spécifiques (barrières de péages, mise aux normes autoroutières). La subvention d'équilibre a été évaluée à 150 M€ et le coût/km à 7,19 centimes d'euros TTC pour les VL et 24,34 centimes d'euros HT pour les camions, en précisant que ces tarifs sont de 40 % inférieurs à ceux des autoroutes récemment mises en service. Quant aux délais de réalisation, l'objectif est 2017. Il évoque l'autre solution qui ne comporterait que des mesures de sécurité, notamment une bande médiane élargie, l'interdiction de dépassements dans les sections bidirectionnelles, et donc l'absence d'un itinéraire à 2x2 voies à ce même horizon 2017.

Mme Alice BESSEYRIAS, vice-présidente du conseil général de Saône-et-Loire, chargée des routes, constate que « *c'est tout ou rien, ce qui fait un peu chantage* », le seul scénario proposé étant celui de la concession : l'aménagement sur fonds publics aurait dû, selon elle, être soumis au débat.

M. Pierre MARTINERIE, conseiller général du canton de

Mâcon-Sud, pose la question de l'éventuelle participation des collectivités territoriales au financement des aménagements spécifiques. La Saône-et-Loire et la Bourgogne ont déjà financé 74 et 115 M€. Devront-elles à nouveau intervenir en cas de concession ? Dans ce cas, les collectivités auront-elles droit à dire leur mot sur les emplacements des péages ?

M. Jean-Patrick COURTOIS, sénateur maire de Mâcon : la solution de la route gratuite réalisée en 30 ans ne peut être retenue, compte tenu de l'insécurité ; l'autre, l'autoroute à péage, conduit à faire payer l'utilisateur trois fois (ville, département, région participant au financement). S'il y a concession, il convient de voir comment rembourser Mâcon, dans la mesure où la commune a subventionné une route pour qu'elle soit gratuite, et non payante. Il propose une solution simple : une autoroute pour la circulation de transit avec deux péages, Digoïn et Mâcon, les camions, faute d'itinéraires alternatifs, étant contraints de prendre l'autoroute. Les autres solutions ne sont pas acceptables : détournement de fonds publics locaux et rupture d'égalité entre les contribuables. Le conseiller général du canton de Charolles, **M. Christian BONNOT** le rejoint, estimant que le contribuable de Saône-et-Loire subit une triple peine : il a déjà payé, il paiera le péage et il paiera pour l'aménagement des itinéraires de substitution qui ne sont pas au niveau.

Mme Chrystèle CLEMENT, usagère, demande s'il y a d'autres alternatives au scénario à six péages et souligne le risque d'une trop grande inégalité entre les usagers en cas de réduction du nombre de postes de péage.

Mme BREVAN demande au MO d'expliquer l'impact de la concession sur les finances des collectivités, sur l'éventualité d'un remboursement, sur la proposition d'une concession à deux péages. Elle renvoie à la fin de la réunion le débat sur les 4 ou 6 barrières et sur l'équité.

M. REGNAUD confirme que le projet présenté n'impose pas de recourir au financement des collectivités, sauf si elles prennent des initiatives, ce que précise **M. Dominique THON**, en citant une demande de déplacement de barrières de péages ou des modifications dans l'équilibre de la concession. Le remboursement des subventions attribuées augmenterait le coût global de l'opération. Les sections actuellement à 2x2 voies expliquent le tarif de péage nettement inférieur à celui qui est perçu sur les autoroutes les plus récentes. **Le préfet de région** indique que l'autoroute reste dans le domaine public de l'Etat et lui revient à la fin de la concession, ce qui entraîne des réactions d'incrédulité dans la salle.

M. Gérard VOISIN, d'accord pour la récupération éventuelle de l'argent investi, tient à dire surtout qu'il faut aboutir. La politique de l'Etat a évolué ; des dispositions financières en cours ou à venir sont à prendre en compte (écotaxe ou éco-redevance ou euro-vignette). La taxe sur les camions, retardée pour des raisons techniques, interviendra début 2012. Rapporteur à l'Assemblée Nationale du texte sur l'affectation de ces recettes, il proposera que l'AFITF soit transformée et devienne une agence de moyens capables de mobiliser l'ensemble des financements relatifs à une infrastructure, y compris européens ; elle pourra attribuer par convention une somme égale au montant de l'écotaxe perçue sur une

infrastructure. Pour l'Allemagne, on atteindra 4 Mds€, et même si en France, ce sera plus lent, il y a là des perspectives. A **Mme Catherine BOULEY**, de Lezay, qui pose deux questions : la subvention d'équilibre de 150 M€ est-elle donnée en une fois et peut-elle être renouvelée ? Y a-t-il également une subvention d'investissement ? **Le DREAL** répond qu'il n'y a que la subvention d'équilibre, versée en une fois au moment de la passation du contrat de concession. Le montant de 150 M€ résulte d'une simulation et ne pourra être ajusté qu'à l'issue de l'appel d'offres. Par ailleurs, il n'y a pas de subvention d'investissement, même si on peut estimer que les 150 M€ versés en début de concession allègent le coût de l'investissement. **Mme BREVAN** rappelle l'expertise en cours.

M. Jean-François LAUTISSIER, conseiller général, ouvre le débat sur les itinéraires alternatifs pour lesquels il y a peu d'indicateurs sur le volume de trafic prévu, alors qu'il convient d'être informé sur les reports. Le coût des aménagements de ces itinéraires doit être ajouté à celui du projet.

Mme Marie-Claude JARROT, conseillère régionale et conseillère communautaire de Mâcon, interviendra pour insister également sur le fait que les itinéraires de substitution en Saône-et-Loire ne peuvent accueillir un trafic normal : la plupart sont impraticables et nécessiteront des aménagements qu'il faudra financer. Qui va payer ? Elle donne l'exemple de l'itinéraire entre Montceau-les-Mines et le rond-point Jeanne-Rose où une voiture particulière peut se retrouver dans le canal par temps de brouillard.

M. Michel QUINET, chef de service des infrastructures à la DREAL Bourgogne, reconnaît qu'il y a là une question centrale, tout en indiquant que la RCEA sera gratuite sur la section évoquée. Il estime cependant qu'il faudra aménager certains itinéraires de substitution ou dissuader de les prendre. On doit examiner pour chaque territoire ce que peuvent être des itinéraires d'évitement de barrière de péage.

Mme Jeannine HUMBLOT, usagère, ne voit pas pourquoi l'Etat donne de l'argent au concessionnaire et ne met pas ces crédits sur la route. De plus, le péage renvoie le trafic sur les autres routes : « *on paye pour être ennuyés !* ».

M. Christian DOMINE, conducteur de car, rappelle les travaux du comité TRACE, qui se réunissait à Montluçon et travaillait à l'amélioration des conditions de sécurité sur le tronçon central de la RCEA. Il demande que ces travaux soient repris pour la mise en sécurité. Il aborde également la vitesse qui rend la route plus dangereuse alors que le gain de temps n'est pas un bon argument. La présidente invite l'intervenant à se rapprocher de la DREAL pour réexaminer les travaux de ce comité TRACE.

M. Jean-Paul EMORINE, sénateur et président de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement au Sénat, reprend les positions prises sur le développement des territoires, l'emploi et la sécurité. Il souligne l'importance de cette opération qui doit être réalisée le plus vite possible, tout en demandant qu'on réfléchisse aux particularités de la Saône-et-Loire, avec notamment la question des itinéraires de substitution.

M. Jean-Luc FONTERAY, conseiller général du canton de Cluny, relève que le débat porte sur l'accélération du projet,

alors qu'il doute fortement du respect des délais de réalisation indiqués. Il est paradoxal de vouloir accélérer alors que l'on engage des procédures complémentaires et en particulier une nouvelle DUP.

M. André PROST, de Mâcon, usager, a calculé le bénéfice pour le concessionnaire qui serait remboursé en 15 ans laissant 45 ans de bénéfices aux actionnaires.

M. Jean-Pierre LEVY-NEUMANS, canton de Saponay-le-Jouy, souhaite disposer d'un « planning » certifié, compte-tenu des instructions prescrivant des procédures inévitables.

Mme BREVAN confirme la nécessité de disposer d'un tableau plus détaillé sur les procédures à venir et les délais.

Président de la CCI de Saône-et-Loire, **M. Bernard ECHALIER** souligne que 80 % des entrepreneurs estiment que la mise à 2x2 voies de la RCEA est leur préoccupation majeure à ce jour, surtout pour l'ouest du département où la population baisse et où la crise économique touche particulièrement le territoire, notamment le Charolais. Il faut une route sécurisée préservant la vie des salariés et des chefs d'entreprises, assurant une circulation plus facile et plus rapide, permettant aussi le déplacement des touristes. La CCI a délibéré en faveur de la RCEA, sous forme de concession, la raison principale étant l'urgence de son achèvement mais la délibération demande des aménagements particuliers pour les usagers locaux et les salariés des entreprises.

Conseiller général du canton de Matour (traversé par la RCEA), **M. Armand CHARNAY** souligne le coût mensuel du péage pour un salarié au SMIC qui va travailler à la ville préfectorale.

M. Jean GALLET, travaillant à la DIR Centre-Est, constate, à l'examen des trois dossiers de projets de mise en concession RCEA, RN154 et RN126, que le coût est exponentiel au fur et à mesure que les dossiers avancent et que les délais se rétrécissent. Il doute sérieusement de la réalité des engagements pris par le ministre **M. Dominique BUSSEREAU** sur l'achèvement en 2017.

M. Christian ALLAUME, de Mâcon, fédération française des motards en colère, s'oppose à tout paiement pour cette route : si la RCEA est vraiment un objectif prioritaire pour l'Etat, pourquoi n'y met-on pas les crédits de grands travaux ? Si c'est une route européenne, pourquoi pas des fonds européens ?

Avant de conclure, **Mme BREVAN** demande au MO de répondre aux divers points. **M. REGNAUD** affirme qu'on s'attachera à tenir les délais de 2017. **Le préfet de région** fait part de l'orientation des fonds européens vers les nouveaux Etats membres et vers des modes de transport autres que la route.

3

Réunion

« agriculture, environnement », le 18 novembre 2010 à Montmarault

Mme BREVAN remercie **M. René MATHONIERE**, maire de Montmarault, de son accueil et lui passe la parole. Le maire insiste sur les accidents dramatiques qui se répètent et forme le vœu que le débat soit riche et fructueux.

Après quelques remarques de participants concernant l'accès aux documents du débat et à l'alimentation en temps réel du site Internet, **M. Dominique THON**, directeur adjoint de la DREAL Auvergne, présente le projet dans son cadre général.

M. Bernard LESTERLIN, député de l'Allier, circonscription de Montluçon, accepte la concession par solidarité avec le président du conseil général, mais n'est pas d'accord à titre personnel car c'est une privatisation. L'utilisation par les usagers locaux d'un badge permettrait-il d'avoir la gratuité ? Que faire pour empêcher les camions de sortir avant une barrière et d'entrer de nouveau au-delà de la barrière ?

M. THON précise qu'au plan juridique il ne peut pas y avoir de discrimination donc pas de gratuité pour certains usagers, mais un système d'abonnements accessible à tous est possible. L'interdiction locale du trafic PL est une solution.

M. MATHONIERE est pour la concession mais craint un déplacement des accidents sur les routes secondaires. Ce point sera repris par **M. Jean-Paul GIRAUDET**. Par ailleurs, les aires de repos pour PL doivent être absolument créées. **M. MATHONIERE** souhaite obtenir le label Village étape avant la mise en concession.

M. Hervé VANLAER, DREAL Auvergne, précise que l'observation sur d'autres sites permet de dire qu'il y a en général peu de report de trafic. Les aires de repos PL prévues répondent à la demande. Le label Village étape peut être décerné avant la mise en concession.

M. Daniel COFFIN, CGT Allier, membre du CESER, trouve ces attentes de 40 ans pour la RCEA et le TGV injustes. Il n'y a pas d'équité territoriale : la RCEA est gratuite à l'ouest de l'Allier et de la Saône-et-Loire. Pour le fret ferroviaire, il manque le tronçon Commentry/Souvigny.

Mme BREVAN précise que le rail fait partie aussi du projet de par l'intermodalité. Des représentants de la SNCF seront présents à une réunion et pourront répondre aux questions.

M. VANLAER : il y a équité territoriale, mais beaucoup de demandes. Les investissements de l'Etat dans l'Allier sont importants : RN7, déviations de Varennes/Allier et Villeneuve/Allier, St prix/Loire. Le rail aussi bénéficie d'investissements.

M. Bruno ROJOUAN, conseiller général du canton de Montmarault, président de la communauté de communes, est favorable à la concession, mais s'inquiète de la consommation par les échangeurs de terrains nécessaires à l'économie locale (RN7/RCEA notamment).

A **M. Jean-Paul GIRAUDET** qui dénonce l'absence de financement européen, **M. THON** indique que le finance-

ment européen s'est élevé à 17 M€ sur un total de 793 M€ et que l'Europe privilégie aujourd'hui les projets ferroviaires par rapport à la route.

M. Christophe DURAND du REPAIRE, chef de projet à la DREAL Auvergne, présente le projet au niveau local et décrit les différents types de péages.

Péage fermé : les barrières sont placées sur toutes les entrées et les sorties. Ce système est proposé de Montmarault jusqu'au Montet.

Péage ouvert : les barrières sont situées en pleine voie et sur les bretelles d'accès à ce niveau de la route. Le péage est forfaitaire entre deux barrières en pleine voie et il est possible de sortir sans avoir à payer lorsqu'on emprunte une sortie située entre deux barrières.

L'exposé très technique se révèle très difficile à comprendre par les participants et en dépit des exemples cités par **M. du REPAIRE**, les participants n'y voient pas clair. **M. Jean-Paul DUFREGNE**, président du conseil général de l'Allier, **M. Gérard DERIOT**, sénateur, et **Mme Marie-Françoise LACARIN**, vice présidente du conseil général, demandent très fermement que l'emplacement des péages et les tarifs pour des échanges locaux soient précisés et fassent l'objet d'un tableau compréhensible par tous.

M. DUFREGNE rappelle en outre la position favorable du conseil général sous conditions et il réitère son souhait que l'échangeur RCEA/RN7 fasse partie de la concession.

M. THON précise que l'échangeur fait partie du projet d'aménagement de la RN7, et non de la RCEA dans le dossier tel qu'il est proposé. Son inscription dans la concession coûterait 30 à 50 M€ supplémentaires.

M. DERIOT exprime le sentiment que la MO revient sur des engagements et rappelle que les gens veulent des précisions sur les échangeurs qui les concernent.

M. Guy CHARMETANT, maire de Montbeugny, conseiller communautaire, constatant que l'échangeur de Montbeugny figurant dans le dossier ne résout pas les problèmes de la traversée du village, car situé sur « *le mauvais pont* », il invite le MO à venir voir sur le terrain. Les élus font le constat d'une connaissance insuffisante du terrain par la MO.



Réunion de Montmarault

M. Christophe ARNALD, du comité d'expansion économique, affirme que le développement économique est lié au développement de la RCEA. Il demande si une taxe ou une cotisation annuelle ne serait pas la solution pour que les usagers locaux paient moins.

Mme BREVAN rappelle qu'un conseiller d'Etat honoraire viendra à Montceau-les-Mines pour apporter des précisions sur les aspects juridiques du dossier, et donc sur les possibilités de modulations tarifaires.

M. Jacques BERTHON, maire de Deux-Chaises, se plaint de la suppression de l'échangeur alors que son maintien avait fait l'objet d'un accord Etat/commune. L'échangeur dessert une station service et un point de restauration très fréquenté par les usagers de la RCEA dont l'intérêt est souligné par le restaurateur lui-même, **M. Thierry VALENTIN**.

Là encore, **MM. DERIOT et DUFREGNE** s'étonnent vivement de cette suppression mettant en cause leur adhésion au projet.

Mme Mireille SCHURCH, sénatrice, souhaite également que la maîtrise d'ouvrage travaille sur le terrain, et rappelle la demande de gratuité pour les locaux. Le report du prix des VL sur les PL est-il possible ? Quel est le coefficient entre VL et PL ?

M. THON précise que le rapport est généralement de 1 à 3, 3,5 et la redevance écotaxe est de 12 cts/km.

M. COFFIN aimerait être sûr que les itinéraires alternatifs ne sont empruntés que par les VL. Pourquoi ce qui a prévalu à la gratuité pour l'A75 n'est pas repris pour la RCEA ?

Les explications données par **M. VANLAER** ne parvenant pas à convaincre, **Mme BREVAN** lui demande de réétudier ces divers points de désaccord et d'apporter des réponses à Yzeure.

Agriculture

Mme Cécile DEGRANGE, de la chambre d'agriculture de l'Allier, présente l'étude effectuée en 2009 sur l'Allier pour la DREAL.

Le périmètre de l'étude porte sur 200 m de part et d'autre de la route, et 1 km au droit des échangeurs de Montmarault, Toulon, Montbeugny et Molinet, et sur une distance de 90 km entre Montmarault et Chassenard.

Elle distingue 4 régions agricoles.

Elle dresse un état des exploitations, des sites bâtis, de la population agricole, des orientations techniques des exploitations, de l'occupation des sols.

Elle souligne le nombre important de sites bâtis, la dominance de la polyculture et de l'élevage bovin, l'importance des élevages de volailles avec label ainsi que des céréales. Elle mentionne le label AOC du vignoble de St Pourçain.

M. Jean-Marie LESAGE, président de la chambre d'agriculture de l'Allier, rappelle la position favorable de la chambre à la concession et l'attention qu'il faut apporter au maintien des structures agricoles et aux prélèvements fonciers. Il déplore qu'il n'y ait pas une présence plus forte d'agriculteurs, faute

d'une information spécifique et souhaite, ainsi que **Mme Françoise PRESLLIS**, qu'il y ait une autre réunion sur ce sujet. Ceci recueille l'accord de la présidente de la commission.

Environnement

M. Patrick LANDRY, du CETE de Lyon, fait un exposé sur les impacts phoniques de l'autoroute. Il rappelle que le débat se situe à un stade très en amont du projet, et décrit les mesures effectuées sur l'existant et la modélisation mathématique servant à l'élaboration des cartes isophoniques. Il rappelle que les bâtiments sensibles font l'objet de mesures particulières.

Père Jérémie COUBAT, prieur de l'abbaye de Sept-Fons, fait état des nuisances sonores de la route, même à une distance de plus de 300 m. Il ajoute que des mesures seront d'autant plus nécessaires que l'autoroute entraînera une augmentation du trafic et de la vitesse de circulation. Il affirme par ailleurs que les eaux de ruissellement polluent les sources locales.

Mme BREVAN clôture la réunion en remerciant les participants.

Experts invités par la DREAL :

MM. Patrick LANDRY et Jean-Claude GUILLIN, CETE de Lyon

Expert invité par la CPDP :

Mme Cécile DEGRANGE, chambre d'agriculture de l'Allier

Atelier « agriculture », le 10 janvier 2011 à Toulon-sur-Allier

Cette réunion était organisée par la chambre d'agriculture de l'Allier et a réuni une quarantaine de personnes sous la présidence de **M. Jean-Marie LESAGE** et en présence de **Mme Chantal BARDET**, maire de Toulon-sur-Allier, des membres de la CPDP et de la DREAL Auvergne.

Mme Cécile DEGRANGE, chambre d'agriculture, a repris rapidement l'exposé fait à Montmarault sur les caractéristiques de l'agriculture en Allier et a cité les points de sensibilité par rapport au projet RCEA et en particulier la question des prélèvements fonciers complémentaires et celle de l'hydraulique.

Au cours de cette réunion, qui n'a pas fait apparaître d'hostilité au projet (une seule personne s'est prononcée pour la gratuité de la RCEA), les questions ont été centrées sur des aspects très précis concernant le projet mais également l'entretien actuel de la route.

Les questions foncières

Les 65 ha de prélèvements fonciers pour les deux départements annoncés par le maître d'ouvrage apparaissent comme trop imprécis aux participants.

Les agriculteurs souhaitent connaître l'emprise du futur échangeur RN7/RCEA qui varie de 5 à 25 ha selon le projet qui sera arrêté. Les incertitudes de la MO sur ce point ont provoqué de vives réactions notamment de **Mme BARDET** qui ne comprend pas qu'on en soit encore à s'interroger sur cet échangeur. **M. THON** a précisé que l'échangeur serait défini dans le dossier d'enquête publique si la concession est retenue. Les participants veulent également des réponses précises concernant les emprises foncières complémentaires à celles figurant dans les DUP en vigueur et correspondant aux accès, aux barrières de péage et aux bassins de retenue.

La succession de remembrements leur semble insupportable. Ils souhaitent que la SAFER puisse intervenir le plus rapidement possible afin d'éviter la disparition d'exploitations.

Le déroulement des procédures d'expropriation et en particulier les estimations et le retard de paiement des indemnités d'éviction sont des points d'insatisfaction manifestes pour certains agriculteurs. Le président de la chambre d'agriculture leur a demandé de faire remonter ces difficultés directement à la chambre consulaire et le maître d'ouvrage s'est engagé à regarder ces questions de très près.

L'entretien des abords

Cette question a très largement mobilisé les participants qui se sont plaints du mauvais état d'entretien de la route existante :

- l'état de clôtures, vieilles, détériorées par les travaux et non remplacées, leur absence le long des boviducs, font courir des risques de divagation de bovins sur la route ;
- l'absence de fauchage des emprises entraîne la prolifération et l'essaimage sur les terres agricoles de plantes adventices (les chardons) ;
- l'absence d'entretien et de curage des bassins de retenue

qui sont ensablés et envahis par la végétation les empêche de remplir leur rôle de retenue des eaux de ruissellement de la route. Cette absence d'entretien favorise également la présence de ragondins et rats musqués classés nuisibles, mais qui ne sont pas éliminés par le gestionnaire de la route ;

- les détritiques jetés sur la voie par les usagers de la route se dispersent dans les terres agricoles à proximité.

La DREAL fera le point sur ces questions d'entretien avec la DIR.

Les questions hydrauliques

Les rejets des bassins de rétention ont fait l'objet de questions auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses satisfaisantes quant au traitement préalable de ces rejets. Il a mentionné l'obligation de respecter la loi sur l'eau qui fera l'objet d'une enquête distincte, conduite, le cas échéant, par le concessionnaire et aura lieu un an avant les travaux dans le cas d'une poursuite de l'aménagement par l'Etat.

Les nuisances phoniques

La demande de mesures de protection des habitations et sièges d'exploitation proches a été formulée par plusieurs participants bien que l'un d'eux ait fait remarquer que les nuisances ne seraient pas aggravées par rapport à la situation actuelle.

Les accès et les échangeurs ainsi que les accès de secours

Ces questions ont été posées notamment pour avoir des précisions sur qui en déciderait.

La maîtrise d'ouvrage a précisé que les accès de secours actuels ne seraient conservés que dans un sens mais que des accès de service seraient utilisables par les équipes de secours.

Les passages pour petit et grand gibier

Ils ont été également évoqués et la maîtrise d'ouvrage a fourni toutes assurances à ce sujet.

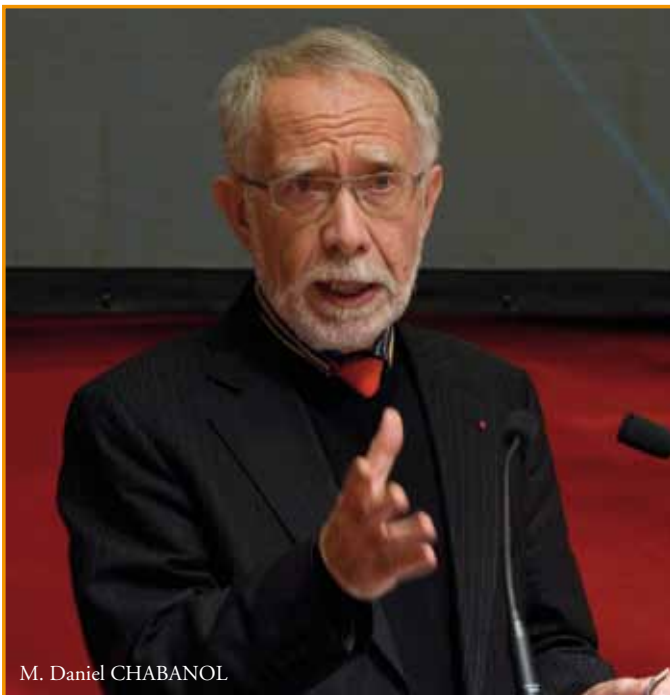
Le maître d'ouvrage a pris l'engagement de réétudier l'ensemble de ces points et de réexaminer avec les personnes concernées les points très spécifiques qui ont été abordés et en particulier ceux des accès de secours et ceux des expropriations en cours au niveau de Cressanges, dont certains semblent relever de la commune.

4

Réunion « expertise juridique, économie, industrie », le 22 novembre 2010 à Montceau-les-Mines

La présidente invite **M. Didier MATHUS**, député maire de Montceau-les-Mines, à accueillir les participants à cette réunion dans la salle du syndicat des mineurs. Pour **M. MATHUS**, ce lieu historique est adapté à un débat sur la RCEA, enjeu absolument décisif pour cette région. Depuis trois ans, il est acquis que la concession exclura la section Chalon-Montceau ; pour le reste, le débat est compliqué. Avant d'intervenir ultérieurement, il déclare regretter le titre « accélération de la mise à 2x2 voies » alors que des délais d'achèvement plus brefs avaient été annoncés il y a déjà longtemps. Il déplore également l'absence d'études d'un scénario qui ne ferait pas appel à la concession.

Mme BREVAN présente l'organisation de la réunion et rappelle les deux expertises demandées par le président du conseil général de Saône-et-Loire.



M. Daniel CHABANOL

Elle invite **M. Daniel CHABANOL**, conseiller d'Etat honoraire, ancien président de la cour administrative d'appel de Lyon, sollicité par la CPDP, à présenter son expertise sur les aspects juridiques du dossier¹. **M. CHABANOL**, confirme la possibilité de concéder une route à la condition qu'elle prenne le statut autoroutier et qu'elle s'accompagne de voiries libres d'accès pour les personnes qui ne souhaitent pas acquitter un péage. Il met l'accent sur des points de fragilité juridique du dossier et en particulier sur le risque d'inégalité de traitement des usagers lié au système de péages ouverts qui permettraient à certains de ne rien payer, ou presque, alors que d'autres paieraient pour des trajets comparables.

¹ Le texte intégral figure en annexe n° 6.

M. CHABANOL souligne également, en cas de concession, la dégradation des conditions de circulation pour ceux qui empruntent aujourd'hui la RCEA et qui ne voudraient pas emprunter l'autoroute à péage. Il souligne enfin l'insuffisance d'itinéraires alternatifs à même de permettre réellement un choix. Il ne conclut pas à l'illégalité du projet, ce qu'il n'est d'ailleurs pas en situation de faire, mais attire l'attention sur les difficultés juridiques que le projet pourrait rencontrer.

M. Alain DAVANTURE, membre du parti ouvrier indépendant, met en cause l'indépendance de l'expert et de la commission puisque le discours traite seulement du péage et il s'étonne que le gouvernement ne puisse financer la RCEA, alors qu'il trouve des milliards pour les banques et les spéculateurs.

Mme BREVAN conteste cette mise en cause et précise que l'expertise demandée par **M. MONTEBOURG** portait sur le projet du MO et non sur l'analyse d'autres solutions.

Mme BESSEYRIAS, vice-présidente chargée des transports, remercie l'expert au nom du président du conseil général de Saône-et-Loire.

M. Jean-Pierre DELASPRES souligne le risque de report de trafic sur les itinéraires de substitution qui sont totalement inadaptés. Ce qui est repris par **M. Yoann TROUILLARD**.

M. François JACQUEMIN, de Deux-Chaises (03), qui demande s'il y a équité alors qu'un tronçon serait gratuit et les deux autres soumis à péage, **M. CHABANOL** répond qu'on doit considérer la différence de traitement entre les usagers d'un même ouvrage.

M. Lionel DUPARAY, conseiller municipal du Creusot et conseiller communautaire, qui demande si on peut avoir un péage pour les PL et la gratuité pour les VL, il est rappelé que les tarifs sont déjà différenciés au bénéfice des VL. **M. CHABANOL** fait remarquer que l'intérêt qu'il y a à sortir les PL des voies ordinaires pourrait même conduire à leur attribuer la gratuité sur autoroute mais il rassure

Mme Dominique GIACOMETTI sur ce point en précisant qu'il n'a voulu montrer qu'un aspect paradoxal de la question.

M. Pierre CORNELOUP, conseiller général, maire honoraire de Montchanin, souligne qu'il est dommage de passer du temps sur un dossier qui juridiquement peut être « retoqué » en fin de parcours. **M. CHABANOL** revient sur la procédure, notamment sur la phase de la DUP. C'est toujours un cheminement semé d'embûches avec des phases administratives et contentieuses : on ne peut absolument rien garantir.

M. THON, précise que l'administration centrale a elle-même fait une expertise juridique du projet qui propose des péages ouverts. Il existe des portions gratuites sur des autoroutes concédées. Il fait confirmer par **M. CHABANOL** la possibilité d'abonnements pour les usagers fréquents qui sont dans des situations différentes des occasionnels à la condition que tous aient accès à ces abonnements (usagers fréquents ou occasionnels).

M. Jean-Luc FONTERAY, conseiller général de Cluny, délégué en charge des transports, se réjouit de l'exposé qui condamne les arguments avancés par ceux qui soutiennent un projet dont la faisabilité est mise en cause. Il demande donc qu'une solution alternative, s'appuyant sur des consul-

tants experts, soit présentée pendant le débat pour une 2x2 voies gratuite en Saône-et-Loire.

Mme BREVAN confirme que les deux expertises financières sont en cours mais fait part de la difficulté de bâtir un projet radicalement différent dans les temps impartis.

Mme Marie-Claude JARROT, conseillère régionale et communautaire, revient sur les itinéraires de substitution proposés (dont certains sont des chemins de halage) et demande le coût de leur mise aux normes.

M. JACQUEMIN intervient à nouveau pour estimer que le problème est politique et qu'on tente de faire passer un projet préalablement défini.

Présentation du projet

M. Jean-Yves AUDOUIN, membre de la CPDP, ouvre la deuxième partie de la réunion sur les présentations générales et locales du projet par **M. Georges REGNAUD**, DREAL Bourgogne.

M. Richard HENRARD, secrétaire Force ouvrière à la DDT 71, souligne que le trafic va être reporté sur les routes à la charge des collectivités qui auront à les entretenir. Pour celle qui longe le canal, il faudra tenir compte de la procédure actuelle de transfert de la voie d'eau à la région. Il fait état de la charge du péage et relève que le trafic de poids lourds sur la RCEA est loin d'être local ou même national. Il s'interroge sur l'avenir des agents de l'Etat en cas de concession, hors ceux concernés par le centre d'exploitation de Montceau.

M. Robert WATTEBLED, élu municipal et représentant syndical CGT, rappelle que deux Unions départementales ont pris une position commune contre la concession et la privatisation d'une route financée avec des fonds publics. Il refuse l'affaiblissement de la mission de la DIR Centre-Est au bénéfice du privé. Il demande de rechercher toutes modalités pour obtenir la gratuité : financements européens, utilisation de l'écotaxe pour développer le ferroutage. Les salariés des deux départements subissent de plein fouet la crise et ne peuvent subir des difficultés supplémentaires. Il convient de débloquer des crédits d'autant que les grands travaux d'infrastructures sont un élément de sortie de crise.

M. Denis HIRSCH, directeur interdépartemental des routes (DIR) Centre Est, indique les obligations de l'Etat en matière de personnels et les différentes démarches possibles.

Mme BESSEYRIAS intervient à nouveau pour confirmer la demande d'une étude de la mise à 2x2 voies gratuite avec un réexamen des chiffres avancés. Elle reprend la question de l'interdiction des poids lourds sur les itinéraires de substitution, difficile à mettre en œuvre, et donc sur le coût de leur mise à gabarit à ajouter aux dépenses de la concession. Elle indique qu'une solution alternative pourra être présentée par le conseil général avant la fin du débat.

Mme Dominique BONNOT souligne que la route existante est rapide et gratuite, avec des échanges et des accès faciles. La concession est une amputation d'un moyen de communication ; en outre, elle pénalise ceux qui ont peu de ressources. Quant à la sécurité, la question se posera désormais pour les routes secondaires.

M. Thierry GROSJEAN, président de la CAPEN 71 – France nature environnement, se dit en accord avec la CGT sur l'aspect social du projet. Il rappelle l'existence des dispositifs LOTI, les obligations de la Convention d'Aarhus, qui obligent notamment à la présentation de véritables projets alternatifs, ce qui n'est pas le cas ici. Il n'y a rien sur la VFCEA. Il dénonce également l'insuffisance du dossier sur tout ce qui touche l'environnement, ce qui, si on ne s'y penche pas davantage, fera l'objet de recours. Il annonce une contribution.

M. Jean-Claude LAGRANGE, président de la communauté urbaine (CU), souligne que l'intervention de **M. CHABANOL** conforte la position de l'association de défense (ADRCEA) opposée au projet (1 500 adhérents, plus de 100 communes, 15 000 signataires d'une pétition déposée à la préfecture). Il exclut par ailleurs que la CU puisse être coupée en deux et traitée de deux manières avec un tronçon gratuit et un payant.

Mme Nathalie VERMOREL de ALMEIDA, conseillère régionale, souhaite la 2x2 voies mais exclut la privatisation de la route. Elle souligne l'incohérence de la proposition de l'Etat d'apporter 350 M€ alors que le concessionnaire va faire des bénéfices comme le fait le groupe Eiffage qui possède l'APRR. C'est bien un sujet politique. En outre, le MO propose ce projet dans le Grenelle de l'environnement comme réglant tout et allant même jusqu'à prévoir une augmentation des trafics. Il y a aussi la VFCEA dont elle souligne l'intérêt : il ne manque, sur 1000 kms, que 150 kms entre Nevers et Chagny. Quant au trafic poids lourds sur la RCEA, ces camions ne font que passer sans s'arrêter. Le projet de concession va à l'encontre d'une politique de ferroutage (qu'il faudrait rendre obligatoire pour les camions en transit) à un moment où la SNCF met également en cause l'aire de triage de Fret Air France à Gevrey-Chambertin.

M. MATHUS reprend la parole pour souligner les difficultés de la DREAL après la « torpille » de l'exposé de **M. CHABANOL** et estime qu'inclure la branche nord dans la RCEA n'était pas nécessairement rendre service à Montceau, surtout lorsqu'on a vu apparaître en 2007 l'idée du recours à la concession, après la privatisation des sociétés d'autoroutes en 2004. Il s'inquiète de la différence de traitement entre la partie gratuite et la partie payante, et souligne l'absence de routes de substitution (la levée du canal entre Ciry-le-Noble et Palinges). Il ne peut être question de couper Montceau du reste du département. L'Etat qui a conservé ce seul axe dans le département doit assurer ses devoirs : il y a lieu de revenir au projet de voie express et de reprendre les chiffres qui paraissent excessifs, d'autant que le coût a augmenté en deux ans de 250 M€. On ne doit pas être obligé de payer pour rouler en sécurité. Tout ceci justifie la création de l'ADRCEA opposée au projet.

Mme BREVAN rappelle que le MO doit justifier l'augmentation entre l'estimation de 2007 et celle d'aujourd'hui. De plus, l'expertise indépendante analysera les coûts indiqués.

Mme Christèle CLEMENT, association brandonnaise contre

les nuisances de la RCEA, ne voit pas comment avec un péage on peut favoriser l'attractivité du territoire et du milieu rural.

M. Thomas THEVENOUD, conseiller général et adjoint au maire de Montceau, estime que malgré le temps qui passe le débat permet à l'Etat de préciser ses positions mais en même temps il constate l'absence d'alternative. La VFCEA pourrait être inscrite dans le SNIT. Il voit mal le lien entre les 200 M€ annoncés pour Chalon-sur-Saône/Ciry-le-Noble et la concession. Si l'Etat peut mettre 350 M€, pourquoi ne peut-il pas tout faire ? On est pris « en otage ».

M. Pascal TREMEAU, CFDT pour les Unions locales du Charolais-Brionnais et secrétaire des personnels territoriaux, regrette que l'AFITF soit devenue une coquille vide après la privatisation des sociétés d'autoroute dont la Cour des comptes a condamné les modalités tout comme les évolutions du montant de péages. Il cite l'augmentation de la marge brute d'exploitation de deux sociétés (+ 67 % et + 72 % alors que le trafic poids lourds a diminué de 10 %).

Aspects économiques du projet

Pour la CCI de Saône-et-Loire, **M. Pascal LEYES**, directeur général adjoint, expose la demande des entreprises depuis plusieurs années pour la mise à 2x2 voies de la RCEA, ce qui a été confirmé par un questionnaire auquel 450 entreprises sur 600 ont répondu. Pour 80 %, la RCEA est la préoccupation prioritaire. Il précise les données historiques, démographiques et économiques de ce secteur où le développement industriel s'est fait autour du fer et des canaux. Depuis, c'est le déclin et l'exode vers l'axe nord-sud du département. Toutes les zones d'emploi à l'ouest baissent avec des pertes de population, ce qui est grave alors que la part des emplois industriels dans le département est de 20 % contre 17 % en Bourgogne et 14,8 pour la France. Il cite l'évolution des entreprises qui travaillent désormais à flux tendu et ont besoin de transports réguliers et de routes sûres. L'économie agricole (marché de gros) utilise également la route, tout ceci en complémentarité avec le fer et la voie d'eau (ports de Chalon et Mâcon). La 2x2 voies permettra de meilleures conditions de travail pour les usagers et professionnels de la route. Enfin, la Saône-et-Loire pourra être ainsi confortée dans sa vocation de nœud de voies de communication.

M. Bernard ECHALIER, président de la CCI, poursuit en se faisant le porte-parole de la majorité des entreprises. L'accélération est un enjeu majeur pour l'avenir du département. Sans infrastructure routière de qualité, pas de clients et pas d'entreprises et donc pas d'emplois. Il convient de tenir l'échéance de 2018, mais il faut aussi que soient mieux pris en compte les déplacements domicile-travail des salariés, le coût des déplacements professionnels en général, et les contraintes liées aux transports spéciaux de marchandises.

