

**Nom de l'acteur : COLLECTIF « CONTRE LE RETOUR DES NUISANCES ROUTIERES A CHAROLLES »**

**Vocation : combattre le projet consistant à proposer la traversée de Charolles comme itinéraire alternatif à la RCEA**

**Président : M Jean-Yves SELLIER**

**Secrétaire : M Bernard JULLIEN**

**Adresse postale : Bernard JULLIEN**

**2, Les Garnauds 71120 CHAROLLES**

**Adresse électronique : [bj.bernardjullien@gmail.com](mailto:bj.bernardjullien@gmail.com)**

**Signataire du cahier : M Jean-Yves SELLIER, Président**

Le projet de mise en concession de la RCEA prévoit l'installation de 6 barrières de péage, dont une à Charolles, entre l'échangeur de Charolles-ouest (Rabutin) et La Fourche, à hauteur de Charolles-est (la Maison du Charolais). Le montant du péage serait de 2,20€ en pleine voie, de 1€ en sortie en venant de Paray et de 1,20€ en sortie en venant de Cluny.

Il est proposé aux usagers ne souhaitant pas acquitter le péage de passer par le centre de Charolles en empruntant la D 17 (ancienne Nationale 79), contournant ainsi la barrière de péage.

On peut lire en effet p 73 du rapport : « *Le péage de Charolles se contournerait par la route départementale D 17, depuis Charolles Ouest jusqu'à La Fourche* ». Et le document officiel d'ajouter : « *Cet itinéraire est plus court que la RCEA dans ce secteur* ».

Consciente du danger, la population de Charolles a décidé de réagir et de s'organiser en Collectif pour marquer son opposition à ce projet.

Ce Collectif n'est certes pas favorable au principe même de la mise en concession de la Nationale 79, mais il s'oppose surtout, et catégoriquement, dans l'hypothèse où un péage viendrait à être institué, à ce que la ville de Charolles serve d'itinéraire alternatif.

Trois raisons motivent ce refus :

1/ Charolles occupe, comme chacun sait, un site encaissé (avec des rampes d'accès atteignant 30%). C'est une cité d'origine médiévale, aux rues étroites, avec un pont franchissant l'Arconce. La circulation, avant la réalisation de la déviation, devenait quasiment impossible : congestion permanente, files interminables de camions, bruit et pollution valaient à Charolles la réputation d'être l'un des pires points noirs routiers de France. La déviation n'a pas résolu tous les problèmes, loin s'en faut ; la question du contournement par l'ouest n'est pas réglée et il manque toujours un raccordement direct à la RCEA de la route de Gévelard. La circulation reste difficile à certaines heures. Aux passages les plus étroits, deux camions peinent à se croiser et sont parfois obligés de monter sur les trottoirs, eux-mêmes larges de moins d'un mètre. Mais telle qu'elle est, la déviation a considérablement allégé le trafic de transit, notamment de poids lourds, et rendu à nouveau la vie possible aux habitants.

**Personne à Charolles ne veut revivre le cauchemar de ces années noires.** Même si le report de trafic est limité, le scénario proposé constitue un retour de trente ans en arrière.

2/ Sur le plan économique, les conséquences seraient particulièrement néfastes. La mise à 2x2 voies est censée favoriser l'attractivité des territoires. Pour Charolles, ce serait l'effet inverse. Charolles, centre historique et chef-lieu de l'arrondissement, est une ville chargée d'histoire, dotée d'un riche patrimoine, qui fait des efforts pour soigner son image, développer des activités culturelles, promouvoir un commerce et des services de qualité, efforts couronnés par les labels Ville fleurie, Station verte et Village étape. La ville a entrepris de remodeler son centre (réaménagement de la place Charles le Téméraire, de l'ancien Champ de foire...) pour améliorer l'accueil et favoriser la circulation piétonne. Tous ces efforts seraient réduits à néant si elle devenait le point de passage d'un trafic de longue distance, bruyant et polluant, sans aucun profit pour la ville et ses habitants.

3/ L'enjeu est tout aussi important sur le plan de la sécurité routière. La présence d'une importante population scolaire rend la situation potentiellement dangereuse : **la D17 traverse une véritable cité scolaire** : école maternelle, école primaire et lycée d'enseignement général (soit plus de mille élèves). Il faut compter encore un

millier d'élèves dans les autres établissements (école privée, collège, lycée agricole) qui ne donnent pas immédiatement sur la chaussée principale, mais dont élèves et enseignants passent nécessairement plusieurs fois par jour par le centre-ville. Les accidents graves sont rares mais pas exceptionnels, le dernier remontant à mars 2008. Le contournement de l'autoroute par Charolles ferait peser une menace inacceptable non seulement sur les habitants de la commune, mais sur tous ceux du canton, voire de l'arrondissement, dont les enfants sont scolarisés à Charolles. Le cas de Charolles illustre parfaitement le risque maintes fois dénoncé de report de l'insécurité routière de la RCEA sur le réseau alternatif.

Nos craintes sont d'autant plus fondées que le report de trafic sur le centre-ville prendrait, selon toute probabilité, des proportions considérables.

Le dossier du maître d'ouvrage fournit une comparaison entre le scénario au fil de l'eau et celui d'une mise en concession, qui fait apparaître une diminution de trafic au péage de Charolles-est, à l'horizon 2017, de plus de 2600 véhicules légers par jour et de plus de 500 poids lourds. Le même document précise que « *ces baisses s'expliqueraient par l'existence d'un itinéraire alternatif proche de la RCEA* », susceptible de « *faciliter le contournement des barrières par une partie des usagers* » (p 82). Il est donc officiellement admis que l'évasion de trafic vers le centre-ville serait de l'ordre de 15 à 20%. Comment, dans ces conditions, l'administration peut-elle soutenir, en séance publique, que le risque de report serait limité, pour ne pas dire inexistant !

L'argument selon lequel il serait toujours possible de restreindre la circulation des poids lourds par arrêté municipal ne résiste pas davantage à l'examen :

- le report de trafic sera permanent, mais sans doute plus important encore aux heures creuses, nuit et jours fériés
- l'interdiction des poids lourds au-delà d'un certain tonnage est difficilement envisageable, puisque Charolles est un carrefour de circulation et comporte des voies allant dans toutes les directions.

Pour reprendre une image, nombreux sont les habitants du sud de la Saône-et-Loire qui estiment qu'avec l'instauration d'un péage sur la RCEA, ils seraient victimes d'une « double peine » : une première peine, avec un trafic de poids lourds d'une densité extraordinaire (4 à 5000 véhicules/jour), que nul n'a su prévoir ni gérer, et une seconde peine avec l'obligation de payer, présentée comme le seul remède à la première. Mais **Charolles, dans le schéma proposé, serait victime en quelque sorte d'une troisième peine** puisqu'en plus de la gêne provoquée par un énorme trafic de poids lourds à proximité, en plus du péage, elle devrait supporter une aggravation des nuisances routières en centre-ville.

Le Collectif *Contre le retour des nuisances routières à Charolles* est un mouvement civique, indépendant de toute appartenance partisane, qui se pose en défenseur de l'intérêt général d'une ville historique de trois mille habitants qui entend continuer à vivre et à se développer.

Il exige le maintien d'un contournement gratuit, seul à même d'éviter l'aggravation d'une situation déjà difficile.

Charolles refuse la triple peine qu'on veut lui imposer.

Charolles veut aller de l'avant et veut pas d'un retour en arrière !

Charolles a mis longtemps à obtenir la déviation ; elle ne veut pas servir aujourd'hui de déviation à la déviation !