

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône **Décembre 2010 - N°3**



Les Verts/Europe-Ecologie 71

102, rue St Antoine

71 000 Mâcon

Courriel : reev71@wanadoo.fr

Téléphone : 06 85 19 47 57



Changeons nos modèles en matière d'infrastructures de transport : Une mobilité garantie et des territoires préservés

La justice écologique et sociale, c'est possible !

Une politique d'aménagement du territoire qui accompagne les changements de société.

Nos choix politiques et budgétaires doivent donner des outils qui accompagneront la transition vers des sociétés post-carbone et post-pétrole. Ces politiques publiques éco-responsables doivent être mises en place dès à présent, afin de limiter les conséquences environnementales et d'aider les populations à vivre ces changements sans dommages collatéraux.

C'est pourquoi, notre responsabilité politique, civique nous engage à ne pas hiérarchiser les enjeux mais à articuler les questions environnementales, énergétiques, économiques et sociales afin de trouver les solutions les plus efficaces et cohérentes.

Le débat sur le projet autoroutier RCEA ne doit donc pas se limiter à de simples questions financières mais doit être abordé de façon plus

globale et prendre en compte la justice sociale et écologique, la sécurité des utilisateurs et l'attractivité d'un territoire déterminé par ses accès à la mobilité (personnes et marchandises).

Nous ne pouvons faire l'économie des questions ayant trait à l'environnement quand on engage un débat sur des projets autoroutiers. Le climat, l'énergie, la fragmentation des espaces, l'artificialisation des milieux, la dissémination de métaux lourds, les nuisances sonores sont des thématiques transversales qu'il est nécessaire d'intégrer dans la réflexion.

Enfin, dans le cadre d'un débat démocratique et pluraliste, nous ne pouvons envisager de solution unique mais considérer l'ensemble des alternatives crédibles et possibles à cette mise en concession autoroutière.

Un débat public qui doit s'inscrire dans le respect du calendrier officiel.

Le projet RCEA est inscrit dans l'avant projet du Schéma National des Infrastructures de Transport dont l'objet est de fixer les priorités en matière d'infrastructures de transport.

Aujourd'hui, le gouvernement ne s'est pas encore prononcé sur le projet RCEA, aucun arbitrage n'a été établi.

De plus, le SNIT ne sera adopté par décret que fin 2010 voire au premier semestre 2011.

Nous considérons donc qu'aborder le débat sur la concession alors que le gouvernement n'a pas encore tranché et considérer cette idée comme acquise, c'est précipiter et restreindre le périmètre des discussions, notamment celui des alternatives possibles.

Les causes de l'insécurité routière : quelles solutions efficaces et crédibles.

Qui a décidé il y a plusieurs années et décennies, l'élargissement de cette route, habituant les automobilistes à rouler parfois à 110km/h, parfois à 90 km/h ?

Les accidents de la route sont provoqués par deux facteurs majeurs, la vitesse excessive, irrégulière et un trafic important de camions.

Or, instaurer un dédoublement de la RCEA ne peut que logiquement accentuer le risque d'accidents puisque les flux de camions vont obligatoirement augmenter. On s'oriente même vers une explosion du trafic avec la connexion de la RCEA à l'A40 (Genève).

Une fois encore, on organise une situation à risque, ceux qui la créent viendront réclamer de nouvelles décisions qui vont accroître encore un peu plus ce caractère inextricable.

Aujourd'hui, nous pouvons conjuguer à la fois sécurité des usagers et mesures environnementales :

- Réduire la vitesse de façon homogène sur l'ensemble des portions (1x1 ou 2x2 voies) à 90km/h.
- Réduire le trafic des camions en n'offrant pas la possibilité de rouler sur un dédoublement de voies, réguler leur vitesse avec des radars fréquents destinés à eux seuls et instaurer une éco redevance poids lourds.
- Transférer les fonds publics sur les transports en commun et notamment dans notre cas le ferroutage. Les camions chargés de moteurs de l'usine FPT de Bourbon-Lancy, emprunteraient la ligne Paray Lyon et la ligne Voie Ferrée Centre Europe Atlantique.

Concilier réduction de l'empreinte écologique et desserte des territoires ?

Nous ne pouvons plus faire de parallèle entre développement économique d'un territoire et développement des infrastructures routières et autoroutières (toute la littérature économique le démontre). L'exemple de l'A6 est explicite à ce sujet puisque l'attractivité de la région Bourgogne n'est pas proportionnelle à l'importance de son autoroute.