M. Jean-Paul DRAPIER, maire et conseiller général de Bourbon-Lancy, souhaite qu'on se mette « dans la peau » d'un usager mais également dans celle des territoires en pensant à leur économie. Il est interrogatif sur l'impact du péage sur les charges des entreprises, d'autant qu'il y aura en plus

celui de l'écotaxe perçu sur plusieurs routes départementales. C'est une double peine pour les entreprises, ce qui l'inquiète.

M. Jean-François CHOPIN, ancien cadre dirigeant d'IVECO (FPT – Fiat Powertrain Technologies), première entreprise de Bourgogne, membre de plusieurs organismes de développement économique (entreprises en difficulté, développement du pays charolais), expose le lien entre développement économique et infrastructures de communication. Le péage en Saône-et-Loire ne sera pas significatif pour une entreprise qui paye pratiquement partout pour relier Turin. Sans concession, c'est le déclin assuré pour les entreprises et pour le territoire.

Le **docteur Marcel-Alain DRAPIER**, ancien conseiller général et ancien maire de Paray-le-Monial, rappelle que l'association ARCEA a été créée en 1960 pour une liaison rapide à 4 voies de Chalon-Mâcon jusqu'à La Rochelle et Nantes. Au CIAT de 1988, il a été décidé de faire Bordeaux-Clermont et la RCEA. Aujourd'hui, la première liaison est achevée et la RCEA réalisée seulement à 30 %, d'où l'unanimité de l'association pour se prononcer en faveur de la concession.

M. TROUILLARD intervient à nouveau en tant que salarié d'Arcelor-Mittal et conteste le lien direct entre autoroute et économie : « *ce n'est pas l'autoroute qui apportera des commandes* » ; le péage sera répercuté sur le coût de production. Il faudrait aussi améliorer le fret ferroviaire.

M. Guillaume CRUZILLE, directeur des établissements Fargeot, qui accèdent directement à la RCEA (tronçon sud) s'inquiète du coût pour les transports exceptionnels (élevé sur les autoroutes) et des charges pour les salariés.

Pour **M. Michel PERCHE**, chef d'entreprise à Digoïn, trésorier de l'agence de développement du Charolais, la question des infrastructures routières est le premier des critères d'installation d'une entreprise même s'il y a également le coût de l'immobilier (par rapport à la région parisienne) et la qualité de la main d'œuvre.

M. Alain DENIZOT, vice président du conseil général de l'Allier, rappelle les conditions qui entourent le consensus intervenu dans ce département, à savoir l'inclusion dans la concession de l'échangeur avec la RN7, le maintien de l'ensemble des diffuseurs actuels et la gratuité pour certains usagers. Quant à la différence de positionnement avec le conseil général de Saône-et-Loire, **M. BONNOT** souligne également que les situations sont différentes. Les itinéraires de substitution constituent un problème plus aigu en Saône-et-Loire : on ne va pas à nouveau passer par le centre de Charolles !

M. Jorge FERREIRA, conseiller municipal à Montceau, relève que l'alternative à la concession n'est jamais envisagée. Les intérêts privés sont « à la manœuvre », comme ce fut le cas pour la privatisation des sociétés d'autoroutes.

M. Laurent SELVEZ, adjoint au maire de Montceau, veut rassurer les entreprises. La mise à 2x2 voies est nécessaire d'un point de vue économique, social et de sécurité. Mais la nécessité porte sur une route gratuite : les questions de péages, des itinéraires de substitution, avec le problème posé de l'équité entre usagers, montrent que le projet ne tient pas. Que la DREAL écoute enfin la population et les élus locaux,

et étudie l'alternative à la concession d'une RCEA gratuite.

M. Eric HUBER, chef de pôle à la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation du travail et de l'emploi (DIRECCTE) Bourgogne, intervient pour achever cette discussion sur l'économie, en se situant sur le plan du développement et soulignant l'intérêt de bonnes infrastructures routières, notamment dans la région concernée au regard des caractéristiques de son agriculture, de ses industries et de ses services. Il faut encore travailler sur les modalités puis sur les conditions du projet, mais la mise à 2x2 voies rapide est un impératif.

M. Michel BOUTEAU, ancien chef d'entreprise, rappelle son implantation à Saint-Amand-Montrond (Cher) où les infrastructures routières ont été au rendez-vous et souligne à l'inverse que pour Lyreco à Digoin, la RCEA manque toujours alors que l'entreprise leader de la distribution de fournitures de bureau a besoin de livrer à quelques heures près.

M. Daniel GOETSCHY, Fromageries Terres d'Or à Bourbon-Lancy, souligne l'importance pour une entreprise de produits périssables de vrais services avec livraison en moins de 24H. Le péage autoroutier coûte moins cher que les pénalités de retard. Quant aux personnels, ils habitent à 10-15 km et n'auront pas à prendre l'autoroute. Il revient aussi sur l'intérêt d'une route sûre pour les professionnels et les chauffeurs.

La présidente remercie, après 3H30 de débat pendant lesquelles ont été posées beaucoup de questions dont toutes n'ont pas obtenu de réponses. Elle donne des informations sur les contenus du « point d'étape » et des « auditions publiques », ainsi que sur les deux expertises. Elle demande à ceux qui veulent faire des propositions d'amendement du projet ou de solutions alternatives de les présenter le plus tôt possible.

Experts invités par la CPDP :

M. Daniel CHABANOL, conseiller d'Etat honoraire

M. Pascal LEYES, directeur général adjoint de la chambre de commerce et d'industrie de Saône-et-Loire

M. Eric HUBER, chef de pôle à la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE Bourgogne)

5

Réunion « déplacements, trafics », le 30 novembre 2010 à Dompierre-sur-Besbre

80 participants (participation réduite en raison des conditions de circulation particulièrement difficiles dues à une importante chute de neige).

Mme BREVAN, présidente de la CPDP, ouvre la séance et passe la parole à **M. Pascal VERNISSE**, maire de Dompierre-sur-Besbre qui, dans son mot de bienvenue, souligne la nécessité de ce débat sur un sujet vital et souhaite qu'il soit riche et démocratique.

Mme BREVAN rappelle ce qu'est un débat public. Elle expose le déroulé de la séance de travail qui comportera trois parties : présentation synthétique du projet, aspects thématiques portant sur les déplacements et l'offre d'intermodalité et aspects locaux du projet. Elle précise que le conseil général de Saône-et-Loire ainsi que la SNCF n'ayant pu parvenir à Dompierre, ils ne seront pas en mesure de présenter leurs analyses et leurs projets, et qu'ils pourront le faire lors d'une prochaine réunion.

M. Dominique THON, directeur adjoint de la DREAL Auvergne, présente l'économie générale du projet puis, à la demande de la présidente, répond à la question récurrente concernant la réévaluation du coût des travaux entre 2007 et 2010. Elle est due selon lui à 4 facteurs : l'évolution du coût des travaux (16%), la prise en compte plus fine des facteurs d'environnement, l'évolution des coûts de maîtrise d'œuvre et la mise en application de la politique 1 % paysage.

A M. Laurent DESMYTTER, conseiller municipal à Dompierre-sur-Besbre, qui relève que la maîtrise d'œuvre effectuée par le privé coûte 7 % plus cher que si elle est réalisée par les services publics, **M. THON** précise que la somme correspondante (notamment rétribution des fonctionnaires) n'était pas comptabilisée lorsqu'elle était assurée par l'Etat.

Père JOSEPH, de l'abbaye de Sept-Fons, estime que le projet qui sera adopté sera un choix de la ministre et non une nécessité qui s'imposera. Il dénonce un chantage implicite à la sécurité qui laisse entendre que ceux qui n'accepteraient pas la solution de mise en concession porteraient la responsabilité de l'insécurité alors qu'elle est liée au retard des travaux. Deux questions concrètes préoccupent l'abbaye de Sept-Fons : les nuisances sonores et les éventuelles implantations industrielles au niveau de l'échangeur. Il demande aussi que soit examinée avec soin la qualité du revêtement de la chaussée afin de limiter le bruit.

M. Arnaud BENNET, directeur du parc de loisirs « le PAL », estime que la mise à 2x2 voies de la RCEA ne sera pas réglée par un financement de l'Etat. Il lui semble vital et urgent de faire passer cet axe à 2x2 voies en ayant recours à la concession, c'est une urgence.

M. Jean-Paul CHERASSE, président de la communauté de communes du Val de Besbre-Sologne Bourbonnaise, estime que la région est dans une situation qui justifie que l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA soit concrète et effi-

cace. Cette opération est plus qu'une nécessité et il demande que les 3 échangeurs qui concernent la communauté de communes soient maintenus, ce que confirme **M. VERNISSE**. Trois autres points essentiels sont développés : aboutissement du classement en « village-étape » de Dompierre-sur-Besbre, mise en place dès maintenant d'aménagements de sécurité, examen détaillé de la question de la récupération des eaux de pluie.

M. THON répond positivement à ces préoccupations.

M. DESMYTTER intervient sur le financement des infrastructures routières. Il précise que l'agence des infrastructures de transport de France (AFITF) créée en 2003, abondée par les recettes de péage des autoroutes devait dégager des fonds destinés à aménager les axes routiers nationaux. Il indique que les bénéfices engrangés par les autoroutes sont, depuis leur privatisation, reversés à leurs actionnaires. Pour lui, la responsabilité de l'aménagement de la RCEA revient à l'Etat. Il s'agit bien là d'un choix politique.

Trafic et déplacements

Les introductions à cette partie du débat sont présentées par un expert du CETE de Lyon et par le directeur des routes au conseil général de l'Allier.

M. Abdallah EL HAGE, du CETE de LYON, présente les résultats d'une étude relative au trafic sur la RCEA et son évolution d'ici 2017 en cas de mise en concession.

Trafic actuel : la circulation est inférieure à 15 000 véhicules/jour, il n'y a donc pas de problème de saturation mais la part de PL est très importante (26 % au niveau de Charnay-Lès-Mâcon et 44 % au niveau de Dompierre-sur-Besbre) : c'est un phénomène qu'on retrouve peu sur les autres routes de France. Evolution d'ici 2017 : augmentation du nombre de VL de 1 % par an et baisse légère du nombre de PL en raison de l'ouverture de l'A89 entre Balbigny et Lyon. Au total, on observe que la mise en concession se traduirait par une augmentation du trafic sur la RCEA et une diminution de la circulation sur les itinéraires alternatifs.

M. Jean LAUMAIN, de Dompierre-sur-Besbre, estime que les PL n'emprunteront pas l'A89 : ils passent et continueront à passer par la RCEA.

M. Christian LABILLE, maire de Diou, qui adhère au principe de la concession, précise qu'il faut maintenir les trois échangeurs existants qui sont indispensables. Il indique, en outre, qu'il sera très vigilant sur les questions d'environnement, notamment afin de préserver la tranquillité de l'abbaye de Sept-Fons.

M. MAUPAS, riverain, intervient à plusieurs reprises afin de connaître les raisons de la nécessité d'une nouvelle DUP ainsi que le but exact d'une DUP (est-ce pour effectuer des expropriations ?).

M. THON et **Mme EDIEU** précisent que :

- la mise en concession entraînerait un changement de statut de la voie concernée et par conséquent l'obligation de procéder à une nouvelle DUP,
- cette nouvelle DUP entraînerait des acquisitions foncières complémentaires notamment pour implanter les barrières de péage,

- la DREAL établira une note écrite très précise sur les aspects juridiques de cette question.

M. Pierre COUTURIER, directeur des routes au conseil général de l'Allier, présente en premier lieu, trois préoccupations importantes du conseil général : l'itinéraire de substitution Souvigny-Cosne d'Allier, RD11 et 73, où existent des problèmes de sécurité, la RD12 (Moulins-Dompierre) axe qui passe près d'un projet porté par l'agglomération de Moulins (Logiparc 03) et le second franchissement de l'Allier à Moulins. Il expose ensuite les problèmes rencontrés dans l'Allier : le trafic de PL sur les itinéraires alternatifs (compte tenu de la situation sur la RCEA) soit une augmentation de 25 à 30 % en 5 ans, d'où un arrêté d'interdiction de circulation des PL, les échanges entre la RN7 et la RCEA, la desserte du bassin de Bourbon-Lancy et enfin le déficit important des aires de stationnement des PL sur le réseau routier national et notamment sur la RCEA.

M. LABILLE souligne l'importance du problème de la desserte du bassin de Bourbon-Lancy mais insiste aussi sur la question des « grumiers » qui traversent régulièrement le village de Diou.

M. Jean GAUDARD, représentant le conseil municipal de Lusigny, souligne les difficultés rencontrées sur un itinéraire de substitution : la RD779.

A **M. JACQUEMIN** qui confirme les difficultés liées à la présence de PL et demande si les forces de l'ordre ont reçu des instructions pour faire respecter l'interdiction de circulation sur certaines RD, **M. COUTURIER** indique qu'il y a effectivement un problème lié à la mise en application des arrêtés d'interdiction, la sanction appliquée n'étant pas très dissuasive.

M. COUTURIER présente ensuite les dispositifs en place dans le département de l'Allier pour le transport des voyageurs. Ils sont organisés selon trois modalités complémentaires : les lignes classiques, les lignes à déclenchement en fonction des besoins exprimés et les transports à la demande avec centrale d'appels.

Il précise ensuite que le département de l'Allier mène une réflexion sur la possibilité d'une coordination régionale des transports de voyageurs en liaison avec les trois autres départements d'Auvergne.

Il souligne enfin que le conseil général conduit actuellement une étude sur la possibilité d'organiser un dispositif de co-voiturage.

M. THON donne des informations sur les « opérateurs ferroviaires de proximité », entreprises capables d'assurer des transports par wagons isolés sur des destinations fines de desserte du territoire. FEROVERGNE vient d'être créé en Auvergne.

M. Eric GUERIN, directeur adjoint de la DREAL Bourgogne, précise qu'un opérateur ferroviaire de proximité existe également en Bourgogne depuis peu de temps.

M. CHARMETANT, maire de Montbeugny, délégué communautaire de Moulins communauté, demande que, lorsque la RCEA sera en autoroute, la gratuité soit accordée à proximité des agglomérations. Il se dit convaincu que le jour où la RCEA sera en concession, les camions iront

automatiquement sur l'autoroute. Il réitère sa demande de rencontres entre les responsables du projet et les élus qui éviteraient les malentendus.

Aspects locaux du projet

Mme Chantal EDIEU, de la DREAL Auvergne, présente le projet sur la portion de la RCEA entre Moulins et Paray-le-Monial. Elle précise le positionnement des barrières de péage et souligne le fait que les échangeurs actuels seront maintenus. Elle donne ensuite quelques exemples concrets pour illustrer sa présentation qui comme le souligne la présidente de la CPDP, sont des hypothèses méritant d'être affinées, vérifiées et consolidées.

Elle présente ensuite une matrice permettant de visualiser les coûts de péage par section de RCEA et annonce qu'une matrice complète sera mise sur le site du débat public. Elle indique enfin que s'il y avait concession, des abonnements permettraient de réduire le coût des péages.

M. CHARMETANT remercie le maître d'ouvrage pour la clarté de sa présentation (coûts des déplacements notamment).

A. M. Gérard SPITZ qui demande si l'étude présentée, ainsi d'ailleurs que l'estimation des travaux a été établie à partir d'hypothèses optimistes ou pessimistes. **M. THON** répond que le chiffrage a été effectué sur une hypothèse médiane afin de présenter un scénario réaliste et réalisable.

M. Eric DIFFER, maire de Thiel-sur-Acolin, et **M. BENNET** appellent l'attention du maître d'ouvrage sur la RD12 utilisée comme un des accès au PAL.

M. JACQUEMIN exprime une nouvelle fois son opposition déterminée à l'autoroute à péage. Il estime que le projet est totalement orienté et demande plutôt un projet de mise en sécurité immédiate d'une voie express à 2x2 voies. Il demande aussi que le maître d'ouvrage réponde à toutes les questions posées.

Mme BREVAN demande aussi au maître d'ouvrage qu'un projet de mise en sécurité de la RCEA soit chiffré avec plus de précision et que la réponse attendue soit fournie avant la fin du débat.

M. THON prend acte de cette demande et précise qu'un chiffrage sera donné à ce sujet dès qu'il sera possible.

M. Michel QUINET, de la DREAL Bourgogne, intervient sur le même sujet et précise que l'expérience acquise dans ce domaine permet de dire que le coût d'aménagement d'une 2x1 voies avec terre-plein central est de l'ordre de 70 % de l'aménagement d'une 2x2 voies.

Après trois heures de débat, **Mme BREVAN** remercie tous les participants et annonce les prochaines réunions. Elle précise que les exposés qui n'ont pas pu être faits en raison de la météo pourront se dérouler le 6 Janvier à Molinet avant la réunion d'auditions publiques.

Expert invité par la DREAL :

M. Abdallah EL HAGE, CETE de Lyon

Expert invité par la CPDP :

M. Pierre COUTURIER, directeur des routes au conseil général de l'Allier

Réunion de rattrapage de Dompierre-sur-Besbre « déplacements, trafics », le 6 janvier 2011 à Molinet

Mme Claude BREVAN rappelle que cette réunion commence par un « rattrapage » de la réunion de Dompierre-sur-Besbre, des intervenants et des participants n'ayant pu se déplacer en raison des conditions atmosphériques.

M. Jean-Louis CHEREL donne la parole à **M. Roger BROYER**, directeur des routes et infrastructures au conseil général de Saône-et-Loire qui présente le routier départemental : 5261 km répartis en 3 niveaux

- niveau 1 - réseau principal = 528 km,
- niveau 2 - réseau secondaire = 1121 km,
- niveau 3 - réseau tertiaire = 3637 km.

M. BROYER expose les caractéristiques des itinéraires de substitution qui seraient « sollicités » en cas de mise en concession de la RCEA. Un exposé détaillé effectué à ce sujet fait apparaître de nombreux « dangers » et « zones accidentogènes » sur ces axes secondaires. Un montage vidéo est particulièrement éclairant sur ces questions. Il précise, en outre, que les itinéraires précités nécessiteraient des travaux d'aménagement estimés à 130 M€. Il présente également le réseau (lignes régulières) de transport de personnes, Réseau Buscéphale.

Mme Alice BESSEYRIAS, vice présidente du conseil général de Saône-et-Loire, insiste sur certains points développés par **M. BROYER** :

- les itinéraires alternatifs ne sont pas compatibles avec une circulation engendrée par la mise en concession de la RCEA,
- les travaux sur les itinéraires de substitution (estimés à 130 M€) ne sont pas prévus dans le projet présenté par le MO,
- ces difficultés sont propres au département de Saône-et-Loire et « *c'est ce qui fait toute la différence avec le département de l'Allier* ».

M. THON indique que l'Etat peut « *pour assurer la continuité des itinéraires gratuits* » participer à des travaux d'aménagement des dits itinéraires. Il estime qu'il n'y a pas de recalibrage important à envisager : il s'agit simplement de permettre aux usagers de circuler gratuitement en évitant certains péages.

Sur demande de **Mme BREVAN**, **M. QUINET** précise qu'un tracé neuf est bien prévu entre Paray-le-Monial et Charolles. Il indique que l'objectif est d'optimiser l'emplacement des barrières de péage afin qu'il n'y ait pas besoin d'itinéraire alternatif dans les secteurs concernés. Ainsi pour Charolles, il faut peut-être déplacer le péage afin que le tronçon Charolles-est-Charolles-ouest ne soit pas soumis à péage.

M. Daniel COFFIN, de l'union départementale CGT de l'Allier et membre du conseil économique, social et environnemental d'Auvergne, demande la définition de l'itinéraire alternatif notamment vis à vis des PL ; **M. THON** lui répond que l'obligation qui est faite de rétablir la circulation gratuite des véhicules concerne les VL.

M. Yves MOULIN, de Paray-le-Monial, souhaite des précisions relatives à l'itinéraire alternatif entre Paray et Montceau-les-Mines, question à laquelle **M. BROYER** apporte la réponse attendue.

M. Boris VALLAUD, directeur général des services du conseil général de Saône-et-Loire, **M. Pierre SALOMON**, directeur général adjoint, précisent qu'il n'est pas question pour le conseil général de dépenser un seul euro pour satisfaire à l'aménagement des itinéraires de substitution du fait de la concession autoroutière.

M. Jean-Paul DRAPIER, conseiller général, maire de Bourbon-Lancy, souligne lui aussi les difficultés qui seraient rencontrées sur les itinéraires alternatifs, notamment sur la « levée du canal » entre Paray-le-Monial et Ciry-le-Noble, route qu'il faut, à terme, aménager pour les vélos.

M. QUINET insiste sur le fait que pour le MO les itinéraires alternatifs ne doivent être que des solutions locales, sur des tronçons, les plus courts possible, au droit des barrières de péage.

Sur demande de **Mme BREVAN**, **M. THON** indique qu'il n'est pas possible, d'ici la fin du débat de donner des précisions relatives à la possibilité pour l'Etat de financer en partie l'aménagement des itinéraires alternatifs et de modifier l'emplacement des barrières de péage.

Il explique cette impossibilité par la nécessité d'une concertation préalable avec les collectivités locales concernées. Il indique, en revanche, que quelques pistes de réflexion pourront être fournies.

Mme BREVAN prend acte et souligne que la CPDP restera très attentive aux réponses apportées, très attendues par le public et les élus.

M. BONNOT, conseiller général du canton de Charolles, rappelle le cas de la traversée du centre-ville de Charolles, dans l'hypothèse où un itinéraire de substitution traverserait cette agglomération.

M. Roland FLEURY, maire de Molinet, vice président du conseil général de l'Allier, revient sur le sujet des itinéraires alternatifs et pose la question relative à la circulation des convois exceptionnels sur la RCEA si cet axe était transformé en autoroute concédée.

M. QUINET indique que cette question est liée à la hauteur libre sous les ponts. En cas d'autoroute les convois exceptionnels peuvent y circuler sous réserve de régler le problème de franchissement des ponts (en cas de besoin des voies de contournement du pont sont installées).

M. Bernard JAILLOT, maire de la Motte-St-Jean pose la question du devenir des employés de l'équipement chargés de l'entretien de la RCEA en cas de concession.

M. Denis HIRSCH, directeur de la DIR Centre-Est répond aux préoccupations exprimées par **M. JAILLOT**. Trois options sont envisagées : mutation au sein du ministère, embauche par le concessionnaire, recherche auprès d'un autre employeur. Sur demande de **M. Christian BONNOT**, **M. HIRSCH** précise que l'entretien de la portion non concédée (Ciry-le-Noble/Chalon-sur-Saône) resterait à la charge de l'Etat : il serait assuré par les personnels actuellement en place.

A 18H, **M. CHEREL** précise que la réunion se poursuivra à partir de 18H30 par une série d'auditions.

Expert invité par la CPDP : M. Roger BROYER, chef de service études routières, direction des routes et infrastructures, conseil général de Saône-et-Loire

6

Réunion « agriculture, tourisme et environnement », le 2 décembre 2010 à Cluny

M. Jean-Luc DELPEUCH, maire de Cluny, dans son mot de bienvenue, souligne l'importance stratégique de la RCEA. Il appelle de ses vœux un débat « en profondeur », susceptible de servir l'intérêt général, sur un territoire de « vieille culture » marqué, il le rappelle, depuis le 10^{ème} siècle, date de la fondation de l'abbaye de Cluny, par la volonté d'instaurer des axes favorisant la libre circulation et les échanges.

Mme Claude BREVAN, présidente de la CPDP, présente le débat public et précise les thèmes et l'articulation de la soirée, qui traiteront de l'agriculture et de l'environnement.

Agriculture

Mme Martine LAFON, qui anime cette réunion, donne la parole à **M. Franck RICHARD**, de la chambre d'agriculture de Saône-et-Loire, qui expose la situation agricole du territoire traversé : le Charolais et une partie du Mâconnais. L'agriculture y représente 11 % des emplois. Cette zone connaît un fort déclin démographique et une diminution de 30 % du nombre des exploitations (entre 2000 et 2009). Ce territoire n'en est pas moins connu pour ses races charolaises, exportées dans le monde entier, et pour ses produits sous label de qualité, les AOC viticoles et fromagers ou l'appellation bœuf de Charolles. Si l'importance de la RCEA est capitale pour l'économie agricole, elle l'est aussi pour la vitalité du monde rural et la vie quotidienne des ménages, dont l'un des conjoints travaille souvent en dehors de l'exploitation, et qui souhaitent se rapprocher des centres d'activités, de santé, de loisirs. L'atout des paysages de vignoble et de bocage appelle, par ailleurs, une mise en valeur particulière au long de la RCEA, notamment dans les aires de repos et de services. Enfin, la chambre d'agriculture souhaite que les travaux soient économes en foncier agricole.

M. Christian DECERLE, président de la chambre d'agriculture de Saône-et-Loire, confirme ces propos. La RCEA est un enjeu important pour ce département « *qui souffre, mais qui se bat* ».

A **M. Thierry GROSJEAN**, président de la CAPEN 71, qui s'étonne de ne pas avoir été officiellement invité à prendre la parole alors que son association est particulièrement compétente pour parler d'environnement, **Mme BREVAN** fait état des difficultés à rencontrer certaines associations avant le lancement du débat et affirme que la commission attache la plus grande importance aux questions d'environnement, qui figurent d'ailleurs au programme de cette soirée. Elle invite **M. GROSJEAN** à s'exprimer après l'exposé que fera la DREAL.

M. Pierre LACHAMP, comité départemental de protection de la nature, regrette à son tour de n'avoir pas été contacté. Revenant au thème agricole, il pense que l'aménagement d'une autoroute entraînera une surconsommation de ter-

rains agricoles, et que les franchissements entre le sud et le nord de l'autoroute seront plus difficiles.

M. Henri GRENARD, usager, fait observer que pour éviter la consommation foncière en créant des parkings pour les poids lourds, il y aurait lieu d'inscrire dans le SNIT l'achèvement de la VFCEA, en particulier l'électrification de la partie Chagny/Nevers.

M. Michel QUINET, DREAL Bourgogne, indique, d'une part, que la mise au statut autoroutier n'entraînera pas beaucoup de consommation foncière, les DUP de 95-97 incluant déjà les aires de repos et de services pour les poids lourds ; d'autre part, il confirme que 6 à 7 M€ ont été investis ces dernières années pour augmenter la capacité de la VFCEA et permettre une massification des transports régionaux.

M. Pierre MARTINERIE, conseiller général du canton de Mâcon sud, vice président chargé de l'environnement du conseil général de Saône-et-Loire, souhaite obtenir des précisions sur les mesures de protection Natura 2000 du Clunisois et du Mâconnais, qui entraîneront nécessairement de nouvelles études de remembrement et de nouvelles négociations foncières, mais également sur l'augmentation des rejets de CO₂ du fait de l'augmentation de la vitesse et de l'allongement des parcours par report de trafic sur le réseau secondaire, et enfin sur le coût du doublement à 2x2 voies du viaduc du Bois Clair (10 M€ selon **M. QUINET**).

M. Georges REGNAUD, DREAL Bourgogne, précise que la RCEA ne sera pas à 130 km/h de bout en bout et **M. QUINET** confirme que le doublement du viaduc du Bois Clair était prévu dans la DUP.



Réunion de Cluny

M. Dominique THON, directeur adjoint de la DREAL Auvergne, estime à environ 50 M€ l'augmentation du coût nécessaire à une prise en compte optimale de l'environnement, en particulier dans les zones Natura 2000.

M. Yannick VICAIRE, habitant à Vitry-le-Cluny, voit dans le projet d'autoroute un risque de « *transformer le Charolais*

en un gruyère de routes, de casser les paysages qui font sa spécificité pour améliorer la fluidité des échanges ». Il craint que cela nuise à l'agriculture locale et remarque qu'aucune étude ne confirme les retombées économiques à l'échelle des tissus ruraux ou urbains locaux. « Dans ce triangle de pollution que sera le territoire Charolles-Chalon-Mâcon, je ne donne pas cher de la qualité de nos AOC dans le futur ».

M. Gilles PROTAT, agriculteur à Sologny, demande une gratuité totale sur tout le département de Saône-et-Loire, ou « au moins du passage du Bois Clair ».

M. Alain CORDIER, conseiller régional de Bourgogne, président de la commission des transports, informe de l'opposition du conseil régional à la mise en concession. Il souhaite des précisions sur la question des emprises agricoles : quelles surfaces seront prises sur les terres agricoles et viticoles ? Va-t-on conserver tous les accès actuels ? Il regrette que les associations de protection de l'environnement n'aient pas été officiellement invitées à intervenir et présente 4 documents (CAPEN 71, Agir pour l'environnement, Europe écologie-Les Verts, et conseil régional) qui résument les positions de ces institutions.

Présentation des zones sensibles

M. François BELLOUARD, chef du service du développement durable à la DREAL Bourgogne, rappelle les principaux critères de prise en compte de l'environnement dans un contexte législatif profondément modifié. Il en montre les applications sur le projet.

M. Hugues HUMBLLOT, président de l'association brandonnaise de protection contre les nuisances de la RCEA, rappelle qu'un rapport avait été remis à la DRE en 2007 et s'interroge sur sa prise en compte dans le projet. Assorti de contre-propositions, ce rapport démontrait l'aberration de l'échangeur de Brandon et faisait état d'importantes nuisances sonores. En tant que riverain, il demande si le nouveau tracé peut être corrigé à la marge pour protéger son habitation.

A la demande de **Mme BREVAN**, **M. QUINET** confirme qu'une nouvelle DUP, en cas de mise en concession, pourrait rectifier à la marge quelques dispositions qui ne sont pas satisfaisantes. Il indique par ailleurs que des protections phoniques seront installées dans ce secteur critique, où la RCEA jouxte, voire traverse, des villages.

M. Stephen KERCKHOVE, délégué général d'Agir pour l'environnement, regrette à son tour que les associations n'aient pas été sollicitées officiellement et critique la privatisation qui signifie un report de trafic pour les usagers dans l'incapacité de payer, donc un étalement de la pollution. Il dénonce le caractère « anti-social et anti-écologique » du projet.

M. Jean-Luc FONTERAY, conseiller général du canton de Cluny, aborde la question des itinéraires de substitution dans les villages du Clunisois. L'itinéraire proposé entraîne une forte aggravation de la situation actuelle et n'est ni acceptable, ni légal.

M. Michel MAYA, maire de Tramayes, propose de « faire une route payante gratuite écologique » en appliquant le principe des « pollueurs payeurs » : la route devient payante au-delà de 90 km/h.

A **Mme Sophie CHARRIERE**, 1^{ère} adjointe au maire de Cluny, usagère quotidienne, qui souhaite connaître « l'impact sur le calendrier » des études annoncées, **M. REGNAUD** confirme que ces études sont prévues et intégrées au calendrier qui prévoit l'achèvement à l'horizon 2017.

Aspects locaux du projet

M. QUINET présente le projet de section Ciry-le-Noble/Chalon-sur-Saône. Maintien de tous les échangeurs prévus par la DUP de 95-97, 6 barrières de péage. Quelques modifications entre Clermain et Brandon, pas de consommation d'espace supplémentaire, trafics à la baisse, coûts de péage simulés pour les usagers quotidiens selon différentes hypothèses, propositions d'itinéraires de substitution. Une matrice complète permettra prochainement de disposer de simulations en ligne sur le site du débat. Un ensemble de voies à capacités variables s'offre en alternative pour les usagers visant un maximum de gratuité.

M. Arnaud MONTEBOURG, député, président du conseil général de Saône-et-Loire, intervient en réponse. Il redit sa confiance dans l'institution du débat public et de la commission, « qui est distincte du maître d'ouvrage et qui assure la transparence du débat, son caractère pluraliste et contradictoire ». Il se félicite des réponses déjà apportées à sa demande d'expertises, et rappelle qu'il attend la suite de ces informations. Il rappelle l'opposition de principe qui est celle du conseil général au « choix unique » offert par le maître d'ouvrage qui place l'utilisateur en situation « de piège ». L'Etat demande à la collectivité de financer pour la sécurité de tous, une route nationale à vocation internationale. Il y a là une rupture dans le principe de solidarité nationale. Expert incontestable, **M. CHABANOL** a dénoncé l'extrême fragilité juridique du projet. La situation est intenable pour l'utilisateur de Saône-et-Loire, qui devra dépenser, par exemple, 200€ par mois pour un aller-retour quotidien Mâcon-Paray. Il s'agit d'une rupture devant l'égalité des charges publiques pour un équipement national. Ce sont des éléments d'illégalité qui doivent figurer au débat. De plus, aucune garantie sur la stabilité des tarifs estimés n'est donnée. « Le montage financier est pour nous une boîte noire » : pourquoi par exemple 40 % d'augmentation sur le montant des travaux depuis l'évaluation de 2007 ? **M. MONTEBOURG** dénonce le chantage médiatique qui s'installe : « l'Allier, bon élève de la classe gouvernementale, la Saône-et-Loire, mauvais élève ».

Or, c'est une construction collective, car cet ouvrage appartient à la nation tout entière. **M. MONTEBOURG** se dit prêt à faire une contre-proposition et attend le complément d'informations déjà demandé pour l'étayer.

Mme BREVAN confirme qu'il sera répondu à toutes les questions. Une expertise sur le montage financier est en cours et sera examinée dans une prochaine commission technique, avant la réunion du 21 janvier à Mâcon. Des précisions ont également été demandées pour justifier les délais d'étude. Une relance sera faite auprès de l'administration centrale pour obtenir l'état des financements publics d'infrastructures routières.

Mme Alice BESSEYRIAS, vice présidente du conseil général de Saône-et-Loire, apporte des précisions sur le réseau routier départemental. La majorité des routes proposées par le maître d'ouvrage comme itinéraires de substitution est classée en catégorie 3 (ne pouvant supporter un trafic fort). Leur mise à niveau 1 (fort trafic de type ex RN6) coûterait au département environ 130 M€. Si cette mise au gabarit n'était pas intégrée au coût global, la mise en concession coûterait aux saône-et-loirien 480 M€.

M. QUINET explique qu'une trentaine de kilomètres sur les deux départements serviraient pour les routes alternatives. Notamment les « shunts » (petits bouts de routes d'environ 5 à 10 kms empruntés pour contourner un péage) existent dans l'Allier, mais sont plus difficiles à identifier en Saône-et-Loire.

A **Mme BREVAN** qui demande si pour lever l'obstacle des itinéraires alternatifs insuffisants, leur élargissement ou renforcement ferait partie du cahier des charges de la concession ou seraient pris en charge par l'Etat, **M. THON** considère que c'est envisageable mais pas à la hauteur des chiffres avancés par **Mme BESSEYRIAS** qui lui semblent excessifs.

M. Paul BILLONNET, retraité de l'agriculture à Vérosvres, veut simplement « parler de vie humaine » en dénonçant les graves problèmes de sécurité que connaît sa commune autour du stop qui la relie à la RCEA et qui coûte régulièrement la vie à ses administrés. Gratuite ou non, il est pour la réalisation du projet dans les plus brefs délais, car le critère de la vie humaine dépasse tous les autres en valeur.

M. Jean PAGNON, maire de Besson-sur-Allier, est à 100 % d'accord avec le choix de la concession. Il déplore que le débat ne prenne pas assez en compte l'économie agricole et touristique.

M. DELPEUCH fait une synthèse critique du projet. La RCEA n'a aucune des caractéristiques d'une autoroute. Il cite 4 aspects particuliers du projet : la route devrait être en grande partie limitée à 110 km/h (et non à 130, vitesse de référence d'une autoroute), il y a peu d'itinéraires de substitution praticables, sa configuration ne se prête pas à l'installation de péages, enfin, il y a beaucoup de trafic local et d'échanges alors qu'une autoroute est principalement dédiée au trafic de transit. *A contrario*, 2 caractéristiques plaident pour un financement public intégral : c'est un axe stratégique national et européen et il y a un grave problème de sécurité. Il ne comprend pas bien, dans ces conditions, le choix d'une autoroute pour cet itinéraire.

M. Jean-Paul DRAPIER, conseiller général, maire de Bourbon-Lancy, estime que la sécurisation et la mise à 2x2 voies sont impératives pour le désenclavement économique des régions industrielles. Il craint cependant un impact négatif d'une autoroute payante sur l'économie touristique, essentiellement basée sur le passage. Il souhaiterait que l'on puisse s'appuyer sur des études concernant le tourisme de pérégrination. **Mme BREVAN** souligne l'importance de cette question.

M. Michel FAUGERE, maire de Clermain, voudrait la gratuité pour les habitants d'un village que le projet rendra encore plus sinistré.

M. Gilles BURTEAU, habitant du Clunisois, s'étonne des

chiffres avancés sur l'alternative ferroviaire, qu'il juge erronés.

M. Xavier LAGRANGE s'interroge sur la démocratie « *qui n'existe que quand on parle, jamais dans la pratique* ».

M. François JACQUEMIN demande que soient finalisées les propositions sur les aires de repos et rendu plus clair l'exposé sur les « shunts ».

M. François LOTTEAU, Europe écologie et maire de Rully, appelle de ses vœux, plus qu'un chantier « *qui nous ramènerait 50 ans en arrière* », le financement urgent, avec les rares fonds publics disponibles, de la mise en sécurité.

M. Jean-Bernard LABILLE, propriétaire d'un camping à Palinges, craint que l'autoroute à péage ne fasse fuir les touristes de passage qui constituent sa clientèle, et que le délestage réduise l'offre au cyclotourisme.

Père Jérémie COUBAT, de l'abbaye de Sept-Fons à Dompierre-sur-Besbre, s'inquiète de l'engagement réel du maître d'ouvrage sur les problèmes liés au bruit. Il demande des études de mesure sérieuses.

Mme BREVAN remercie l'assemblée et annonce les prochaines réunions, le 15 décembre pour un point d'étape à mi-débat, et le 6 janvier pour des auditions publiques.

Expert invité par la CPDP

M. Franck RICHARD, chambre d'agriculture de Saône-et-Loire

7

Réunion « point d'étape à mi débat », le 15 décembre 2010 à Paray-le-Monial

En dépit de l'enneigement et des difficultés de circulation, la séance de travail a réuni près de 300 personnes.



La réunion s'ouvre sur un mot d'accueil de **M. Jean-Marc NESME**, député maire de Paray-le-Monial qui rappelle que le projet soumis au débat public a déjà fait l'objet de nombreuses discussions et polémiques dont certaines à Paray-le-Monial à l'occasion de la présentation du projet par M. BUSSEREAU. Il souligne l'enclavement du territoire Charolais Brionnais qui a des conséquences graves en matière économique. Il souligne fortement l'enjeu que représente l'achèvement de cette voie pour la sécurité.

