

DEPARTEMENT
DE
**SAONE-et-
LOIRE**

Arrondissement de
MACON

Canton de
Mâcon-Centre

OBJET
de la délibération :

Débat public
concernant la mise
en concession de la
R.C.E.A. : position
de la ville de
Charnay

Nombre de Conseillers
Municipaux en exercice :
29

Présents à la séance :
27

Le Conseil a été
convoqué le :
7 DECEMBRE 2010
Le Compte rendu a
été affiché le :
15 DECEMBRE 2010

Acte rendu exécutoire
après réception en
Préfecture,
le **15.12.2010**
et publication ou
notification du
16.12.2010
Le Maire,



REPUBLIQUE FRANCAISE

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal
de la Ville de **CHARNAY-lès-MACON (71850)**

Séance du : TREIZE DECEMBRE DEUX MIL DIX
(13 DECEMBRE 2010)

Le Conseil Municipal s'est réuni le 13 décembre deux mil dix, à 18 h 30, à la Mairie, sous la présidence de M. Gérard VOISIN, Maire.

Etaient présents : Mmes et MM. Gérard VOISIN, Maire, Sylvie BAUTISTA, Luc CHEVALIER, Philippe POINTURIER, Christine VOUILLON, Laurent VOISIN, Patrick BUHOT, Frédéric BREUIL, adjoints, Jean-Louis ANDRES, Thierry BELLEVILLE, Christian BUSSIERE, Christiane CATHERIN, Sophie DESMARIS (arrivée à 18h41), Marie-France DUROURE, Gilbert GAUDILLIERE, Danièle GRANDJEAN, Anne-Marie ISABELLON, Béatrice JETON-DESROCHES, Thierry KALFON, Isabelle LEFEBVRE (arrivée à 18h45), Sophie LUNARDI, Jacqueline MUGNIER, Céline POMATHIOD, Michel SIMIER, Dominique THENET, Marie-Thérèse THOMAS, Gaël TREMEAU.

Etaient excusés : Laurent MANSON qui a donné pouvoir à P. BUHOT, Patricia GAUDILLIERE qui a donné pouvoir à I. LEFEBVRE

Rapporteur : G. VOISIN

La réunion de la Commission particulière du débat public sur la transformation de la RCEA en autoroute à péage s'est tenue à Charnay le 5 novembre dernier.

Comme il l'a expliqué lors de la commission municipale du 29 novembre, G. VOISIN a précisément travaillé sur un rapport, que lui a confié la Commission des affaires européennes de l'Assemblée Nationale, sur l'euro vignette dans lequel il souligne que cette nouvelle taxe évitera le recours aux autoroutes à péage, en prenant comme exemple la RCEA.

La conclusion de ce travail, qui a été présenté à l'Assemblée Nationale le 7 décembre, est très claire : LA MISE EN CONCESSION DE LA RCEA EST UNE SOLUTION CALAMITEUSE POUR LES FINANCES PUBLIQUES. POUR CONSTRUIRE UNE AUTOROUTE REVENANT À 1,1 MILLIARDS D'EUROS, ELLE COÛTERA 1,6 MILLIARDS À L'ETAT OU AUX COLLECTIVITÉS LOCALES.

En effet, la loi sur l'environnement dite «Grenelle», la loi de finances pour 2009 et la loi dite «Grenelle 2» ont prévu et organisé la perception, à partir de 2012, sur les routes qui ne sont pas à péage, d'une écotaxe de 12 centimes d'euros par kilomètre, à laquelle seront assujettis les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Sur une base de 4 000 camions par jour, cette taxe pourrait rapporter chaque année plus de 30 millions d'euros à l'Etat, ou aux départements s'ils demandent le transfert de la RCEA. Cette taxe, donc son produit, disparaîtrait en cas de péage.

Or, 30 millions d'euros de taxe multipliés par les soixante ans de durée d'une concession représentent une somme de 1,8 milliards d'euros perdus pour les finances publiques.

30 millions d'euros, alliés aux 150 millions d'euros de subvention d'équilibre que l'Etat envisage de donner au concessionnaire, permettent, par un emprunt sur 30 ans au taux de 3%, plutôt élevé pour une collectivité publique, de financer la mise à deux fois deux voies de la RCEA sans qu'il en coûte un centime aux habitants de Saône et Loire ou de l'Allier. Au contraire, au terme du remboursement de l'emprunt, ces collectivités bénéficieront d'une ressource pérenne qui viendra alléger la fiscalité locale.

