

Moulins, le 24 janvier 2011

**A Madame la Présidente,
A Madame et Messieurs les Membres de la Commission du Débat Public**

Comme pour tout habitant du Département de l'Allier, mon espoir de voir se réaliser une Route Centre Europe Atlantique est né en 1970. L'opération pour laquelle vous avez la charge de conduire le Débat Public pourrait enfin répondre à cet espoir pour autant qu'elle prenne en considération les préoccupations et les intérêts locaux.

L'avis que je me permets d'apporter et les questions qu'il suscite, visent à enrichir le débat et non à faire obstacle à votre mission.

I / LES PRINCIPES GENERAUX QUI COMMANDENT LE PROJET

I-1 / La vocation européenne de la RCEA

Origines et destination

La vocation de la Route Centre Europe Atlantique est, comme cette dénomination l'indique, celle d'un itinéraire chargé de capter le trafic de transit en provenance ou à destination des régions industrielles, commerciales, agricoles et touristiques de l'Est de la France, de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Italie et désormais des Pays de l'Est ouverts à l'Europe vers les régions, les ports et le littoral de la façade atlantique.

Le transit commercial

L'ouverture des Pays de l'Est à l'Europe a généré un commerce toujours grandissant entre ces pays, les Pays de la façade Atlantique et de l'Ouest Méditerranéen.

Ce commerce tant industriel qu'agricole a peu d'itinéraire support pour son transit.

Il s'agit d'un trafic Est Ouest qui a le tort d'échapper aux infrastructures de l'Ile de France.

Les itinéraires ferroviaires comme fluviaux sont inexistantes sur cet axe transversal.

Ces commerces transitent donc obligatoirement par le réseau routier que constitue la RCEA.

Le transit touristique

La façade Atlantique et les pays de l'Ouest de la Méditerranée (Espagne, Portugal) offrent un intérêt touristique indiscutable qui s'associe aux valeurs historiques, environnementales et architecturales des régions du Centre de la France.

La RCEA capte ainsi un trafic lié au tourisme qui se conjugue mal en terme de sécurité routière avec le trafic poids lourds généré par le transit commercial.

L'intérêt local de la RCEA

La part du trafic local Poids Lourds

La part locale dans le trafic poids lourds est très faible et les régions concernées par l'opération d'accélération de la mise à 2 x 2 voies n'ont pas une vocation industrielle assez développée pour générer un apport important en fret routier. Peut être faut-il voir en cela une

relation de cause à effet. Si l'implication de l'Etat dans les investissements routiers de l'Allier avait été davantage motivée par une véritable politique d'aménagement du territoire, ces régions n'auraient sans doute pas eu à ressentir une aussi nette désertification industrielle. En fait le trafic poids lourds intéressé par l'opération RCEA dans l'Allier provient de l'activité agricole et agro alimentaire du secteur élevage et céréalier en Bocage et Val d'Allier, subsidiairement des bassins industriels de Montluçon Commeny et Dompierre sur Besbre.

La part du trafic local Véhicules Légers

Les causes d'insécurité sur la RCEA tiennent à ce que les sections comprises sur le tiers central de l'itinéraire (A 20 – A 6) reçoivent tout le trafic PL.

L'importance de trafic PL, l'effet de fatigue du à la longueur de l'itinéraire sans aire de repos digne de cette dénomination et la discontinuité géométrique de l'infrastructure ont rendu la route impropre à sa destination à tel point qu'actuellement, le trafic local VL s'écarte volontairement de la RCEA pour ne pas être confronté à des conditions de circulation quasi suicidaires.

On a coutume localement de donner à la RCEA l'image d'un " train de camions "

La cohabitation sur une chaussée unique du trafic de transit PL et VL avec le trafic local n'incite pas les usagers VL résidant dans l'Allier à emprunter l'itinéraire mais le dirige sur les itinéraires de substitution alors même que ces usagers contribuent financièrement à la réalisation de la RCEA.