Après un rappel rapide des règles du débat public, **Mme BREVAN** présente un point d'étape à mi-débat en abordant successivement les principaux points soulevés, les contestations sur certains aspects du dossier, les positions des différents acteurs et enfin en évoquant quelques pistes pour la suite du débat public.

Elle rappelle que si l'opportunité d'achever l'aménagement à 2x2 voies n'est pas contestée, ou très minoritairement, les moyens d'y parvenir font apparaître des positions très tranchées. Les partisans de la concession le sont pour des raisons d'efficacité et de rapidité, tant pour la sécurité que pour le développement économique, tout en conditionnant leur accord à plusieurs exigences. Les opposants font valoir l'importance de maintenir cette route dans le service public, de traiter l'Allier et la Saône-et-Loire comme les départements situés plus à l'ouest. Ils mentionnent le poids financier du péage pour des usagers réguliers et l'absence d'itinéraires alternatifs notamment en Saône-et-Loire.

Certains aspects du dossier sont contestés. C'est d'abord le déséquilibre entre les deux solutions présentées qui fait réagir, la solution au fil de l'eau étant considérée comme de pure forme et ne donnant pas de véritable choix. L'écart entre l'investissement de l'Etat dans le cas de la concession et dans le scénario au fil de l'eau n'est pas compris en dépit des explications données par la maîtrise d'ouvrage. L'augmentation du coût estimé des travaux depuis 2007 est mise en doute.

Enfin, la solidité juridique du dossier apparaît incertaine, comme l'a indiqué M. CHABANOL, lors de la réunion de Montceau-les-Mines.

Les positions des différents acteurs sont assez nettes et diffèrent sensiblement dans les deux départements. Si l'Allier est globalement plutôt favorable à la concession, la Saône-et-Loire y est majoritairement hostile.

Seuls les milieux économiques des deux départements adoptent une position commune, favorable, reprise par l'ensemble des intervenants issus du monde économique.

Le public est majoritairement hostile à la concession avec néanmoins des différences d'intensité notables entre les deux départements, mais tous revendiquent la gratuité pour les déplacements locaux et souhaitent avoir des précisions et des engagements sur les coûts des péages. De nombreuses voix interrogent la maîtrise d'ouvrage sur les moyens d'empêcher le report de trafic sur la voirie locale et s'élèvent pour demander des protections phoniques pour les riverains.

Mme BREVAN relève des nuances notables entre les avis exprimés en réunion, majoritairement hostiles au projet et ceux qui parviennent via le site Internet, qui font apparaître une proportion relativement plus importante de personnes adhérant, avec ou sans réserve, au projet.

Deux associations dont l'objet social concerne directement la RCEA ont des avis opposés. Quant aux associations de protection de l'environnement et aux organisations syndicales, elles sont opposées au projet de mise en concession et à la mise aux normes autoroutières, qui leur apparaît incompatible avec les conclusions du Grenelle. Elles contestent l'opportunité du débat public alors que le SNIT n'est pas acté.

Mme BREVAN évoque enfin quelques axes pour la dernière phase du débat et en particulier les réponses que doit apporter la maîtrise d'ouvrage aux questions restées en suspens et la présentation des propositions alternatives annoncées.

Elle conclut son intervention en présentant un état quantitatif des contributions et avis reçus.

M. Jean DREVON, maire de Charolles, s'inquiète de la proposition de créer un itinéraire alternatif qui traverserait Charolles : « nous avons l'impression que nous allons servir de déviation à la déviation » (obtenue il y a trente ans). Son intervention sera reprise par **M. Bernard JULLIEN** qui exclut tout report de trafic dans Charolles et annonce une mobilisation des habitants.

M. Jean-Paul DRAPIER considère que la priorité des priorités est le désenclavement du territoire Charolais-Brionnais. Il attire l'attention sur la vulnérabilité d'établissements industriels en l'absence d'une desserte suffisante et des difficultés d'une éventuelle reconversion. Il émet des doutes sur le dossier et le projet de mise en concession et en particulier sur la différence d'objectifs entre les deux alternatives : « si jamais il n'y a pas la concession, quelles qu'en soient les raisons, alors il n'y a plus qu'un seul sujet à traiter, celui de la sécurité (...) la sécurité est un enjeu à court terme mais l'enjeu du développement économique est notre enjeu de survie en termes de développement ». Il s'inquiète des conséquences du péage et de l'écotaxe qui sera perçue sur le réseau départemental qui

relie Bourbon-Lancy à Dompierre-sur-Besbre et se prononce en faveur d'une mise à 2x2 voies rapide de la RCEA sans passer par une concession.

M. Jean-François CHOPIN, ancien cadre d'IVECO FPT, considère que l'incidence du péage sur les coûts de transport restera marginal pour les trafics à moyenne et longue distance et que cela ne renverra pas les poids lourds sur le réseau secondaire. Il attire l'attention du conseil général sur le désenclavement de Bourbon-Lancy, Gueugnon et St-Christophe-en-Brionnais.

M. Hugues HUMBLLOT, président de l'association brandonnaise de protection contre les nuisances de la RCEA, considère que la solution serait dans la création d'une autoroute distincte dédiée au transit laissant la RCEA au trafic local. « *La nationale reste une nationale, l'autoroute reste une autoroute, on ne mélange pas les genres* ». Il souhaite la mise à 2x2 voies de la RCEA sur fonds publics dans des délais brefs.

M. JACQUEMIN après avoir précisé qu'il est favorable à la mise à 2x2 voies de la RCEA, appelle à une mobilisation contre un péage qui enrichirait des groupes, notamment étrangers, sans apporter d'avantages à l'emploi et au pays. Il souligne la perte des ressources issues de l'écotaxe dans le cas d'une concession.

M. Patrick DUCZMAN, de St-Julien-de-Civry, relève que le dossier fait apparaître peu de différences en termes de sécurité entre une 2x2 voies et une 2x1 avec bande médiane élargie et considère que le gain de temps obtenu par une route à 130 km/h est une question dépassée.

M. Yves MOULIN, de Paray-le-Monial, évoquant les panneaux d'exposition déposés en mairie, pose plusieurs questions : le péage étant présenté comme un argument pour la sécurité : « *est-ce que cela signifierait que seuls ceux qui paient méritent d'avoir une route sécurisée ?* ». Il interpelle l'assemblée sur un décalage entre la position des représentants élus qui sont favorables à la concession et la population et appelle à un approfondissement de la proposition de M. Gérard VOISIN en s'interrogeant sur les raisons d'un traitement réservé à l'Allier et la Saône-et-Loire, différent de celui des départements ou des régions proches qui bénéficient d'autoroutes gratuites. Enfin il pose des questions concernant le contrôle de l'évolution des péages, le retour de l'infrastructure dans le service public à l'issue de la concession et émet l'idée d'un emprunt par le conseil général pour financer une route gratuite.

Mme Annie PALLOT, maire de Palinges et présidente de la communauté de communes Nord Charolais, demande la mise à 2x2 voies le plus rapidement possible et ne se prononce pas sur les modalités financières de sa réalisation. Elle interroge la maîtrise d'ouvrage sur des aspects très précis du projet.

Le docteur Marcel-Alain DRAPIER, ancien conseiller général, ancien maire de Paray-le-Monial et membre de l'ARCEA, après avoir fait l'historique du projet de réalisation de la route express, déplore l'évolution de la situation économique. Il rappelle qu'il a été longtemps hostile au principe d'une concession que l'administration elle-même n'avait pas jugée possible mais que face à la lenteur de la réalisation,

l'ARCEA a demandé une concession. Il met en cause la possibilité d'un financement par l'AFITF. « *L'AFITF est décédée, on n'en parle plus et l'écotaxe ce sera pareil, parce que les principes de l'Etat, c'est qu'il n'y a pas de dépenses affectées* ».

M. Christian BONNOT, conseiller général du canton de Charolles, met en doute la fiabilité des personnes responsables d'un projet dont les aspects financiers et juridiques sont sujets à caution et les itinéraires de substitution proposés « *inacceptables en l'état* ». Pour lui le dossier n'est ni viable ni acceptable par les populations : « *le problème de sécurité n'est pas réglé, il est déplacé dans le projet. Rien dans ce projet ne permet d'avancer véritablement* ».

M. Michel QUINET, de la DREAL Bourgogne, répond successivement aux intervenants en rassurant le maire de Charolles et en soulignant l'importance du positionnement des barrières de péage qui reste à approfondir.

M. Hervé VANLAER, DREAL Bourgogne, apporte des précisions sur l'hypothèse d'un scénario « *mise en sécurité* » par élargissement de la bande médiane ; c'est un scénario calé à 2017 comme celui de la concession mais cela ne remet pas en cause l'achèvement de la route express à terme. Sur l'équité territoriale avec des départements voisins ou d'autres régions, il mentionne l'A75 réalisée dans des temps meilleurs alors que l'endettement du pays n'était pas au niveau actuel. Citant la RN154 et la RN126, il précise que la RCEA n'est pas la seule route nationale dont on envisage l'achèvement par une mise en concession.

M. Dominique LOTTE, maire de Gueugnon, vice président du conseil général de Saône-et-Loire, réagit à des interventions qui opposent ceux qui seraient sensibles aux questions de sécurité et aux problèmes économiques et ceux qui seraient « *des inconscients, des tueurs potentiels, des pourfendeurs de leur propre territoire dans le domaine économique* ». Il mentionne une étude du CETE de Lyon faite à la demande du directeur des routes qui concluait négativement sur la faisabilité d'une concession. « *Pourquoi faire aujourd'hui une proposition qui est la même que celle qui a été étudiée par le CETE et pour laquelle nous avons des conclusions complètement différentes ?* » Il émet des doutes sur l'estimation des travaux restant à effectuer, évoquant le contexte actuel des appels d'offre et termine sur l'inadaptation des itinéraires de substitution passant en milieu urbain et donc très dangereux pour les populations.

M. Leslie BLANKEY, expert en sécurité aéroportuaire, attire l'attention de l'assemblée et du maître d'ouvrage sur les responsabilités en matière de sécurité routière : « *qui sont les véritables responsables ? Les chauffeurs, les gendarmes, ceux qui prennent les routes ? Ce sont ceux qui font en sorte qu'il y ait des études qui prolongent le projet ou le fait que l'on ne soit pas d'accord ?* ». En tant que responsable de la plate-forme aéroportuaire de Saint-Yan, il témoigne de la difficulté d'attirer des entreprises en raison de la médiocrité de la desserte.

M. Jean-Luc FONTERAY, conseiller général du canton de Cluny, comparant la situation de l'ouest du département où coexistent l'A6 et la RN6 devenue départementale, explique son opposition au péage : « *si nous sommes opposés à*

la concession donc au péage, c'est bien parce qu'elle va se substituer à une route existante qui, elle, est gratuite ». Il revient sur des promesses antérieures du gouvernement qui ne se sont pas concrétisées : « à vouloir gagner du temps, nous allons en perdre », dit-il en évoquant les doutes sur la solidité juridique du dossier. Enfin, il évoque l'affectation du produit de l'éco-redevance à un territoire oublié comme le Charolais-Brionnais.

M. VANLAER précise les points concernant l'écotaxe : une ressource prévisionnelle de 18 M€ sur la RCEA, dont 3 M€ correspondant aux frais de perception, seraient déduits mais en précisant que les recettes fiscales d'un territoire ne sont pas affectées à ce territoire. Il ajoute que 15 M€ par an ne permettraient pas de financer les travaux. Revenant sur l'étude du CETE et le rapport de **M. LAPILLONNE**, **M. THON** précise que le contexte a changé en raison de la pénurie de fonds publics mais aussi de l'augmentation du trafic poids lourds sur la RCEA supérieur à ce qui avait été prévu dans l'étude du CETE. Pour la maîtrise d'ouvrage, le dossier est défendable au plan juridique avec quelques améliorations sur les itinéraires de substitution.

M. REGNAUD précise à **M. Georges CARRIER** qui pose la question de la subvention d'équilibre de 150 M€ qu'elle n'est versée qu'une fois et non pendant six ans comme il l'avait compris.

M. Roland FLEURY, vice président du conseil général de l'Allier et maire de Molinet, rappelle la position du conseil général en faveur de la concession mais précise qu'il ne cédera sur aucune de ses exigences et des contreparties demandées. Il pose la question de la TVA : est-elle intégrée dans les coûts ? « *Quel est le montant de la TVA ? Elle est à comparer avec la subvention d'équilibre que pourrait apporter l'Etat sur la réalisation du projet* ». La maîtrise d'ouvrage s'engage à répondre à cette question.

M. Jean-Yves SELLIER, agent immobilier, propose de déplacer la barrière de péage entre Cluny et Charolles, à l'est de La Fourche.

M. NESME comprend la crainte que suscite l'utilisation des itinéraires de substitution par les poids lourds mais cette crainte lui semble peu fondée. « *Quand vous avez des poids lourds qui font de grands trajets, des grandes distances, ils restent sur l'autoroute et ils vont jusqu'au bout* ». Il mentionne les arrêtés d'interdiction du transit des poids lourds effectifs dans plusieurs sites de Saône-et-Loire. Il revient sur les enjeux en matière de sécurité et les enjeux économiques, constatant qu'il y a consensus sur ces points. Il souligne les délais nécessaires à l'achèvement sur fonds publics en raison de l'impécuniosité des trois financeurs potentiels, Etat, conseil régional, conseil général.

Il met en garde sur les risques d'une solution de financement par l'écotaxe dont la recette serait de 980 M€ au niveau national hors frais de perception. En outre, cette écotaxe doit financer prioritairement des modes de transport alternatifs à la route. Enfin, il souligne les incertitudes quant à la date de sa mise en application. Il termine en déclarant qu'il est favorable à la concession mais sous conditions : « *nous ne sommes pas d'accord sur l'application du mode standard d'une*

concession à six barrières de péage (...) parce que va être intégrée dans la concession à peu près la moitié du linéaire réalisé déjà en 2x2 voies, payé par l'impôt national, par l'impôt régional et par l'impôt départemental ; la seule solution, c'est une concession à trois barrières de péage, dont deux en Saône-et-Loire à hauteur de Molinet-Digoin et à Mâcon ». Evoquant les aspects juridiques, il compare le projet à ce qui existe sur l'A40 pour les trois premières sorties à partir de Mâcon. Il note que les positions vis-à-vis du projet transcendent les clivages politiques.

Analyse du débat par la maîtrise d'ouvrage

M. VANLAER retient le quasi consensus sur le diagnostic et l'importance des questions économiques, les points de vue divergents sur l'opportunité de la solution proposée et enfin les points de fragilité juridique du projet soulignés par l'expertise de **M. CHABANOL** et qui méritent une vigilance particulière. Il souligne l'importance de trouver un équilibre entre respect des principes d'égalité et obligation de maintenir la libre circulation par des itinéraires alternatifs. Il considère que la solution proposée est équilibrée. Il répond à des questions posées antérieurement à cette séance et notamment précise que l'échangeur RN7/RCEA pourra être intégré dans la concession. Des réponses précises sur l'échangeur de Deux-Chaises et sur l'intégration d'une aire à Cressanges seront apportées à Yzeure.

Il évoque les réflexions en cours sur l'amélioration des itinéraires alternatifs. Il mentionne l'étude en cours sur le chiffrage d'une mise en sécurité de la totalité des sections bidirectionnelles par mise en place d'une plate-forme permettant d'implanter un séparateur central ou encore la recherche d'économies par le maintien à 2x1 voie des ouvrages d'art les plus coûteux.

Mme BREVAN conclut la réunion en remerciant les participants et en signalant qu'un document établi par la maîtrise d'ouvrage est disponible répondant aux questions techniques qui ont été posées depuis le début du débat. Elle invite les participants qui désireraient intervenir lors de la séance d'auditions prévue à Molinet le 6 janvier à s'inscrire auprès du secrétariat de la commission.

8

Réunion publique de Molinet, les auditions publiques, le 6 janvier 2011

La réunion est consacrée à des auditions publiques permettant à ceux qui le souhaitent de prendre la parole un peu longuement pour exposer de manière globale leur position argumentée sur le projet. Neuf intervenants se sont préalablement inscrits. Leur ordre de passage est tiré au sort et chacun dispose de 10 minutes pour s'exprimer. Dans un deuxième temps, **M. Arnaud MONTEBOURG**, député, président du conseil général de Saône-et-Loire, et **M. Gérard VOISIN**, député maire de Charnay-lès-Mâcon, présenteront leurs propositions alternatives au projet.

M. Roland FLEURY, maire de Molinet et président de la communauté de communes Digoïn Val-de-Loire accueille les participants. S'exprimant brièvement sur le projet, il considère qu'il est inadmissible que 75 ans de travaux soient nécessaires pour mettre la route en sécurité et souligne que la rapidité d'avancement des travaux dépend des politiques. Il appelle l'Etat à écouter les propositions alternatives pour résoudre le problème dans les meilleurs délais.



La régie

Intervention n°1

M. Pierre-André PERISSOL, maire de Moulins, président de Moulins communauté et **M. Guy CHARMETANT**, maire de Montbeugny, conseiller délégué aux infrastructures de Moulins communauté

M. PERISSOL constate le fait que tout le monde s'accorde sur la nécessité de la mise à 2x2 voies pour répondre aux

enjeux économiques, de sécurité des personnes et d'attractivité du territoire et invite l'ensemble des acteurs à se mettre d'accord pour se donner les moyens de cette mise à 2x2 voies le plus rapidement possible.

Il ne veut pas attendre encore 30 ans au motif que ce serait à l'Etat de financer l'achèvement de la RCEA, car cela signifierait des pertes d'emploi, davantage de morts et un territoire encore affaibli.

Il se prononce en faveur de la mise en concession si elle répond aux conditions exigées auprès du maître d'ouvrage (maintien des échangeurs, gratuité pour les déplacements locaux).

Il invite à ne pas spéculer sur des recettes qui ne sont pas validées et dont on ne connaît pas l'affectation, en indiquant que l'écotaxe a pour objectif de financer des projets de modes de déplacement alternatifs et que le territoire a aussi besoin d'une LGV.

M. CHARMETANT précise les conditions de l'adhésion au projet de mise en concession :

- maintien des échangeurs de Dompierre-sur-Besbre et de Bourbon-Lancy,
- déplacement de l'échangeur de Montbeugny à la charge du concessionnaire,
- intégration dans la concession de l'échangeur RN7/RCEA et raccordement à RN7.

Intervention n°2

M. Jean-Marc NESME, député maire de Paray-le-Monial

M. NESME affirme que les élus de Saône-et-Loire sont favorables au projet de mise en concession sous réserve d'une série de conditions. Il indique que les élus professionnels, représentants des chambres consulaires ont émis un avis favorable. Selon lui, le projet est sur de bons rails en dépit de ce que disent une poignée d'opposants farouches. Il poursuit en indiquant que les élus ne croient plus à un financement public et ne croient pas en l'éco-redevance et en son affectation.

Il précise que les bassins du Mâconnais, Chalonnais et de Bresse bénéficient déjà de 4 autoroutes et relativise les risques d'évitement de l'autoroute par les véhicules, argumentant du fait que lorsque l'on se trouve sur une autoroute, on y reste, et ce malgré les péages.

M. NESME est par ailleurs confiant sur la possibilité de réduire le coût de l'autoroute pour les usagers locaux. Il propose pour cela de supprimer trois barrières de péage pour n'en laisser qu'à Mâcon et Molinet et s'appuie sur les exemples de l'A4 et de l'A10 pour affirmer que ses arguments en faveur de la modularité des péages s'inscrivent dans le cadre légal.

Enfin, il affirme que cette solution est compatible avec l'équilibre économique de la concession, en raison de l'augmentation de trafic attendue.

Intervention n°3

Père Jérémie COUBAT, prieur de l'abbaye de Sept-Fons

Il déplore la passivité du maître d'ouvrage face aux problèmes soulevés pendant le débat, le manque de précision apportée à leurs réponses et à leurs analyses et l'omission de

certaines informations concernant le trafic. Exemple : l'étude CETE du Lyon prévoit un accroissement de 43 % du trafic à hauteur de Dompierre alors que le MO à Paray-le-Monial évoque l'absence d'augmentation significative du trafic.

Il revendique le droit de l'abbaye à ce que son mode de vie spécifique soit protégé, et en particulier l'atmosphère silencieuse du lieu déjà perturbée par la RCEA actuelle et la fonderie. Il craint la dégradation de l'environnement naturel du site par l'implantation de nouvelles installations liées à l'arrivée de l'autoroute et évoque un problème de pollution de la nappe phréatique survenu après des travaux routiers.

Il souligne le fait que la mise en place d'une desserte nouvelle de Bourbon-Lancy passant par Diou viendrait accroître ces nuisances. Le **père COUBAT** expose ensuite les différentes demandes formulées par la communauté religieuse auprès du maître d'ouvrage : la mise en place de protections écologiques contre les nuisances sonores et visuelles, le retour à une qualité de l'eau et une concertation sérieuse avec le maître d'ouvrage.

Il conclut son intervention en soulignant que le débat permet de parler librement. Et souhaite que ce ne soit pas que de la poudre aux yeux ou un exutoire.

Intervention n°4

M. Jean-Paul DUFREGNE, président du conseil général de l'Allier

En guise de préambule, **M. DUFREGNE** fait part de sa grande satisfaction vis-à-vis de la tenue du débat, celui-ci ayant permis de porter la question à un autre niveau, de voir s'exprimer le public, de faire bouger les lignes. Il se félicite du fait que la RCEA soit enfin devenu un enjeu de dimension nationale.

Il indique que si le projet de concession n'est pas retenu, il ne pourra pas se contenter de l'alternative proposée de réaliser la mise à 2x2 voies en 40 ans.

Après avoir remercié la CPDP pour son indépendance, son objectivité et son exigence vis-à-vis du maître d'ouvrage, il signifie son insatisfaction à l'égard du dossier présenté par celui-ci.

Ce dossier ne présente pas de réelles alternatives à la concession, la solution du partenariat public privé est seulement esquissée.

M. DUFREGNE regrette de ne pas disposer d'évaluation comparative entre les différentes solutions et demande à ce qu'une alternative sous forme de partenariat public privé fasse l'objet d'une évaluation.

Il rappelle qu'en 2009, le conseil général de l'Allier était favorable au projet de concession. Toutefois, ce soutien n'était pas inconditionnel et devait s'assortir de la gratuité pour les usagers locaux et du maintien des échangeurs. Il conteste le coût soi-disant attractif du péage.

Il lui apparaît que le projet du maître d'ouvrage est loin de répondre à ces exigences. **M. DUFREGNE** souhaite obtenir des réponses sur le devenir des échangeurs de la RCEA avec la RN7 et celui du diffuseur de Deux-Chaises.

Si le projet n'aboutit pas, il exige que l'Etat propose d'autres solutions, en arbitrant entre investissement de confort et investissement d'urgence.

Intervention n°5

M. Roland FLEURY, président de la communauté de communes Digoïn Val-de-Loire, conseiller général de l'Allier, maire de Molinet

M. FLEURY s'exprime au titre de président de la communauté de communes Digoïn Val-de-Loire. Il souligne l'absence de choix entre plusieurs projets et l'absence délibérée de l'Etat de proposer des solutions alternatives acceptables.

Il estime que les contreparties demandées par le conseil général et les communes ne peuvent trouver leur place dans le projet et que l'enjeu réside dans la nécessité de trouver d'autres solutions réalisables dans des délais tenables.

En réponse au fait que l'Etat pourrait contribuer à la réalisation de travaux d'aménagement des itinéraires de substitution, il s'interroge sur les réels moyens financiers que celui-ci pourrait mobiliser alors que par ailleurs il revendique la maîtrise de ses coûts. Il s'interroge également sur le report des emplois liés à l'actuelle RCEA vers le conseil général et sur sa capacité à les absorber.

M. FLEURY rappelle le projet d'implantation d'une zone d'activité axée sur le transport au niveau de Molinet sur des terrains appartenant à l'Etat mais semble-t-il excédentaires au regard de l'utilisation qu'il envisage pour le chantier.

Il indique que la communauté de communes pourrait travailler à ce projet de création de zone d'activités dans le cadre d'une mise à 2x2 voies sans concession.

Intervention n°6

M. Jean-Paul DRAPIER, conseiller général de Saône-et-Loire, maire de Bourbon-Lancy

M. DRAPIER s'exprime sur 4 points : la situation de Bourbon-Lancy, les enjeux économiques liés au projet, ses doutes vis-à-vis du dossier du MO et la desserte du site industriel de Bourbon-Lancy. Il met l'accent sur la situation spécifique de Bourbon-Lancy, territoire un peu oublié car se situant aux confins de la Saône-et-Loire et de l'Allier.

Il se réjouit de voir qu'il y a eu au cours du débat une vraie prise de conscience de l'importance des enjeux économiques liés au projet de mise à 2x2 voies de la RCEA. L'enjeu est d'envergure nationale et offre l'opportunité de désenclaver ce territoire, situé au centre de l'Europe économique, qui accueille l'un des plus gros sites industriels du centre de la France avec 1500 salariés.

Il fait part de ses doutes croissants au fil du débat vis-à-vis d'un projet dont il pointe la faiblesse juridique et l'absence d'équité territoriale entre les branches nord et sud.

Cette concession pourrait s'avérer pénalisante. Pour assurer la survie de l'appareil industriel et préparer la reconversion économique de ce territoire en déclin, il est essentiel de pouvoir attirer de nouveaux investisseurs. Le péage pourrait alors aggraver l'enclavement. C'est pourquoi la branche sud de la RCEA devrait pouvoir également bénéficier de la gratuité.

M. DRAPIER rappelle que la desserte actuelle du site industriel, qui s'effectue en traversant des villages et de vieux ponts est problématique et crée des conflits d'usage avec les cyclotouristes.

Tout en ayant entendu les doléances des moines de l'abbaye de Sept-Fons, il revendique l'aménagement d'une desserte directe du site industriel en même temps que la mise à 2x2 voies et demande que des études soient conduites en ce sens. Il évoque l'hypothèse d'un financement à 50/50 par l'Etat et les collectivités locales du budget de 25 M€ nécessaires pour réaliser ces travaux. Cette nouvelle desserte viendrait contribuer à l'ouverture du territoire.

Intervention n°7

M. Stéphen KERCKHOVE, association Agir pour l'environnement

M. KERCKHOVE fait part de sa perplexité sur la réalisation de projets d'autoroute en dépit du moratoire de 2007 mais également au regard de la privatisation de ce qui était public et au service du bien commun.

Il attire l'attention sur le fait que dans le cas de la mise en concession, l'insécurité serait reportée sur les axes secondaires. De même, il relève que la question des impacts sanitaires générés par les infrastructures routières n'a pas été abordée. Il affirme que la sécurité d'un territoire, ce n'est pas que la sécurité routière, c'est aussi la possibilité d'y vivre tranquillement.

Pour ce qui concerne l'écotaxe, il rappelle que celle-ci devra être affectée à la réalisation de projets d'infrastructures alternatifs à la route.

Il considère le débat comme totalement étriqué, celui-ci posant seulement la question de la gratuité ou non de la route et n'abordant absolument pas les aspects environnementaux. Il rappelle que l'augmentation de la vitesse à 130 km/h induit une augmentation de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ et que les projets autoroutiers conduisent à une fragmentation et à une artificialisation des milieux.

M. KERCKHOVE invite le public à se prononcer à main levée pour ou contre le projet de mise en concession.

Mme BREVAN intervient pour lui signifier que le débat public n'est pas un référendum et **M. KERCKHOVE** achève alors son intervention en affirmant que le débat public et l'espace démocratique sont étriqués.

Intervention n°8

M. Daniel LOMBARD, président de l'association Vivre et agir à Lusigny

M. LOMBARD fait tout d'abord le constat d'une voie inadaptée, dans laquelle la responsabilité de l'Etat est engagée. Il affirme que le projet de mise en concession s'inscrit en contradiction avec les objectifs de respect de l'environnement et souligne qu'à son habitude, l'Etat accorde des exceptions aux règles qu'il a lui-même fixées.

Il relève plusieurs failles dans le dossier du MO :

- budget d'investissement incertain,
- absence de garantie de respect des délais de réalisation des travaux,
- approximation à propos de la durée de la concession,
- question de la réversibilité non clarifiée,
- absence d'estimation du montant de la redevance,

• manque de pertinence dans l'évaluation du projet. Il estime que l'Etat privilégie la solution de facilité et brade l'intérêt public commun, il l'invite à reconsidérer et à redéfinir les priorités et moyens d'intervention avec une prise en charge directe. Considérant que les problèmes d'endettement ne sont pas insurmontables, il appelle l'Etat à identifier des solutions alternatives.

Intervention n°9

M. François LOTTEAU, porte-parole d'Europe écologie-Les Verts en Bourgogne

La position d'Europe écologie est la suivante :

- non à une autoroute à péage,
- oui à une route gratuite pour l'ensemble des citoyens et pas seulement les usagers locaux,
- oui à la priorité aux transports collectifs ferroviaires,
- oui pour sécuriser le réseau existant,

M. LOTTEAU indique également que la solution aux enjeux économiques de développement du territoire ne réside pas exclusivement dans la création d'une autoroute.

Présentation des propositions alternatives au projet du maître d'ouvrage

■ **M. Arnaud MONTEBOURG député, président du conseil général de Saône-et-Loire**

En préambule, **M. MONTEBOURG** expose le contexte qui a conduit le conseil général à élaborer une contre-proposition au projet du MO de mise en concession proposé :

- le projet de concession est par avance condamné, ne serait-ce que sur le plan juridique, dans la mesure où il porte atteinte à la liberté de circuler,
- si l'Etat s'obstinait à poursuivre, celui-ci devrait faire face à une forte résistance des habitants de Saône-et-Loire.

Il évoque les rapports de la Cour des comptes pointant les importants bénéfices réalisés par les sociétés autoroutières privées. **M. MONTEBOURG** relève et déplore également l'absence des préfets des départements et régions concernés aux réunions publiques, signifiant ainsi que l'Etat laisse à des fonctionnaires non décisionnaires la responsabilité de défendre le projet de mise en concession.

Le conseil général a élaboré un projet avec des experts (cabinet Klopfer) dont l'objectif est de pouvoir constituer une base de discussion et qui permettra, selon **M. MONTEBOURG**, de sortir de l'étreinte du chantage en proposant une alternative au projet du maître d'ouvrage. Ce projet concilie gratuité et faisabilité et s'inscrit dans un délai de réalisation raisonnable. Il s'appuie sur la base de la DUP de la mise à 2x2 voies de la RCEA.

Le principe est de dissocier le délai de financement (20 ans) et le délai de réalisation des travaux d'aménagement (6 ans). Déductions faites de la subvention de 200 M€ allouée par l'Etat pour la branche nord et de 50 % de la subvention d'équilibre, 225 M€ sont nécessaires pour compléter le financement du projet en Saône-et-Loire.

Ce montant, obtenu grâce à un emprunt à 4 %, pourrait

être remboursé par l'attribution par l'Etat au département des revenus de l'écotaxe qui sera applicable dès 2012 (rétrocession aux territoires incluse dans la loi d'août 2009). L'Etat participerait ainsi en mettant à disposition 1 % des recettes nationales de l'écotaxe qui seront perçues par l'AFITF (étant entendu que le département « pèse » environ 1 % du territoire français), soit 13 M€/an.

M. MONTEBOURG souligne que l'hypothèse de la mise en concession de la RCEA est plus coûteuse, plus lente et priverait de fait l'Etat des revenus considérables que représenteront l'écotaxe. Selon lui, le projet d'accélération proposé par le MO constitue en réalité un projet de ralentissement. Toutefois, ajoute-t-il, les conditions de concrétisation de ce projet sont politiques.

Le conseil général de Saône-et-Loire accepterait dans un esprit de solidarité de reverser l'intégralité de sa quote-part d'écotaxe au projet de mise à 2x2 voies soit 2 M€ annuels et renoncerait ainsi à investir dans d'autres aménagements sur le réseau routier du département. Cela suppose d'élaborer un partenariat public/public entre le département et l'Etat, en créant une structure publique commune d'investissement et de réalisation. La RCEA serait exploitée et entretenue par l'Etat après achèvement de sa mise à 2x2 voies.

M. MONTEBOURG affirme préférer se battre dans l'unité départementale pour convaincre le gouvernement de lui reverser l'écotaxe, plutôt que de se battre localement pour aboutir à un résultat nul. Il croit en la possibilité de construire des intelligences collectives et rend hommage à M. Gérard VOISIN, député maire de Charnay-lès-Mâcon, qui est à l'origine de l'idée du recours à l'écotaxe pour financer la mise à 2x2 voies de la RCEA.

En conclusion, le président du conseil général de Saône-et-Loire souhaite entendre les réactions du public vis-à-vis de ce projet amendable, qui a vocation à faire avancer le débat. Il invite les préfets de région à réagir et à travailler sur cette proposition et indique que M. Jean-Paul DUFREGNE, son homologue du département de l'Allier, a également connaissance du projet.

■ M. Gérard VOISIN, député maire de Charnay-lès-Mâcon

M. VOISIN introduit son intervention en félicitant lui aussi la CPDP pour la qualité de son travail. Il se compare avec humour avec M. MONTEBOURG, en indiquant qu'ils sont l'un et l'autre parlementaires mais qu'il s'exprime après lui car il est le plus âgé. Membre de la commission des affaires européennes à l'Assemblée Nationale, il est chargé de l'ensemble des sujets liés aux transports. Il poursuit sur le mode de la plaisanterie en affirmant qu'il s'est payé un avocat gratuit en la personne de M. MONTEBOURG.

Sa proposition, votée à l'unanimité par la ville de Charnay-lès-Mâcon, diffère un peu de celle du président du conseil général de Saône-et-Loire. Il ne voit pas d'inconvénient à ce que des personnalités de gauche et de droite s'unissent en vue de résoudre des problèmes de sécurité, car il lui apparaît comme essentiel de trouver une solution commune.

M. VOISIN estime que son projet est réalisable si le Ministère accepte de considérer autre chose que la solution de la

mise en concession. Il expose les points de différenciation par rapport à la solution présentée par le conseil général de Saône-et-Loire. Il prévoit d'emprunter sur 30 ans à 3 %, (au lieu de 20 ans à 4 %) ce qui permettrait de financer également d'autres projets d'aménagement dans le département grâce à l'écotaxe et d'y inclure l'Allier.

Pour **M. VOISIN**, il ne s'agit plus de se cantonner à des schémas franco-français, mais d'étudier ce qui est réalisable dans un cadre européen. Ainsi, l'écotaxe, contrairement à la taxe sur les produits pétroliers, va permettre aux transporteurs européens de contribuer au financement de la mise à 2x2 voies de la route.

Un débat contradictoire suit ces 2 interventions

M. Fernand LAURENT, citoyen à Charolles, annonce la tenue d'une réunion à Charolles le 14 janvier en marge du débat puisque qu'aucune réunion ne s'y est tenue et signale la mise en circulation d'une pétition contre la traversée de Charolles par les poids lourds.

M. DUFREGNE revient sur les propositions énoncées par MM. MONTEBOURG et VOISIN. Il doute de la reproductibilité de cette solution au niveau de l'Allier, car la configuration du département est différente. Celui-ci ne pourra pas disposer de la subvention de l'Etat de 200 M€. Il exclut par ailleurs de reverser la part d'écotaxe départementale dans le financement de la RCEA, ayant choisi de l'affecter aux travaux de contournement ouest de Vichy.

M. NESME se félicite qu'il n'y ait plus d'obstruction systématique face au projet. Il affirme que ce n'est pas tout le département qui est opposé au projet, et souligne plus particulièrement que l'ensemble de la population du sud-ouest de la Saône-et-Loire ne manifeste pas son désaccord vis-à-vis de l'opportunité d'une mise en concession.

Il apporte ensuite ses objections aux solutions proposées par MM. MONTEBOURG et VOISIN, indiquant que :

- la proposition exclut le département de l'Allier et remet ainsi en cause la continuité territoriale,
- le concept de partenariat public/public est inédit pour ce qui concerne les projets d'infrastructures et il ne repose aujourd'hui sur aucun socle légal,
- ce projet prive l'Etat des revenus venant des concessionnaires autoroutiers et notamment les redevances domaniales.

M. NESME rappelle que la RCEA n'a jamais constitué une priorité pour l'Etat, alors pourquoi déciderait-il d'intégrer la structure de partenariat public/public ?

Il considère injuste de faire financer par le contribuable le trafic national et international.

Le député poursuit son argumentation dans une ambiance de contestation en soulignant que le conseil général de Saône-et-Loire propose de financer une route nationale dont il n'a pas la compétence. Il affirme également que le financement de la RCEA par l'écotaxe constitue un leurre et que les conditions juridiques ne sont pas réunies pour cette affectation.

M. VOISIN précise à M. DUFREGNE que sa proposition de financement prend en compte l'ensemble du projet sur les deux départements. Il alerte sur le fait que le projet de mise

en concession risque de ne pas aboutir, dans la mesure où la gratuité sélective sur les autoroutes est illégale. Il rappelle le coût de l'insécurité routière localement mais également en Europe et la nécessité de se mobiliser pour réduire le nombre d'accidents de la route.

M. François JACQUEMIN fait part de son souhait que soit étudiée la possibilité de la gratuité avec la solution proposée par M. VOISIN, qui apparaît comme étant la plus réaliste.

M. CHARMETANT conteste le sérieux de la proposition de M. MONTEBOURG qui s'appuie sur une taxe qui n'existe pas encore. Il demande également pourquoi on ne ferait pas payer que les poids lourds.

Le principal souhait de **M. PERISSOL** est que l'on avance quoi qu'il en soit et que l'on ne prenne pas le risque de repartir sur des délais très longs. Toutes les propositions peuvent être intéressantes dans la mesure où elles sont réalisables. Il fait part de ses doutes à l'égard du financement par l'éco-taxe, dont les recettes doivent en principe être affectées à des modes de déplacement alternatifs. Il s'interroge également sur la faisabilité du projet si l'Allier ne peut pas s'y associer car le département n'en a pas les moyens et qu'il a défini d'autres priorités.

M. Hervé VANLAER, DREAL Auvergne, dit avoir écouté avec attention l'ensemble des propositions et entend les étudier. Il tient à préciser que les 200 M€ de subvention de l'Etat sont déjà le produit de l'éco-redevance. Il indique également que les études dont il dispose donnent une estimation du produit de l'écotaxe inférieure à celle annoncée au cours de la réunion. De même, le montage financier évoqué pour le partenariat public/public engendrerait selon lui un surcoût.

