

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône Décembre 2010 - N°8



PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS FEDERATION DE SAONE-ET-LOIRE

30 rue Théodore de Foudras
71100 CHALON SUR SAONE

Adresse courriel : pcf71@wanadoo.fr

Fax : 03 85 43 61 51
Tél 03 85 43 25 46

Secrétaire fédérale en charge du dossier:
Mme VERMOREL de ALMEIDA Nathalie
Mobile : 06 31 16 82 57

RCEA : Non à la concession, Oui à une 2x2 voies publique

La RCEA : une longue série de promesses d'Etat non tenues

La mise en concession de la RCEA qui nous est présentée aujourd'hui comme la seule possibilité pour « accélérer » la mise à deux fois deux voies de cette route est la suite logique de décennies d'engagements non respectés par l'Etat.

Rappelons que les aménagements nécessaires à la mise en 2X2 voies ont été déclarés d'utilité publique depuis 1995.

Notons aussi que depuis le 1er janvier 2007, l'Etat a transféré l'entretien et l'exploitation de l'essentiel des routes nationales aux Conseils Généraux, la seule route nationale demeurant en Saône-et-Loire est la RCEA. Cela a abouti à un transfert important de charges sur ces collectivités territoriales et entraîné l'augmentation des impôts locaux.

De plus, la réforme de l'impôt sur les revenus, avec en particulier la suppression de la tranche supérieure

d'imposition et la création du bouclier fiscal, a permis une diminution importante de l'impôt sur les revenus des plus riches pendant que les impôts locaux, payés par tous, ont augmenté.

La mise en concession de la RCEA découle de la même logique : faire payer le droit de circuler sur une route nationale. Cela n'est pas une fatalité mais le résultat de décisions politiques visant à réduire au strict minimum les services publics et à transférer les coûts de ces services sur les salariés.

Rappelons aussi qu'en 2007, Monsieur Borloo, ministre de l'aménagement du territoire s'est engagé devant l'Assemblée Nationale à ce que l'Etat assume la poursuite de l'aménagement des 150km de RCEA dont 75 km restaient à aménager en 2X2 voies. On voit le résultat aujourd'hui.

L'argent public

A ce jour, 911,6 millions d'euros ont été investis en 20 ans pour la RCEA par l'Etat et les collectivités locales.

Si le projet de mise en concession était retenu, la portion de RCEA prévue pour la concession (Montmarault – Mâcon et Paray / Ciry le Noble nécessiterait 750 millions d'euros pour sa mise en 2X2 voies, à 130 km/h avec création d'aires de repos et réaménagement-suppression des échangeurs. L'Etat verserait une subvention d'équilibre (évaluée à 150 millions d'euros) à la société privée d'autoroute ce qui équivaut sensiblement à financer les travaux nécessaires uniquement pour la mise en concession (installation des péages, mise aux normes des échangeurs,...)

Ce montant nous est donné à titre indicatif puisqu'il sera fixé lors de l'appel d'offre et pourrait donc s'avérer supérieur à cette somme.

Si le projet de mise en concession n'est pas retenu, alors l'Etat ne prévoit le financement des travaux de cette route qu'à hauteur de 27,2 millions d'euros par an. Cela relève plus d'un chantage que d'une proposition sérieuse.

En 2008, outre les 10,5 milliards d'euros prêtés aux banques, l'Etat français a injecté 10 milliards d'euros dans **le fonds stratégique d'investissement (FSI) destiné à soutenir le développement des petites et moyennes entreprises et à sécuriser le capital d'entreprises stratégiques. En 2010, la Société Générale a obtenu une déduction d'impôts de 1,69 milliards d'euros pour pertes exceptionnelles suite à « l'affaire Kerviel ». Ce sont deux exemples parmi d'autres montrant que l'argent existe et que son utilisation est une question de choix politique : il suffirait de débloquer 600 millions d'euros (en plus de ce qui est prévu) pour terminer la RCEA !** L'Etat peut trouver cet argent, c'est un choix politique. Tout comme celui qui a été fait en 2004 lors de la privatisation des autoroutes et qui a entraîné une perte de recettes pour l'Etat de 7,4 milliards d'euros par an.

La deux fois deux voies terminée en 2017 : un leurre

Les délais indiqués qui fixent à 2017 la fin des travaux de la mise à 2X2 voies ne sont pas réalistes : une enquête d'utilité publique est nécessaire, un appel d'offre devra être lancé. Ensuite, la transformation de la RCEA en autoroute nécessitera de nouvelles études, de nouvelles acquisitions foncières, des appels d'offres pour les travaux et enfin les délais nécessaires pour ces travaux.

