

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°22



Vivre et Agir à Lusigny Association loi de 1901

L'étang d'été 03230 Lusigny

Président : Daniel Lombard

Site internet : va-lusigny.asso-web.com

Téléphone : 04.63.92.02.92

Courriel : va-lusigny@asso-web.com

Notre association a pour objet toute action en faveur de la vie sociale et citoyenne, de l'éco-responsabilité et de la prise en compte de l'environnement.

Elle a pour vocation de participer à l'action publique dans une perspective de progrès durable et solidaire au profit des habitants de Lusigny, de sa région et au-delà.

Elle peut agir et intervenir auprès de toute collectivité publique ou privée pour la promotion et la défense des valeurs de la démocratie citoyenne et participative.

Constat : une voie inadaptée

Une route d'intérêt économique international

L'importance du trafic n'est plus à démontrer en particulier de poids lourds sur les axes nord-est/sud-ouest. L'analyse du projet du maître d'ouvrage le montre bien. Il suffit de regarder une carte pour constater que cet axe emprunte une voie naturelle et directe d'échanges économiques et commerciaux.

Un déficit d'investissement public

Le point précédent révèle la contradiction avec le niveau d'intervention de l'Etat depuis de trop nombreuses années. Pourquoi l'Etat, voire l'Europe, n'ont-ils pas dégagé les moyens financiers suffisants pour sécuriser cette artère économique vitale ? La raison est-elle dans le développement de modes de transports alternatifs : la réponse est non. Car ce n'est que de manière très récente que l'Etat se préoccupe de développement durable et s'intéresse à ces solutions (ferroviaire, fret ferroviaire). Gouverner c'est prévoir, gouverner c'est choisir, mais à ne pas anticiper on ne peut plus choisir. C'est la raison pour laquelle, on nous explique qu'aujourd'hui, il est trop tard, on ne peut plus attendre.

Une dangerosité avérée

L'importance du trafic associée au profil inadapté des voies constitue donc les causes essentielles de leur caractère accidentogène, bien sûr il y a aussi les imprudences dont nous pouvons tous être responsables. Imprudences d'autant plus nombreuses que l'automobiliste se trouve piégé sur cette route : au milieu des trains de poids lourds, sans possibilité de dépassement hors des trop peu nombreux créneaux, un nombre très insuffisant d'aires de repos.

La responsabilité de l'Etat engagée

Les 3 points ci-dessus apportent la preuve de la négligence de l'Etat dans l'intérêt porté à cette voie. Ses représentants nous diront qu'ils ont fait au mieux avec les crédits alloués. Nous posons donc la question : à quoi sert l'Etat, s'il n'a pas la capacité de ses choix ; mais est-ce un problème de capacité ou de discernement ? Oui, la responsabilité de l'Etat est pleine et entière face aux victimes de cette route.

Option N°1 : la concession autoroutière payante

Un projet en contradiction avec les objectifs de respect de l'environnement

Une fois de plus l'Etat explicite lui-même ses carences et ses contradictions à la page 61 du dossier du maître d'ouvrage, sic :

«Le Grenelle de l'Environnement, qui s'est tenu en 2007, conduit l'Etat, dans un souci de développement durable et de lutte contre le changement climatique, à privilégier le développement de modes de transport alternatifs à la route. Néanmoins, sur le territoire de la RCEA, comme décrit précédemment, ces possibilités ne pourront constituer une alternative au mode routier avant plusieurs années.»

Un budget d'investissement incertain et plus coûteux

L'Etat évalue le besoin de financement pour la mise en concession autoroutière à environ 950 millions d'euros, auxquels s'ajoute une subvention d'équilibre, évaluée elle-même à 150 millions d'euros.

Quelle est la fiabilité de ces évaluations : il est notoire que les estimations du coût des travaux des grandes infrastructures, notamment routières, sont le plus souvent très en deçà du coût réel constaté lors de leur réalisation. Rien ne permet de supposer que celui-ci sera conforme aux estimations et les risques de dérive sont importants.

Page 65 du dossier : il est indiqué : *«Le partenariat public privé constitue un outil dérogatoire de la commande publique soumis à conditions puisqu'il faut justifier d'une des trois conditions juridiques suivantes :*

- *une opération urgente ;*
- *une opération complexe ;*
- *être économiquement avantageux.»*

Le maître d'ouvrage précise à la suite : *«Le recours au préfinancement privé, qui est l'un des facteurs de succès du PPP, conduit à renchérir le coût de financement, du fait que le capital privé mobilisé pour payer les travaux est rémunéré plus cher que le taux auquel peut se financer la puissance publique.»*

Le recours à un tel contrat doit faire apparaître un bilan, entre les avantages et les inconvénients, plus favorable que ceux d'autres contrats de la commande publique. Le critère du paiement différé ne saurait à lui seul constituer un avantage.

Au vu des dispositions juridiques, le contrat de partenariat qui serait établi pour la RCEA serait manifestement entaché d'illégalité du fait du renchérissement du projet et de sa non-conformité aux mesures de protection de l'environnement et de développement durable. Du fait également de l'absence en Saône-et-Loire, d'itinéraires gratuits de substitution, conformes à la sécurité des usagers.

Sans parler enfin du gaspillage de l'argent public déjà investi, du fait des modifications à apporter pour la mise au niveau autoroutier.

Des délais d'exécution et de mise en service non garantis

Quelle garantie de réalisation lorsqu'on connaît la longueur des procédures de déclaration d'utilité publique, mise en concurrence, sans parler du nécessaire délai de réalisation des travaux ?

En cas de non respect d'une livraison en 2017 : des pénalités seront-elles prévues au contrat ? Comment seront-elles calculées ?

