

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône Décembre 2010 - N°7



Le Collectif des Usagers et Salariés de la RCEA est une initiative citoyenne issue d'une volonté partagée de s'opposer à la privatisation de la RCEA.

Ce collectif n'a pas de structure reconnaissable au regard des standards que veut imposer l' « Administration », elle se veut ouverte à tous ceux qui partagent cette position.

Les contacts :

André Comte : andrecomte1@gmail.com

Christian Beurrier : christian-beurrier@orange.fr

Jean Gallet : galletjean@neuf.fr

NE PAS PRIVATISER LA RCEA !

Absorber le trafic supporté par la RCEA

L'expérience de la privation des réseaux autoroutiers a largement été contestée y compris par la cour des comptes. A l'aube de la mise en œuvre *laborieuse* du GRENELLE de l'environnement qui permettrait à l'État de pourvoir au financement de la sécurisation de ses réseaux les plus exposés, il décide de privatiser ses réseaux publics !

Lors des réunions préalables du débat public, la majorité des interventions contestaient la privatisation de cette dernière partie de route nationale encore gratuite et publique au regard notamment des alternatives sur le projet, de son coût et de son financement.

Le projet actuel de « Route Express en 2 fois 2 voies à 110Km/H », déjà engagé et couvert par les DUP (déclaration d'utilité publique) de 1995 à 1997, répond parfaitement aux exigences de sécurité et d'amélioration de la desserte du territoire que la population attend.

Les formalités « administratives » étant acquises, il pourrait être réalisé dans un délai bien moindre que le projet « d'accélération par privatisation » qui s'expose déjà à des risques juridiques voire à des oppositions lors de la nouvelle DUP à ouvrir.



**Le Collectif des Usagers et Salariés de la RCEA exige une mise à 2X2 voies
GRATUITE ET PUBLIQUE**

Un peu d'Histoire

Depuis 1985, les engagements gouvernementaux non pas été tenus dans les contrats de plans « État - Régions ». En 2004, les parlementaires de « droite » ont permis que l'État vende ses participations à des Sociétés d'autoroutes. Ils torpillent ainsi les ressources que l'État aurait pu tirer aujourd'hui de ses participations dans les sociétés d'autoroutes.

C'est ce que l'on appelle « Se tirer une balle dans le pied ! »

En 2007, le ministre de l'aménagement du territoire, s'est engagé devant l'Assemblée Nationale à ce que l'État assume ses charges comprenant les 150 Km de la RCEA dont 75 Km à aménager en 2x2 voies.

En 2009, avec le soutien des parlementaires UMP de Saône-et-Loire, l'État renonce à sa responsabilité au profit de la privatisation.

Le désengagement est total !

Le cadeau ainsi apporté à ceux qui installeront les 6 péages sur notre route express est magistral !

Les efforts financiers accomplis depuis 40 ans pour des opérations majeures, à partir de nos impôts, sont offerts sur un plateau : la tranchée du Bois Clair, celle du col des Vaux, les contournements de Digoin, de Paray le Monial, de Charolles, le carrefour de la Fourche, et bientôt le doublement du viaduc de Volesvres sans compter tous les ouvrages d'art de l'Allier qui sont déjà conçus pour une 2x2 voies.

Une stratégie gouvernementale incompréhensible

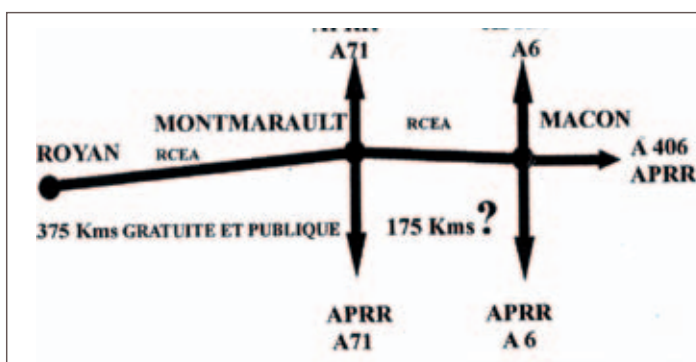
Malgré les réserves exposées lors de la présentation du projet, les services de l'État continuent à grossir les coûts et à présenter une échéance jamais égalée dans ce type de dossier, pour conduire naturellement à la seule voie de la privatisation, y compris en niant les objectifs affichés par les « GRENELLE ».