La sécurisation de l'itinéraire

La mise à 2x2 voies de la RCEA augmentera la capacité de cet itinéraire et sa sécurisation.

Ce double objectif est indiscutablement d'intérêt général et le propos de cette contribution n'est pas d'en contester le bien fondé mais d'en discuter les modalités.

La participation des Collectivités locales

L'histoire de la RCEA dans l'Allier prend naissance en 1970 par une première décision de son Conseil Général de réaliser la section de voie nouvelle comprise entre la RN145 (Le Montet) et la RN9 (Chemilly)

Les premiers investissements réalisés par le Département de l'Allier remontent à 1971 soit 18 ans avant les références prises pour l'affichage des participations financières des Maîtres d'Ouvrages (cf Panneaux d'affichage)

Il serait bon que toutes les participations financières soient prises en compte pour s'apercevoir que le contribuable local a été appelé à alimenter le financement de la RCEA depuis 40 années.

L'effort financier local

Le contribuable local n'est pas contribuable que du Département de l'Allier mais aussi de l'Etat, de la Région et des Communes participantes.

" A l'extrémité de toutes les chaînes fiscales se trouve toujours un même individu : le contribuable "

Quels que soient les Maîtres d'Ouvrage ou les Sources de financement public, c'est le contribuable local placé en bout de la " chaîne fiscale " qui est le plus sollicité alors même que les objectifs de l'opération ne lui bénéficient que pour la moindre part.

Ce même contribuable n'est il pas en droit de poser quelques questions et d'en avoir les réponses avant de pouvoir prendre position sur l'opération telle qu'elle est aujourd'hui présentée :

- Si l'on compare les tissus industriels de Montluçon et de Moulins en 1970 et celui de 2010, ceci en comptabilisant les fermetures ou réductions d'activités industrielles (Dunlop, JPM, Potain, Thomson, Bally ...) peut-on encore prétendre que la RCEA a profité à l'Allier à hauteur de sa contribution financière.
- Est -il donc bien logique de demander maintenant au contribuable de ce département de participer à l'amortissement d'un investissement privé par le paiement d'un péage qui n'est rien d'autre que la rétribution d'un droit à utiliser la route dont il a assuré financièrement la réalisation au 3/4 ?
- A t-on demandé le même effort au niveau local à l'occasion de la réalisation du Plan Routier Breton ?
- Les citoyens (contribuables) n'ont-ils pas droit à l'égalité devant la charge publique ?

II / LE PROJET D'ACCELERATION DE LA MISE A 2X2 VOIES DE LA RCEA

Objectifs

Toutes les argumentations s'accordent pour reconnaître à la mise à 2x2 voies de la RCEA le renforcement de son intérêt européen et sa vocation à irriguer le territoire national d'un itinéraire transversal sécurisé et digne de la dénomination Route Centre Europe Atlantique.

Cette contribution ne contestera pas cet objectif mais vise à discuter le mode de financement de cette opération.

Le financement du projet

Principe de la concession

Dans le cas d'une Maîtrise d'Ouvrage Publique non concédée l'investissement est constitué de fonds publics, souvent d'emprunt d'initiative publique et l'amortissement de l'emprunt est assuré par les recettes publiques auprès des contribuables.

La mise en concession d'un ouvrage public revient à faire supporter l'amortissement par l'utilisateur en lieu et place du contribuable. Ce dispositif n'est pas fondamentalement injuste pour le cas des ouvrages neufs n'ayant pas nécessité de financement public préalable. Il n'apparaît pas en effet aberrant que ce soit l'utilisateur de l'ouvrage public qui soit mis à contribution dans l'amortissement de l'investissement dont il tire avantage.

Pour le cas de la mise à 2x2 voies de la RCEA dont une première chaussée et plusieurs créneaux de dépassement sont déjà réalisés sur financements publics, le principe de la concession amortie par la contribution de l'utilisateur ayant déjà participé fiscalement à l'opération sans qu'il en tire directement ou indirectement avantage, est véritablement injuste et discutable.

