



# RCEA : CONCESSION AUTOROUTIERE INUTILE, INEGALITAIRE, PLUS CHERE ET PLUS MEURTRIERE

## UNE « SOLUTION » PRECIPITEE ET IMPOSEE SANS DEMONSTRATION

Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT – (1)) commence seulement d'être soumis à un débat public et il faudrait se précipiter pour faire avaler la mise en concession autoroutière de la RCEA ? On ne pourrait pas attendre quelques mois pour cet **axe majeur national et européen** (après vingt années de tergiversations..) afin d'en apprécier la cohérence avec le SNIT, censé mettre en œuvre les orientations des lois Grenelle concernant le transport ?

- l'alternative ferroviaire (fret et personnes) est écartée sans démonstration ni évaluation financière :

« *Les réseaux ferrés et fluviaux insuffisants pour constituer une alternative à la RCEA* » : l'affirmation est gratuite, politique, l'alternative globale constituée de **l'optimisation du réseau existant** et de l'apport de **projets structurants (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, avec l'électrification de Nevers/Chagny et ligne POLT – Paris Orléans Limoges Toulouse)** n'étant ni développée ni chiffrée. Or, la **convention d'Aarhus** ( ) précise que l'information au public doit être « *à jour, précise et comparable* » et comporter les informations « *des effets sur l'environnement et la santé publiques, ainsi que sur les mesures destinées à en compenser les effets préjudiciables* » .

- l'alternative routière, permettant aux usagers d'avoir le choix de ne pas payer pour circuler, est elle totalement absente. Aucune indication d'itinéraires, de leur coût de mise en conformité, de celui de leur entretien par les collectivités...

Considérons rapidement les prétextes censés « justifier » le choix univoque de la concession autoroutière comme solution imposée par l'Etat :

- ✓ La **sécurité** : avec la concession autoroutière payante, une partie des camions et des voitures irait sur les routes secondaires, là où c'est possible. Tous les témoignages convergent pour dire que leur état actuel les rendra plus accidentogènes que la RCEA actuelle. La sécurité peut être améliorée à moindre coût qui ne sont pas étudiés : glissières, réaménagement des aires de repos, réduction de la vitesse, interdiction de dépassement aux poids lourds...2X2 voies là où cela est vraiment indispensable...avec l'argent dont l'Etat est prêt à faire cadeau au privé.
- ✓ L'amélioration du niveau de service pour les usagers : la concession est une entrave à la liberté de circuler et introduit une inégalité de traitement des usagers et contribuables. Il est fortement probable qu'elle ne passe pas un examen juridique.
- ✓ La qualité de vie des riverains : la capacité des ménages à supporter le coût de leurs déplacements contraints fait partie de cette qualité de vie déjà impactée par la crise. Ils paieraient en plus pour avoir davantage de nuisances : bruit, pollutions diverses ( air, eau, sols..).
- ✓ L'attractivité économique : elle ne serait en rien compromise avec l'option de la gratuité, au contraire. Elle serait améliorée par les alternatives combinées que nous proposons : utilisation optimisée du ferroviaire et d'une mutualisation de la logistique urbaine sur la livraison terminale aux entreprises.

Comme la plupart des grandes voies nouvelles (routières et ferroviaires) la RCEA en mode autoroutier à péage va **accentuer la désertification** des territoires traversés, renforcer les activités économiques des grands pôles urbains et leur étalement, au détriment des dessertes rurales.

## UN CHOIX CONTRAIRE AUX ENGAGEMENTS INTERNATIONAUX ET CEUX DU GRENELLE SUR L'ENVIRONNEMENT

Cumulé aux autres projets d'infrastructures de Saône et Loire et de Bourgogne, la RCEA ne respecte pas les engagements internationaux de la France et de l'Europe : Protocole de Kyoto, diminution de 20% des gaz à effet de serre du secteur des transports d'ici 2020 ( climat), enjeux liés à la biodiversité, mise en place d'une trame verte et bleue ... Les « discours » sur le « développement durable » parlent de **privilégier les déplacements alternatifs à la route, au profit du ferroviaire, en optimisant l'existant** : il faut passer des discours aux actes et respecter les engagements internationaux et ceux du Grenelle.

La **réduction de l'empreinte environnementale** est un enjeu aussi important que la sécurité : **quelle est celle de la RCEA ? Son coût ? Aucune étude n'est proposée.**

Nous sommes favorables à une amélioration des transports, de la mobilité, de la sécurité sur une transversale Est/Ouest. Mais la concession autoroutière n'y répond pas. Et des questions de fond ne sont pas abordées :

- Comment réduire les transports ? Quels transports sont réellement utiles ou indispensables ?
- Comment atteindre les objectifs environnementaux et sociaux, en agissant notamment sur les modes de production, de distribution, de consommation ?