M. Yves SIMON, ancien parlementaire, souhaite attirer l'attention sur le fait que l'Etat se désengage durablement des projets d'aménagement routier, il souligne l'incapacité des collectivités à cofinancer des travaux et invite à ce que l'on arrête d'élaborer des scénarios fictifs.

9

Réunion « économie », le 10 janvier 2011 à Yzeure

M. Guy CHAMBEFORT, maire d'Yzeure, accueille l'assemblée dans le théâtre Silvia Montfort. Il souhaite que les propositions qu'a fait émerger le débat soient affinées et complétées.

Mme BREVAN, présente le déroulé de la réunion, en 3 parties :

- les réponses aux questions restées en suspens par la DREAL,
- la politique ferroviaire avec la SNCF,
- l'économie avec 2 interventions : portant respectivement sur les liens entre accessibilité et développement économique et sur les enjeux économiques de la RCEA pour l'Allier.

Les réponses aux questions en attente

Mme Chantal EDIEU, de la DREAL Auvergne, propose une vue de l'échangeur A71/RCEA à Montmarault (vue du rond point avec le totem), puis dans un deuxième temps montre un montage sur photo aérienne d'un échangeur entre la RCEA et l'A71 qui permettrait une continuité entre les deux autoroutes. Elle précise qu'a été évoquée l'éventualité de ne pas modifier l'échangeur existant, hypothèse envisageable mais qui ne permettrait pas d'assurer la continuité entre les deux autoroutes. **M. Hervé VANLAER**, DREAL Auvergne, confirme que cette hypothèse est possible.

Le point suivant concerne l'échangeur de Deux-Chaises, supprimé dans le dossier. **La DREAL** revenant sur sa position initiale propose son maintien. L'éventualité d'un déplacement plus à l'ouest du péage du Montet sera étudiée.

L'échangeur RN7/RCEA n'était pas prévu dans le projet initial. Il est maintenant acté qu'il soit à la charge du concessionnaire et réalisé lorsque la RN7 déviée sera mise à 2x2 voies. L'échangeur de Montbeugny sera déplacé sur la RD53, mais le concessionnaire ne prendra pas à sa charge la mise à niveau de la RD53 depuis l'échangeur jusqu'au Logiparc 03 qui relève des compétences du département.

Les trois échangeurs de Dompierre-sur-Besbre seront maintenus.

Mme EDIEU présente un extrait du tableau du coût des péages, le tableau entier étant visible sur le site. Elle décrit plusieurs exemples et précise que cette simulation correspond à un tarif hors abonnements.

A **M. Paul BERODY** qui veut des précisions sur les délais de réalisation de l'échangeur RN7/RCEA, **M. VANLAER** précise qu'ils ne sont pas fixés et **M. Dominique THON**, directeur adjoint de la DREAL Auvergne, indique que pour la période intermédiaire, l'échangeur actuel sera mis aux normes pour se brancher à la RCEA.

M. Jean-Paul DUFREGNE, président du conseil général de l'Allier, rappelle les priorités :

- le CG a dit oui à la concession pour pouvoir accélérer la RN7,
- se félicite du rétablissement de l'échangeur de Deux-Chaises,

- la gratuité, loin d'être acquise, est une préoccupation importante,
- le péage du Montet devrait être supprimé.

M. CHAMBEFORT craint que le déplacement de l'échangeur de Montbeugny ne crée un nouveau raccourci avec la RN7. Il explique ainsi sa position contre cet échangeur qui attirerait du trafic dans Yzeure.

M. Guy CHARMETANT, maire de Montbeugny, conseiller communautaire, indique que malgré l'arrêté municipal d'interdiction, 40 à 60 camions traversent le bourg tous les jours. Ils continueront à raccourcir leur trajet en coupant par la D12 mais ne seront plus dans le bourg.

Mme Chantal BARDET, maire de Toulon-sur-Allier, se dit très déçue par les propos concernant l'échangeur RN7/RCEA et son raccordement à la déviation actuelle. Si l'échangeur RN7/RCEA se faisait, cela permettrait de déplacer le centre routier qui draine 700 à 800 camions par jour. **M. THON** considère qu'il n'est pas évident de construire un échangeur intermédiaire et répond affirmativement à la présidente qui lui demande si la position et la configuration de l'échangeur seront définies lors de l'enquête publique.

M. Jean-François DEVAUX, conseiller municipal à Toulon-sur-Allier, voudrait que cet échangeur RN7/RCEA soit construit une seule fois, donc maintenant. **M. Alain LEMAIRE**, agriculteur et conseiller municipal à Toulon-sur-Allier : « à Toulon, nous sommes au quatrième remembrement... On n'a fait que des petits bouts par petits bouts... ». **M. Guy LELAY**, membre de l'association des usagers de la RCEA, demande un aménagement immédiat de la RN7.

Mme Marie-Françoise LACARIN, conseillère générale du Montet, craint que la non-continuité de la contre proposition entre l'A71 et la RCEA à Montmarault ne soit néfaste. Elle se réjouit du maintien de l'échangeur de Deux-Chaises, et demande une réflexion sur la position du péage du Montet. **M. Alain LASSALLE**, représentant de la FNTR 03, plaide pour la gratuité de cet axe, comme dans la Creuse.

Mme Marilyne GIRAUD-TISSIER désire un échangeur pour desservir les communes de Bresnay et Besson et ainsi mettre ces communes en valeur. **M. VANLAER** précise qu'il n'y aura pas de création de nouveaux échangeurs, mais qu'une signalisation adaptée au développement touristique peut être étudiée.

M. Guy CORDELIER, motard, s'exprime sur la gratuité : « ça ne sera jamais gratuit pour les habitants de l'Allier », et décrit la RCEA comme une route pas plus dangereuse qu'une autre, alors que **M. DUFREGNE**, protestant contre ces propos, souligne le caractère hautement accidentogène de la route.

M. Jean-Louis BOUIS estime que le passage de 110 km/h à 130 km/h est en contradiction avec le SNIT. Le nombre de poids lourds est suffisamment élevé pour justifier passage à 2x2 voies. La solution serait de ne pas doubler trois ouvrages d'art, ce qui permettrait une économie. Le financement pourrait alors être un partenariat privé/public.

M. THON rappelle que toute la RCEA ne sera pas à 130 km/h (branches nord et sud à 110 km/h). Le projet intègre les

parties à 130. Les différences de caractéristiques des bretelles d'entrée-sortie sont négligeables. Les 3 ouvrages à laisser à 2x1 voie permettraient une économie d'au maximum 70 M€. A **M. Bernard BACDELPEUCH** qui déclare : « *l'Allier est la croix payante du centre France* », **M. VANLAER** fait remarquer qu'il existe d'autres 2x2 voies mises en concession : la RN154 et la RN126.

Dispositifs SNCF de transport

Mme Guylaine FRUCHON, directrice des affaires territoriales, direction régionale SNCF Auvergne – Bourgogne ouest présente les dispositifs existants :

- pour les voyageurs :
 - niveau national : TGV, Teoz ou Intercités,
 - niveau régional : TER,
 - niveau urbain et interurbain : Keolis.
- pour le fret : représenté par le groupe GEODIS, opérateur logistique et transport ferré et routier.

La gare de Moulins draine 1000 personnes par jour, avec 55 trains. Les lignes Clermont/Moulins et Vichy/Moulins ont 18 A/R par semaine. Moulins/Paray : 12 allers et 9 retours. Le fret est développé sur 1200 km de lignes en Auvergne. Le trafic concerne essentiellement les hydrocarbures (Le Havre, Lyon, Martigues vers les sites de Cusset, Gerzat et Sarliève), les produits de carrière et le transport d'eaux minérales.

Le fret est soumis à concurrence depuis 2006. Le Grenelle a amené de grands changements : investissements de 7 Mds€ dans 8 projets. Le but est de passer de 14 % à 25 % de fret ferroviaire en 2022. La ligne Luxembourg/Perpignan marche déjà bien : 2 A/R par semaine qui vont être doublés. SNCF GEODIS engage 1 milliard € sur 5 ans.

La création de l'opérateur ferroviaire de proximité, Ferrovergne, qui est une structure plus souple que la SNCF permettra de rabattre du fret sur les lignes à longue distance.

La RCEA et le réseau ferré de transport de voyageurs sont complémentaires.

M. Jean PAGNON, maire de Besson, demande si la ligne Moulins/Montluçon parallèle à la RCEA existe encore.

M. Jean SOUVETON, responsable régional du fret : GEODIS, d'ici 2020, veut mettre 1 million de trajets/camion sur le train. Il constate que le fret ferroviaire ne peut plus aller partout (le maillage est lâche) et qu'il doit se conjuguer avec le transport routier.

Actuellement, le déficit du fret ferroviaire est de 450 M€. Les objectifs de rentabilité conduisent à traiter le fret sous forme de trains massifs transportant un seul type de marchandises (de l'industrie lourde en général) et reliant des origines destination déterminées. Il confirme que l'OFP sera plus souple.

M. Daniel COFFIN, union départementale de la CGT, demande comment l'OFP pourrait réussir là où la SNCF n'a pas réussi, avec les trains, les rails et les personnels...

Le conseil général de l'environnement et du développement durable estime qu'en 2020, le fret ferroviaire représentera de 16 à 17 %, hypothèse en-deçà des prévisions du Grenelle.

M. SOUVETON précise que la capacité d'un train est de 40 camions.

M. BACDELPEUCH souhaite un grand projet financé par les Etats au niveau européen.

M. VANLAER souligne que le plan rail en Auvergne, financé par RFF, le conseil régional et l'Etat, s'élève à 213 M€, pour une remise en état de lignes.

Infrastructures de transport et développement des territoires

M. Fabien DUPREZ, directeur du département mobilités, CETE de Lyon cadre la réflexion générale sur les interactions entre ces deux aspects et pose deux questions :

- une infrastructure de transport est-elle un facteur contributif au développement économique des territoires ?
- pourquoi certains territoires s'en tirent-ils mieux que d'autres ?

Une nouvelle approche de l'économie dite géographique a produit de la connaissance sur ces sujets.

Il n'existe pas de lien automatique entre infrastructures de transport et développement économique. L'infrastructure amène de l'accessibilité mais il faut distinguer l'accessibilité et l'attractivité. Si l'accessibilité est un facteur indispensable, l'attractivité est liée au potentiel d'un territoire et au dynamisme des politiques locales mises en œuvre. L'infrastructure est donc une condition nécessaire au développement, mais pas suffisante.

M. Laurent TALON, responsable de service à la chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy, fait un long plaidoyer en faveur de la concession.

Cette 2x2 voies est indispensable rapidement pour inverser la tendance démographique. L'Allier connaît une baisse de la démographie de 9 % alors qu'en France, c'est une augmentation de 18 %. Dans les 30 ans à venir, l'Allier perdra encore des habitants (comme 6 autres départements), et surtout dans la tranche d'âge 20-59 ans c'est-à-dire des actifs. Elle est également nécessaire à la compétitivité. Le poids de l'emploi industriel est de 18 % en France, et de 27,5 % dans l'Allier. Les marchés imposent des fonctionnements de l'économie à flux tendu donc des capacités de transport des marchandises très performantes.

Le choix du lieu d'implantation d'une entreprise se fait selon plusieurs critères : la taille du marché du lieu d'accueil, le capital humain, son éducation, et la qualité des infrastructures de transport.

La situation géographique du département représenterait un potentiel remarquable à la croisée d'infrastructures de qualité, nord-sud, est-ouest. Le département offre une très grande richesse patrimoniale et des paysages de qualité qui lui donnent une grande attractivité. Il dispose d'une main d'œuvre qualifiée. Il évoque enfin la sécurité de circulation des usagers de la RCEA.

M. Philippe TREYVE, vice-président de la CCI, reprend les 5 arguments de **M. TALON**, et précise que la solution alternative avec l'écotaxe est infaisable, que l'unique solution viable est la concession. Il affirme que les personnes opposées

à la concession porteront la responsabilité des prochains décès et de l'incapacité de la région à se développer si la concession n'aboutissait pas.

M. Lucien GONNOT, maire de Neuilly-le-Réal, vice-président de Moulins communauté, est favorable à la 2x2 voies, pour la sécurité mais demande s'il est possible d'espacer les péages pour augmenter la gratuité. Il rappelle que les entreprises ont affirmé que les péages ne seraient pas un problème pour elles. Si la concession ne se fait pas, il souhaite que les 350 M€ soient utilisés dans l'Allier, et que l'échangeur avec la RN7 soit pris en compte par le concessionnaire.

M. Jean-Paul DRAPIER, conseiller général, maire de Bourbon-Lancy, rappelle la nécessité de la RCEA, mais aussi celle d'infrastructures ferrées. Il ne veut pas opposer les 2 départements, et s'interroge sur les effets des péages sur l'accessibilité.

M. Nicolas DOULAIN, directeur général du CEEA (comité d'expansion économique de l'Allier) affirme que le passage à 2x2 voies est une question de survie ce que confirment

M. Didier LUMINET, président de Dynamique économique nord Allier (DENA), regroupant 52 entreprises, et **M. Eric TISSOT**, chef d'entreprise, qui précise que l'absence de stock suppose une très grande réactivité.

M. Gérard MATICHARD, Europe écologie - les Verts, met l'accent sur la faiblesse du volet ferroviaire, l'agriculture et les transports étant appelés à souffrir de la raréfaction du pétrole.

M. Daniel LOMBARD, président de Vivre et agir à Lusigny, revient sur l'intervention de **M. TREYVE**, et pointe l'Etat comme responsable des décès. Il souligne les incohérences dans les délais proposés, et affirme que l'Etat fait le mauvais choix financier avec la mise en concession.

M. Bruno GENTY s'interroge sur les raisons du choix de l'échangeur de Montmarault qui conduirait à renoncer à la continuité avec A71. Il considère que la signalisation touristique est insuffisante notamment pour le PAL et le centre national du costume de scène de Moulins, alors que **M. Jean PAGNON**, maire de Besson, a rappelé que le tourisme est la première activité du territoire.

Experts invités par la CPDP : Mme Guylaine FRUCHON et M. Jean SOUVETON, SNCF et M. Laurent TALON, CCI Moulins-Vichy.

Expert invité par la DREAL : M. Fabien DUPREZ, CETE de Lyon

Réunion « les aspects financiers du projet », le 21 janvier 2011 à Mâcon

La présidente invite **M. Jean-Patrick COURTOIS**, sénateur maire de Mâcon, à accueillir les participants. L'intérêt porté au débat justifie le choix de la salle événementielle du parc des expositions mise gracieusement à disposition de la commission par le grand Mâcon. Il y a une réelle attente pour la mise à 2x2 voies, chance pour l'aménagement des territoires et le développement des entreprises ainsi que pour les déplacements. Si cet itinéraire transversal présente bien des avantages, il est malheureusement accidentogène. Il ne faut donc pas que l'espoir soit déçu à la fin du débat : il faut qu'émerge de ce débat une solution équitable et réaliste qui voie le jour rapidement.

Mme BREVAN mentionne la présentation des deux expertises demandées par le président du conseil général de Saône-et-Loire. La CNDP a accepté d'en prendre en charge le financement pour garantir leur indépendance et les présidents des deux conseils généraux ainsi que le maître d'ouvrage ont donné leur accord sur les personnes choisies afin que leur compétence et leur indépendance ne puissent être contestées. Une réunion technique en présence des deux experts a eu lieu la veille à Bourbon-Lancy avec les représentants des deux conseils généraux et les DREAL. Les deux documents seront mis sur le site le 24 janvier. Ces deux expertises portent sur le projet présenté au départ par le MO, même si l'une envisage des variantes.

M. Jean-Yves AUDOUIN, membre de la CPDP, présente le rapport² « évaluation du coût d'investissement de la mise en concession » de **M. Pierre RIMATTEI**, ingénieur général des ponts et chaussées, ancien dirigeant d'une société d'auto-route, qui n'a pu être présent. L'expert, qui a parcouru l'itinéraire, a analysé de la même manière et selon la même méthode que le MO les différents coûts, en partant du dossier de base. Dans la mesure où il n'y a pas sur l'ensemble du tracé un avant-projet sommaire (APS), il ne pouvait faire autrement. Il a classifié les différents coûts en plusieurs catégories. En un, ceux sur lesquels il est en accord avec le MO, le doublement des grands ouvrages, les aires de repos et de services, ainsi que les acquisitions foncières et les dégagements d'emprises. En deux, les écarts constatés sur plusieurs postes : la section nouvelle Paray-Charolles, les échangeurs et la signalisation de rabattement associée,

la requalification environnementale, la réhabilitation des chaussées existantes déjà aménagées, plusieurs postes à

² S'agissant d'expertises, tant de M. RIMATTEI que de M. BONNAFOUS, le document opposable est le texte intégral consultable sur le site de la CPDP.

³ Lors de la réunion préparatoire à Bourbon-Lancy, les services du conseil général de l'Allier ont fait valoir que les études du MO n'anticipaient pas les évolutions technologiques.

diminuer (les sujétions de chantier pendant les travaux, le déclassement de l'ancienne route, les barrières de péage, le taux de rémunération pour études et contrôles). En trois, les équipements supplémentaires à prévoir³ : la radio d'information 107.7, l'équipement de gestion du trafic (signalisation dynamique), le PC d'exploitation (propre ou extension d'un centre voisin). En quatre, les investissements liés au montage de la concession, ce qui se distingue de la MO classique, avec d'une part la couverture des risques du concessionnaire (+5 % du coût des travaux), d'autre part les coûts spécifiques (+4 %) du concessionnaire (fonctionnement, investissements extérieurs, assurances). Tout ceci est présenté dans des tableaux, avec des plus et des moins sur les coûts supplémentaires à envisager et les coûts en diminution. Cela fait 79 M€ en plus et 45,4 M€ en moins. Le MO avait prévu 760 M€ et l'expert prévoit 850 M€ HT. En définitive, compte tenu des marges d'incertitudes, il n'y a pas de divergences majeures.



Réunion de Mâcon

M. Alain BONNAFOUS, professeur émérite à l'Université de Lyon 2 et chercheur au Laboratoire d'économie des transports (LET), présente son rapport d'expertise sur les aspects économiques et financiers de la mise en concession. Il en présente l'objet, les documents et informations disponibles, son appréciation sur les simulations de trafic. Sur ce point, il rappelle que la qualité des prévisions repose sur la robustesse de la modélisation, la valeur des sources statistiques, une bonne méthodologie (en l'espèce les travaux du CETE dont il souligne la qualité), d'autres hypothèses comme l'influence de la création de l'infrastructure sur le développement du trafic. Il en retient que les hypothèses de simulations de trafic sont recevables, même si elles seront complétées par des hypothèses basses et des tests de sensibilité. Il procède ensuite à l'analyse économique et financière, sur trois scénarios (optimiste, option de base et pessimiste) en reprenant plusieurs items (inflation générale et inflation du coût des travaux, taux d'intérêts, taux de frais des emprunts, part des fonds propres du concessionnaire, taux de rentabilité interne des capitaux) des hypothèses explorées pour déterminer le niveau de subvention qui peut varier, autour des 151 M€, de 24 M€ à 417 M€. A partir de là, l'expert envisage trois

simulations en faisant varier sur le scénario de base plusieurs données, notamment les taux à court et long terme et le taux de retour sur investissement. En matière de tests de sensibilité, il fait varier les éléments précités, en ajoutant la durée des emprunts, le coût de l'aménagement, la durée de la concession, la part des fonds propres et le montant des péages. Enfin, il y ajoute les augmentations de trafic à 2 % jusqu'en 2025 et de 1 % au-delà. Après avoir examiné les différents facteurs susceptibles de modifier le montant de la subvention, il conclut premièrement que les simulations de trafic sont plutôt prudentielles, deuxièmement que les simulations financières sont conformes aux normes en vigueur et reposent sur des hypothèses économiques et financières raisonnables. Troisièmement, les tests de sensibilité permettent à chacun de simuler la situation qui lui paraîtrait la plus vraisemblable.

Il est constaté que les conclusions des deux experts montrent que les estimations ne sont pas globalement contestées, ni sur les modalités de calcul des coûts, ni sur les simulations de trafic, ni sur les hypothèses financières. **M. AUDOUIN** demande au MO d'exprimer son point de vue.

M. Georges REGNAUD, DREAL Bourgogne, rappelle que la deuxième expertise qui concerne des prévisions économiques est difficile. **M. Dominique THON**, directeur adjoint de la DREAL Auvergne, remarque que l'essentiel des coûts supplémentaires présentés par **M. RIMATTEI** sont liés à la concession : ceux relatifs aux travaux sont très limités. **Mme BREVAN** note cependant des différences, l'une tenant aux échangeurs avec l'A71 et avec la RN7, l'autre sur la charge de réfection des voies des sections déjà aménagées en 2x2 voies qui seraient reportées de 10 à 15 ans dans le cas d'une concession.

M. Arnaud MONTEBOURG, député, président du conseil général de Saône-et-Loire, remercie pour le rendu des trois expertises et pour la réunion préparatoire la veille, mais souligne les divergences entre le dossier du MO et les analyses des deux experts financiers. Il retient que la subvention d'équilibre peut aller beaucoup plus loin que les 150 M€. L'incertitude financière s'ajoute à l'incertitude juridique. Quand on cumule tout ce qu'il y aura à dépenser, avec en outre les itinéraires de substitution, on va vers 1,4 M€, soit deux fois plus que le coût du projet en 2007. Il rappelle la lettre du préfet aux parlementaires de 1998, suite à une étude du CETE, indiquant que la mise en concession de cet itinéraire devait être écartée et que son aménagement devait être recherché sur fonds publics. Si ce n'est plus aujourd'hui possible, d'autant qu'il n'y a plus accès aux fonds européens, le projet en concession étant selon lui illégal et irréalisable, il convient de rechercher d'autres modalités, d'où sa proposition de recours à l'écotaxe, avec laquelle il se retrouve avec un parlementaire de la majorité présidentielle. Il relève également que le maire de Moulins et le président du conseil général de l'Allier, à Molinet, ont dit qu'ils étaient prêts à étudier cette solution. Si l'Etat persistait, devant tant d'inconséquences, il persisterait lui-même, après les cantonales, à procéder par voie référendaire.

Mme Nicole ESCHMANN, vice présidente du conseil régional, rappelle que la région a financé mais surtout demande si les objectifs des Grenelle, de réduction du bilan carbone, ont été pris en compte dans les prévisions de trafic.

La DREAL indique qu'elle a retenu une progression annuelle du trafic de PL de 1,5 % jusqu'en 2025 et de 0 % ensuite, les transports alternatifs devenant alors plus opérationnels. Le responsable du département « mobilité » au CETE de Lyon, **M. Fabien DUPREZ**, fait part des hypothèses de trafic retenues, en partant du PIB. Il souligne que les taux étaient bien supérieurs (3 à 4 %) avant le Grenelle et que les hypothèses présentées sont celles qui sont calées au niveau national.

M. Stephen KERCHKOVE, délégué général d'Agir pour l'environnement, rappelle la baisse du trafic de camions ces dernières années. Il critique la gestion par l'administration de la sécurité en donnant des exemples de ce qui ne devrait pas être fait sur la route. Il souhaite parler ensuite de l'écotaxe.

M. Jean-Louis BOUIS, Yzeure, estime que les variations de vitesse autorisées sont cause d'insécurité. Il propose d'en rester à 110 km/h sur tout le trajet pour économiser le CO₂ et le carburant. Il suggère de maintenir en voie bidirectionnelle les trois ouvrages lourds (viaducs de La Roche et de Charolles, franchissement de l'Allier), ce qui réduirait le coût à 480 M€. Cette solution ne nécessiterait pas une nouvelle DUP. Enfin, il condamne le calendrier proposé, totalement irréaliste, critique qui recueille l'adhésion d'une très large partie de l'assemblée.

M. Christian BEURRIER, collectif des usagers et salariés de la RCEA, demande si la subvention d'équilibre de 150 à 200 M€ serait suffisante avec seulement deux barrières de péage. Il lui est répondu que s'il n'y a pas de recettes, l'ouvrage n'est pas « concédable ».

M. Hugues HUMBLLOT, association brandonnaise de protection contre les nuisances de la RCEA, estime qu'il ne peut y avoir de reports de trafic sur d'autres modes de transport (fer, eau) dans cette région, mais qu'il y aura en revanche, en cas de péage, des transferts sur les itinéraires de substitution, par ailleurs inadaptés.

M. André COMTE estime que l'autoroute gratuite pour les usagers locaux ne tient pas car les actionnaires des sociétés d'autoroutes voudront être rémunérés.

A **Mme Pilar DEBORDE**, usagère, qui fait référence aux voies gratuites en Bretagne et dans la Creuse, **M. THON** répond sur les différences de situations historiques et politiques. **M. AUDOUIN** rappelle que deux autoroutes payantes existent déjà dans l'Allier et en Saône-et-Loire. De plus, les fonds européens ne sont plus affectés aux routes.

M. Jean GALLET, syndicaliste à la DIR Centre-Est, critique les manœuvres de l'Etat pour faire passer ses propositions qu'il estime scandaleuses. Il souhaite une amélioration du dialogue social entre le ministère et ses personnels.

M. MONTEBOURG revient sur l'historique. Après le CIAT de 2003, le président **BEAUMONT** se félicitait que l'Etat ait inscrit la RCEA dans les grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT) et que donc le département n'interviendrait plus financièrement. Un an après avec la privatisation des sociétés d'autoroutes, l'AFITF est privée de

ressources. D'où ce projet de concession qui n'est pas acceptable (on ne paye pas la sécurité par le péage) et qui ne peut aboutir car il est illégal. Il n'y a pas d'itinéraires de substitution. On n'obtient pas de réponses sur le niveau de péages et sur les garanties quant à leur évolution dans le temps : la participation (due à l'histoire) du département de Saône-et-Loire au capital et au conseil d'administration de l'APRR lui a permis de voir avec quelle facilité tout le monde était régulièrement d'accord pour hausser les péages et satisfaire l'actionnariat. C'est pourquoi le conseil général est conduit à faire une proposition à partir de la future écotaxe, le principe étant de dissocier le calendrier du financement et le calendrier des travaux. S'il n'est pas possible de se faire entendre, il y aura un référendum dans le département.



La CPDP et le maître d'ouvrage

Les DREAL apportent les premières réponses, non approfondies en si peu de temps, aux propositions alternatives, après avoir rappelé que l'évolution des péages est encadrée par l'Etat. **M. THON** souligne que les frais de perception de l'écotaxe seront importants et limiteront de ce fait les disponibilités. En tout état de cause les évaluations présentées par la Saône-et-Loire sont trop optimistes. Il convient d'y ajouter les coûts de maintenance et d'exploitation. Se pose également la question des taxes payées par le concessionnaire à l'Etat qui disparaissent. Il estime que le calcul présenté n'assure pas la possibilité de rembourser l'emprunt. **M. MONTEBOURG** ne voit pas pourquoi on ne peut pas rembourser 225 M€ sur 20 ans avec 20 M€ : c'est ce chiffre de 20 M€ qui est contesté par la DREAL estimant qu'on est plus proche de 8,5 M€ auquel on doit rajouter les 2 M€ d'écotaxe en provenance des routes départementales. **Mme BREVAN** interroge le MO sur les conditions de prise en compte de l'exploitation dans les différentes hypothèses qui pour l'instant ne lui paraissent pas évidentes.

M. Boris VALLAUD, directeur général des services du département, estime qu'avec 15 M€ d'écotaxe, l'opération est jouable, si l'Etat ne retire pas ce qu'il a annoncé et si on prend des coûts de travaux qui ne seraient pas volontairement tirés

vers le haut. Il demande au minimum un débat contradictoire. **M. Gérard VOISIN**, député maire de Charnay-lès-Mâcon reprend sa démonstration sur l'intérêt de la solution de l'écotaxe qu'il a eu l'occasion d'étudier pour un rapport parlementaire qui est aujourd'hui public. Il regrette que les premières analyses des DREAL n'aient porté que sur les documents présentés par le conseil général. En tout état de cause, il estime que si la concession ne peut être retenue, il faudra retenir la solution de l'écotaxe dont il assure la faisabilité juridique de son affectation aux routes.

M. Jean-Paul EMORINE, sénateur, président de la commission de l'économie et du développement durable et de l'aménagement du territoire, répond à **Mme ESCHMANN** pour confirmer que l'aspect environnemental a bien été pris en compte dans l'avant-projet de SNIT, où la RCEA figure. Il se félicite de la tenue de ce débat et ne réfute aucune proposition mais regrette la mise en cause des fonctionnaires lorsqu'ils ne vont pas dans le sens souhaité. Il reste sur le dispositif soutenu par ses collègues parlementaires, **MM. Jean-Marc NESME** et **Jean-Patrick COURTOIS**, à savoir la concession qui permet d'aboutir rapidement.

M. Yves MOULIN, Paray-le-Monial, estime que 2x2 voies gratuite ou autoroute apportent la même sécurité, que la concession est la formule la plus complexe, coûteuse et longue, qu'il faut donc examiner toutes les possibilités pour une voie gratuite.

M. Pierre HAGA, Trivy, note que le Col de Vaux (tronçon sud) est à 110 km/h : il y a bien une différence entre autoroute et voie express. Il s'intéresse également aux diverses modalités quant aux accès. Enfin, compte tenu des arrêts aux péages, il n'y aura guère de gain de temps. **M. QUINET** répond que pour le tronçon sud il était nécessaire d'avoir pour des questions de visibilité des sections à 110 km/h. Pour les accès, les réglementations voie express et autoroutes sont les mêmes. Sur les accès directs, il n'y en a pratiquement pas. Ils devront être renvoyés sur les échangeurs voisins qui sont tous maintenus.

Mme Josette NESME fait part de sa très vive inquiétude sur la suppression de l'échangeur de Dompierre-Trivy qui dessert son établissement de restauration. Son maintien lui est confirmé.

M. COURTOIS, sénateur maire de Mâcon, intervient désormais sur le fond. La première solution, le projet de concession, ne lui paraît possible ni politiquement ni économiquement. Il revient sur ses déclarations à Charnay-lès-Mâcon sur les conditions dans lesquelles les collectivités de Saône-et-Loire ont été engagées sur la RCEA et confirme qu'il en demanderait le remboursement à l'Etat. La deuxième solution est l'écotaxe : Sur la proposition, il pose des questions : qui fait les travaux ? Quid si l'écotaxe n'est pas d'un montant suffisant ? Est-ce que l'AFITF a été consultée ? A-t-on réellement estimé les risques de charges pour le département ? De ce fait, il est amené à soutenir avec **M. EMORINE** et d'autres parlementaires, une troisième solution : la concession avec deux péages en 71 sur la branche Sud, un à Digoin-Molinet, et l'autre à Mâcon. Cette solution, avantageuse pour les gens de Saône-et-Loire, nécessite

un certain nombre d'aménagements techniques (bretelles sorties) tout à fait réalisables. Il convient de continuer les études. En tant qu'ancien fonctionnaire, il regrette que l'administration sur un dossier qui existe depuis aussi longtemps en soit encore à dire qu'elle n'a pas eu le temps de tout examiner. Les écarts de chiffres sont vraiment trop importants : pour un dossier compliqué, il faut des réponses précises et des tableaux simples sur les coûts dans les diverses solutions.

M. Olivier TAVIOT, président de l'association des élus communistes et républicains de Saône-et-Loire et conseiller municipal de Mâcon, se sent mal à l'aise avec la mise en avant des tués sur la RCEA. Il estime que le débat fait l'impasse sur les solutions alternatives de transports de marchandises et notamment la VFCEA. Il est favorable, dans le cadre de la démocratie locale, à la proposition d'un référendum.

M. Jean-Luc FONTERAY, conseiller général du canton de Cluny, revient sur la proposition irréaliste de deux barrières de péage. De plus, les chiffres apportés sont uniquement là pour justifier la concession. Il soutient donc la proposition du conseil général et demande qu'on prenne bien en compte la décision de consacrer à la RCEA une partie de la part départementale de l'écotaxe. Pour lui, la loi permet à l'écotaxe de financer des projets routiers, cela ne signifie pas qu'il faille renoncer aux moyens alternatifs à la route. Avec la concession, l'Etat se prive de 60 années d'écotaxe.

A la demande de **M. AUDOUIN**, il est confirmé que la proposition de **M. VOISIN** fera également l'objet d'un examen, dont le résultat sera communiqué à l'intéressé et rendu public.

Mme Marie-Claude COLIN-CORDIER, Saône-et-Loire, reprend un certain nombre de points déjà évoqués : la responsabilité de l'Etat dans ce dossier, la sécurité qui pourrait être améliorée par une simple réduction de la vitesse, la dégradation des services publics et la nécessité d'examiner l'alternative du ferroviaire compte tenu de la flambée existante et à venir du prix du pétrole.

M. Christian BONNOT, conseiller général du canton de Charolles, déplore qu'on rejette d'un revers de main la proposition qu'il appelle ainsi MONTEBOURG-VOISIN.

Mme Agnès MOREL, Paray-le-Monial et Saint-Maurice-de-Satonnay, s'étonne qu'en 1999 les services de l'Etat aient jugé la concession non rentable et qu'aujourd'hui, ils soutiennent l'inverse. Elle n'admet pas d'avoir à payer pour une route qu'elle emprunte tous les jours.

M. KERCKHOVE entend s'adresser au DREAL « *représentant de la société d'autoroutes* », propos jugé inadmissible par **la présidente**. L'intéressé poursuit sur les bénéfices des sociétés d'autoroutes ainsi que sur l'écotaxe qui, pour lui, ne concerne pas les infrastructures routières, sauf si les parlementaires ont décidé de « raboter » le Grenelle. Il demande que les sociétés d'autoroutes financent une RCEA gratuite pour les usagers.

M. QUINET présente le calendrier de réalisation du projet qui, à plusieurs reprises, a été demandé. Tout en reconnaissant que les indications apportées sont optimistes et volon-

taristes (on peut réaliser en même temps un certain nombre de phases), il confirme une livraison à la fin de l'année 2017, ce qui est une fois encore contesté par la salle.

La présidente indique que ce scénario est effectivement optimiste et viable seulement s'il n'y a pas la moindre anicroche. La demande lui en ayant été faite, elle rappelle que le débat ne peut être prorogé compte tenu de la période électorale à venir mais estime que les échanges ont été déjà denses et qu'en tout état de cause, ils peuvent se poursuivre après la fin du débat. Elle revient sur les deux expertises en montrant la qualité mais aussi les limites (par exemple l'évolution de la conjoncture). C'est un cadrage, un éclairage de spécialistes à un moment donné. Ceci confirme qu'il s'agit d'un projet plus compliqué que celui d'une infrastructure entièrement neuve qui pose d'autres problèmes.

Experts invités par la CPDP :

M. Pierre RIMATTEI, ingénieur général des ponts et chaussées honoraire, consultant à Marseille, excusé
M. Alain BONNAFOUS, professeur émérite de l'Université Lyon 2 et chercheur au Laboratoire d'économie des transports (LET)

Réunions de conclusion, le 28 janvier 2011 à Digoin, le 4 février 2011 à Moulins

Ces deux réunions de conclusion, tenues à Digoin le 28 janvier et à Moulins le 4 février ont permis à la CPDP de faire une première restitution synthétique du débat devant les participants. L'Etat maître d'ouvrage a été représenté à Digoin par **Mme Anne BOQUET**, préfète de la région Bourgogne et à la réunion de clôture de Moulins par **M. Pierre MONZANI**, préfet de l'Allier. La maîtrise d'ouvrage a pu s'exprimer sur ce qu'elle a retenu du débat et sur les premières conclusions qu'elle en tire. Les participants, élus, institutionnels, particuliers, associations, ont pu exposer une dernière fois leurs positions sur le projet.

Après de rapides paroles d'accueil prononcées respectivement par **M. Maxime CASTAGNA**, maire de Digoin, et par **M. Pierre-André PERISSOL**, maire de Moulins, qui ont rappelé tous deux l'urgence d'un achèvement de la mise à 2x2 voies de la RCEA, les membres de la CPDP ont dressé lors de chaque séance un bilan chiffré du débat sur la participation aux réunions, les avis et contributions reçus, les délibérations, leur origine et les positions soutenues, les questions posées et leur nature, les cahiers d'acteurs et enfin sur l'implication de la presse et des médias au cours des trois mois qu'a duré ce débat. Les chiffres démontrent l'importance de la participation et une constance qui n'a pas faibli, en particulier dans la forte présence aux réunions publiques dont l'accès a été à deux reprises très difficile en raison de chutes de neige importantes.

La présidente de la CPDP a présenté une première synthèse de ce que retient la commission. Cette synthèse étant développée dans la suite de ce rapport, elle n'est pas reprise dans le présent compte rendu.

Prises de parole de l'assemblée à Digoin

Après une prise de parole d'ordre général de **M. Michel HENRI** portant sur l'endettement du pays, et une intervention de **Mme Josette NESME** sur l'impact d'une autoroute sur un restaurant fonctionnant en majeure partie grâce à une clientèle de passage, et une demande réitérée d'un achèvement de la voie sur fonds publics, **M. Jean GALLET**, militant syndical de la DIR Centre-Est, demande que l'Etat clarifie sa position entre le dogme que serait la privatisation et la réelle volonté de rechercher des solutions alternatives. Il considère qu'il appartient à l'Etat d'effectuer les expertises nécessaires à l'évaluation des solutions alternatives qui ont été proposées pendant le débat.

M. Jacques REBILLARD, conseiller général de Saône-et-Loire, considère que l'Etat a choisi de déplacer ce qui relève d'un débat politique, statut public ou privé de l'infrastructure, vers un débat technique assez manichéen. Il interroge la commission sur la possibilité pour la maîtrise d'ouvrage de revoir sa position au vu du compte rendu du débat ; il pose la question de la validité de délibérations ou d'avis favo-

rables au projet assortis de conditions qui ne pourraient être légalement ou économiquement satisfaites. Enfin il pose la question de l'éventualité d'un double dispositif : autoroute à péage dans l'Allier et route financée par l'écotaxe en Saône-et-Loire.

M. Yves DUCERF, adjoint au maire de Charolles, rappelle l'opposition de sa ville à voir l'itinéraire alternatif à l'autoroute payante emprunter la voirie de Charolles et évoque un axe nord sud à créer et à raccorder à la RCEA pour desservir les sites industriels situés au sud.