Les particuliers bénéficieront de la gratuité en empruntant la RCEA et les routiers, avec l'écotaxe, s'acquitteront d'une redevance inférieure de plus de la moitié au coût du péage. Mais surtout, EN ABANDONNANT LE RECOURS À UNE AUTOROUTE CONCÉDÉE, LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA RCEA POURRAIENT COMMENCER IMMÉDIATEMENT ET ÉVITER AINSI PLUS DE TRENTE PERSONNES TUÉES SUPPLÉMENTAIRES en évitant les deux à trois ans de procédure qu'implique le recours à une autoroute à péage.

Dans ces conditions, suite à l'avis de la commission municipale n°2, il est proposé au Conseil municipal d'adopter la délibération suivante :

Le Conseil municipal de Charnay lès Mâcon,
 * Considérant que la RCEA traverse la ville de Charnay lès Mâcon,
 * Considérant que l'amélioration de la sécurité routière dans la ville constitue un impératif majeur d'ordre public et une ardente obligation de la Municipalité vis-à-vis de la population,
 * Considérant que, dans cette perspective, l'absence de péage favorisera l'emprunt d'une voirie plus sûre, comportant deux fois deux voies, par les automobilistes,
 * Considérant que les travaux de la Commission nationale du débat public ont démontré qu'il n'était pas juridiquement possible d'exempter de péage de larges tronçons de la RCEA,
 * Considérant que la mise en concession de la RCEA est une solution calamiteuse pour les finances publiques de l'Etat auquel elle coûtera 1,6 milliards d'euros, du fait de la perte des recettes tirées de l'écotaxe poids lourds,
 * Considérant qu'en abandonnant le projet de recours à une autoroute concédée, les travaux d'aménagement de la RCEA pourraient commencer immédiatement et éviter ainsi plus de trente personnes tuées supplémentaires, en évitant le délai de deux ans à trois ans de procédure qu'implique le recours à une autoroute à péage du fait de la nécessité de procéder à une nouvelle déclaration d'utilité publique.

PROPOSE l'une des trois solutions suivantes :

- * DEMANDER à l'Etat d'assurer immédiatement la mise à deux fois deux voies de la RCEA, au regard des recettes supplémentaires générées par l'écotaxe poids lourds. L'emprunt serait porté par l'Etat.
- Ou * DEMANDER aux départements de Saône et Loire et de l'Allier d'engager auprès de l'Etat la procédure de transfert au sein de leur domaine public de la voirie dénommée RCEA. Dans ce cas de figure, les départements de Saône et Loire et de l'Allier affecteraient les recettes fiscales induites par ce transfert à la mise à deux fois deux voies immédiate de cette voirie.
- Ou * ETABLIR un partenariat public-privé conduit par une société d'économie mixte locale initiée par les communes traversées par la RCEA.

Le rapporteur entendu,
 Après intervention de J-L ANDRES, S. DESMARIS, M. SIMIER, T. KALFON
 Après en avoir délibéré, à l'unanimité,
 Le conseil municipal

- PROPOSE l'une des trois solutions suivantes :
- * DEMANDER à l'Etat d'assurer immédiatement la mise à deux fois deux voies de la RCEA, au regard des recettes supplémentaires générées par l'écotaxe poids lourds. L'emprunt serait porté par l'Etat.
 - Ou * DEMANDER aux départements de Saône et Loire et de l'Allier d'engager auprès de l'Etat la procédure de transfert au sein de leur domaine public de la voirie dénommée RCEA. Dans ce cas de figure, les départements de Saône et Loire et de l'Allier affecteraient les recettes fiscales induites par ce transfert à la mise à deux fois deux voies immédiate de cette voirie.
 - Ou * ETABLIR un partenariat public-privé conduit par une société d'économie mixte locale initiée par les communes traversées par la RCEA.

Ainsi fait et délibéré, les jour, mois et an susdits, et ont signé au registre les membres présents.

Pour extrait certifié conforme,
 Le Maire,

Pour l'Adjoint Délégué



Laurent VOISIN

- ANNEXE -

ANALYSE SYNTHÉTIQUE DE L'ÉCONOMIE DU PROJET RCEA

I LES COÛTS DU PROJET :

- * AUTOROUTE CONCÉDÉE À PÉAGE : 1 100 MILLIONS € [1]
- * AUTOROUTE NON CONCÉDÉE GRATUITE : 950 MILLIONS € [2]
- * ROUTE À 4 VOIES GRATUITE ENTRE 760 [3] et 860 millions €

II LE COÛT DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS POUR L'ÉTAT

* AUTOROUTE CONCÉDÉE À PÉAGE COÛT POUR L'ÉTAT : 1, 653 MILLIARDS € (150+1851-348)

150 Mds € subvention d'équilibre + perte de l'éco redevance poids lourds sur 60 ans =
30 835 200 € x 60 ans = 1 851 millions d'Euros [4]

Il convient de déduire de cette somme les frais annuels d'entretien de la RCEA : 5,8 millions d'euros x 60 ans = 348 millions d'euros

Le calcul n'intègre pas la différence entre la TVA acquittée sur le prix des péages et le montant remboursé au concessionnaire, faute de renseignements, ni diverses taxes perçues par l'État qui ne modifient pas substantiellement ce chiffre.

