

BONNOT Henri et Michèle
Les Loges
71220 Saint Bonnet de Joux

Saint Bonnet de Joux le 14 décembre 2010

Tél: 03 85 24 77 09

Courriel: henri.bonnot@laposte.net

Objet: CPDP / RCEA - avis sur la mise à 2x2 voies

à Madame la Présidente de la CPDP sur la RCEA

Madame la Présidente

La population riveraine de la route centre Europe-Atlantique (RCEA) est actuellement consultée par la commission particulière du débat public (CPDP) pour donner son avis sur la mise à 2x2 voies de la RCEA au moyen d'une concession autoroutière.

En tant que riverains de la branche Sud de la RCEA, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que **nous sommes favorables à une mise à 2x2 voies de la RCEA gratuite pour les usagers, donc sans concession autoroutière à péage.**

Nous pensons, comme l'ensemble de la population et de ses élus, que la mise à 2x2 voies de la RN79 / RCEA, axe routier transversal d'importance internationale est absolument indispensable en raison de sa densité de trafic élevée, de son sous-équipement actuel et de sa vétusté qui la rendent très accidentogène.

Notre argumentaire pour la gratuité - donc sans concession autoroutière - de la RCEA est le suivant.

Arguments de portée générale

- L'équipement actuel de la RCEA – dont les sections existantes à 2x2 voies - a été déjà payé par les impôts des usagers qui ne veulent pas payer une seconde fois cette infrastructure par le biais de péages.
- Une situation inéquitable est créée du fait que les usagers de la branche Sud de la RCEA menant de Paray le Monial à Mâcon seront soumis à péage, alors que ceux de la branche Nord (de Ciry le Noble à Chalon sur Saône) bénéficieront d'une infrastructure autoroutière gratuite.
- La RCEA est la dernière route nationale de Saône et Loire: créer une concession autoroutière à sa place constitue un désengagement complet de l'Etat dans notre département, ce qui constitue un traitement inéquitable par rapport à beaucoup d'autres départements normalement lotis en routes nationales.

Arguments portant sur le choix politique

- L'Etat, par la voie du ministre des transports, M. de Robien, s'était engagé en décembre 2004 au cours d'une visite dédiée sur la RCEA à Vendenesse les Charolles, à financer sa mise à 2x2 voies sur crédits d'Etat, donc gratuite pour les usagers, avec

un calendrier s'étalant sur 11 ans. Ce financement devait se faire par la création de l'AFIT (Agence de Financement des Infrastructures Routières) qui devait être abondée par les péages des autoroutes françaises, alors propriété de l'Etat. La décision du gouvernement en 2005 de privatiser toutes ses autoroutes a vidé l'AFIT de sa source de financement, donc de sa substance, ce qui a condamné un projet qui faisait pourtant l'unanimité.

- Ce malaise a été accentué localement par la déclaration de Mr Nesme, député de Saône et Loire, qui en mars 2008 au cours de la réunion publique de soutien pour l'élection du conseiller général de St Bonnet de Joux, a affirmé: "cette autoroute ne se fera jamais". Cette annonce a généré par la suite beaucoup de défiance dans la population riveraine.
- Dans ce contexte, l'Etat se doit maintenant, dans le cadre de la continuité de ses engagements, d'assurer le financement de la mise à 2x2 voies de la RCEA sur fonds publics, dans un cadre financier qu'il lui appartient de définir. Le choix de remettre à des entreprises privées la gestion de l'autoroute pour qu'elles en tirent des bénéfices substantiels (cf le haut niveau de rentabilité des sociétés gérant actuellement les autoroutes françaises) donne le sentiment que le service public est abandonné et que les usagers sont utilisés pour assurer la rentabilité de l'entreprise concessionnaire.

Arguments environnementaux

- La création d'une autoroute à péage n'est pas conforme au Grenelle de l'Environnement qui prévoyait un gel des nouveaux projets autoroutiers.
- La création des nombreux nouveaux accès normalisés et d'un itinéraire alternatif sera consommatrice de surfaces naturelles ou agricoles.
- L'augmentation de la vitesse du trafic à 130 km/h (au lieu de 110 km/h pour une route nationale à 2x2 voies) sera néfaste à la qualité de l'air et de l'environnement en général dans un secteur relativement préservé.

Arguments techniques et financiers

- Le maintien prévu de tous les accès actuels et la gratuité pour les déplacements courts sont une bonne chose pour les riverains. Cependant, ce mode de fonctionnement ne semble pas être techniquement compatible avec une infrastructure autoroutière qui doit avoir une distance minimale entre les points d'entrée / sortie. Ce mode d'organisation correspond, dans l'infrastructure routière nationale, aux axes routiers à 2x2 voies avec accès libre.
- Si l'autoroute est concédée à une société privée, la gratuité partielle de l'autoroute, devra être compensée financièrement par des fonds publics versés au concessionnaire. Ceci correspond donc à une deuxième forme de péage mais prise en charge par l'impôt. Plutôt que de faire des versements continus de fonds publics au concessionnaire pendant toute la durée de vie de l'autoroute, il apparaît plus judicieux d'employer par anticipation ces fonds pour la construction d'une route à 2x2 voies qui serait la propriété de l'Etat.
- L'absence d'itinéraire alternatif est un grave problème, car les riverains de la RCEA venant des Monts du Charolais ne disposent, comme autre accès à Mâcon, que de la RD17 (ancienne RN79 avant l'ouverture de la RCEA dans les années 1960) qui n'est plus du tout aux normes. L'utiliser comme itinéraire de substitution est une régression de près d'un demi-siècle.

Arguments économiques

- La mise en place d'une autoroute à la place de l'actuelle RCEA risque de condamner les activités liées au bois, une des principales activités économiques des Monts de Charolais. En effet, les transports de grumes ou de charpentes en lamellé-collé (entreprise Fargeot à Vérosvres) fonctionnent par convois de grande taille ou hors gabarit. Elles auront donc de grandes difficultés de circulation en raison d'une part des restrictions qui leur sont faites sur autoroute et d'autre part ils ne pourront pas accéder à l'itinéraire alternatif D17 dont les aménagements dans certains bourgs empêchent le passage des convois importants.
- La mise en place d'une autoroute crée un effet de "couloir" favorisant les pôles aux extrémités des secteurs desservis sans développer les régions traversées.

En vous remerciant pour la prise en compte de notre avis dans les travaux de votre commission, nous vous prions, Madame la Présidente, de recevoir nos salutations respectueuses.

Henri et Michèle Bonnot