Mme Philomène BACCOT, conseillère municipale de Digoin, s'insurge contre les propos du maire adhérent au principe de l'autoroute concédée. Elle considère que seul le financement par l'écotaxe permettrait l'accès gratuit à la RCEA, toutes autres solutions de gratuité ciblées n'étant pas viables. Elle considère également que cette solution permettrait de gagner du temps, en faisant l'économie de nouvelles procédures. **M. René BEAUMONT**, sénateur de Saône-et-Loire, rappelle les propos du ministre, **M. Dominique BUSSEREAU**, lors d'une réunion rassemblant tous les élus concernés à Paray-le-Monial et dresse un historique du long cheminement de la RCEA. Disant avoir pris connaissance avec intérêt de la proposition du président du conseil général de Saône-et-Loire sur le partenariat public/public, et, au vu de ce projet, avoir pris l'attache du « ministère », il affirme disposer d'éléments d'informations qu'il ne communiquera néanmoins pas à l'assemblée, ce qui provoque des réactions de la salle.

Il fait également état d'une lettre signée par le directeur de cabinet du directeur général de l'AFITF lui confirmant l'impossibilité de mobiliser l'écotaxe pour financer la RCEA : « admettre le principe d'un retour fléché sur le routier l'ayant généré nierait l'outil de report modal des moyens que constitue l'AFITF ». Cette lettre est remise à la commission. Terminant son intervention dans une ambiance de chahut très vif, le **sénateur BEAUMONT** souligne le nombre des communes ayant délibéré en faveur de la concession. Il conclut qu'il est possible, dans l'union des deux départements, d'obtenir la gratuité pour les habitants de Saône-et-Loire et de l'Allier dans le cadre d'une concession et que ceux qui refusent de s'engager dans cette voie seront responsables de tous les morts.

M. Guy-Bertrand de BASTARD, se référant à la mise en concession de l'A63 interroge la maîtrise d'ouvrage sur la possibilité d'agrandir l'assiette de la concession sur une distance plus grande et notamment sur le Limousin afin de diminuer les coûts, et en particulier la subvention d'équilibre, hypothèse qu'écarte rapidement la maîtrise d'ouvrage.

M. Thomas THEVENOUD, vice-président du conseil général de Saône-et-Loire, après avoir remercié la commission pour son travail, revient sur la solution alternative présentée par le conseil général de Saône-et-Loire, rappelant que la maîtrise d'ouvrage n'a présenté aucune réelle solution autre que la concession. Il précise que la solution de financement par l'écotaxe est juridiquement valable, et financièrement intelligente en faisant payer les poids lourds générateurs de nuisances et non les particuliers. Il fait état de

la déception du conseil général face à l'analyse négative et sans nuance faite par le maître d'ouvrage et mentionne un courrier détaillé de M. MONTEBOURG reprenant point par point les arguments employés par la maîtrise d'ouvrage pour rejeter ce projet. Enfin, **M. THEVENOUD** dévoile l'existence d'une étude faite en 2009 à la demande de la maîtrise d'ouvrage par le cabinet Clifford Chance, portant sur la faisabilité financière et juridique de l'opération sous divers scénarios, qui conclut nettement à l'impossibilité d'une solution à 3 péages. Il reformule la demande d'une étude contradictoire de la solution proposée par le département et confirme l'annonce faite précédemment par le président du conseil général d'organiser un référendum à l'échelle départementale sur la RCEA.

M. Gérard VOISIN, député maire de Charnay-lès-Mâcon, après avoir adhéré à la synthèse faite par la commission, rappelle que l'écotaxe est la déclinaison française de l'eurovignette et qu'il est inexact de prétendre qu'elle n'est pas utilisable pour la route. Les ressources de l'AFITF doivent aller aux transports et non exclusivement au transfert modal. Pour **M. VOISIN**, la première des écologies est la sécurité. Or les accidents mortels représentent 23 ou 24 Mds€ au niveau européen. **M. VOISIN** demande impérativement un débat contradictoire sur les solutions alternatives. Il souhaite que les parties se retrouvent autour d'un projet qui serait au besoin un mixage de diverses solutions : « *cette route est particulière, ce débat est particulier (...) c'est la première fois que je vois un débat de cette qualité qui nous permettra et qui permettra surtout à la ministre et à son secrétaire d'Etat de trancher l'affaire convenablement* ».

M. Jean-Marc NESME, député maire de Paray-le-Monial, souligne le fait qu'il y a un projet pour la première fois depuis quarante ans. Il rappelle l'opposition de principe du président du conseil général de Saône-et-Loire et ses déclarations sur la nationalisation des autoroutes. Il souhaite que cette autoroute se fasse quitte à ce qu'elle soit nationalisée dans les années qui viennent si l'opportunité se présente. Il rappelle l'adhésion massive des élus du Charolais Brionnais. L'écotaxe apparaissant incertaine, **M. NESME** est favorable à la concession sous deux conditions : le maintien de tous les échangeurs et une forme de gratuité partielle. Il propose l'instauration d'une franchise de péage de 30 ou 40 km qui permettrait de résoudre la quasi totalité des déplacements domicile-travail et, étant accessible à tous, ne poserait pas de problème de rupture d'égalité entre les usagers.

Il conteste le bien fondé d'un référendum qui poserait la question « *voulez-vous une route moderne à 2x2 voies gratuite sans payer d'impôt et sans payer de péage ?* » trouverait une réponse par trop évidente. Il craint enfin que l'obstruction à la concession n'aboutisse à un abandon pur et simple du projet d'accélération de l'achèvement de la voie, aucun concessionnaire ne s'engageant dans un contexte aussi aléatoire.

M. Yves MOULINS souhaite un examen approfondi des solutions VOISIN/MONTEBOURG afin d'en apprécier la viabilité.

Mme Ginette MAUPAS attire de nouveau l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur la question des expropriations liées à la création d'une barrière de péage à Molinet et remet en

cause l'utilité et la légalité d'une nouvelle DUP.

M. Patrice CAMUX adhère à l'idée de l'utilisation de l'écotaxe et s'inquiète des itinéraires alternatifs et en particulier des routes qui longent le canal. **M. Jean-Louis BOUIS** revient sur les délais détaillés par le maître d'ouvrage pour en souligner le caractère irréaliste.

M. Jean-Paul DRAPIER, regrette qu'il n'y ait pas eu en Saône-et-Loire un travail conjoint de l'ensemble des élus afin d'aboutir comme en Allier à une solution commune et construite. Il insiste pour que les solutions alternatives soient étudiées afin d'en évaluer les forces et les faiblesses et qu'en tout cas « on puisse avoir la certitude que nous n'avons pas été dupes et que nous n'avons pas payé beaucoup trop cher peut-être les erreurs de démarche des élus de nos territoires ».

M. Roland FLEURY, maire de Molinet, vice président du conseil général de l'Allier, souhaite que l'on n'oppose pas les élus des deux départements. Il rappelle les exigences des élus de l'Allier et s'inquiète de la mention concernant l'éventualité d'une mise en concession de la RN7 entre Roanne et Moulins figurant dans la note adressée par M. Daniel BURSAUX, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer à la commission, alors que le financement par l'Etat de la RN7 était une contrepartie de l'adhésion de l'Allier à la concession de la RCEA. **M. FLEURY** rappelle que la gratuité pour les habitants de l'Allier ainsi que les délais annoncés par le maître d'ouvrage se révèlent impossibles à satisfaire et que cela constituait des conditions à l'adhésion. Enfin, considérant que le maintien en route express permettrait de gagner du temps de réalisation et serait moins coûteux, **M. FLEURY** demande que les solutions présentées par MM. VOISIN et MONTEBOURG soient étudiées avec la plus grande attention par le maître d'ouvrage « *en toute objectivité et sans parti pris* » et que ces analyses soient communiquées aux élus. Il conclut sur le délai impératif de 2017 pour l'achèvement des travaux. **M. Dominique LOTTE**, vice-président du conseil général de Saône-et-Loire, se dit déçu par la tournure que prend le débat lors de cette avant-dernière réunion. Il s'étonne de la constance des propos de ses collègues BEAUMONT et NESME qui considèrent que n'être pas pour la concession revient à être responsable des morts (*nota : seul M. BEAUMONT a tenu ces propos*). Il déplore que les propositions qui avaient fait avancer le débat n'aient pas fait bouger l'Etat « *droit dans ses bottes* ». Il demande à ce qu'il soit démontré de manière fine et précise que la solution de financement par l'écotaxe n'est pas possible « *pour que nous n'ayons pas ni les morts ni la déshérence d'un territoire sur nos épaules, que nous soyons tenants de la concession ou tenants de la solution portée par le conseil général* ».

M. Didier MATHUS, député maire de Montceau-les-Mines, après s'être dit très heureux de ce débat et souligné qu'il n'avait pas entendu un seul particulier s'exprimer en faveur de la concession, reconnaît que les deux départements ne sont pas dans la même situation. Le projet en Saône-et-Loire se présente selon un schéma qui n'a pas été prévu par la loi puisqu'il s'agit d'utiliser une route existante sans itinéraire de substitution. Il rappelle l'expertise de M. CHABANOL. Il déplore que la maîtrise d'ouvrage n'ait

pas étudié de solutions alternatives et soutient celle qui est proposée par le conseil général. Il refuse le débat manichéen qui se réduirait à la concession ou rien, la concession ou les morts. Il rappelle enfin que c'est en privatisant les autoroutes que l'Etat s'est privé des ressources qui lui permettaient de financer la modernisation de son réseau non concédé.

Mme BOQUET, préfète de la région Bourgogne, salue l'ensemble des participants et souligne l'intérêt de ce débat, sa richesse et sa vitalité qui démontrent la réalité de la démocratie. Elle charge **M. Georges REGNAUD**, DREAL, de présenter les enseignements que la maîtrise d'ouvrage a tirés du débat.

M. REGNAUD retient le consensus sur le diagnostic et les enjeux prioritaires de la sécurité, l'économie, la prise en compte de l'environnement et la demande unanime d'un aménagement rapide. Il cite ensuite les expertises et notamment celle de M. CHABANOL sur l'acceptabilité juridique du projet qui repose sur un équilibre à trouver entre le principe d'égalité de traitement des usagers devant le péage et l'obligation de ne pas les priver de toute possibilité d'accéder gratuitement aux divers points desservis par l'autoroute, ce qui pose la question des itinéraires alternatifs. Ce point conduira la maîtrise d'ouvrage à affiner le positionnement des barrières de péage et à envisager l'éventuel aménagement d'itinéraires alternatifs trop inadaptés. Il constate que l'expertise financière a conforté le coût d'estimation des travaux ainsi que les hypothèses d'évaluation des trafics et des conditions économiques et financières d'une concession.

Il aborde ensuite les amendements au projet de concession issus du débat et en particulier le positionnement et la réduction du nombre de barrières en précisant que ces points seront approfondis au regard de l'analyse faite par le conseiller d'Etat. Quant aux solutions de financement par l'écotaxe, l'expertise en sera poursuivie au plan national même si elles suscitent de profondes réserves. Enfin il précise que les solutions visant à un aménagement simplifié ont été étudiées et qu'en tout état de cause la sécurisation de l'axe sera poursuivie dans des délais rapides.

Mme BOQUET, en conclusion, souligne la difficulté que présente la double exigence à laquelle est confrontée la maîtrise d'ouvrage : apporter une réponse à l'insécurité mais également à l'attente pour le développement économique et ces deux exigences ont en commun l'urgence. Elle rappelle la réalité budgétaire, l'Etat n'ayant pas à financer ce seul projet mais beaucoup d'autres et notamment des projets d'infrastructures de lignes à grande vitesse. La difficulté à mobiliser les financements nécessaires à l'achèvement de la voie conduit l'Etat à envisager de recourir à la concession qui est un mode de financement qui garantit la réponse à l'urgence. **Mme BOQUET** confirme que les projets alternatifs vont être étudiés, que le travail va se poursuivre et que la décision de la ministre sera éclairée par l'ensemble des avis, des expertises et des apports du débat. « *La ministre prendra la bonne décision, et elle la prendra pour vous tous* ».



Prises de parole de l'assemblée à Moulins

M. Jean-Paul DUFREGNE, président du conseil général de l'Allier, remercie la commission pour la qualité de sa restitution et relève la sagesse dont font preuve ses concitoyens en reconnaissant la nécessité d'achever rapidement la RCEA quelle que soit la solution retenue. « *C'est la synthèse de la synthèse, il y a urgence* ». Après avoir réaffirmé la position du conseil général en faveur de la concession, **M. DUFREGNE** revient sur les conditions qui avaient conduit à cette position et notamment celle d'une adhésion au projet afin de permettre à l'Etat de concentrer ses efforts financiers sur la RN7. Il se dit troublé par la note de M. BURSAUX faisant état d'une éventuelle mise en concession de cette route nationale entre Roanne et Moulins nord et souhaite des éclaircissements et des engagements sur ce point de la mise à 2x2 voies de la RN7 sur fonds publics qui constitue pour lui un préalable à la concession de la RCEA. Il souligne les différences de contexte entre les deux départements de l'Allier et de Saône-et-Loire et demande que quelle que soit la solution retenue, la mise à 2x2 voies soit achevée rapidement. Il écarte toute mise en cause des responsabilités des collectivités territoriales en cas de retard, cet achèvement relevant de la seule responsabilité de l'Etat. Pour **M. DUFREGNE**, le débat montre qu'aujourd'hui « *on ne peut revenir à la case départ. Les élus, les milieux économiques, les populations, n'accepteront pas un retour en arrière.* ».

M. MONZANI, préfet de l'Allier, tient à répondre immédiatement sur la question de la mise en concession de la RN7. La note de M. BURSAUX est une note purement technique et il a eu ce jour même toutes les assurances du cabinet du Premier ministre sur le fait que la RN7 ne serait pas mise en concession sauf s'il y avait une demande locale forte. « *La position du Premier ministre est de dire : la mise en concession de la Nationale 7 n'est pas d'actualité, ni d'actualité présente, ni d'actualité future* ».

Mme Mireille SCHURCH, sénatrice, rappelle que la RCEA fait partie des quatre cas dits préoccupants au niveau sécurité et pointés comme tels dans le SNIT. Or il y en a deux dans l'Allier, la RCEA et la RN7. L'urgence est reconnue par tous et il est de la responsabilité de l'Etat d'assurer la sécurité. Elle regrette que ce débat ait été un débat plutôt d'avant

Grenelle, l'approche multimodale y étant insuffisamment traitée. Elle souligne l'importance du trafic poids lourds considérant qu'aucune autoroute en Auvergne n'en supporte autant et insiste sur le caractère européen de l'itinéraire. La récente inscription au SNIT de la VFCEA aurait pu être l'occasion d'étudier un transfert modal d'une partie de ce transit de marchandises. Elle mentionne la récente décision autorisant la circulation des camions de plus de 40 tonnes et de 25 mètres de long pour souligner la dangerosité de leur cohabitation avec les véhicules légers. En conclusion, elle invite à une approche élargie de la vocation de la RCEA au moment où le SNIT est débattu au Parlement.

M. Guy CHARMETANT, maire de Montbeugny, conseiller communautaire, fait le constat du consensus sur l'urgence, de la gratuité pour les usagers locaux et du maintien de tous les échangeurs. Il rappelle la position unanime des élus de l'Allier pour la concession et le refus de consacrer la part départementale d'écotaxe au financement de la RCEA, ces crédits étant dédiés au contournement de Vichy. Il souligne l'adhésion des milieux économiques et d'un grand nombre d'élus du Charolais Brionnais à la concession tout en reconnaissant un rejet important des habitants de Saône-et-Loire à ce mode de financement. Il appelle avec véhémence **MM. VOISIN** et **MONTEBOURG**, absents, à se rallier à la concession, seule solution raisonnable selon lui.

Il rappelle enfin la nécessité de déplacer l'échangeur de Montbeugny et de mettre à charge du concessionnaire l'échangeur RN7/RCEA et son raccordement à la RN7 au nord.

M. MAUPAS, riverain, revient très longuement sur la question des expropriations supplémentaires liées au passage au statut autoroutier et sur la légalité douteuse selon lui d'une nouvelle déclaration d'utilité publique. **M. Daniel LOMBARD**, président de Vivre et agir à Lusigny, relève que sur les 14 projets mentionnés, dans la note de M. BURSAUX, il est décidé d'en concéder 9. Il demande à **M. MONZANI** une confirmation écrite de la décision d'exclure toute hypothèse de mise en concession de la RN7. Il poursuit son propos sur des considérations d'ordre général sur l'affaiblissement et même la disparition du service public.

Mme Alice BESSEYRIAS, vice-présidente du conseil général de Saône-et-Loire en charge des transports, après avoir remercié la commission pour le travail accompli, rappelle que le conseil général de Saône-et-Loire recueille l'adhésion d'un très grand nombre de citoyens qui ne veulent pas de la concession. Elle fait état de la déception et du mécontentement des habitants et des élus devant la rigidité de la maîtrise d'ouvrage qui rejette par principe les alternatives portées par les élus. Elle mentionne le courrier du président du conseil général de Saône-et-Loire, analysant point par point les arguments du maître d'ouvrage écartant le financement par l'écotaxe. Elle cite successivement la sur-estimation des travaux, la sous-estimation des recettes attendues de l'écotaxe, les délais de réalisation d'une autoroute concédée largement inférieurs à ce qui est constaté ailleurs, Elle conteste la méthode d'analyse des propositions du conseil général faite sans aucun contact avec les services concernés et rappelle les conclusions de l'étude Clifford Chance en s'étonnant

qu'elle n'ait pas été produite par la maîtrise d'ouvrage. **Mme BESSEYRIAS** rappelle que le conseil général est pour la mise à 2x2 voies rapide de la RCEA mais qu'il n'est pas convaincu par la proposition du maître d'ouvrage et réaffirme l'intention du président de soumettre cette question à un référendum départemental. Elle conclut son propos en mentionnant le ralliement au principe du projet du conseil général de l'association Agir pour l'environnement et de la CAPEN 71 ainsi que d'Europe écologie-Les Verts prête à travailler avec le conseil général sur ce projet.

M. Yves SIMON précise que la communauté de communes qu'il préside a voté à l'unanimité toutes tendances confondues en faveur de la concession. Il rappelle que le budget de l'AFITF est d'un milliard d'euros annuel et qu'il est irréaliste de penser que cela pourra financer la RCEA.

M. Daniel COFFIN, membre du CESER d'Auvergne, attire l'attention sur une directive européenne qui serait en préparation et qui viserait à limiter à 110 km/h la vitesse sur autoroute ce qui rendrait caduque l'opportunité de concevoir une route permettant de circuler à 130 km/h.

M. DUFREGNE rappelle que ce débat n'est pas celui de l'écotaxe et que s'il n'a aucune opposition de principe, il ne souhaite pas engager le département de l'Allier dans un partenariat public-public. Il envisage d'affecter le produit de l'écotaxe départementale au paiement des loyers liés au financement du contournement de Vichy par un partenariat public privé. Il demande néanmoins très fermement que soient approfondies par une expertise indépendante les diverses solutions de financement possibles et notamment le financement par l'écotaxe et le financement par un partenariat public privé.

M. PERISSOL reprend la parole pour dire sa satisfaction au regard du débat. Il redit combien la communauté d'agglomération de Moulins dont il est président conforte sa position et son adhésion à ce projet de mise en concession seul à même de juguler les accidents et de permettre la concrétisation de Logiparc 03 porteur d'emplois. L'Allier n'a pas la chance comme la Saône-et-Loire d'avoir trois agglomérations desservies par une ligne à grande vitesse. L'Allier a besoin que l'Etat se mobilise sur la RN7 et sur la LGV et s'il existait une solution à même d'avoir une RCEA à haut niveau de service gratuite, elle recueillerait son agrément. Or l'écotaxe n'étant pas affectée, ce financement ne présente aucune sécurité et les analyses produites pendant le débat confortent la communauté d'agglomération dans sa position en faveur de la concession.

M. Hervé VANLAER, DREAL Auvergne, présente la synthèse du débat vue par la maîtrise d'ouvrage. Il reprend le texte lu par **M. REGNAUD** à Digoin en complétant certains points particuliers concernant l'Allier et notamment l'étude d'un déplacement de la barrière du Montet, et rappelant les engagements pris à Yzeure concernant l'échangeur RN7/RCEA, le rétablissement de l'échangeur de Deux-Chaises et le déplacement de celui de Montbeugny.

M. MONZANI après avoir excusé l'absence de M. STEFANINI, préfet de la région Auvergne, remercie tous les participants et la commission pour le travail accompli. Il rappelle l'im-

portance de la RCEA en Allier, chaque accident montrant dramatiquement l'urgence à agir. Il souligne la complexité de la question et de la méthode même du débat. Il considère que, quel que soit le poids des avis individuels, les contributions collectives qu'elles émanent de collectivités ou d'institutions ont une importance particulière : *« comment choisir sans frustrer personne mais sans non plus donner à des minorités une place qui ne doit pas être la place de la décision dans une démocratie ? »*.

M. MONZANI conclut son propos en affirmant sa position qui est celle *« non seulement du représentant de l'Etat et du Gouvernement mais de celui qui, depuis deux ans essaie de défendre le Bourbonnais et je vous dis avec la conviction la plus profonde que je souhaite avec ardeur que cette mise en concession permette l'accélération de la réalisation de la mise à 2x2 voies de la RCEA »*.

La présidente de la commission clôture le débat en remerciant l'ensemble des participants pour leurs propos élogieux vis à vis de la commission et pour leur participation, leur assiduité et la richesse de leurs contributions. Elle exprime au nom de ses collègues, la satisfaction et l'intérêt que la commission a trouvé dans ce travail de plus de huit mois, le plaisir que les membres de la commission ont eu à découvrir des territoires qui allient patrimoine exceptionnel, paysages d'une élégance remarquable et grands sites industriels.

Mme BREVAN précise le calendrier et émet le souhait que les mois qui viennent soient l'occasion d'un travail approfondi sur les solutions alternatives et plus généralement sur les éléments chiffrés afin que la ministre et son secrétaire d'Etat disposent de tous les éléments au moment de la prise de décision au plus tard le 4 juillet.



Chapitre 4

Les apports et enseignements du débat public

Un débat dense et animé

Le débat a donné lieu à une très large participation qui n'a pas faibli durant les trois mois de son déroulement en dépit du rythme serré des réunions et de leur accès rendu parfois difficile par des précipitations neigeuses.

Il a suscité beaucoup d'intérêt comme en atteste l'importance des avis, contributions et questions. Les réunions publiques ont été le théâtre de débats passionnés allant parfois jusqu'à quelques débordements dans le feu des polémiques, en particulier en Saône-et-Loire. On peut à ce propos regretter qu'il n'y ait pas toujours eu une écoute attentive et tolérante de la diversité des opinions, alors même que ce principe constitue un des fondements de la démocratie participative, mais néanmoins chacun a pu s'exprimer même si cela a été parfois dans une ambiance de chahut et des conditions difficiles pour ceux qui ne portaient pas la position dominante des assemblées.

Le débat a été très dense. Il a fait assez peu évoluer les positions d'origine des uns et des autres, quoique d'ultimes contributions écrites présentent des inflexions sensibles par rapport aux productions orales ou écrites du début. Il a été l'occasion d'affiner les argumentations au vu des expertises, des précisions sur les données du projet et des compléments d'information apportés par la maîtrise d'ouvrage. Il a été également enrichi par les analyses, les contributions et surtout les propositions émanant des participants eux-mêmes qui ont permis de relancer les échanges.

Cette synthèse, qui reprend l'essentiel des débats et des contributions écrites, aborde successivement cinq aspects : le consensus sur la finalité et les divergences sur les moyens, la question du recours à la concession considéré par certains comme une nécessité et par d'autres comme une solution de facilité, les impacts de la solution autoroutière, les expertises intervenues pendant le débat, et enfin les amendements, les propositions et les prises de position. Cette synthèse conduit à tirer des enseignements du débat, objet du sixième point.

4.1

Un consensus sur la finalité, des divergences profondes sur les moyens de l'atteindre

Certains aspects du projet font l'objet d'un quasi consensus, et en particulier la nécessité et même l'urgence d'achever rapidement l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA.

Néanmoins, cette unanimité presque totale sur l'objectif recouvre une réelle diversité dans l'analyse des fonctions que doit assurer cette route. Les positions des différents acteurs du débat trouvent en large partie leur origine dans l'analyse qu'ils font de leurs besoins et des contraintes propres à leurs territoires respectifs.

Le projet d'achèvement présenté par le maître d'ouvrage vise trois objectifs : la sécurité, l'inscription de la RCEA dans le réseau national et européen et le développement des territoires traversés.

• Un diagnostic sur la sécurité largement partagé

La sécurité a donné lieu à beaucoup d'interventions, à des témoignages directs très forts, et son amélioration rapide apparaît comme primordiale à tous, même si certains considèrent qu'il y a des moyens d'y parvenir à moindre frais ou encore que des propos faisant trop appel à l'émotion sont destinés à faire pression en faveur de la concession. En dépit de ces réserves sur une mise en avant excessive de la sécurité, le poids et la contrainte représentés par la densité du trafic de poids lourds face à l'inadaptation de la route en dimensionnement et en offre de services ont été considérés par tous comme les principaux facteurs de risque d'accidents. La très grande majorité des propositions qui ressortent du débat, qu'elles soient techniques ou financières, portent sur une amélioration de la route elle-même. Quelques propositions visent néanmoins à traiter le problème à la source en réduisant les flux de poids lourds par une offre intermodale et en règlementant davantage leur circulation.

• Une analyse des fonctions de la RCEA qui diffère selon les acteurs

L'adaptation de la RCEA à sa vocation nationale et européenne et ses liens avec le développement économique ne sont pas considérés par le public comme des enjeux prioritaires au même titre que la sécurité. Ces deux objectifs qui apparaissent étroitement liés sont évoqués essentiellement, bien que non exclusivement, par les responsables élus et les milieux économiques, pour qui l'enjeu de cette ouverture vers l'est et l'ouest par l'achèvement du maillon manquant entre A71 et A6 est essentiel. Pour les responsables élus des deux départements, c'est la condition nécessaire au désenclavement de territoires qui risquent de se dévitaliser. Ils considèrent que la difficulté à attirer de nouveaux habitants dans des territoires en régression démographique, la vulnérabilité économique des entreprises en place et la difficulté à en implanter de nouvelles sont pour partie dues à l'absence d'infrastructures de desserte performantes.

Pour le monde économique et les élus, la situation à l'écart des grands axes de l'Allier et de l'ouest de la Saône-et-Loire est un handicap majeur alors que la rapidité des échanges est aujourd'hui un impératif économique et l'accès à des infrastructures sûres une exigence légitime des habitants de ces territoires.

La perception qu'ont les particuliers, et notamment les riverains et les usagers fréquents de la route, de cette fonction transrégionale et plus encore transnationale, est cependant toute autre. Le fret qui circule sur la RCEA leur apparaît presque uniquement comme une source de danger et de nuisances.

Cette fonction économique de transit interrégional et européen n'est d'ailleurs évoquée par ces particuliers que pour justifier la légitimité d'une recherche de financements nationaux et européens pour son achèvement. Certains considèrent même que seuls les poids lourds, voire les poids lourds étrangers, devraient payer en cas de concession, et

ce en dépit des impossibilités légales d'une telle disposition rappelées à plusieurs reprises. Adoptant une position plus radicale encore, Europe écologie-Les Verts a proposé en fin de débat d'interdire la RCEA aux poids lourds en transit, rejetant *de facto* la vocation interrégionale de cet axe.

• Des différences dans l'usage de la RCEA entre l'Allier et la Saône-et-Loire

Le rôle de la route dans la vie locale qui figure également au titre des préoccupations de la maîtrise d'ouvrage, mais à un moindre niveau d'importance, a par contre été très largement dominant dans les débats. Néanmoins, si la grande majorité des participants a fait part de son attachement à l'accès libre à une route sécurisée, il existe entre les deux départements des nuances notables dans les préoccupations exprimées et dans l'analyse des impacts d'une mise en concession sur la vie locale. Ceci est dû, pour une large part, aux différences incontestables de la place de la RCEA dans l'offre de déplacements de chacun des deux départements. Dans sa traversée de l'Allier, elle est assez peu utilisée pour des déplacements locaux, en raison de sa réputation justifiée de dangerosité, mais également parce que le réseau de voies départementales proches offre des alternatives tout à fait acceptables. Cela n'empêche pas les habitants de l'Allier d'aspirer à une amélioration de la route leur permettant de l'emprunter en toute sécurité et en toute liberté quand ils le souhaiteront, d'où leurs demandes d'un maintien de tous les accès actuels.



En Saône-et-Loire, les deux branches de la RCEA étant réalisées en grande partie sur des voies préexistantes, à l'exception des déviations d'agglomérations, elles sont très utilisées pour des déplacements locaux et, bien que réputées dangereuses, elles restent plus commodes que le réseau secondaire qui est inadapté à un trafic important.

Pour les habitants de l'ouest de la Saône-et-Loire, la RCEA est une route « ordinaire » qu'ils pratiquent au quotidien pour aller travailler, faire des courses ou des démarches. Les distances parcourues par les usagers locaux sont assez faibles,

et les saône-et-loirien(ne)s ne sont pas demandeurs du niveau de service offert par une autoroute. L'achèvement de ce qui est en cours suffirait à leurs besoins. L'autoroute à péage leur fait craindre un retour en arrière qui les conduirait à réutiliser des petites routes et à retraverser des villages. Cette crainte est relayée par les responsables de ces voiries secondaires et par les habitants des agglomérations comme La Roche Vineuse ou Charolles qui ont été libérées du trafic de passage par les déviations que constitue la RCEA. La mise en concession est ressentie comme la privation d'un bien public auquel ils estiment avoir largement contribué.

• Développement économique, vie locale et autoroute : synergies ou antagonismes ?

Les avis ont beaucoup divergé sur les bénéfices à attendre d'une autoroute, certains considérant qu'une infrastructure performante est un puissant levier pour le développement, alors que d'autres craignent au contraire qu'elle accélère les processus de déclin et redoutent les nuisances qu'elle ne manquerait pas d'entraîner selon eux.

Les responsables élus en faveur de la solution autoroutière sont convaincus que sa réalisation sera déterminante pour l'essor économique. Plusieurs grandes zones d'activités sont d'ores et déjà envisagées, dont une à Montmarault, une importante zone d'activités logistiques autour de Moulins, une zone liée aux transports à hauteur de Molinet, ainsi que le développement du PAL.

L'urgence d'améliorer l'accessibilité de sites industriels très importants, Fiat Powertrain Technologies à Bourbon-Lancy, Arcelor-Mittal à Gueugnon, la fonderie PSA à Dompierre-sur-Besbre, dont la desserte actuelle ne correspond plus au fonctionnement de l'économie à flux tendu, est soulignée par les maires et certains responsables d'entreprises craignent des délocalisations au profit de territoires mieux desservis. Si les acteurs économiques sont sans réserve pour l'autoroute, certains maires, comme celui de Bourbon-Lancy, s'interrogent néanmoins sur l'impact éventuel qu'aurait le péage sur le choix d'implantation de nouvelles entreprises et préféreraient une route express réalisée dans les mêmes délais. Les responsables des ports de Chalon-sur-Saône et de Mâcon ont fait valoir la complémentarité entre l'autoroute et la voie fluviale à laquelle l'accès est assuré par la route.

De même, certaines voix, et en particulier celles des milieux agricoles en Saône-et-Loire, pensent que l'autoroute peut contribuer à revitaliser la vie rurale en rapprochant les habitants des services de plus en plus concentrés dans les villes. A l'inverse, certains élus, habitants et responsables d'établissements liés au tourisme en Allier, mais aussi plus ponctuellement en Saône-et-Loire, expriment la crainte d'une mise à l'écart des villages par une infrastructure qui favoriserait le transit rapide sans aucune invitation à s'échapper pour visiter les villes et les villages proches qui offrent des richesses patrimoniales et touristiques souvent remarquables, comme Souvigny et Moulins. Plusieurs communes de l'Allier, Montmarault et Dompierre-sur-Besbre notamment, souhaitent

d'ailleurs leur classement en Village Etape avant l'officialisation éventuelle d'une concession.

C'est ce souci de faire profiter la vie locale d'une amélioration de la RCEA qui conduit les deux départements à exiger le maintien des diffuseurs existants et même à souhaiter la création de nouveaux échangeurs, comme à Besson et Bresnay dans l'Allier.

La compatibilité d'une autoroute avec la qualité de vie a fait l'objet d'interventions nombreuses. Les nuisances dégradent beaucoup les conditions de vie des riverains. Leur aggravation que provoquerait une autoroute où l'on circule à 130 km/h apparaît incompatible avec le calme recherché par les occupants des villages proches. Cette détérioration de leur qualité de vie n'est pas compensée à leurs yeux par les avantages d'une meilleure accessibilité et les gains de temps de déplacements auxquels ils sont globalement indifférents. C'est ainsi que dans les deux départements, à Cressanges, Besson, à l'abbaye de Sept-Fons à Dompierre-sur-Besbre, Clermain, Brandon, la demande de protection contre les nuisances phoniques est importante et manifestement justifiée en plusieurs endroits par la proximité de certaines habitations ou installations. La perspective d'une augmentation du trafic ne fait qu'amplifier ces demandes alors que l'opposition de principe à l'autoroute n'est pas unanime et que certains pensent que ce pourrait être l'occasion d'apporter plus rapidement des améliorations à la situation actuelle. Quoiqu'il en soit, ces riverains ne comprennent pas les réponses de la maîtrise d'ouvrage faisant état du besoin de longues études avant de définir s'il y a lieu de prendre des mesures de protection, et lesquelles, alors que leur expertise d'usage en tant qu'habitants riverains qui subissent d'ores et déjà les nuisances de la route au quotidien leur semble suffisamment probante pour prendre des mesures immédiates ou au moins à très court terme, qu'il y ait ou non autoroute.

4.2

Le recours à la concession, nécessité ou solution de facilité ?

La motivation du recours à la concession a fait l'objet de très nombreuses interrogations et de vives polémiques. Si pour la maîtrise d'ouvrage et de nombreux participants, notamment en Allier mais aussi en Saône-et-Loire, c'est la condition *sine qua non* à l'achèvement rapide de la RCEA, pour une très large partie de ceux qui se sont exprimés, et particulièrement en Saône-et-Loire, le recours à la concession est surtout une solution de facilité, qui traduit un désengagement de l'Etat vis-à-vis de ses responsabilités en matière de sécurité. Cette interprétation du choix de la concession a été confortée par l'absence de proposition de la part du maître d'ouvrage : il n'a pas présenté de solutions permettant d'atteindre des objectifs comparables ou même acceptables par d'autres moyens. Pour beaucoup de participants, le choix de la concession est politique et non technique ou financier.

• Une adhésion pragmatique, côté Allier et milieux économiques

La maîtrise d'ouvrage motive le recours à la concession comme relevant uniquement d'impératifs d'intérêt général. Seule la concession permettrait d'atteindre dans des délais courts les deux objectifs principaux de mise en sécurité de l'axe et de catalyseur du développement économique. Cette analyse est partagée par l'ensemble des milieux économiques qui aspirent à une infrastructure de haut niveau, le péage ne leur apparaissant pas comme ayant un impact significatif sur les coûts de revient globaux en raison de la haute valeur ajoutée de leurs productions. Le conseil général et la quasi totalité des élus de l'Allier, ainsi que certains parlementaires et maires de Saône-et-Loire, se rallient par pragmatisme à cette solution qui leur paraît la plus fiable, mais la plupart d'entre eux assortissent cette adhésion de conditions qui portent essentiellement sur le maintien des accès existants et sur la gratuité des déplacements locaux, voire sur une gratuité qui serait attribuée aux habitants des deux départements. L'analyse juridique présentée en cours de débat qui a mis en évidence l'illégalité de cette dernière proposition n'a apparemment pas totalement convaincu les tenants de cette thèse qui sont restés nombreux à la soutenir jusqu'à la fin du débat. La plupart des intervenants ont cependant limité leurs demandes à la gratuité des déplacements locaux sans en préciser l'ampleur et deux types de délibérations venant de l'Allier sont parvenues à la commission : les unes demandent une gratuité totale pour leurs administrés alors que les autres limitent cette demande aux déplacements locaux. M. PERISSOL, maire de Moulins et président de la communauté d'agglomération, a précisé qu'il ne pouvait s'agir que de déplacements de faible importance si l'on ne voulait pas fragiliser le projet au plan juridique.

• Une contestation déterminée, argumentée et majoritaire, côté Saône-et-Loire, milieux associatifs et usagers réguliers

Ce recours à la concession comme seul moyen d'atteindre les objectifs de sécurité et de développement économique est contesté par une très large part des participants, et ceci particulièrement en Saône-et-Loire où il rencontre une opposition déterminée et très dominante de la population et des élus de la majorité départementale. Cette solution apparaît aux opposants comme un abandon par l'Etat du réseau routier national en Saône-et-Loire où la RCEA est la seule route restée dans son giron. Cette position a été très fermement et à plusieurs reprises affirmée par le public, de très nombreux élus locaux, les formations politiques et les organisations syndicales du service public en charge de l'entretien et de l'exploitation de la RCEA. Ces dernières ont été très présentes dans le débat. Elles ont défendu le maintien du service public et attiré l'attention sur l'impact social pour les agents de la DIR-CE d'une mise en concession. Position plus polémique, la concession a été interprétée

comme un cadeau fait aux sociétés d'autoroutes d'une infrastructure à laquelle les citoyens locaux et nationaux ont déjà contribué par leurs impôts. Beaucoup ont fait remarquer que le péage ne paierait pas seulement le service rendu mais servirait, une fois l'investissement amorti, à verser des dividendes à des actionnaires dont certains sont très éloignés du contexte local et dont la préoccupation n'est pas l'intérêt public.



La concession apparaît par ailleurs inéquitable au regard des situations de gratuité dont bénéficient les départements plus à l'ouest traversés par la RCEA, ou encore l'A75 et les routes express de Bretagne plusieurs fois citées. Cette incompréhension d'une situation qui est jugée injuste et pénalisante est commune aux deux départements, même si certains la déplorent sans conclure pour autant au rejet de la concession qui leur semble la seule solution aujourd'hui réaliste. Cet argument sur l'absence d'équité est également repris pour évoquer la différence de traitement entre les branches nord et sud de la RCEA en Saône-et-Loire et au sein même de la branche nord entre les sections Paray-le-Monial/Ciry-le-Noble et Ciry-le-Noble/Chalon-sur-Saône.