* ROUTE À 4 VOIES GRATUITE : ENTRE 1 108 ET 1 208 MILLIONS D'EUROS

Cette somme correspond au coût de réalisation majoré du coût d'entretien durant 60 ans

UNE CONCLUSION S'IMPOSE : DU FAIT DE LA PERTE DE L'ÉCO REDEVANCE POIDS LOURDS QUI N'EST PAS PERÇUE SUR LES AUTOROUTES CONCÉDÉES LE SCHÉMA DE L'AUTOROUTE CONCÉDÉE À PÉAGE EST DE TRÈS LOIN LE SCÉNARIO LE PLUS COÛTEUX POUR LES FINANCES PUBLIQUES.

III LES OBJECTIFS SOUHAITÉS

* LE DÉLAI LE PLUS RAPIDE POUR ÉPARGNER DES VIES HUMAINES

En termes de vies humaines objectif premier: sur la base d'une moyenne annuelle de 17 décès[5] le retard de 2 à 3 ans qu'entraîne LA NÉCESSITÉ DE CONDUIRE UNE DUP POUR UNE AUTOROUTE CONCÉDÉE REPRÉSENTE ENTRE 34 ET 51 DÉCÈS SUPPLÉMENTAIRES

* LA GRATUITÉ

Elle exclut le principe de la concession

IV LE FINANCEMENT

LA RÉALISATION IMMÉDIATE DE LA MISE À 2 FOIS DEUX VOIES EST POSSIBLE IMMÉDIATEMENT SI NOUS POUVONS TROUVER LE FINANCEMENT NÉCESSAIRE.

L'État apporte en dotation le montant de la subvention d'équilibre qu'il est prévu de verser au concessionnaire soit 150 millions d'euros.

LE BESOIN DE FINANCEMENT EST COMPRIS DANS CE CAS ENTRE 720 ET 610 MILLIONS D'EUROS

Un emprunt à taux fixe à 3% sur 30 ans permet pour un montant mensuel de remboursement de 3 millions d'euros d'emprunter 712 millions d'euros pour un coût de 368 millions d'euros.

En d'autres termes IL EST POSSIBLE DE FINANCER DÈS AUJOURD'HUI L'ACHÈVEMENT DE LA RCEA PAR UN EMPRUNT DONT LES ANNUITÉS DE REMBOURSEMENT SERAIENT COUVERTES PAR L'ÉCO REDEVANCE POIDS LOURDS

V SOLUTIONS :

1. L'EMPRUNT EST PORTÉ PAR L'ETAT : inconvénient l'aggravation de la dette de l'Etat, au sens de Maastricht, Cette solution est techniquement la meilleure car l'Etat dispose des conditions de prêts les plus favorables.

2. UNE COLLECTIVITÉ LOCALE PREND ENCHARGE L'AMÉNAGEMENT DE LA RCEA : La loi Grenelle 2 lui permet de bénéficier de droit du produit de l'éco redevance poids lourds, la gratuité est assurée et au bout de trente ans la collectivité locale disposera d'un revenu sans avoir eu à accroître sa fiscalité ni réduire ses investissements

3 UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ CONDUIT PAR UNE SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE LOCALE INITIÉE PAR LES COMMUNES TRAVERSÉES PAR LA RCEA permettrait également d'arriver à un résultat similaire. Elle serait plus coûteuse mais mérite d'être étudié alors qu'elle est d'emblée écartée dans le document publié par l'Etat.

.

[1] P 47 Dossier du maître d'ouvrage

[2] P 47 Dossier du maître d'ouvrage

[3] le coût des aménagements réduit de 20% la facture par rapport à une autoroute

[4] L'éco redevance poids lourds a été calculée sur une base de 12 cts/km sur 176 kms et un trafic journalier moyen de 4 000 camions se situant entre le tronçon le plus bas de 3000 camions et le plus élevé de 5472 camions /jour

[5] 69 décès entre 2005 et 2009