



Montluçon, le 24 janvier 2011

- ✓ **A Madame la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public de la RCEA.  
Passage d'Allier  
45 place d'Allier  
03000 MOULINS**

Madame,

Veillez trouver, ci-joint, la contribution de l'Union Départementale CGT des Syndicats de l'Allier sur le projet de mise en concession de la route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Macon/Châlon-sur-Saône.

Vous en souhaitant bonne réception, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos respectueuses salutations.

**Michel Beaune**

**Secrétaire Général**

PJ : contribution

## **Contribution de l'Union Départementale CGT de l'Allier au projet de mise en concession de la RCEA.**

La Route Centre Europe Atlantique est un itinéraire européen reliant la péninsule ibérique, la façade atlantique à l'Europe de l'Est et fait également partie de l'itinéraire européen reliant Nantes à Gênes par Poitiers et Limoges.

L'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), plutôt que de répondre aux exigences de la continuité territoriale, classe cette portion de RCEA dans le programme de sécurisation des itinéraires.

Seulement 30% de son parcours est à 2x2 voies, réalisés par financement public dans le cadre des contrats de plan Etat-Région.

Au regard des flux observés, mais surtout en raison de la gravité des nombreux accidents survenus, l'Etat propose la mise à 2x2 voies sous concession entre Montmarault et Macon-Chalons-sur-Saône, à l'exception du parcours Ciry-le-Noble/Châlons-sur-Saône qui serait réalisé sous crédits d'Etat.

La CGT reconnaît l'urgence de la mise à 2x2 voies de la RCEA, mais sa mise sous concession relève, à nos yeux, d'un choix purement dogmatique.

La mise en concession des infrastructures de communication correspond à leur privatisation.

Le réseau routier appartient à la Nation et l'Etat a le devoir de garantir l'égalité de traitement des citoyens qui souhaitent y accéder.

Or, il y aurait manifestement situation territoriale inéquitable par le fait que, de l'A20 à Montluçon, la mise à 2x2 voies de la RCEA est réalisée et que son usage est gratuit !

En quoi la mise en concession serait-elle la seule à garantir un délai de réalisation plus court ? L'Etat ne doit-il pas affecter en urgence les crédits nécessaires à la mise à 2x2 voies d'autant qu'il met en avant, à juste titre, le taux de gravité des nombreux accidents survenus ?

Il s'agit là de réparer la dramatique injustice liée à la décision des pouvoirs publics pour avoir à l'époque considéré la mise à 2x2 voies de Bordeaux-Clermont-Ferrand prioritaire sur la RCEA. L'argument utilisé pour justifier ce choix portait sur le report automatique d'une partie du trafic de la RCEA. En Creuse, en Bourbonnais, cet argument a été fort justement contesté et ne s'est jamais vérifié. L'A89 espère 10 000 véhicules/jour d'ici 2015 alors que la RCEA charrie depuis 10 ans 15 à 20 000 véhicules/jour dont 40 à 50% de poids lourds !

Le projet de mise en concession ne permet pas d'assurer le maillage nécessaire à l'irrigation du territoire traversé, le nombre de sorties existantes étant revu à la baisse. Outre le fait qu'un report naturel de trafic va s'opérer sur le réseau secondaire, le rendant à son tour dangereux parce qu'inadapté, le projet impose par ailleurs l'existence d'itinéraires alternatifs accessibles aux usagers ne désirant pas s'acquitter du péage. Les itinéraires prévus à cet effet sont inadaptés à la circulation des poids lourds, encore moins la traversée des localités comme Cosne d'Allier ou Souvigny dans l'Allier. Le département de Saône et Loire sur ce sujet apparaît totalement dépourvu d'itinéraires alternatifs. La mise aux normes de ces itinéraires nécessiterait d'importants travaux dont on laisse entendre que les collectivités territoriales devraient en supporter le financement. L'absence d'itinéraires alternatifs a conduit à la gratuité de l'A75 Clermont- Béziers. Pourquoi ce qui a prévalu pour l'A75 n'est-il pas applicable à la RCEA ?