Au-delà de ce rejet du principe de la privatisation du réseau routier national, la majorité des usagers réguliers de la route n'accepte pas de devoir payer, même des sommes faibles, pour des trajets quotidiens et inévitables, et ce dans les deux départements. Ils n'ont d'ailleurs pas la même appréciation que la maîtrise d'ouvrage de la modicité affichée des tarifs kilométriques de péage, ayant surtout comme références des autoroutes anciennes et déjà amorties et non des autoroutes récemment mises en service dont les tarifs sont nettement plus élevés. Ils accepteraient vraisemblablement, tant c'est devenu banal, de payer pour des déplacements longs et occasionnels, comme le feraient les usagers en transit sur la RCEA qui n'auraient pas l'approche historique de la lente progression de cette route, mais ils ne veulent pas alourdir leur budget déplacement pour aller travailler tous les jours. Tous ces opposants revendiquent une route sécurisée gratuite et sont convaincus qu'il existe des moyens d'y parve-

nir qui n'ont pas été explorés. Les propositions alternatives de montages financiers intervenues dans la dernière phase du débat ont été ressenties par les opposants à la concession comme une bouffée d'oxygène et une ouverture apportant des solutions qu'ils considèrent comme étant suffisamment crédibles pour être approfondies.

• Au-delà d'impératifs d'intérêt général, la concession vise également des objectifs propres au maître d'ouvrage

Il est ressorti progressivement du débat qu'en plus de ces objectifs d'intérêt général, la maîtrise d'ouvrage en poursuit d'autres qui lui sont propres et qui ne figurent ni dans son dossier ni dans ses exposés à caractère général. La mise en concession est pour elle une solution définitive qui règle la question en une fois, et l'apport de 350 M€ constitue un solde de tout compte. Cet effort important au départ décharge l'Etat pendant toute la durée de la concession du poids financier en investissement, en entretien et en exploitation que représente la RCEA, à l'exception de la section Montceau-les-Mines/Chalon-sur-Saône, dont il conserve la maîtrise d'ouvrage et l'exploitation.

• Un besoin de clarification des motivations de l'Etat

Les interrogations ont porté sur trois points précis de la politique de l'Etat en matière d'infrastructure routière :

- le projet de mise en concession traduit-il un désengagement de l'Etat sur une très grande partie de ce qui reste du réseau national, ce désengagement étant rendu inévitable par la situation des finances publiques ? La note adressée par l'administration centrale à la commission, suite à la demande du président du conseil général de Saône-et-Loire, et mise en ligne sur le site du débat, présente les investissements routiers de l'Etat récents et à venir. Détaillant les modalités de réalisation arrêtées ou envisagées pour ses infrastructures routières, cette note, qui fait état de nombreux projets de mise en concession, n'écarte pas cette hypothèse pour l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN7 de Roanne au nord de Moulins. Cette note a provoqué un trouble très sérieux auprès des élus de l'Allier, et en particulier du conseil général, et seule l'intervention du préfet de l'Allier lors de la dernière réunion faisant état d'un démenti formel du Premier ministre sur une telle hypothèse a permis de rester en cohérence avec ce que les représentants locaux de la maîtrise d'ouvrage avaient affirmé à plusieurs reprises en réunion ;
- la concession est-elle pour le ministère en charge des transports un moyen d'échapper aux aléas des annualités budgétaires particulièrement imprévisibles en situation de crise et donc à l'impossibilité d'honorer dans la durée des engagements de financement progressif et même d'assurer correctement l'entretien de son réseau ? Il serait important de faire la part de ce qui relève des difficultés à trouver à court terme les financements nécessaires à l'investissement de celles relatives à l'entretien et l'exploitation à long terme d'une partie du réseau national. Si ces dernières pesaient sur le choix de la

concession, toute recherche de financement public de l'achèvement de la route risquerait dès lors d'être vouée à un refus de l'Etat ;

- cette proposition de mise en concession découle-t-elle réellement de l'obligation que l'Etat se donne de respecter les engagements du Grenelle de l'environnement sur la priorité des investissements publics aux transports alternatifs à la route, alors que l'intermodalité est peu traitée dans le dossier ? Notons que le débat s'est déroulé alors qu'aucun projet ferroviaire significatif ne figurait au projet de SNIT. L'inscription de la VFCEA n'étant intervenue que quelques jours avant la clôture, elle n'a pas été intégrée dans les discussions alors qu'elle aurait permis de rassurer de nombreux participants qui soulignaient l'absence de dimension intermodale du projet.

Toutes ces interrogations ont traversé le débat, parfois sous forme d'un constat résigné sur l'impossibilité d'accroître la dette publique. Elles ont plus souvent pris la forme d'une mise en cause virulente de décisions de principe qui ne prendraient pas en compte la spécificité et l'urgence de la réalisation de cette voie. Enfin, les références à des rapports diligentés par l'administration (conseil général des ponts, CETE de Lyon...) et ayant conclu à la non faisabilité d'une concession de la RCEA, ont été largement mises en avant pour étayer les doutes sur les raisons d'un changement d'avis de l'Etat.

4.3

Les impacts d'un changement de statut de la RCEA

• L'impact sur l'offre de déplacements et le réseau routier de proximité

L'impact du changement de statut de la RCEA sur l'offre globale de déplacements a été au cœur des discussions et des contestations.

Outre la question des délais plus rapides de réalisation, certains aspects positifs ont été mis en avant par le maître d'ouvrage.



Le passage au statut autoroutier et surtout les moyens financiers qui l'accompagnent, pourraient permettre d'améliorer certaines dessertes ainsi que la connexion avec d'autres axes

routiers. C'est le cas en Allier où la maîtrise d'ouvrage a, en cours de débat, répondu positivement à des demandes concernant la prise en charge par la concession de l'échangeur avec la RN7, le maintien du diffuseur de Deux-Chaises et le déplacement de l'échangeur de Montbeugny, ce dernier permettant une meilleure desserte du futur Logiparc 03 et évitant la traversée du centre-bourg par les poids lourds.

Ces améliorations qui ont donné satisfaction aux responsables de l'Allier n'ont cependant pas levé les réticences d'une grande partie du public, et l'impact d'une autoroute à péage a surtout suscité des inquiétudes sur le risque d'un report massif de trafic sur la voirie départementale de ceux qui ne souhaiteraient ou ne pourraient pas acquitter le coût du péage. Beaucoup considèrent que la RCEA et les voies départementales fonctionnent en complémentarité et que ces dernières ne sont pas dimensionnées pour pouvoir accueillir un trafic important et constituer des itinéraires alternatifs à l'autoroute. De nombreux participants ont évoqué un « *retour en arrière de 20 ans* », à Charolles notamment, et souligné le risque de report de l'insécurité actuelle de la RCEA sur le réseau départemental.

Cette crainte est particulièrement aigüe en Saône-et-Loire où, quels que soient les emplacements d'éventuelles barrières de péage, subsisteraient des sections soumises à péage qui ne sont pas doublées par des itinéraires de substitution acceptables, autant pour la branche nord que pour la branche sud. La maîtrise d'ouvrage a fait quelques ouvertures sur la possibilité de prendre en charge l'amélioration des voies qui seraient strictement nécessaires au respect de l'obligation légale d'itinéraires de substitution laissant un choix aux usagers. Elle a fait valoir la multiplicité des itinéraires de substitution possibles en soulignant qu'il n'y avait pas d'obligation selon les avis du Conseil d'Etat sur des projets autoroutiers, à ce qu'ils soient très proches de l'autoroute. Elle a d'ailleurs d'emblée précisé que les travaux qu'elle envisagerait de financer seraient d'une ampleur nettement plus réduite que les besoins estimés à hauteur de 130 M€ par le département de Saône-et-Loire.

Ce report de trafic reste d'ailleurs très difficile à prévoir. Le maître d'ouvrage justifie des chiffres faibles en référence à l'observation de comportements d'usagers dans d'autres situations de mise en service d'une autoroute à péage et en se calant sur des modèles appliqués à des autoroutes créées *ex nihilo*, alors que l'on ne peut parler de report dans le cas d'une autoroute nouvelle mais plutôt de maintien d'un trafic sur le réseau préexistant. Le maître d'ouvrage estime que le haut niveau de service offert par l'autoroute et le dispositif de péages ouverts dissuaderont les usagers d'aller sur les réseaux secondaires. Les collectivités locales, quant à elles, craignent des besoins d'investissements et des charges d'entretien trop lourds ainsi que l'insécurité et les nuisances qui seraient reportées sur le réseau départemental et dans leurs communes. Elles ne disposent comme seul moyen pour estimer l'ampleur de ces reports que des déclarations de refus de payer exprimées par leurs administrés et avancent en conséquence des chiffres élevés.

Une connaissance beaucoup plus fine que ce qui figure dans le dossier de la réalité quotidienne des déplacements locaux semble être un préalable indispensable au calage d'hypothèses sérieuses sur lesquelles les parties pourraient trouver des points d'accord. Ce travail serait d'ailleurs nécessaire au choix de positionnement des barrières de péage en cas de concession.

La transformation de routes existantes en autoroute payante n'a pas à ce jour de précédent qui puisse servir de référence fiable et il y a là, comme dans beaucoup d'autres aspects de ce dossier, matière à changer les méthodes d'approche habituelles et à innover.

• La comparaison entre l'impact sur l'environnement d'une autoroute concédée et celui de la route express déclarée d'utilité publique

C'est essentiellement l'aggravation de l'impact sonore et de la pollution due à la possibilité de circuler à 130 km/h qui a été évoquée. L'impact sur les milieux naturels pourtant bien traité dans le dossier a été assez peu abordé vraisemblablement en raison de l'existence de la route actuelle qui a déjà déterminé en grande partie l'empreinte de la future route à 2x2 voies, autoroute ou voie express. Les arguments du maître d'ouvrage concernant les moyens qui permettraient de mettre aux normes environnementales l'ensemble de l'itinéraire dans le cas d'une autoroute ont été peu relevés. Pourtant la révision des mesures qui ont servi de base à la mise en place de protections phoniques suite à la DUP de 1995 permettrait très vraisemblablement de répondre aux demandes en allant au-delà de ce qui était initialement prévu. Le choix de l'autoroute permettrait également d'améliorer plus rapidement les dispositifs de protection des eaux et d'aménager des passages pour la circulation de la petite et grande faune. Ce sont surtout les milieux agricoles qui avaient réalisé des études très fines, la chambre d'agriculture de l'Allier en particulier, qui ont fait part de leurs préoccupations et formulé des demandes de mesures compensatoires pour protéger leurs productions de vins, de bovins et de fromages dont la qualité est attestée par des labels AOC, pour assurer la protection de la trame bleue et minimiser les prélèvements fonciers complémentaires, ce dernier point ayant été repris par les associations.

Les associations de protection de l'environnement ont centré leurs attaques essentiellement sur l'incompatibilité du projet avec le Grenelle qui arrête le principe de ne pas accroître le kilométrage autoroutier. Elles ont mis en cause l'absence de solution alternative à la route et ont revendiqué la réalisation rapide de solutions ferroviaires, notamment le rétablissement du maillon manquant entre Souvigny et Commentry, la VFCEA et la réalisation plus ambitieuse d'une voie ferrée qui relierait la péninsule ibérique à l'Europe de l'Est.

Enfin, des voix se sont élevées pour dénoncer l'impact sur le réchauffement climatique de l'accroissement d'émission de CO₂ (CESER Auvergne, la CGT de la DIR-CE, Agir pour l'environnement, CAPEN 71, UFC que choisir 71...) et déplorer l'absence d'un bilan carbone. Ces organismes ont

demandé que la vitesse soit limitée à 110 km/h.

Il ressort de cette comparaison entre l'impact d'une autoroute et celui d'une route express faite par les opposants au projet, une nette préférence pour la route express à 2x2 voies, qui apparaît comme ayant un impact moindre sur les plans environnementaux et sociaux. Les avantages de l'autoroute dont ils nient l'intérêt ne compensent pas les nuisances supplémentaires. Les gains en temps sont peu significatifs sur de courtes distances et ne présentent pas d'intérêt aux yeux des usagers fréquents. Quant à la fiabilité des temps de parcours, c'est un enjeu surtout pour les entreprises qui fonctionnent à flux tendu.

Le haut niveau de service d'une autoroute a également peu mobilisé l'attention, les écarts de moyens consacrés pour le service à l'usager sur une route express et sur une autoroute étant peu connus et d'ailleurs peu valorisés par le maître d'ouvrage soucieux de l'image du service public de la route. Pour beaucoup d'opposants, c'est la concession qui justifie le passage au statut autoroutier et non les besoins.

Notons que les positions des associations et des défenseurs de l'environnement ont évolué en cours de débat : à l'exception de la formation politique Europe écologie-Les Verts, les associations, Agir pour l'environnement, CAPEN 71 notamment, qui considéraient qu'il était inutile de mettre la totalité de l'axe à 2x2 voies et proposaient des aménagements plus limités, se sont ralliées en fin de débat à la proposition du conseil général de Saône-et-Loire de la réalisation d'une route express gratuite, tout en souhaitant qu'elle ne soit pas financée en totalité par les produits de l'écotaxe.

4.4

Les expertises indépendantes intervenues pendant le débat

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

L'expertise juridique effectuée par M. CHABANOL, dont le texte figure en annexe, a mis en lumière des éléments de fragilité juridique du projet sans conclure à son illégalité, ce qu'il n'était d'ailleurs pas en position de faire. Ces points délicats concernent la rupture d'égalité entre les usagers de la RCEA devant le péage qui s'aggraverait encore avec la réduction du nombre de barrières, ainsi que la qualité insuffisante des itinéraires alternatifs qui entraînerait sur certaines sections du parcours une dégradation des conditions actuelles de circulation de personnes qui ne souhaiteraient pas s'acquiescer du péage. La maîtrise d'ouvrage, après avoir fait état d'avis différents de son administration sur ces questions a, en

fin de débat, avancé une proposition d'amélioration limitée d'itinéraires alternatifs.

La seconde expertise concernait la faisabilité financière de la mise en concession sur la base du projet établi par le maître d'ouvrage. Elle a été confiée à deux experts, MM. RIMATTEI et BONNAFOUS, qui ont tous deux une très bonne connaissance des logiques techniques et économiques des concessionnaires d'autoroute.

M. RIMATTEI a analysé les coûts figurant dans le dossier du maître d'ouvrage en les comparant à ce que pourrait être l'estimation faite par un candidat à la concession. Les dépenses à prendre en compte sont apparues insuffisantes à hauteur de 100 M€ HT, mais cette sous estimation est davantage liée à des lacunes en matière d'équipements d'une autoroute à haut niveau de service qu'à une estimation erronée du coût total des travaux, les plus et les moins s'équilibrant à peu près.

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



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

Ces deux derniers dires d'experts, qui ont d'ailleurs suscité peu de commentaires, ont apporté un éclairage sur la difficulté à estimer la faisabilité d'un projet qui, par bien des aspects n'a pas de précédent auquel se référer et dont de

nombreuses options relèvent de la conjoncture économique et de stratégies d'acteurs qui ne sont pas connus. Les marges d'incertitude déterminent davantage les limites de ce qui serait possible que de ce qui serait probable et plus encore de ce qui serait certain. Ceci a pu apparaître comme décevant pour de nombreux participants qui attendaient des chiffrages précis et des conclusions définitives.

4.5 Les amendements, les propositions et les prises de position

Les amendements et les propositions se répartissent en quatre familles bien distinctes :

- l'alternative à la concession présentée par le maître d'ouvrage,
- les amendements et compléments au projet de mise en concession,
- les propositions d'un aménagement plus limité de la RCEA,
- les propositions alternatives de montage financier, enfin, un tableau regroupe par thèmes les différents amendements et propositions.

Les prises de position des différents acteurs sont ensuite présentées.

• **La proposition alternative présentée par le maître d'ouvrage** se résume à une poursuite des investissements au rythme des dernières années : 27,2 M€ par an soit 150 M€ jusqu'en 2017.

Notons qu'il est très difficile de comprendre à partir des données figurant dans le dossier, de celles données en séance et de la note de l'administration centrale, pas toujours cohérentes entre elles, le mode de calcul qui aboutit aux 27,2 M€ annuels sur les 20 dernières années et aux 150 M€ jusqu'en 2017.

Par ailleurs, la priorité à donner aux travaux de sécurisation conduirait à différer dans un premier temps la poursuite des mises à 2x2 voies. Il est inutile de redire que cette alternative n'a pas convaincu. Elle est apparue comme si peu ambitieuse et tellement inadaptée à la situation qu'elle n'a semblé être destinée qu'à satisfaire l'obligation de produire une solution alternative. Les participants, unanimes sur ce point, n'ont pas compris l'écart d'effort consenti par l'Etat d'ici 2017, de 350 M€ en cas de concession et de 150 M€ dans le cas de la poursuite de l'aménagement sur fonds publics. Les explications fournies sont apparues irrecevables compte tenu de l'urgence affichée par l'Etat lui-même. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a apporté peu de précisions sur la nature des aménagements de sécurité envisagés, si ce n'est le marquage d'une bande médiane élargie qui a été jugé insuffisant pour répondre à la gravité de la situation. La proposition du maître d'ouvrage n'a pas évolué au cours du débat. Enfin, cette alternative n'apporte aucune amélioration en matière de desserte et fait l'impasse sur l'enjeu du dynamisme économique, cette analyse étant partagée par les élus,

les chambres consulaires et la maîtrise d'ouvrage elle-même. Formulées à plusieurs reprises par des participants, les demandes d'une amélioration de cette solution sur crédits publics constituant une véritable alternative à la concession sont restées sans réponse.

• De nombreux compléments et amendements au projet de mise en concession

ont été formulés par les collectivités territoriales de l'Allier et au premier chef par le conseil général mais également par des collectivités du pays Charolais-Brionnais, certains parlementaires de Saône-et-Loire qui se situent dans une position de négociation et même des particuliers qui se sont exprimés surtout par écrit. Formulées très fermement sous forme de conditions à leur adhésion à la concession, les demandes des collectivités et des parlementaires ont porté sur la garantie des délais, la gratuité des déplacements locaux, sur le rétablissement ou le déplacement d'échangeurs, sur l'intégration dans le projet de connexions avec d'autres axes et en particulier la RN7, ou encore sur la desserte de sites industriels (Bourbon-Lancy, mais dans ce cas le maire a fait part d'interrogations sur la concession) et de secteurs d'activités en développement ou prévus, le Logiparc 03 ou le PAL notamment. La prise en charge par l'Etat, donc hors concession, de la section Paray-le-Monial/Ciry-le-Noble a été demandée afin de ne pas couper l'agglomération de Montceau-les-Mines et d'éviter un traitement inéquitable entre les deux sections de la branche nord.

Toutes les demandes d'amendements émanant des collectivités locales mentionnent l'importance d'une étude très attentive du positionnement des barrières de péage afin de favoriser les déplacements gratuits et d'éviter le report de trafic dans la traversée des agglomérations. Le sénateur maire de Mâcon, M. COURTOIS, ainsi que le sénateur BEAUMONT ont demandé que le projet ne comporte que 3, voire 2 barrières de péage assurant la gratuité pour les habitants des deux départements. En fin de débat, et conscient des risques juridiques de telles solutions, le député maire de Paray-le-Monial, M. NESME, a proposé le principe d'une franchise de péage de 30 à 40 km, accessible à tous, qui annulerait ou atténuerait la charge financière des déplacements domicile-travail et reviendrait en pratique à favoriser les habitants des deux départements sans créer d'inégalité de traitement entre les usagers de la RCEA.

• Les propositions d'un aménagement plus limité de la RCEA

ont été formulées par des particuliers qui ont parfois élaboré des projets assez précis à partir d'une connaissance très fine du terrain. Les associations ont, elles, plutôt posé des principes d'aménagement de la RCEA. Les propositions visent toutes à améliorer la sécurité de l'axe. Elles font largement référence à une politique en faveur du ferroutage, seule à même de décharger la RCEA des camions en transit. La majorité des participants au débat, tout en adhérant au développement du ferroviaire, considèrent néanmoins que ce report sur le fer à court et moyen terme n'est

pas envisageable et ne constitue donc pas une alternative à la route.

Certaines propositions portent sur des mesures immédiates qui rendraient moins urgent l'achèvement complet de la mise à 2x2 voies, voire, pour quelques intervenants, permettraient d'en faire durablement l'économie. Le conseil général de l'Allier a remis en fin de débat un document très détaillé sur des mesures de sécurité à mettre en œuvre dès maintenant. Ce document a été établi après identification de sections particulièrement dangereuses.

Tous les porteurs de ces solutions se rejoignent sur la demande d'une vitesse limitée à 110 km/h, qu'il y ait ou non autoroute, comme c'est le cas sur la majeure partie de l'itinéraire allant de la façade Atlantique à la vallée du Rhône. Europe écologie-Les Verts qui a maintenu son opposition à l'achèvement de la voie, en voie express ou en autoroute, a même demandé qu'elle soit limitée à 90 km/h.

Certaines propositions portent sur une interdiction générale de dépassement pour les poids lourds, y compris dans les créneaux aménagés. Là encore Europe écologie-Les Verts a adopté une position radicale en demandant l'interdiction de la RCEA aux poids lourds en transit. Figurent également au titre de ces aménagements limités la proposition d'une signalisation plus précoce des passages de 4 ou 3 voies à 2 voies et l'installation de séparateurs centraux permettant d'éviter les chocs frontaux à l'origine de la majorité des accidents mortels. Cette proposition a été sérieusement examinée par le maître d'ouvrage qui a démontré que la pose d'un séparateur central sur l'ensemble de l'axe nécessiterait un élargissement de la voie, afin d'éviter les blocages en cas d'accident et de permettre l'arrivée des secours. Selon lui, le coût d'un tel aménagement sur l'ensemble de l'itinéraire serait très élevé et assez proche de celui de la mise à 2x2 voies sans apporter d'amélioration au niveau de la desserte. D'autres propositions portent sur la recherche d'économies en laissant notamment les ouvrages d'art à 2x1 voie.

Enfin, les mouvements écologistes ont remis en cause dans un premier temps la nécessité d'achever la mise à 2x2 voies de la RCEA considérant qu'un transfert modal efficace et des mesures de sécurité adéquates, dont notamment l'aménagement des seuls points qui le justifieraient (sans préciser lesquels), seraient suffisants. A l'appui de cette position, ils ont affirmé que le temps n'était plus au tout routier et que l'aménagement complet de la RCEA créerait un appel à la circulation des poids lourds et constituerait une entorse inacceptable aux principes du Grenelle. Ils ont, à l'exception d'Europe écologie-Les Verts, nuancé leur position à quelques heures de la clôture du débat en se ralliant aux propositions de financement partiel par l'écotaxe d'une route express restant dans le service public.

• Les propositions alternatives de montage financier

sont fondées sur l'achèvement de l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA sur la base des DUP en vigueur et ont pour objectif un achèvement de la voie avant la fin de la décennie. Soulignons à ce sujet que le délai de 2017 soutenu

par le maître d'ouvrage pour la concession est apparu irréaliste à tous, qu'ils soient pour ou contre la concession. Ce constat part des enseignements tirés de projets de moindre importance et de la nécessité de procédures longues (concertation, constitution du dossier d'enquête publique, enquête publique, consultation du Conseil d'Etat, DUP, appel d'offre pour le choix du concessionnaire...), le temps de ces procédures pouvant être économisé en cas de poursuite du projet de route express déclaré d'utilité publique.

Toutes ces propositions sont par ailleurs fondées sur l'hypothèse que les travaux d'une route express sont moins coûteux que ceux d'une autoroute, hors dépenses propres aux dispositifs de péage, et les démonstrations du maître d'ouvrage ne sont pas parvenues à convaincre de la quasi similitude des projets, et donc de leur coût.

Les partisans d'une voie restant dans le réseau national ont fait valoir par ailleurs que l'autoroute privait l'Etat des ressources de l'écotaxe, alors que la taxe d'aménagement du territoire et la redevance domaniale dues par la société concessionnaire seraient d'un rapport très inférieur.

Diverses propositions alternatives de montage financier et de recherche de nouveaux financements ont été évoquées et deux d'entre elles ont été développées et argumentées.

Les propositions alternatives esquissées

Le recours au partenariat public privé a été évoqué par plusieurs participants. Le remboursement du préfinancement assuré par le partenaire privé serait assuré par l'Etat sous forme de loyers. Cette procédure est bien connue localement puisqu'elle est mise en œuvre par le conseil général de l'Allier pour le contournement de Vichy.

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

A également été évoquée la création d'une société d'économie mixte rassemblant Etat, collectivités locales et chambres de commerce et d'industrie, Caisse des dépôts et consignations, ou celle d'un établissement public à caractère industriel et commercial. Ces deux structures auraient l'avantage de permettre au secteur public de récupérer le fruit des péages. Ces hypothèses, qui n'écartent pas le principe de l'autoroute payante, éviteraient ou réduiraient selon leurs auteurs le besoin de subvention d'équilibre et permettraient des tarifications moins élevées, ce qu'a démenti la maîtrise d'ouvrage sans en faire la démonstration. Elle s'est limitée à affirmer dans une réponse à une question écrite que les conditions financières seraient les mêmes que celles estimées dans le cas d'une concession à une société privée. Notons qu'elle a écarté le PPP au motif que les conditions d'emprunts d'un partenaire privé étaient d'un coût beaucoup plus élevé que celles d'une collectivité publique...

La recherche d'autres financements destinés aux infrastructures routières a également fait l'objet de propositions. Mme SCHURCH, sénatrice de l'Allier, a proposé une augmentation des taxes d'aménagement du territoire et des redevances domaniales pour alimenter l'AFITF. Certains participants, considérant que les assurances avaient tout à gagner à des infrastructures plus sûres, ont suggéré qu'elles pourraient contribuer à leur financement. Agir pour l'environnement considère que les bénéfices engrangés par les sociétés d'autoroute pourraient servir au moins en partie à financer le reste du réseau national. Cette association, ainsi que la CAPEN 71, demandent une taxation de leurs bénéfices.



M. Gérard VOISIN

Les propositions alternatives construites et argumentées

Elles visent au maintien de la route dans le service public et donc à sa gratuité pour l'utilisateur. Les propositions de M. VOISIN, député maire de Charnay-lès-Mâcon, et de M. MONTEBOURG, député et président du conseil général de Saône-et-Loire, ont également comme objectif un achèvement rapide de la RCEA, mais dans le cadre d'un financement public. Contrairement aux solutions budgétaires classiques, elles dissocient le temps de la réalisation de celui du financement.

M. VOISIN s'appuie sur le rapport parlementaire qu'il a établi sur l'écotaxe qui sera perçue en principe à partir de 2012 sur les camions de plus de 3,5 T circulant sur des routes nationales hors autoroutes ou sur des routes départementales importantes. Il propose que l'équivalent des sommes correspondant à l'écotaxe perçue par l'Etat sur la RCEA dans les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire soit consacré par l'AFITF au remboursement d'un emprunt sur 30 ans contracté par l'Etat. M. VOISIN considère que la priorité donnée par le Grenelle aux modes alternatifs de transport ne signifie pas pour autant l'exclusivité et que ce postulat ne devrait pas s'appliquer au cas particulier de la RCEA compte tenu de son histoire et de l'urgence de son achèvement reconnue par l'Etat lui-même. Il complète ce financement par l'apport des 350 M€ prévus dans la concession et qu'il considère comme acquis. M. VOISIN n'écarte néanmoins pas totalement l'hypothèse

de la concession si elle permet de trouver une solution juridiquement sûre et de répondre aux impératifs locaux de gratuité, ce dont il doute manifestement. Il a également évoqué la possibilité d'un classement de la RCEA dans la voirie départementale qui permettrait d'affecter la totalité du produit de l'écotaxe aux départements. Cette dernière proposition n'a fait l'objet d'aucun commentaire des présidents des conseils généraux.

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

La proposition reprend le principe d'une affectation de l'écotaxe au bénéfice de la RCEA mais en limitant à ce stade son montant à ce qui serait perçu en Saône-et-Loire au titre de l'Etat et aux 2 M€ annuels attendus de la part départementale. Ce cofinancement serait porté par une structure dédiée de partenariat public-public entre l'Etat et le département qui serait chargée de contracter un emprunt sur 20 ans. Cet emprunt viendrait en complément des 275 M€ attribués au projet de concession (200 M€ pour la branche nord et la moitié des 150 M€ de la subvention d'équilibre, la proposition ne portant que sur la Saône-et-Loire). Son remboursement serait assuré par les ressources issues de l'écotaxe. Cette structure serait également chargée de réaliser l'ouvrage qui redeviendrait, après sa mise en service, de la seule responsabilité de l'Etat pour son entretien et son exploitation.

Par ailleurs, le département de Saône-et-Loire ayant procédé à des estimations, considère que les coûts avancés par le maître d'ouvrage sont très surestimés, ce point ayant d'ailleurs fait l'objet d'interrogations tout au long du débat par de très nombreux participants, qui se sont interrogés sur la réévaluation du projet entre 2007 et 2009 et n'ont pas pris en compte l'estimation des coûts de travaux effectuée par l'expert.

La maîtrise d'ouvrage, après avoir annoncé ses réactions à ces propositions comme étant une première analyse rapide, a rédigé une réponse sans nuances dans laquelle elle détaille point par point ce qu'elle considère comme irréaliste et fondé sur des bases erronées. Elle a cité au titre d'arguments, le principe d'une programmation nationale et non locale des ressources de l'écotaxe, rappelé la priorité donnée aux transports alternatifs, fait état d'une sous estimation du montant des travaux par le conseil général et d'une surestimation du rendement de l'écotaxe dans chacune des deux propositions, ainsi que de l'impossibilité de couvrir les emprunts, voire même les intérêts de ces emprunts par les ressources proposées, et ce, dans les deux propositions. Enfin, considérant que cette solution serait très onéreuse pour l'Etat et trop

aléatoire, elle a conclu sur un refus d'entrer dans un dispositif de partenariat tel que proposé par le département de Saône-et-Loire et qui lui apparaît trop risqué. Cette réaction abrupte, contrastant avec la prudence et l'aspect souvent évasif des réponses de la maîtrise d'ouvrage tout au long du débat, a provoqué une réaction vive des défenseurs de ces propositions. Toutefois, lors des réunions de conclusion, elle s'est montrée plus ouverte à un réexamen plus approfondi de ces alternatives. Le président du conseil général de Saône-et-Loire a répondu par un courrier adressé à la commission contestant la note de la maîtrise d'ouvrage et demandant un travail contradictoire.

Le président du conseil général de l'Allier n'adhère pas, à ce stade, aux propositions de financement par l'écotaxe qui lui paraissent aléatoires et rejette l'idée d'affecter la part départementale qui lui reviendrait à l'aménagement de la RCEA, le président considérant par ailleurs que l'abandon de la politique de financements croisés a été voulu par l'Etat et qu'en conséquence il ne veut pas participer au financement du réseau routier national.

Il demande néanmoins très officiellement que cette proposition de financement par l'écotaxe ainsi que l'hypothèse d'un financement par un partenariat public privé soient expertisées de manière indépendante et contradictoire avant la décision ministérielle. Cette demande est relayée par la quasi totalité des élus de l'Allier et par les parlementaires de Saône-et-Loire n'appartenant pas à la majorité départementale.

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

Les mouvements écologistes, CAPEN 71 et Agir pour l'environnement, après avoir exprimé leur hostilité à ces montages financiers considérant que l'écotaxe n'était destinée qu'au rail, aux transports fluviaux et au cabotage maritime, se sont ralliés à ces propositions en toute fin de débat mais en réaffirmant la priorité à donner aux transports alternatifs et en souhaitant que l'écotaxe ne constitue qu'une partie du financement de l'achèvement de la route express. Ces associations ont considéré *in fine* que l'essentiel était d'éviter l'autoroute à péage, anti écologique et antisociale.

Enfin, face aux divergences de positions entre les deux départements, plusieurs personnes ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur la possibilité de limiter la concession à la section Montmarault-Molinet, donc à l'Allier. Ces interventions sont venues de personnes des deux départements. Il semble qu'en posant cette question, les intervenants issus de l'Allier aient craint que l'opposition de Saône-et-Loire n'ait pour conséquence l'abandon du projet, alors que ceux de la Saône-et-Loire espèrent une solution mixte, payante en Allier et gratuite dans leur département.

• Tableau synoptique des amendements et propositions du public

Les amendements au projet, les propositions et les solutions alternatives sont classés pour chaque thème par ordre décroissant (des plus souvent cités aux cas les moins fréquents). Par ailleurs, ce tableau ne reprend pas les accords, avec ou sans réserves, de nombreux acteurs (provenant notamment de communes, d'entreprises et de particuliers).

Thèmes	Amendements au projet de concession	Propositions, solutions alternatives
1. Dispositions générales	<ul style="list-style-type: none"> • Allonger la section hors concession (prise en charge par l'Etat de la partie Ciry-le-Noble/Paray-le-Monial). • Inscrire l'aire de Cressanges dans le cahier des charges de la concession. • Etudier l'aménagement de stationnement, en particulier PL, sur la commune de Deux-Chaises. 	<ul style="list-style-type: none"> • Partager le projet d'aménagement de la RCEA : une partie en Saône-et-Loire et l'autre dans l'Allier. • Engager parallèlement la mise à 2x2 voies sur la RN7. • Aménager le contournement ouest de Charolles, Paray-le-Monial/St Yan et St Martin du Lac (diagonale Chalon/Montceau/Roanne St Etienne). • Dévier le trafic fret routier sur l'A89 avec interdiction du trafic de transit sur la RCEA.
2. Sécurité		<ul style="list-style-type: none"> • Elaborer un programme de sécurisation sérieux de la RCEA en attendant la fin des travaux de mise à 2x2 voies : <ul style="list-style-type: none"> - aménagements d'aires d'arrêt, - renforcement de la bande d'arrêt d'urgence, - suppression partielle de dispositifs de retenue, - suppression ponctuelle de zones de dépassement, - mise en place d'une signalétique adaptée (note technique du 4 février 2011 du conseil général de l'Allier). • Interdire le dépassement aux PL. • Limiter la vitesse des PL. • Mettre en place des dispositifs de contrôle du respect du code de la route. • Rendre la RCEA à 2x2 voies strictement obligatoire pour les PL afin que ceux-ci n'utilisent pas le réseau de voirie secondaire. • Limiter la vitesse à 110 km/h pour anticiper sur une directive européenne.
3. Financements	<ul style="list-style-type: none"> • Supprimer la subvention d'équilibre. • Rembourser aux collectivités locales ce qu'elles ont déjà payé. 	<ul style="list-style-type: none"> • Financer la mise à 2x2 voies par l'écotaxe : <ul style="list-style-type: none"> - sur 20 ans avec création d'une structure opérationnelle dédiée publique, - sur 30 ans avec emprunts sur toute la période. • Augmenter les taxes existantes : redevances domaniales et taxes d'aménagement du territoire. • Créer un partenariat public/privé. • Créer une société économie mixte regroupant CCI, CG, Etat, Caisse des dépôts,... ou alors un Etablissement public à caractère industriel et commercial. • Recourir à des financements européens. • Recourir à des cofinancements avec des compagnies d'assurances automobile. • Faire financer les travaux par les bénéfices des sociétés d'autoroute ou éventuellement les taxer. • Rechercher des économies : ne pas procéder au doublement des trois importants ouvrages d'art,...

Thèmes	Amendements au projet de concession	Propositions, solutions alternatives
4. Péages	<ul style="list-style-type: none"> • Gratuité pour les déplacements locaux, carte Pass, badge. • Réduire les tarifs de péage pour les riverains. • Prendre en compte les déplacements domicile/travail et les déplacements professionnels. • Appliquer des droits de péage uniquement au trafic PL, voire PL étrangers. • Solutions à 2, 3, 4 ou 5 péages au lieu de 6. • Gratuité pour les habitants des deux départements concernés. • Reverser une partie de la perception des péages sur les communes. • Créer une franchise de péage pour l'usager sur une distance de 30 à 40 km. • Gratuité pour les motos. • Instaurer un péage effectif uniquement pour les véhicules qui sur le tronçon d'usage, dépassent les 90 km/h voire les 80 km/h. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voie express gratuite. • Etendre l'assiette de la concession à l'ouest de Montmarault. • Implanter la gare de péage à Deux-Chaises au sud ouest de l'échangeur n°1.
5. Accès à la RCEA	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir tous les échangeurs y compris l'échangeur de Deux-Chaises et de l'ensemble des échangeurs de Ciry-le-Noble. • Aménager l'échangeur Dompierre-Sept-Fons (pour mieux desservir Bourbon-Lancy). • Maintenir les accès, soit directs, soit par échangeurs, pour les entreprises existantes. • Aménager une non continuité entre RCEA et A71 pour desservir Montmarault. • Intégrer à la concession l'échangeur RN7/RCEA. • Prendre en charge la liaison avec la RD53 en direction du Logiparc 03. • Assurer l'amélioration de la desserte du PAL éventuellement par la création d'un échangeur. • Créer un accès aux communes de Besson et Bresnay pour l'accès aux zones touristiques. • Maintenir l'accès à la RCEA pour le centre de secours de Besson. 	
6. Itinéraires alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> • Interdire l'accès des PL à certains itinéraires alternatifs présentés comme tels dans le projet. • Interdire les camions en transit sur les itinéraires de substitution. • Empêcher le report de trafic dans Charolles, sur la levée du canal,... • Aménager les itinéraires alternatifs qui avec le report de trafic lié à la création d'une autoroute payante deviendraient plus accidentogènes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Créer une nouvelle autoroute et laisser la RCEA en route nationale. • Réaliser une nouvelle route le long de la RCEA, entre Palings et Coire. • Interdire les PL sur les itinéraires alternatifs.
7. Intermodalité		<ul style="list-style-type: none"> • Développer le ferroutage (notamment est/ouest). • Mettre en œuvre le projet de Voie Ferroviaire Centre Europe Atlantique (VFCEA). • Projet mixte fret/voyageurs « Transline ». • Rétablir le maillon ferroviaire manquant entre Souvigny et Commentry (pour le trafic fret). • Développer le covoiturage. • Organiser les transports en commun entre Moulins et Mâcon et entre Paray-le-Monial et Chalon. • Développer l'intermodalité (fer, canaux, RCEA) et les plateformes logistiques multimodales.
8. Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter les protections phoniques (merlons, parois antibruit,...). • Prévoir l'entretien des bassins de rétention ainsi que celui des clôtures, le long de l'axe. • Réaliser un bilan carbone. 	

• Les prises de position

Ce débat n'a pas permis de réduire sensiblement les divergences des positions majoritaires entre les deux départements, l'Allier étant globalement pour la concession, et la Saône-et-Loire y étant majoritairement opposée.

