



Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Auvergne-Rhône-Alpes

**DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
MISE A 2X2 VOIES DE LA RN 79 (RCEA)
PAR RECOURS A UNE CONCESSION AUTOROUTIERE
ENTRE MONTMARSAULT (03) ET DIGOIN (71)**

Volume 9 >

**PIECE K : ANNEXES DU DOSSIER D'ENQUETE
Tome 1 sur 2**

Sommaire

TOME 1

CHAPITRE 1. DEBAT PUBLIC

- 1 - BILAN DU DEBAT PUBLIC – CNDP
- 2 - DECISION CONSECUTIVE AU DEBAT PUBLIC
- 3 - COMPTE-RENDU DU DEBAT PUBLIC

CHAPITRE 2. COMPTE-RENDU DES REUNIONS DU COPIL ET COTECH

- 1 - COMPOSITION DU COMITE DE SUIVI DE LA RCEA
- 2 - COMITE DE PILOTAGE DU 29 NOVEMBRE 2011
- 3 - COMITE DE PILOTAGE DU 24 SEPTEMBRE 2013
- 4 - COMITE TECHNIQUE DU 16 OCTOBRE 2013 – ECHANGEUR DE MONTMARAULT
- 5 - COMITE TECHNIQUE DU 16 OCTOBRE 2013 – ECHANGEURS DE TOULON / ALLIER ET MONTBEUGNY
- 6 - COMITE TECHNIQUE DU 20 NOVEMBRE 2013 EN LIEN AVEC LA TARIFICATION ET LES AIRES
- 7 - COMITE TECHNIQUE DU 20 NOVEMBRE 2013 EN LIEN AVEC LE FRANCHISSEMENT DU VAL D'ALLIER
- 8 - COMITE DE PILOTAGE DU 20 DECEMBRE 2013
- 9 - COMITE DE PILOTAGE DU 12 JANVIER 2015

TOME 2

CHAPITRE 3. ATELIERS

- 1 - ATELIER « ADAPTATIONS LOCALES DU PROJET » (27/01/2012)
- 2 - ATELIER « USAGERS FREQUENTS » (27/01/2012)
- 3 - ATELIER « ADAPTATIONS LOCALES DU PROJET » (13/04/2012)
- 4 - ATELIER « USAGERS FREQUENTS » (13/04/2012)
- 5 - ATELIER « ENVIRONNEMENT » (27/04/2012)
- 6 - ATELIER « ADAPTATIONS LOCALES DU PROJET » (25/06/2012)
- 7 - ATELIER « ENVIRONNEMENT - EAU » (25/06/2012)

CHAPITRE 4. REUNIONS PUBLIQUES

- 1 - REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION DU 13 JANVIER 2015 A MONTMARAULT
- 2 - REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION DU 14 JANVIER 2015 A DOMPIERRE
- 3 - REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION DU 15 JANVIER 2015 A TOULON

CHAPITRE 5. COMMUNIQUE DE PRESSE

- 1 - FREDERIC CUVILLIER SE DEPLACE SUR LA ROUTE CENTRE-EUROPE ATLANTIQUE POUR CONCRETISER LES ENGAGEMENT DU GOUVERNEMENT : REAMENAGEMENT DANS L'ALLIER ET EN SAONE-ET-LOIRE

CHAPITRE 6. AVIS DU MINISTRE DE L'AGRICULTURE

CHAPITRE 7. ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE DES ACQUISITIONS FONCIERES

CHAPITRE 8. PROCES VERBAUX DES REUNIONS D'EXAMEN CONJOINT SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Chapitre 1. Débat public

1 - BILAN DU DEBAT PUBLIC – CNDP

Bilan

du débat public

Projet d'accélération
de la mise à 2x2 voies
de la Route Centre
Europe Atlantique

4 novembre 2010 - 4 février 2011

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

29 mars 2011

Sur saisine 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 relative au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault/Paray-le-Monial/Mâcon et Paray-le-Monial/Chalon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé lors de sa séance du 7 avril 2010 d'organiser elle-même un débat et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a considéré que si la mise à 2x2 voies avec statut de route express a déjà été déclarée d'utilité publique¹, 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. Par ailleurs, elle a jugé que cette nouvelle proposition revêt un caractère d'intérêt national ; la RCEA constituant la liaison transversale entre les ports de l'Atlantique et la région Rhône-Alpes ainsi que la Suisse est un axe structurant sur le plan de l'aménagement du territoire. Elle a également considéré que les conséquences du projet sont de nature à favoriser le développement économique des territoires desservis, mais susceptibles d'aggraver les impacts prévus de la route express sur l'environnement. Elle a enfin pris en considération les modifications de ses modalités de financement.

Lors de cette même séance, elle a nommé Mme Claude Brévan présidente de la CPDP. Le 5 mai, elle a nommé les membres de cette dernière : Mme Martine Lafon-Lehmans ainsi que MM. Jean-Yves Audouin, Jean-Louis Chérel et Denis Viala.

Lors de sa séance du 6 octobre, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis à débat, a arrêté les dates de ce dernier (du 4 novembre 2010 au 4 février 2011, de manière à ce qu'il soit terminé avant la période préélectorale des cantonales) et approuvé ses modalités d'organisation.

UNE INFRASTRUCTURE DANGEREUSE

C'est au titre de l'insécurité routière que ce projet est inscrit à l'avant-projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Ainsi que le mentionne le maître d'ouvrage, « l'enjeu de l'aménagement de cet axe est aujourd'hui primordial, au regard de l'aggravation de l'insécurité routière. En effet, alors que des améliorations sont obtenues sur le reste du réseau routier français, des accidents graves et souvent mortels se produisent toujours sur la RCEA ces dernières années. Ces accidents sont liés à des chocs frontaux avec des poids lourds »². Et chacun, dans les deux départements concernés, d'insister sur les dangers de cet itinéraire sur lequel surviennent chaque mois près de trois accidents, mortels dans un cas sur trois.

LE PROJET PROPOSÉ PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Si l'on parle depuis longtemps de l'aménagement de la RCEA, qui depuis 1993 a fait l'objet d'aménagements, c'est surtout à compter de 2007 que les prises de position ont été nombreuses. Pour les uns, la solution d'autoroute concédée « retenue »³ par l'Etat est la seule qui garantisse une réalisation sûre et rapide. Pour les autres, la mise en concession avec l'installation de péages est inacceptable, refusant de faire peser sur les populations concernées le prix d'un désengagement de l'Etat vis-à-vis de ses responsabilités en matière de sécurité. Bien avant le débat, donc, prises de positions très claires et fermement opposées.

La mise à 2x2 voies de la RCEA fait l'objet d'aménagements sur certaines portions depuis plusieurs années dans le cadre du plan de modernisation des itinéraires routiers (PdMI). Mais si cette démarche a en réalité débuté sur certains tronçons dès les années 1980, la section Montmarault/Chalon-sur-Saône/Mâcon n'est aujourd'hui aménagée qu'à hauteur de 30%. L'achèvement des travaux d'aménagement est estimé à 950 millions €.

¹ La mise à 2x2 voies de la section Montmarault-Chalon-sur-Saône/Mâcon, avec le statut de route express, a été par le passé déclarée d'utilité publique par les décrets des 17 mars 1995, 31 novembre 1996 et 9 mai 1997.

² Selon le centre d'études techniques de l'équipement (CETE), il n'y a pas plus d'accidents par kilomètre parcouru sur la RCEA que l'on en recense ailleurs. En revanche, chaque accident est nettement plus grave.

³ Ce qui n'est pas encore le cas.

Cet axe de 240 km est un itinéraire de transit, d'échanges et de trafics locaux traversant les deux départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire ; il supporte une fréquentation très importante de poids lourds et se caractérise par une détérioration notable de la situation en termes de sécurité routière. En outre, selon le maître d'ouvrage, ce projet s'inscrit dans le cadre des orientations du Grenelle de l'environnement et participe à la préservation de l'environnement, au désenclavement des territoires, comme à une meilleure attractivité des régions Auvergne et Bourgogne, autant d'objectifs que ne peuvent assurer à un horizon raisonnable des modes alternatifs de transport.

C'est pourquoi il apparaît urgent pour l'Etat de donner corps à ce projet. S'il devait reposer sur l'attribution de crédits publics au même rythme que les années précédentes (soit de l'ordre de 27 millions € par an), l'achèvement de l'aménagement entre les autoroutes A71 et A6 demanderait plusieurs décennies (de 30 à 35 ans). En conséquence, les pouvoirs publics ont étudié et proposé une solution de mise en concession autoroutière de la RCEA (avec péage entre Montmarault et Mâcon/Ciry) afin d'accélérer les travaux, sachant que la section Ciry-le-Noble/Chalon-sur-Saône (aménagée sur crédits d'Etat pour environ 200 millions €)⁴ resterait hors concession, donc gratuite.

On retrouve dans ces propositions des éléments communs avec ceux de deux débats organisés fin 2009-début 2010 par la Commission nationale (l'accélération selon les mêmes modalités des aménagements de la RN154 en Eure-et-Loir et de la RN126 entre Castres et Toulouse) ; ceci étant, ce projet présente des caractéristiques propres qui appellent sans doute des décisions plus modulées ou plus difficiles à cerner, ne serait-ce qu'en raison du nombre d'accès et surtout de l'insuffisance d'itinéraires de substitution pour une partie du linéaire.

Le passage au statut autoroutier s'accompagnerait de mises aux normes permettant notamment aux véhicules légers de rouler à 110 ou 130 km/h selon les sections. Les gains de temps pourraient atteindre 20 minutes entre Montmarault et Mâcon. Par ailleurs, ceci permettrait une approche globale des enjeux environnementaux pour mettre l'ensemble de l'axe en conformité avec les exigences environnementales actuelles. Des mesures de protection sont donc envisagées, notamment afin de contribuer à la constitution de la trame verte et bleue prévue par la loi Grenelle 1.

Le coût de la mise en concession est estimé par l'Etat à 1,1 milliard € (950 millions pour la mise à 2x2 voies auxquels viennent s'ajouter 160 millions pour les aménagements spécifiques à la mise en concession, notamment les barrières de péage et la mise aux normes autoroutières).

Après la décision du maître d'ouvrage en juillet 2011 sur la suite qu'il entendra apporter à ce projet, et si l'option de mise en concession est retenue, une enquête publique serait ouverte en vue d'une nouvelle déclaration d'utilité publique (DUP) fin 2011 ; le choix du concessionnaire interviendrait en 2012, les débuts des travaux en 2014 et la mise en service en 2017, ce qui est apparu très peu vraisemblable à tous les participants.

CONCESSION OU NON ?

■ Des avis tranchés

Cette question a évidemment été l'une des premières à avoir été abordée. Divers acteurs se sont déclarés favorables à la mise en concession afin évidemment d'améliorer la sécurité mais aussi de donner un coup de pouce au développement économique et touristique : l'Assemblée départementale de l'Allier⁵, le sénateur de ce même département, le député de la 2^{ème} circonscription de Saône-et-Loire, la Communauté d'agglomération de Moulins, les CCI de Montluçon-Gannat et de Moulins-Vichy, ... Cependant certains d'entre eux accompagnent cet accord de conditions comme la gratuité pour les usagers locaux et le maintien des échangeurs (voire l'étude de nouveaux échangeurs).

⁴ Toutefois une subvention d'équilibre de l'ordre de 150 millions € devrait être prévue au cas où le projet de concession ne s'équilibrerait pas (montant restant à vérifier au vue des résultats de l'appel d'offres).

⁵ Le Conseil général de l'Allier a néanmoins pris une telle décision « non sans état d'âme ».

D'autres, comme le Conseil général de Saône-et-Loire, se sont opposés fermement à une telle hypothèse. Divers intervenants, considérant avoir déjà payé trois fois par le biais de la fiscalité locale, départementale et régionale, sont particulièrement réticents. Confier au secteur privé une infrastructure ayant déjà pesé sur les épaules des contribuables, même si la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) assure que ces efforts seront comptabilisés comme apports en nature dans le cadre du cahier des charges de la concession, hérisse nombre de participants ainsi que l'illustrent les questions posées et avis donnés sur le site Internet du débat.

Cette accusation recoupe celle que l'on avait déjà entendue lors du débat sur l'aménagement de la RN154 évoqué ci-dessus dont le bilan relevait : « On peut déceler à cette occasion l'opposition entre défenseurs du maintien de certaines responsabilités dans le giron de l'Etat et tenants d'une politique plus tournée vers leur attribution au secteur privé, même s'il n'y a pas de coïncidence avec les clivages politiques traditionnels ».

■ Des interrogations...

Mais toutes les interventions n'ont pas été aussi tranchées. Certains se demandent si le régime de la concession peut être appliqué à une partie de l'itinéraire et non à une autre. D'autres s'interrogent sur les moyens permettant d'éviter tel ou tel péage (pourrait-on sortir avant une barrière de péage puis retourner immédiatement sur l'autoroute ?). D'autres enfin attendent de disposer d'informations complémentaires pour se prononcer tout en jugeant qu'il conviendrait plutôt de recourir à des moyens plus simples et moins coûteux. En ces périodes de disette budgétaire, améliorer l'existant est souvent une solution préconisée par nombre de participants aux débats publics organisés par la CNDP.

Par ailleurs, divers intervenants hésitent en raison du calendrier de réalisation des deux hypothèses, jugeant que les délais annoncés en cas de mise en concession paraissent largement optimistes et ceux de l'aménagement sur crédits publics excessivement pessimistes.

■ ...des regrets...

Les intervenants regrettent fréquemment que l'Etat, par le passé, n'ait pas honoré ses engagements, ce qui se traduit par une perte de confiance dans la parole des pouvoirs publics. Comment dès lors passer un « contrat social » sans un minimum de confiance ? Il serait souhaitable de ne plus entendre, comme ce fut le cas, un représentant d'association s'exclamer : « les citoyens que nous sommes se reconnaissent de moins en moins dans l'Etat qui nous gouverne ».

De plus, exemples à l'appui, certains doutent du sérieux des engagements pris par les pouvoirs publics. De surcroît, alors qu'une étude réalisée voici quelques années par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon concluait qu'il n'était nullement recommandé de procéder à une mise en concession de cet itinéraire, on s'étonne parmi l'assistance que les pouvoirs publics remettent cette solution au goût du jour.

En outre, s'est exprimé le regret que le maître d'ouvrage n'ait pas suffisamment approfondi et évalué l'alternative de l'aménagement hors concession, conduisant divers membres de l'assistance à considérer le dossier insuffisant et biaisé puisque ne présentant pas la poursuite de la mise à 2x2 voies sur crédits budgétaires comme une véritable alternative possible.

■ ...et des suspicions

En conséquence, certains membres de l'assistance s'indignent : « Vous nous proposez là tout ou rien, quasiment. Tout, concernant une route à péage, ou rien si nous n'acceptons pas le péage. Je trouve que cela s'apparente à du chantage » accuse une intervenante. D'autant plus que l'argumentaire du maître d'ouvrage et des défenseurs du projet a parfois été interprété comme tendant à leur faire endosser la responsabilité de l'insécurité routière au cas où la solution finalement adoptée impliquerait le retard de l'aménagement.

Si comme le relève la CPDP, les particuliers qui prennent la parole en réunion en faveur de la mise en concession sont très rares, les avis exprimant une adhésion avec ou sans réserve sont davantage représentés dans les avis écrits où ils représentent un peu plus d'un tiers du total. Il est classique dans tous les débats publics que les personnes qui sont favorables à un projet ne se déplacent en général qu'assez peu pour le dire, surtout dans des enceintes dominées par la contestation du projet.

COÛT ET FINANCEMENT : LES CONTROVERSES

■ Comment expliquer un coût supérieur à un milliard € ?

L'assistance s'interroge sur la différence entre l'estimation rendue publique en 2007 de la mise à 2x2 voies, soit 695 millions €, et le chiffrage de 1,1 milliard affiché aujourd'hui. Le trait n'est-il pas grossi volontairement⁶. La CPDP demande que la réunion publique consacrée à ces questions permette de comparer réellement ces deux estimations. Selon la DREAL, quatre facteurs expliquent cette différence : l'évolution du coût des travaux publics ; une meilleure prise en compte de l'environnement dans le projet ; les coûts de maîtrise d'œuvre et le poids du 1 % paysage. Ces informations ne convainquent pas divers élus qui soulignent que contrairement à ce que soutient le maître d'ouvrage le coût des travaux publics, loin d'augmenter, s'inscrit au contraire à la baisse depuis quelque temps.

■ Le financement : une alternative acceptée par certains, inacceptable pour d'autres

De la modalité sur laquelle se portera le choix dépendra le calendrier de réalisation du projet. Les partisans de l'aménagement sur crédits d'Etat demandent aux pouvoirs publics de faire face à leurs responsabilités, d'autant plus - soulignent-ils - que ne subsiste en Saône-et-Loire qu'une seule route nationale. Ils s'étonnent aussi du versement à l'éventuelle société concessionnaire de 150 millions € au titre de subvention d'équilibre. Et ils regrettent à l'occasion que l'Europe ne participe plus au financement de ce type de projet.

Un argument trouble particulièrement l'assistance. L'Etat fixe à 350 millions € sa participation au cas où serait retenue la mise en concession (200 millions de travaux pour la branche nord située en Saône-et-Loire auxquels s'ajoutent 150 millions sous forme de subvention d'équilibre). Or, dans la foulée, il affirme n'avoir prévu sur la même période que 150 millions sur l'ensemble de l'itinéraire en cas de renoncement à l'idée de concession, ce qui ne permettrait donc pas l'achèvement de l'itinéraire de la branche nord puisque cette somme, compte tenu des questions d'insécurité, ne serait réservée qu'à des aménagements de mise en sécurité sur l'ensemble de l'axe. Comment s'attendre à ce que le public reçoive, sans réagir, une telle information ?

LE PÉAGE

Dans l'hypothèse d'une mise en concession, un système de péage dit « ouvert » avec barrières de péage régulièrement espacées serait mis en place. L'utilisateur ne paierait pas en entrant sur l'autoroute, mais s'acquitterait d'un tarif forfaitaire par tronçon. Ce système permettrait selon le maître d'ouvrage de maintenir la quasi-totalité des échangeurs actuels fréquemment utilisés pour les déplacements locaux, domicile-travail notamment.

Le coût pour les usagers s'élèverait à 7,63 centimes par kilomètre pour les véhicules légers et à environ 24 centimes pour les poids lourds, ce qui représente à peu près 40 % de moins que les tarifs pratiqués sur les autoroutes récemment mises en service.

⁶ « La stratégie gouvernementale consiste à grossir les coûts et à présenter une réduction des délais jamais égalée, pour conduire naturellement à la seule voie de la privatisation » affirme le collectif des usagers et salariés de la RCEA.

La question de l'équité territoriale est évidemment soulevée : on pourrait en effet circuler gratuitement dans le département de la Creuse mais moyennant péage dans l'Allier et en Saône-et-Loire⁷. Ce souci d'équité territoriale, auquel s'ajoute souvent celui de l'équité sociale, s'exprime fréquemment ; on ne veut plus « rester sur le bas côté » lorsque l'on juge être moins bien traité qu'ailleurs ; on souhaite disposer des mêmes chances de développement ou des mêmes avantages que ceux dont bénéficient d'autres territoires. Pourquoi, se sont demandés lors d'un débat précédent les habitants de Chartres, devrions-nous payer pour utiliser la future RN154 concédée traversant notre département de l'Eure-et-Loir alors que dans le département voisin de l'Eure la même infrastructure peut être empruntée gratuitement ?

La loi ne permettant pas d'opérer une discrimination entre les usagers selon leur origine géographique, il s'avère qu'il est hors de question de filtrer aux péages selon l'immatriculation. Ceci encouragera, selon certains, des stratégies d'évitement, qui se traduiront, surtout si une forte proportion de professionnels de la route les pratiquent, par des coûts de maintenance élevés à la charge des deux départements en raison d'une circulation accrue sur les réseaux dont ils ont la charge. Et même si le maître d'ouvrage évoque la possibilité d'instaurer des systèmes d'abonnement au profit des usagers « fréquents » de l'autoroute, cette proposition est loin d'emporter l'adhésion de l'assistance. De nombreux échanges ont évoqué le coût du péage pesant sur l'usager en fonction de diverses hypothèses de parcours et d'implantation des barrières de péage.

C'est pourquoi le choix des modalités de péage, de l'implantation des barrières⁸ comme de celle des échangeurs⁹ s'avère fondamental ; ainsi, s'il est donné suite au projet de mise en concession, il reste à effectuer un important travail, d'autant plus nécessaire qu'il semble, d'après certains intervenants, que les contacts préalables au débat entre la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires locaux ont été insuffisamment approfondis.

L'INSUFFISANCE DES ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION

Toute mise en concession appelle l'existence d'itinéraires de substitution ne dégradant pas les conditions de circulation précédemment offertes aux usagers. La situation des deux départements est différente : un seul itinéraire de ce type est disponible en Saône-et-Loire alors que le département de l'Allier en dispose de trois, ce qui explique sans doute les positions différentes adoptées par les deux conseils généraux. D'autre part, tout le monde s'accorde à reconnaître la qualité plus qu'insuffisante de ces réseaux, surtout au sein du premier département, ce qui conduit les intervenants à s'élever vivement contre les propositions du maître d'ouvrage. Ce dernier est d'ailleurs amené à reconnaître qu'il est conscient de leur piètre qualité et qu'il étudiera les moyens d'y remédier. Et son rappel de la réglementation permettant aux communes d'interdire le trafic poids lourds est loin d'apporter une réponse suffisante. En outre, le département de Saône-et-Loire n'envisage nullement de financer les travaux de mise à niveau (de l'ordre de 130 millions €) de ces itinéraires, ce qui conduit l'Etat à modifier sa position initiale en annonçant qu'il est prêt à y participer financièrement mais à un niveau bien moindre que ce qui est considéré comme nécessaire par le Conseil général.

FAISABILITÉ JURIDIQUE ET FINANCIÈRE : LA PRINCIPALE PIERRE D'ACHOPPEMENT

Le président du Conseil général de Saône-et-Loire refuse que le péage soit « une fatalité », juge que la question de la légalité d'un tel projet est posée au regard des principes généraux de notre droit et doute de la sincérité des évaluations financières réalisées par le maître d'ouvrage. En conséquence, dès l'ouverture du débat, par lettre du 4 octobre 2010, il a sollicité une expertise indépendante sur la faisabilité financière de l'option d'une mise en concession. Affirmant que

⁷ C'est pourquoi la CPDP a saisi le Directeur général des infrastructures du ministère afin de disposer de l'état des investissements routiers de l'Etat au cours des dernières années et les opérations programmées au niveau national pour répondre au sentiment d'absence d'équité dans les choix de financements publics.

⁸ Comme entre Le Montet et Montmarault ou à la jonction RN7-RCEA entre autres.

⁹ Ceux de Montbeugny et de Deux-Chaises, par exemple.

la population a le « sentiment d'être prise au piège », il souhaite que l'éventail des choix à la disposition de l'Etat soit le plus ouvert possible.

Lors de sa séance du 3 novembre, la CNDP a décidé de demander un dire d'experts sur ces aspects juridiques ainsi que sur l'approche financière du projet, sur la concédabilité de l'ouvrage et les besoins éventuels d'une subvention d'équilibre. Deux experts indépendants ont été mandatés afin d'apprécier la validité des hypothèses en matière de trafic et de donner un avis sur l'estimation des travaux, sur les acquisitions foncières restant à opérer et sur les variables économiques prises en compte pour la modélisation ayant permis de conclure à la possibilité de concéder l'ouvrage. Leurs conclusions ont été présentées en réunion publique. En résumé, l'un des experts mandatés fixe le coût à 848,4 millions € HT contre 759,4 millions € selon le maître d'ouvrage ; le second, tout en jugeant prudentes les hypothèses de trafic retenues par le projet et en reconnaissant que les variables économiques se situent dans des fourchettes acceptables, conclut à un besoin de subvention d'équilibre de 200 millions € (sujette évidemment à évolution selon la conjoncture économique). En réalité, seuls les résultats d'un éventuel appel d'offres permettraient d'arrêter ces chiffres.

Mais dès la réunion du 22 novembre à Montceau-les-Mines, un conseiller d'Etat honoraire sollicité par la CPDP, avait fait part de ses réflexions sur les questions juridiques. Prenant l'exemple du tronçon Moulins/Montceau-les-Mines, un usager empruntant l'itinéraire de substitution proposé mettrait 32 minutes de plus qu'aujourd'hui. Or, ces itinéraires alternatifs ne doivent pas, au titre de la liberté de circulation, dégrader la situation existant avant la mise en concession. Afin de bénéficier de conditions normales de circulation, tant en termes de temps que de sécurité, les usagers se verraient donc contraints d'emprunter le réseau autoroutier et constitueraient *de facto* une clientèle « captive ». Par ailleurs, évoquant un autre principe, celui de l'équité entre usagers, posé par la jurisprudence, il estime que le système de péages envisagé introduirait une trop grande disparité : les usagers locaux sortiraient avant les péages¹⁰ et rejoindraient l'autoroute après les péages, tandis que le trafic de transit supporterait un péage pleine voie. Cette intervention a marqué un tournant dans le déroulement du débat, à la grande satisfaction des opposants à la mise en concession avec péage : sans qu'il ait été dit que la solution de concession est illégale, elle présente néanmoins des risques juridiques en ouvrant la voie à contentieux. Ces incertitudes ont d'ailleurs conduit un intervenant à se demander si un concessionnaire prendrait le risque de s'engager dans une telle opération.

UNE 2x2 VOIES AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La RCEA irrigue des territoires hébergeant d'importantes entreprises du secteur industriel de plus de 1 000 salariés fonctionnant à flux tendu et un fort tissu de PME. Il n'est pas étonnant de constater l'appui que les milieux économiques apportent à ce projet d'aménagement, bien qu'ils ne se prononcent pas tous clairement sur les hypothèses de la concession et de la gratuité.

Pour les entrepreneurs de Saône-et-Loire, c'est oui à une RCEA à 2x2 voies au service du développement des territoires.

Les deux chambres d'agriculture sont plutôt favorables à la concession, celle de Saône-et-Loire considérant qu'elle favoriserait le maintien de la vie rurale, donc de l'activité agricole. L'accélération de la mise à 2x2 voies est une nécessité pour ce secteur en permettant aussi de rapprocher les exploitations agricoles des centres de service de santé, de culture ou de loisirs que constituent les aires urbaines mais risquerait néanmoins de porter quelque peu atteinte au tourisme « de pérégrination » qui caractérise cette région. Pour certains, cet aménagement routier aurait des impacts non négligeables sur l'agriculture¹¹ qu'il conviendrait de compenser. On assiste comme dans d'autres débats au grand écart entre sauvegarde des terres cultivables et consommation de terres arables au profit de la construction d'infrastructures.

¹⁰ Dans son cahier d'acteur, le Conseil général de l'Allier fait état de « stratégies d'évitement » régulières de la RCEA par les usagers qu'ils soient particuliers ou professionnels de la route.

¹¹ Prélèvements fonciers, destructurations parcellaires, conséquences sur des productions particulières, dysfonctionnements dans les circulations agricoles et perturbations hydrauliques.

Mais l'assistance s'est aussi intéressée plus largement aux interactions entre infrastructures de transport et développement des territoires ainsi qu'aux projets en matière de transport de marchandises et de déplacements domicile/travail.

ENVIRONNEMENT

Les questions environnementales ont en fait été relativement peu abordées. Le maître d'ouvrage a recensé les divers éléments dont il a tenu compte : sites classés Natura 2000, zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) sur l'ensemble du périmètre, corridors écologiques interceptés par l'infrastructure.

Le milieu associatif ne présente pas un front commun ; une association (pour la RCEA) soutient la mise en concession mais exige la gratuité pour les déplacements internes aux deux départements. A l'inverse, une autre, originaire de Saône-et-Loire, s'y déclare fermement opposée. Certaines associations plus locales réclament des protections particulières pour les riverains (contre les nuisances sonores évoquées par la communauté religieuse de l'Abbaye de Sept-Fons) ou se prononcent contre le projet en raison de son impact sur les paysages et les milieux naturels. D'autres, affiliées à un réseau national, invoquent l'incompatibilité du projet avec le Grenelle de l'environnement et s'opposent donc à la mise en concession, tout en contestant l'opportunité du débat public puisque que le Schéma national des infrastructures de transport en est seulement au stade de la consultation. En fin de débat, à l'exception d'Europe Ecologie-Les Verts, toutes les associations se sont ralliées à la mise à 2x2 voies grâce, au moins partiellement, à l'écotaxe.

UN MAÎTRE D'OUVRAGE « BOUSCULÉ »

La présentation du système de péage par le maître d'ouvrage s'est révélée assez opaque pour que le président du Conseil général de l'Allier avoue que « personne n'y comprend rien » et lui demande de produire un document permettant à tout un chacun de saisir combien coûterait le fait d'emprunter tel ou tel tronçon autoroutier. La CPDP, consciente de ces difficultés, a pris opportunément le relai de cette demande.

D'autre part, l'assistance a pris connaissance, par la voix des représentants de la DREAL, qu'il est impossible pour l'Etat, à l'heure actuelle, de dire si l'échangeur RCEA/RN7 sera ou non intégré dans le cahier des charges de la concession (ce que souhaitent vivement les participants) ; elle apprend aussi la suppression de l'échangeur de Deux-Chaises, ce que le maire de cette commune découvre « avec stupeur » en cours de débat. Le sénateur de l'Allier se dit « très étonné », car, dit-il, « vous nous dévoilez un tas de choses qui ont été bannies dès le départ dans les discussions. Vous voulez planter le projet ou pas ?... ». La sénatrice de l'Allier se déclare également « choquée » et accuse la DREAL de ne pas tenir compte du terrain.

Ceci étant, le maître d'ouvrage a apporté en cours de débat des réponses à certaines critiques et pris des engagements pour l'avenir (par exemple sur le maintien de l'échangeur de Deux-Chaises et l'intégration de l'échangeur RN7/RCEA dans la concession). Dans un contexte assez souvent difficile, il convient de saluer le calme dont ses représentants ont fait preuve et les efforts qu'ils ont déployés pour répondre aux nombreuses demandes tant de l'assistance que de la commission particulière.

QUEL BILAN TIRER DE CE DÉBAT ?

■ Le débat a eu lieu

C'est un débat qui a été marqué par une forte intensité et une présence très importante puisque chacune des douze réunions a rassemblé entre 250 et 300 participants.

Une information à la hauteur des attentes

232 000 synthèses du dossier et du journal du débat n°1 ont été distribués, 1 500 dossiers de présentation du projet ont été envoyés par courrier aux élus et acteurs socio-économiques ; un second numéro du journal du débat a été publié en décembre 2010 et 941 personnes se sont abonnées aux publications de la CPDP. De son côté, le site Internet a reçu 16 000 visites et enregistré 300 questions.

Les médias de l'Allier et de la Saône-et-Loire ont porté une grande attention au débat tout au long de son déroulement et ont systématiquement annoncé les réunions et relayé avec constance les avis et les propositions émises lors de ces rencontres.

Une très large expression

Plus de 3 000 personnes ont ainsi participé au débat, près de 300 intervenants ont pris la parole (la moitié d'entre eux étant des élus). La commission particulière a reçu plus de 700 avis, 23 cahiers d'acteurs, plus de 150 contributions et de 300 délibérations.

Le débat a donc eu lieu et bien lieu, a suscité beaucoup de passion et même quelques débordements dans le feu des polémiques. S'il n'a fait que peu évoluer les positions initiales des uns et des autres, quoique d'ultimes contributions écrites présentent des infléchissements par rapport aux propositions initiales, il a été l'occasion d'affiner les argumentations, en particulier au vu des expertises ; il a permis que soient apportées des précisions sur les données du projet, des compléments d'information par la maîtrise d'ouvrage et des contributions des divers participants.

