

# Contribution de Madame Mireille SCHURCH, Sénatrice de l'Allier, au débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

La RCEA relie d'ouest en est la façade Atlantique au sillon Rhodanien et aux Alpes du nord, en desservant les nombreuses liaisons routières et autoroutières nord / sud. Son intérêt stratégique et économique est souligné dès 1954, année de la création de l'association pour la route Bordeaux-Genève, puis rappelé régulièrement à l'occasion des réunions du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire. La mise en deux fois deux voies sur l'ensemble de son tracé est devenue aujourd'hui une nécessité.

## 1. Il faut répondre aux exigences de sécurité :

Cet axe connaît un **accroissement du trafic bien supérieur à la moyenne nationale**, principalement du trafic poids lourd. La route présente effectivement le double avantage par rapport à l'A89 d'être gratuite, d'avoir de faibles dénivelés et un tracé rectiligne, étant au nord du Massif Central.

La forte progression du trafic des poids lourds sur la RCEA, dont à peine la moitié du tiers central est en 2x2 voies, pose la **question de la sécurité** : le taux d'accidents graves y est deux fois plus élevé qu'en moyenne sur le réseau national.

Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) met l'accent sur le développement des modes alternatifs à la route : « il n'y a plus en France nécessité d'augmenter significativement la capacité du réseau routier. Toutefois des ajustements visant à répondre à des enjeux de sécurité s'avèrent nécessaires. » Et la RCEA **figure parmi les quatre cas dits « préoccupants » en France** sur cette question.

Le renforcement des contrôles, l'installation de nouveaux radars ou de nouvelles signalisations décidées en septembre 2010, après un été particulièrement meurtrier, ne constituent qu'un élément de prévention. **Seul l'aménagement à deux fois deux voies de la RCEA sur la totalité de son parcours peut répondre aux exigences de sécurité des usagers et de desserte des territoires.**

## 2. L'aménagement de la RCEA est de la responsabilité de l'État, des modes de financement existents:

Cet axe **répond à des besoins nationaux et internationaux** de déplacements et de transports. Il est donc de la responsabilité de l'État de financer les travaux nécessaires, venant ainsi compléter les aménagements réalisés depuis de nombreuses années avec le concours financier des collectivités territoriales.

### 2.1. Les collectivités n'ont pas la capacité financière de participer aux aménagements nécessaires :

**Les collectivités ne peuvent plus participer financièrement** aux investissements nécessaires. Leur budget se trouve aujourd'hui contraint par la non-compensation des nombreuses charges transférées aux départements, la réforme des finances locales et la suppression de la taxe professionnelle.

Le budget de l'État, quant à lui, accuse en 2011 une baisse de 7 % pour le programme Infrastructures et services de transport et de 5,2 % pour le programme Sécurité et circulation routières.

Dans ces conditions, le Gouvernement propose de sortir du domaine public la section Montmarault / Mâcon / Chalon sur Saône de la RCEA pour la mettre en concession privée. Cette solution, irrespectueuse des fonds publics déjà utilisés pour l'infrastructure, incohérente avec une partie du tronçon central réalisée en deux fois deux voies et d'accès gratuit, pénalisante pour les déplacements internes des habitants du département, ne peut être retenue que par défaut. Il faut **préalablement rechercher d'autres sources de financement**.

## 2.2. La taxe sur l'aménagement du territoire :

Ainsi j'ai proposé lors de l'examen de la loi de finances pour 2011 que soit revue à la hausse la **taxe sur l'aménagement du territoire** d'un montant de 35 millions d'euros portant sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes qui sont largement excédentaires. Ce serait un premier pas vers la prise en compte des externalités négatives de la route estimées à plus de 80 milliards d'euros et un signal fort pour la dynamisation de nos territoires et des services publics qui les structurent. Le Gouvernement a décidé de repousser cette augmentation à 2014.

## 2.3. L'écotaxe :

Il faut **rééquilibrer les modes de calcul des transports de marchandises** : ainsi, alors que la loi prévoit de porter la part des transports alternatifs à la route - mode de transport particulièrement émissif - de 14 % à 25 % à l'horizon 2022, le secteur routier continue de bénéficier d'une politique favorable du Gouvernement faite d'exonérations sociales et fiscales. Les coûts externes du transport routier (points de congestion, nuisances sonores et environnementales, dégradation des chaussées et des ouvrages, routes à fort trafic de camions devenues, telle la RCEA, particulièrement accidentogènes, ...) ne sont pas comptabilisés. De ce fait, d'un strict point de vue économique, la route paraît plus compétitive que le rail.

Aussi une taxe poids lourds dite "écotaxe", visant à sortir le transport routier de cette sous-tarifification en prenant en compte ses externalités, a été décidée en 2009. Cette imposition était le seul engagement du Grenelle de l'environnement créant une ressource financière nouvelle estimée à 1,3 milliard d'euros. Faute de courage politique, elle n'est toujours pas mise en place. Elle est actuellement promise pour 2012, mais personne ne sait vraiment ce qu'elle va devenir.

## 3. Dans un souci de développement durable, il faut poser dans ce débat la question du transport des marchandises par route et par réseau ferré :

Il me paraît d'ailleurs indispensable de lier, dans le cadre de ce débat public, la question du transport des marchandises par route et par réseau ferré. Si la carte des projets pour le développement du fret ferroviaire inscrits dans le schéma national des infrastructures de transports n'est pas modifiée, on peut craindre l'abandon de la totalité du fret ferroviaire sur l'axe est / ouest avec pour conséquence une augmentation considérable du nombre de camions. La RCEA, même aménagée, **deviendra alors très vite insuffisante**, source d'accidents, de nuisances et de pollutions encore plus fortes.

Afin de respecter les orientations du Grenelle et d'élaborer un projet routier durable, je propose donc qu'une réflexion soit engagée dans le même temps afin de **développer une alternative à la route est / ouest pour le transit des marchandises.**

#### 4. L'État doit apporter des garanties :

Étant membre du groupe de suivi du schéma national des infrastructures de transports au Sénat, j'interviendrai avec force dans le débat en séance publique qui doit se tenir au premier trimestre 2011 pour exiger :

- ☞ **l'inscription d'une ligne de fret ferroviaire en parallèle à la RCEA** en utilisant et requalifiant des voies existantes pour offrir durablement une alternative à la route dans le transport des marchandises et tendre ainsi à limiter, voire réduire, sur cet axe, le transport routier à l'avenir ;
- ☞ **l'obligation** pour l'État d'intervenir **dans les plus brefs délais** afin d'assurer durablement la sécurité des personnes et des biens, la RCEA figurant parmi les quatre cas « préoccupants » en France. Cette volonté doit être **actée et clairement notifiée dans le schéma.**

Si la mise en concession était toutefois retenue, elle devrait répondre à des demandes que justifient les nombreux fonds publics déjà apportés pour les aménagements. Il s'agit de :

- la gratuité pour les déplacements locaux, principalement les trajets domicile / travail, par un positionnement judicieux des barrières de péage ;
- le maintien des entrées et sorties existantes préservant une bonne irrigation du territoire ;
- une réalisation rapide des aménagements qui seule peut servir de prétexte à la concession privée.

Montluçon, le 6 janvier 2011



Mireille SCHURCH