Page 94 : *«En proposant de déléguer à un concessionnaire l'achèvement de l'aménagement de la RCEA, l'Etat souhaite accélérer sa mise à 2x2 voies complète, qui pourrait être effective autour de 2017.»*

L'argument du délai pour étayer le recours à la concession ne tient pas, l'échéance de 2017 n'étant aucunement garantie, voire illusoire.

La concession : critères d'évaluation, durée, subvention d'équilibre

Objectifs de performance : quels seront les principaux critères d'évaluation de la qualité de service du prestataire ; comment leur non-respect seront-ils sanctionnés ?

Le projet ne donne aucune indication sur la durée de concession nécessaire pour assurer le remboursement de l'investissement privé, ni sur les conditions de réversibilité, de retour dans le domaine public.

Nous posons la question : quelle sont les conditions de mise en oeuvre et la durée estimée de la concession ?

Aucune information non plus, quant aux bases d'évaluation de la subvention d'équilibre ; que paiera réellement l'Etat pour « équilibrer » l'opération ? Il se trouve que son montant prévisionnel est presque équivalent au coût de construction des péages. Ne devrait-elle pas être ajustée sur les dix premières années de la concession, afin de tenir compte notamment de l'évolution du trafic et par voie de conséquence des bénéfices réels du concessionnaire ?

Nous demandons que ces précisions soient apportées à cette évaluation.

En l'absence de ces éléments objectifs, le débat est faussé et n'autorise aucune évaluation pertinente du projet.

Une solution de facilité

Page 63 : *«Cette option est la seule permettant de répondre dans des délais courts à l'ensemble des enjeux identifiés.»*

Au mieux un manque de clairvoyance, au pire une volonté de servir l'intérêt particulier. En s'en remettant à l'initiative privée, l'Etat choisit la facilité et brade l'intérêt public, donc l'intérêt commun. Ce dossier est l'illustration de cette attitude de renoncement qui conduit l'Etat à ne plus maîtriser l'action et donc les finances publiques.

Option N° 2 : aménagement en route rapide avec mise à 2X2 voies sur fonds publics

Un engagement de l'Etat à reconsidérer

Page 66 : *«Si la mise en concession n'était pas retenue à l'issue du débat public, l'aménagement de la RCEA continuerait à être réalisé sur crédits publics de l'Etat et éventuellement des collectivités.»*

Sous-entendu, au rythme actuel, la mise à 2x2 voies est irréalisable à moyen terme. Non, il faut redéfinir les priorités et modes d'intervention de l'Etat.

L'aménagement de la RCEA constitue une priorité d'intérêt public en termes de sécurité mais aussi de développement économique. L'Etat doit donc y consacrer les moyens financiers nécessaires.

Comment : en assurant en direct cette prise en charge. Le motif du manque de ressources de l'Etat n'est pas recevable. L'Etat doit procéder aux arbitrages pour affecter les ressources suffisantes à ce projet, avec l'appui éventuel des collectivités locales.

Cette approche est possible d'autant que la solution proposée est moins onéreuse que la concession autoroutière.

Une solution moins onéreuse

Le seul inconvénient de la seconde solution résiderait dans l'aggravation de l'endettement de la France, dont chacun s'accorde à reconnaître son caractère excessif. Pour autant, il s'agit là d'une vue erronée : à court terme l'Etat devra faire face à un accroissement des dépenses pour financer en direct ces travaux. Par contre, sur le long terme, cet effort induira un endettement plus faible sur une durée plus courte.

L'investissement pour la transformation en route rapide à 2x2 voies est estimé à environ 760 millions d'euros, soit un coût inférieur de plus de 30% à celui pour la concession. Cet écart est sensiblement le même en y incluant les intérêts d'emprunts. Cette seconde solution autorise par ailleurs la perception de l'éco-redevance poids lourds, qui ne peut être perçue sur les autoroutes concédées.

Un projet plus conforme au développement durable

Une voie avec une vitesse limitée à 110 km/h au lieu de 130 est plus respectueuse de l'environnement : des nuisances moindres, moins de bruits pour les riverains, moins de consommation de carburant, moins de pollution, des économies d'énergie, moins d'emprise sur les espaces naturels, moins de bétonnage (pas de péage à construire).

Les temps de parcours sont par ailleurs peu impactés entre une vitesse maximale à 130, avec des barrières de péage et une route limitée à 110 : cela représente environ 6 minutes au 100 kms.

L'accélération des solutions alternatives

Le maître d'ouvrage nous explique que nous n'avons plus le temps pour les solutions alternatives. Là encore nous devons relever la contradiction, lorsque l'Etat nous affirme, toujours page 63 : *« Cette option (la mise en concession) est la seule permettant de répondre dans des délais courts à l'ensemble des enjeux identifiés. »* Proposer cette affirmation, c'est se moquer du monde ou bien le développement durable et la protection de l'environnement ne font pas partie de ces enjeux identifiés.

L'Etat doit être force de proposition dans ce domaine afin de promouvoir les modes de transport alternatifs, dans une logique d'aménagement du territoire à l'échelle des liaisons économiques européennes.

L'Etat assurant son rôle

En retenant cette seconde solution que nous soutenons, l'Etat prend ses responsabilités et assure de la meilleure manière la mission qui doit être la sienne : la seule légitimité de la puissance publique réside dans cette capacité à administrer la chose publique en proposant les choix les plus judicieux dans l'intérêt commun, aussi bien sur les plans sociaux qu'économiques. Si l'Etat n'est plus en capacité ou renonce à assumer ses responsabilités : à quoi sert l'Etat ?

En poursuivant ses pratiques de dévolution au secteur privé, l'Etat trompe le citoyen et se rend responsable de la rupture du contrat social, qui fait le ciment de la nation.