■ Un projet tenant à cœur

L'achèvement rapide de la mise à 2x2 voies de la RCEA recueille un quasi-consensus. Mais, ceci ne doit pas occulter la diversité des perceptions qu'ont les différents acteurs des fonctions que doit assurer cette route, diversité souvent à l'origine des prises de position ou des revendications.

■ Un débat exemplaire

Il a porté sur l'opportunité de la mise à 2x2 voies rapide de la RCEA mais a surtout concerné des aspects précis : la question du péage, ses impacts budgétaires et financiers, les accès à l'infrastructure, les itinéraires de substitution ou encore les mesures compensatoires.

Il a permis une information plus complète du public grâce aux efforts déployés par la commission particulière et à l'intervention des experts. Les questions de fond ont ainsi été identifiées : le trafic, les problèmes de nature juridique et financière, l'importance des itinéraires de substitution.

■ Beaucoup reste encore à faire

Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage donnerait suite à son projet, quelle qu'elle soit, le débat a permis de pointer les engagements pris par la maîtrise d'ouvrage, les questions qu'il conviendra d'approfondir et celles auxquelles il s'agira de répondre à court terme. Mentionnons entre autres¹²:

- Dans les deux départements :
 - le maintien des diffuseurs existants et même la création de nouveaux échangeurs, exigence des élus partagée par les habitants,
 - la demande de protection contre les nuisances phoniques, justifiée par la proximité de certaines habitations et installations.
- En cas de concession :
 - la prise en charge par le concessionnaire de l'échangeur avec la Route nationale 7, le maintien de l'échangeur de Deux-Chaises et le déplacement de l'échangeur de Montbeugny,
 - la possibilité pour l'Etat de prendre en charge l'amélioration des voies strictement nécessaires au respect de l'obligation légale en matière de caractéristiques des itinéraires de substitution (en précisant les voies concernées et les montants envisagés),
 - l'étude détaillée du positionnement et du nombre de barrières de péage, au regard des souhaits exprimés par les intervenants élus ou particuliers,
 - l'exclusion des poids-lourds des (ou de certains) itinéraires de substitution,
 - pour les véhicules légers, en particulier au droit de certaines barrières, l'examen de solutions ponctuelles, y compris en termes de financement,
 - l'engagement de ne pas achever la RN7 par mise en concession.
- En attendant, sur l'actuelle infrastructure, le lancement de travaux destinés à :
 - renforcer la signalisation notamment sur les tronçons à géométrie difficile,
 - mettre en place des aires d'arrêt rythmées et compatibles avec le traitement final de la voie,
 - traiter les abords pour favoriser des manœuvres d'urgence latérales,
 - adapter les équipements routiers pour limiter la surgravité des accidents,
 - traiter de manière différenciée les couches de roulement intégrant des dispositifs d'alerte.
- La définition des modalités d'information et de concertation pour la période de l'après-débat.

Enfin, des montages financiers et des propositions d'aménagements alternatifs ainsi que des attentes particulières ont été formulées vers la fin du débat et appellent que soit procédé à des études et expertises contradictoires avant toute décision de la maîtrise d'ouvrage.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe Deslandes



¹² Voir à ce sujet le tableau figurant en fin du compte rendu établi par la commission particulière dressant la liste des « amendements et propositions » émis lors du débat.

2 - DECISION CONSECUTIVE AU DEBAT PUBLIC

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

Décision consécutive au débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône par mise en concession autoroutière

NOR : DEVT 1117089S

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports,

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-16 ;
- Vu la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et notamment son article 16 ;
- Vu la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- Vu la décision du 7 avril 2010 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique par mise en concession autoroutière ;
- Vu le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public, ainsi que le compte-rendu établi par la présidente de la commission particulière du débat public publiés le 29 mars 2011 ;

Considérant :

- que le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault (Allier) et Mâcon/Chalon-sur-Saône (Saône et Loire) a fait l'objet d'un débat public du 4 novembre 2010 au 4 février 2011; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue;
- que le débat a permis de rappeler que la RCEA assure une fonction majeure d'axe de transit national et international notamment poids-lourds;
- que le débat a permis de rappeler que la RCEA dessert un territoire hébergeant d'importantes entreprises industrielles ainsi qu'un large tissu de PME ;
- que le débat a fait ressortir un large consensus sur la nécessité de réaliser dans les meilleurs délais, notamment pour des questions de sécurité ainsi que de développement local, l'achèvement de l'aménagement des sections concernées ;

- que le débat a mis en lumière des différences d'usage de la RCEA pour les déplacements locaux dans l'Allier et en Saône et Loire
- que le débat a fait ressortir une attente forte que l'aménagement de l'infrastructure conserve à la RCEA son rôle de desserte locale et s'accompagne du maintien des échangeurs existants ;
- que le débat a fait apparaître des interrogations sur les conséquences qu'une mise en concession des sections concernées pourrait avoir sur l'utilisation de l'infrastructure pour le trafic local, notamment dans les secteurs où il n'existe pas d'itinéraires de substitution satisfaisants;
- que le débat a fait ressortir la nécessité de mettre en œuvre des mesures visant à renforcer la sécurité de l'axe sans attendre un aménagement à 2x2 voies;
- que des propositions alternatives de financement ont été évoquées lors du débat sans qu'il soit possible de démontrer que ces propositions permettraient d'assurer à un coût supportable pour la collectivité publique la réalisation et l'exploitation ultérieure du projet attendu dans l'Allier et en Saône et Loire;
- que le débat a mis en évidence que l'aménagement de la RCEA permettra d'améliorer le niveau de protection phonique des riverains de la voie, les dispositifs de protection des eaux et l'intégration environnementale de l'infrastructure ;

Décident :

Article 1

Le principe de l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA dans l'Allier et en Saône et Loire sur ses sections Montmarault - Paray le Monial, Paray le Monial - Ciry le Noble, et Paray Le Monial – Mâcon, par mise en concession autoroutière, est retenu. Les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront menées en ce sens.

Article 2

Le projet sera conduit de façon à optimiser l'utilisation de l'infrastructure pour les déplacements locaux, dans le respect des règles juridiques et des équilibres financiers requis. Le nombre et la localisation des barrières de péage et des échangeurs ou encore les modalités de tarification avec le recours au péage ouvert et la possibilité d'introduire une franchise kilométrique seront notamment examinés dans cette perspective.

Article 3

Le projet sera conduit en cohérence avec les politiques de développement et d'aménagement du territoire portées par l'État et les acteurs locaux concernés.

Il devra intégrer:

- des modalités de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures nécessaires pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques;
- des modalités de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet ;
- des modalités de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux, transparence hydraulique,...) ;
- des modalités de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires ;

- un bilan des émissions de gaz à effet de serre.

Article 4

La maîtrise d'ouvrage définira en concertation avec les principaux acteurs locaux concernés un programme de mesures à prendre à court terme en attendant la réalisation de l'aménagement, afin de répondre à l'urgence d'amélioration de la sécurité de l'axe. Ce programme devra tenir compte du futur aménagement de l'infrastructure.

Article 5

Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de la région Auvergne, désigné préfet coordonnateur du projet. Ce comité de suivi associera les services de l'Etat, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique notamment les agriculteurs, les représentants syndicaux, les associations notamment de protection de l'environnement.

Article 6

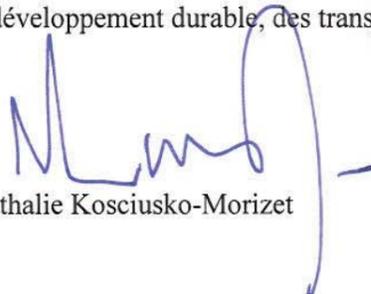
La concertation et l'information du public seront poursuivies sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner.

Article 7

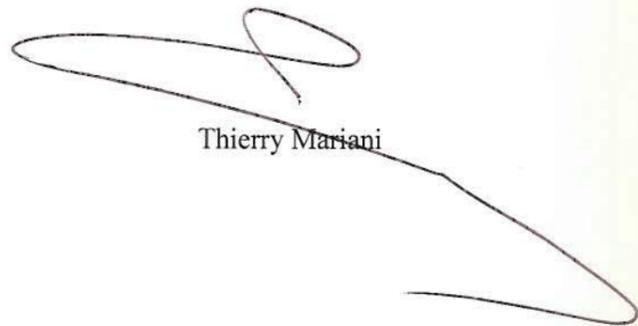
Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, les préfets des régions Auvergne et Bourgogne, les préfets de l'Allier et de la Saône-et-Loire, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 24 JUIN 2011

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement


Nathalie Kosciusko-Morizet

Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports


Thierry Mariani

3 - COMPTE-RENDU DU DEBAT PUBLIC

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône



Route Centre Europe Atlantique

Compte rendu du débat public

élaboré par Claude Révan présidente de la CPDP avec la collaboration des membres de la commission Jean Yves Audouin Jean Louis Cherel Martine Lafon Lehmanns et Denis Piala.

4 novembre 2010 - 4 février 2011



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 Charay-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



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.



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-presse 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'explicitier 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.





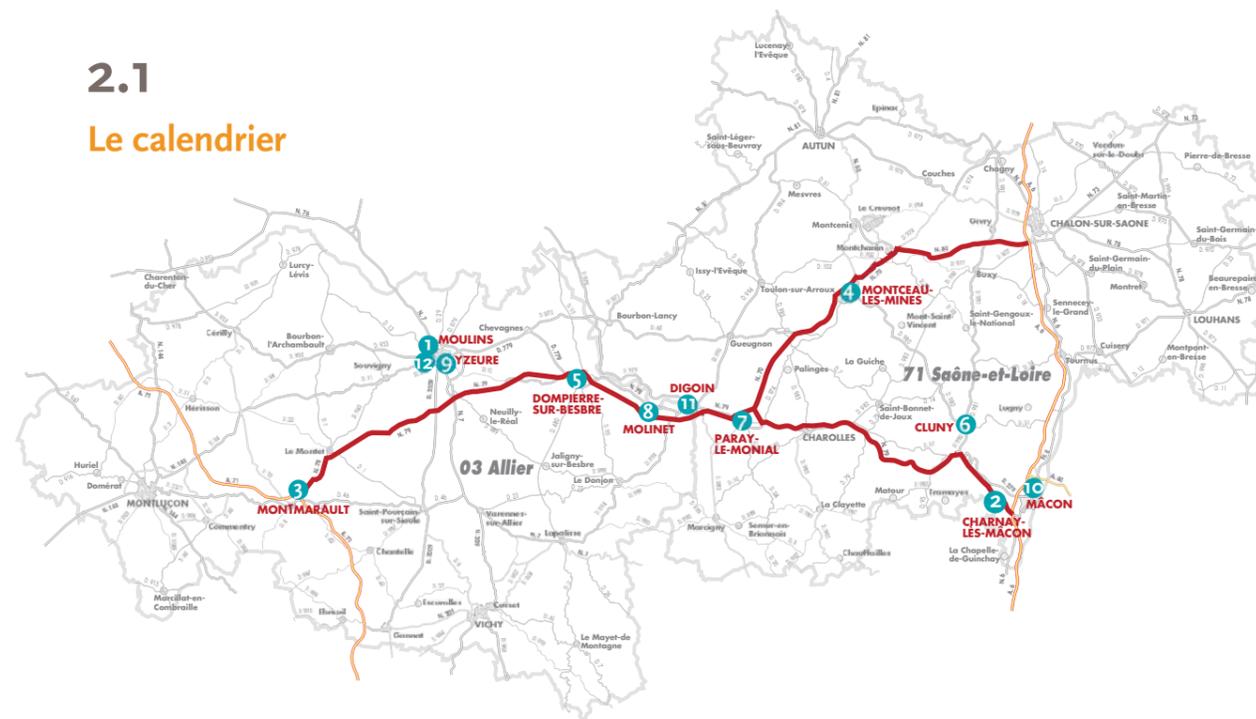
Réunion d'Yzeure

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-lès-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 (Digoïn 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 Cluny,
- 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
	Paray-le-Monial (71)	15 décembre 2010	Point d'étape	260	18
7	Molinet (03)	6 janvier 2011	Auditions publiques	297	30
8	Yzeure (03)	10 janvier 2011	Proximité	237	29
9	Mâcon (71)	21 janvier 2011	Proximité	350	23
10	Digoin (71)	28 janvier 2011	Conclusion	352	21
11	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.

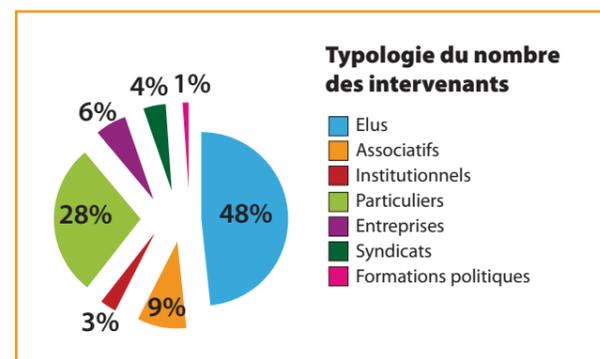
2.2.2 La participation du public

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 Malicornie, 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

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 :

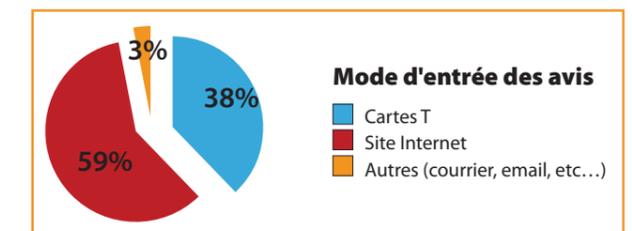
- 738 avis ont été exprimés et 298 questions posées,
- 312 délibérations de collectivités et 158 contributions argumentées ont également été enregistrées sur le site du débat public,
- 23 cahiers d'acteurs ont été édités et diffusés par la CPDP.

2.4.1 Le site internet • • • .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.

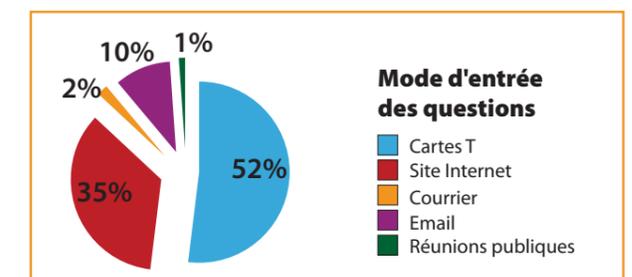
La majorité des avis exprimés l'a été via le site Internet (59% contre 38% via cartes T).

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

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.

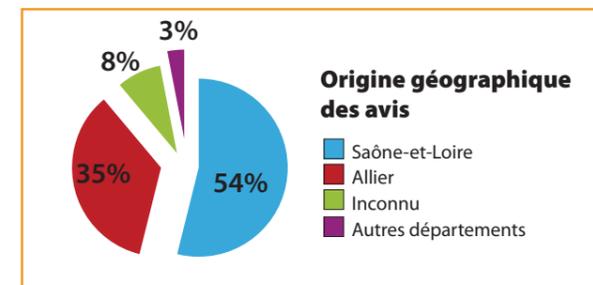
Cependant, certaines prises de position sont plus nuancées dans leurs conclusions. C'est ainsi que 6 d'entre elles seraient plutôt un « **oui mais...** » assorti de conditions particulières, tandis que 2 se rangeraient plutôt dans la catégorie des « **non mais...** », et qu'1 affirme délibérément qu'elle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



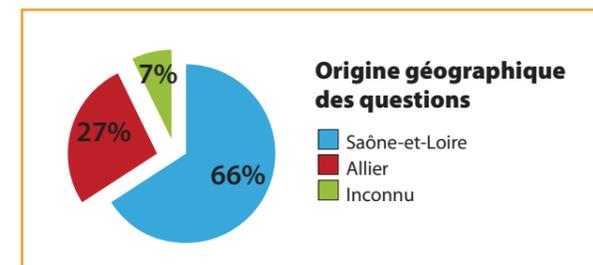
Les opinions formulées sur les avis sont plus partagées que celles qui ont été développées au cours des réunions publiques. En effet, il ressort de l'analyse des avis que si presque tous les usagers demandent que très rapidement la RCEA soit mise à 2x2 voies, essentiellement pour des raisons de sécurité, 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 réservé 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 :

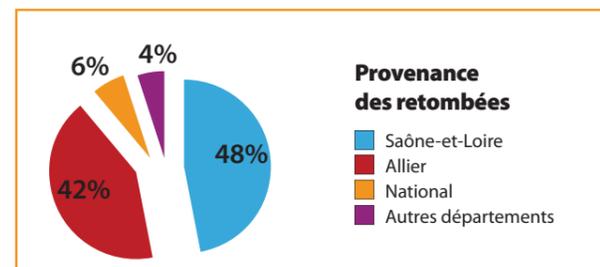
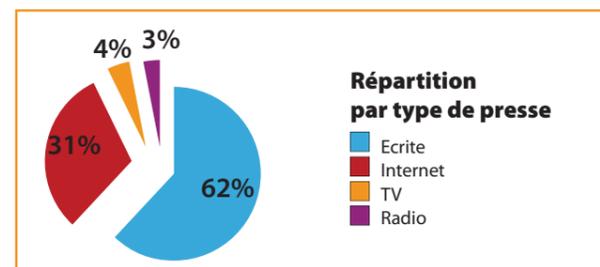
France 3 Bourgogne et France 3 Auvergne sont intervenus dans la plupart de ses temps forts et ont produit ensemble une émission spéciale de 26 minutes consacrée à la RCEA, diffusée les 23 et 24 janvier.

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

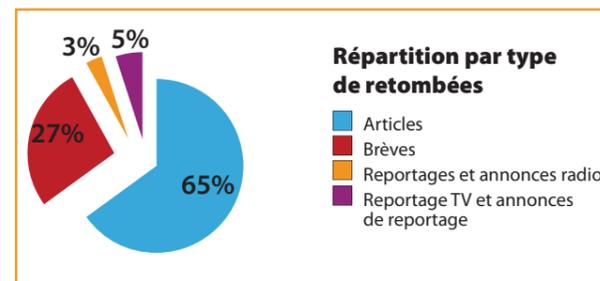
Autoroute Info et France Bleu ont également interviewé Mme Claude BREVAN à mi-parcours du débat.

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. 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'usager 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.



Réunion d'ouverture à Moulins-sur-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

pois 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'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 RC A 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 p.22 - Compte rendu du débat Route Centre Europe Atlantique

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 acheter 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 2014 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'usager trois fois (ville, département, région participant au financement). S'il y a une 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, Digoin 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 HUMBLLOT**, 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 ré-échisse 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 ECHALLIER** 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 préfecture.

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 1^{er} 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.

E pert in ité par la REA

- - . atri A R et ean-Claude CE Ede on

E pert in ité par la C

- me Cé ile E RA E ambre d a' ri ulture de l Allier

Atelier agriculture le 10 janvier 2011 à Oulon 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 rétention

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

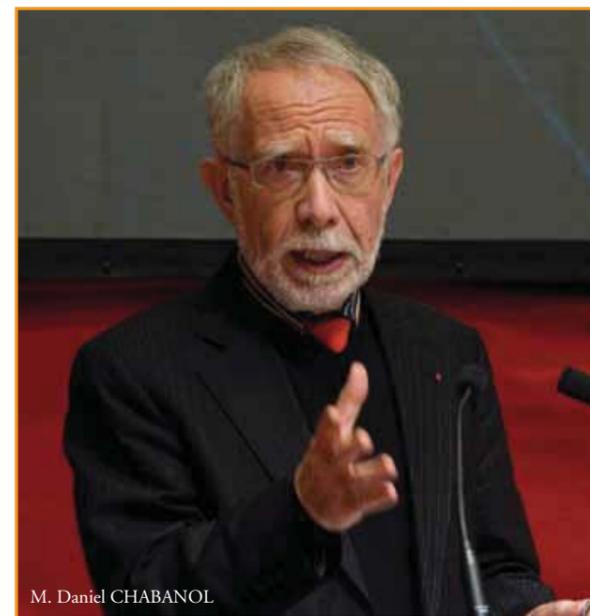
Ils ont été également évoqués et la maîtrise d'ouvrage a fourni toutes assurances à ce sujet.

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 uridique 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.



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**. **A 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.

A 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 pro et

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 feroutage. 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 feroutage (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 pro et

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 l'ouest 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 manoeuvre », 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.

E pert in ité par la C

*- . aniel C A A on eiller d Etat onoraire
- . a al E E dire teur 'énéral ad oint de la ombre
de ommer e et d indu trie de a ne-et- oire
- . Eri ER e de p le la dire tion ré'ionale de
entrepri e de la on urren e de la on ommission du
tra ail et de l emploi RECC E our' o' ne*

5

Réunion déplacements tra cs le 3^e novembre 2010 à Dompierre sur esbre

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.

ra c 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 pro et

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.

E pert in ité par la REA

- . Abdalla E A E CE E de on

E pert in ité par la C

- . ierre C R ER dire teur de route au on eil 'énéral de l'Allier

Réunion de rattrapage de Dompierre sur esbre déplacements tra cs le 6 anvier 2• 11 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.

E pert in ité par la C - . Ro'er R ER e de er i e étude routi re dire tion de route et in ra tru- ture on eil 'énéral de a ne-et- oire

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. Latout 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 GRECARD, 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.



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 résumant les positions de ces institutions.

Présentation des ones 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 pro et

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'usager 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'usager 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.

E pert in ité par la C

- . ran R C AR ambre d'a'ri ulture de a ne-et- oire

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 différent 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 HUMBLOT, 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 avions 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 céderait 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-Digoïn 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 révisions 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.

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.



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

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'

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 -

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 pro et 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.

n 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 répartir 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.



Réunion économie le 10 janvier 2011 à 10h

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.

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 SNC 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 hauts rendus 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.

E pert in ité par la C - me u laine R C
et - . ean E C et - . aurent A
CC - oulin - i .
E pert in ité par la REA - . abien RE CE E
de on



Réunion les aspects financiers du pro et 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

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 HUMBLOT, 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

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.

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.



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 hausse 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.

*E pert in ité par la C
- . ierre R - A E in'énieur'énéral de pont et
au ée onoraire on ultant - ar eille e u é
- .Alain A pro e eur émérite de l ni er ité
on 2 et er eur au aboratoire d é onomie de
tran port E*

Réunions de conclusion le 2^e janvier 2011 à Digoïn le 4 février 2011 à Moulins

Ces deux réunions de conclusion, tenues à Digoïn 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 Digoïn 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 Digoïn, 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 Digoïn

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 Digoïn, 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 de 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 Digoïn 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 inévitables ajustements sensibles par rapport aux productions orales ou écrites du débat. 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 réglant davantage leur circulation.

• Une analyse des fonctions de la RC A 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 RC A 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 via 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 haut niveau, est soulignée par les maires et certains responsables d'entreprises craignant 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.

• ne adhésion pragmatique contestée 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.

• ne contestation déterminée argumentée et majoritaire contestée 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 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 l'heure 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'utilisateur 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 ralliés 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'in échissement 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 chiffres 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 pro et 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.

e proposition alternative qui é

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 bénéficiaires.



M. Gérard VOISIN

e proposition alternative on truite et ar'umentée

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'AFITF, 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 aériens 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.

• ableau 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 pro et 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 pro et 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 RC A	<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 Palinges et Coire. • Interdire les PL sur les itinéraires alternatifs.
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.
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 EPCL, 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 et 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 de nouvelles 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

peage 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 réunions 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 éloquent 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.

• ne 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 enserrent 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,

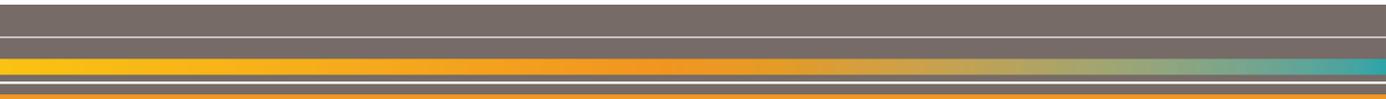
- économiques, l'équilibre de la concession limitant les possibilités d'exonérations partielles.

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 et 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'affirment la maîtrise d'ouvrage. D'autres en sont résolument opposés à la concession et préfèrent 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


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

ARRIVÉE
CNDP

17 FEV. 2010

N°

Monsieur le Président,

Veillez 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

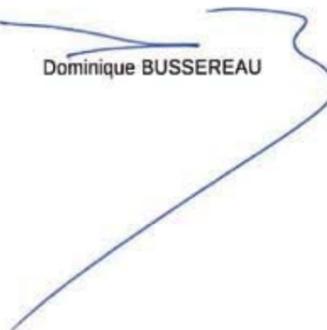
Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

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 BUSSEAU

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)**

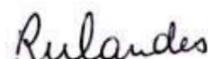
La Commission nationale du débat public,

- 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-Chalon-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
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 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.

Reulandes
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.

Reulandes
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
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 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.




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
MONTMARIAULT (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 Montmariault-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 Sanvignes-les-Mines, Jean-Luc FONTERAY, maire de Salomay-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 d'Yzeure
26/08/2010	Jacques CARTE, adjoint au maire de Montmariault, chargé des sports et de l'environnement, Valérie BALICHARD, adjointe au maire de Montmariault, 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. Bussat (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. Charneil (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'Église 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. Durdar-Larequille (03) 18/11/2010
101. Ebreuil (03) 09/12/2010
102. Escurrolles (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. Génelard (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. Lamais (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 Veurdre (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. Marny (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. Perigny (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-Gérand-de-Vaux (03) 25/10/2010
 228. Saint-Gérand-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. Tortezaïs (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 Montduçon-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 ESTRADÉ, 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 – Avermes
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 VERVACKE
45. Monsieur Noël VOUILLON
46. PETITION 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 procèdent 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, il est admis qu'on doit maintenir les 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 gratuite 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 ressenti, 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.

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

Chapitre 2. Compte-rendu des réunions du COPIL et COTECH

1 - COMPOSITION DU COMITE DE SUIVI DE LA RCEA

Composition du comité de suivi de la RCEA

Président : Préfet de région Auvergne, préfet coordonnateur

Le garant désigné par la commission nationale du débat public.

Services de l'Etat

Préfecture de région Bourgogne
Préfecture de l'Allier
Préfecture de Saône et Loire
DREAL Auvergne
DREAL Bourgogne
DDT Allier
DDT Saône-et-Loire
DIR Centre Est

Direction Départementale de la Sécurité Publique Allier

Direction Départementale de la Sécurité Publique Saône-et-Loire

Gendarmerie de l'Allier – Groupement Départemental de Gendarmerie 03

Gendarmerie de Saône-et-Loire - Groupement Départemental de Gendarmerie 71

Elus et représentants des collectivités territoriales concernées

Conseil Régional d'Auvergne
Conseil Régional de Bourgogne
Conseil Général de l'Allier
Conseil Général de Saône et Loire
M. Dériot, Mme Schurch, sénateurs de l'Allier
M. Emorine, M. Courtois, M. Beaumont, sénateurs de Saône et Loire
M. Chambefort, Mallot, M. Lesterlin, M. Charasse, députés de l'Allier
M. Nesme, M. Voisin, M. Mathus, M. Anciaux, M. Sirugue, députés de Saône et Loire
Communauté d'agglomération de Moulins
Communauté urbaine Le Creusot-Montceau
Syndicat mixte pays Charolais Brionnais
Communauté de communes de bocage sud
Communauté de communes val de Besbre et Sologne bourbonnaise
Communauté de communes de la région de Montmarault
Communauté de communes du pays de Chevagnes en Sologne bourbonnaise
Communauté Agglomération Mâconnais Val de Saône (CAMVAL)
Communauté de communes du Clunysois
Communauté de communes de Matour
Communauté de communes du Val de Joux
Communauté de communes de Charolles
Communauté de communes de Paray le Monial
Communauté de communes du Val de Loire
Communauté de communes du nord Charolais

Représentants du milieu économique

Chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy
Chambre de commerce et d'industrie de Montluçon-Gannat
Chambre de commerce et d'industrie de Saône et Loire
Chambre d'agriculture de l'Allier
Chambre d'agriculture de Saône et Loire
Chambre des métiers de l'Allier
Chambre des métiers de la Saône et Loire
Comité d'Expansion Economique de l'Allier
Réseau Ferré de France
Fédération Nationale des Transports Routiers Allier
Fédération des Transports et Logistique de France Rhône-Alpes Auvergne Bourgogne
Union des Transporteurs Routiers de Bourgogne

Représentants du milieu syndical

FO
CGT
CFDT
CFE-CGC
CFTC

Représentants du milieu associatif

Allier Nature
FRANE (Fédération de la Région Auvergne pour la Nature et l'Environnement)
Agir pour l'environnement
Association Brandonnaise contre les nuisances de la RCEA
Association RN 7 2x2 voies Allier
ARCEA
ADRCEA
CAPEN 71 (Confédération associative pour l'environnement et la nature)
APVLC (association de protection du Val Lamartinien et de Cluny)
Comité départemental de protection de la nature en Saône-et-Loire
Union fédérale des consommateurs de Saône-et-Loire – UFC Que Choisir

Composition du comité de suivi de la RCEA dans l'Allier

Président : M. le Préfet de Région

M. Thomas, garant désigné par la commission nationale du débat public

Services de l'État

Préfecture de l'Allier
DREAL Auvergne
DDT Allier
DIR Centre Est
CETE de Lyon
Direction Départementale de la Sécurité Publique Allier
Gendarmerie de l'Allier – Groupement Départemental de Gendarmerie 03
ARS – Délégation Territoriale Allier
ONEMA – Service Départemental Allier
ONCFS – Service Départemental Allier
DRAC Auvergne

Élus et représentants des collectivités territoriales concernées

Conseil Régional d'Auvergne
Conseil Général de l'Allier
M. Dériot, Mme Schurch, sénateurs de l'Allier
M. Chambefort, M. Charasse, M. Lesterlin députés de l'Allier
Communauté d'agglomération de Moulins
Communauté de communes de bocage sud
Communauté de communes val de Besbre et Sologne bourbonnaise
Communauté de communes de la région de Montmarault
Communauté de communes du pays de Chevagnes en Sologne bourbonnaise
Communauté de communes du Val de Loire
Communauté de communes entre Somme et Loire

Représentants du milieu économique

Chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy
Chambre de commerce et d'industrie de Montluçon-Gannat-Portes d'Auvergne
Chambre d'agriculture de l'Allier
Chambre des métiers de l'Allier
Comité d'Expansion Économique de l'Allier
Réseau Ferré de France
Fédération Nationale des Transports Routiers Allier
Fédération des Transports et Logistique de France Rhône-Alpes Auv^{9ne} Bourgogne

Représentants du milieu syndical

FO (Allier)
CGT (Allier)
CFDT (Allier)
CFTC (Allier)
CFE-CGC (Allier)

Représentants du milieu associatif

Allier Nature
FRANE (Fédération de la Région Auvergne pour la Nature et l'Environnement)
CEN Allier
Association RN 7 2x2 voies Allier
ARCEA

2 - COMITE DE PILOTAGE DU 29 NOVEMBRE 2011

Comité de suivi RCEA

Compte rendu de la réunion d'installation du 29 novembre 2011

1. Installation du Comité

M. Francis Lamy, préfet de la région Auvergne, préfet du Puy-de-Dôme, désigné préfet coordonnateur du projet, introduit la séance de ce premier comité de suivi, réuni en application de la décision du 24 juin 2011 prise par Mme la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Nathalie Kosciusko-Morizet. Cette décision retient le principe de l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire sur ses sections Montmarault – Paray-le-Monial, Paray-le-Monial – Ciry-le-Noble et Paray-le-Monial – Mâcon par mise en concession autoroutière.

Il rappelle que la RCEA est un des axes du réseau routier national dont la mortalité est la plus importante. La solution de mise en concession permet d'accélérer fortement son aménagement et d'améliorer la sécurité de cet axe européen majeur tout en renforçant l'attractivité des départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire.

