

Mme Nathalie VERMOREL DE ALMEIDA

Conseillère Régionale de Bourgogne

Présidente du Groupe PCF

Le 22 11 2010

- La mise en deux fois deux voies de la RCEA est une nécessité pour l'ensemble du tracé dans les 2 départements : Saône et Loire et Allier, et les deux régions Bourgogne et Auvergne. (Sécurité des personnes, développement économique et touristique des territoires).

- Je ne suis pas favorable à la concession autoroutière, parce que dans le cadre d'autoroutes désormais privatisées, cette opération serait à nouveau un détournement des fonds publics à des fins de profit privés, mais également parce que je ne cautionnerai pas la politique de l'Etat qui n'assume plus ses responsabilités en matière de structuration des territoires.

Face aux besoins des populations, il reporte la demande d'efforts financiers sur les collectivités locales tout en les privant de moyens par le gel des dotations et l'assèchement de la fiscalité locale, en particulier la taxe professionnelle. Les collectivités sont dans un piège : soit elles ne répondent plus aux besoins des citoyens soit elles augmentent indéfiniment la fiscalité des ménages.

Devant cette impasse, il nous est proposé la potion amère du Partenariat Public Privé c'est-à-dire la mutualisation des coûts : en l'occurrence, l'Etat verserait une subvention d'équilibre à la société autoroutière de 150 millions d'euros, et la privatisation des bénéfices par une société autoroutière.

D'autres solutions de financement existent mais nécessitent une volonté politique différente de celle à l'œuvre à ce jour. En 2012, dans le cadre d'un changement de gouvernement, nous pourrions engager la création d'un pôle public bancaire en France et la modification des règles de la Banque Centrale Européenne pour qu'elle pratique une conditionnalité des prêts très favorable

à ces grands investissements structurants, utile et de long terme. Il est temps que l'argent public et privé détenu dans les banques serve à l'économie réelle et à l'amélioration concrète de la vie de nos concitoyens, plutôt qu'à la spéculation sur les marchés financiers. J'invite les citoyens de Saône et Loire à poser clairement la question du financement public de la RCEA aux formations politiques qui s'expriment dans ce débat.

- J'ai été interpellée par la manière dont le dossier du maître d'ouvrage nous vend la concession autoroutière envers et contre tout. Le plus surprenant pour moi c'est que c'est au nom du Grenelle de l'environnement qu'on nous la propose (P 24 ,25..). J'avais cru comprendre que les objectifs du Grenelle étaient la réduction des gaz à effet de serre, la préservation des milieux naturels et le rééquilibrage des transports au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien. J'ai du avoir une lecture un peu trop simpliste puisqu'ici le summum du Grenelle devrait être une autoroute pour laquelle on nous prévient p 93, qu'elle conduirait à une augmentation du trafic sur la RCEA liée à l'amélioration de la sécurité. Je ne partage pas ce point de vue.

- Il est bien rare qu'une seule solution soit de nature à régler un problème complexe tel que celui qui nous est posé. Dans le dossier du maître d'ouvrage le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports du Conseil Régional de Bourgogne est cité page 37. La citation concerne sa cinquième orientation Cette orientation consiste « **à favoriser une meilleure desserte du territoire et développer les liaisons interrégionales** ». Le SRIT compte 6 orientations et 18 axes d'actions

**Je souhaite ce soir mettre l'accent sur un autre aménagement susceptible de constituer un des aspects de la solution au problème que nous pose la RCEA. Il s'agit de l'aménagement de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique.** Cette liaison ferroviaire partant de Nantes (1<sup>er</sup> port de fret maritime : 180 000 containers par an) et rejoignant Mulhouse et Bâle passe par notre territoire entre Nevers et Chagny. Cet itinéraire peut être emprunté tant par des transports de voyageurs que par le fret.

Ce concept d'une grande transversale ferroviaire Ouest Est est porté par de nombreux acteurs dans les régions qu'elle traverse : Pays de Loire, Centre, Bourgogne. A ce jour nous menons une action pour que l'électrification des

derniers 160 Km de voie ferrée soit réalisée entre Nevers et Chagny. Cette électrification à ce jour ne figure pas à l'avant projet du Schéma National des Transports, contrairement à la concession autoroutière de la RCEA !!

. A l'initiative du Vice Président de la Région en charge des transports ferroviaires nous avons créé une association de soutien à la réalisation de cet axe ferroviaire, association dont nous devrions finaliser la création et les statuts le 30 novembre à la salle des fêtes de Luzy en 58.

Cette Voie ferrée est citée dans le dossier en page 52 mais tout aussi rapidement balayée d'un revers de main au motif que les études d'opportunité du projet seraient toujours en cours. Le maître d'ouvrage a raison de dire que la Région porte ce projet car là aussi l'Etat se montre toujours aussi velléitaire et sans la constance du Conseil Régional de Bourgogne le projet serait totalement au point mort.

**Vous voyez bien en quoi cet axe quasi parallèle à la RCEA pourrait consister en une solution pour le transport des marchandises en transit.** Les schémas de la page 19 et 20 sont très explicites concernant les flux de véhicules qui empruntent la RCEA. La part des poids lourds dans le trafic est très importante et très supérieure à la moyenne nationale. [Moyenne Nationale : 12% ; Moyenne portion RCEA dans l'Allier 40 à 45% ; Moyenne de la portion RCEA en Saône et Loire 22à 26%] Le nombre de poids lourds par jour varie de 3000 à 5472.

Nous y apprenons que le **trafic de transit (c'est-à-dire les véhicules dont l'origine et la destination se situent ailleurs que sur le territoire Chalon /Mâcon – Montmarault) est prédominant pour les poids lourds** c'est-à-dire un trafic qui ne concerne pas la Région où il passe. Et que les denrées transportées sont majoritairement des machines, des véhicules, des objets manufacturés c'est-à-dire des **denrées non périssables**

**La proposition que je porte aujourd'hui consiste à dire que nous devons distinguer les flux et mettre en place un système obligatoire de ferroutage pour les poids lourds en transit sur la RCEA.**

En Côte d'Or à Gevrey Chambertin se trouve la seconde gare de triage de fret en France. La SNCF est en train de la démanteler. Les syndicats et les

collectivités territoriales, se battent pour conserver l'activité qui risque, si le projet de la SNCF a lieu, de réduire l'activité à - 200 emplois et au passage de 196 000 Wagons triés à ce jour à 40 000 en 2011.

**En apportant notre projet nous apportons de l'eau au moulin de ceux qui à Gevrey Chambertin veulent faire vivre le fret ferroviaire le service public de la SNCF et l'emploi cheminot et nous contribuons de manière significative aux objectifs du Grenelle.**

**Nous disposons donc de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique et de la seconde gare de triage du fret ferroviaire en France à 45 KM de Chagny. Il convient d'avoir la volonté politique de porter ce projet qui réduirait de façon considérable le flux des camions sur une RCEA à deux fois deux voies plus sûre et à nouveau destinée à un transit local et d'échanges propice au développement d'activités économiques et de tourisme dont nos régions ont besoin.**

N Vermorel de Almeida