

Débat public RCEA – réunion de Digoin -28 janvier 2011

Contribution de Roland Fleury,

Vice-Président du Conseil Général de l'Allier,

Président de la Communauté de Communes du Val de Loire

Maire de Molinet

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

Le débat public s'achève et il a permis de mettre en évidence d'une part, des réactions très contrastées concernant l'acceptation d'une formule de concession autoroutière. D'autre part, biaisé dès le départ par l'absence de choix, il a souligné l'absence de solutions alternatives proposées par l'Etat et montré que la formule de la concession pouvait être contestable et contestée.

Ce qui a été prouvé, c'est qu'il est possible de faire autrement et sans doute plus vite, mais que les services ministériels doivent peut-être ne pas laisser apparaître la possibilité d'échapper à une concession.

Aujourd'hui, il est constaté, avec différentes études réalisées par des gens tout à fait compétents, qu'un aménagement de la RCEA est envisageable en continuité de ce qui existe déjà en utilisant une solution plus simple et moins coûteuse.

Quand on approfondit le dossier concession, on s'aperçoit :

- Que les travaux de la solution autoroutière ne s'achèveront pas au minimum avant 2021 ou 2022, étant donné que les durées des démarches ne laissent espérer un début de travaux en 2017 au mieux. Pouvez-vous Messieurs, soutenir le contraire alors qu'il n'est pas possible d'aller plus vite par rapport aux délais prévisibles et aux expériences observées sur d'autres chantiers ?
- Que sur le plan environnemental, l'économie réalisée avec une vitesse à 110km/h au lieu de 130km/h serait significative, aussi bien en consommation de carburants qu'en rejets de CO2. Ce qui me semble en totale cohérence avec les objectifs du Grenelle de l'environnement ;
- Que les acquisitions de terrains, surtout agricoles, nécessaires à ces extensions se trouvent être en contradiction avec les conclusions et les préconisations du Grenelle de l'Environnement porté comme un étendard par les responsables gouvernementaux ;
- Que la solution autoroutière entraînera de modifier largement ce qui a déjà été fait, en particulier en obligeant à changer de nombreux ouvrages d'art, et la transformation conséquente de la plupart des échangeurs existants puisque l'aménagement de la RCEA s'est fait jusqu'à maintenant sur la base d'une vitesse à 110km/h;
- Que l'aménagement de la RCEA s'est fait jusqu'à maintenant sur la base d'une vitesse à 110km/h. Dans les années qui viennent, la vitesse maximale autorisée s'établira autour de 100 ou 110 km/h dans la plupart des pays. Pourquoi faudrait-il justifier une solution et engager des dépenses pour des équipements inutiles ?
- Que l'usager serait amené à payer un péage pour emprunter une voie à caractéristique autoroutière, ce qui constitue une duperie puisque sur près de la moitié du parcours, la vitesse serait limitée à 110 km/h ;
- Que les réponses insuffisantes ou imprécises apportées par les responsables des services de l'Etat tendraient à démontrer que la proposition de la concession a été poussée à tout prix, malgré ses incohérences, dans l'intérêt des sociétés d'autoroutes ;
- Que la contrepartie d'une gratuité de déplacements locaux ne semble pas possible ;
- Que, dans l'Allier, l'exigence de la réalisation à deux fois deux voies de la RN7 par l'Etat gratuite en contre partie de l'acceptation d'une concession sur la RCEA ne sera pas tenue

puisque pour les projets routiers de développement figurant à l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT juillet 2010), le mode de financement recherché, lorsqu'il a été arrêté, est de manière dominante la concession, en particulier pour la RN7 de Roanne au Nord de Moulins ; ce qui signifierait que les deux axes nationaux qui irriguent le Département seraient à péage !

Face à cette hypothèse, des propositions alternatives tout à fait sérieuses et crédibles ont été faites :

- L'utilisation de la plateforme déjà acquise permettrait de démarrer immédiatement les travaux et de respecter les délais qui nous sont promis aujourd'hui et qui doivent être les plus courts possibles pour des raisons de sécurité et de taux de mortalité insupportable.
- Il a été démontré qu'une deux fois deux voies gratuite à 110km/h, avec tous les échangeurs est possible à moindre coût, et dans un délai minimum.

Par rapport à l'option que j'avais envisagée par raison avant le débat public, c'est-à-dire la possibilité de voir accélérer les travaux par une éventuelle concession autoroutière en contrepartie de conditions non négociables du maintien de tous les échangeurs, de la gratuité pour les déplacements locaux, et de la RN7 non concédée, les propositions alternatives gratuites pertinentes qui sont proposées m'amènent à demander que les différentes pistes existantes soient explorées en évitant que la précipitation, l'obstination ou le parti-pris ne servent de méthode de choix.

Pour éviter que l'on puisse laisser penser que les jeux sont faits et que la porte est déjà ouverte à une société privée d'autoroutes,

pour éviter que l'on puisse passer à côtés de solutions raisonnées et raisonnables, en particulier d'une issue moins chère est possible, en phase avec l'évolution des réflexions économiques,

sachant

- **que la prise de conscience de la nécessité d'adopter des solutions conformes à des règles environnementales et de développement durable est partagée par tous,**
- **que cette solution résoudrait la question de la gratuité, et donc celle des itinéraires de substitution pour lesquels les solutions proposées sont soit inexistantes, soit au pire caricaturales,**
- **qu'il est possible d'envisager des modes de financements alternatifs supportables reposant sur différents dispositifs, partenariats, emprunts, écotaxe, à condition de les étudier en toute indépendance...,**

sachant par ailleurs que tout retard volontairement provoqué dans l'avancement des aménagements, notamment en adoptant une solution plus longue relèverait de négligences criminelles,

je demande solennellement et avec fermeté que le plus rapidement possible, les études honnêtes, correctes, complètes, objectives et indépendantes de tout intérêt financier spéculatif soient menées dans un cadre transparent et contrôlable, et publiées dans leur intégralité aux élus et aux populations.