Il précise que le Gouvernement a été saisi d'une proposition du Président du Conseil général de la Saône-et-Loire d'intégrer la RCEA dans le patrimoine routier départemental, pour sa partie située en Saône-et-Loire, la motivation de cette proposition étant d'éviter la mise en place de péages dans le département. Cette demande est en train d'être examinée par le MEDDTL. Dans l'attente et quel que soit le statut qui sera finalement retenu pour la voie, les travaux d'urgence et les études concernant la mise à 2x2 voies de l'itinéraire continuent.

L'ordre du jour de la réunion est constitué des 3 points suivants :

- le programme des mesures de court terme prévues par la décision ministérielle ;
- la prise en compte des déplacements fréquents et les déplacements dits de proximité sur l'axe (barrières de péage et franchise éventuelle) ;
- la suite du dossier et le calendrier de l'opération.

M. Lamy donne ensuite la parole à M. José THOMAS, désigné en qualité de garant de la concertation par la décision de la commission nationale du débat public (CNDP) du 9 novembre 2011. Ce dernier indique qu'il est Président de tribunal administratif honoraire et qu'il a déjà commencé à travailler sur le dossier.

La parole est ensuite donnée à un représentant de l'UD-CFDT 71 qui tient à faire une déclaration préliminaire. Cette déclaration est annexée au présent compte rendu.

2. Programme des mesures de court terme

Compte tenu de l'urgence à améliorer la sécurité de l'itinéraire, un programme de mesures de court terme a été élaboré afin d'entreprendre un certain nombre de travaux en veillant à leur intégration dans l'aménagement futur de l'itinéraire et à leur compatibilité avec le parti d'aménagement retenu à plus long terme.

Trois grandes catégories de mesures sont prévues dans ce programme d'urgence :

- a) la poursuite de travaux de mise à deux fois deux voies,
- b) la création d'aires de repos, point identifié pendant le débat public comme un vrai manque,
- c) des mesures immédiates qui visent à améliorer la sécurité, tant en termes de signalisation que d'équipements.

a) Les opérations qu'il est proposé d'engager en 2012 sont :

- dans l'Allier, deux opérations : la fin de la réalisation de l'échangeur à Cressanges et la construction d'une nouvelle chaussée entre Bresnay et Chemilly, au Nord de l'actuelle RCEA, dans le cadre d'une mise à deux fois deux voies.
- en Saône-et-Loire, deux opérations : le raccordement du viaduc de Volesvres et la réparation des accotements entre Charolles et Cluny.

Pour l'année 2012, un budget de 15 M€ est prévu pour les deux départements.

Pour les années suivantes, les travaux proposés sont :

- dans l'Allier : la mise à 2x2 voies d'une nouvelle section entre Montbeugny et Dompierre-sur-Besbre ; en effet, les études mettent en évidence que cette zone concentre un nombre relativement important d'accidents.
- en Saône-et-Loire : la dénivellation du carrefour entre la RN70 et la RD25 et la création de part et d'autre d'une section à deux fois deux voies.

b) S'agissant des aires de repos, deux projets sont proposés :

- dans l'Allier, à Dompierre-sur-Besbre ;
- en Saône-et-Loire, à Vitry-en-Charollais.

Pour ces 2 opérations, l'année 2012 sera consacrée aux études et procédures en vue d'une réalisation à partir de 2013. Par ailleurs, il est prévu de lancer en 2012 la procédure en vue de la création d'une aire de services à Cressanges, dans l'Allier.

Ces travaux ne visent pas à régler définitivement le sujet de l'aménagement de l'axe. Ce sont des travaux qui peuvent être engagés rapidement pour améliorer la sécurité sur des points sensibles et faire la transition avant les travaux lourds qui pourraient être réalisés dans le cadre de la concession.

c) Au titre des mesures immédiates d'amélioration de la sécurité, quatre types d'actions sont prévus :

- le renforcement du marquage au sol ;
- une meilleure pré-signalisation des aires de repos et des zones de dépassement ;
- la suppression de certaines glissières de sécurité (qui peuvent, dans certains cas, renvoyer les véhicules sur la chaussée et conduire à les déporter de l'autre côté, avec un risque de choc frontal) ;
- le réexamen de l'ensemble des zones de dépassement sur les sections à deux voies.

A l'issue de la présentation par Hervé Vanlaer, DREAL Auvergne, de ce programme de mesures de court terme, 3 sujets sont l'occasion d'échanges entre les élus et les représentants de l'État :

- le premier concerne les choix de priorités dans les aménagements proposés dans le département de l'Allier et notamment celui relatif à l'achèvement de la section Cressanges6-Bresnay au détriment d'une prolongation de l'aménagement de la section courante à 2x2 voies entre Bresnay et Chemilly. Le maître d'ouvrage justifie sa proposition par des considérations de calendrier de disponibilité de crédits et de maturité d'études pré-opérationnelles. En conclusion de cette première discussion, le préfet Lamy demande aux services de l'État d'affiner la réflexion au vu des observations exprimées par MM. J-P. Dufregne, Président du Conseil général de l'Allier, G. Chambefort, député de l'Allier et Y. Simon, président de la communauté de commune Bocage-Sud ;
- le deuxième concerne le déplacement de l'échangeur de Montbeugny. En réponse à la question posée par M. G. Charmetant, maire de Montbeugny, le maître d'ouvrage confirme l'engagement de l'État à réaliser cette opération, mais pas dans le cadre des travaux d'urgence ici présentés, les études n'étant pas engagées et les disponibilités financières pas acquises ;
- M. Fonteray, Vice-Président du Conseil général de Saône-et-Loire, ne voit aucune nouveauté dans les propositions faites par l'État. Il lui est répondu par la DREAL Bourgogne que les opérations proposées étaient certes déjà envisagées, mais n'étaient pas pour autant financées. La nouveauté réside donc dans le fait que ces aménagements attendus pourront bien se traduire par des travaux réalisés ou lancés dès 2012.

3. Amélioration de la prise en compte des déplacements fréquents

Deux pistes d'actions possibles sont envisagées et ont été soumises à l'étude. La modélisation des trafics a été poursuivie pour examiner la robustesse de ces pistes, avec les avantages et les inconvénients qui en découlent.

La première piste concerne le déplacement localisé de certaines des barrières – six barrières sont envisagées dans le projet – afin de favoriser et de maintenir certains déplacements sur la RCEA. La deuxième piste consiste en la mise en place par le concessionnaire d'un dispositif tarifaire favorisant les déplacements fréquents. Il est précisé que l'État peut imposer au concessionnaire, dans le cadre du contrat de concession, les mesures ad hoc.

Quatre modifications de barrières ont été examinées :

- le déplacement vers l'ouest de la barrière du Montet entre Montmarault et Deux-Chaises en sortie de l'A71, entre l'A71 et Deux-Chaises ;

- la suppression du péage sur les bretelles de l'échangeur de Ciry-le-Noble, du côté de Montceau-les-Mines, qui permet d'assurer une continuité de déplacement depuis Gueugnon jusqu'à Montceau, en itinéraire gratuit ;
- le déplacement vers l'est de la barrière de Charolles, permettant d'éviter la traversée de Charolles en tant que telle ;
- le déplacement vers l'ouest de la barrière de Cluny-la-Valouze qui permet d'examiner un trajet entre Cluny et Mâcon, là encore dans des conditions de gratuité.

Il ressort de cette modélisation un impact financier faible pour le déplacement de la barrière de Charolles, de même que pour la suppression des barrières du demi-échangeur Nord de Ciry-le-Noble. On peut donc considérer qu'ils seraient compatibles avec le projet.

En revanche, l'impact financier est nettement plus lourd pour le déplacement de la barrière de Cluny-la-Valouze ainsi que pour celui de la barrière du Montet. Cela signifie que ces déplacements, en termes financiers, compromettraient l'équilibre de la concession telle que présentée dans le projet.

Un autre aspect évoqué dans la décision de la Ministre a été approfondi ces derniers mois : la franchise. Plusieurs systèmes sont envisageables :

- le premier, s'apparentant à une franchise quotidienne, consisterait à faire que l'utilisateur ne paie que ce qui excède quotidiennement une somme fixée. Par exemple, à titre purement illustratif, au-delà de déplacements quotidiens atteignant la somme de 3 €, il y aurait paiement de l'utilisateur. En revanche, en-deçà, les déplacements seraient gratuits ;
- le deuxième type de mesure étudiée est celui de l'abonnement qui pourrait introduire une forte réduction pour les usagers fréquents. Par exemple un tarif très réduit ou une gratuité après le vingtième passage à la barrière pourrait être imaginé, sur un abonnement mensuel par exemple. Cela existe déjà dans certains cas.

Ces approfondissements, doivent être replacés dans le cadre des contraintes juridiques qui avaient été rappelées par le conseiller d'Etat Chabanol lorsqu'il était intervenu dans le cadre du débat public. La jurisprudence du Conseil d'Etat est constante en la matière.

Trois points essentiels doivent être garantis :

- le premier est celui de l'égalité des usagers des services publics : les différences de tarif doivent résulter notamment de différences de situation. Par exemple, un usager qui serait amené à emprunter plusieurs fois par jour une portion de route pourrait être traité différemment d'un usager tout à fait occasionnel, comme un vacancier ou un touriste amené à fréquenter la même portion de route ;
- Le deuxième point est une raisonnable proportionnalité entre le montant payé et le parcours réalisé ;
- Le dernier point est que le tarif acquitté par les usagers qui payent le montant le plus élevé ne doit pas excéder le coût du service rendu. En l'occurrence, il ne peut pas être envisagé de faire payer un tarif maximum, par exemple à des véhicules venant de l'extérieur de la région puisque au regard de la jurisprudence, ce n'est pas acceptable.

En conclusion, à ce stade des travaux, l'évaluation financière des solutions se poursuit. Il y a quelques pistes, notamment sur l'évolution des positionnements des barrières, mais il convient d'insister à nouveau sur la possibilité de demander des engagements aux candidats à la concession dans le cahier des charges de la mise en concurrence, de façon à prendre complètement en compte ces éléments.

A l'issue de la présentation par Corinne Etaix, DREAL Bourgogne, du résultat des études d'amélioration de la prise en compte des déplacements fréquents, des demandes de précisions quant aux conséquences du positionnement des barrières de péage sont adressées aux représentants de l'Etat. En réponse, le préfet Lamy indique qu'un groupe de travail thématique spécifique sera réuni sur ce sujet. Il devra étudier et apporter des réponses aux questions et interventions suivantes des élus :

- M. Yves Simon, Président de la Communauté de communes Bocage-Sud, demande des explications quant à la nouvelle localisation envisagée par le maître d'ouvrage de la barrière de péage ouest entre Deux-Chaises et Montmarault ;
- M. Michel Faugère, maire de Clermain, fait part de son étonnement vis-à-vis du maintien de Clermain en zone de péage malgré l'étude d'un déplacement vers l'ouest de la barrière de péage de Cluny destiné à rendre le trajet Cluny – Mâcon gratuit ;
- M. Jean-Paul Dufregné, Président du Conseil général de l'Allier, s'étonne que l'on parle de franchise tarifaire plutôt que de franchise kilométrique ;
- M. Jean-Luc Fonteray, Vice-Président du Conseil général de Saône-et-Loire, regrette le manque de

propositions nouvelles par rapport à ce qui a pu être présenté pendant le débat public, et surtout le manque de prise en compte de la proposition alternative adressée par le Conseil général de Saône-et-Loire à la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement ;

- M. Guy Chambefort, député de l'Allier, revient sur la question de la communication relative au montant de la franchise au sujet de laquelle il recommande la plus grande prudence, ce montant ne pouvant être déterminé avec fiabilité que lorsque les aspects financiers de la concession auront pu être bouclés ;
- Monsieur Guy Charmetant, maire de Montbeugny, demande à partir de quel moment les aménagements à 2x2 voies réalisés sur fonds publics aujourd'hui gratuits seront intégrés dans la concession et deviendront donc payants.

Avant de passer au point suivant de l'ordre du jour, le préfet Lamy rappelle que le MEDDTL répondra par ailleurs à la saisine dont il a fait l'objet de la part du Conseil général de la Saône-et-Loire.

4. Modalités de concertation et calendrier général

La prochaine étape consiste en l'élaboration du projet préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour cela, il est proposé de mettre en place des ateliers thématiques.

Trois grandes thématiques paraissent importantes :

- la prise en compte des usagers fréquents ;
- les aspects environnementaux du projet (protections phoniques, mesures compensatoires)
- d'autres points plus spécifiques et d'aménagement local comme l'échangeur de Montbeugny ou Brandon devront faire l'objet d'un travail concerté de mise au point.

Une réunion de Comité de suivi sera organisée chaque semestre pour faire le point sur l'avancement du dossier et valider les éléments les plus sensibles.

Les différents éléments et documents de séance produits seront mis en ligne sur les sites Internet des deux DREAL concernées.

Il est proposé que les ateliers se réunissent à partir du début de l'année 2012, sous présidence des 2 DREAL concernées.

Le calendrier prévoit une mise en service en 2017.

La première phase va consister en l'élaboration du dossier de déclaration d'utilité publique d'ici fin 2012/début 2013.

Le deuxième élément de procédure important va concerner le choix du concessionnaire, la négociation et la signature d'un contrat. Le délai à prévoir est de l'ordre de deux ans. Un concessionnaire pourrait être désigné en 2015.

Les deux dernières phases consisteront en la réalisation des études de projet et la réalisation des travaux.

Plusieurs élus de l'Allier et de Saône-et-Loire faisant part de leur scepticisme par rapport au réalisme du calendrier présenté, le préfet Lamy confirme qu'il s'agit d'un calendrier ambitieux et volontariste que les services de l'Etat s'efforceront de tenir.

5. Intervention de M. J. Thomas, garant de la concertation

Mesdames, Messieurs, je voudrais vous présenter rapidement ce qu'est une concertation avec garant, ou plus exactement ce qu'est un garant dans une concertation.

Il sera plus facile de commencer par dire ce qu'il n'est pas. Il n'est pas l'organisateur de la concertation. Monsieur le Préfet, je ne suis ni le Président du débat public, ni le Président de la concertation. La concertation est organisée par le maître d'ouvrage, ici l'Etat, qui a confié le soin de la coordonner au Préfet de la région Auvergne et qui la mènera avec les services de la DREAL.

Le garant n'est là que pour veiller au bon déroulement du processus et veiller à sa sincérité, sa transparence

et à sa non manipulation. C'est là sa seule mission qu'il doit exercer en toute neutralité et toute indépendance. Neutralité et indépendance impliquent qu'il n'ait pas de lien avec le projet. Je vous assure que je n'en ai pas. J'habite dans les environs de Besançon donc je n'ai pas non plus d'intérêt avec aucune des parties ou des composantes du problème. Cela m'interdit aussi toute prise de position par rapport au projet. La concertation est ma seule obsession.

Le garant est bien évidemment associé à la définition des modalités de déroulement de la concertation envisagée par l'autorité administrative. Nous y travaillons, avec les représentants de la DREAL, et nous ferons rapidement des propositions à Monsieur le Préfet de région.

Le garant observe et analyse le déroulement de la concertation. J'ai demandé, à ce titre, à être informé de toutes les réunions qui seront organisées pour définir le projet et pour faire vivre la concertation. Monsieur le Vice-Président du Conseil général, Monsieur le Président du Conseil général, j'ai bien évidemment l'intention de m'investir dans les différents ateliers, qu'ils soient thématiques ou locaux.

Le garant s'efforce de faciliter les échanges entre les participants. Il peut être amené, pour ce faire, à faire au maître de l'ouvrage des propositions.

Il peut lui être demandé de jouer un rôle de médiateur, voire de recours, dans les difficultés qui peuvent émailler le cours d'une concertation, mais toujours dans la seule vision du bon déroulement de celle-ci.

Enfin, il lui appartient – il m'appartiendra donc – à la fin du processus de concertation, de rendre compte aussi bien à la commission nationale du débat public qu'au maître de l'ouvrage.

J'ajoute que les fonctions de garant d'une concertation post débat public sont des fonctions nouvelles qui ont été officialisées – il y a eu des expérimentations antérieures – par la loi du 12 juillet 2010. Il y a donc encore beaucoup à découvrir et à inventer.

En outre, chaque projet présente ses particularités propres et chaque concertation a sa vie propre. Pour s'y adapter, le garant se voit reconnaître une large marge d'appréciation et d'autonomie. Cela fait partie de son indépendance. Nous ferons donc ensemble la découverte de ce qu'est la fonction de garant.

La durée du mandat du garant est celle qui est assignée par la loi au processus de consultation et de participation du public. Mon mandat court notamment jusqu'à la mise en enquête publique du dossier et prendra fin à cette date.

Il y a une particularité – elle a déjà été évoquée dans les débats qui ont eu lieu au cours de cette réunion – sur la concertation sur le projet de RCEA. Le débat public portait à la fois sur l'opportunité et les modalités principales du projet d'accélération par mise en deux fois deux voies de la RCEA et par recours à une concession autoroutière.

Les enseignements – ils ont été discutés, j'en ai bien conscience – en ont été tirés par la décision du 24 juin 2010 de la Ministre, par laquelle l'Etat a décidé le principe de la poursuite du projet sur la base d'une mise en concession d'une large partie du tracé avec perception d'un péage.

La concertation post débat public est bornée, dans son objet même, par cette décision. Elle porte sur les modalités d'élaboration du projet tel qu'elle l'a défini, mais je pense que ce qui reste sur la table suffira largement à lui donner vigueur et consistance.

Pour le proche avenir, l'administration rendra publiques les modalités de concertation qu'elle a décidé de mettre en œuvre. Comme je l'ai précisé plus haut, je suis associé à cette décision. Il lui appartient également – c'est la loi qui le prévoit – d'informer la commission nationale du débat public des modalités de concertation envisagées.

Pour l'exercice de ma mission, je serai amené à prendre l'initiative de contact avec nombre d'entre vous. Les modalités selon lesquelles vous pourrez me contacter seront publiées en même temps que seront rendues publiques par l'administration les modalités d'organisation de la concertation.

Vous pouvez d'ores et déjà m'écrire à l'adresse suivante, en attendant que j'établisse les lignes de communication plus directes : José THOMAS, garant de la concertation sur la RCEA, à la DREAL Auvergne, où une boîte aux lettres sera réservée au garant.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

A l'issue de ces échanges et déclarations, le préfet Lamy remercie les membres du Comité de suivi de leur participation et de leurs interventions enrichissantes pour la réflexion et pour la qualité du travail effectué en commun. Il rappelle que l'enjeu est l'accélération de ce grand projet, que c'est le sens de la décision de la Ministre, et que la concertation va être poursuivie. Il invite donc les participants à s'inscrire aux comités thématiques qui commenceront à fonctionner dès le mois de janvier et annonce l'organisation d'une prochaine réunion du Comité de suivi de la RCEA d'ici la fin du 1er semestre 2012.

Annexe

Déclaration de l'UD-CFDT 71

Au titre de la CFDT 71, et notamment de l'union départementale, je souhaiterais lire, si vous me le permettez, une déclaration préalable sur la position de la CFDT 71 par rapport à la mise en concession, et notamment l'opposition forte.

Rappelons la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui. Un débat public a été engagé par les pouvoirs publics afin de connaître la position de la population locale sur le projet de mise en concession autoroutière de l'actuelle Route Nationale 79 (RN79), encore appelée Route Centre Europe Atlantique (RCEA).

Malgré une très forte opposition locale en Saône-et-Loire, le gouvernement, par le biais de son Ministre, Mme Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, a pris la décision, le 24 juin 2011, de la concession autoroutière.

Quel est l'enjeu ? Tout le monde est d'accord pour stopper de toute urgence l'hécatombe qui caractérise cette route particulièrement dangereuse du fait de ses infrastructures qui ne sont plus en corrélation avec un trafic poids lourds en constante évolution.

La question est de savoir selon quelles modalités ? Par le biais d'une autoroute à péage qui serait réalisée dans les 10 à 15 ans ? Ou par le biais d'une route soit nationale, soit départementale, dont le financement peut être effectué plus rapidement de plusieurs façons : par des financements croisés (État, région, département), des fonds européens, écotaxe ou autres ?

La réponse relève uniquement du bon sens car la mise en concession de la RCEA est doublement injuste dans la mesure où :

- tous les travaux effectués depuis 30 ans sur cet axe ont déjà été largement payés par les contribuables locaux ;
- aucun itinéraire de substitution n'est actuellement possible en Saône-et-Loire, sauf à réaliser et donc financer des travaux titanesques (Mâcon, Charolles, Ciry-le-Noble, Paray-le-Monial) pour rendre la circulation possible dans des conditions de sécurité acceptables, mais en faisant à nouveau traverser nos villages, ce qui n'est évidemment pas envisageable si on raisonne en termes de sécurité et de développement durable.

Quelles sont les alternatives possibles ? A ce jour, seul semble réaliste le maintien de la gratuité de cet axe, dont plus de 50 % des travaux ont déjà été réalisés. Pourquoi ?

- Parce que le maintien de cette route en route nationale, voire son transfert au niveau départemental, permettrait de réaliser les travaux sous cinq ans. En effet, les enquêtes publiques, les acquisitions foncières, les pré-études, les ouvrages d'art principaux ont déjà été réalisés ;
- Parce que nos entreprises locales ont accès aux divers travaux car chacun sait que les autoroutes ne sont construites que par les grands groupes nationaux, voire européens ;
- Parce que les accès à tous nos villages seront conservés alors qu'une autoroute n'accepte que des accès tous les 30 à 50 km, ce qui mettrait, à terme, en cause l'avenir de nos entreprises implantées sur le territoire de la Saône-et-Loire et menacerait directement nos emplois.

La CFDT 71 est mobilisée depuis plusieurs années sur ce dossier qui impacte nos déplacements quotidiens et le développement de l'économie régionale. Outre notre organisation syndicale, la mobilisation engage également des associations ainsi qu'une coordination qui a dernièrement organisé des manifestations de sensibilisation auxquelles la population a apporté son soutien massif.

Monsieur le Préfet, vous l'avez compris, ce projet gouvernemental de mise en concession de la RN79 génère un sentiment global de rejet.

La CFDT de Saône-et-Loire, comme d'autres structures syndicales, politiques ou associatives, entend engager une négociation avec la Ministre en charge de ce dossier pour rechercher une solution alternative à la concession.

C'est cette demande que nous vous remercions de relayer en joignant cette déclaration au procès-verbal de la réunion d'installation de ce Comité de suivi. Merci, Monsieur le Préfet.

Déclaration de M. J . Gallet de la CGT

Sur toutes les problématiques que la CGT avait soulevées au cours du débat, nous n'avons guère eu de réponse aujourd'hui. Il n'y a notamment aucune approche sur les alternatives proposées.

Nous souhaiterions, sur le fonctionnement du Comité de suivi, qu'il étudie le dossier dans son environnement général d'aujourd'hui, notamment le contexte de crise qu'on connaît qui ne sera certainement pas favorable à trouver un concessionnaire qui le fasse dans le budget initialement présenté. Il est fort à craindre qu'il faille gonfler la subvention, notamment avec tout ce qu'on a évoqué sur le déplacement des barrières de péage. Au regard des solutions d'alternatives proposées, cela met une perspective encore bien plus plausible à la réalisation de l'alternative proposée par le Conseil général, tout en restant dans une réalisation publique.

Parmi tous les ateliers, nous souhaiterions également voir l'atelier utilisation de l'éco-redevance. Cela fait partie de la clé de la réflexion qu'on engage sur : peut-on avoir une alternative publique plutôt que la privatisation ? Ce serait à évoquer.

Concernant la participation à la prise en compte des déplacements et de la mise en place de péages, la CGT dépensera toute son énergie pour conserver la RCEA dans le giron public plutôt que d'y mettre des péages.

Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
ACCARY	André	Cté cnes de Paray-le-Monial	Excusé	
ALBERT-CUISSET	Elisabeth	Association RN7 2x2 voies ALLIER	Michel SIMON	
ANCIAUX	Jean-Paul	Député de Saône-et-Loire Conseiller Régional		
AUBAGUE	Jean-Paul	Cté cnes de Matour	Michel FAUGÈRE	
BEAUMONT	René	Sénateur de Saône-et-Loire		
BERNARD	Dominique	Agir pour l'Environnement		
BOQUET	Anne	Préfecture Région Bourgogne		

Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
BRAZILLIER	Didier	DIR Centre-Est		
CANTON	Alain	UD-CFE CGC Saône-et-Loire	Daniel GODEFRIN	
CHAMBEFORT	Guy	Député de l'Allier Maire d'Yzeure Vice-Président de la Communauté d'Agglo. De Moulins		
CHAPUIS	Jean-Louis	Dtton Départementale de la Sécurité Publique 71		
CHARASSE	Gérard	Député de l'Allier Conseiller Général	Guy CHAMBEFORT	
CHAVAROCLETTE	Jean-Michel	CCI de Moulins-Vichy	Laurent TALON	
CHERASSE	Jean-Paul	Cté Cnes Val de Besbre - Sologne Bourbonnaise	Laurent TALON	

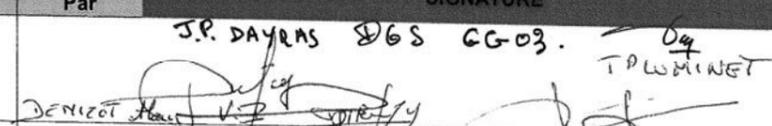
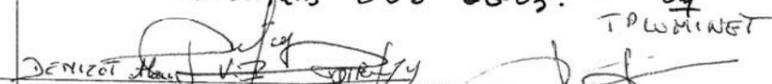
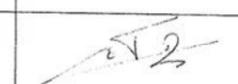
Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
CHIFFLOT	Marcel	Chambre Métiers 71	Excusé	
COLIN	Pierre	UD-CFTC Saône-et-Loire		
CORDIER	Raymond	UTRA Bourgogne (FNTR)	Excusé	
COURTOIS	Jean-Patrick	Sénateur Maire de MACON		
D'HAYER	Stéphane	Dtion Départementale de la Sécurité Publique 03	Lieutenant Stéphane DUPUIS	
DEBEAUD	Jacques	Fédération Allier Nature		
DECERLE	Christian	Chambre Agriculture 71	Excusé	

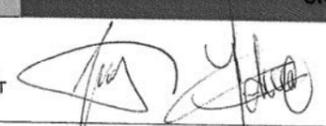
Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
DELPEUCH	Jean-Luc	Cité de cnes du Clunysois		
DENOSJEAN	Gilles	UD-FO Saône-et-Loire		
DERIOT	Gérard	Sénateur de l'Allier Conseiller Général Adjoint au maire de Cerilly	Chantal BARDET	
DEVEAU	Bernadette	Cité Cnes du Pays de Chevagnes en Sologne		
DI BELLO	Dominique	Féd. Transp. Log. Rhône-Alpes Auv. Bourgogne		
DOLLAT	Hugues	DREAL Bourgogne		
DOUMET	Jacques	APVLC		

Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
DUFREGNE	Jean-Paul	Conseil général 03		J.P. DAYRAS DGS CG-03. 
DUFREGNE	Jean-Paul	Comité d'Expansion Economique de l'Allier		
ECHALIER	Bernard	CCI de Saône-et-Loire		
EDIEU	Chantal	DREAL Auvergne		
EMORINE	Jean-Paul	Sénateur de Saône-et-Loire	Excusé	
ETAIX	Corinne	DREAL Bourgogne		
FLEURY	Roland	Cté cnes du Val de Loire		

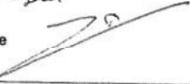
Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
GABRIEL	Jean-Pierre	UD-CGT Saône-et-Loire	Vincent ARDOUIN Jean GALLET	
GILLOT	Jean-Pierre	Comité départemental de protection de la nature	Jean GRIZARD	
GROSJEAN		CAPEN 71		
GUERIN	Eric	DREAL Bourgogne		
HIRSCH	Denis	DIR Centre-Est		
HUMBLOT	Hugues	Association brandonnaise de protection contre les nuisances de la RCEA	Excusé	
LAGRANGE	Jean- Claude	Cté urbaine Creusot Montceau	François CASTAGNET	

Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
LAGRANGE	Jean-Claude	ADRCEA		
LASSALLE	Alain	FNTR - UTRA	GIOVANNANGEL.	
LAUBIER	Florence	DDT Saône-et-Loire		
LEBROU	Marc	Chambre Métiers 03		
LECOQ	Jacques	Cité cnes du Val de Joux		
LESAGE	Jean-Marie	Chambre Agriculture 03	Excuse Cécile DEGRANGE	
LESPINASSE	Mme	UFC QUE CHOISIR		

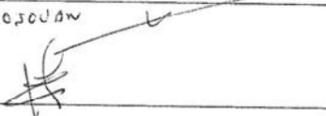
Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
LESTERLIN	Bernard	Député de l'Allier	Excusé	
LEUREAUD	Serge	ARCEA		
LHOSPITALIER	Jean-Pierre	CCI de Montluçon-Gannat Portes d'Auvergne	Gilles DELOIS DG	
LOMBARD	Lieutenant Colonel	Gendarmerie Nationale Groupement départemental de Gendarmerie 03	L. Lombard + Capitaine JALICOT	
MALLOT	Jean	Député de l'Allier Conseiller Régional	Emmanuel TORREGROSA	
MARX	Jean-Luc	Préfecture Allier		
MATHUS	Didier	Député de Saône-et-Loire Vice-Président de la Communauté d'Agglo. Creusot-Montceau Maire de MONTCEAU-LES-MINES		

Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
MONTEBOURG	Arnaud	Député de Saône-et-Loire Président du Conseil Général Conseiller général		 M. LOTTE
MORLET	Gérard	UD-FO Allier		
NESME	Jean-Marc	Député de Saône-et-Loire Maire de PARAY-LE-MONIAL	Excusé	
NESME	Jean-Marc	Syndicat Mixte du Pays Charolais- Brionnais		
NOVAT	Monique	DDT Saône-et-Loire		 BOURGEOIS
PALLOT	Noël	Cté cnes de Charolles	Paul BARGE	
PALLOT	Annie	Cté cnes du Nord Charolais		

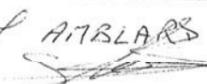
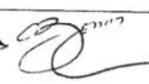
Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
PATARD	Claude	Cté d'agglomération du Maconnais - Val de Saône (CAMVAL)	Excusé	
PATRIAT	François	Conseil Régional Bourgogne	Excusé	
PERISSOL	Pierre-André	Cté d'agglomération de Moulins		CHARMETANT Guy Maire de Montluçon  LASSIGNOL Eric DGA Moulins C.S. 
PHILIZOT	François	Préfecture Saône-et-Loire		
POTDEVIN	Patrick	DDT Allier		
QUINET	Michel	DREAL Bourgogne		
ROJOUAN	Bruno	Cté Cnes de région Montmarault		ROJOUAN  Mathonier René 

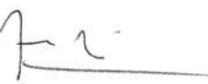
Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
SANSEAU	Armand	DDT Allier		
SAUMUREAU	Marc	FRANE		
SCHURCH	Mireille	Sénatrice de l'Allier Maire de Lignerolles	Excusée	
SIMON	Yves	Cté de cnes Bocage Sud		
SIRUGUE	Christophe	Député de Saône-et-Loire Président de la Communauté d'Agglo. Chalon Val de Bourgogne Maire de CHALON-SUR-SAONE	Excusé	
SOUCHON	René	Conseil Régional Auvergne	Marie-Claude LEGUILLON	
THON	Dominique	DREAL Auvergne		

Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
VANLAER	Hervé	DREAL Auvergne		
VINCENT	Didier	UD-CFDT Saône-et-Loire		GAUSSA Didier ROUCIOT Philippe GREGORY →
VOISIN	Gérard	Député de Saône-et-Loire Maire de CHARNAY-LES-MACON		
WATREMEZ	Philippe	Gendarmerie Nationale Groupement départemental de Gendarmerie 71		Lieutenant-colonel ATBLARS 
		Direction Départementale de la Sécurité Publique 71		
		Réseau Ferré de France	Non représenté	
		UD-CGT Allier	Gilles BONNIN Guillaume THIBIER	

Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
ECHALIER Chroment Par P. LEYER	Bernad	'CIFI'	P. LEYER	
MARQUET Thierry		DIRCE		
CANTOUX Cécile		Dirce		
Guicenis	Olivier	Conseil fém. de la rég. de Nivernais		

Comité de suivi RCEA
Liste de présence à la réunion du 29 novembre 2011

NOM	PRENOM	ORGANISME	Représenté Par	SIGNATURE
		UD-CFDT Allier		
		UD-CFTC Allier	Excusée	
		UD-CFE CGC Allier		
THOMAS	José	Garant		
NICHALAK	Christian	M le Secrétaire Général de préfecture Allier.		
GALLAND	Jean-Luc	Coordonnateur de la Mission Interministérielle de Coordination PréPOS.		
CHOUDKAIEFF	Luc			

3 - COMITE DE PILOTAGE DU 24 SEPTEMBRE 2013



Compte-rendu de réunion

RCEA – Comité de pilotage du 24 septembre 2013

Date	24 septembre 2013	Heure :	09h30	N° Chrono :	
Lieu :	Moulins				
Participant(e)(s) :	Intervenants tribune : Michel Fuzeau, Préfet de la région Auvergne et du Puy-de-Dôme Benoît Brocart, Préfet de l'Allier Jean-Paul Dufregné, président du Conseil général de l'Allier José Thomas, garant de la concertation Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Participants en salle : cf. liste d'émargement				
Diffusion du présent compte-rendu :	Mise en ligne sur le site internet de la DREAL				
Nom du signataire :	Hervé Vanlaer	Date et signature :	23 10 13 H. Vanlaer		
Fonction :	DREAL Auvergne				

Ordre du jour : Suite au communiqué de presse du ministre des Transports, M Cuvilier, en date du 11 juillet dernier sur les principes d'aménagement de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire, le comité de pilotage, principale instance de concertation sur le projet réunissant les différents acteurs du territoire, a été réuni, sous un format désormais limité au périmètre du département de l'Allier. Cette réunion du COPIL avait pour objectifs de présenter les modalités d'aménagement envisagées dans le département de l'Allier, de faire le point sur l'état d'avancement du projet (études menées pendant l'interruption de la concertation, en cours ou à réaliser pour aboutir au dossier de DUP) et d'informer les acteurs sur les décisions restant à prendre ainsi que sur les prochaines échéances (choix à faire pour décembre 2013).