### **Pour un financement de la RCEA par une ECOREDEVANCE des poids lourds**

L'AFIT a été amputée de ses moyens par l'erreur coûteuse de la privatisation des autoroutes (cadeau au privé et aux actionnaires). Tout concessionnaire privé est tenté de « rentabiliser » donc d'imposer des péages à augmentation perpétuelle. Pour échapper à cette spirale de privatisation, le financement d'infrastructures routières doit pouvoir être financé par l'utilisation de la Taxe Kilométrique Poids Lourds (TKPL) :

« Une éco-taxe sera prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier national non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic. Elle aura pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport » (Loi Grenelle 1, titre 6 - Loi de finances 2009, art 60 – Code des douanes art 269 et suivants).

Etant donné l'enjeu européen de cette liaison, une participation européenne n'est pas à exclure, en appliquant la directive Eurovignette (juin 2006) pour mettre en place une tarification d'usage des infrastructures.

« **FNE**, sous certaines conditions locales liées à la sécurité, estime que la création de quelques liaisons routières peut être motivée en ultime recours, **seulement si elles n'ont pas de caractéristiques autoroutières.**

Au-delà de situations ponctuelles bien identifiées, FNE demande l'abandon de tous les projets autoroutiers, remplacés par des infrastructures plus favorables au report modal et respectueux de l'environnement » - Site : [www.fne.asso.fr](http://www.fne.asso.fr) Contact : [transports@fne.asso.fr](mailto:transports@fne.asso.fr)

\*\*\*\*\*

### **Nos priorités :**

- **OPTIMISER ET SECURISER LES RESEAUX ROUTIERS ET FERROVIAIRES EXISTANTS EN DONNANT LA PRIORITE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES : cette alternative doit être sérieusement étudiée, chiffrée et proposée.** Elle ne l'est pas actuellement.

- « *L'aménagement de la RCEA permettra de traiter l'ensemble de l'axe et d'effectuer une requalification environnementale, conformément aux exigences actuelles – p.57* » : **cette affirmation gratuite est également fautive. Elle n'est étayée par aucune étude sur l'état des lieux et sur l'impact écologique (obligatoires).**

- ✓ Un programme de réduction des impacts écologiques du réseau routier et autoroutier existant doit être défini dans le cadre de la « trame verte et bleue » et des enjeux sur la biodiversité (Natura 2000, DCE sur l'eau) et d'un inventaire écologique précis et adapté (ZNIEFF).
- ✓ Avoir une approche globale, transversale, démocratique, écologique (Plans climat/énergie territoriaux ; bilan carbone ...) dans les SCOT, Périmètres de Transports Urbains (PTU/PDU) en projet (Lois LOTI, LAURE)... **qui ne peut l'être qu'après la procédure du SNIT.**

\*\*\*\*\*

► Ces débats sur la RCEA doivent être l'occasion de repenser l'économie des transports. Les années à venir seront celles d'une nouvelle mobilité, intelligente, adaptée à la raréfaction des ressources pétrolières et naturelles, sensible à l'impact sur l'environnement. Posons-nous dès maintenant les bonnes questions, agissons dès aujourd'hui grâce à des politiques fiscales reflétant les véritables coûts des transports pour la société.

La montée des exigences environnementales et sociales va constituer une contrainte majeure et générer une contestation publique de la croissance exponentielle des trafics inutiles : il faut s'attaquer aux causes et non seulement aux conséquences et soutenir l'évolution des comportements, déplacements des personnes comme des habitudes de consommation influant sur les transports de marchandises .

- (1) SNIT / Loi n° 2009- 967 du 3 août 2009 art 16 vient réviser les décisions et applications régionales du Comité interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire (CIADT) de 2003
- (2) Convention d'Aarhus : convention européenne relative à l'information, la participation du public au processus décisionnel, et l'accès à la justice en matière d'environnement – entrée en vigueur le 6 octobre 2002 (cf Conseil d'Etat 28 juillet 2004) .

#### A consulter :

\* « Pour des territoires durables : 40 propositions pour des territoires robustes et désirables » - Plateforme 2008 – SNIT – Eco-redevance poids lourds : [www.fne.asso.fr](http://www.fne.asso.fr)

\* phase prospective (sept/oct 2008) du **SRADT** (Stratégie régionale d'aménagement et de développement du territoire ( [www.cr-bourgogne.fr](http://www.cr-bourgogne.fr) )

\* « Alerte » N°10 « Nouvelles autoroutes : non merci ! » - [www.agirpourenvironnement.org](http://www.agirpourenvironnement.org)

Confédération des Associations pour la Protection de l'Environnement et de la Nature en S&L - **CAPEN 71** - Fondée en 2004 – Siège social : 7 rue de la Reppe 71370 OUROUX S/Saône – N° 0712007290 - Affiliée à France Nature Environnement – Courriel : [thierry.grosjean5@wanadoo.fr](mailto:thierry.grosjean5@wanadoo.fr) / [entre-saone-et-loire@wanadoo.fr](mailto:entre-saone-et-loire@wanadoo.fr)