Comme nombre d'autoroutes, la RCEA n'apportera pas un surcroît d'activités. De plus un mode autoroutier à péages transformerait la Saône et Loire en zone de transit, accentuerait la désertification des territoires traversés, et entraînerait avec le nombre limité d'entrées/sorties (postes de péages) de nombreux parcours (dans le courant mais aussi à contre-courant) pour aller jusqu'au péage le plus proche.

Les conséquences sont connues : nuisances sonores, nuisances sur la santé, rejets de CO2 accentués, déprise agricole, coupures biologiques, insécurité routière...etc.

Que la RCEA soit privée ou publique, ces nuisances seront les mêmes. Mais, une route à péage peut inciter les conducteurs à emprunter d'autres voies. L'ensemble des nuisances serait donc déplacé au sein des villes et des villages qui sont traversés par les routes départementales.

La seule conséquence qui découlera d'une RCEA en mode à péage est une désertification des zones traversées avec une accentuation des nuisances.

Cependant, cette position n'est pas un frein au développement du territoire et à la mobilité des personnes et des marchandises.

Nous devons penser un schéma d'infrastructures et d'équipements de transports qui intègre l'amélioration des performances énergétiques du système de transport, sa capacité à desservir un territoire dans l'avenir, l'optimisation d'un système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures (moins coûteux, maintien des écosystèmes) et bien sûr la réduction de l'empreinte environnementale de ces infrastructures.

Des équipements de transports utiles pour améliorer la desserte sur la transversale Est/ouest.

Nous avons pris connaissance du rapport de Mr Jean-Paul PINAUD, conseiller régional, adressé à Monsieur Jean-Louis Borloo le 31 août 2010.

Nous soutenons sa proposition de poursuivre la modernisation de la transversale Voie Ferrée Centre Europe Atlantique car elle combine les intérêts pour le fret et les voyageurs, constitue une alternative crédible à la route et est cohérente au vu de la situation bourguignonne.

Effectivement, la Bourgogne souffre de l'absence de liaisons efficaces Est-ouest, permettant de désengorger des flux Nord Sud routiers prédominants (nœuds de Dijon, Beaune, Chalon, Mâcon) qui renforcent l'effet de périurbanisation et les conflits d'usages autour d'espaces fonciers très prisés. Or l'Ouest bourguignon se connecte difficilement sur cet axe saturé qui traverse la région, entraînant le risque d'une coupure régionale en deux sous-ensembles Est/Ouest.

(L'Est avec la Franche Comté et l'accès aux pôles rhénan et rhodanien ; l'Ouest avec l'attraction parisienne et l'absence de liens structurants avec le massif central).

L'ouest du département est insuffisamment irrigué par les transports ferroviaires et les habitants sont captifs de la voiture individuelle pour leurs déplacements. Les populations de ces zones rurales sont donc plus exposées à la hausse du coût de l'énergie et au risque d'exclusion de l'accès aux services publics (fracture sociale et territoriale)

Pour assurer des mobilités Est/Ouest à tous les niveaux, lutter contre les inégalités territoriales et donc favoriser la justice écologique et sociale, nous devons prioriser nos investissements et engager rapidement les travaux suivants :

- Terminer et électrifier la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, essentiellement le tronçon Nevers/Chagny
- Réaliser des infrastructures annexes pour le fret et les voyageurs, comme par exemple une plateforme à Montchanin
- Moderniser une liaison fret Nevers/Lyon par Paray le Monial
- Envisager une plateforme à Digoïn ou Paray le Monial. Les camions chargés de moteurs emprunteraient la ligne Paray Lyon Fréjus-Turin. Les camions desservant Mittal à Gueugnon pourraient également embarquer et débarquer sur cette plateforme.

Conclusion :

Dans une démarche tournée vers l'intérêt général, pour la satisfaction des besoins sociaux, pour garantir la biodiversité et la nécessaire réduction des gaz à effet de serre, nous disons :

- **Oui à la priorité de financement aux transports collectifs ferroviaires TER cadencés sur une ligne Est-Ouest**
- **Non à une autoroute à péage RCEA, qui serait obligatoire car unique**
- **Oui pour garantir la gratuité d'accès aux citoyens**
- **Oui à optimiser et sécuriser le réseau routier existant, 2 fois 2 voies là où c'est indispensable,**
- **Oui pour instaurer une éco-redevance des poids lourds qui permettrait de financer le fret ferroviaire.**