Après une présentation, sur la base d'un diaporama disponible sur le site internet de la DREAL, de l'avancement du projet effectuée par M. le Préfet de Région, M. Le Préfet de Département et la DREAL Auvergne, la parole a été donnée à la salle.

Les échangeurs (Montmarault, Montbeugny, RN7/RCEA et Le Montet)

Le travail réalisé en ateliers sur ces échangeurs a été rappelé.

Montmarault (RCEA/A71) : Le travail effectué lors des ateliers du premier semestre 2012 reste à compléter par une analyse multicritère des différents scénarios (coût, fonctionnalités techniques, impacts sur le territoire, etc...). Le choix d'un scénario permettra de délimiter l'emprise de celui-ci et donc le périmètre proposé dans le DUP.

Montbeugny : Le travail effectué en ateliers a été rappelé : il avait permis d'arriver à trois schémas d'échangeurs au droit de la RD 53, à l'ouest de l'échangeur actuel. L'analyse multicritère sur cet

aménagement reste à finaliser. Sur ce sujet, la satisfaction des acteurs locaux de voir celui-ci déplacé au plus près du parc logistique multimodal Logiparc 03 a été souligné.

L'échangeur RN7/RCEA de Toulon-sur-Allier : Le travail réalisé sur cet échangeur lors de la précédente période de concertation a été rappelé, ainsi que l'engagement pris lors du débat public d'intégrer cet échangeur à la concession mais avec une réalisation concomitante de celle du barreau de la RN7. L'approfondissement de ce travail par une analyse multicritères est nécessaire. Ce sera un sujet d'une réunion de l'atelier technique à venir.

Le consensus des élus du département sur l'intégration de l'échangeur dans la concession a été rappelé, élément jugé déterminant pour l'aménagement de la RN7. Il a été évoqué cette nécessité d'intégrer l'échangeur dans la concession même si cela devait se faire au détriment du doublement du franchissement de l'Allier.

Le Montet : Il a été précisé que l'échangeur identifié par ce terme était situé sur la commune de Deux Chaises. Le demi-échangeur de Deux-Chaises et l'échangeur dénommé "du Montet" sont conservés et la localisation de la barrière de péage sera étudiée de manière à ce que les impacts soient les moindres.

Sur le sujet des échangeurs, l'objet des ateliers a été spécifié : **identifier un ou deux schémas par échangeurs pour présentation au COPIL mi-décembre afin d'arrêter le périmètre de ces aménagements dans le cadre du DUP.**

L'éventualité de l'adossement à la concession de l'A71 de la section de la RCEA comprise entre l'A71 et Le Montet

Le périmètre de la concession dans l'Allier a été rappelé (Montmarault-Digoin) et il a été évoqué le potentiel adossement de la section de la RCEA comprise entre l'A71 et l'échangeur du Montet à la concession de l'A71. Ce point sera tranché au niveau national dans le cadre de négociations en cours entre les sociétés concessionnaires et l'État (plan de relance autoroutier).

Le franchissement du Val d'Allier

Ce secteur présente un caractère sensible pour plusieurs raisons.

- L'ouvrage de franchissement actuel ne peut être mis à deux fois deux voies. Il est nécessaire de créer un nouvel ouvrage dans l'hypothèse où le doublement de la RCEA dans ce secteur serait retenu.
- Ce pont franchit la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier, ce qui exige de mener une procédure particulière en cas de travaux au sein de la réserve.
- Le Val d'Allier est un secteur inondable (la RCEA actuelle est submersible en cas de crue trentennale).

Une étude hydraulique prenant en compte les différents scénarios de franchissement doit être réalisée par la DREAL dans les mois à venir. L'estimation financière des différents scénarios doit également être réalisée.

Il a été rappelé que le sujet du franchissement de l'Allier fait partie des éléments à l'étude et sera discuté lors des prochains comités techniques. Une décision sur l'aménagement de la RCEA dans ce secteur doit être prise avant la fin de l'année.

Sur le franchissement de l'Allier : Certains acteurs locaux jugent que le non doublement du pont est « gage de rapidité » et se disent prêts à y renoncer, préférant voir l'aménagement de l'échangeur

RN7/RCEA privilégié. D'autres évoquent les conséquences du non-doublement du pont en terme de sécurité ainsi que la possible création d'un « goulot d'étranglement », en insistant sur l'importance de ce point pour la fluidité sur l'ensemble de l'itinéraire et surtout la sécurité sur cette section qui est la plus fréquentée.

Le débat sur cette question est stratégique et soulève la question de la compatibilité du pont en l'état actuel avec un itinéraire autoroutier.

Sur le caractère inondable de la RCEA : Des précisions ont été demandées sur ce sujet. La RCEA traverse le lit majeur de l'Allier et les études permettront de préciser les mesures à engager. Le dossier de DUP devra être solide sur ce point.

La desserte de Bourbon-Lancy (en Saône-et-Loire)

Le maintien des échangeurs de Dompierre-sur-Besbre a été réaffirmé et il a été précisé que la réflexion de la DREAL portait sur l'aménagement de la RCEA. La liaison entre Bourbon-Lancy et la RCEA relève de la compétence des conseils généraux.

La tarification

Le système de péage ouvert retenu pour l'aménagement de l'axe a été présenté. Il intègre des trajets gratuits selon les points d'entrée et de sortie des usagers sur la RCEA : le franchissement de l'Allier, les échanges au niveau de l'échangeur de Dompierre-sur-Besbre et l'itinéraire entre Toulon-sur-Allier et Cressanges seront gratuits.

Certains scénarios ont été étudiés :

- le déplacement vers l'Ouest de la barrière de péage du Montet : non retenu car il engendrerait une perte de recettes du fait du report du trafic sur les routes départementales ;
- la possibilité de franchise avec la nécessité de trouver un équilibre afin de respecter l'égalité entre les usagers, la proportionnalité entre le montant dont s'acquittent les usagers et le linéaire parcouru, l'existence d'itinéraires alternatifs et l'encadrement pour les poids-lourds avec la directive euro-vignette.

Les élus soulignent la nécessité d'avoir un discours clair sur ce qui sera appliqué.

Les aires de repos et de services

Le schéma des aires de repos et de services envisagé (est-ouest) a été présenté : une aire de services à Cressanges qui sera aménagée par le concessionnaire, une aire de repos à Thiel-sur-Acolin à construire, une aire à construire à l'intérieur de l'échangeur de Dompierre-sur-Besbre (aménagement acté par le COPIL de 2011 dans le cadre des travaux d'urgence – travaux qui devraient débuter en 2014) et une aire à Pierrefitte-sur-Loire. Ce schéma des aires devra être précisé lors de l'atelier technique. La DREAL a précisé que des aires de repos et de services étaient prévues en Saône-et-Loire (aménagées sur crédits budgétaires). Outre les services rendus aux usagers, ces aires ont un impact positif sur la sécurité.

Il a été demandé que le sujet de l'aire de services réalisée sur la RN7 par la CCI de Moulins-Vichy (centre routier de Toulon-sur-Allier), gérée par la communauté d'agglomération de Moulins, soit intégré aux discussions sur le schéma des aires de repos et de services. Ce sujet est lié à l'aménagement de l'échangeur RN7/RCEA.

Le souhait d'une aire de service à Molinet a également été évoqué, ainsi que la distance entre l'aire de

Pierrefitte-sur-Loire et la prochaine aire en Saône-et-Loire : ce sujet doit faire l'objet d'un travail avec le Préfet de la région Bourgogne.

La concertation

La précédente phase de concertation a été évoquée et les points restant à arrêter lors de la phase de concertation à venir ont été précisés : la localisation exacte des barrières de péages, l'aménagement des échangeurs, le franchissement de l'Allier, les aires de repos et de services et les modalités de tarification.

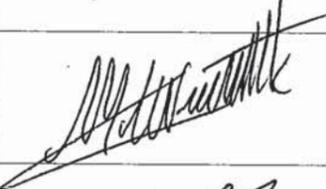
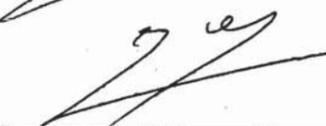
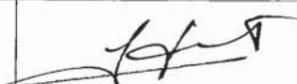
De même que lors du travail effectué au premier semestre 2012, le garant de la concertation est présent pour la phase de concertation qui débute, dont l'objectif est la préparation du dossier de DUP.

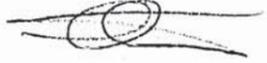
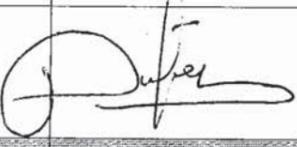
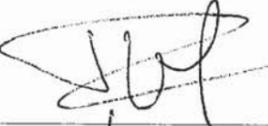
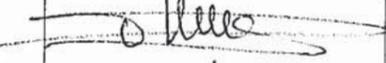
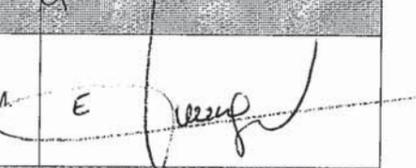
Les modalités envisagées ont été présentées : deux ateliers du COTECH mi-octobre et mi-novembre, dont l'objectif est d'identifier, à l'aide d'analyses multicritères, un ou deux scénarios qui seront soumis au COPIL mi-décembre.

Le calendrier

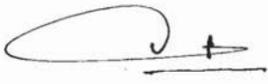
Il a été rappelé dans les différentes interventions, qui ont insisté sur la nécessité de respecter ce calendrier, mentionné dans la lettre de mission envoyée par le Ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche.

→ 86/91c
88

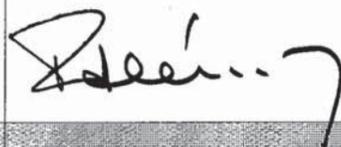
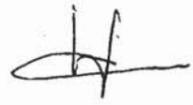
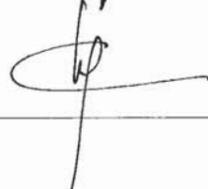
NOM	Prénom	Fonction/Organisme	Représenté(e) Par	SIGNATURE
ALBERT-CUISSET	Elisabeth	Présidente de l'Association RN7 2x2 voies Allier	Michel SIMON Secrétaire	
BIDEAU	Serge	Secrétaire général de la préfecture de l'Allier	Présent	α
BONNIN	Patrice	Président de la Chambre Agriculture de l'Allier	FERRIER	
BROCART	Benoît	Préfet de l'Allier	Présent	α
CADORET	Clément	Stagiaire ENA - Préfecture de l'Allier	Présent	
CHAMBEFORT	Guy	Député de l'Allier Maire d'Yzeure Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Moulins		
CHARASSE	Gérard	Député de l'Allier Conseiller Général	Sera présent	
CHARVET ↳ FOURNIEU	Frédéric	RFF - Chargé de concertation CFAL - DR Rhône-Alpes Auvergne	Sera présent	empêché
CHAVAROCLETTE	Jean-Michel	Président de la CCI de Moulins- Vichy	Sera présent	
CHERASSE	Jean-Paul	Président de la Communauté de Communes Val de Besbre - Sologne Bourbonnaise	sera présent	
DEBEAUD	Jacques	Président de la Fédération Allier Nature		
DELUDET	Pierre	CCI de Montluçon-Gannat Portes d'Auvergne	sera présent	
DENIZOT	Alain	Vice-Président Conseil général	sera présent	ABS
DERIOT	Gérard	Sénateur de l'Allier Conseiller Général	Sera présent	

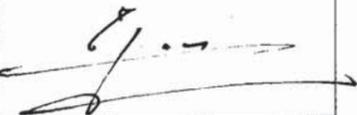
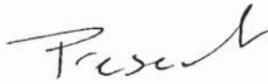
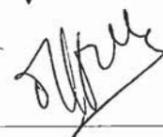
NOM	Prénom	Fonction/Organisme	Représenté(e) Par	SIGNATURE
DESPRES	Gérard	UD-FO Allier	Sera présent	
DEVEAU	Bernadette	Présidente de la Communauté de Communes du Pays de Chevagnes En Sologne	excusée, non représentée	
DI BELLO	Dominique	Président de la Fédération des Transports et Logistique France Rhône-Alpes Auvergne Bourgogne		
DRAPIER	Jean-Paul	Maire de Bourbon Lancy Conseiller Général	Sera présent	émargement sur la page 6 bis suite
DUFREGNE	Jean-Paul	Président du Conseil général de l'Allier	accompagné par Alain DENIZOT Vice-Président	
DUFREGNE	Jean-Paul	Président du Comité d'Expansion Economique de l'Allier	David MALINGREY Directeur Général	
EDIEU	Chantal	DREAL Auvergne Chef du Service Maîtrise d'Ouvrage	Sera présent	Prés. h.
FLEURY	Roland	Président de la Communauté de Communes du Val de Loire	sera présent	
FORET	Maurice	Communauté de Communes Entre Somme et Loire	sera présent	
FOURNIER	Sébastien	RFF - Responsable Antenne Auvergne	sera présent	
FUZEAU	Michel	Préfet de région Auvergne	Présent	α
GALLAND	Jean-Luc	Coordonnateur de la mission interministérielle - Préfecture de l'Allier	Présent	α
GUEUGNEAU	Edith	Députée de Saône et Loire Présidente de la Communauté de Communes Entre Somme et Loire	sera présente et accompagnée de M. Maurice FORET	
HIRSCH	Denis	Directeur de la DIR Centre-Est	Thierry MARQUET	

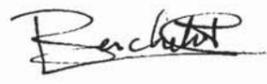
Comité de suivi RCEA
Liste de présence
Réunion du 24 septembre 2013

NOM	Prénom	Fonction/Organisme	Représenté(e) Par	SIGNATURE
LAMBUSSON	Anne	Directrice Régionale Réseau Ferré de France	Frédéric CHARVET Chargé de concertation CFAL - DR Rhône-Alpes Auvergne <i>(empêché)</i>	
LAMBUSSON	Anne	Directrice Régionale Réseau Ferré de France	Sébastien FOURNIER Responsable Antenne Auvergne <i>(présent)</i>	
LANDRY	Patrick	Directeur du CETE de Lyon		
LASSALLE	Alain	Président de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers - UTRA	Jean-Marc RIGAUD	
LASSIMONNE	Gilles	Directeur Général Adjoint- Moulins Communauté	sera présent	
LEBROU	Marc	Président de la Chambre des Métiers de l'Allier		
LEFEBVRE MILON	Karine	Délégation Allier ARS		
LESTERLIN	Bernard	Député de l'Allier	excusé	
LEUREAUD	Serge	Président de l'ARCEA		
LHOSPITALIER	Jean-Pierre	Président de la CCI de Montluçon-Cannat Portes d'Auvergne	Pierre DELUDET	
MALINGREY	David	Directeur Général - Comité d'Expansion Economique de l'Allier	sera présent	
MARQUET	Thierry	SREX de Moulins	sera présent	
MATHERON	Anne	DRAC Auvergne	excusée, non représentée	
MATHONIERE MATHOMIERE	René	Vice Président-Communauté de Communes de la région de Montmarault	sera présent	

Comité de suivi RCEA
Liste de présence
Réunion du 24 septembre 2013

NOM	Prénom	Fonction/Organisme	Représenté(e) Par	SIGNATURE
MORLET	Gérard	Secrétaire Général UD-FO Allier	Gérard DESPRES	
PERISSOL	Pierre-André	Président de la Communauté d'agglomération de Moulins	sera présent	
PINGUET	Marc	Commandant Direction Départementale De la Sécurité Publique Allier	excusé	
RIGAUD	Jean-Marc	Fédération nationale des transporteurs routiers UTRA	sera présent	
ROJOUAN	Bruno	Président de la Communauté de Communes de la région de Montmarault	sera représenté par M. MATHOMIERE René Vice Président	
ROY	Denise	Secrétaire Générale UD-CFTC Allier		
SANSEAU	Armand	Directeur de la DDT Allier		
SAUMUREAU	Marc	Président de la FRANE		
SCHURCH	Mireille	Sénatrice de l'Allier Maire de Lignerolles		
SCHWEYER	Jean	Délégué de l'Allier ARS	Karine LEFEBVRE- MILON	
SIMON	Michel	Secrétaire de l'Association RN7 2x2 voies Allier	sera présent	
SIMON	Yves	Président de la Communauté de Communes Bocage Sud	sera présent	
SOUCHON	René	Président du Conseil Régional Auvergne		

NOM	Prénom	Fonction/Organisme	Représenté(e) Par	SIGNATURE
THOMAS	José	Garant RCEA	sera présent	
VANLAER	Hervé	Directeur de la DREAL Auvergne	sera présent	
WACHALA	Lieutenant Colonel	Gendarmerie Nationale Groupement départemental de Gendarmerie Allier	sera présent	
		UD-CGT Allier	Daniel COFFIN	
		UD-CFDT Allier		
		UD-CFE CGC Allier	→ H. Dionnet	
AGNERAY	Claire	SNC LAVALIN (AMODREAL AUVERGNE)		
DIONNET	Jean-Clair	UD CFE-CGC		
TAMIAN	Loïc	ONEMA service départemental		
Despays G DAYRAS SP.		DGS/EG03		
LOUBARD	Colonel	Gendarmes National Commandant des Grs points		(présent)

NOM	Prénom	Fonction/Organisme	Représenté(e) Par	SIGNATURE
BENCHETAIT	Limel	DDT / SAUDT		
DEGRANGE	Cécile	ch d'Agriculture		
MAO	Ryland	Chambre des Jub. 2013		
LUMINET	J.P.	C.G. Gds Projets		
ERON Florian (chargé de missions)		Conservatoire d'espaces naturels de l'Allier		
				voir page 6 suite = D

NOM	Prénom	Fonction/Organisme	Représenté(e) Par	SIGNATURE
DRASTON	S P	Mans Bourdin CAVU		

4 - COMITE TECHNIQUE DU 16 OCTOBRE 2013 – ECHANGEUR DE MONTMARSAULT

Compte-rendu de réunion

RCEA COTECH REUNION DU 16 OCTOBRE 2013 Echangeur de Montmarault

Date	16/10/13	Heure :	9h30
Lieu :	Moulins		
Participants :	<p>Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne José Thomas, garant de la concertation Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Nicolas Wepierre, responsable d'opérations secteur centre, Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Patrick Landry, CETE de Lyon Claire Agneray – SNC Lavallin Lucie Lafond – Etat d'Esprit</p> <p>Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud René Mathonière, maire de Montmarault Michel Simon, Association RN7 2x2 voies Allier Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier François Dard, directeur de la Communauté de Communes de la région de Montmarault Viviane Allouin, Chambre d'agriculture de l'Allier Lieutenant Wachala, groupe départemental de gendarmerie de l'Allier Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier</p>		
Diffusion du présent compte-rendu :	Participants au COPIL/COTECH Membres du comité de pilotage RCEA		

Ordre du jour : à l'aide de grilles d'analyse multicritère, identification des scénarios possibles pour l'échangeur de Montmarault. Les scénarios identifiés en comité technique seront ensuite soumis au COPIL en décembre.

Méthode de travail : Sur la base d'un diaporama, le CETE de Lyon a présenté les différents scénarios pour l'échangeur de Montmarault ; présentation qui a été complétée d'interventions de la DREAL Auvergne. Les participants ont ensuite travaillé en groupe à la comparaison des quatre solutions proposées à l'aide de cartographies et d'un tableau d'analyse multicritère. Une restitution collective a ensuite été effectuée : elle a permis d'écarter un scénario. Les conclusions du travail en groupe sont disponibles dans le tableau d'analyse multicritère joint au présent compte-rendu.

Les différents scénarios étudiés par la CETE

Le CETE a présenté le périmètre d'étude sur cet échangeur et est revenu sur un problème abordé dans le cadre des ateliers précédents : la dissymétrie de trafic entre le nord et le sud. Après récupération des

données d'exploitation de la société autoroutière, les trafics s'avèrent aujourd'hui moins déséquilibrés pour les flux qui vont vers le nord et les flux qui vont vers le sud.

Le CETE est parti sur de ces données actualisées, pour lesquelles il a appliqué un taux d'accroissement de trafic pour obtenir une projection des trafics à l'horizon 2020. Le CETE a toutefois souligné que le modèle prenait en compte un réseau plus large et que les résultats de la modélisation montrent quand même un flux supérieur vers le sud. Cette modélisation à l'horizon 2020 donne une idée plus juste de ce qui pourrait se passer avec l'axe concédé qu'avec la modélisation initiale.

L'occupation de la zone d'étude :

Le CETE est revenu sur l'occupation actuelle du sol : majoritairement des terres agricoles mais avec la présence de zones d'activités (zone d'activité de la Plume, du Château d'Eau et une autre zone à vocation industrielle future). La présence du site archéologique de Beaufort est signalée. A l'est, il existe un plan d'eau et des zones humides avec des espèces végétales caractéristiques de ces milieux.

Présentation des scénarios :

- **Connexion complète :** il s'agit d'une connexion autoroutière classique. L'échangeur actuel sera conservé avec la barrière de péage. Des voiries nouvelles seront créées.

Les participants ont réagi à cette présentation : ce scénario impacte une partie de la future zone d'activité.

La DREAL a précisé qu'il impactait les terres agricoles au nord et au sud et qu'il permettait des connexions directes entre la RCEA et l'A71 sans sorties. Une section de la RCEA sera à déconstruire.

Le péage sera commun à l'A71 et à la RCEA. La première barrière de péage rencontrée est celle du Montet : quand on arrive de l'A71, quelque soit le sens, on s'engage sur la RCEA et on paie au Montet. L'utilisateur paiera pour le linéaire qu'il aura parcouru sur l'A71 et sur la RCEA : les deux concessionnaires s'arrangeront pour la perception des recettes.

Jean-Paul Luminet, du Conseil Général de l'Allier, a mentionné une variante de ce scénario qui prévoyait la restitution d'une partie de la RCEA. Le CETE a alors précisé que des portions de la RCEA sur le secteur seraient déconstruites et auraient vocation à redevenir terrains agricoles ou zones d'activités. Les participants ont souligné la difficulté d'accès aux parcelles agricoles. Le CETE et la DREAL ont mentionné la possibilité de réaliser une voirie de désenclavement et précisé que le sujet du désenclavement des terrains restitués pourrait être évoqué lors du travail en groupe.

- **Le giratoire dénivelé** (schéma proposé par le Conseil général de l'Allier et la commune de Montmarault) : le système de gare de péages reste à l'identique. L'itinéraire sur la RCEA sera payé à la barrière de péage de l'A71 pour ceux qui vont sur l'A71 Nord ou Sud. Pour ceux qui vont à Montmarault, les usagers paieront à la gare de péage. L'échangeur actuel disparaît, le giratoire est à niveau avec des bretelles de sorties pour faire l'échange avec les itinéraires locaux ou la RCEA.

La section de la RCEA déconstruite dans le premier scénario peut être conservée avec une aire de retournement qui permettrait la desserte de la ZAC du Château d'Eau. Un participant a évoqué le fait de restituer aux domaines agricoles une partie de l'actuel échangeur qui disparaîtra : la DREAL et le CETE ont souligné l'enclavement de la parcelle et les éventuelles difficultés d'exploitation.

La DREAL a précisé que ce scénario ne permettait pas de continuité autoroutière car l'utilisateur devait sortir de l'A71 pour accéder à la RCEA via le carrefour giratoire.

Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier, a signalé qu'il fallait croiser ce schéma avec les nouvelles hypothèses de trafic rééquilibré. Ce scénario a été proposé alors que les prévisions de trafic étaient différentes, a priori le giratoire devrait être moins saturé. Il a évoqué, comme exemple, le contournement Est de Lyon.

Un participant a questionné le devenir des terres agricoles en dessous de la branche nord-est : la DREAL a précisé que celles-ci seront accessibles par la RCEA depuis Montmarault. Pour les personnes venant de Beaufort ou du Montet, il faudra emprunter la RD945. La DREAL a évoqué le fait d'imaginer un ouvrage sous la bretelle pour permettre la continuité agricole, précisant que le schéma n'intégrait pas ce niveau de détail.

Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud, a évoqué la possibilité d'une augmentation de trafic supérieure à celle prévue et a suggéré que ce type d'ouvrage pourrait enlever de la fluidité malgré ses avantages pour la desserte locale.

Un autre participant a demandé si la modélisation faisait une distinction véhicules particuliers et poids lourds. Il a également demandé si la part importante des poids lourds avait une influence sur les partis d'aménagements et sur la fluidité des trafics sur ce type d'ouvrage. Le CETE a répondu de manière positive sur la distinction poids lourds – véhicules particuliers. La modélisation prend également en compte le réseau à l'horizon 2020.

Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud, a réaffirmé la nécessité de fluidifier le trafic qui est l'objectif d'une autoroute. D'autres participants ont évoqué le fait qu'une autoroute doit également permettre le développement économique local.

- **Trompette Sud** : il s'agit d'un nouveau schéma non abordé lors des derniers ateliers. Il favorise l'échange avec l'A71 Sud. L'échangeur actuel et la barrière de péage sont conservés. Quand on veut aller à Montmarault, on suit l'A71 et on sort par l'échangeur actuel. Quand on vient de Montmarault, on descend l'A71 et l'on suit la boucle pour reprendre la RCEA. Une partie de la RCEA n'a plus d'intérêt « routier » à part pour la desserte locale : un retournement a été intégré.

Cette solution nécessite la démolition d'un bâtiment à vocation industrielle. La DREAL a signalé que cette solution permettait de moins impacter les terres agricoles et de coller au plus près de la zone d'activités. Elle assure, par ailleurs, la continuité autoroutière et des échanges simplifiés avec l'A71.

Un des participants a signalé qu'il s'agissait d'une « mauvaise solution » car elle détruisait un bâtiment industriel. La DREAL a évoqué l'indemnisation possible de l'entreprise et la possibilité d'un déplacement sur du foncier disponible à proximité. Ce scénario donne aussi une moins bonne visibilité à l'accès à Montmarault.

- **Connexion complète quart Nord Est** : on n'utilise plus l'échangeur actuel, ni la barrière de péage existante ; ils seront à terme détruits. La barrière de péage serait alors située sur la RCEA. Pour aller de la RCEA vers l'A71 Nord, la continuité est assurée. Pour aller au sud, il y a un retournement. Pour les usagers qui sont sur la RCEA et vont à Montmarault : ils passent à la barrière de péage et suivent la route actuelle. Seule une petite portion de la route actuelle est restituée.

Un participant a signalé que la barrière de péage était située sur un bâtiment. La DREAL a précisé que la

barrière se situerait sur la RCEA et qu'elle pouvait être décalée.

La DREAL a souligné que cette solution permettait la continuité autoroutière entre l'A71 et la RCEA : la sortie et le paiement s'effectuent au Montet ou à la sortie de l'A71.

Suite à une question d'un participant, le CETE a confirmé la suppression de la branche nord du giratoire actuel. Il a été ensuite évoqué par le même participant, les contraintes de structures et d'équipements APRR : le CETE a précisé que l'accès serait moins direct qu'aujourd'hui au nord comme au sud.

La question du rétablissement de la continuité agricole entre l'est et l'ouest a été posée par un participant.

Examens des scénarios à l'aide de la grille multicritère :

Le CETE a ensuite rapidement détaillé chacun des scénarios au regard de la grille multicritère.

- Connexion complète :

- Fonctionnalité et trafic : assure la continuité autoroutière entre l'A71 et la RCEA et diffusion au niveau de l'échangeur actuel
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur
- Péage : tout se passe au Montet qui marque la séparation entre péage ouvert et fermé
- Intérêt local : accès moins direct à Montmarault mais le trafic journalier en provenance de Montmarault est peu élevé selon les études de trafic
- Environnement : ce scénario coupe une zone humide

Viviane Allouin, de la Chambre d'Agriculture, pose la question de la consommation de foncier agricole supplémentaire engendrée par la compensation des zones humides détruites par le projet. Le CETE et la DREAL ont précisé que les schémas et les études n'en étaient pas à ce niveau de détail.

- Emprises : 15 hectares (10,4 ha agricole et 4,6 activités)

- Giratoire dénivelé :

- Fonctionnalité et trafic : pas de continuité autoroutière entre l'A71 et la RCEA et mélange des flux des transit et locaux sur l'anneau. Une potentielle difficulté juridique est à anticiper car l'anneau n'aurait pas le statut autoroutier.

Le CETE précise que ce type de schéma (connexion entre deux autoroutes via un giratoire) n'existe pas en France. Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier, a évoqué l'exemple de la liaison Le Creusot – Châlon sur laquelle une deux fois deux voies avec des vitesses d'approche importantes débouche sur un giratoire pour échange avec A6 (échangeur chalon Sud).

- Sécurité – confort pour l'utilisateur : problème de visibilité sur l'anneau (dépend vitesse d'approche mais celle-ci risque être élevée dans l'anneau). A également été évoqué le « masque créé par les ouvrages d'art »
- Péage : tout se passe au Montet qui marque la séparation entre péage ouvert et fermé
- Intérêt local : accès moins direct à Montmarault mais le trafic journalier en provenance de

Montmarault est peu élevé selon les études de trafic

- Environnement : le scénario prévoit la réalisation des aménagements à proximité du site archéologique de Beaufort
- Emprises : 3,6 hectares (foncier agricole)

- Trompette Sud

- Fonctionnalité et trafic : pas de continuité autoroutière directe mais maintien de l'échangeur actuel
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur
- Péage : Tout se passe au Montet qui marque la séparation entre péage ouvert et fermé
- Intérêt local : Accès plus contraignant (plus long) que les autres solutions
- Environnement : emprise sur du foncier agricole, pas d'autres impacts significatifs sur l'environnement

Viviane Allouin, de la Chambre d'Agriculture, a demandé si ce scénario n'impactait pas de zones humides car il prévoit des aménagements à proximité des étangs de Pravet. Un autre participant a demandé si la zone concernée n'était pas classée en ZNIEFF.