Il n'est pas réaliste de prévoir la fin des travaux avant 2019 voire 2020 au plus tôt. L'Etat pourrait les **financer plus rapidement ce qui permettrait en outre de relancer l'emploi dans le secteur des travaux publics pendant plusieurs années.**

Les enjeux environnementaux

Le passage de 110 km/h à 130km/h entraînerait une augmentation des émissions de CO2 et dans l'état actuel de la pollution atmosphérique, toute mesure ayant pour conséquence l'augmentation des émissions de CO2 est dangereuse pour la santé publique et pour la survie de la planète.

La préservation de l'environnement n'est pas compatible avec l'augmentation des vitesses autorisées.

En outre, l'augmentation du trafic dans les villages traversés par les « itinéraires de substitution » engendrera des nuisances importantes pour les habitants de ces villages.

Economie

L'autoroute à péage accentuerait la désertification des territoires traversés puisque les usagers sur grande distance quittent actuellement la RCEA pour déjeuner, acheter du carburant, etc... Les aires de repos et de service pallieraient à ces besoins et les commerces locaux perdraient une partie de leur clientèle.

Le paiement des péages assumé par les salariés pour se rendre à leur travail entraînerait une perte de pouvoir d'achat importante pour ceux-ci : entre Mâcon et Cluny 5,40 € par jour travaillé soit environ 108 € par mois.

Ces montants sont donnés à titre indicatif, ils évolueraient dans le temps et pourraient même être supérieurs au moment de la mise en service puisqu'ils seraient déterminés lors de la signature du contrat entre le concessionnaire et l'Etat.

Les usagers, qu'ils soient locaux ou non, engraisseraient les actionnaires de la société d'autoroute qui ne se contenteraient pas d'un simple retour sur investissements, mais exigeraient un rendement important et rapide de leurs actions. Le financement de cette route par l'Etat serait nettement moins onéreux pour tous puisque celui-ci n'a pas vocation à faire des bénéfices sur ses investissements.

La sécurité des usagers

Le coût des péages sera dissuasif pour de nombreux usagers quotidiens et risque de provoquer un report de circulation sur les routes départementales qui ne sont pas dimensionnées et entretenues pour un trafic important (quand elles existent). La diminution du nombre d'accidents, de blessés et de morts reste à démontrer compte tenu de l'augmentation de la vitesse autorisée sur la RCEA et de la circulation plus importante sur les itinéraires de substitution. L'effet positif en terme de sécurité est donc tout à fait incertain.

L'aspect social : plan de licenciement

Pour la seule Saône-et-Loire, environ 120 agents de l'Etat travaillent pour la RCEA et seront touchés directement ou non par la privatisation de cette route.

Le projet stipule : « une grande partie des agents seraient amenés à changer d'affectation en cas de concession ». Pour nombre d'entre eux, l'affectation dans un autre service de l'Etat est difficilement possible puisque la quasi totalité des routes sont gérées par les départements. Les postes disponibles en Saône-et-Loire seront en très petit nombre, le seul tronçon restant à l'Etat sera celui situé entre Chalon sur Saône et Ciry le Noble.

Si le concessionnaire pourra accueillir des agents pour l'entretien de la route, ce qui n'est pas du tout certifié par le maître d'ouvrage, ceux ci perdront leur statut de fonctionnaires et deviendront des salariés de droit privé ce qui ne leur garantira nullement la pérennité de leur emploi ni leur lieu de travail.

En outre, le décret n° 2010-1402 du 12 novembre 2010 relatif à la situation de réorientation professionnelle des fonctionnaires de l'Etat permet le licenciement d'un fonctionnaire en cas de restructuration d'une administration. Le sort des agents travaillant pour la RCEA semble scellé. C'est un véritable plan de licenciement qui est prévu à l'occasion de cette mise en concession.

Conclusion :

La Fédération de Saône-et-Loire du Parti Communiste Français s'oppose fermement à la mise en concession de la RCEA.

Elle se prononce pour une route assurant la sécurité de tous et le développement économique et touristique de nos territoires et pour cela propose :

- le maintien de la RCEA dans le service public
- la mise à 2X2 voies financée par l'Etat avec la sécurisation immédiate des points noirs
- le maintien des entrées et sorties actuelles
- le maintien de la vitesse maximum à 110 Km/h voire à 90 Km/h sur certains tronçons
- le développement des transports en commun sur la zone de Moulins à Mâcon et de Paray le Monial à Chalon sur Saône
- le développement du fret ferroviaire pour les flux de poids lourds en transit avec la mise en place rapide de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique ainsi que l'utilisation et le développement de la gare de triage de Gevrey-Chambertin.