La durée de la concession

Une concession est obligatoirement limitée dans le temps. Ainsi, lorsque l'amortissement sera atteint qu'en sera t'il du produit de la contribution des usagers ?

La perception des péages s'interrompra t'elle ? Il y a lieu d'en douter à moins que l'on cite le cas d'une interruption des péages au terme de la durée du traité de concession concerné.

Il n'est donc pas inutile de s'interroger sur un objectif possible de l'opération pour le compte du concessionnaire, celui de rentabiliser son investissement au-delà de l'équilibre financier de la concession.

La réalisation d'une opération déclarée d'intérêt public a t'elle vocation à rentabiliser exagérément l'investissement privé ?

III/ VARIANTES

Il importe de donner à l'opération la garantie d'un investissement sain pour les finances publiques et équitable pour les contribuables locaux, la garantie que les ouvrages réalisés par le financement public et la part des contribuables locaux ne serviront pas les intérêts de Sociétés privées.

La Société privée concessionnaire de l'Etat empruntera et amortira son financement par le produit des péages. Pourquoi l'Etat (et les Collectivités locales) ne pourraient -il pas opérer de la sorte ?

Si un obstacle juridique à la perception de péages pour le compte du Trésor Public dont le produit serait réaffecté au remboursement de l'emprunt d'Etat devait être évoqué, une structure parapublique type Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial ne pourrait-il pas être en charge de l'investissement et de son amortissement par les péages, le temps juste nécessaire à l'amortissement ?

Le traitement de l'usager local

La première partie de cette discussion a montré l'importance de la part fournie par le contribuable local dans la réalisation des investissements réalisés jusqu'à présent sur la RCEA.

La part de contribution devant être fournie par cet usager local au travers du péage devrait être inversement proportionnelle à la contribution financière de son département dans la réalisation actuelle de la RCEA en prenant en compte les contributions des Départements depuis l'origine de la RCEA (1970 dans l'Allier)

La solution paraît résider dans la formule d'un péage au transit et à la gratuité sur les accès locaux.

Les filtres transits / locaux restent à mettre en place (badges type télépéage, vignette locale, barrière de péage dédiée PL) Ces dispositifs alourdiront les coûts d'exploitation.

Compte tenu de l'importance du trafic poids lourds RCEA la formule la plus simple à filtrer serait sans doute celle d'un péage PL avec filtre par barrières de péage dédiées PL.

L'objectif sécurité

La sécurisation de l'itinéraire RCEA sera réelle si la concession s'accompagne d'une interdiction PL effective sur l'itinéraire concédé (hors mesure de police administrative en cas d'événement ou de problème de viabilité de nature à perturber le trafic de transit)

Il ne faudrait pas que les gestionnaires des itinéraires locaux continuent à supporter les coûts d'entretien des voies de substitution et que l'insécurité routière se déplace de la RCEA vers les itinéraires de substitution si l'obligation PL n'est pas effective.

CONCLUSION

L'accélération de la mise à 2 X 2 voies de la RCEA pourrait être accueillie favorablement dans l'Allier à condition que cette opération prenne en considération tous les financements publics déjà réalisés et la totalité de la part des contribuables locaux dans ces financements.

Cette condition pourrait être satisfaite par les propositions suivantes :

- Investissement public amorti par des péages perçus par l'Etat ou une structure d'Etat
- Perception des péages limitée à la durée d'amortissement des investissements
- Perception de péages appliquée au transit PL
- Itinéraire strictement obligatoire pour le trafic de transit PL

Une opération qui ne remplirait pas cette condition créerait un déséquilibre des citoyens devant la charge publique et pourrait à cet égard être mise en défaut devant les juridictions administratives.

Elle serait regardée comme un moyen de rentabiliser un investissement privé dans le cadre d'un ouvrage d'intérêt public, sans égard pour l'apport préalable des financements publics Etat et Collectivités Locales réunis.

A Moulins, le 24 janvier 2011

Bernard BERTIN