La question de la compensation a été abordée et la DREAL a rappelé que la compensation des zones humides était précisée dans le SDAGE. Le taux de compensation peut également varier en fonction de la fonctionnalité hydraulique et/ou écologique des zones humides impactées.

Un participant a signalé que les emprises sur la zone d'activités du Château d'Eau avaient été minorées. La DREAL a expliqué qu'elle les avait comptabilisées dans le cadre des emprises agricoles, une mise à jour est nécessaire.

- Emprises : 10 hectares (7,5 ha agricole et 2,5 ha activités)

- Connexion complète quart Nord Est

- Fonctionnalité et trafic : continuité autoroutière mais abandon de l'échangeur actuel et une diffusion du trafic local par points d'échange au nord et à l'est
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur
- Péage : tout se passe au Montet qui marque la séparation entre péage ouvert et fermé
- Intérêt local : Accès moins direct pour les usagers provenant de l'A71 nord – Pour les autres provenances, la situation sera identique à la situation actuelle
- Environnement : pas d'impacts significatifs sur l'environnement.

Viviane Allouin, de la Chambre d'Agriculture, a souligné la proximité avec le site archéologique de Beaufort, ce qu'a acté le CETE.

- Emprises : 12 hectares (foncier agricole)

Les solutions 1 (connexion complète) et 4 (connexion complète quart Nord Est) sont les plus satisfaisantes en terme de fluidité.

Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier, a évoqué sa position plus nuancée sur le giratoire qui permet une bonne desserte locale de Montmarault malgré le mélange de trafics. Sur les trois autres variantes, la desserte de Montmarault est satisfaisante pour la partie ouest mais pas pour la partie est.

Sur les solutions 1 (connexion complète) et 4 (connexion complète quart nord-est), la continuité autoroutière est réelle; sur l'aspect desserte locale, enjeu largement évoqué lors de la concertation précédente (débat public notamment), ces solutions sont plus faibles.

En ce qui concerne les caractéristiques techniques, la DREAL et le CETE ont renvoyé les participants à l'examen de la grille multicritère en groupe. Ils ont précisé le point commun des différents scénarios : destruction d'une portion de la RCEA et sa restitution.

Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier, a souligné le fait que le statut de village étape de Montmarault ne figurait pas dans les documents présentés. Le CETE a indiqué que ce sujet devrait être discuté lors du travail en groupe (visibilité et signalisation).

Jean-Paul Luminet a également demandé pourquoi la variante avec la filante nord qui fonctionnait avec l'échangeur actuel n'avait pas été retenue. La DREAL a répondu qu'il s'agissait d'une solution partielle et qu'elle posait problème pour le péage. Le CETE a expliqué qu'avec cette solution, on mélangeait sections à péage ouvert (Montmarault – Le Montet) et sections à péage fermé ; ce qui pouvait engendrer des difficultés de gestion. Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier a déclaré que la variante avec filante nord était satisfaisante pour les usagers (malgré le fait qu'elle ne permette pas la continuité autoroutière) et la perméabilité locale.

Le CETE a présenté les coûts des solutions en précisant que ces ordres de grandeur ne mentionnaient pas, pour l'instant les coûts des rétablissements agricoles ou les voies de désenclavement. Les deux premières solutions sont comparables, la trompette Sud vient ensuite. Le coût du giratoire est le moins élevé.

Un participant est revenu sur la difficulté juridique pointée du doigt pour la solution giratoire dans laquelle le giratoire n'a pas le statut autoroutier et a posé la question de son intégration dans la concession. Le CETE a expliqué qu'il pourrait être difficile de justifier ce parti-pris, notamment auprès du service de contrôle des autoroutes, et que cela pourrait être compliqué pour l'enquête publique.

Viviane Allouin, de la Chambre d'Agriculture a évoqué la sécurité sur le giratoire en cas de conditions climatiques particulières (conditions hivernales). La DREAL a signalé que, dans ces situations, l'exploitant à proximité devra traiter ce sujet en priorité.

Analyse multicritère des scénarios en groupe

Le travail en groupe a permis d'ajouter plusieurs critères à la grille initiale :

- Impact agricole
- Impact activités (artisanales et industrielles)
- Accès à Montmarault village étape
- Viabilité hivernale/ exploitation
- Insertion paysagère
- Phasage travaux

Suite à la restitution, **les scénarios « Connexion complète » et « Trompette Sud » ont été écartés.**

Le scénario « Connexion complète quart nord-est » apparaît comme le plus intéressant au regard des différents critères de la grille d'analyse mais pourra être amendé. La faisabilité technique du déplacement de la barrière de péage à l'ouest sera étudiée par le CETE.

L'ensemble des remarques apportées par les participants aux différents scénarios est indiqué dans la grille d'analyse multicritère annexée à ce document.

Autres sujets abordés :

La barrière de péage du Montet (commune de Deux Chaises) : Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud a signalé qu'il était important que la localisation prévue de la barrière permette la gratuité pour les usagers locaux.

L'équilibre de la concession : La DREAL a rappelé l'équilibre à trouver entre les mesures permettant de limiter le coût pour les usagers locaux et l'équilibre de la concession.

L'adossement de la section entre Montmarault – Le Montet : La DREAL a rappelé la possibilité de réaliser la mise à deux fois deux voies de cette section par adossement à la concession APRR dans le cadre du plan de relance autoroutier. La DREAL a souligné que l'adossement devrait être validé par le Conseil d'Etat et par la Commission Européenne ; ce point n'est pas du ressort du COPIL RCEA.

L'échangeur de Toulon-sur-Allier : Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud a posé la question de la pertinence d'intégrer l'échangeur dans la concession car l'aménagement de celui-ci est coûteux. La DREAL a rappelé qu'il s'agissait d'une demande forte formulée lors du débat public, qu'il pourrait être réalisé ultérieurement et que le COPIL devrait trancher ce point.

Il a été rappelé la proximité de l'échangeur avec le ruisseau La Crevée et les conséquences de cette proximité : le CETE a indiqué que celui-ci pourrait être dérivé.

Jean-Paul Luminet, du Conseil Général de l'Allier, a rappelé qu'il fallait, sur le sujet de l'échangeur de Toulon-sur-Allier, prendre en compte le PDMI.

Le franchissement de l'Allier : un participant a évoqué le deuxième pont de la RCEA à côté de celui sur l'Allier. La DREAL a rappelé que le franchissement de l'Allier ferait, avec la submersibilité de la RCEA, l'objet du second atelier prévu au mois de novembre 2013.

Accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA

**Atelier « Échangeur de Montmarault »
Mercredi 16 octobre 2013 – de 9 h 30 à 12 h 30**

- Feuille de présence -

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent, excusé ou représenté(e) par
THOMAS José	Garant RCEA	présent
SOUCHON René	Président du Conseil Régional d'Auvergne	excusé
DERIOT Gérard	Sénateur	
SCHURCH Mireille	Sénatrice	
CHAMBEFORT Guy	Député	
LESTERLIN Bernard	Député	excusé
CHARASSE Gérard	Député	excusé
DUFREGNE Jean-Paul	Président du Conseil Général de l'Allier	représenté par Jean-Paul LUMINET
LUMINET Jean-Paul	Conseil Général Directeur délégué aux Grands Projets	présent
DUFREGNE Jean-Paul	Comité d'Expansion Économique	
PERISSOL Pierre-André	Président de la Communauté d'Agglomération de Moulins	
SIMON Yves	Président de la Communauté de Communes Bocage Sud	présent
CHERASSE Jean-Paul	Président de la Communauté de Communes de Val de Besbre - Sologne Bourbonnaise	
ROJOUAN Bruno	Président de la Communauté de Communes de la Région de Montmarault	Représenté par : - René MATHONIERE - François DARD
DARD François	Directeur de la Communauté de Communes de la Région de Montmarault	présent
MATHONIERE René	Maire de Montmarault	présent
DEVEAU Bernadette	Présidente de la Communauté de Communes du Pays de Chevagnes en Sologne	
FLEURY Roland	Président de la Communauté de Communes du Val de Loire	
GUEUGNEAU Edith	Présidente de la Communauté de Communes Entre Somme et Loire	Excusée, représentée par Guy CHAMPFORT
CHAMPFORT Guy	Communauté de Communes Entre Somme et Loire	
DRAPIER Jean-Paul	Maire de Bourbon Lancy	
CHAVAROCHETTE Jean-Michel	Président de la CCI de Moulins-Vichy	
LHOSPITALIER Jean-Pierre	Président de la CCI de Montluçon-Gannat Portes d'Auvergne	
BONNIN Patrice	Président de la Chambre d'Agriculture de l'Allier	représenté par Viviane ALLOIN
ALLOIN Viviane	Chambre d'Agriculture de l'Allier Maire de Sazeret	présente
LEBROU Marc	Président de la Chambre des Métiers	
DI BELLO Dominique	Président de la F.T.L.F. Rhône-Alpes Auvergne Bourgogne	

LAMBUSSON Anne	Directrice régionale Réseau Ferré de France	représentée par Sébastien FOURNIER
FOURNIER Sébastien	Réseau Ferré de France Responsable Antenne Auvergne	excusé
LASSALLE Alain	Président de FNTR-UTRA	
MORLET Gérard	Secrétaire Général de UD-FO Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CFDT Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CFE CGC Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CGT Allier	
ROY Denise	Secrétaire Générale de l'UD CFTC Allier	
DEBEAUD Jacques	Président de la Fédération Allier Nature	
SAUMUREAU Marc	Président de la FRANE	
ALBERT -CUISSET Elisabeth	Présidente de l'Association RN7 - 2 x 2 voies Allier	représentée par Michel SIMON
SIMON Michel	Association RN7 - 2 x 2 voies Allier Maire de Bessay-sur-Allier	présent
LEUREAUD Serge	Président de l'ARCEA	
	Président du CEN Allier	
SANSEAU Armand	Directeur de la DDT Allier	
HIRSCH Denis	Directeur de la DIR Centre-Est	
LANDRY Patrick	CETE de Lyon	présent
LEFEBVRE-MILON Karine	Déléguée Territoriale de l'Agence Régionale de Santé Allier	
LETTERLE Frédéric	DRAC Auvergne	
	ONCFS Allier	
	ONEMA Allier	
PINGUET Marc	Commandant la Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Allier	
Colonel LOMBARD	Groupe Départemental de Gendarmerie Allier	représenté par le Lieutenant WACHALA
Lieutenant WACHALA	Groupe Départemental de Gendarmerie Allier - EDSR 03	présent
VANLAER Hervé	Directeur régional DREAL Auvergne	présent
EDIEU Chantal	DREAL Auvergne – Chef du Service Maîtrise d'Ouvrage	présente
WEPIERRE Nicolas	DREAL Auvergne – SMO - Responsable d'Opération	présent
AGNERAY Claire	SNC-LAVALIN Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	présente
LAFOND Lucie	État d'Esprit Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	présente
GALLAND Jean-Luc	Préfecture Allier	présent
DANIKOWSKI Jérôme	DDT Allier	présent

5 - COMITE TECHNIQUE DU 16 OCTOBRE 2013 – ECHANGEURS DE TOULON / ALLIER ET MONTBEUGNY

RCEA COTECH REUNION DU 16 OCTOBRE 2013 Echangeurs de Toulon/Allier et Montbeugny

Date	16/10/13	Heure :	14h
Lieu :	Moulins		
Participants :	<p>Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne José Thomas, garant de la concertation Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Nicolas Wepierre, responsable d'opérations secteur centre, Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Patrick Landry, CETE de Lyon Claire Agneray – SNC Lavallin Lucie Lafond – Etat d'Esprit</p> <p>Michel Simon, Association RN7 2x2 voies Allier Guillaume Margellon, représentant de la mairie de Toulon-sur-Allier Guy Charmetant, représentant de Moulins Communauté et de Pierre-André Périssol Laurent Sepeau, représentant de la ville d'Yzeure et de Guy Chambefort Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier Cécile Degrange, Chambre d'agriculture de l'Allier Lieutenant Wachala, groupe départemental de Gendarmerie de l'Allier Jean-Luc Galland, Préfecture de l'Allier Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier</p>		
Diffusion du présent compte-rendu :	Participants au COPIL/COTECH Membres du comité de pilotage RCEA		

Ordre du jour : identification des scénarios possibles pour les échangeurs de Toulon-sur-Allier et Montbeugny à l'aide de grilles d'analyse multicritère.

Les scénarios identifiés en comité technique seront ensuite soumis au COPIL du mois de décembre 2013.

Méthode de travail : sur la base d'un diaporama, le CETE de Lyon a présenté les différents scénarios pour l'échangeur de Toulon-sur-Allier ; présentation qui a été complétée d'interventions de la DREAL Auvergne. Les participants ont ensuite travaillé en groupe à la comparaison des six solutions proposées à l'aide de cartographies et d'un tableau d'analyse multicritère. Une restitution collective a été effectuée : elle a permis d'écarter trois scénarios. Les conclusions du travail en groupe sont disponibles dans le tableau d'analyse multicritère joint au présent compte-rendu.

Le CETE a ensuite présenté les scénarios étudiés pour l'échangeur de Montbeugny, présentation complétée d'interventions de la DREAL.

I - Les différents scénarios étudiés par le CETE pour l'échangeur de Toulon-sur-Allier

Le CETE a présenté le périmètre d'étude sur cet échangeur et les résultats de la modélisation de trafic réalisée à l'horizon 2020 (mise en service de la RCEA concédée). Le trafic majoritaire va de la RCEA Ouest vers la RN7 Nord : ces résultats ont été confortés par les comptages « tous mouvements » réalisés par la DREAL au printemps 2013. Les trafics vers le sud sont faibles.

La carte de l'occupation du sol a été présentée : le périmètre concerné se compose de terres agricoles et de zones activités. Dans ce secteur les agriculteurs ont des contrats qualité avec des filières d'écoulements particulières : il y a des exigences de ces dernières sur la qualité des produits collectés qui doivent être prises en compte.

En ce qui concerne la carte des servitudes : le CETE signale la présence d'une canalisation de gaz et d'une zone inondable. La proximité avec la voie ferrée doit être prise en compte, tout comme celle de stations de captage et de pompage.

Concernant les enjeux environnementaux, la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier est relativement éloignée. Son franchissement sera discuté dans le cadre du prochain atelier. Le CETE signale la conjonction de la présence de ZNIEFF et de zones Natura 2000 (à l'ouest de la voie ferrée) et la présence à l'est d'un château classé.

Présentation des scénarios :

Le CETE a précisé que tous les scénarios présentés prévoyaient un lien entre les nouveaux aménagements et l'ex RN7.

- **Solution Trèfle** : L'échangeur actuel sera déconstruit. Elle permet des mouvements directs entre les différentes infrastructures (RCEA/ déviation RN7).

Le ruisseau La Crevée passe au milieu de l'échange : il devra être dévié et la procédure relative à sa déviation pourra être complexe.

- **Giratoire Sud – Ouest** : solution moins directe que la précédente. Tous les usagers se retrouvent sur le giratoire. Cette solution est moins consommatrice d'espaces. Le lien avec l'ex RN7 est toujours assuré.

- **Giratoire dénivelé type « sandwich »** : solution à trois niveaux (la RCEA au dessus, le giratoire avec les bretelles d'échanges au niveau intermédiaire et la RN7 en dessous). Cette solution présente des risques en terme de sécurité mais est moins consommatrice d'espaces.

Le CETE a précisé que l'impact paysager important de cet ouvrage avait été souligné lors d'un précédent atelier.

- **Double trompette** : solution qui fonctionne et qui impacte moins la zone : il s'agit d'un ouvrage d'envergure limitée.

- **Lunettes et trompette RN7** : une partie de l'échangeur actuel est conservée avec une sortie vers un anneau mais il n'y a pas de connexion directe avec la future déviation. Problème de connexion avec la RN7 au sud.

La saturation actuelle de l'échangeur existant a été évoquée.

La DREAL a rappelé que cette solution était moins consommatrice d'espaces et impactait moins le ruisseau La Crevée mais que le niveau de services était moindre.

- **Trèfle à angle interne d'entrée** : ce dernier scénario permet de favoriser les mouvements principaux de la RCEA ouest vers la RN7 nord (les mouvements inverses sont également directs). Les autres mouvements sont moins directs mais moins importants en terme de trafic. Cette solution est plus compacte que le scénario Trèfle.

Le CETE a ensuite rapidement détaillé chacun des scénarios à l'aune de la grille multicritère.

- Solution Trèfle :

- Fonctionnalité et trafic : favorise les échanges directs (un « nœud autoroutier »)
- Aspects techniques : présence des collectrices pour les sorties – construction d'un seul ouvrage d'art
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur
- Accès au centre routier : permet d'alimenter le centre routier car favorise l'accès à la RN7

Guy Charmetant, représentant de Moulins Communauté, a signalé que l'intercommunalité et la ville de Toulon-sur-Allier ne souhaitaient pas conserver cet aménagement aujourd'hui à saturation. Le centre routier présente des risques de sécurité : la question se pose de la création d'un nouveau centre à proximité du nouvel échangeur. Cécile Demange de la Chambre d'Agriculture a signalé que ce nouveau centre routier pourrait se traduire par une consommation supplémentaire d'espaces agricoles. Guy Charmetant, représentant de Moulins Communauté, a signalé que l'agglomération possédait du foncier disponible.

L'accessibilité du centre routier dans le cadre des futurs aménagements a également été évoquée : pour Jean-Paul Luminet, la majorité des échanges doit se faire à l'est de la voie ferrée pour favoriser l'accessibilité à celui-ci et garantir la fluidité des trafics.

- Giratoire Sud-Ouest :

- Fonctionnalité et trafic : tous les échanges passent par le giratoire, il ne s'agit pas d'une vraie bifurcation et les flux principaux sont moins fluides
- Aspects techniques : construction de trois ouvrages d'art
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : mouvements compliqués mais pas de problème de sécurité

Un participant a rappelé la nécessité de bien dimensionner cet ouvrage.

- Giratoire dénivelé type « sandwich » :

- Fonctionnalité et trafic : il ne s'agit pas d'une bifurcation et les flux principaux ne sont pas directs.
- Aspects techniques : construction d'un seul ouvrage d'art à trois niveaux
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : problème de visibilité sur l'anneau

- Double trompette :

- Fonctionnalité et trafic : il ne s'agit pas d'une bifurcation et les flux principaux ne sont pas directs.

- Aspects techniques : construction de trois ouvrages d'art et d'entrecroisements
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur

- Lunette et trompette RN7 :

- Fonctionnalité et trafic : il ne s'agit pas d'une bifurcation et les flux principaux ne sont pas directs. Pas d'interaction RN7/ RCEA à l'ouest – L'échange RN7/RCEA est renvoyé à l'est de la desserte routière. Ce scénario ne répond pas aux attentes de Moulins Communauté.
- Aspects techniques : utilisation du giratoire actuel (avec question de sa capacité) et construction d'un seul ouvrage d'art
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur

Il a été évoqué la possibilité de créer un giratoire avant celui du Larry pour un meilleur accès à une future aire poids lourds. Proposition d'un nouveau scénario dit « deux paires de lunettes » de part et d'autre de la RCEA.

- Trèfle à angle interne d'entrée :

- Fonctionnalité et trafic : ce scénario permet des échanges directs et les flux principaux sont fluides
- Aspects techniques : construction de trois ouvrages d'art et élargissement de l'ouvrage SNCF
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur

Certains critères n'ont pas été détaillés par scénario :

- Environnement : toutes les variantes s'inscrivent dans la zone Natura 2000, empiètent sur la zone de crue (avec des surfaces différentes selon les scénarios) et impactent le ruisseau La Crevée. Une reméandrement du ruisseau sera nécessaire. Estimé entre 12 et 15 mètres, le giratoire type sandwich marquera forcément la zone.
- Emprises (surfaces nécessaires pour les travaux) : les surfaces varient entre 23 ha et 43 ha. La plupart des terrains appartiennent à l'Etat.
- Acquisition (à acheter pour faire les travaux) : le nombre d'hectares dépend des solutions
- Coût (prend en compte la connexion avec l'ex RN7) : le trèfle, les giratoires et le trèfle à anse interné d'entrée sont les plus chers. La double trompette est moins onéreuse que les premiers. La paire de lunettes est la moins coûteuse. Si un giratoire était ajouté avant le giratoire du Larry, cela augmenterait la solution d'environ un million. La possibilité d'une filante a été évoquée pour satisfaire les mouvements principaux RN 7 Nord /RCEA Ouest.

Le centre routier :

Le représentant de Moulins Communauté a déclaré que si celui-ci n'était pas assumé par l'Etat, il fermerait. La DREAL a rappelé que le critère « accès » dans l'analyse était également relatif à la RN7 actuelle et à la future déviation.

La DREAL a également rappelé que le schéma des aires sera présenté ultérieurement (aire de Cressanges, Dompierre-sur-Besbre et de Pierrefitte). Celui-ci n'intègre pas d'aires au niveau de l'intersection RN7/RCEA.

Analyse multicritère des scénarios en groupe

Le travail en groupe a permis d'écarter trois scénarios : le Trèfle, les deux giratoires (Giratoire sud-ouest et Giratoire dénivelé). Les scénarios Double trompette, Paire de lunettes (même si la fonctionnalité de celui-ci est très différente des deux autres) et Trèfle à anse interne d'entrée sont à privilégier.

II - L'échangeur de Montbeugny

L'occupation de la zone d'étude :

Les principaux problèmes sur la zone sont d'ordre environnemental : zones boisées de part et d'autres de l'axe, présence de corridors, zones riches niveau floristique et faunistique. Des zones agricoles sont également à prendre en compte ; il a été signalé la présence d'un siège d'exploitation au nord de la RCEA.

Le CETE a présenté la classification des enjeux qu'il a adopté : enjeux forts (faune flore et corridor continuum) et enjeux moyens / faibles (autres sujets environnementaux et activités).

Présentation des scénarios

- **Losange ouest** : il y a un péage central pour les usagers en transit et pour les usagers qui sortent / rentrent sur l'axe, utilisation de bretelles avec péages. L'échange avec la RD 53 est corrélé à une barrière de péage (carrefour ou petit giratoire à construire sur la RD 53). L'ouvrage actuel sert pour le franchissement de la RD 53 mais aussi pour les mouvements d'entrée et de sortie. Il n'y pas de construction d'ouvrage.

Un participant a rappelé la nécessité de desservir la zone Logiparc 03.

Les impacts de ce scénario concernent essentiellement la partie boisée qui possède de forts enjeux écologiques.

- **Trompette ouest** : il y a un péage central pour les usagers en transit et pour les usagers qui sortent / rentrent, une gare absorbe les mouvements d'entrée et de sortie. L'ouvrage actuel sur la RD 53 est conservé et un nouvel ouvrage est nécessaire.

Un participant a souligné que l'aménagement pourrait être décalé pour éviter le morcellement de la parcelle agricole qu'il impacte.

- **Trompette Est** : La trompette est décalée à l'est de la RD 53, ce qui grève la parcelle agricole. Un giratoire est nécessaire. L'impact agricole est fort.

Guy Charmetant, représentant de Moulins Communauté, a évoqué le sujet de la desserte du Logiparc 03 : avec ce scénario, le trajet le plus court pour les usagers, pour se rendre au Logiparc depuis la RCEA, passe par le bourg de Montbeugny et non par la RD 53, cela risque d'engendrer des nuisances pour les riverains. Il a ajouté qu'il était normal que la liaison avec le Logiparc 03 ne soit pas intégrée à la concession mais qu'il fallait laisser aux collectivités la possibilité de réaliser une liaison entre le parc d'activités logistiques et l'axe concédé.

- **Losange est** : schéma similaire au losange ouest mais localisé à l'est de la RD 53 : les raccordements et bretelles sont placés comme dans le losange ouest mais le péage principal est à l'est.

Ce scénario impacte moins le milieu naturel et les parcelles agricoles (impactées davantage en bordures

donc moins de déstructuration des parcelles).

La DREAL a souligné qu'il favorise la desserte de Logiparc 03 car la sortie s'effectue au nord de la RD 53 et permet donc de mieux relier le parc logistique Logiparc 03.

Examens des scénarios à l'aide de la grille multicritère :

Le CETE a ensuite rapidement détaillé chacun des scénarios au regard de la grille multicritère.

Fonctionnalités et trafic : les scénarios présentent le même niveau de fonctionnalités sauf la Trompette est qui rend l'accès au Logiparc plus difficile ; l'accès se ferait notamment par le bourg de Montbeugny.

Environnement : les scénarios à l'est impactent moins les zones agricoles et les corridors ; elles sont également moins gourmandes en emprises.

Les scénarios Losanges sont moins impactants et offrent un bon niveau de fonctionnalités.

La solution Losange est, est la moins onéreuse. Au regard des enjeux environnementaux, **le Losange est** apparaît comme une solution intéressante : la perte agricole est moindre, la destruction de bois est limitée. Elle offre le meilleur compromis entre impacts environnementaux et agricoles.

L'échangeur actuel sera supprimé et rétrocedé pour des usages agricoles. La DREAL a précisé que tout ce qui n'a pas vocation à être utilisé dans le cadre du futur échangeur sera déconstruit puis ensuite rétrocedé.

III – Préparation du prochain atelier :

La DREAL a annoncé le prochain atelier de novembre en rappelant les sujets. Il aura lieu le 20 novembre, une invitation sera renvoyée par la DREAL.

Sujets abordés lors du prochain atelier :

- Le Val d'Allier : franchissement et caractère submersible de la RCEA
- Le schéma des aires de repos et de services : question du dimensionnement et capacité de stockage pour les poids lourds (RN7/RCEA notamment)
- La tarification : la DREAL a précisé qu'elle réexpliquerait le système de tarification prévu sur l'axe concédé

La DREAL a souligné qu'il fallait également prendre en compte l'équilibre financier de la concession : en fonction des choix retenus, la DREAL établira un nouveau modèle de financement pour définir la subvention d'équilibre éventuellement nécessaire à la concession dans l'Allier.

Accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA

Atelier « Échangeurs de Toulon/Allier et Montbeugny »
Mercredi 16 octobre 2013 – de 14 h à 17 h

- Feuille de présence -

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent, excusé ou représenté(e) par
THOMAS José	Garant RCEA	présent
SOUCHON René	Président du Conseil Régional d'Auvergne	excusé
DERIOT Gérard	Sénateur	
SCHURCH Mireille	Sénatrice	
CHAMBEFORT Guy	Député	représenté par Laurent SEPEAU
SEPEAU Laurent	Ville Yzeure	présent
LESTERLIN Bernard	Député	excusé
CHARASSE Gérard	Député	excusé
DUFREGNE Jean-Paul	Président du Conseil Général de l'Allier	représenté par Jean-Paul LUMINET
LUMINET Jean-Paul	Conseil Général Directeur délégué aux Grands Projets	présent
DUFREGNE Jean-Paul	Comité d'Expansion Économique	
PERISSOL Pierre-André	Président de la Communauté d'Agglomération de Moulins	Représenté par Guy CHARMETANT
CHARMETANT Guy	Communauté d'Agglomération de Moulins Maire de Montbeugny	présent
MARGELIDON Guillaume	Adjoint au Maire de Toulon-sur-Allier	présent
SIMON Yves	Président de la Communauté de Communes Bocage Sud	
CHERASSE Jean-Paul	Président de la Communauté de Communes de Val de Besbre - Sologne Bourbonnaise	
ROJOUAN Bruno	Président de la Communauté de Communes de la Région de Montmarault	
DEVEAU Bernadette	Présidente de la Communauté de Communes du Pays de Chevagnes en Sologne	
FLEURY Roland	Président de la Communauté de Communes du Val de Loire	
GUEUGNEAU Edith	Présidente de la Communauté de Communes Entre Somme et Loire	Excusée, représentée par Guy CHAMPFORT
CHAMPFORT Guy	Communauté de Communes Entre Somme et Loire	
DRAPIER Jean-Paul	Maire de Bourbon Lancy	
CHAVAROCHETTE Jean-Michel	Président de la CCI de Moulins-Vichy	
LHOSPITALIER Jean-Pierre	Président de la CCI de Montluçon-Gannat Portes d'Auvergne	
BONNIN Patrice	Président de la Chambre d'Agriculture de l'Allier	représenté par Cécile DEGRANGE
DEGRANGE Cécile	Chambre d'Agriculture de l'Allier	présente
LEBROU Marc	Président de la Chambre des Métiers	
DI BELLO Dominique	Président de la F.T.L.F. Rhône-Alpes Auvergne Bourgogne	

LAMBUSSON Anne	Directrice régionale Réseau Ferré de France	représentée par Sébastien FOURNIER
FOURNIER Sébastien	Réseau Ferré de France Responsable Antenne Auvergne	excusé
LASSALLE Alain	Président de FNTR-UTRA	
MORLET Gérard	Secrétaire Général de UD-FO Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CFDT Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CFE CGC Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CGT Allier	
ROY Denise	Secrétaire Générale de l'UD CFTC Allier	
DEBEAUD Jacques	Président de la Fédération Allier Nature	
SAUMUREAU Marc	Président de la FRANE	
ALBERT -CUISSET Elisabeth	Présidente de l'Association RN7 - 2 x 2 voies Allier	représentée par Michel SIMON
SIMON Michel	Association RN7 - 2 x 2 voies Allier Maire de Bessay-sur-Allier	présent
LEUREAUD Serge	Président de l'ARCEA	
	Président du CEN Allier	
SANSEAU Armand	Directeur de la DDT Allier	
HIRSCH Denis	Directeur de la DIR Centre-Est	
LANDRY Patrick	CETE de Lyon	présent
LEFEBVRE-MILON Karine	Déléguée Territoriale de l'Agence Régionale de Santé Allier	
LETTERLE Frédéric	DRAC Auvergne	
	ONCFS Allier	
	ONEMA Allier	
PINGUET Marc	Commandant la Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Allier	
Colonel LOMBARD	Groupe Départemental de Gendarmerie Allier	représenté par le Lieutenant WACHALA
Lieutenant WACHALA	Groupe Départemental de Gendarmerie Allier - EDSR 03	présent
VANLAER Hervé	Directeur régional DREAL Auvergne	présent
EDIEU Chantal	DREAL Auvergne – Chef du Service Maîtrise d'Ouvrage	présente
WEPIERRE Nicolas	DREAL Auvergne – SMO - Responsable d'Opération	présent
AGNERAY Claire	SNC-LAVALIN Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	présente
LAFOND Lucie	État d'Esprit Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	présente
GALLAND Jean-Luc	Préfecture Allier	présent
DANIKOWSKI Jérôme	DDT Allier	présent

6 - COMITE TECHNIQUE DU 20 NOVEMBRE 2013 EN LIEN AVEC LA TARIFICATION ET LES AIRES



Compte-rendu de réunion

RCEA – Comité technique du 20 novembre 2013

Date	20 novembre 2013	Heure	14h00	N° Chrono	115
Lieu	DDT de l'Allier – 51 Boulevard Saint Exupéry – 03 403 Yzeure				
Intervenants :	Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Nicolas Wépierre, responsable d'opérations, Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Patrick Landry, CETE de Lyon Jean-Michel Fréchet, CETE de Lyon Claire Agneray, SNC Lavallin Lucie Lafond, Etat d'Esprit				
Participants :	José Thomas, garant de la concertation Viviane Allouin, Chambre d'agriculture de l'Allier, maire de Sazeret Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier Lieutenant Wachala, groupe départemental de gendarmerie de l'Allier				
Diffusion du présent compte-rendu :	Participants au COPIL/COTECH Membres du comité de pilotage RCEA				

Ordre du jour : Suite au communiqué de presse du ministre des Transports, M. Cu villier, en date du 11 juillet dernier sur les principes d'aménagement de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire, la concertation sur le projet a été réactivée dans l'Allier. Une première réunion du COPIL, principale instance de concertation, a eu lieu le 24 septembre dernier ; elle a notamment permis d'informer les acteurs du territoire des points à trancher lors du COPIL de décembre après échanges préalables sur ces derniers dans le cadre d'un comité technique.

