



mardi 7 juillet

GRAND CHALON : ENDETTEMENT, AUSTERITE, ECONOMIES ... ? POUR QUI ET POUR QUOI ... ?

SAÔNEOR, LA VERITE DES CHIFFRES : UN GOUFFRE FINANCIER A PLUS DE 70 MILLIONS D'EUROS

Dans le JSL du 04/03/15 « Grand Chalons, un demi-péage pour le nord », Sébastien MARTIN, Président du Grand Chalons et 1^{ier} Vice Président du Conseil Départemental, nous a informé que :

- *l'APRR (Autoroute Paris-Rhin-Rhône) effectuera une étude pour chiffrer la réalisation d'un demi-péage nord d'ici six mois.*
- *Qu'il ne s'agit plus d'un péage complet chiffré à près de 24 millions d'euros comme sous son prédécesseur, mais d'un demi-péage qui ferait économiser plus de 10 millions d'euros,*
- *Que ce demi-péage ne nécessiterait pas la construction d'un pont au-dessus de l'A6 pour partir vers le sud.*
- *Que la somme de ce demi-péage s'ajouterait aux 18 millions d'euros déjà prévus pour la réalisation du contournement de Saôneor.*

L'étude de l'APRR du 10/12/2012, commandée par C. SIRUGUE, concernait deux demi-péages (un pour le nord et un pour le sud) pour un montant de 26 millions d'euros et non de 24. Leur jonction ne nécessitait pas de construction de pont au-dessus de l'A6 car elle était assurée par celui de la desserte de contournement de Saôneor.

En fait, le demi-péage de Sébastien Martin correspond au demi-péage nord de cette étude. Mais il a quand même commandé une nouvelle étude dont le coût s'ajoutera à celui de la 1^{ière}.

Pour le moment, en considérant une économie de l'ordre de 10 millions d'euros sur le montant réel de 26 millions d'euros, le coût de l'ensemble du projet de desserte s'élève à :

- Desserte de contournement de Saôneor : 18 millions d'euros
- Demi-péage : 26 millions d'euros – 10 millions d'euros = 16 millions d'euros
- **Total : 18 + 16 = 34 millions d'euros**

Auxquels il faut ajouter les coûts d'entretien qui seront de plusieurs centaines de milliers d'euros par an.

Puis dans le communiqué du Grand Chalons paru dans Vivre à Chalons (20/06/15) et le JSL (19/06/15) « La desserte de Saôneor approuvée par l'Assemblée Départementale », il a annoncé que « le projet d'aménagement d'une liaison routière permettant d'améliorer la desserte de Saôneor en la reliant directement à l'autoroute A6 via la déviation de Champforgeuil, connaît ainsi une avancée significative. Le coût total de l'opération s'élève à 18M€. »

A la lecture de ce communiqué on pourrait croire que la liaison directe de Saôneor à l'autoroute A6 ne coûtera pas plus de 18 millions d'euros. En fait cette somme correspond uniquement à la liaison entre Saôneor et le rond-point de Champforgeuil appelé desserte de contournement de Saôneor. A laquelle viendra s'ajouter le coût du futur demi-péage (environ 16 millions d'euros) qui sera réalisé dans le cadre d'une 2^{ème} opération. La desserte de Saôneor est donc constituée de ces deux opérations pour un coût total de 34 millions d'euros (voir ci-dessus). Ce qui n'a plus rien à voir avec les 18 millions que l'on aurait tendance à considérer comme définitifs.

Pour connaître le coût de l'ensemble du projet, il faut maintenant calculer celui de Saôneor. Personne n'en parle car il est exorbitant.

La plaquette du Grand Chalons « Le Grand Chalons 2^{ème} pôle économique de Bourgogne – 1^{ier} pôle industriel » permet de faire ce calcul :

- Aménagement foncier : 25 millions d'euros
- Aire d'accueil des Poids Lourds : 1 million d'euros
- Réhabilitation (Campus, espace entreprises) : 10 millions d'euros
- **Total pour Saôneor : 36 millions d'euros**

Il faudrait inclure dans ce total le prix d'acquisition de la zone à Kodak qui n'est pas mentionné.