L'Etat définit la mise à 2x2 voies concédées de la RCEA comme une opération de sécurisation. Est-il juste d'imputer à tous les véhicules au travers des péages, le financement d'une infrastructure dont la mise en sécurité est imposée par le nombre de poids lourds ? Le contribuable bourbonnais se trouve ainsi soumis au régime de la triple peine pour avoir d'abord longtemps attendu, puis financé les aménagements réalisés aux normes d'une 2x2 voies y compris les ouvrages d'art, et maintenant financer les coûts de sécurisation.

Le projet de mise en concession est évalué à 1,1 MM€ dont 160 M€ pour l'aménagement des échangeurs et des barrières de péage sans préciser si les nouvelles emprises nécessaires sont incluses. Le coût proprement dit de la mise à 2x2 voies se monte donc à 950 MM€, alors que l'estimation 2007 sur crédits publics se montait à 700M€. La dotation d'Etat (350M€) augmentée du produit de l'écotaxe qui sera perçue sur tous les véhicules de plus de 3,5T à compter de 2012, prouve que l'application de ce principe rend possible un financement public de la mise à 2x2 voies de la RCEA, sans péages, à 110 km/h, dans des délais comparables à ceux annoncés par la mise en concession. Une simulation de ce calcul basée sur 4000 PL/jour parcourant 240 kms à 0,15€/km pendant 300 jours, permet d'estimer le montant de l'écotaxe perçue sur cet axe à : 43 M€/an. Sachant que l'écotaxe ne peut être perçue sur le réseau autoroutier concédé, les poids lourds échapperaient à celle-ci en cas de mise en concession de la RCEA. L'Etat se priverait ainsi de nouvelles recettes contribuant à une meilleure utilisation des deniers publics.

Au regard des bénéfices colossaux engrangés par les sociétés autoroutières qui n'ont plus depuis la suppression de « l'adossement » obligation de réinvestir sur le réseau routier national, la CGT dénonce le fait que les Pouvoirs Publics proposent pour la RCEA une solution plus soucieuse des intérêts privés que de l'intérêt général.

La consommation de carburant des véhicules passant de 110 à 130 km/h augmente en moyenne de 14% ainsi que les émissions de CO2.

Les gains en temps de trajet obtenus sur la RCEA entre Montmarault et Mâcon à 130 kms/h sont estimés à 20 minutes sur la situation actuelle et de l'ordre de 8 à 10 minutes sur une 2x2 voies non concédée à 110 km/h. Ce gain de temps devient complètement dérisoire au regard des investissements qui y sont consacrés. L'Europe prépare d'ailleurs de nouvelles directives en vue d'harmoniser les prix du gas-oil et les vitesses sur route (80 km/h) et autoroute (110 km/h).

Le débat public a largement contribué à la prise de conscience de l'opinion publique sur le rôle complémentaire que doivent exercer les différents modes de transport.

Au niveau de l'Europe des 15 (+ Suisse et Danemark), les coûts externes (hors congestion) générés par les transports terrestres, en 2004, se sont élevés à 650 milliards d'euros, 92% de ces coûts étant imputables au transport routier. Par ailleurs, les préconisations du Grenelle de l'Environnement proposent de recourir à l'utilisation de modes de transport plus vertueux. L'infrastructure ferroviaire existant sur un axe Est-Ouest proche de la RCEA n'est pas, faute d'entretien et de modernisation en capacité d'absorber une part significative des flux empruntant la RCEA. Pourtant, le transport ferroviaire possède les atouts nécessaires pour devenir l'alternative apte à répondre aux défis énergétiques et environnementaux, pour peu qu'on lui en donne les moyens.

Enfin, se poserait de manière cruciale le devenir des cent vingt personnels dont les emplois affectés à la RCEA disparaîtraient avec la mise en concession, les services de l'Etat reconnaissant difficiles les possibilités de reclassement dans d'autres services publics.

Pour les raisons évoquées dans cette contribution au débat public, la CGT s'oppose fermement à la mise en concession de la RCEA. Elle considère par ailleurs tout à fait indécente et intellectuellement malhonnête l'idée selon laquelle s'opposer à la mise en concession rendrait responsable des futurs accidents.