

Commission particulière du débat public RCEA

AUDITIONS : MOLINET, le 6 Janvier 2011

Lors de cette audition, je souhaite insister sur deux points :

- l'avis des élus
- la présentation d'un amendement

L'AVIS DES ELUS DES TERRITOIRES CONCERNES

Il est très majoritairement favorable au projet du maître d'ouvrage et au principe de la concession, sous quelques conditions, et ce toutes tendances politiques confondues. C'est ce qui ressort des cahiers d'acteurs versés au dossier. Les raisons en sont simples : l'urgence, la sécurité, le développement économique et la création d'emplois.

Les cahiers d'acteurs dont il s'agit proviennent :

- du Conseil Général de l'Allier
- de Moulins Communauté
- de l'ARCEA qui regroupe, de la façade Atlantique à l'Est français de très nombreuses villes, régions et de nombreux départements
- du Syndicat Mixte du Pays du Charolais-Brionnais qui regroupe 129 communes et 12 communautés de communes soit 90 000 habitants et qui s'est prononcé, à la quasi unanimité, sans aucune voix contre, en faveur du projet du maître d'ouvrage sous conditions.

A l'avis très majoritairement favorable des élus, il faut ajouter l'avis unanimement favorable des élus professionnels représentant le monde des entreprises donc 90 % des emplois des territoires concernés à savoir les CCI et les Chambre d'Agriculture.

Si la démocratie représentative a encore un sens, je dirai que le projet du maître d'ouvrage est sur de bons rails et non "mort-né" comme l'affirme une petite poignée d'opposants farouches.

Il y a chez ces élus favorables, une forte demande d'équité dans l'aménagement de leurs territoires, une égalité de traitement entre leurs territoires et la Bresse, le Chalonnais et le Mâconnais qui sont déjà irrigués par quatre autoroutes. Ils considèrent comme injustes les manoeuvres d'obstruction ou de diversion avec une route au rabais tendant à faire échec à un projet qui, pour la première fois en 40 ans, est global, assure une continuité territoriale entre l'A71 et l'A6, est financé avec un calendrier précis.

Les élus favorables ne croient plus à un financement public dont l'histoire prouve que c'est un échec depuis 40 ans quelque soit la couleur du Gouvernement. Ils ne croient pas à l'éco-redevance dont le produit sera noyé dans les financements de l'AFITF, harcelé par de très nombreuses demandes et dont le Grenelle de l'Environnement lui impose le financement prioritaire du ferroviaire, du fluvial et du maritime.

Le maintien des échangeurs et l'amélioration des itinéraires de substitution doivent être pris en compte tout comme l'interdiction par arrêté départemental et communal faite aux PL en transit d'utiliser les routes secondaires comme on le constate déjà aujourd'hui.

Néanmoins, le risque d'évitement est minime, y compris pour les VL. Quand on est sur une autoroute, on y reste pour un gain de temps, de sécurité, de confort et d'économie de carburant. Les spécialistes estiment que sur une distance de 100 kms, l'économie de carburant va de 2 à 4 litres selon les modèles, sur une autoroute par rapport à une 2 voies surchargée en PL où il faut sans cesse freiner, rétrograder, accélérer ; l'économie serait de 2,5 à 5 euros...sans compter le gain en sécurité qui n'a pas de prix.

UN AMENDEMENT concernant la gratuité pour les usagers locaux

POURQUOI ?

- les contribuables locaux ont financé par l'impôt, y compris régional et départemental, des sections à 2x2 voies qui seront intégrées dans la concession. Le maître d'ouvrage en tient compte en indiquant un abaissement du tarif des péages pour tous les usagers locaux, nationaux et internationaux. Nous demandons que seuls les usagers locaux bénéficient de ce dispositif ce qui est plus cohérent, allant jusqu'à la gratuité pour ces derniers.
- En Saône-et-Loire, le projet concerne trois bassins de vie qui sont le Pays Charolais-Brionnais, le Sud du Bassin Minier et le Mâconnais-Clunysois, bassins au sein desquels les déplacements des habitants sont très fréquents sinon quotidiens dans les domaines du travail, du scolaire, du sanitaire, du commerce, de l'économie en général. Les SCOT en cours d'élaboration ou en prévision dans les territoires confirment la pertinence de ne pas instituer de barrières, fussent-elles de péages, pour favoriser les synergies à l'intérieur et entre ces bassins de vie.

COMMENT ?

- en positionnant, judicieusement, une barrière de péage à l'extrême-ouest de 71 à Molinet et à l'extrême-est à Mâcon et en abandonnant les barrières de Ciry-le-Noble, Charolles et Cluny-La Valouze.

EST-CE JURIDIQUEMENT POSSIBLE ?

Oui. Il ressort d'une étude inspirée par la jurisprudence du Conseil d'Etat et réalisée par un cabinet de juristes à la demande du Ministère des Transports que les autoroutes A4 et A13 sont en moyenne équipées d'une barrière de péage tous les 30 ou 40 kms. Si ce dispositif est appliqué, en 71, à partir de la barrière de Molinet, il est juridiquement possible qu'il n'y ait pas de barrière de péage à Ciry-le-Noble et à Charolles.

L'étude se poursuit ainsi pour une distance de 90 kms :

"Si ces données ne semblent pas *a priori* évidentes à concilier avec le respect nécessaire du principe d'égalité des usagers, il convient toutefois de noter que, dans un avis relatif à la mise en concession de la RN10, le Conseil d'Etat a, dans des termes qui ne sont certes pas dénués d'ambiguïté ni de réserves, semblé estimer qu'il était envisageable de mettre en place un péage de type ouvert sur une section d'environ 90 kilomètres avec barrière pleine voie à chaque extrémité et échangeurs intermédiaires sans gares de péage. Selon le Conseil d'Etat, les différents usagers, selon qu'ils ne franchissent aucune barrière de péage ou selon qu'ils en franchissent une ou deux, présentent des différences de situation appréciables permettant de justifier un traitement tarifaire différencié. La modulation tarifaire considérée répond en outre à une nécessité d'intérêt général en offrant au trafic local la possibilité de rallier gratuitement, par un itinéraire qui n'est pas toujours nécessairement parallèle, les points desservis par l'autoroute."

Si l'on applique le dispositif de la concession de la RN10, la barrière de Cluny-La Valouze pourrait être supprimée.

EST-CE COMPATIBLE AVEC L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DE LA CONCESSION ?

Oui pour trois raisons :

- le trafic local représente un pourcentage très faible de la circulation sur la RCEA par rapport au transit national et international. Le manque à gagner ne serait pas significatif.
- L'équilibre économique repose donc essentiellement sur le transit national et international, et notamment celui des PL. On peut raisonnablement estimer que le trafic PL n'ira qu'en s'accroissant sur un axe de plus de 200 kms en 2x2 voies et grâce aux économies émergentes des pays d'Europe Centrale qui utilisent déjà de plus en plus la RCEA pour rejoindre la façade atlantique et la péninsule ibérique
- la suppression des barrières de Ciry-le-Noble, Charolles et Cluny-La Valouze représente, en investissement, compte tenu du coût de leur réalisation, une économie de 70 millions d'euros ce qui compenserait, très largement, le manque à gagner de la gratuité pour les usagers locaux pendant la durée de la concession.

Telles sont les raisons, Madame la Présidente, qui me conduisent à amender le projet du maître d'ouvrage en faveur de la gratuité pour les usagers locaux.

Jean-Marc NESME
Député-Maire de Paray-le-Monial
Président du Syndicat Mixte du
Pays Charolais-Brionnais