Les délibérations des communes sont très nombreuses, notamment en Allier. Elles sont parfois doublées par des délibérations ou des contributions de groupements de communes.

Analyse des délibérations

Pour les seules communes de l'Allier, on en compte 278 pour la concession, avec des conditions plus ou moins importantes. Pour la Saône-et-Loire, 18 communes sont opposées à la concession et 3 sont pour. Concernant les EPCI, 6 groupements de l'Allier représentant 85 communes sont favorables mais il y a dans ces chiffres un certain nombre de doubles comptes avec les délibérations communales. En Saône-et-Loire, 3 groupements représentant 44 communes sont contre et un groupement (8 communes) est favorable sous conditions. Par ailleurs, un syndicat mixte représentant 129 communes dont 3 en Allier s'est prononcé pour la concession sous les conditions d'usage. Une communauté de communes de Saône-et-Loire représentant 10 communes limite sa délibération à la demande d'achèvement de la route mais sans se prononcer (« quel que soit le mode de gestion »). Enfin, un SICTOM dans l'Allier, 48 communes dont 9 groupements, s'est prononcé favorablement mais il y a là aussi des doubles comptes.

Le conseil régional de Bourgogne s'est déclaré opposé à la concession, celui d'Auvergne y étant plutôt favorable. Seul le CESER d'Auvergne s'est exprimé mais n'a pas pris position. Les milieux économiques des deux départements plaident clairement en faveur de la concession qu'ils considèrent comme la seule solution totalement fiable. Les associations de défense de l'environnement à caractère national et celles ne concernant que la Saône-et-Loire sont nettement opposées au changement de statut de la voie. Les deux grandes associations dont l'objet est la RCEA ont pris des positions divergentes : l'ARCEA, créée pour assurer la promotion de l'ensemble de l'axe, est pour la concession et l'ADRCEA 71, association de défense qui compte de nombreuses communes parmi ses membres, y est opposée.

Si ces délibérations ou motions donnent une image nette de l'avis de leurs institutions, il est plus délicat d'avoir une vision aussi tranchée sur les positions des citoyens de chaque département. Si les opposants se sont beaucoup plus souvent exprimés en réunion, comme c'est généralement le cas, les avis reçus par voie électronique sont moins nets : certains sont favorables à la concession comme seule solution de nature à arrêter « l'hécatombe » et beaucoup de questions qui portent sur le détail du projet pourraient être interprétées comme un « non, mais... », les demandes de précisions

portant sur le coût de tel ou tel parcours, sur les itinéraires alternatifs utilisables... De nombreux avis manifestent néanmoins leur opposition au principe même de la concession. L'importance en Saône-et-Loire de l'opposition au projet proposé par l'Etat n'est pas contestable.

Les divergences de position entre les exécutifs départementaux apparaissent difficiles à réduire. L'Allier déplore comme la Saône-et-Loire le désengagement de l'Etat mais, pour ses élus, le contexte local et l'urgence priment sur une position de principe qui voudrait que l'Etat honore ses engagements antérieurs et finance la route. Ils adoptent en conséquence une attitude pragmatique en acceptant sous conditions la concession. L'Allier se situe nettement dans une position ouverte à la négociation. Il semble que les oppositions franches des habitants de l'Allier soient minoritaires, même si elles relèvent surtout de positions de principe sur l'aliénation d'un bien public au profit d'intérêts privés.

La Saône-et-Loire, par la voix de son président, rejette la concession pour des raisons qui relèvent d'approches nationale et locale : l'enjeu de la privatisation de la RCEA met en cause l'ensemble de la politique de l'Etat en matière d'infrastructures routières et pose la question de ses choix d'investissements. Certains engagements de financement par l'Etat qualifiés par le président du conseil général d'aménagements de confort, comme l'engagement de financer la couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine notamment, lui semblent apporter la preuve que ces choix sont d'ordre politique et non technique. Mais son opposition de principe à la concession est également très confortée par le contexte départemental et les difficultés réelles à mettre en œuvre un tel projet en raison des contraintes liées à l'usage actuel de la RCEA et à l'insuffisance d'itinéraires de remplacement. Il ne s'est donc à aucun moment situé dans une position de négociation sur le projet proposé par le maître d'ouvrage, le considérant comme étant entaché de vices juridiques, inéquitable et socialement inacceptable. Il a souhaité proposer une alternative fondée sur des bases totalement différentes et évoqué le recours à un référendum d'initiative locale pour mesurer l'opinion des habitants de Saône-et-Loire sur le projet de mise en concession.

4.6

Les enseignements du débat

Le débat sur l'achèvement de la RCEA entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône, qui porte sur le recours à la concession comme moyen de réaliser en totalité et dans des délais courts la mise à 2x2 voies d'une route nationale partiellement aménagée, intervient un an après ceux de la RN126 et de la RN154.

Si ces trois débats ont des aspects communs, ils se distinguent néanmoins par leur ampleur, par leurs niveaux respectifs d'avancement dans les procédures juridiques, et par les contextes et les contraintes auxquels ils sont confrontés.

Le projet concernant la RCEA porte sur un linéaire beaucoup plus important que les deux autres projets pour lesquels

a été prise une décision ministérielle de mise en concession, accompagnée d'un certain nombre de prescriptions. Alors que la RN126 fait 70 km entre Castres et Toulouse et la RN154 environ 100 km entre Allaines et Nonancourt, la section de la RCEA concernée par le débat a une longueur de 240 km dont 160 restent à aménager. Elle traverse deux départements, l'Allier et la Saône-et Loire où elle se sépare en deux branches, et deux régions, l'Auvergne et la Bourgogne. C'est l'ensemble de cet itinéraire qui, outre l'achèvement de l'axe transversal jusqu'à la façade Atlantique, assure la liaison entre les deux autoroutes A71 et A6.

Classée Grande liaison d'aménagement du territoire comme les deux routes nationales précitées, la RCEA est beaucoup plus avancée au plan procédural puisqu'elle est entièrement déclarée d'utilité publique en tant que route express depuis 1997 et que la quasi totalité des terrains nécessaires à sa réalisation sont acquis. Ce point a beaucoup influé sur la nature du débat. Le tracé de la route étant considéré comme un fait acquis, ce qui n'était pas entièrement le cas des deux autres débats, les questions traitant de l'environnement ont été relativement peu abordées si ce n'est sur des aspects très précis liés au bruit ou au contraire très généraux, et le débat a essentiellement porté sur les objectifs et l'impact du changement de statut de la voie et sur des propositions alternatives de montage financier permettant de conserver à la RCEA son statut de route nationale.

Ces trois projets ont en commun une histoire qui a trop duré et des engagements de l'Etat plusieurs fois réitérés et non tenus, faute de financement ou faute d'être considérés comme prioritaires. Ces territoires se sentent « mal traités ». Ces délais interminables et ce manque d'intérêt ont produit une lassitude et une amertume très perceptibles chez nombre de participants.

Le débat sur la RCEA s'est tenu après des déclarations ministérielles qui ont semblé anticiper la décision qui serait prise. Contrairement à ce qui s'était passé sur Castres-Toulouse, la concertation préalable a été limitée aux responsables élus encore que tous n'aient pas eu, ou pensent ne pas avoir eu, le même niveau d'information et d'écoute de la part des autorités en charge des transports. Le débat a été très bien accueilli comme offrant à tous l'opportunité d'accéder à l'ensemble des informations et arrêtant un échéancier précis pour la prise de décision ministérielle. Les participants, quelles que soient leurs positions face au projet, se sont dits très satisfaits du déroulement du débat, au moins à ce titre, même s'il n'a que peu fait évoluer les avis.

• L'urgence de l'achèvement fait l'objet d'un consensus

L'achèvement de la RCEA relève de deux urgences :

- la première est celle de la sécurité : 23 morts en 2010 et 3 du 1er janvier au 4 février 2011. La gravité de ce constat a créé un climat assez passionnel et une question récurrente est venue ponctuer les réunions : qui est ou sera responsable des morts ? L'Etat qui n'assume pas ses responsabilités pour les uns, ceux qui refusent la concession seule à même d'aller vite vers plus de sécurité pour les autres. Cette urgence est

réelle et son invocation n'était pas destinée à des effets de séance. Les accidents sont nombreux et extrêmement graves et quoique l'on puisse dire sur le fait que ce n'est pas la route qui tue mais les erreurs de conduite des usagers, l'inadaptation de la RCEA à l'importance du trafic poids lourds qu'elle supporte (jusqu'à 45 % du trafic) ne peut être contestée. Ne serait-ce qu'à ce titre, une décision nette sur la suite à donner à ce débat ne devrait pas être différée et reportée à des études complémentaires ;

- la seconde concerne l'économie et c'est un véritable SOS que le monde économique a lancé en mentionnant la vulnérabilité de grands pôles industriels existants dont le maintien sur place pourrait être mis en cause en raison de l'incontestable médiocrité de leur desserte. Cette crainte justifie également l'urgence d'une décision.

Les expertises des solutions alternatives demandées par les deux conseils généraux et destinées à compléter l'information des ministres devraient donc intervenir dans les trois mois qui séparent la publication de ce compte rendu de la décision de mettre ou non la RCEA en concession.

En fin de débat, les deux conseils généraux ont exprimé par écrit des demandes précises :

- pour la Saône-et-Loire, le président conteste les estimations du maître d'ouvrage qu'il considère surévaluées. Il demande une analyse contradictoire et approfondie des propositions alternatives et notamment des calculs des recettes de l'écotaxe. Enfin, il met en cause le calendrier de réalisation envisagé ;

- pour l'Allier, le président relève également que le calendrier ne permet pas d'engager les travaux avant l'été 2016 et demande donc la réalisation d'urgence d'un programme de sécurisation dont ses services ont fait parvenir une étude détaillée et des propositions concrètes. Il revient également sur la formule du partenariat public-privé afin de se rapprocher d'un loyer annuel de 50 M€. Il demande également d'approfondir les propositions de la Saône-et-Loire assez similaires du partenariat public-public. Enfin, il réitère formellement sa demande d'une expertise indépendante de ces formules alternatives qui pourrait être conduite par la mission d'appui aux PPP, ceci avec les auteurs des propositions et les services y compris la DIR-CE.

• L'incompréhension du public et des élus sur le renvoi à toujours plus d'études

Compte tenu de la longue histoire d'un projet entièrement déclaré d'utilité publique depuis près de 15 ans, le public et les élus n'acceptent pas que la maîtrise d'ouvrage ne puisse apporter des réponses précises à ses questions en renvoyant à des études ultérieures et à des concertations, ce qui semble d'ailleurs incohérent avec les délais très courts et irréalistes qu'elle affiche pour la mise en service d'une autoroute en 2017. Comment, par exemple, expliquer l'incapacité à répondre sur la configuration de l'échangeur entre la RN7 et la RCEA ou, à tout le moins, sur l'importance approximative de son emprise qui se situerait entre 5 et 25 ha ?

La maîtrise d'ouvrage a fait beaucoup d'efforts pour éclairer certains points pendant le débat, notamment sur les tarifs de

péage et sur les accès. Il est regrettable que, par des réponses dilatoires, évasives ou au contraire trop techniques, notamment sur les zones de bruit, ou même par des cartes comportant des erreurs grossières, dont l'échangeur de Montbeugny mal positionné, constitue un exemple, elle ait donné le sentiment d'avoir une connaissance insuffisante du terrain, des situations locales et des élus. Ces mêmes élus ont d'ailleurs déploré le manque de contacts avec les deux services régionaux et interrégionaux de l'Etat en charge du réseau national, les DREAL et la DIR-CE. Sauf lorsqu'un agent depuis longtemps en charge du dossier porte l'histoire de ce projet, les services semblent ne connaître la route que par les travaux qu'ils ont effectués récemment. Dans des projets aussi fins que la RCEA, il serait important, ne serait-ce que pour la crédibilité de la maîtrise d'ouvrage, d'associer aux réflexions des relais locaux (s'ils existent encore) qui apporteraient un éclairage précis sur les contraintes à prendre en compte et les attentes des acteurs concernés.

En tout état de cause, il n'est pas acceptable dans le cas d'un projet aussi abouti que celui de la RCEA de présenter, comme cela a été dit, le débat public comme se situant très en amont de choix opérationnels. L'exemple est particulièrement flagrant s'agissant des mesures de sécurité que la maîtrise d'ouvrage envisagerait de mettre en œuvre dans le cas où la concession ne serait pas retenue, **alors même que cela constitue sa solution alternative** : une telle réponse ne pouvait satisfaire les attentes.

• Une route dont ni la conception, ni le fonctionnement ne s'adaptent facilement à une évolution vers une autoroute

La RCEA est réalisée actuellement sur 30 % de son parcours, « en pointillés », par petites sections et déviations discontinues. Les facilités d'accès propres aux voies express ont conduit ses concepteurs à placer 55 diffuseurs ou échangeurs sur les 240 km de son parcours alors qu'une autoroute n'en disposerait vraisemblablement que de 6 à 8.

De plus, une grande partie de la route express en Saône-et-Loire est réalisée à partir de routes nationales préexistantes dans des territoires où le réseau secondaire est faiblement dimensionné et peut difficilement supporter un report de trafic important.

Enfin, le secrétaire d'Etat, M. BUSSEREAU, s'est engagé en 2009 à conserver quasiment tous les accès existants et à limiter à 6 le nombre des barrières de péage afin de permettre un maximum de déplacements locaux gratuits ou à très faible coût.

Ces trois aspects enserment le projet de mise en concession dans trois types de contraintes :

- juridiques en raison du risque de rupture d'égalité entre les usagers de la voie et de l'absence de choix, les itinéraires alternatifs évoqués dans le dossier aggravant la situation des personnes qui circulent aujourd'hui librement sur la voie,
- sociales, le coût du péage étant très pénalisant pour des déplacements quotidiens, certains trajets ne bénéficiant pas des opportunités de gratuité offertes par le dispositif de péage ouvert,

- économiques, l'équilibre de la concession limitant les possibilités d'exonérations partielles.

L'équation qui permettrait à une concession de prendre en compte ces trois types de contraintes est manifestement difficile à résoudre. Les expertises sur les aspects juridiques et financiers ont apporté des éclairages très intéressants, mais force est de constater que chacun, y compris la maîtrise d'ouvrage, n'en a retenu que ce qui abondait dans son sens. Au-delà des oppositions de principe sur la privatisation d'une route nationale rencontrées dans les trois débats, la mise en concession présente des difficultés notamment, dans sa partie Saône-et-Loire, très différentes et beaucoup plus aiguës que dans les deux projets cités (RN154 et RN126). **Plus généralement, alors que les moyens juridiques et financiers dont dispose la maîtrise d'ouvrage sont les mêmes, les problèmes à résoudre sont très différents s'agissant de la mise en concession d'une voie existante et de la création d'une autoroute *ex nihilo*. Si les autorités en charge du réseau routier national poursuivent dans la voie de la privatisation d'une partie du réseau, il y a là matière à imaginer de nouveaux dispositifs permettant d'atténuer l'impact social de ces projets et de les rendre acceptables tout en les fiabilisant au plan juridique.**

Enfin, il semblerait souhaitable de mieux situer le rôle de la maîtrise d'ouvrage déconcentrée dans ces débats. Elle a été malmenée, souvent injustement car elle a fourni un travail très important ce que chacun a fini par reconnaître. C'est sa rigidité face aux propositions ou aux remises en cause qui ont été incomprises. N'ayant pas la moindre latitude de négociation, elle est apparue comme « *droit dans ses bottes* », comme l'a dit un participant, et contrainte de solliciter l'accord de son administration centrale pour les plus petits détails, ce qui n'a pas contribué à la valoriser.

En conclusion, la trop longue histoire de ce projet pèse sur la manière dont les différents acteurs se positionnent. Certains sont pour le projet sans réserve comme c'est le cas pour les représentants économiques. D'autres, lassés d'attendre son achèvement au gré des fluctuations budgétaires, l'acceptent sous réserve d'un examen approfondi des solutions alternatives afin d'être assurés que la concession est bien la seule solution, comme l'affirme la maîtrise d'ouvrage. D'autres, enfin, sont résolument opposés à la concession et prêts à poursuivre leur combat contre cette solution qui leur paraît inacceptable et juridiquement viciée.

La commission émet le souhait que les propositions alternatives de montage financier, les propositions d'aménagement de sécurité et les principaux amendements soient examinés de façon contradictoire, au besoin chiffres contre chiffres, afin que les ministres disposent de tous les éléments d'appréciation avant leur prise de décision, mais également afin que les auteurs de ces propositions aient le sentiment d'avoir été respectés, conformément aux principes du débat public.

Annexes

Annexe 1 :

Lettre de saisine de la CNDP

Annexe 2 :

Décisions de la CNDP

Séance du 7 avril 2010 - Décision N° 2010 / 20 /RCEA/ 1 – Organisation du débat public

Séance du 7 avril 2010 - Décision N° 2010 / 21 /RCEA/ 2 – Nomination de la présidente

Séance du 5 mai 2010 - Décision N° 2010 / 32 /RCEA/ 3 – Nomination des membres

Séance du 6 octobre 2010 - Décision N°2010 / 63 /RCEA/ 4 – Validation des modalités d'organisation du débat et acceptation du dossier du projet

Annexe 3 :

Demande d'expertises

Courrier de demande d'expertises du 4 octobre 2010

Communiqué des décisions de la CNDP du 3 novembre 2010

Annexe 4 :

Liste des acteurs rencontrés par la CPDP durant la phase de préparation du débat

Annexe 5 :

Liste des cahiers d'acteurs

Liste des contributions et des délibérations

Annexe 6 :

Intervention de M. Daniel CHABANOL

Annexe 7 :

Glossaire

Annexe 1 : Lettre de saisine de la CNDP



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NEGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Le ministre d'État

*Le secrétaire d'État
chargé des Transports*



Paris, le 15 FEV. 2010

Monsieur le Président,

Veuillez trouver ci-joint, en application de l'article L-121-8 du code de l'environnement, un dossier de saisine portant sur le projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) sur sa section comprise en l'A71 et l'A6 notamment par recours à la concession.

La RCEA est un axe important du réseau routier national qui relie la façade atlantique aux frontières de l'Est de la France, constituant ainsi un des rares itinéraires routiers transversaux du territoire national.

La mise à 2x2 voies de la RCEA entre les autoroutes A71 et A6 complète un aménagement déjà largement réalisé sur les autres sections de cet axe. Elle a été approuvée par décision ministérielle du 3 août 1993 et la majeure partie du projet est aujourd'hui déclarée d'utilité publique et les acquisitions foncières nécessaires ont été dans l'ensemble réalisées. Pour autant le projet est loin d'être aujourd'hui achevé.

Conscients des enjeux que représente cette liaison pour les territoires traversés ainsi que des enjeux de sécurité posés par cette route qui supporte une forte part de trafic de transit (entre 25 % et 75% pour les VL - entre 45% et 75% pour les PL, selon les sections) et répondant en cela à la demande de plusieurs grands élus des départements traversés, nous avons accepté d'envisager que cette mise à 2x2 voies puisse se réaliser de manière accélérée, à l'horizon 2017, par voie de mise en concession de l'infrastructure. Il est en effet aujourd'hui impossible à l'Etat de mobiliser les ressources nécessaires pour réaliser un tel aménagement dont le coût est estimé à 950 M€ dans un calendrier aussi court.

C'est dans ce contexte que s'inscrit notre saisine. Le projet, s'il devait se concrétiser sous forme concédée, conduirait en effet à la création d'une section autoroutière d'usage payant de 240 km.

Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la Commission nationale du Débat public
6, rue du Général Camou
75007 PARIS

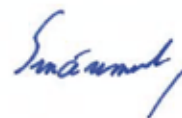
Le débat public, si vous décidiez qu'il y a lieu d'en organiser un, devrait être l'occasion à notre sens, au regard du contexte, de discuter des différentes options de financement qui peuvent être aujourd'hui raisonnablement envisagées pour cet aménagement, des conséquences de ces options sur les conditions d'aménagement (quels aménagements et à quelles échéances) et les conditions d'utilisation de l'axe (usage gratuit ou usage payant) ainsi que sur les performances de l'infrastructure (quelle qualité de service ?).

Le dossier que nous vous transmettons à l'appui de notre saisine identifie dans un premier document les objectifs du projet, les principales caractéristiques des deux principaux scénarios de financement aujourd'hui envisageables ainsi que les enjeux socio-économiques et environnementaux des territoires concernés. Il fournit dans un deuxième document des éléments de contexte.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Jean-Louis BORLOO



Dominique BUSSEREAU

Annexe 2 : Décisions de la CNDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 AVRIL 2010

DÉCISION N° 2010/ 20 / RCEA / 1

**PROJET D'ACCELERATION DE LA MISE A 2X2 VOIES
DE LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE (RN79-RN70 ET RN80)
PAR CREATION D'UNE SECTION AUTOROUTIERE A USAGE PAYANT
MONTMARAULT (03) – MACON (71) – CHALON-SUR-SAONE (71)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 15 février 2010, reçue le 17 février 2010, et le dossier joint relatif au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Châlon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,
- après en avoir délibéré,
- considérant que si la mise à 2x2 voies avec statut de route express a déjà été déclarée d'utilité publique, la modification des caractéristiques de la voie du statut de route express à celui d'autoroute par création d'une section autoroutière d'usage payant change la nature du projet initial et confère au projet d'accélération le caractère d'un nouveau projet,
- considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national, la Route Centre Europe Atlantique constituant la liaison transversale entre les ports de l'atlantique et la Région Rhône Alpes et la Suisse et qu'il constitue un axe structurant sur le plan de l'aménagement du territoire,
- considérant que les impacts du projet sont de nature à favoriser le développement économique des territoires desservis,
- considérant que les impacts du projet d'accélération peuvent aggraver les impacts prévus de la route express sur l'environnement,
- considérant les modifications envisagées du statut de l'infrastructure concernée et de ses modalités de financement,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre les autoroutes A6 et A71 par création d'une section autoroutière d'usage payant doit faire l'objet d'un débat public que la Commission a décidé d'organiser elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.


Philippe DESLANDES

SEANCE DU 7 AVRIL 2010

DÉCISION N° 2010/ 21 / RCEA / 2

**PROJET D'ACCELERATION DE LA MISE A 2X2 VOIES
DE LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE (RN79-RN70 ET RN80)
PAR CREATION D'UNE SECTION AUTOROUTIERE A USAGE PAYANT
MONTMARAULT (03) – MACON (71) – CHALON-SUR-SAONE (71)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 15 février 2010, reçue le 17 février 2010, et le dossier joint relatif au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Châlon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,
 - vu la décision n° 2010/20/RCEA/1 du 7 avril 2010 décidant l'organisation d'un débat public,
-
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer Madame Claude BREVAN Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre les autoroutes A6 et A71 par création d'une section autoroutière à usage payant.


Philippe DESLANDES

SEANCE DU 5 MAI 2010

DÉCISION N° 2010/ 32 / RCEA / 3

**PROJET D'ACCELERATION DE LA MISE A 2X2 VOIES
DE LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE (RN79-RN70 ET RN80)
PAR CREATION D'UNE SECTION AUTOROUTIERE A USAGE PAYANT
MONTMARSAULT (03) – MACON (71) – CHALON-SUR-SAONE (71)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 15 février 2010, reçue le 17 février 2010, et le dossier joint relatif au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Châlon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,
 - vu sa décision n° 2010/20/RCEA/1 du 7 avril 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 210/21/RCEA/2 du 7 avril 2010 nommant Mme Claude BREVAN Présidente de la Commission particulière,
-
- sur proposition de Mme Claude BREVAN,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre les autoroutes A6 et A71 par création d'une section autoroutière à usage payant :

- Mme Martine LEHMANS-LAFON,
- M. Jean-Yves AUDOUIN,
- M. Jean-Louis CHEREL,
- M. Denis VIALA.


Philippe DESLANDES

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2010

DÉCISION N° 2010/ 63 / RCEA / 4

**PROJET D'ACCELERATION DE LA MISE A 2X2 VOIES
DE LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE (RN79-RN70 ET RN80)
PAR CREATION D'UNE SECTION AUTOROUTIERE A USAGE PAYANT
MONTMARAUULT (03) – MACON (71) – CHALON-SUR-SAONE (71)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 15 février 2010, reçue le 17 février 2010, et le dossier joint relatif au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Châlon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,
- vu sa décision n° 2010/20/RCEA/1 du 7 avril 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/21/RCEA/2 du 7 avril 2010 nommant Mme Claude BREVAN Présidente de la Commission particulière,
- vu la lettre en date du 22 septembre 2010 du directeur de cabinet du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer transmettant le projet de dossier du débat,
- sur proposition de Mme Claude BREVAN,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

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

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président


Philippe DESLANDES

Annexe 3 : Demande d'expertises



Mâcon, le 4 octobre 2010

Le Président,

AMBV/RF

N° D1022853

Madame Claude BREVAN
Présidente de la Commission Particulière
du débat public pour la RCEA

Madame la Présidente,

Le débat public sur le devenir de la RCEA et son aménagement à deux fois deux voies, doit s'ouvrir très prochainement. Vous nous avez contacté ce jour au sujet de l'aspect précis de la faisabilité financière d'une des options d'aménagement qui serait la mise en concession.

L'aspect financier est une difficulté importante sur laquelle j'avais déjà attiré l'attention, à l'occasion notamment de la réunion d'information organisée par l'Etat au mois d'avril 2009, préalable à la saisine de la Commission nationale du débat public. Je n'ai pas pu avoir d'éléments sur cette question.

Il a été annoncé par l'Etat qu'une subvention d'équilibre, qui n'a jamais pu être donnée précisément, est impérative pour l'option de la concession. En effet, le faible trafic payant, comparé au coût élevé des travaux, conduirait inmanquablement à verser des fonds publics à un futur concessionnaire. Je rappelle par ailleurs que la RCEA a déjà bénéficié de financements importants de l'Etat et des Collectivités territoriales.

Il n'est pas envisageable de renvoyer l'analyse des questions financières qui sont primordiales, ayant des incidences sur la faisabilité de l'opération, plus tard, à l'issue d'un appel d'offres de mise en concession.

Il est indispensable que votre Commission, la population, et le maître d'ouvrage, aient tous les éclairages utiles sur le montant des fonds publics nécessaires, avant qu'une décision ne soit prise sur le parti d'aménagement de la RCEA.

C'est pourquoi je sollicite officiellement une expertise indépendante sur la faisabilité financière de l'option d'une concession de la RCEA.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Respectueusement


Arnaud Montebourg
Député de Saône-et-Loire

SEANCE DU 3 NOVEMBRE 2010

DÉCISION N° 2010/ 70 / RCEA / 5

**PROJET D'ACCELERATION DE LA MISE A 2X2 VOIES
DE LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE (RN79-RN70 ET RN80)
PAR CREATION D'UNE SECTION AUTOROUTIERE A USAGE PAYANT
MONTMARAULT (03) – MACON (71) – CHALON-SUR-SAONE (71)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 15 février 2010, reçue le 17 février 2010, et le dossier joint relatif au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Châlon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,
 - vu sa décision n° 2010/20/RCEA/1 du 7 avril 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/21/RCEA/2 du 7 avril 2010 nommant Mme Claude BREVAN Présidente de la Commission particulière,
 - vu la lettre en date du 4 octobre 2010 du président du Conseil général de Saône-et-Loire à la présidente de la Commission particulière sollicitant une expertise indépendante sur la faisabilité financière de l'option d'une concession de la Route Centre Europe Atlantique,
-
- sur proposition de Mme Claude BREVAN,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De demander un dire d'experts sur les aspects juridiques liés à la mise en concession nationale et aux possibilités de modulation tarifaire ainsi que sur les aspects financiers du projet, sur la concédabilité de l'ouvrage et les besoins éventuels d'une subvention d'équilibre.

Le Président



Philippe DESLANDES

Annexe 4 : Acteurs rencontrés durant la phase de préparation

DATE	Liste des acteurs
04/2010	Patrick STEFANINI, préfet de la région Auvergne
04/2010	Pierre MONZANI, préfet de l'Allier
17/05/2010	Marc PAPINUTTI, directeur des infrastructures de transports terrestres
26/05/2010	Pierre-André PERISSOL, maire de Moulins, président de la communauté d'agglomération de Moulins
27/05/2010	Thierry LATASTE, préfet de Saône-et-Loire
01/06/2010	Philippe TREYVE, vice-président délégué Moulins, chargé de la commission aménagement du territoire à la CCI de l'Allier - Moulins - Vichy
01/06/2010	Anne RAMILLON, directrice de la chambre d'agriculture de l'Allier, Marie-Annick NAUDIN, chef du service juridique, aménagement foncier et environnement, Cécile DEGRANGE, chargée d'études aménagement foncier et environnement
01/06/2010	Pascal VERNISSE, maire de Dompierre-sur-Bresbre
03/06/2010	Didier MATHUS, député de Saône-et-Loire (4ème circonscription), maire de Montceau-les-Mines
08/06/2010	Jean-Paul DUFREGNE, président du conseil général de l'Allier, Alain DENIZOT, 1er vice-président, en charge des infrastructures, des technologies de l'information et de la communication et des transports, Jean-Pierre DAYRAS, directeur général des services du département, Jean-Paul LUMINET, directeur des équipements départementaux
10/06/2010	Maxime CASTAGNA, maire de Digoïn, conseiller général de Saône-et-Loire, Canton de Digoïn
10/06/2010	Jean DREVON, maire de Charolles
10/06/2010	René BEAUMONT, sénateur de Saône-et-Loire, président délégué général association ARCEA (RDV en attente de confirmation), Georges THEURIAUX, directeur de l'association ARCEA
23/06/2010	Jean-Marc NESME, député de Saône-et-Loire (2ème circonscription), maire de Paray-le-Monial, président du pays Charolais-Brionnais
23/06/2010	Gérard DERIOT, sénateur de l'Allier, maire de Cérilly, ancien président du conseil général de l'Allier
24/06/2010	Arnaud MONTEBOURG, député de Saône-et-Loire (6ème circonscription), président du conseil général de Saône-et-Loire, Boris VALAUD, directeur général des services
30/06/2010	Jean-Claude LAGRANGE, président association ADRCEA, président communauté urbaine Creusot Montceau, vice-président du conseil régional de Bourgogne, maire de Sauvignies-les-Mines, Jean-Luc FONTERAY, maire de Salornay-sur-Guye, conseiller général de Cluny, Jean-Paul MEUNIER, conseiller général de Toulon-sur-Aroux, Jean-Paul DRAPIER, maire et conseiller général de Bourbon-Lancy, Christian BONNOT, conseiller général de Charolles, Annie PALLOT, maire de Palinges, Renée SAUNIER, maire de Ciry-le-Noble, Michel FAUGERE, maire de Clermain, Jacky COMTE, maire de Saint-Vincent de Bragny, François CASTAGNET, directeur de cabinet du président de la communauté urbaine Creusot Montceau
30/06/2010	Jean-Luc DELPEUCH, maire de Cluny
30/06/2010	Christian de LAVERNEE, préfet de la région Bourgogne
05/07/2010	Guy CHAMBEFORT, député de l'Allier (1ère circonscription), maire de Yzeure
26/08/2010	Jacques CARTE, adjoint au maire de Montmarault, chargé des sports et de l'environnement, Valérie BALICHARD, adjointe au maire de Montmarault, chargée de l'enseignement et de la culture
26/08/2010	Bernard LESTERLIN, député de l'Allier (2ème circonscription)
26/08/2010	Gilles DELMAS, directeur général de la CCI Montluçon-Gannat
30/08/2010	Gérard VOISIN, député de Saône-et-Loire (1ère circonscription), maire de Charnay-lès-Mâcon
30/08/2010	François ECHALIER, président de la CCI de Mâcon, Claude PATARD, directeur général
30/08/2010	Jean-Patrick COURTOIS, sénateur de Saône-et-Loire, maire de Mâcon, Gérard COLON, conseiller général Mâcon Nord
03/09/2010	Jean-Pierre JEUDY, maire du Montet, Marie-Noëlle MANTIN, 1ère adjointe au maire du Tronget, Jacques BERTHON, maire de Deux-Chaises
03/09/2010	Jean MALLOT, député de l'Allier (3ème circonscription)
03/09/2010	Mireille SCHURCH, sénatrice de l'Allier
15/09/2010	Jean-Paul EMORINE, sénateur de Saône-et-Loire
17/09/2010	Joël HERBACH, président de l'association Allier Sauvage et directeur de l'urbanisme de la ville de Vichy
17/09/2010	Jean-Paul BOURNAZEL, responsable des relations institutionnelles, directeur de cabinet du directeur régional et Guy-laine FRUCHON, directrice aux affaires territoriales de la SNCF
17/09/2010	Michel DOLY, président du CESER Auvergne
22/09/2010	André BILLARDON, maire du Creusot
24/09/2010	François BERTHELON, président du CESER Bourgogne
29/09/2010	René SOUCHON, président du conseil régional d'Auvergne
29/09/2010	Jean-Paul ANCIAUX, député de Saône-et-Loire (3ème circonscription)
14/10/2010	Jacques DOUMET, Jean-Jacques TISSERAND, Jorgen BOVING, représentants de l'association de protection du Val Lamartinien et du site de Cluny - APVLC
14/10/2010	Régis PAUGET, directeur de la chambre d'agriculture de Saône-et-Loire

Annexe 5 : Listes des cahiers d'acteurs, délibérations et contributions

Liste des 23 cahiers d'acteurs

- 1 Conseil général de l'Allier
- 2 Association Agir pour l'environnement
- 3 Les Verts-Europe écologie 71
- 4 Communauté d'agglomération de Moulins
- 5 Association pour la Route Centre Europe Atlantique (ARCEA)
- 6 Union Fédérale CGT de la D.I.R. Centre-Est
- 7 Collectif des Usagers et Salariés de la RCEA
- 8 Parti Communiste Français – Fédération de Saône-et-Loire
- 9 Syndicat mixte du Pays Charolais Brionnais
- 10 Chambres de commerce et d'industrie de Montluçon-Gannat et de Moulins-Vichy
- 11 Chambre de commerce et d'industrie de Saône-et-Loire
- 12 Parc d'attractions et parc animalier LE PAL
- 13 Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est
- 14 Conseil général de Saône-et-Loire
- 15 Association de défense de la RCEA en Saône-et-Loire
- 16 Communauté urbaine Creusot Montceau
- 17 Europe écologie-Les Verts Allier
- 18 Député Jean MALLOT
- 19 Abbaye de Sept-Fons
- 20 Commune de Bourbon-Lancy
- 21 Comité d'expansion économique de l'Allier
- 22 Association Vivre et agir à Lusigny
- 23 Fédération Nationale des Transports Routiers Allier et Bourgogne

Liste des 312 délibérations par ordre alphabétique

1. Communauté d'agglomération Montluçonnaise (03) 20/12/2010
2. Communauté d'agglomération Moulins Communauté (03) 05/11/2010
3. Communauté de communes de Commentry-Neris-les-Bains (03) 13/12/2010
4. Communauté de communes du Clunisois (71) 13/12/2010
5. Communauté de communes du Nord Charolais (71) 21/12/2010
6. Communauté de communes du Val de Cher (03) 26/01/2011
7. Communauté de communes en Bocage Bourbonnais (03) 07/12/2010
8. Communauté de communes Matour et région (71) 29/11/2010
9. Communauté de communes Val de Besbre - Sologne Bourbonnaise (03) 20/12/2010
10. Communauté de communes Val de Loire (71) 20/12/2010
11. Agonges (03) 20/11/2010
12. Andelaroche (03) 26/11/2010
13. Archignat (03) 28/10/2010
14. Archignat (03) 22/01/2011
15. Arfeuilles (03) 06/12/2010
16. Arpheuilles Saint-Priest (03) 17/12/2010
17. Audes (03) 07/12/2010
18. Aurouër (03) 09/12/2010
19. Autry-Issards (03) 26/11/2010
20. Avermes (03) 10/11/2010
21. Avrilly (03) 01/02/2011
22. Bagneux (03) 19/01/2011
23. Barberier (03) 04/02/2011
24. Barrais-Bussolles (03) 28/10/2010
25. Bayet (03) 17/12/2010
26. Beaubery (71) 24/01/2011
27. Beaulon (03) 23/11/2010
28. Begues (03) 29/10/2010
29. Bellenaves (03) 06/12/2010
30. Bellerive sur Allier (03) 07/12/2010
31. Bert (03) 29/10/2010
32. Bessay-sur-Allier (03) 15/11/2010
33. Besson (03) 08/11/2010
34. Bezenet (03) 06/12/2010
35. Billezois (03) 10/12/2010
36. Billy (03) 14/12/2010
37. Billy (03) 12/10/2010
38. Biozat (03) 05/11/2010
39. Bizeneuille (03) 25/11/2010
40. Blomard (03) 26/11/2010
41. Bouce (03) 28/10/2010
42. Bourbon l'Achambault (03) 30/11/2010
43. Bourbon-l'Archambault (03) 30/11/2010
44. Bourgvilain (71) 25/01/2011
45. Bransat (03) 29/11/2010
46. Bransat (03) 29/11/2010
47. Bresnay (03) 15/11/2010
48. Bressolles (03) 16/12/2010
49. Brout-Vernet (03) 02/12/2010
50. Brugheas (03) 17/12/2010
51. Busset (03) 07/12/2010
52. Buxières-les-Mines (03) 08/12/2010
53. Cesset (03) 26/11/2010
54. Chantelle (03) 01/12/2010
55. Chapeau (03) 15/11/2010
56. Chappes (03) 17/12/2010
57. Chareil-Cintrat (03) 18/11/2010
58. Charmeil (03) 17/11/2010
59. Charnay-Lès-Mâcon(71) 13/12/2010
60. Charroux (03) 22/10/2010
61. Chassenard (03) 07/12/2010
62. Château-sur-Allier (03) 02/12/2010
63. Chatel-de-Neuvre (03) 25/11/2010
64. Chatelus (03) 27/11/2010
65. Chatenoy en Bresse (71) 21/01/2011
66. Chatillon (03) 19/11/2010
67. Chavenon (03) 20/12/2010
68. Chavroches (03) 18/11/2010
69. Chazemais (03) 03/11/2010
70. Chemilly (03) 08/12/2010
71. Chevagnes (03) 07/12/2010
72. Chezy (03) 07/12/2010
73. Chirat-L'Eglise 08/01/2011
74. Chouvigny (03) 08/12/2010
75. Cindré (03) 17/11/2010
76. Cluny (71) 12/01/2011
77. Cognat Lyonne (03) 10/12/2010
78. Cognat Lyonne (03) 15/11/2010
79. Commentry (03) 24/10/2010
80. Contigny (03) 04/11/2010
81. Cosne d'Allier (03) 08/12/2010
82. Cosne d'Allier (03) 19/01/2011
83. Coulandon (03) 21/12/2010
84. Coulanges (03) 09/11/2010
85. Coulevre (03) 08/11/2010
86. Couzon (03) 18/11/2010