Le total de la desserte complète étant de 34 millions d'euros (voir ci-dessus), le coût total du projet (Saôneor + desserte) est donc au minimum de 70 millions d'euros

Cette somme sera en grande partie supportée par les habitants du Grd Chalons.

Un investissement pharaonique pour une zone industrielle d'un autre âge ?

Des élus ont choisi, il y a plus de 10 ans, un espace pour créer « *la plus grande et la plus moderne ZI entre Lyon et Paris (2^{ème} pôle économique et 1^{er} pôle industriel de Bourgogne)* », rien que ça, sans prendre en compte le fait que les paramètres, qu'un tel aménagement impose, évolueraient. Une erreur d'investissement de 34 millions d'euros. Pourquoi ?

Comme nous l'avons souligné lors de la parodie d'enquête publique en novembre 2014, ce projet arrive après une gestion calamiteuse de l'aménagement du territoire depuis plus d'une décennie, que peuvent constater les chalonnais : circulation, inondations... Aujourd'hui, tout le monde fait semblant de convenir que la prise en compte des **enjeux climatiques** est devenue une priorité... mais les projets climaticides perdurent. Faudra-t-il ajouter celui du Grd Chalon à une liste qui s'allonge avant la COP 21 ? Il aurait fallu, pour pouvoir s'engager dans un tel projet, disposer d'un site le long de l'autoroute. Cela aurait permis d'éviter en partie un engorgement supplémentaire de camions qui va se traduire par une pollution importante de l'air (l'air de Chalon est chroniquement très pollué, ce paramètre a été occulté), de l'eau (pollution des eaux de ruissellement et donc des rivières) et pollution sonore. De plus, pour les sociétés de logistique et autres qui sont censées s'y installer, rien ne sera aussi peu attractif que d'être à l'écart de l'autoroute. Il faudra leur proposer de nombreux avantages pour qu'elles viennent s'y installer.

On nous propose donc un projet de desserte à la découpe pour masquer la gabegie de son coût global (un projet de desserte de contournement de Saôneor et un projet de demi-péage). Nous proposons la requalification du site de la ZI Nord, l'utilisation raisonnable des fonds publics à l'optimisation de l'existant pour le développement d'une pépinière d'entreprises innovantes dans un développement soutenable. Les investissements et les travaux doivent être proportionnés aux capacités financières actuelles des collectivités et des contribuables, comme à celles de l'environnement d'en supporter les conséquences. Les créations d'emplois suivront dans des secteurs industriels innovants si l'environnement reste attractif.

Nous serons vigilants sur le respect des lois. Pour pouvoir s'opposer à ce projet, à ce stade de la procédure, il faudra sans doute envisager de faire un recours pour annulation de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique que le préfet devrait prendre en septembre. L'enquête publique de la desserte de contournement de Saôneor est en effet entachée de nombreuses irrégularités (les réglementations n'ont pas été respectées). Notamment parce que :

- **l'enquête publique doit porter sur l'ensemble du projet**, ce qui n'est pas le cas puisque la partie demi-péage, qui fait partie du projet de desserte, fera l'objet d'une autre enquête publique. C'est un motif d'annulation qui a une jurisprudence.
- **l'enquête publique doit comparer tous les tracés étudiés**, ce qui n'est pas non plus le cas, les tracés soumis à l'avis du public et présentés au cours de réunions publiques en décembre 2007 n'ont pas été pris en compte. C'est un motif d'annulation et il y a aussi une jurisprudence,
- etc ...

Trop de millions ont été engagés dans un projet dont le contenu est de plus en plus flou et aléatoire. Et il faudrait accepter qu'il ne soit plus possible de revenir sur les choix erronés de nos élus ? Ce que veulent les associations et les habitants, c'est la mise à plat par une véritable concertation/information pour étudier toutes les solutions possibles et retenir démocratiquement les plus appropriées. Il faut que les élus comprennent qu'aujourd'hui les citoyens veulent être associés aux décisions importantes qui les concernent et qu'ils ne veulent plus se contenter de réunions publiques d'information où tout est déjà décidé.

Michel Mellon Association « Sauvegarde de la zone du champ du four »
Thierry Grosjean Président de la CAPEN 71

Pour des explications : michel.mellon@laposte.net – contact@capen71.org

