



Commission Particulière de  
Débat Public  
RCEA

03019 MOULINS Gde

Le 5 novembre 2010

*Communiqué de presse*

## DEBAT PUBLIC RCEA (CHARNAY)

### UNE « SOLUTION » PRECIPITEE ET IMPOSEE SANS DEMONSTRATION CONVAINCANTE

L'autorité environnementale a publié le 22 septembre son avis sur l'avant projet du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport - survivant du Grenelle). Elle s'interroge sur les méthodes actuellement disponibles pour l'évaluation environnementale d'un tel programme et en constate les limites. C'est exactement notre première réflexion sur le « projet d'accélération de la mise à 2X2 voies de la RCEA » dont nous venons de prendre connaissance.

#### 1 - Aucune démonstration de l'affirmation gratuite d'éco-compatibilité

Si les enjeux voire l'état des lieux sont bien décrits dans le document, on ne peut se contenter d'un refrain volontariste jamais démontré et contredit par notre expérience des fameuses « mesures compensatoires » aux dégâts prévisibles ou non d'une autoroute : « L'aménagement de la RCEA permettra de traiter l'ensemble de l'axe conformément aux exigences actuelles ». C'est faux. Il faudrait à tout le moins une estimation du coût carbone (effet climat) et un calcul de l'empreinte écologique (biodiversité surtout).

#### 2 - Les alternatives – ferroviaire surtout – écartées sans démonstration

« Les réseaux ferrés et fluviaux insuffisants pour constituer une alternative à la RCEA » (p.47) : une affirmation gratuite, politique, l'alternative globale d'une optimisation de l'existant ferroviaire et de l'apport de projets étant sous-évalués (VFCEA et électrification Nevers Chagny, sous utilisation de la ligne classique Paris/Clermont via Roanne ; insuffisance des dessertes ferroviaires locales Dijon/ Moulins, inter- cités Nantes/Clermont/Lyon ..)

#### 3 - Considérons rapidement les 3 prétextes présentés comme des enjeux prioritaires :

- la sécurité : si péages il y a, une partie des camions et des voitures ira sur les routes secondaires : leur état actuel les rendra plus accidentogènes que la RCEA ; une autoroute génère du trafic, de la vitesse.. donc de la pollution par les particules fines, ce sont autant de morts par le cancer non comptabilisés...

- l'amélioration du niveau de service pour les usagers : la concession est une entrave à la liberté de circuler et une inégalité entre les citoyens/usagers ( non-constitutionnelle ) ; la sécurité peut être améliorée à moindre coût sur l'existant ( glissière, réduction de la vitesse, aires de repos améliorées..)
- la qualité de vie des riverains : la gratuité n'étant pas garantie, cette « qualité de vie » liée aussi au niveau de vie des usagers est gravement compromise ; une autoroute et la vitesse génèrent plus de bruit.
- l'attractivité économique : elle n'est pas en jeu avec l'alternative que nous proposons en y ajoutant une concertation sur la logistique urbaine et la livraison terminale des marchandises par VL (\*).

A priori, nous ne pouvons qu'être favorables à une amélioration des transports, de la mobilité d'une transversale est/ouest. Mais pour qui ? Comment ? Quelle serait l'utilité publique d'une concession autoroutière au privé ? Son bénéfice social ? Environnemental ?

- Les discours ( Grenelle ..) parlent de privilégier les déplacements alternatifs à la route, et dans le même temps on abandonne le fret ferroviaire et 4000 km de voies dites secondaires au profit de LGV. Ils parlent « d'optimiser l'existant », d'améliorer l'accessibilité et la qualité de service aux usagers : c'est exactement l'inverse qu'imposera une concession autoroutière. Le soi-disant « engagement national pour le fret » n'est qu'un effet d'annonce. C'est là que doivent aller les 350 millions d'euros garantis par l'Etat et les 80 Me des collectivités . Et plus si nécessaire ( écotaxe poids lourds ).
- Les mêmes discours parlent de réduire l'empreinte environnementale ( mais on entend aussi, en même temps « *l'environnement ça commence à bien faire* » ) : quelle est celle de la RCEA ? Son coût ? Aucune étude n'est proposée.

Le vrai débat n'est pas concession autoroutière ou pas. La concession n'est favorable qu'au lobby routier et à ses actionnaires. Il s'agit de faire un choix politique entre un passé énergivore, climaticide, et un avenir contraint aux économies d'énergies, à la réduction de la vitesse et des circulations inutiles de marchandises, à la préservation de la biodiversité et à l'amélioration des services publics de transports en commun. Tout le monde est gagnant, y compris les entreprises. Il vaut mieux sauver une espèce menacée que de permettre à un véhicule de « gagner » un quart d'heure ( cf clips de la prévention routière !). Il faut en finir avec la pensée unique automobile et savoir changer d'ère.

N'entrons pas dans l'avenir à reculons .

**LA CAPEN appelle à participer massivement aux prochaines réunions publiques :**  
**lundi 22 novembre à MONTCEAU – jeudi 2 décembre à CLUNY – Mercredi 15**  
**décembre à PARAY – Vendredi 21 janvier à MACON – Vendredi 28 janvier à DIGOIN.**  
**Consultez le site : [www.debatpublic-rcea.org](http://www.debatpublic-rcea.org)**  
**POUR FAIRE ECHEC AU PROJET DE CONCESSION AUTOROUTIERE,**  
**UNISSONS NOUS ! RCEA publique et gratuite !**  
**Contacts : [thierry.grosjean5@wanadoo.fr](mailto:thierry.grosjean5@wanadoo.fr) -**

(\*) cf propositions FNE sur la logistique urbaine et pour les terminaisons routières indispensables , sur le SNIT - Site : [www.fne.asso.fr](http://www.fne.asso.fr)