Consacrée aux échangeurs de Montmarault, Toulon-sur-Allier et Montbeugny, la première réunion du comité technique a eu lieu le 16 octobre 2013. Elle a permis d'identifier plusieurs scénarios à privilégier pour la réalisation de ces aménagements (voir comptes-rendus du COTECH du 16.10.13)

La seconde réunion du COTECH, organisée le 20 novembre 2013, avait pour objet :

- l'identification des options à privilégier pour le franchissement du Val d'Allier
- la présentation du système de péage et la tarification en vigueur sur la future RCEA concédée

- la présentation du schéma des aires annexes envisagé

La seconde partie de la journée (14h00 – 16h15), qui fait l'objet du présent compte-rendu, était consacrée à la présentation de ces derniers éléments ; la première partie (09h30 – 12h30) au franchissement du Val d'Allier.

Le système de péages, la tarification et le schéma des aires prévus sur le futur axe concédé ont été présentés par le CETE de Lyon et la DREAL sur la base d'un diaporama. Les participants ont réagi sur ces sujets au fur et à mesure de la présentation du CETE/DREAL.

La DREAL a précisé le cadre de l'atelier (pas de travail en groupe et échanges en plénière) et ses objectifs : expliquer l'articulation entre péages ouvert et fermé dans le cadre de la mise à deux fois deux voies de la RCEA, rappeler le niveau de péage en vigueur et présenter le schéma des aires envisagé.

PEAGES ET TARIFICATION

Le CETE a rappelé le périmètre de la concession (Montmarault – Digoin) et a précisé les aménagements envisagés sur la RCEA pour assurer les péages : une barrière pleine voie au niveau de l'échangeur du Montet, une au niveau de Montbeugny (avec un nouvel échangeur) et une troisième couplée à l'échangeur de Molinet.

Le système de péage envisagé pour la future RCEA concédée a été présenté : il combine système de péage fermé (au Montet) et système de péage ouvert (barrières du Montet, Montbeugny et Molinet).

Ces deux systèmes de péage ont été expliqués par le CETE :

- Le système de péage fermé : on rentre et l'on prend un ticket ; à la sortie, on paie ce que l'on a parcouru. **Il repose sur le principe du paiement du linéaire parcouru par l'utilisateur.**

Le système de péage ouvert : on paie lorsqu'on rencontre une barrière sur une bretelle d'entrée ou en pleine voie ou sur une bretelle de sortie. Alors on paie la totalité des assiettes qui précèdent et/ou qui suivent cette barrière. Lorsqu'on sort par un échangeur équipé d'une barrière de péage, le montant est celui d'une demi-assiette. En système ouvert, il existe des échangeurs sans barrières de péage qui permettent des trajets gratuits.

Commentaire de la planche 1 – BPV Le Montet :

L'assiette de péage ouvert liée à la barrière du Montet va de Montmarault à Chemilly.

Si l'on vient de l'A71 et que l'on se dirige vers Paray-le-Monial, on paie à la barrière, en présentant le ticket pris en rentrant sur l'A71, le péage correspondant au linéaire parcouru sur l'A71, celui correspondant à l'assiette Montmarault-Le Montet et celui de l'assiette Le Montet-Chemilly. Pour un usager qui va à Moulins, le montant correspond à l'intégralité du linéaire parcouru. Avec une sortie à Cressanges, on paie le même prix que lorsqu'on sort à Chemilly alors qu'on a parcouru un linéaire inférieur.

L'itinéraire Cressanges-Chemilly est gratuit.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a évoqué

le déplacement du péage du Montet à Deux-Chaises.

La DREAL rappelle que des simulations ont été réalisées : celles-ci montraient que ce déplacement posait un problème sur l'équilibre de la concession. Par ailleurs, il engendrerait un report de trafic sur la départementale 945 important.

Pour Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, ce report de trafic doit être étudié : dans le cas d'un échangeur conçu pour favoriser la continuité autoroutière, il n'y aura pas de décrochage à Montmarault de la part des usagers en transit pour aller chercher la RD 945 dans l'hypothèse où l'échangeur se trouverait à Deux Chaises. Il a rappelé la nécessité de prendre en compte la situation des usagers locaux : le déplacement de la barrière du Montet à Deux-Chaises permettrait la gratuité de trajets locaux.

Viviane Allouin, Chambre d'agriculture de l'Allier, maire de Sazeret, demande confirmation de la non gratuité de l'itinéraire Montmarault-Moulins.

Le CETE rappelle que le demi-échangeur de Deux Chaises sera équipé avec une gare de péage en sortie et une gare de péage en entrée.

Quelques exemples d'itinéraires sont présentés : Si l'on vient de Toulon-sur-Allier vers Montmarault et que l'on rentre par un échangeur gratuit, arrivé à la barrière du Montet, il faut prendre un ticket. La barrière du Montet marque l'entrée dans un système fermé et la fin du système de péage ouvert.

Les itinéraires d'évitements du futur axe concédé ont été ensuite détaillés : pour aller de Montmarault à Moulins, on peut prendre la RD 945 jusqu'à Tronget, entrer sur la RCEA à Cressanges pour sortir Toulon-sur-Allier.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, souhaite savoir ce que révèlent les études sur le trajet privilégié par les usagers locaux pour aller de Montmarault à Moulins.

Pour Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, la tendance est à l'évitement de la RCEA via Souvigny : les conditions de conduite sont satisfaisantes sur cet itinéraire. La position de la barrière du Montet doit être étudiée avec précision à l'aune de deux critères : la continuité autoroutière (sujet de l'aménagement des échangeurs évoqués lors du dernier COTECH) et la sécurité des itinéraires alternatifs pour les usagers fréquents.

La DREAL rappelle que le déplacement de la barrière à l'est (Deux-Chaises) engendrerait des pertes significatives.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, rappelle que la continuité autoroutière à ce niveau se fera automatiquement pour les usagers en transit. En revanche, les locaux n'utiliseront pas la RCEA pour se déplacer du fait de l'état satisfaisant du réseau secondaire.

La DREAL signale que les études montrent que le trafic local sur la RCEA est faible, les usagers privilégiant d'autres itinéraires.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, rappelle que c'est l'insécurité routière qui a conduit les usagers locaux à désertier la RCEA et que les aménagements de mise à deux fois deux voies déjà engagées n'ont pas permis de remédier à cette situation. Il évoque les investissements parallèles du Conseil général sur le réseau secondaire. La réhabilitation de la RCEA auprès des usagers locaux nécessite une offre de services plus nuancée. Une stratégie est nécessaire afin de faciliter l'appropriation de la RCEA par ces publics.

Commentaire de la planche 2 – BPV Montbeugny :

Le CETE a détaillé l'aménagement envisagé :

- un échangeur type losanges avec 4 bretelles et raccordé à la RD 53
- une barrière pleine voie qui coupe la RCEA dans les deux sens

L'assiette tarifaire pour cette barrière va de Chemilly jusqu'à l'échangeur de Sept Fonts.

Application des principes du système de péage ouvert :

- Si entrée à Toulon-sur-Allier en direction de Dompierre-sur-Besbre et sortie à Montbeugny : paiement de la demi assiette ouest ;
- Si entrée à Montbeugny vers Pierrefitte-sur-Loire ou jusqu'à Paray-le-Monial et sortie à Dompierre-sur-Besbre : paiement de la demi assiette est ;

Des exemples d'itinéraires d'évitement de la barrière de péage de Montbeugny ont été évoqués : lorsqu'on entre à Chemilly pour aller vers Dompierre, il faut sortir à Toulon-sur-Allier pour emprunter d'autres itinéraires (routes départementales notamment) afin d'éviter le péage.

Le CETE a rappelé que la mise en concession de la RCEA pourrait engendrer des reports de trafic sur des itinéraires moins confortables (en termes de temps de parcours et de sécurité).

La DREAL et **Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté**, rappellent que le principal itinéraire utilisé par les usagers locaux pour relier Moulins à Dompierre-sur-Besbre passe par Chevagnes.

Suite à une question de **Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire**, sur les itinéraires empruntés actuellement par les usagers locaux pour relier Dompierre à Montbeugny ou Moulins, les participants ont précisé que la D12 était l'itinéraire privilégié.

L'itinéraire entre les trois échangeurs de Dompierre (Dompierre ouest, Sept Fonts, Dompierre est) est gratuit.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, compare les itinéraires pour relier Yzeure depuis Dompierre-sur-Besbre : Dompierre-sur-Besbre – Chevagnes - Yzeure est gratuit alors que Dompierre-sur-Besbre – Toulon-sur-Allier – Yzeure est payant.

Commentaire de la planche 3 : BPV de Molinet

Le CETE a présenté l'aménagement envisagé : un échangeur combiné avec une barrière pleine voie.

Le dernier échangeur du futur axe concédé est l'échangeur de Digoin.

L'assiette de péage ouest comprend l'itinéraire entre le demi-échangeur de Sept Fonts et la barrière de péage de Molinet.

L'assiette est comprend l'itinéraire entre la barrière de péages de Molinet et Digoin.

Suite à une question d'un participant sur le prix identique ou non des km, la DREAL rappelle le principe de calcul utilisé pour le montant des péages : il s'agit d'un coût au km. Le montant du péage est calculé en fonction des barreaux est /ouest ramenés à une barrière qui détermine le coût de l'assiette.

Questionnés par un participant, le CETE et la DREAL précisent la localisation de la barrière de péage de Molinet : le péage est au niveau de l'échangeur. Une bretelle de celui-ci sera modifiée pour insérer une barrière pleine voie. L'échangeur sera équipé de barrières de péage pour les usagers qui sortent à Molinet. Le fonctionnement de l'échangeur ne sera pas modifié.

Il a été rappelé que la future autoroute déboucherait, en Saône-et-Loire, sur une deux fois deux voies.

Le CETE a ensuite présenté la tarification proposée pour le futur itinéraire pour les véhicules légers et des exemples de trajets :

- Le Donjon – Paray-le-Monial : 0,80 €
- Moulins – Dompierre-sur-Bresbre : 1,30 €
- Orléans – Toulon-sur-Allier : 22,20 €
- Yzeure – Cressanges : 0 €
- Yzeure – Montmarault : 3 €

Il a été précisé par la DREAL qu'APRR (concessionnaire de l'A71) et le futur concessionnaire de la RCEA se coordonneraient pour le reversement des recettes perçues au Montet par chacun et devant être reversées en fonction des sections gérées respectivement par chaque concessionnaire.

Les montants différents des assiettes est et ouest autour des barrières de péages s'expliquent par la longueur des barreaux.

La DREAL a expliqué le différentiel entre les montants présentés aujourd'hui et ceux du débat public, plus élevés : le périmètre de la concession n'était pas le même et comprenait les deux branches de Saône-et-Loire. L'assiette est de la barrière de Molinet a notamment été réduite de 11 km.

Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire, a interrogé la DREAL sur la définition des montants des péages alors que le coût global de l'opération n'est pas connu.

La DREAL a précisé que le montant des péages était calculé sur la base d'un coût d'investissement de 361 millions d'euros (coût de mise à deux fois deux voies annoncé lors du débat public actualisé 2012). Ce coût comprend les travaux restant à réaliser pour mettre l'ensemble de l'itinéraire à deux fois deux voies dans le département mais n'intègre pas les éventuels surcoûts engendrés par les différents scénarios pour les échangeurs (COTECH du 16.10.13) et du franchissement du Val d'Allier (évoqué le matin même).

En fonction des options techniques retenues sur ces points, le coût d'investissement pour le concessionnaire pourra être supérieur à celui annoncé, engendrant l'évolution du montant du péage et de la subvention d'équilibre versée par l'État. Il a été rappelé que le calcul des montants des péages intégrait les aménagements déjà réalisés par l'État et les collectivités sur l'axe : dans le marché lancé par l'État pour la concession de la RCEA, l'État va proposer un coût plafond qui intégrera ces investissements. Les montants des péages seront inférieurs à ceux pratiqués sur une autoroute neuve. Les candidats concessionnaires feront des propositions pour le montant des péages intégrant les options techniques retenues et les aménagements déjà réalisés.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a évoqué les conséquences de l'adossement de la section Montmarault – Le Montet à la concession APRR sur les montants présentés.

La DREAL a rappelé que, dans ce cas, la mise à deux fois deux voies de la section entre Montmarault et Le Montet serait réalisée par APRR. L'adossement n'aurait pas d'incidence sur le coût des péages.

Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté, a souligné que l'adossement de cette section pourrait réduire l'attractivité du dossier RCEA pour un futur concessionnaire.

La DREAL a précisé que la réduction du futur linéaire concédé de la RCEA avait également pour conséquence la réduction du coût d'investissement à réaliser pour le concessionnaire (55 millions d'euros). Dans le cas de l'adossement de la section Montmarault – Le Montet, la modélisation devra être refaite et intégrer la réduction de l'itinéraire et du coût d'investissement.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, s'interroge sur le gestionnaire du péage du Montet dans le cas de l'adossement de la section et l'articulation de deux systèmes de péage (ouvert / fermé) au niveau du Montet.

La DREAL a ici évoqué l'accord à trouver entre les deux concessionnaires (APRR et concessionnaire RCEA).

Suite à plusieurs questions sur le trafic au niveau du demi-échangeur de Deux Chaises, des précisions ont été apportées par la DREAL et le CETE :

- il est possible d'y entrer en venant de Montmarault (itinéraire payant sur la section péage fermé) et y sortir en direction de Montmarault
- il n'est pas possible d'y sortir en venant de Moulins ou pour aller vers le Montet

Des itinéraires alternatifs à la RCEA ont été présentés par le CETE. Les études montrent que la concession de la RCEA ne devrait pas engendrer des reports significatifs sur ces axes.

Les montants des tarifs véhicules légers et poids lourds (4 fois le péage d'un VL) ont été ensuite exposés.

Les participants ont évoqué la possibilité de politiques tarifaires préférentielles (abonnement).

La DREAL a précisé que les tarifs présentés ici correspondaient aux linéaires. Le concessionnaire une fois nommé par l'État définit sa propre politique tarifaire et définit des principes d'abonnement ou de réduction. En France, chaque concessionnaire définit ses modalités en fonction du trafic et de l'autoroute.

Elle a également souligné qu'il ne pouvait pas y avoir de politiques tarifaires uniquement à destination des usagers locaux : elles s'imposent à tous les usagers susceptibles de circuler sur l'axe. Les politiques tarifaires ne peuvent figurer dans un contrat de concession comme critères de sélection.

Conclusion des échanges sur les sujets système de péage et tarification

La DREAL a noté les questionnements sur le déplacement à l'ouest de la barrière du Montet et revient sur les principes du système de péage ouvert qui permet d'assurer la gratuité pour des usages locaux et des péages pour les usagers en transit.

Le Lieutenant Wachala, groupe départemental de gendarmerie de l'Allier, a attiré l'attention des membres du COTECH sur la difficulté pour les usagers d'appréhender le fonctionnement de ces deux systèmes. L'alternance de sections gratuites et payantes peut se traduire dans les faits par des risques de contresens (demi-tours au niveau des barrières de péages). Un effort de communication et d'information pédagogique doit être réalisé suffisamment en amont à destination de plusieurs publics (personnes âgées notamment). Il n'y a aujourd'hui pas de problèmes d'accès piétons ou cyclistes sur la RCEA : la pédagogie ne doit pas porter en priorité sur ce point.

PRESENTATION DES AIRES ANNEXES

Le CETE a d'abord détaillé :

- **les deux types d'aires existantes et leurs fonctionnalités** : les aires de repos (stationnement pour repos) et les aires de services (stationnement repos, distribution carburant et autres prestations type restauration ou commerces)
- **les préconisations en vigueur** : 1 aire de repos tous les 30 km et 1 aire de service tous les 60 km. A noter que sur ce point, l'alternance est la règle aujourd'hui mais la géométrie du relief et l'organisation des échangeurs peuvent amener à adapter les distances
- **Le mode de calcul déterminant la capacité des aires** : le nombre de place est calculé en fonction de la longueur de l'itinéraire, du trafic de transit et du taux d'affectation. Pour le dimensionnement des aires de la future RCEA concédée, il faut refaire le calcul avec les stationnements déjà existants sur l'axe.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, a demandé si le concessionnaire perçoit la construction et l'entretien d'une aire comme un coût ou comme un investissement.

Le CETE et la DREAL précisent que les aires de services ont un coût zéro pour le concessionnaire car l'espace est concédé (services). Les aires de repos constituent un investissement et un coût de fonctionnement.

A la question de **Viviane Allouin, Chambre d'agriculture de l'Allier, maire de Sazeret**, sur le calcul des surfaces des aires de services, le CETE explique qu'il existe un cahier des charges qui définit les services à proposer sur des aires : certains services sont obligatoires (accueil PL, VL et campings-cars, blocs sanitaires etc.), d'autres pas.

Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier, a souligné qu'il était fondamental d'avoir une réflexion générale pour maintenir un niveau de services adapté en intégrant l'existant et l'évolution du trafic. Il faut s'assurer que la capacité d'accueil de l'ensemble des aires soit suffisante sur la future RCEA.

La DREAL a indiqué que sa réflexion sur le dimensionnement (capacité d'accueil VL et PL) dans le cadre du schéma des aires annexes reposait sur le flux de circulation sur la RCEA mais que l'ensemble du trafic routier alentours devait être pris en compte.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, a évoqué la nécessité de bien appréhender la répartition dans l'espace des poids lourds, notamment entre la RN7 et la RCEA. La question du centre routier de Toulon-sur-Allier doit être discutée en amont du COPIL de décembre.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, a précisé que l'agglomération cherchait un repreneur pour ce centre et échangeait avec une entreprise spécialisée pour une éventuelle reprise.

Le CETE a rappelé que le raisonnement sur le sujet des aires ne se limitait pas à l'Allier : l'existant sur les branches de la RCEA en Saône-et-Loire, sur l'A6, l'A71 et la RN7 doit être pris en compte - Ces axes sont liés à la RCEA.

Les aires existantes sur celles-ci ont été présentées :

- **la RN7** : aire de Villeneuve-sur-Allier (projet de contournement de la Ville), aire de repos de Millepertuis (sens Sud-Nord), centre routier de Toulon-sur-Allier, aire de Bessay, aire de Langy et aire de services de Lapalisse (aire privée)
- **l'A71** : aire de service de Doyet, aire de Sud Chantelle et aire des Volcans

À noter que dans le cadre de l'aménagement de la RCEA, il faut différencier les aires qui seront maintenues, les aires qui seront déplacées (en Saône-et-Loire) et les aires projetées.

Le CETE a rappelé la situation actuelle RCEA/RN7/A71 : il existe 3 aires de services (hors RCEA) et 7 aires de repos (dont 3 sur la RCEA : aires de Cressanges, Thiel-sur-Acolins et Pierrefitte-sur-Loire).

Il a été précisé que le listing n'intègre pas les aires privées.

Le schéma des aires sur la future RCEA concédée est le suivant :

- **Aire de services en projet à Cressanges** : une consultation pour concession de cette aire a été lancée par la DIR mais s'est révélée infructueuse.
- **Aire de repos à Thiel-sur-Acolin** : l'aire existante sera supprimée et une nouvelle aire avec une bretelle d'entrée et de sortie sera aménagée (il s'agit actuellement d'une bande de stationnement de part et d'autre de la RCEA)
- **Aire en projet à Dompierre-sur-Besbre** : ce projet est intégré au programme de sécurisation de la RCEA jusqu'à sa mise en concession. L'aire est prévue dans l'anneau intérieur de l'échangeur ouest : il s'agira d'une aire de repos avec stationnement poids lourds et VL, sanitaires et un espace dédié pour les contrôles.

Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier, a souligné ici la nécessité d'une réflexion globale sur ce sujet en rappelant l'existence d'un projet de centre routier porté par la communauté de communes, mais aussi la volonté de la commune d'obtenir le label Village étape avec pour objectif de proposer une alternative de sortie de la RCEA aux automobilistes qui pourront trouver au village carburant et hôtels. Le projet d'aires de repos et celui du centre routier doivent s'articuler de manière cohérente.

La DREAL a rappelé que les études et projets techniques relatifs au projet d'aire de repos étaient terminés et qu'un architecte travaillait sur le bloc sanitaire. Les travaux pourraient être engagés rapidement : fin 2014 – 2015.

Suite à une question de **Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté**, la DREAL a rappelé que le financement de ce projet était assuré par l'État dans le cadre du programme de sécurité de la RCEA en attendant la mise à deux fois deux voies de l'axe.

Elle a également indiqué, suite à une remarque de **Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier**, que le projet d'aire était compatible avec la mise à 2x2 voies de la RCEA sur ce secteur

- **Aire de repos existante de Pierrefitte-sur-Loire** : la capacité d'accueil de celle-ci pourra être augmentée pour accueillir 30 VL et 20 PL en plus. 3,4 ha en plus sont nécessaires sans compter la voirie pour agrandir l'aire : des surfaces sont disponibles de part et d'autre de l'aire.

Le dimensionnement des aires

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, s'interrogeant sur le contenu du dossier d'enquête publique et le cahier des charges du concessionnaire sur ce sujet des aires, la DREAL a précisé que c'est le synoptique présenté lors de ce COTECH qui figurerait dans ces documents à savoir : une aire de services à Cressanges (soit une seule aire de services pour la RCEA concédée) et trois aires de repos (Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre et Pierrefitte-sur-Loire).

Elle a indiqué que les calculs nécessaires à la définition du dimensionnement / capacités des aires n'étaient aujourd'hui pas terminés mais que ces derniers éléments figureraient dans le dossier d'enquête publique et dans le cahier des charges de la concession.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, pose la question des acquisitions foncières nécessaires pour la réalisation du synoptique présenté.

La DREAL a précisé que des acquisitions seraient nécessaires pour les aires de Thiel-sur-Acolin : un dimensionnement sera imposé au concessionnaire dans le cahier des charges.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, souhaite que le dimensionnement des aires soit défini pour le COPIL du 20.12.13.

Le centre routier de Toulon-sur-Allier

Le CETE a abordé la question de l'avenir du centre routier de Toulon-sur-Allier indiquant que si celui-ci ne subsistait pas, les aires de Thiel-sur-Acolin et Cressanges viendraient le suppléer.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a souligné la nécessité de traiter la situation du centre routier en amont du COPIL du 20.12.13 : celui-ci devrait être soit déplacé au sud ou être intégré au schéma des aires de la future RCEA concédée.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, a rappelé que l'agglomération de Moulins ne souhaitait plus gérer le centre et cherchait un repreneur. Il a signalé que l'intercommunalité ne voyait pas d'inconvénients à ce que le centre reste dans la zone de Moulins Communauté.

Pour **Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier**, une consultation des principales collectivités concernées est nécessaire pour qu'un consensus se dégage avant le COPIL du 20.12.13 ; au risque de pénaliser les échanges lors de cette rencontre.

Le CETE a évoqué la possibilité de proposer deux scénarios pour le schéma des aires annexes dont l'un intégrerait le centre routier de Toulon-sur-Allier.

Le stationnement des poids lourds

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier et Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté, ont insisté sur la nécessité d'anticiper le sujet du stationnement des poids lourds à l'heure de pointe et au moment du dîner.

Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire, a demandé si une aire de services était prévue dans le cadre du projet de mise à deux fois deux voies de la RCEA sur fonds publics en Saône-et-Loire. Il a rappelé que l'État disposait d'une réserve foncière importante à Molinet et que le projet des acteurs locaux était celui du développement des activités économiques en

direction de la RCEA. Il a évoqué ensuite la possibilité d'aménager cette zone dans le cadre de la concession ou par les collectivités afin de réduire la distance avec la prochaine aire de services située en Saône-et-Loire.

Le CETE a signalé qu'un centre routier privé offrant des services s'était implanté sur cette zone. Le concessionnaire doit tenir compte de l'économie locale et donc du centre existant.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, signale que cette aire ne correspond pas à une aire de services « classique » car elle offre des services payants.

Le CETE et **Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté,** ont rappelé l'obligation pour certains poids lourds de fréquenter des aires sécurisées (transport d'un certain type de marchandises).

Le Lieutenant Wachala, groupe départemental de gendarmerie de l'Allier, a souligné la nécessité de faire une différence entre les types de PL : certains qui utilisent des espaces sécurisés, car il s'agit d'une obligation imposée par leur entreprise, et d'autres qui ne veulent pas dépenser. Ces derniers font alors du stationnement sauvage. Au niveau local, ce stationnement sauvage est un souci, car il n'existe pas d'espaces pour stationner ces poids lourds. Il a conclu en insistant sur l'importance de proposer des capacités d'accueil suffisantes pour les PL.

Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire, rappelle le problème de stationnement des PL entre Paray-le-Monial et Molinet du fait de l'importance du trafic PL sur cet itinéraire.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, a interrogé la DREAL sur l'influence des aires de services, en fonction du dimensionnement nécessaire, sur la subvention d'équilibre. Il a également demandé quelles exigences devaient être imposées au concessionnaire pour les aires de services et signalé qu'il serait dommageable qu'une mauvaise anticipation conduise à sous dimensionner ces espaces.

Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté, a également souligné cet élément.

Conclusion des échanges sur le sujet des aires annexes

La DREAL a signalé avoir pris en compte l'insuffisance actuelle des espaces de stationnement pour les poids lourds. Elle a indiqué que les calculs de dimensionnement, en cours de finalisation, permettraient de vérifier si le schéma présenté ici était suffisant ; elle a pris note de l'existence de la réserve foncière de Molinet.

Constatant les questionnements des participants et la nécessité de poursuivre l'information sur ce sujet, elle a interrogé les participants sur la méthode de travail à adopter : la tenue d'un autre COTECH dédié ou des échanges par mail.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, a souligné que le COPIL du 20.12.13 se devait d'être conclusif et d'entériner des éléments discutés en amont.

La DREAL a indiqué qu'elle enverrait, d'ici à 15 jours, aux collectivités concernées les données issues des calculs de dimensionnement pour réactions et retours avant le COPIL du 20.12.13

José Thomas, garant de la concertation, sera partie prenante de ces échanges.

Suite à une question de **José Thomas, garant de la concertation,** la DREAL a expliqué qu'une

réalisation des aires par phasage ultérieur après les travaux de mise à 2x2 voies n'était pas pertinent : dès le moment où le doublement des voies est engagé, il est préférable de réaliser ces travaux simultanément.

Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire, a souligné la situation spécifique de la RCEA : une partie concédée et une partie aménagée sur fonds publics. Pour lui, c'est l'ensemble de l'itinéraire (Allier et Saône-et-Loire) qui doit être pris en compte pour assurer une bonne répartition des aires de services sur l'ensemble de l'axe.

La DREAL a acquiescé et rappelle que les futurs aménagements de la RN7 Nord (notamment l'aire de Villeneuve-sur-Allier) seraient intégrés à la réflexion.

Accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA

Atelier « Aires-Péage ouvert »
Mercredi 20 novembre 2013 – de 14 h à 17 h

Liste des participants

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent, excusé ou représenté(e) par
THOMAS José	Garant RCEA	présent
SOUCHON René	Président du Conseil Régional d'Auvergne	
DERIOT Gérard	Sénateur	excusé
SCHURCH Mireille	Sénatrice	
CHAMBEFORT Guy	Député	
LESTERLIN Bernard	Député	excusé
CHARASSE Gérard	Député	excusé
DUFREGNE Jean-Paul	Président du Conseil Général de l'Allier	représenté par :
LUMINET Jean-Paul	Directeur délégué aux Grands Projets	présent
DUFREGNE Jean-Paul	Comité d'Expansion Economique	
PERISSOL Pierre-André	Président de la Communauté d'Agglomération de Moulins	représenté par :
LASSIMONNE Gilles	Directeur Général Adjoint des Services Mobilité, Politique de la Ville	présent
CHARMETANT Guy	Vice-Président Délégué aux Grands Equipements	présent
SIMON Yves	Président de la Communauté de Communes Bocage Sud	
CHERASSE Jean-Paul	Président de la Communauté de Communes de Val de Besbre - Sologne Bourbonnaise	
ROJOUAN Bruno	Président de la Communauté de Communes de la Région de Montmarault	
DEVEAU Bernadette	Présidente de la Communauté de Communes du Pays de Chevagnes en Sologne	
FLEURY Roland	Président de la Communauté de Communes du Val de Loire	présent
GUEUGNEAU Edith	Présidente de la Communauté de Communes Entre Somme et Loire	
DRAPIER Jean-Paul	Maire de Bourbon Lancy	
CHAVAROCHETTE Jean-Michel	Président de la CCI de Moulins-Vichy	
LHOSPITALIER Jean-Pierre	Président de la CCI de Montluçon-Gannat Portes d'Auvergne	
BONNIN Patrice	Président de la Chambre d'Agriculture de l'Allier	représenté par :
ALLOIN Viviane	Chambre d'Agriculture de l'Allier	présente
LEBROU Marc	Président de la Chambre des Métiers	
DI BELLO Dominique	Président de la F.T.L.F. Rhône-Alpes Auvergne Bourgogne	
LAMBUSSON Anne	Directrice régionale Réseau Ferré de France	
LASSALLE Alain	Président de FNTR-UTRA	
MORLET Gérard	Secrétaire Général de UD-FO Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CFDT Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CFE CGC Allier	
BEAUNE Michel	Secrétaire Général de l'UD CGT Allier	

ROY Denise	Secrétaire Générale de l'UD CFTC Allier	
DEBEAUD Jacques	Président de la Fédération Allier Nature	
SAUMUREAU Marc	Président de la FRANE	
ALBERT -CUISSSET Elisabeth	Présidente de l'Association RN7 - 2 x 2 voies Allier	excusée
LEUREAUD Serge	Président de l'ARCEA	
COURNEZ Estelle	Directrice du CEN Allier	excusée
SANSEAU Armand	Directeur de la DDT Allier	représenté par :
DANIKOWSKI Jérôme	DDT / Délégué Territorial Moulins	présent
HIRSCH Denis	Directeur de la DIR Centre-Est	
LANDRY Patrick	CETE de Lyon	présent
FRECHET Jean-Michel	CETE de Lyon	présent
LEFEBVRE-MILON Karine	Déléguée Territoriale de l'Agence Régionale de Santé Allier	
LETTERLE Frédéric	DRAC Auvergne	excusé
BLANCHON Julie	ONCFS Allier	excusée
TAMIAN Loïc	ONEMA Allier	
PINGUET Marc	Commandant la Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Allier	
Lieutenant WACHALA	Groupement Départemental de Gendarmerie Allier - EDSR 03	présent
VANLAER Hervé	Directeur régional DREAL Auvergne	présent
EDIEU Chantal	DREAL Auvergne – Chef du Service Maîtrise d'Ouvrage	présente
WEPIERRE Nicolas	DREAL Auvergne – SMO - Responsable d'Opération	présent
AGNERAY Claire	SNC-LAVALIN Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	présente
LAFOND Lucie	Etat d'Esprit Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	présente
GALLAND Jean-Luc	Préfecture Allier	présent

7 - COMITE TECHNIQUE DU 20 NOVEMBRE 2013 EN LIEN AVEC LE FRANCHISSEMENT DU VAL D'ALLIER

RCEA – Comité technique du 20 novembre 2013

Date	20 novembre 2013	Heure :	09h30	N° Chrono :	114
Lieu :	DDT de l'Allier – 51 Boulevard Saint Exupéry – 03 403 Yzeure				
Intervenants :	<p>Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Nicolas Wépierre, responsable d'opérations, Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Patrick Landry, CETE de Lyon Jean-Michel Fréchet, CETE de Lyon Claire Agneray – SNC Lavallin Lucie Lafond – Etat d'Esprit</p>				
Participants :	<p>José Thomas, garant de la concertation Lionel Benchetrit, DDT Allier SAUDT Julie Blanchon, ONCFS Allier Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier Cécile Degrange, Chambre d'Agriculture de l'Allier Béatrice Faon, DDT Allier, SAUDT, Bureau prévention des risques Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté Guillaume Laurent, chargé de mission au CEN Allier Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier Michel Simon, Association RN7 2x2 voies Allier, maire de Deux-Chaises Anne Toussirot DDT Allier ISE Lieutenant Wachala, groupe départemental de gendarmerie de l'Allier</p>				
Diffusion du présent compte-rendu :	<p>Participants au COPIL/COTECH Membres du comité de pilotage RCEA</p>				

Ordre du jour : Suite au communiqué de presse du ministre des Transports, M. Cuvillier, en date du 11 juillet dernier sur les principes d'aménagement de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire, la concertation sur le projet a été réactivée dans l'Allier. Une première réunion du COPIL, principale instance de concertation, a eu lieu le 24 septembre dernier ; elle a notamment permis d'informer les acteurs du territoire des points à arrêter lors du COPIL de décembre prochain après échanges préalables sur ces derniers dans le cadre d'un comité technique.