87. Créchy (03) 14/12/2010
88. Créchy (03) 26/10/2010
89. Creuzier le Neuf (03) 12/11/2010
90. Creuzier-le-Vieux (03) 30/11/2010
91. Cronat (71) 22/11/2010
92. Désertines (03) 17/12/2010
93. Deux-Chaises (03) 02/11/2010
94. Diou (03) 26/10/2010
95. Domérat (03) 04/11/2010
96. Dompierre-sur-Besbre (03) 19/11/2010
97. Donzy le Pertuis (71) 22/02/2011
98. Doyet (03) 14/12/2010
99. Droiturier (03) 10/12/2010
100. Durdard-Larequille (03) 18/11/2010
101. Ebreuil (03) 09/12/2010
102. Escurolles (03) 17/12/2010
103. Espinasse-Vozelle (03) 13/12/2010
104. Estivareilles (03) 25/11/2010
105. Ferrières-sur-Sichon (03) 07/12/2010
106. Fleuriel (03) 29/11/2010
107. Fourilles (03) 06/11/2010
108. Franchesse (03) 18/01/2011
109. Gannay-sur-Loire (03) 04/11/2010
110. Garnat-sur-Engievre (03) 21/12/2010
111. Gévelard (71) 08/12/2010
112. Gennetines (03) 14/12/2010
113. Gipy (03) 13/12/2010
114. Givarlais (03) 16/11/2010
115. Gouise (03) 02/11/2010
116. Hauterive (03) 10/12/2010
117. Herisson (03) 26/11/2010
118. Huriel (03) 14/12/2010
119. Isserpent (03) 30/10/2010
120. Jaligny-sur-Besbre (03) 19/11/2010
121. Jalogny (71) 15/12/2010
122. Jenzat (03) 03/12/2010
123. La Celle (03) 14/12/2010
124. La Chabanne (03) 16/11/2010
125. La Chapelle (03) 23/11/2010
126. La Chapelle aux Chasses (03) 06/12/2010
127. La Ferté-Hauterive (03) 07/12/2010
128. La Petite Marche (03) 01/12/2010
129. La Prugne (03) 30/11/2010
130. La Roche Vineuse (71) 28/01/2011
131. Laizé (71) 13/12/2010
132. Lalizolle (03) 19/11/2010
133. Lamaids (03) 03/02/2011
134. Langy (03) 22/01/2011
135. Lapalisse (03) 15/12/2010
136. Lavault Sainte-Anne (03) 09/12/2010
137. Le Brethon (03) 09/12/2010
138. Le Donjon (03) 25/11/2010
139. Le Mayet d'Ecole (03) 25/11/2010
140. Le Pin (03) 05/11/2010
141. Le Theil (03) 09/11/2010
142. Le Vernet (03) 09/12/2010
143. Le Veudre (03) 10/12/2010
144. Lenax (03) 19/02/2011
145. Liernolles (03) 29/11/2010
146. Lignerolles (03) 03/12/2010
147. Limoise (03) 07/12/2010
148. Loddés (03) 07/12/2010
149. Louchy-Montfand (03) 06/12/2010
150. Louroux-Bourbonnais (03) 10/12/2010
151. Louroux-de-Bouble (03) 03/12/2010
152. Louroux-Hodement (03) 03/12/2010
153. Luneau (03) 06/12/2010
154. Luneau (03) 03/11/2010
155. Lusigny (03) 04/11/2010
156. Magnet (03) 29/10/2010
157. Magny-Cours (58) 09/12/2010
158. Maillet (03) 15/12/2010
159. Malicorne (03) 26/11/2010
160. Marcenat (03) 22/10/2010
161. Marigny (03) 28/10/2010
162. Mariol (03) 20/12/2010
163. Massilly (71) 20/12/2010
164. Matour (71) 13/12/2010
165. Matour (71) 15/01/2011
166. Mayet-de-Montagne (03) 07/12/2010
167. Mazerier (03) 29/11/2010
168. Meaulne (03) 24/11/2010
169. Meillers (03) 11/01/2011
170. Mesples (03) 21/12/2010
171. Molinet (03) 25/11/2010
172. Molles (03) 08/12/2010
173. Monestier (03) 02/12/2010
174. Monetay-sur-Loire (03) 16/11/2010
175. Montagny sur Grosne (03) 24/01/2011
176. Montaigu-le-Blin (03) 27/10/2010
177. Montaiguët-en-Forez (03) 05/11/2010
178. Montbeugny (03) 05/01/2011
179. Montcomboux-les-Mines (03) 22/12/2010
180. Monteignet-sur-l'Andelot (03) 15/12/2010
181. Montilly (03) 23/11/2010
182. Montluçon (03) 09/12/2010
183. Montmarault (03) 24/11/2010
184. Montoldre (03) 10/12/2010
185. Montvicq (03) 05/11/2010
186. Moulins (03) 10/12/2010
187. Murat (03) 19/11/2010
188. Nades (03) 21/01/2011
189. Nassigny (03) 07/12/2010
190. Naves (03) 11/12/2010
191. Neuilly-en-Donjon (03) 18/11/2010
192. Neuilly-le-Réal (03) 26/11/2010
193. Neuilly-le-Réal (03) 20/01/2011
194. Neure (03) 21/12/2010
195. Neuvy (03) 13/12/2010
196. Nizerolles (03) 04/11/2010
197. Noyant d'Allier (03) 05/11/2010
198. Noyant d'Allier (03) 17/12/2010
199. Paray-le-Fresil (03) 18/11/2010
200. Paray-sous-Briailles (03) 10/12/2010
201. Périgny (03) 14/12/2010
202. Perrecy-les-Forges (71) 07/12/2010
203. Pierrefitte-sur-Loire (03) 05/11/2010
204. Poëzat (03) 17/12/2010
205. Pouzy-Mesangy (03) 08/11/2010
206. Quinssaines (03) 10/12/2010
207. Reugny (03) 06/12/2010
208. Rongères (03) 05/11/2010
209. Ronnet (03) 15/01/2011
210. Saint-Angel (03) 10/12/2010
211. Saint-Aubin-le-Monial (03) 10/12/2010
212. Saint-Bonnet de Rochefort (03) 16/11/2010
213. Saint-Bonnet-Tronçais (03) 02/12/2010
214. Saint-Bonnet-Tronçais (03) 02/12/2010
215. Saint-Christophe (03) 12/11/2010
216. Saint-Christophe (03) 07/01/2011
217. Saint-Clément (03) 04/12/2010
218. Saint-Désiré (03) 02/12/2010
219. Saint-Didier-en-Donjon (03) 09/11/2010
220. Saint-Didier-la-Forêt (03) 17/12/2010

221. Saint-Eloy d'Allier (03) 26/11/2010
 222. Saint-Eloy d'Allier (03) 26/11/2010
 223. Saint-Etienne-de-Vicq (03) 15/10/2010
 224. Saint-Félix (03) 17/12/2010
 225. Saint-Félix (03) 28/10/2010
 226. Saint-Genest (03) 09/11/2010
 227. Saint-Gérard-de-Vaux (03) 25/10/2010
 228. Saint-Gérard-le-Puy (03) 17/11/2010
 229. Saint-Germain-de-Salles (03) 14/12/2010
 230. Saint-Germain-des-Fossés (03) 14/12/2010
 231. Saint-Hilaire (03) 05/11/2010
 232. Saint-Léger-sur-Vouzance (03) 25/10/2010
 233. Saint-Léon (03) 19/11/2010
 234. Saint-Léopardin d'Augy (03) 02/11/2010
 235. Saint-Loup (03) 22/12/2010
 236. Saint-Marcel-en-Marcillat (03) 21/12/2010
 237. Saint-Marcel-en-Murat (03) 26/11/2010
 238. Saint-Martin-des-Lais (03) 26/11/2010
 239. Saint-Martinien (03) 04/11/2010
 240. Saint-Menoux (03) 29/11/2010
 241. Saint-Nicolas-des-Biefs (03) 21/12/2010
 242. Saint-Pierre-Laval (03) 08/11/2010
 243. Saint-Pierre-Laval (03) 03/12/2010
 244. Saint-Plaisir (03) 26/11/2010
 245. Saint-Pont (03) 07/12/2010
 246. Saint-Pourçain-sur-Besbre (03) 07/12/2010
 247. Saint-Pourçain-sur-Sioule (03) 19/11/2010
 248. Saint-Prix (03) 09/12/2010
 249. Saint-Remy-en-Rollat (03) 08/12/2010
 250. Saint-Sauvier (03) 20/12/2010
 251. Saint-Victor (03) 25/11/2010
 252. Saint-Voir (03) 09/12/2010
 253. Saint-Yorre (03) 26/11/2010
 254. Sainte Cécile (71) 18/12/2010
 255. Saligny-sur-Roudon (03) 09/11/2010
 256. Salornay-sur-Guye (71) 14/12/2010
 257. Sanssat (03) 22/11/2010
 258. Saulcet (03) 23/11/2010
 259. Saulzet (03) 17/12/2010
 260. Sauvagny (03) 13/12/2010
 261. Sazeret (03) 29/10/2010
 262. Serbannes (03) 08/12/2010
 263. Seuillet (03) 09/11/2010
 264. Sivignon (71) 20/12/2010
 265. Sologny (71) 10/12/2010
 266. Sorbier (03) 10/12/2010
 267. Souvigny (03) 13/12/2010
 268. St Germain de Salles (03) 14/12/2010
 269. St Germain-des-Fossés (03) 14/12/2010
 270. Saint Vincent-Bragny (71) 22/12/2010
 271. Sussat (03) 10/12/2010
 272. Syndicat Intercommunal de Collecte et Traitement des Ordures Ménagères (SICTOM) Nord Allier (03) 21/12/2010
 273. Syndicat mixte du Pays Charolais Brionnais 20/12/2010
 274. Target (03) 25/11/2010
 275. Taxat-Senat (03) 29/11/2010
 276. Terjat (03) 14/01/2011
 277. Thiel sur Acolin (03) 10/11/2010
 278. Thionne (03) 22/12/2010
 279. Tortezeais (03) 26/11/2010
 280. Toulon-sur-Allier (03) 18/11/2010
 281. Toulon-sur-Allier (03) 20/01/2011
 282. Treban (03) 04/11/2010
 283. Treteau (03) 17/12/2010
 284. Trévol (03) 29/11/2010
 285. Trezelles (03) 16/11/2010
 286. Tronget (03) 01/12/2010
 287. Urcay (03) 17/11/2010
 288. Ussel d'Allier (03) 10/12/2010
 289. Valignat (03) 10/12/2010
 290. Valigny (03) 14/01/2011
 291. Varennes-sur-Allier (03) 09/12/2010
 292. Varennes-sur-Tech (03) 13/12/2010
 293. Vaumas (03) 09/11/2010
 294. Vaux (03) 07/12/2010
 295. Veauce (03) 29/10/2010
 296. Venas (03) 17/12/2010
 297. Vendat (03) 03/12/2010
 298. Verneix (03) 10/12/2010
 299. Verneuil-en-Bourbonnais (03) 16/11/2010
 300. Vernusse (03) 29/11/2010
 301. Vicq (03) 26/11/2010
 302. Vieure (03) 09/12/2010
 303. Villebret (03) 09/12/2010
 304. Villefranche d'Allier (03) 22/11/2010
 305. Villeneuve-sur-Allier (03) 20/01/2011
 306. Viplaix (03) 29/11/2010
 307. Viplaix (03) 11/11/2010
 308. Vitray (03) 26/11/2010
 309. Vitry les Cluny (71) 19/01/2011
 310. Ygrande (03) 15/12/2010
 311. Yzeure (03) 10/12/2010
 312. Le Montet (03) 21/10/2010

Liste des 158 contributions reçues par la CPDP

Collectivités Territoriales

1. Commune de Besson
2. Commune de Ciry-le-Noble
3. Commune de Clermain
4. Commune de Montmarault
5. Commune de Deux-Chaises
6. Communauté de communes Bocage Sud
7. Communauté de communes du canton de Bourbon-Lancy
8. Communauté de communes « entre Monts et Dheune »
9. Communauté de communes de la région de Montmarault
10. Conseil général de l'Allier X 5
11. Conseil général de Saône-et-Loire
12. Conseil régional Auvergne

Parlementaires

1. Gérard Charasse, député de l'Allier
2. Jean-Marc Nesme, député maire de Paray-le-Monial X 2
3. Mireille Schurch, sénatrice de l'Allier

Formations Politiques

1. Ensemble, réussir Vichy, groupe municipal de Vichy
2. Groupe des élus de gauche au conseil municipal de Mâcon
3. Parti Radical de Gauche – Fédération de l'Allier
4. PCF 71
5. Groupe Europe écologie – Les Verts du conseil régional d'Auvergne

Chambres consulaires

1. Aproport
2. Association consulaire « La N7 à 4 voies vite »
3. Chambre d'agriculture de l'Allier
4. Chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy
5. Chambre de commerce et d'industrie du Cher
6. Chambre régionale de commerce et d'industrie Auvergne
7. Collectif des chambres de commerce et d'industrie de Saône-et-Loire, de Moulins-Vichy, de Montluçon-Gannat, de la Nièvre, du Roannais et de l'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est

8. Comité interconsulaire de l'Allier
9. Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est

Organismes de développement économique et social

1. Bourgogne Sudactiv
2. Comité d'expansion économique de l'Allier
3. Conseil économique social et environnemental Auvergne

Entreprises

1. ACE
2. ALIVERT
3. Allier Service Habitat
4. Auberge Panier Fleuri
5. Bernard RIGONDET, Conseil Agro-Aliment
6. BOSCH
7. Boutique BARBARA
8. Cabinet DERVAULT
9. COOPACA
10. Déco & Style
11. DRIVEPLANET
12. ELECTRONICA-TECHNOLOGIES
13. Entreprise MAGPRA – Toulon-sur-Allier
14. Ets ANGELARD Christian
15. EURL SMG
16. Françoise GOIN, Pharmacie
17. Frigorifiques de Moulins
18. Groupement agricole et horticole de Foulet
19. Henri ESTRADE, Economiste de la construction
20. JARDILAND
21. JLM Transports
22. LAGARDE Distribution
23. LE SAINT-CYR Hôtel-restaurant
24. LISA Val d'Allier
25. M. DECHET
26. MCK
27. Ph. GAUTIER
28. Ph. TREYVE, Ingénieur agronome et Paysagiste DPLG
29. Pharmacie J. MORIN
30. PASS CIE
31. PEP
32. POUENAT
33. Quincaillerie CHAPIER – Avernies
34. SA GOUJON-LALLEMAND
35. SACM
36. SARL ALTAIR
37. SARL CENTRE France
38. SARL FERRIERE
39. SARL GOELAND
40. SARL Louis LABEYRIE
41. SARL RM2
42. SAS Aire des Vérités
43. SAS VICHY PRUNELLE
44. Société TRMC anciennement TARMAC GRANULATS
45. Soleil sous Chapeau
46. Transports Moulinois
47. UCAL
48. X. BOUY

Organisations syndicales

1. Medef Allier
2. UD CGT de l'Allier
3. UD CGT de la DIR Centre-Est

Organisations religieuses

1. Abbaye de Sept-Fons X 2
2. Evêque de Moulins

Associations

1. Agir pour l'environnement X 2
2. ARCEA – Docteur Marcel-Alain DRAPIER, ancien président délégué X 2

3. ARCEA – courrier de M. René BEAUMONT, président délégué général
4. Association brandonnaise de protection contre les nuisances de la RCEA
5. Association de chefs d'entreprises DENA (Dynamique Economique Nord Allier)
6. Association des riverains et usagers de la Route Nationale 7 (+ 40 signataires)
7. Association RN7 2X2 voies Allier
8. CAPEN 71 X 3
9. Collectif contre le retour des nuisances routières à Charolles X 2 (une pétition signée par 250 personnes)
10. Coordination des associations du Beaujolais
11. Association du cadre de vie
12. Association patrimoine et environnement
13. Association de protection de la Vallée de la Noue (APVN) et Comité départemental de protection de la nature de Saône-et-Loire
14. UFC Que Choisir 71 X 2
15. Collectif des Usagers et Salariés de la RCEA

Particuliers

1. Madame Michèle AMON
2. Monsieur Pablo AIQUEL
3. Monsieur Vincent BACHLER
4. Monsieur Bernard BERTIN
5. Monsieur et Madame Henri BONNOT
6. Monsieur Henri BONNOT
7. Madame Laurence BOUBET
8. Monsieur Jean-Louis BOUIS et Monsieur Dominique DARNET
9. Monsieur Christian DOMINE
10. Monsieur Joël FLAMAND
11. Monsieur Jean-Luc FLAVENOT
12. Monsieur Jean GATEAU
13. Monsieur Gilbert GUILLAUME
14. Monsieur Jacques GRUET
15. Monsieur Christian GUINARD
16. Monsieur Emile HENRY
17. Monsieur François JACQUEMIN
18. Monsieur Dominique JOBARD
19. Monsieur P. LACROIX
20. Monsieur J. LAMY
21. Monsieur Jacques LARVARON
22. Monsieur Fernand LAURENT
23. Monsieur Christian LAURIAU
24. Monsieur Henri LEGRAND
25. Monsieur Daniel LESUR
26. Madame Annick MARTIN
27. Madame Jean-François MASSERET (+ 129 signataires)
28. Monsieur Michel MAYA
29. Famille MEEÛS
30. Monsieur Michel METROP
31. Monsieur Norbert NIEM
32. Monsieur Jean-Paul MONIER
33. Monsieur A. de MONTLIVAUT
34. Monsieur Yves MOULIN
35. Monsieur Jean-Claude PERRAUDIN
36. Monsieur Michel PERROT
37. Monsieur Lucien PROST X2
38. Monsieur André RECIPON
39. Monsieur Guy RENAUDEAU
40. Monsieur Michel REVIRON
41. Monsieur Michel ROLLOT
42. Monsieur Jean-Marie ROY
43. Monsieur John SOURIOUX
44. Jacques VERVACKÉ
45. Monsieur Noël VOUILLOIN
46. PETITTON rassemblant 229 signataires (Allier)

Annexe 6 : Exposé des aspects juridiques par M. Daniel CHABANOL conseiller d'Etat honoraire - Réunion de Montceau-les-Mines - 22 novembre 2010

Ce projet de mise à 2x2 voies de la RCEA, entre Montmarault et Mâcon-Chalon-sur-Saône, n'appellera sur le fond aucune observation de ma part, telle n'est pas ma mission. D'autre part, il n'appelle pas d'observation spécifique du juriste que j'essaie d'être, s'il s'oriente vers une réalisation par l'Etat, et donc vers un ouvrage non concédé exempt de péage.

La seule question juridique qui peut se poser dans cette affaire, c'est la faisabilité juridique d'un système de concession avec péage.

L'éventualité d'une réalisation par voie de concession, et si on laisse de côté les problèmes plus spécifiquement économiques et financiers que je ne dois pas aborder, cette éventualité doit s'inscrire dans des contraintes juridiques qui sont de deux ordres. Et c'est au regard de ces deux contraintes que j'ai essayé de porter un jugement sur le projet tel que je l'ai lu dans le document que vous avez tous eu en main.

Première contrainte, quand on choisit un ouvrage autoroutier concédé, donc payant, on doit maintenir la liberté de circuler, et surtout de circuler gratuitement. Les textes imposant ce maintien précèdent d'une double préoccupation. La première, qui n'est pas essentielle dans notre affaire, vient de ce que l'usage de l'autoroute, comme d'ailleurs de la route express, et c'est pour cela que ce n'est pas spécifique à notre dossier, cet usage est interdit à un certain nombre de véhicules : les cycles, les véhicules lents, comme d'ailleurs aux piétons, et il faut bien que, autoroute ou pas, route express ou pas, les piétons, les véhicules lents, les tracteurs puissent quand même circuler et aller d'un point à un autre. Donc, la mise en service de l'autoroute ne saurait supprimer, ne peut pas juridiquement supprimer le droit des usagers qui ne peuvent se servir de l'autoroute, parce qu'elle leur est interdite, de se voir proposer le maintien des dessertes existant avant la création de l'autoroute. Il faut donc laisser disponibles les itinéraires de substitution pour ceux qui n'ont pas le droit d'utiliser l'ouvrage payant, et au besoin, il faut les créer s'ils n'existent pas. Cela n'est qu'une déclinaison d'un grand principe juridique qui est celui de la liberté de circuler. Alors, j'ai dit que cette nécessité n'a pas d'effet sur le présent projet, je l'ai cité simplement pour dresser un paysage complet, puisque comme la RCEA est déjà classée en route express, ce classement s'est traduit par le rétablissement... ou a dû se traduire par le rétablissement ou le maintien des accès existants préalablement à ce classement en route express, maintien qui est prévu par le Code de la voirie routière.

Deuxième préoccupation d'où découle le principe de la gratuité de circulation qui, là, nous amène au cœur de notre problème, le droit de circuler gratuitement doit être maintenu lorsqu'on crée un ouvrage ou une autoroute à péage. C'est un principe absolument fondamental. Cette exigence découle d'un article L, c'est-à-dire d'une loi, 122.4 du Code de la voirie routière. Je vous cite le premier alinéa : « L'usage des autoroutes est en principe gratuit ». C'est vrai que le principe en France depuis 1955, est que cet usage des autoroutes est gratuit, même si on l'a totalement perdu de vue. Même si la conséquence de ce principe, à savoir le droit de pouvoir circuler gratuitement en France, ne figure pas en termes exprès dans la loi, cette loi a toujours été lue comme impliquant que si on déroge au principe en créant une autoroute payante, on doit impérativement maintenir un itinéraire permettant de circuler gratuitement. Cela implique que tout automobiliste puisse rejoindre les points desservis par la nouvelle autoroute par des itinéraires alternatifs gratuits, pas nécessairement d'ailleurs parallèles au nouvel ouvrage, mais équivalents. Naturellement, l'application du principe pose la question toujours récurrente, des caractéristiques que doit revêtir l'itinéraire alternatif pour être considéré comme véritablement alternatif. On ne peut bien sûr pas exiger que l'itinéraire alternatif gratuit soit doté de tous les avantages de l'autoroute en termes de rapidité, en termes de sécurité, sinon on ne voit pas pourquoi on ferait des autoroutes payantes. Mais à l'inverse, il ne peut pas être question de constituer des itinéraires alternatifs par l'addition de morceaux de voies départementales ou communales dégradées, étroites, rajoutées les unes aux autres, faute de quoi évidemment l'obligation de constituer ce genre d'itinéraire perdrait toute portée : en effet dans notre France, le maillage des voies communales

et départementales existantes aujourd'hui est assez serré pour que tout point du territoire puisse être relié par voie routière à tout autre point, de telle sorte qu'on pourrait dire que les itinéraires de substitution existent partout... Cela n'est pas tout à fait la question.

Lorsque la création d'une autoroute s'effectue sans suppression des voies existantes, et que ce maintien suffit en principe à constituer un itinéraire alternatif quels qu'en soient les défauts, car si on doit maintenir les itinéraires alternatifs, je redis que ces itinéraires ne doivent pas être hissés au niveau de caractéristiques et de performances équivalents à celui d'une autoroute.

Dans tous les cas, on ne doit pas dégrader la situation initiale pour les usagers qui entendent ne pas payer le péage. Et la question du maintien de la situation initiale, s'agissant du projet RCEA, n'appelle pas une réponse évidente. En effet, le projet a pour effet de transformer la voie express existante, qui n'est donc plus disponible en tant qu'itinéraire alternatif gratuit une fois le projet réalisé. Ce projet présente certes un maillage par des itinéraires alternatifs qui figurent dans le dossier. Ce maillage est réalisé par des juxtapositions de morceaux de départementales, notamment dans le Département de l'Allier. A première vue, les itinéraires proposés me paraissent aggraver la situation d'origine, aussi bien en temps qu'en kilométrage. Ainsi, même si la carte qui figure page 72 du dossier est un peu délicate à lire, les itinéraires sur tronçon alternatif de Toulon-sur-Allier à Dompierre, puis de Diou à Digoin, représentent par autoroute 49,5 kilomètres contre 55,4 par l'itinéraire alternatif, mais les temps respectifs de voyage sont de 28 minutes sur l'autoroute et de 65 minutes sur l'itinéraire alternatif, c'est-à-dire plus de deux fois plus. On observera aussi avec intérêt, par rapport à la question posée, l'itinéraire qui va de Palinges à Coire, 9,5 kilomètres par autoroute contre 14 sur l'itinéraire alternatif, et 6 minutes de trajet contre 21. On entend, certes, que grâce à l'autoroute les temps de transport sont fortement réduits, et que dire : « On ne met que 6 minutes par l'autoroute », cela ne veut pas forcément dire qu'on devrait pouvoir mettre 6 minutes par un itinéraire alternatif, puisque sur l'autoroute on peut rouler plus vite, et puis on roule sans encombrement. Mais l'étude fait état au total d'un gain de 20 minutes sur l'ensemble du trajet par l'autoroute. Et qu'on a quelque peine, à envisager que ces 20 minutes de gain de temps sont gagnées uniquement sur les tronçons de la RCEA que je viens de retenir. Et quand cela serait ? Il demeurerait que l'itinéraire alternatif est pénalisé de 52 minutes, (les chiffres énoncés ci-dessus), moins les 20 gagnées par l'autoroute, cela fait quand même 32 minutes de plus pour ces trajets par rapport à ce qu'ils représentent actuellement pour les usagers de la voie express. Cela veut dire concrètement que les usagers de la voie express sur ces itinéraires alternatifs supporteront 30 minutes de trajet de plus que ce qu'ils supportent aujourd'hui. Et je ne prends pas en compte la complexité des itinéraires ainsi proposés. Il faudra une signalétique assez efficace et complexe pour que chacun se retrouve sur l'itinéraire alternatif. Cette aggravation objective de la situation me paraît donc introduire une incertitude concernant la sécurité juridique du montage retenu.

Cela étant, subsiste une inconnue supplémentaire s'agissant du bilan de qualité des itinéraires alternatifs Il s'agit du nombre de points de péage. Dans le système de péage ouvert retenu par le projet, on peut, entre deux gares de péage, entrer et sortir librement de l'ouvrage sans payer. Donc, si, évidemment, hypothèse limite, il y avait deux gares de péage seulement, une à l'entrée, une à la sortie, il n'y aurait plus besoin de l'itinéraire alternatif, car il suffirait d'entrer sur l'autoroute après la première gare de péage, et d'en ressortir avant la dernière pour circuler gratuitement, ce qui rendrait inutile l'itinéraire alternatif. A l'inverse, chaque fois qu'on augmente le nombre de gares de péage, on réduit d'autant l'utilisation gratuite de l'ouvrage comme pouvant constituer le substitut d'un itinéraire alternatif.

Je me résume : au regard du premier des principes, à savoir maintenir la gratuité de l'usage de la voirie, le projet, tel que je l'ai lu, me paraît courir un risque juridique.

Second principe auquel doit répondre un ouvrage à péage : on doit traiter les usagers en respectant le principe d'égalité. C'est un principe qui n'est pas que législatif, et relevant donc de la jurisprudence du Conseil d'Etat, c'est un principe qui, aujourd'hui, est adopté et partagé par le Conseil constitutionnel. Donc, c'est un principe avec lequel personne, même pas le législateur, ne peut jouer. Le parti retenu dans le projet est celui d'un système de péage dit ouvert, je l'ai dit. On entend par-là un système qui entre deux gares de péage, qui sont en principe de pleine voie, laisse circuler librement et gratuitement, ceux qui entrés après une gare ressortent de l'ouvrage avant la suivante, les entrées et les sorties, entre les gares de péage, ne s'accompagnant pas du moindre contrôle. On entre librement, on ressort librement. La conséquence, c'est que la circulation, que je qualifierai de locale, entre guillemets, peut, moyennant une stratégie simple, user gratuitement de l'ouvrage. On entre après la gare de péage, on en ressort avant. Cependant, la circulation de transit qui demeure sur l'ouvrage paie le péage total à chaque fois que l'on rencontre une gare de péage. Un péage dont au surplus, il convient de noter qu'il devient forfaitaire : comme on n'a pas de ticket d'entrée et ticket de sortie, on paie la somme correspondant au trajet depuis la gare précédente, à peu près 35 kilomètres, même si on est entré sur l'autoroute 10 kilomètres seulement avant la gare. On a ici une double atteinte au principe d'égalité, les uns ne payent rien, les autres payent tout. Et parmi ceux qui payent tout, il y en a qui payent pour 10 kilomètres, le même prix que ceux qui ont fait 35 kilomètres.

Les principes qui régissent l'établissement des péages sont connus en jurisprudence administrative depuis au moins 1974. Ils ont été formalisés en effet dans un arrêt rendu par la section du contentieux du Conseil d'Etat le 10 mai 1974, c'est un arrêt Denoyez et Chorques. Cet arrêt a admis que s'agissant des tarifs du bac qui, à l'époque, desservait l'île de Ré, les habitants de l'île se trouvaient dans une situation géographique justifiant un tarif minoré (pas la gratuité) par rapport aux autres usagers de ce bac, mais les habitants du département de la Charente-Maritime, eux, ne devaient pas avoir un tarif minoré par rapport aux habitants de Paris, de Lyon ou de Mâcon, parce qu'ils n'étaient pas dans une situation spéciale justifiant une dérogation au principe d'égalité. La circonstance notamment que les finances départementales de Charente-Maritime avaient été mises à contribution pour l'installation de ces bacs a été jugée inopérante, alors que les grands arguments des gens de la Charente-Maritime étaient tirés de ce que, payant déjà une part de l'ouvrage, il était légitime qu'ils supportent un coût minoré lorsqu'ils l'utilisaient. Non, a décidé le Conseil d'Etat, cela n'a rien à voir.

Voici le « considérant » de principe de l'arrêt du Conseil d'Etat : « la fixation de tarifs différents applicables pour un même service rendu à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre les usagers des différences de situation appréciables, soit qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure », et on notera que cet arrêt de 1974 est un peu périmé en ce sens qu'il prévoit qu'une loi pourrait dispenser du respect de ce principe d'égalité. On a depuis 1974 fait des progrès dans le contrôle de constitutionnalité des lois, et je suis prêt à prendre le pari qu'aujourd'hui on ne pourrait même pas prévoir par une loi qu'on puisse déroger au principe d'égalité. De nombreux arrêts du Conseil constitutionnel sont venus rappeler que ce principe, encore une fois, était constitutionnel.

En application de ce principe, on a admis qu'on pouvait moduler les péages dans le temps, parce que les usagers qui se présentent à l'heure de pointe ne sont pas objectivement dans la même situation que ceux qui se présentent au moment creux. Mais, comme le rappellent les cahiers des charges de concession d'autoroute, la perception des péages, je cite, « doit être faite d'une manière égale pour tous sans aucune faveur ». Au regard des exigences découlant de ce principe, le système de péage ouvert retenu m'a laissé un peu perplexe... perplexité qui augmenterait évidemment si le nombre de gares de péage venait à être encore réduit. On a ici de fortes discriminations entre usagers, certaines dessertes locales sont rendues gratuites, le terme local perdant de plus en plus de sa portée au fur et à mesure

que diminue le nombre de gares de péage, et le financement est reporté sur les usagers longue distance. Et entre usagers payants, comme je l'ai dit, le péage forfaitaire a pour effet que le prix payé au kilomètre parcouru peut être 3 ou 4 fois plus faible selon la bretelle d'entrée utilisée. Alors, est-ce que cette atteinte au principe d'égalité trouve une justification au titre d'une des conditions posées par le Conseil d'Etat et reprises par le Conseil constitutionnel ? Si on laisse la loi de côté, je vous ai dit pourquoi, est-ce qu'on peut faire état de différence appréciable de situations entre les usagers ? J'avoue éprouver quelques hésitations. Encore doit-on nuancer les propos : si les itinéraires alternatifs représentent une aggravation de la situation initiale, comme j'ai essayé de vous le dire, tout comme je l'ai senti, les populations locales sont contraintes en quelque sorte de recourir à l'ouvrage autoroutier, seul moyen de conserver le niveau de commodité qui est assuré actuellement par la voie express. On pourrait donc presque tenir le discours consistant à dire : les itinéraires de substitution sont tellement mal commodes, que nous, les locaux, nous, si nous voulons garder le même niveau de service que celui que nous avons aujourd'hui sur la voie express, nous sommes contraints de prendre l'autoroute. En somme, nous sommes une clientèle captive de l'autoroute, et cela justifie qu'on ne paie pas autant que les autres. Est-ce que cela justifierait pour autant qu'on ne paye rien ? Je ne sais pas. Je crois que c'est un peu la même situation qu'on pourrait invoquer à la limite que celle qui fut celle des habitants de l'île de Ré, dont on a considéré qu'ils ne pouvaient pas, eux, se passer du bac, et qu'il était normal qu'ils paient moins cher. Mais on n'a jamais dit qu'ils ne devaient pas payer.

Est-ce que la gratuité totale qui résulte du système de péage ouvert ne constitue pas un avantage disproportionné par rapport à la situation objective des usagers potentiels ? Moi, je ne peux que me borner à poser la question, qui sera au cœur, de toute façon, des débats ultérieurs devant le Conseil d'Etat, car le projet de décret qui ressortira du projet gouvernemental passera en discussion devant la section des travaux publics du Conseil d'Etat.

Est-ce que l'on pourrait faire état de ce que cette atteinte au principe d'égalité serait commandée par une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage ? J'ai connu dans mon passé actif un cas dans lequel la nécessité d'éviter des files d'attente en sortie d'un tunnel urbain avait conduit à accepter une sortie libre, et donc un parcours gratuit sur un ouvrage parisien : il y avait dans cette affaire une raison objective, tirée de ce qu'on ne pouvait pas envisager une file d'attente sous un tunnel. Dans notre projet, on doit s'interroger sur les nécessités techniques invoquées pour supprimer l'absence de gare de péage sur les bretelles d'entrée sur l'ouvrage, corrélée à du péage ouvert. La délivrance des tickets d'entrée est désormais automatique, et permet de ne faire payer que les kilomètres effectivement parcourus, on a les moyens techniques aisés de les mesurer, sans devoir immobiliser un salarié qui délivrerait un ticket. Quant au péage de sortie sur les bretelles intermédiaires entre deux gares de pleine voie, on pourrait peut-être considérer qu'entre deux gares de pleine voie, peut-être certaines bretelles seraient payantes en sortie et pas toutes, cela diminuerait la rupture d'égalité. Un seul agent peut y pourvoir, la majorité des usagers payant désormais par carte ou télépéage. Loin de moi l'idée de refaire la conception de l'ouvrage, cela n'est pas ma mission ici. Ces pistes, je ne les envisage que pour tester l'hypothèse qu'une nécessité d'intérêt général pourrait justifier les distorsions qui, objectivement, existent dans le projet.

Il reste à conclure, mais je n'ai pas le pouvoir d'y procéder. Tout ce que je peux faire, et j'y suis tenu, c'est d'attirer l'attention sur les deux éléments problématiques du projet, éléments qui jouent en sens contraire. Plus il y a de gares de péage, moins il y a de discrimination entre usagers, mais plus les itinéraires alternatifs sont fragiles, et inversement, la réduction du nombre de gares de péage, qui accroît dangereusement les discriminations, rend tolérables les itinéraires alternatifs.

Il n'est pas possible à ce jour de dire le projet illégal, et d'ailleurs, je le redis, ce n'est pas mon rôle. Il n'est pas non plus possible de garantir qu'il pourrait être mené à bien sans accident juridique de parcours.

Annexe 7 : Glossaire

ADRCEA	Association de défense de la Route Centre Europe Atlantique
AFITF	Agence de financement des infrastructures de transports de France
AOC	Appellation d'origine contrôlée
APS	Avant-projet sommaire
APVN	Association de protection de la Vallée de la Noue
ARCEA	Association pour la Route Centre Europe Atlantique
CAPEN	Confédération des associations pour la protection de l'environnement et de la nature
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CEEA	Comité d'expansion économique de l'Allier
CESER	Conseil économique, social et environnemental régional
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
CIAT	Comité interministériel d'aménagement du territoire
CNDP	Commission nationale du débat public
CPER	Contrat de plan Etat-Région
CPDP	Commission particulière du débat public
CRCI	Chambre régionale de commerce et d'industrie
CU	Communauté urbaine
DDT	Direction départementale des territoires
DENA	Dynamique économique nord Allier
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIR CE	Direction interdépartementale des routes Centre Est
DIRECCTE	Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DIT	Direction des infrastructures terrestres
DRE	Direction régionale de l'équipement
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'utilité publique
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
FNTR	Fédération nationale des transports routiers
GES	Gaz à effet de serre
GLAT	Grande liaison d'aménagement du territoire
JDD	Journal du débat
LET	Laboratoire d'économie des transports
LGV	Ligne à grande vitesse
LOTI	Loi n°82-1153 du 30/12/1982 d'orientation des transports intérieurs
MEEDDAT	Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire
MO	Maître d'ouvrage ou maîtrise d'ouvrage
OITC	Office interconsulaire des transports et des communications
OPF	Opérateur ferroviaire de proximité
PCF	Parti communiste français
PDMI	Programme de modernisation des itinéraires
PIB	Produit intérieur brut
PL	Poids lourds
PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Petite et moyenne entreprise
PPP	Partenariat public privé
RCEA	Route centre Europe Atlantique
RD	Route départementale
RFF	Réseau ferré de France
RN	Route nationale
SAFER	Société d'aménagement foncier et d'établissement rural
SICTOM	Syndicat intercommunal de collecte et traitement des ordures ménagères
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNIT	Schéma national des infrastructures de transport
SRADDT	Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire
SRIT	Schéma régional des infrastructures de transport
TER	Transport express régional
TGV	Train à grande vitesse
UFC	Union fédérale des consommateurs
VFCEA	Voie ferrée Centre Europe Atlantique
UD	Union départementale
UL	Union locale
VL	Véhicule léger
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique

NOTES

A series of horizontal dotted lines for taking notes.

cndp
Commission nationale
du débat public

INFORMATIONS :

Commission nationale du débat public

20, avenue de Ségur - 75007 PARIS

Tél.: 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90

Email : contact@debatpublic.fr

www.debatpublic.fr