Pourtant dès le départ du débat public, des imprécisions, voire des incohérences éclatent au grand jour :

Il paraît difficile pour le maître d'ouvrage d'afficher des péages même avec des tarifs réduits sans recourir aux shunts (échappatoires aux péages) qui seraient financés par on ne sait qui ? et dont la complexité échappe à beaucoup ? C'est en effet compliqué d'afficher des solutions de moindre coût pour les « locaux » dans le respect de l'égalité de traitement de tous les usagers alors que toute la partie est gratuite.

Le schéma ci-contre pourrait vous éclairer :

Comment l'État pourrait imposer à un concessionnaire de renforcer des routes qui contournent ses péages ???



Les Incohérences du projet :

Des coûts prohibitifs :

Comment peut-on expliquer que le coût passe de 700 millions à 1 milliard 100 si ce n'est par la justification de la privatisation.

Vu le trafic de la branche Sud peut-on envisager de réduire le coût en laissant les 2 grands viaducs (Charolles et La Roche) en 2 fois 1 voie comme cela existe par ailleurs ?

L'État a avancé un coût de moins de 10 Millions pour « le Viaduc de la Roche » similaire à celui de Volesvres qui est bien moins haut ???

Un financement calé sur la privatisation :

Les financements disponibles en cas de privatisation s'établissent à 350 millions (sur 4 ans prévus, cela représente 85 millions par an), si l'accélération est le maître mot, il faudrait dès maintenant partir sur ce rythme qui permettrait la construction d'une 2x2 voies dans le même temps que celui affiché par la privatisation.

Par ailleurs, le ministère prévoit la mise en place de l'Eco-redevance en 2012 environ 35 millions par an sur les 240 km concernés, plus du double si on considère la totalité de la RCEA : le reversement pendant les premières années de cette taxe sur la sécurisation de cette infrastructure permettrait de s'affranchir des problèmes de sécurité.

L'État qui a en outre, inscrit cet itinéraire au projet du SNIT, ne peut s'affranchir de ses obligations au seul regard de sa dette budgétaire.



Des délais affichés intenable :

L'échéance de 2017 qui serait du jamais vu dans ce type de projet, est restée la même que celle qui a été présentée début 2009 alors que la procédure a déjà pris 8 mois de retard !

Le projet de péage ouvert tel qu'il est présenté semble juridiquement fragile, ne pourrait-il pas être repoussé au résultat des différentes procédures ?

La DUP nouvelle ne rencontrera-t-elle pas des oppositions qui allongeront les délais ?

Le report de l'insécurité sur les routes secondaires :

Le projet actuel de 2x2 voies à 110 répond bien mieux aux exigences de sécurité.

Comment accepter de reporter la dangerosité de l'itinéraire sur les routes non aménagées pour recevoir le trafic détourné.

Des alternatives publiques sont possibles

Le constat sur les incohérences du chantage proposé :

la concession réalisée en 6 ans

ou

la réalisation sous financement public en plusieurs dizaines d'années

ne satisfait pas le Collectif de la RCEA et nombre de particuliers l'ont fait savoir.

Il ne peut y avoir d'autres solutions que de recourir à une alternative sur le projet pour en diminuer le coût et de proposer des formes nouvelles de financement notamment appuyée sur une redistribution des revenus de l'Eco-redevance.

C'est pourquoi le Collectif de la RCEA exige un projet :

- Rapide de mise à 2x2 voies à 110Km/H selon les DUP en cours
- Conservant toutes les dessertes actuelles pour l'économie locale
- Avec des aménagements sécuritaires pour accueillir les poids lourds
- Sur un financement public y compris par les revenus induits de l'Eco- redevance
- Dans le respect des engagements des « Grenelle » de l'Environnement.



RCEA à Tous Gratuite et Publique

Le Collectif des Usagers et Salariés de la RCEA