Consacrée aux échangeurs de Montmarault, Toulon-sur-Allier et Montbeugny, la première réunion du comité technique a eu lieu le 16 octobre 2013. Elle a permis d'identifier plusieurs scénarios à privilégier pour la réalisation de ces aménagements (voir comptes-rendus du COTECH du 16.10.13).

La seconde réunion du COTECH, organisée le 20 novembre 2013, avait pour objet :

- l'identification des options à privilégier pour le franchissement du Val d'Allier ;

- la présentation du système de péage et la tarification en vigueur sur la future RCEA concédée ;
- la présentation du schéma des aires envisagé.

La première partie de la journée (09h30 – 12H30), qui fait l'objet du présent compte-rendu, était consacrée à la présentation et aux échanges autour des options à privilégier pour le franchissement du Val d'Allier ; la seconde partie (14h00 – 16h15) à la présentation du système de péages, de la tarification et du schéma des aires.

Les différents scénarios étudiés pour le franchissement du Val d'Allier ont été présentés par le CETE de Lyon et la DREAL sur la base d'un diaporama. Les participants ont réagi sur ces sujets au fur et à mesure de la présentation du CETE/DREAL.

La DREAL a précisé le cadre et l'objectif de l'atelier : il s'agit d'éclairer le choix du COPIL à l'aide d'une analyse multicritères des différentes propositions étudiées pour le franchissement du Val d'Allier. Une restitution collective permettra de faire émerger les scénarios à retenir / à écarter.

LES DIFFERENTES OPTIONS ETUDIEES PAR LE CETE POUR LE FRANCHISSEMENT DU VAL D'ALLIER

La DREAL a rappelé les différents enjeux relatifs à ce sujet : mobilité du lit de la rivière Allier, présence de la Réserve Naturelle Nationale (RNN) dont le contour correspond au domaine public fluvial, présence de captages AEP à l'est de l'ouvrage actuel, protégés par des enrochements et submersibilité de la RCEA. Elle a ensuite détaillé le périmètre du Val d'Allier : il s'agit de la section comprise entre l'échangeur de Chemilly jusqu'à l'échangeur de Toulon-sur-Allier.

Dans le coût des travaux restant à réaliser (361 millions d'euros), la mise à deux fois deux voies de cette section à l'identique est intégrée et estimée à 40 millions d'€. L'atelier porte plus précisément sur la **section centrale** concernée d'une part, par les problématiques de franchissement de la rivière Allier, de la RNN et, d'autre part, par le caractère inondable de la RCEA en cas de forte crue.

Le schéma représentant l'existant sur le tronçon du Val d'Allier a été commenté :

- En jaune, les limites de la réserve naturelle ;
- En bleu, les zones de mobilité de la rivière Allier (avec les limites optimale et minimale) ;
- Un ouvrage franchissant la rivière et situé sur la réserve naturelle ;
- L'ouvrage des Pacages situé sur un plan d'eau.

Deux sous sections sont l'objet de l'atelier : celle correspondant aux espaces de mobilité (minimum/optimum) de la rivière Allier et celle correspondant au linéaire submersible situé à l'est du pont des Pacages inondable en cas de crue centennale.

Variante 1a : doublement du pont à l'identique

La RCEA est doublée à l'identique (même profil en long et même cote d'altitude) ; l'élargissement se fait au nord de la RCEA actuelle avec la création d'une nouvelle voie parallèle. Le maintien du franchissement de la rivière Allier est de l'ordre de 180 m à l'intérieur du périmètre de la réserve naturelle. Le nouvel ouvrage sur l'Allier a le même linéaire que l'ouvrage actuel. L'aménagement est poursuivi en remblai à l'ouest.

La DREAL signale que pour cette variante, comme pour les autres, il faudra reprendre les ouvrages de transparence hydraulique (buses sous la RCEA actuelle).

Il s'agit de la configuration de base intégrée dans le coût des 361 millions d'€ estimés pour l'aménagement de l'axe.

Elle a également précisé que le décret de la réserve n'autorisant pas les travaux d'investissement, mais uniquement les travaux d'entretien d'ouvrages (la construction d'un nouvel ouvrage n'est pas autorisée), il faudra soit engager une procédure pour modifier le décret, soit retenir une variante qui n'envisage aucun travaux au sein du périmètre de la Réserve.

Variante 1b : doublement du pont à l'identique avec rehaussement du profil en long (à l'est)

La RCEA est doublée à l'identique dans les modalités prévues dans le cadre de la variante 1 - a (notamment le pont sur l'Allier sur une longueur de 180 m.) avec le rehaussement du profil en long sur 1600 m à l'est avec des incidences sur les ouvrages d'art : le premier passage au droit de la RD 300 deviendrait un passage inférieur. La série d'ouvrages (buses) à côté serait remplacée par ouvrage plus large (béton) pour assurer la transparence sous la RCEA. Le second passage supérieur serait à reconstruire après déconstruction pour rétablir l'accès à la voirie communale.

Ce scénario met hors d'eau la RCEA dans l'hypothèse d'une crue centennale.

Évoquant les interrogations émises lors du COPIL de septembre sur le caractère submersible de la RCEA, la DREAL apporte des précisions : on estime qu'à partir de 1800 m³/seconde (crue vingtenale), il y aurait submersion de la RCEA.

Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier, s'interroge sur la nécessité de fermer la RCEA en cas de crue (même si la chaussée n'est pas submergée) du fait du risque d'instabilité du remblai.

La DREAL a indiqué la nécessité de mettre en place des dispositifs constructifs spécifiques pour assurer la stabilité du remblai en cas de crue. Ces dispositifs engendrent un surcoût.

Rappelant le rehaussement des talus, chaussées et ouvrages sur le tronçon à l'est, **Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier**, a précisé que cette zone offrait une possibilité de transparence hydraulique qui pouvait toutefois être problématique car cette série de buses n'est pas forcément efficace pour l'écoulement hydraulique. Il a demandé si l'impact du rehaussement de la RCEA sur l'écoulement des crues avait été modélisé.

La DREAL et le CETE ont précisé qu'une étude hydraulique permettant de mesurer cet impact serait entreprise suite au COTECH. Le surcoût lié au rehaussement de la nouvelle chaussée et de la chaussée actuelle (phasage des travaux) par rapport au coût estimé pour l'aménagement de l'axe (361 millions d'€) est de 12 millions d'euros.

Variante 1c : Doublement du pont – élargissement rive gauche (espace de mobilité optimum)

Pour plus de transparence hydraulique au niveau de la rivière, l'ouvrage est allongé vers l'ouest pour redonner de l'espace de mobilité à la rivière. Cela nécessite de déconstruire le remblai existant et de reconstruire au nord et au sud un nouvel ouvrage : le pont actuel est conservé mais doublé par un nouvel ouvrage. Cette variante permet un espace de mobilité optimum à l'ouest et minimum à l'est pour l'Allier. L'ouvrage sur l'Allier passe de 180m à 400 m.

Suite à la question de **Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins**, la DREAL a précisé que la notion d'espaces de mobilité faisait référence au fait que la rivière Allier n'avait pas un lit stable et pouvait donc, en cas de crue, se déplacer. Ces déplacements peuvent avoir pour conséquences la destruction / recréation de milieux écologiques. Ce phénomène est important pour la conservation et le développement de la biodiversité locale.

Guillaume Laurent, chargé de mission au CEN Allier, a rappelé que le zonage des espaces de mobilité de l'Allier était un outil développé dans le cadre du SAGE Allier. Il a mentionné un rapport daté de la fin des années 90/début 2000 mentionnant le doublement de la RCEA à cet endroit et intégrant les questions de transparence hydraulique en cas de crue. Le doublement de la RCEA avec le rehaussement à l'est implique en cas de crue la remise à neuf des ouvrages de décharges. Il a évoqué le risque en cas de crue avec des ouvrages sous dimensionnés, à savoir l'incision du lit, qui pourrait être problématique. Il a rappelé que l'enjeu principal du SAGE était de redonner de la mobilité à la rivière ; celle-ci devant être prise en compte dans les autres outils d'aménagement du territoire. Il a souligné le fait qu'aujourd'hui l'espace optimum pourrait être élargi vers la plaine.

Suite à une demande de **Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté**, la DREAL a précisé les modalités techniques de cette variante : déconstruire les remblais et les remplacer par un viaduc.

En réponse à une question de **Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins**, la DREAL a signalé que la RCEA avait pu faire « barrage » en cas de crue mais que cela n'avait pas d'effet « aggravateur ». Elle a indiqué que l'augmentation de la transparence hydraulique de la RCEA n'augmenterait pas le risque inondation pour l'agglomération de Moulins, située à 10km.

Guillaume Laurent, chargé de mission au CEN Allier, a souligné que l'effet barrage de la RCEA peut augmenter les phénomènes de crue dans les hameaux alentours déjà inondables par ailleurs. Pour la RCEA, l'intérêt de la transparence n'est pas l'effet « barrage » : le seul point positif de cet effet « barrage » est la limitation de l'inondabilité en aval ; cela a plus d'effets aggravants que limitants sur les aspects crues.

Variante 1d : Doublement du pont – élargissement en rives gauche et droite (limite de la RNN) :

Il s'agit du même schéma que celui présenté précédemment prévoyant le franchissement de l'ensemble de la réserve (dans la variante précédente, le franchissement est défini par l'espace de mobilité optimum à l'ouest et minimum à l'est) : un ouvrage qui franchit le linéaire de la réserve soit un ouvrage d'une longueur de près de 540 m.

Sur la partie est, la variante prévoit le rehaussement du profil en long et le remplacement des buses existantes.

Cette solution favorise la transparence hydraulique.

Variante 1e : Doublement du pont – élargissement en rive gauche - limite de la RNN en rive droite – espace de mobilité optimum

Le pont sur l'Allier est doublé et le linéaire va de la limite ouest de la réserve jusqu'à l'espace de mobilité optimum à l'est englobant ainsi le pont des Pacages. Il y a alors obligation de construire des nouveaux ouvrages du fait de la longueur du linéaire (abandon et déconstruction de l'existant).

En réponse à la question de **Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins**, sur la réutilisation des matériaux du pont actuel pour les nouveaux aménagements, le CETE et la DREAL précisent que les remblais pourront être utilisés pour une autre section, car la déconstruction des anciens ouvrages vient après la construction des nouveaux.

La DREAL a signalé les conséquences techniques et financières lourdes et non négligeables de cette variante.

Variante 2a : Pont actuel bi-directionnel – Doublement Val d'Allier hors RNN

Le doublement commence en dehors de la réserve à l'est. Le pont actuel bi-directionnel est conservé.

Suite à la question de **Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier**, le CETE a précisé que le pont actuel était laissé en l'état. La DREAL a évoqué le point d'étranglement (entre deux sections à deux fois deux voies) que pourrait constituer le fait de laisser cette section à l'identique pour franchir la réserve.

Elle a précisé, suite à une demande de **Cécile Degrange, Chambre d'agriculture de l'Allier**, que la portion bidirectionnelle (2x1 voie) s'étendrait sur toute la largeur de la Réserve.

Le CETE a signalé la nécessité, dans le cas où cette variante serait retenue, d'aménager des zones de transition de part et d'autre des deux échangeurs de Chemilly et de Toulon-sur-Allier pour passer des sections à 2x2 voies à la route bidirectionnelle (linéaire de 500 m.).

La DREAL a rappelé que cette variante permettait d'éviter les travaux au sein de la Réserve Naturelle, car l'élargissement pour passer à deux fois deux voies se ferait après les limites de la RNN. Le CETE a précisé que l'ouverture à 2x2 voies après la sortie de la Réserve pouvait se faire rapidement et démarrer tout de suite à l'échangeur de Chemilly. À l'échangeur de Chemilly, on aurait trois voies : deux voies dans le sens est-ouest et une voie ouest-est (seconde voie rabattue avant l'échangeur). Il s'agit d'un modèle dissymétrique.

Le DREAL et le CETE ont rappelé que cette solution pouvait être phasée. Dans un premier temps, la RCEA resterait bi-directionnelle au droit du franchissement de l'Allier et de la RNN et une fois le décret modifié pour autoriser les travaux de la RCEA, les travaux de doublement de l'ouvrage de franchissement de l'Allier seraient réalisés. Ils ont ensuite souligné qu'il était possible d'envisager de conserver l'ouvrage actuel bi-directionnel comme une solution définitive. À noter que le profil en travers de l'ouvrage actuel ne permettrait pas la mise en place d'un séparateur béton pour isoler les deux flux de circulation.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a rappelé, dans cette dernière hypothèse la dégradation des conditions de sécurité sur l'axe.

Le CETE a rappelé que cette section était la plus chargée en trafic.

Variante 2b : Pont actuel bi-directionnel – Doublement Val d'Allier hors RNN – rehaussement du profil en long

Il s'agit du même scénario que la variante 2a avec l'intégration du rehaussement du profil en long à l'est.

En réponse à la question de **Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier**, la DREAL a précisé qu'il n'avait pas été imaginé de scénario avec adaptation / amélioration de l'ouvrage actuel, car les caractéristiques techniques de celui-ci ne sont pas connues. Le CETE a ajouté que celui-ci n'avait sans doute pas été conçu pour supporter des encorbellements.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a évoqué l'existence du Centre National des Ponts de Secours dont la mission est la gestion des trafics dans le cadre de la réparation de ponts et de la mise en place des ponts provisoires.

Le CETE a rappelé que dans le cas de travaux au niveau du pont sur l'Allier, un pont provisoire serait alors construit sur la réserve. La DREAL a questionné la résistance d'un pont provisoire en cas de crue et rappelé que la construction de ce type d'ouvrage nécessitait presque autant de travaux et de contraintes vis-à-vis de la RNN qu'un pont définitif.

Variante 3 : doublement du Val d'Allier avec route à 2x1 voie

Doublement par la coexistence de deux ouvrages à une voie / à un seul sens de circulation. L'ouvrage actuel ne supporterait plus qu'un sens de circulation et des aménagements de sécurité (bandes d'arrêts d'urgence) seraient réalisés. Un autre ouvrage similaire serait réalisé à côté. Des aménagements de rabattement pour passer de 2x2 à 2x1 voies seront alors nécessaires. Il y aurait alors environ 3 km à 2x1 voies (avec dispositif de séparation) dans le val d'Allier.

Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins, a rappelé le trafic important sur ce tronçon.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a souligné qu'un tel aménagement existait dans le Val-de-Loire et demandé le retour d'expériences sur la mise en œuvre de celui-ci en matière d'exploitation et de sécurité.

La DREAL a précisé, en réponse à la question de **Cécile Degrange, Chambre d'Agriculture de l'Allier**, que l'intérêt de ce scénario était avant tout financier.

Les coûts des différentes options

A l'ouest

- **Les solutions 1a ou 1b** (doublement à l'identique) sont estimées à 17 millions d'€ : pour la partie ouest, il n'y a pas de surcoût (dans les 361 millions d'€ prévus).
- **1c** : La partie ouest est estimée 40 millions d'€ ; ce qui engendre un surcoût de 23 millions d'€ environ.
- **1d** : La partie ouest est estimée à 60 millions d'€ ; ce qui engendre un surcoût de 43 millions d'€ environ
- **1e** : La partie ouest est estimée à 120 millions d'€ ; ce qui engendre un surcoût de 103 millions environ
- **2a** : La partie ouest est estimée à 6,5 millions d'€, soit une économie de 11M€ par rapport à la mise à 2x2 voies
- **2b** : La partie ouest est estimée à 6,5 millions d'€, soit une économie de 11M€ par rapport à la mise à 2x2 voies
- **3** : La partie ouest est estimée à 9,5 millions d'€ ; ce qui engendre une économie de 2M€ par rapport à une mise à 2x2 voies.

A l'est, le rehaussement de l'axe à l'est est estimé à 12 millions d'€ non intégrés aux 361 millions d'€ annoncés.

PRESENTATION DE LA GRILLE D'ANALYSE MULTICRITERE DES DIFFERENTES OPTIONS

Le CETE a ensuite présenté la grille d'analyse multicritère étudiée en atelier. Celle-ci est divisée en deux parties : une partie est et une partie ouest.

Les critères retenus pour l'évaluation des différents scénarios ont été listés :

- niveau de service ;
- sécurité routière ;
- aspects techniques ;
- exploitation et phasage travaux ;
- hydraulique/inondabilité.

Les données relatives aux critères cités ci-dessus figurant dans la grille d'analyse sont valables pour l'ensemble du tronçon. Seuls les critères suivants sont appréhendés de manière différente selon qu'il s'agit de la partie est ou ouest :

- impact sur le territoire de l'agglomération de Moulins, sur le milieu naturel, sur la mobilité de la rivière ;
- procédure RNN ;
- coût ;
- surcoût par rapport à l'aménagement à 2x2 voies à l'identique.

La DREAL a indiqué que l'impact des variantes sur les espaces agricoles n'avait pas été intégré à la grille d'analyse.

Cécile Degrange, Chambre d'Agriculture de l'Allier, a rappelé que les différentes solutions auraient toutes un impact sur le foncier agricole. Elle a évoqué la solution 1c prévoyant la construction d'un viaduc et questionné l'impact positif de cet aménagement sur l'espace de mobilité de la rivière.

Guillaume Laurent, chargé de mission au CEN Allier, a souligné que pour ce tronçon, le sujet de la transparence concernait les crues, car il n'est pas question de « réorienter » la rivière. Il a rappelé que laisser une plaine d'expansion en cas de crues permettait de limiter l'érosion. Il a évoqué le sujet des pylônes RTE situés en aval et notamment ceux qui pourraient nécessiter une protection particulière : le pylône de Toulon-sur-Allier et celui de la Falaise des Moquets. Il a demandé si le sujet du franchissement de l'Allier pouvait intégrer la question de la protection des pylônes RTE.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, a demandé si le sujet des pylônes pouvait appuyer une procédure de révision du décret de la réserve.

La DREAL a précisé que cette question était totalement indépendante du projet RCEA et qu'il conviendrait de se rapprocher de RTE. Ces pylônes assurent l'alimentation de l'agglomération de Moulins et qu'une défaillance serait effectivement problématique. Elle a évoqué la possibilité de faire passer des fourreaux de lignes haute tension sous la RCEA (solution dont la faisabilité technique doit être vérifiée) et le fait de se rapprocher de RTE pour anticiper cette question.

RESTITUTION DU TRAVAIL EN GROUPE SUR L'ANALYSE MULTICRITERE SUR LES DIFFERENTES OPTIONS

Sujets évoqués lors de la restitution sur la section située à l'est du Pont des Pacages

L'enjeu de desserte a été évoqué : s'il n'y pas de rehaussement du profil en long de la RCEA, l'agglomération de Moulins pourrait se retrouver divisée en cas de crue : il n'y aurait plus de connexion entre les deux rives, car le pont qui assure le franchissement de l'Allier à Moulins serait également fermé en cas de crue.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a souligné que la construction d'un autre pont par l'agglomération de Moulins était en projet. Sur ce sujet, la DREAL a rappelé qu'on ne sait pas si ce nouveau pont serait accessible en cas de crue.

Sujets évoqués lors de la restitution sur la section située à l'ouest de la limite de l'espace de mobilité optimum

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a rappelé que le choix de solutions maximalistes avec une subvention d'équilibre plus conséquente pourrait avoir des répercussions sur les instruments financiers que sont le PDMI et le CPER en réduisant les enveloppes financières apportées dans le cadre. Les conséquences pourraient être une participation supplémentaire demandée aux collectivités pour le CPER et le PDMI. Les élus du département ne veulent ni participer au CPER et au PDMI, ni être sollicités pour le projet/ la subvention d'équilibre.

Conclusions du COTECH

A l'est :

- Consensus sur les gains du rehaussement malgré le surcoût.

A l'Ouest :

- Les solutions 1c et 1d sont les plus crédibles ; **1c apparaissant comme la solution préférentielle** ;
- Les solutions 0, 2a, 2b, 1e et 3 sont écartées ;
- Les solutions 1a et 1b apparaissent comme peu satisfaisantes.

Accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA

**Atelier « Franchissement du Val d'Allier »
Mercredi 20 novembre 2013 – de 9 h 30 à 12 h 30**

Liste des participants

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent, excusé ou représenté(e) par
THOMAS José	Garant RCEA	présent
SOUCHON René	Président du Conseil Régional d'Auvergne	
DERIOT Gérard	Sénateur	excusé
SCHURCH Mireille	Sénatrice	
CHAMBEFORT Guy	Député	
LESTERLIN Bernard	Député	excusé
CHARASSE Gérard	Député	excusé
DUFREGNE Jean-Paul	Président du Conseil Général de l'Allier	représenté par :
LUMINET Jean-Paul	Directeur délégué aux Grands Projets	présent
DUFREGNE Jean-Paul	Comité d'Expansion Economique	
PERISSOL Pierre-André	Président de la Communauté d'Agglomération de Moulins	représenté par :
LASSIMONNE Gilles	Directeur Général Adjoint des Services Mobilité, Politique de la Ville	présent
CHARMETANT Guy	Vice-Président Délégué aux Grands Equipements	présent
SIMON Yves	Président de la Communauté de Communes Bocage Sud	
CHERASSE Jean-Paul	Président de la Communauté de Communes de Val de Besbre - Sologne Bourbonnaise	
ROJOUAN Bruno	Président de la Communauté de Communes de la Région de Montmarault	
DEVEAU Bernadette	Présidente de la Communauté de Communes du Pays de Chevagnes en Sologne	
FLEURY Roland	Président de la Communauté de Communes du Val de Loire	excusé
GUEUGNEAU Edith	Présidente de la Communauté de Communes Entre Somme et Loire	
DRAPIER Jean-Paul	Maire de Bourbon Lancy	
CHAVAROCHETTE Jean-Michel	Président de la CCI de Moulins-Vichy	
LHOSPITALIER Jean-Pierre	Président de la CCI de Montluçon-Gannat Portes d'Auvergne	
BONNIN Patrice	Président de la Chambre d'Agriculture de l'Allier	représenté par :
DEGRANGE Cécile	Chambre d'Agriculture de l'Allier	présente
LEBROU Marc	Président de la Chambre des Métiers	
DI BELLO Dominique	Président de la F.T.L.F. Rhône-Alpes Auvergne Bourgogne	
LAMBUSSON Anne	Directrice régionale Réseau Ferré de France	
LASSALLE Alain	Président de FNTR-UTRA	
MORLET Gérard	Secrétaire Général de UD-FO Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CFDT Allier	
	Secrétaire Général de l'UD CFE CGC Allier	
BEAUNE Michel	Secrétaire Général de l'UD CGT Allier	

ROY Denise	Secrétaire Générale de l'UD CFTC Allier	
DEBEAUD Jacques	Président de la Fédération Allier Nature	
SAUMUREAU Marc	Président de la FRANE	
ALBERT -CUISSSET Elisabeth	Présidente de l'Association RN7 - 2 x 2 voies Allier	représentée par :
SIMON Michel	Association RN7 - 2 x 2 voies Allier Maire de Bessay-sur-Allier	présent
LEUREAUD Serge	Président de l'ARCEA	
COURNEZ Estelle	Directrice du CEN Allier	représentée par :
LAURENT Guillaume	CEN Allier – Chargé de missions	présent
SANSEAU Armand	Directeur de la DDT Allier	représenté par :
DANIKOWSKI Jérôme	DDT / Délégué Territorial Moulins	présent
TOUSSIROT Anne	DDT / SE	présente
BENCHETRIT Lionel	DDT / SAUDT	présent
FAOU Béatrice	DDT / SAUDT / Bureau Prévention des Risques	présente
HIRSCH Denis	Directeur de la DIR Centre-Est	
LANDRY Patrick	CETE de Lyon	présent
FRECHET Jean-Michel	CETE de Lyon	présent
LEFEBVRE-MILON Karine	Déléguée Territoriale de l'Agence Régionale de Santé Allier	
LETTERLE Frédéric	DRAC Auvergne	excusé
BLANCHON Julie	ONCFS Allier	présente
TAMIAN Loïc	ONEMA Allier	
PINGUET Marc	Commandant la Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Allier	
Lieutenant WACHALA	Groupement Départemental de Gendarmerie Allier - EDSR 03	présent
VANLAER Hervé	Directeur régional DREAL Auvergne	présent
EDIEU Chantal	DREAL Auvergne – Chef du Service Maîtrise d'Ouvrage	présente
WEPIERRE Nicolas	DREAL Auvergne – SMO - Responsable d'Opération	présent
AGNERAY Claire	SNC-LAVALIN Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	présente
LAFOND Lucie	Etat d'Esprit Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	présente
GALLAND Jean-Luc	Préfecture Allier	présent

8 - COMITE DE PILOTAGE DU 20 DECEMBRE 2013

RCEA – Comité de pilotage du 20 décembre 2013

Date	20 décembre 2013	Heure :	10h00	N° Chrono :	
Lieu :	Moulins				
Participant(e)(s) :	<p>Intervenants tribune : Michel Fuzeau, Préfet de la région Auvergne et du Puy-de-Dôme Benoît Brocart, Préfet de l'Allier Jean-Paul Dufregné, président du Conseil général de l'Allier José Thomas, garant de la concertation Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne</p> <p>Participants en salle : cf. liste d'émargement</p>				
Diffusion du présent compte-rendu :	Participants au COPIL Membres du comité de pilotage RCEA				

Ordre du jour :

Suite à la décision gouvernementale de réaliser l'accélération de la mise à 2 x 2 voies de la RCEA dans l'Allier par voie de concession, les services de l'État ont réactivé la concertation sur ce projet avec les acteurs du territoire afin d'arrêter les choix d'aménagement et de constituer le dossier de déclaration d'utilité publique.

Après la tenue du premier comité de pilotage consacré à la présentation de l'avancée du projet, le 24 septembre dernier, deux réunions d'ateliers techniques ont été organisées le 16 octobre et le 20 novembre 2013 pour :

- échanger autour des différentes options envisagées pour l'aménagement des échangeurs de Montmarault, Toulon-sur-Allier et Montbeugny, mais aussi pour le franchissement du Val d'Allier ;
- présenter le système de péages et le schéma des aires annexes prévus sur la RCEA concédée.

Le comité de pilotage du 20 décembre 2013 avait pour objectifs la restitution des travaux réalisés en ateliers et la présentation des options préférentielles retenues pour chacun des sujets traités afin de pouvoir transmettre, à l'issue de celui-ci, une solution préférentielle au ministre en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche.

La restitution des ateliers

Les options retenues à l'issue des ateliers du 16 octobre 2013 et du 20 novembre 2013 pour chacun des sujets traités ont été présentées :

- **L'échangeur de Montmarault :** une solution préférentielle a été identifiée, la connexion complète (quart Nord Est). Cette solution a été chiffrée à 33 millions d'euros, soit un surcoût de 5 millions d'euros par rapport à la solution de base estimée à 28 millions d'euros intégrée dans les 350 millions d'euros nécessaires à la mise à deux fois deux voies de l'axe. Suite à une remarque

de participants sur les impacts agricoles importants de cette solution, très consommatrice d'espaces et impactant directement une exploitation, la DREAL a précisé que la possibilité de « décaler » celle-ci au plus près de l'A71 serait examinée ;

- **L'échangeur RN7/RCEA de Toulon-sur-Allier :** parmi les trois scénarios retenus, une solution préférentielle se dégage : la variante « Trèfle à anse interne d'entrée », estimée à 52 millions d'euros, soit un surcoût de 45 millions d'euros par rapport à la solution de base estimée à 7 millions d'euros intégrée dans les 350 millions d'euros nécessaires à la mise à deux fois deux voies de l'axe ;
- **L'échangeur de Montbeugny :** la solution « Losange est » est retenue pour l'aménagement de cet échangeur ;
- **Le franchissement du Val d'Allier :** parmi les quatre scénarios retenus pour le franchissement la rivière Allier dans le périmètre de la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier, une solution préférentielle se dégage : le doublement et l'allongement du pont à l'ouest sur 220 m soit 400 m au total (espace mobilité minimum de l'Allier) estimé à 40 millions d'euros et représentant donc un surcoût de 23 millions d'euros. La mise hors d'eau de la RCEA dans le périmètre central du val d'Allier par un rehaussement du tronçon central est privilégiée ; chiffrée à 12 millions d'euros, cette option n'était pas intégrée dans la solution de base de mise à deux fois deux voies à 350 millions d'euros.

Les scénarios étudiés et la priorisation proposée

Plusieurs scénarios ont été étudiés pour la modélisation financière de la concession et la priorisation suivante proposée pour la réalisation des aménagements :

- 1-Le traitement du Val d'Allier afin d'assurer la continuité autoroutière à 2x2 voies sur l'ensemble de l'axe: doublement et l'allongement du pont afin de porter la largeur de franchissement de la rivière Allier à 400 m et le rehaussement de la RCEA à l'est ;
- 2-La réalisation de l'échangeur RN7/RCEA ;
- 3-La réalisation de l'échangeur de Montmarault.

Les scénarios étudiés :

- La solution de base estimée à 350 millions d'euros conduit à une subvention d'équilibre de 30 millions d'euros ;
- Le scénario avec traitement du Val d'Allier et la suppression de l'échangeur de Montmarault conduit à une subvention d'équilibre de 37 millions d'euros ;
- Le scénario avec traitement du Val d'Allier, intégration de l'échangeur RN7/RCEA et la suppression de l'échangeur de Montmarault conduit à une subvention d'équilibre de 82 millions d'euros ;
- Le scénario avec adossement de la section Montmarault-Le Montet, traitement du Val d'Allier, intégration de l'échangeur RN7/RCEA et la sortie de cette concession de l'échangeur de Montmarault conduit à un équilibre de la concession. À noter que l'adossement de cette section est à ce jour incertain car le plan de relance autoroutier dans lequel il s'inscrit doit être validé par la Commission européenne et le Conseil d'État. Si l'adossement n'est pas possible, il est envisageable d'assurer l'aménagement de l'échangeur de Montmarault dans le

cadre de la concession de l'A71 dans un calendrier concomitant à celui de la réalisation des travaux de concession de la RCEA.

La réalisation différée d'aménagements n'améliore pas l'équilibre et conduirait à une augmentation de la subvention d'équilibre.

Les réactions aux scénarios présentés et à la priorisation proposée, pour chaque sujet traité, ont été les suivantes :

- **L'échangeur RN7/RCEA de Toulon-sur-Allier** : la maîtrise d'ouvrage a noté l'attachement des élus à la réalisation de l'échangeur RN7/RCEA dans le cadre de la concession ;
- **Le rehaussement du Val d'Allier** n'apparaît pas comme une priorité pour certains participants. La maîtrise d'ouvrage a alors rappelé le caractère structurant de la RCEA pour la gestion de crise dans le cas de crues centennales et précisé que la mise hors d'eau des autoroutes était aujourd'hui la norme.
- **Le franchissement de la rivière Allier** : plusieurs participants ont rappelé la nécessité de favoriser la continuité autoroutière avec un axe à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire. Les gains écologiques de ce scénario ont été soulignés : élargissement de l'espace de mobilité de la rivière. Toutefois, les procédures réglementaires nécessaires à l'évolution du décret de la réserve dans le cas du doublement et de l'allongement du pont sur l'Allier inquiètent certains participants qui craignent des retards dans la réalisation du projet avec cette option. La possibilité de laisser le pont en l'état avec intégration de terres pleins centraux ou de l'élargir sans création de nouvel ouvrage a été évoquée pour éviter la modification du règlement de la réserve. Il a été indiqué que cette solution technique n'était pas possible. La DREAL a précisé que l'obtention de la DUP du projet n'était pas conditionnée à l'évolution du règlement de la réserve car celui-ci concerne la phase travaux qui n'interviendra qu'à partir de 2018.
- **La réalisation de l'échangeur de Montmarault dans le cadre de l'adossement à l'A71 de la section Montmarault-Le Montet ou de négociations avec le concessionnaire de l'A71** : plusieurs participants ont salué l'impact positif d'un éventuel adossement de la section Montmarault-Le Montet sur l'équilibre de la concession. Certains participants ont exprimé leurs inquiétudes quant à un éventuel impact négatif de l'adossement sur l'attractivité mais aussi sur la réalisation même de la concession.

Au regard des échanges sur les scénarios proposés, **le préfet de Région annonce retenir pour présentation au ministère la solution intégrant le traitement du Val d'Allier (doublement et allongement du pont sur l'Allier fin de porter le franchissement de la rivière à 400 m, mais aussi rehaussement de la RCEA), l'aménagement de l'échangeur RN7/RCEA qui sera proposé en option lors de la procédure de choix du futur concessionnaire, selon la solution préférentielle identifiée lors de l'atelier, mais pas l'échangeur de Montmarault, réalisé dans le cadre de l'adossement de la section Montmarault-Le Montet ou de négociations avec le concessionnaire de l'A71 (le périmètre nécessaire à la réalisation de l'échangeur de Montmarault figurera cependant dans le dossier de DUP).**

Le système de péages

Lors de l'atelier technique du 20 novembre, la DREAL a présenté le système de péage ouvert qui sera mis en œuvre sur la RCEA concédée : articulé autour des trois barrières pleines voies du Montet, de Montbeugny et de Molinet, il intègre des sections gratuites en fonction des points d'entrée et de sorties. Les niveaux de péages pour les barrières pleines voies et les barrières de demi-péages ainsi que leurs principes de calcul ont été rappelés par la DREAL.

Les mesures tarifaires seront à la discrétion du concessionnaire ; les politiques préférentielles pourront s'adresser aux usagers fréquents. Les participants au COPIL ont rappelé leur attachement à plus de gratuité pour les usagers locaux et évoqué le déplacement de la barrière du Montet à l'Ouest, qui permettrait des trajets gratuits supplémentaires. La perte de recettes et le report du trafic sur la route départementale liés au déplacement de la barrière du Montet à l'ouest ont été rappelés par la DREAL.

Le schéma des aires annexes

Le schéma des aires annexes prévoit sur la RCEA concédée une aire de services à Cressanges, une aire de repos à Thiel-sur-Acolin et une aire de repos de Pierrefitte-sur-Loire. Pour respecter les préconisations relatives aux distances entre les aires qui prévoient une aire de repos tous les 30 km et une aire de services tous les 60 km, une aire de service est prévue en Saône-et-Loire entre Digoïn et Paray-le-Monial.

Dans l'Allier, dans le cadre du programme de sécurisation de la RCEA par l'État, l'aire de Cressanges devrait être aménagée (en aire de repos) et une aire de repos sera réalisée dans la boucle est de l'échangeur de Dompierre-sur-Besbre avant 2020.

La DREAL a détaillé les besoins de stationnement à l'horizon 2020 (256 places voitures et 162 places poids-lourds), l'écart avec l'offre existante à cette échéance, le nombre de places à réaliser par le concessionnaire (120 places voiture et 12 places poids-lourds) et les options possibles pour atteindre la capacité d'accueil nécessaire : l'augmentation de la capacité d'accueil de l'aire de Cressanges et l'extension de l'aire de Pierrefitte-sur-Loire permettront d'atteindre le dimensionnement nécessaire ; il est possible de ne pas réaliser l'aire de Thiel-sur-Acolin.

Des participants ont évoqué le devenir du centre routier de Toulon-sur-Allier, aujourd'hui géré par la Communauté d'agglomération de Moulins, qui souhaite qu'il soit intégré à la concession. La DREAL a précisé que celui-ci était détaché de la concession et ne pouvait donc pas être intégré. Une étude complémentaire sera effectuée à ce sujet.

Le financement du projet

Il a été rappelé que les financements des collectivités ne seraient pas sollicités pour la réalisation du projet.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du projet

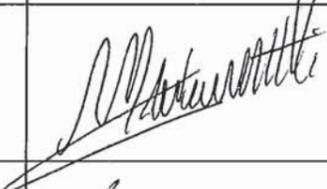
Le calendrier du projet a été rappelé ; les différentes interventions ont insisté sur la nécessité de le respecter, en particulier l'échéance de mise en service de l'axe concédé en 2020.

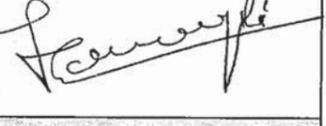
Les prochaines étapes du projet ont été évoquées : constitution du dossier d'enquête publique mi 2014 et tenue de l'enquête publique fin 2014/ début 2015.

La concertation et l'information sur le projet

Le travail réalisé sur les différents sujets traités lors des ateliers techniques a été salué par le Préfet de région et les participants au COPIL.

Les modalités d'information envisagées pour le premier semestre 2014 ont été présentées : outre la lettre d'information diffusée à intervalles réguliers, un comité de pilotage informatif sur l'avancement du dossier d'enquête préalable à la DUP aura lieu en avril et trois réunions de proximité seront organisées en juin pour présenter le projet et ses impacts locaux.

Préfecture de l'Allier		EMARGEMENT COMITE DE PILOTAGE de la RCEA		Vendredi 20 décembre 2013 à 10h
Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent, excusé ou représenté(e) par	EMARGEMENT	
AGNERAY Claire	SNC-LAVALIN - Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	excusée		
ALBERT -CUISSSET Elisabeth	Présidente de l'Association RN7 - 2 x 2 voies Allier	excusée, représentée par Michel SIMON		
BEAUNE Michel	Secrétaire Général de l'UD CGT Allier			
BIDEAU Serge	Secrétaire Général de la Préfecture de l'Allier	Présent	<i>présent</i>	
BONNIN Patrice	Président de la Chambre d'Agriculture de l'Allier	représenté par Cécile DEGRANGE		
BROCART Benoît	Préfet de l'Allier	Présent	<i>présent</i>	
CADORET Clément	Stagiaire ENA Préfecture de l'Allier	Présent	<i>présent</i>	
CHAMBEFORT Guy	Député	<i>présent, cf. au nom représenté de Mme CHEUGNEAU</i>		
CHARASSE Gérard	Député	excusé, représenté par Michel MARIEN		
CHARVET Frédéric	Réseau Ferré de France	Présent ?		
CHAVAROCLETTE Jean-Michel	Président de la CCI de Moulins-Vichy	Présent		
CHENET Cyril	Animateur Territorial Comité d'Expansion Economique	Présent		
CHERASSE Jean-Paul	Président de la Communauté de Communes de Val de Besbre - Sologne Bourbonnaise			
COURNEZ Estelle	Directrice du CEN Allier			

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent, excusé ou représenté(e) par	EMARGEMENT
DANIKOWSKI Jérôme	DDT Allier - Délégué Territorial	Présent	<i>présent</i>
DAYRAS Jean-Pierre	DGS -Conseil général de l'Allier		
DEBEAUD Jacques	Président de la Fédération Allier Nature		
DEGRANGE Cécile	Chambre d'Agriculture de l'Allier - Chargée d'Etude Aménagement Foncier	Présente accompagnée d'un responsable professionnel	
DERIOT Gérard	Sénateur		
DEVEAU Bernadette	Présidente de la Communauté de Communes du Pays de Chevagnes en Sologne		
DI BELLO Dominique	Président de la F.T.L.F. Rhône-Alpes Auvergne Bourgogne	excusé	
DIONNET Jean-Claude	Président de l'UL CFE- CGC de Moulins - Administrateur de l'UD CFE CGC Allier	Présent	
DRAPIER Jean-Paul (<i>excusé</i>)	Maire de Bourbon Lancy	↳ <i>Lanoizelé Jean-Benoît Adjoint</i>	
DUFREGNE Jean-Paul	Comité d'Expansion Economique	Excusé, représenté par Cyril CHENET	
DUFREGNE Jean-Paul	Président du Conseil Général de l'Allier		
EDIEU Chantal	DREAL Auvergne -Chef du Service Maîtrise d'Ouvrage	Présente	<i>X présente</i>
FLEURY Roland	Président de la Communauté de Communes du Val de Loire	Présent	
GALLAND Jean-Luc	Préfecture de l'Allier	Présent	<i>présent</i>

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent, excusé ou représenté(e) par	EMARGEMENT
GUEUGNEAU Edith	Présidente de la Communauté de Communes Entre Somme et Loire	CHAMBERFORT	
HIRSCH Denis	Directeur de la DIR Centre-Est	Th. Parquet	
JALICOT (Capitaine) <i>excusé</i>	Groupement Départemental de Gendarmerie Allier - Commandant l'EDSR 03	↳ L. WACHAULT Présent Adjointes	
LAFOND Lucie	ETAT D'ESPRIT- Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne	Présent	
LAMBUSSON Anne	Directrice régionale Réseau Ferré de France	excusée, représentée par Frédéric CHARVET	
LANDRY Patrick	CETE de Lyon		
LASSALLE Alain	Président de FNTR-UTRA	Mr RIGAUD	
LEBROU Marc	Président de la Chambre des Métiers	excusé	
LEFEBVRE-MILON Karine	Déléguée Territoriale de l'Agence Régionale de Santé Allier		
LESTERLIN Bernard	Député		
LETTERLE Frédéric	DRAC Auvergne		
LEUREAUD Serge	Président de l'ARCEA		
LHOSPITALIER Jean-Pierre	Président de la CCI de Montluçon-Gannat Portes d'Auvergne	représenté par Mr DELUDET	
LOMBARD (Colonel)	Groupement Départemental de Gendarmerie Allier	représenté par le Capitaine JALICOT	

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent, excusé ou représenté(e) par	EMARGEMENT
MARIEN Michel	Député	Présent	
MORLET Gérard	Secrétaire Général de UD-FO Allier		
PERISSOL Pierre-André	Président de la Communauté d'Agglomération de Moulins		
PINGUET Marc	Commandant la Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Allier	excusé	
ROJOUAN Bruno <i>excusé</i>	↳ Président de la Communauté de Communes de la Région de Montmarault	HATHO NIÈRE René	
ROY Denise	Secrétaire Générale de l'UD CFTC Allier		
SANSEAU Armand	Directeur Départemental des Territoires Allier	Présent	Présent
SAUMUREAU Marc	Président de la FRANE		
SCHURCH Mireille	Sénatrice	excusée	
SIMON Michel	Association RN7 - 2 x 2 voies Allier - Maire de Bessay-sur-Allier	Présent	
SIMON Yves	Président de la Communauté de Communes Bocage Sud		
SOUCHON René	Président du Conseil Régional d'Auvergne	excusé	
TAMIAN Loïc <i>merci adresser invitation à en est le Directeur</i>	M. CARRIER qui ONEMA Allier	CARRIER Alain	
THOMAS José	Garant RCEA	Présent	
VANLAER Hervé	Directeur régional DREAL Auvergne	Présent	X présent
WEPIERRE Nicolas	DREAL Auvergne - SMO - Responsable d'Opération	Présent	X présent

9 - COMITE DE PILOTAGE DU 12 JANVIER 2015

RCEA – Comité de pilotage du 12 janvier 2015

Date	12 janvier 2015	Heure :	10h00 -12h30
Lieu :	Moulins - Préfecture		
Participant(e)(s) :	<p>Intervenants tribune : Michel Fuzeau, Préfet de la région Auvergne et du Puy-de-Dôme Arnaud Cochet, Préfet de l'Allier David-Anthony Delavoët, Secrétaire Général de la Préfecture de l'Allier Véronique Mayousse, directrice de la DIR Centre-Est José Thomas, garant de la concertation Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne</p> <p>Participants en salle : cf. liste d'émargement</p>		
Diffusion du présent compte-rendu :	Participants au COPIL Membres du comité de pilotage RCEA		

Ordre du jour :

- La réunion du comité de pilotage du 12 janvier 2015 avait pour objet de présenter :
- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la mise à 2x2 voies de la RCEA par concession entre Montmarault (A71) et Digoin,
 - les procédures à mener jusqu'à la DUP,
 - les échéances liées à la signature du futur contrat de concession et à la mise en service de l'autoroute
 - ainsi que des modalités d'information envisagées tout au long de ces différentes étapes.

I - Le parti d'aménagement et le descriptif du projet

- **Le périmètre du projet soumis à déclaration d'utilité publique** porte sur les 92 km de l'itinéraire ; il inclut les futurs échangeurs RN7/RCEA à Toulon-sur-Allier et A71/RCEA à Montmarault.
- **Le périmètre de la future concession RCEA** ne comprendra que le premier échangeur ; le second devrait être réalisé par APPRR.

L'aménagement comprend :

- La mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire
- Le maintien de tous les échangeurs existants ;
- La construction des 2 nouveaux échangeurs évoqués ci-dessus au droit de l'A71 à Montmarault et de la RN 7 à 2x2 voies à son intersection avec la RCEA au sud de Toulon-sur-Allier ;
- Le déplacement de l'échangeur de Montbeugny ;
- Le rehaussement de la chaussée en partie centrale du Val d'Allier ainsi que l'allongement de 180m à 400m du pont qui franchit la rivière Allier en rive gauche. 4 ouvrages répartis sur la partie centrale du Val d'Allier permettront de rétablir les voiries locales interceptées et d'assurer la transparence hydraulique en cas de crue.
- L'aménagement d'une aire de services à Cressanges, d'une aire de repos au droit de l'échangeur ouest de Dompierre-sur-Besbre et l'agrandissement de l'aire de Pierrefitte-sur-Loire.
- Un système de péage ouvert avec 3 barrières pleines voies situées au droit des échangeurs (Le Montet, Montbeugny, Molinet) et avec des barrières sur les bretelles de ces 3 échangeurs et sur celles du demi-échangeur de Deux-Chaises.

L'ensemble des géométries des échangeurs et d'insertion des barrières de péage a été présenté, ainsi que la méthode qui avait conduit après analyse multicritères à ces choix techniques. La DREAL a précisé qu'il s'agissait de scénarios préférentiels qui seront indiqués dans le cahier des charges du futur concessionnaire mais que celui-ci pourrait les faire évoluer pour optimiser les schémas d'aménagement.

Le coût global du projet est estimé à 507 millions d'€ (valeur oct. 2013). Les mesures compensatoires identifiées sont incluses dans cette estimation.

Les simulations financières de mise en concession réalisées aux conditions économiques actuelles montrent qu'il n'y aurait pas besoin de subvention d'équilibre. Toutefois, cela sera précisé dans le cadre de la sélection du concessionnaire.

Les élus ont exprimé leur opposition à l'option sans l'échangeur RN7-RCEA lors de la procédure de choix du futur concessionnaire. Ils ont rappelé que s'il n'était pas réalisé dans le cadre de la concession, sa programmation par l'Etat dans le cadre du CPER ne serait pas envisageable à court ou moyen terme. M.le préfet de Région a précisé qu'il ferait part au secrétaire d'Etat de cette position unanime des élus.

La non prise en compte du centre routier de Toulon-sur-Allier géré par la communauté d'agglomération de Moulins, dans le dimensionnement de la capacité PL pour les aires prévues sur l'itinéraire, a été regrettée. Il a été demandé que la réflexion sur le sujet des aires de services et de repos, soit revue de façon plus globale et prenne en compte la RN7, notamment la position privilégiée de l'intersection de ces deux axes routiers.

Au sujet de l'aire de Cressanges, la DREAL a précisé que des financements ont été demandés pour 2015 pour permettre la réalisation d'un aire de repos ce qui constituerait une première phase. Sa transformation en aire de services serait faite par le concessionnaire.

II - La présentation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La composition du dossier a été présentée ; celui-ci comprend 9 volumes qui se décomposent en parties lesquelles intègrent plusieurs chapitres (voir diaporama du COPIL). Les points suivants du dossier ont été détaillés :

- **La notice explicative décrit la RCEA actuelle et justifie le parti d'aménagement retenu**, notamment les choix techniques des solutions préférentielles ;
- **Le plan général des travaux** : il s'agit du périmètre proposé pour la Déclaration d'utilité publique à l'intérieur duquel le concessionnaire viendra aménager l'axe (voir diaporama) ;
- **L'étude d'impact** : sa composition a été précisée, les objectifs de chaque partie détaillés et celle-ci illustrée par un exemple (voir diaporama). Elle inclut notamment un résumé non technique ;
- **L'étude socio-économique (en cours de finalisation)** : elle resitue la RCEA dans un contexte plus général pour démontrer la pertinence de l'aménagement ;
- **Le dossier de mise en comptabilité des documents d'urbanisme (PLU, carte communale)**. Cette procédure à prévoir sur quelques communes concernera principalement le déclassement d'espaces boisés classés impactés pour le projet et la levée de l'interdiction de travaux de terrassement et d'affouillement nécessaires à la réalisation du projet.

III - Franchissement de la réserve naturelle du Val d'Allier

Le décret de création de la réserve ne permettant pas la réalisation de travaux d'infrastructure (construction d'un nouveau pont et allongement du pont existant), il est nécessaire de le modifier. La procédure de modification du décret nécessite la réalisation d'un dossier d'opportunité ; celui-ci comprendra des mesures de protection de l'espace naturel.

Cette procédure comprend la tenue d'une enquête publique. La DREAL souhaite réaliser les deux enquêtes dans le même calendrier.

IV - Le calendrier

La DREAL a présenté les différentes étapes réglementaires à mener en 2015 avant le lancement de l'enquête publique, et leurs objectifs :

- la consultation Inter-Services (CIS) au cours de laquelle les acteurs locaux et nationaux pourront donner un avis sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

- la saisine de l'Autorité Environnementale (Ae).

Les différentes étapes jusqu'à la mise en service de l'axe concédé à l'horizon 2020 (voir diaporama) ont aussi été décrites.

La nécessité de respecter le calendrier présenté par la DREAL avec une mise en service en 2020 a été rappelée par plusieurs participants. En réponse à différentes interventions, notamment sur l'ordonnancement des procédures et leurs délais respectifs, il a été rappelé que les délais pris en compte résultent d'obligations réglementaires (CIS, avis de l'Ae) et que certaines procédures (Loi sur l'eau, dérogations espèces protégées, foncières notamment) seraient de la responsabilité du futur concessionnaire.

V – Points particuliers

1 - La signalisation des villages étape (Montmarault et Dompierre-sur-Besbre) sur la future autoroute a été évoquée. La maîtrise d'ouvrage s'est engagée à interroger le ministère sur le maintien de la signalétique.

2 - Les mesures compensatoires

La DREAL a précisé que les inventaires et l'identification des impacts avaient été faits de façon très détaillée sur l'ensemble du linéaire du projet, soit 92 km. Le dossier de DUP qualifie et quantifie les mesures compensatoires à réaliser au regard de impacts du projet. Il identifie des sites propices pour leur mise en œuvre, mais qu'il reviendra au futur concessionnaire d'en préciser la localisation dans le cadre des procédures loi sur l'eau et espèces protégées.

3 - L'ambiance acoustique

La DREAL a précisé qu'une modélisation acoustique avait été réalisée. Celle-ci, conduit à la proposition d'implantation de 33 protections par écran ou merlon et l'isolation d'une trentaine de façades. Le concessionnaire qui réalisera ces aménagements devra, après mise en service, vérifier l'efficacité des équipements.

La maîtrise d'ouvrage a précisé que sur le site de l'abbaye de Sept-Fons, les niveaux sonores étaient inférieurs aux seuils réglementaires et que la mise en œuvre de protections n'était pas envisagée.

4 - Les impacts sur les milieux naturels et agricoles

Les impacts du projet sur les milieux naturels, notamment trois zones Natura 2000 étaient concernées par le projet : Val d'Allier, Val de Loire et la Sologne Bourbonnaise, ont été évoqués. La consommation d'espaces naturels et agricoles engendrée par les aménagements prévus, notamment au niveau des échangeurs, a aussi été soulignée.

5 - La desserte du secteur Dompierre-sur-Besbre - Digoïn - Bourbon-Lancy

Les enjeux de desserte du bassin économique de Bourbon-Lancy depuis l'échangeur de Dompierre-sur-Besbre ont été rappelés. La maîtrise d'ouvrage a précisé que les fonctionnalités de l'échangeur seraient identiques à la situation actuelle.

La prise en compte d'un espace foncier au nord de l'échangeur de Digoïn dans le périmètre de la DUP a été soulevée, cette emprise pouvant impacter les terrains du Parc économique de Ligerval appartenant à la communauté de communes. La DREAL a précisé que des emprises étaient nécessaires, mais limitées pour l'adaptation géométrique de la bretelle de sortie en venant de Paray, donc sans impact sur la zone d'activités.

6 - L'adossement d'une partie de l'itinéraire à l'A71

Il a été précisé que l'adossement à l'autoroute A71 de la section Montmarault – Le Montet n'avait pas été validée par la Commission européenne.

7 - Les travaux d'aménagement en cours sur l'itinéraire

Un participant a évoqué l'arrêt des travaux sur la section Bessay-Chemilly et demandé si ces derniers allaient reprendre. La DREAL a précisé que les travaux reprendraient au printemps pour une mise en service à l'automne 2015.

VI - La concertation sur la mise en concession de la RCEA entre Montmarault et Digoïn

Le garant a salué le processus de concertation engagé sur le projet qui a permis d'approfondir les études de manière détaillée et d'aboutir à la réalisation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présenté lors de ce COPIL.

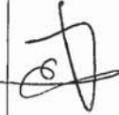
La DREAL a précisé que des réunions seraient programmées prochainement avec la Chambre d'Agriculture.

VII - Les modalités d'information et de concertation

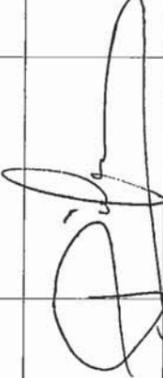
Les réunions publiques des 13, 14 et 15 janvier ont été annoncées ainsi que leurs objets.

Une newsletter relative au COPIL sera diffusée dans la semaine du 12 janvier 2015 ; les diaporamas et comptes-rendus du COPIL et des réunions publiques seront également disponibles sur le site de la DREAL dans la rubrique RCEA.

Des lettres d'information seront diffusées régulièrement en fonction de l'avancement des différentes procédures.

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent(e), excusé(e) ou représenté(e) par	Signature	Adresse électronique
AGNERAY Claire	SNC-LAVALIN Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne			claire.agneray@snclavalin.com
ALBERT -CUISSSET Elisabeth	Présidente de l'Association RN7 - 2 x 2 voies Allier			
ALLOIN Viviane	Chambre d'Agriculture de l'Allier			
ALMAZAN Jean	Sous-préfet de Vichy			
BARON Thierry	Sous-préfet de Montluçon	excusé représenté par M Nicolas KIEFFER -SG		
BARREAU Emilie	Stagiaire ENA préfecture de l'Allier	présente		emilie.barreau@allier.gouv.fr
BEAUMONT René	Président Délégué Général de l'ARCEA	Présent		rene.beaumont@orange.fr
BEAUNE Michel	Secrétaire Général de l'UD CGT Allier			
BONNIN Patrice	Président de la Chambre d'Agriculture de l'Allier	représenté par Viviane ALLOIN Cécile DEGRANGE		

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent(e), excusé(e) ou représenté(e) par	Signature	Adresse électronique
CARRIER Alain	Directeur Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques Allier			
CENARD Didier	Présidente de la Communauté de Communes Entre Somme et Loire	représenté par M. GIDEUGNEAU		mj-d.cenard@wanadoo.fr
CHAMBEFORT Guy	Député	présent		guy.chambefort@orange.fr
CHARASSE Gérard	Député	présent		gerard.charasse@wanadoo.fr
CHARRIER Philippe	Président de la Communauté de Communes du Pays de Chevagnes en Sologne Bourbonnaise			
CHARVET Frédéric	Réseau Ferré de France	présent		Frederic.charvet@ffr.fr
CHAVAROCHE Jean-Michel	Président de la CCI de Moulins-Vichy	présent, représenté également M. L'HOSPITALIER CCI Montluçon-Gannat		
COCHET Arnaud	Préfet de l'Allier	présent		
COMBRONDE Céline	Présidente de la F.T.L.F. Rhône-Alpes/Auvergne/ Bourgogne			

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent(e), excusé(e) ou représenté(e) par	Signature	Adresse électronique
DA COSTA Jean-Louis	Comité d'Expansion Economique	présent		jdacosta@cea-allier.com
DAYRAS Jean-Pierre	DGS CG03			dayras.jp@cg03.fr
DEGRANGE Cécile	Chambre d'Agriculture de l'Allier			
DEBEAUD Jacques	Président de la Fédération Allier Nature	excusé représenté par M. MATICHARD		
DELAVOËT David-Anthony	Secrétaire général Préfecture de l'Allier	présent		
DERIOT Gérard	Sénateur	présent		
DEVOUCOUX Bernard	Président du Conservatoire d'Espaces Naturels Allier			bernarddevoux@outlook.fr
DIONNET Jean-Claude	Président de l'UL CFE-CGC de Moulins Administrateur de l'UD CFE CGC Allier			
DUFREGNE Jean-Paul	Président du Conseil Général de l'Allier	présent		dufregne.jp@cg03.fr

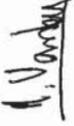
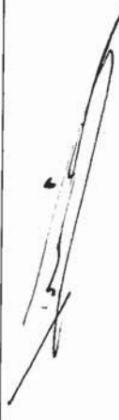
Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent(e), excusé(e) ou représenté(e) par	Signature	Adresse électronique
DUFREGNE Jean-Paul	Président du Comité d'Expansion Economique	représenté par Jean-Louis DA COSTA		
EDIEU Chantal	DREAL Auvergne – Chef du Service Maîtrise d'Ouvrage	présente	OK.	chantal.edieu@developpement-durable.gouv.fr
FAURE Christophe	UD CFDT Allier	présent		c.faure@cfdt.fr
FERRA Sébastien	Directeur de la DDT Allier			sebastien.ferra@allier.gouv.fr
GALLAND Jean-Luc	Mission interministérielle de coordination Préfecture Allier	présent	OK.	jean-luc.galland@allier.gouv.fr
GENEST Jean-Pierre	Secrétaire Général de l'UD CFDT Allier	représenté par Christophe FAURE		
GENET Fabien	Président de la Communauté de Communes Digoin-Val de Loire			
GUÉLIN Chantal	Présidente de la Ligue pour la Protection des Oiseaux Auvergne			
GUEUGNEAU Edith	Députée-Maire de Bourbon Lancy	représentée par M. CENARD Olivier		

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent(e), excusé(e) ou représenté(e) par	Signature	Adresse électronique
Capitaine JALICOT	Groupement Départemental de Gendarmerie Allier	présent		
KIEFFER Nicolas	Secrétaire Général Sous-préfecture de Montluçon	présent		nicolas.kieffer@allier.gouv.fr
LACARIN Marie-Françoise	Présidente de l'Association TRACE			
LAFAY Michel	Président de la Communauté de Communes Bocage Sud	<i>BEAUFON Sagot</i>		
LAFOND Lucie	ETAT D'ESPRIT Assistant à Maîtrise d'ouvrage de la DREAL Auvergne			lucie.lafond@etat-desprit.fr
LAMBUSSON Anne	Directrice régionale Réseau Ferré de France	Excusée représentée par Frédéric CHARVET		
LANDRY Patrick	CEREMA de Lyon			
LASMOLES Isabelle	Directrice Adjointe DREAL Auvergne			Isabelle.lasmoles@developpement-durable.gouv.fr

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent(e), excusé(e) ou représenté(e) par	Signature	Adresse électronique
LASSALLE Alain	Président de FNTR-UTRA			<i>alain.lassalle@w3.rddoofr</i>
LEBROU Marc	Président de la Chambre des Métiers			
LESTERLIN Bernard	Député	excusé		
L'HOSPITALIER Jean-Pierre	Président de la CCI de Montluçon-Gannat Portes d'Auvergne	excusé, sera représenté par M. CHAVROCHETTE CCI Moulins Vichy		
Colonel LOMBARD	Groupement Départemental de Gendarmerie Allier	représenté par Capitaine JALICOT		
MALHURET Claude	Sénateur			
MARTIN Bernard	Vice-Président Communauté de Communes de la Région de Montmarault	présent		
MATHERON Anne	Directrice Régionale des Affaires Culturelles d'Auvergne	excusée		
MATICHARD <i>Céline</i>	Fédération Allier Nature	présent		
MAYOUSSE Véronique	Directrice de la DIR Centre-Est	présente		

Nom Prénom	Organisme/Fonction	Présent(e), excusé(e) ou représenté(e) par	Signature	Adresse électronique
PERISSOL Pierre-André	Président de la Communauté d'Agglomération de Moulins			
PINGUET Marc	Commandant la Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Allier			
ROJOUAN Bruno	Président de la Communauté de Communes de la Région de Montmarault	Excusé, représenté par Bernard MARTIN Vice-Président		
ROY Denise	Secrétaire Générale de l'UD CFTC Allier			
SAUMUREAU Marc	Président de la FRANE			
SCHWEYER Jean	Délégué Territorial de l'Agence Régionale de Santé Allier	présent		
SOUCHON René	Président du Conseil Régional d'Auvergne			
TAMIAN Loïc	Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques Allier	X		loic-tamian@onema.fr
THOMAS José	Garant RCEA	présent		thomas.profe@gmail.com

Page 7

VANLAER Hervé	Directeur régional DREAL Auvergne	présent		herve.vanlaer@developpement-durable.gouv.fr
VERNISSÉ Pascal	Président de la Communauté de Communes de Val de Besbre – Sologne Bourbonnaise			
WEPIERRE Nicolas	DREAL Auvergne – SMO - Responsable d'Opération	présent	<u>OK</u>	nicolas.wepierre@developpement-durable.gouv.fr
	Secrétaire Générale de UD-FO Allier			
	Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage Allier			
Nom Prénom	Organisme et Fonction	Signature	Adresse électronique	
THEVENAUX Georges	ARCEA S. Général	présent	georges.thevenaux@orange.fr	
BOILLON Pierre	cezeva	présent		

Page 8

Nom Prénom	Organisme et Fonction	Signature	Adresse électronique
FRECHET Jean Michel	CERENA Chef de projet		jean-michel.frchet@cerena.fr.
DEJAI FVE PIERRE-F. ANDRE	COMITE DE L'ARNA LFO		RN ALLIEE BANANADOO.FR
BENOIT Chulien	ONCF S chef de service		chulien-bertrand@oncf.gouv.fr
Karimhi FR	CG 03 - DUA		karimhi.10@cg03.fr.
DENOIT #	CG03 V. I		
DANKOWSKI J	ADT 03		
PRIEUR Nicole	Adjoint Molucet		jeanmarcnicole.prieur@wanadoo.fr.
CARDINALE Vincento	Council Général Directeur de la Mobilité		Cardinale.v@cg03.fr

Nom Prénom	Organisme et Fonction	Signature	Adresse électronique
VOINIER Marie-Alex	ARS - DTO3		marie-alex.voinier@ars.martinique.fr
CHARMETANT Guy	VP Mairies Communales Maire de Montigny		
CASSET Jihel	Jaine Chassemand		