

La RCEA : une route en panne ?

La RCEA qui relie l'est et l'ouest de la France doit être mise à 2X2 voies. Un espoir pour les usagers depuis... 50 ans.

La RCEA, Route Centre-Europe Atlantique, est constituée d'un ensemble de routes traversant la France d'est en ouest. Ce réseau a pour vocation de relier la façade atlantique à l'Est de la France et à l'Europe Centrale via l'Allemagne et l'Italie. Mais le problème de financement rend l'avancée du chantier très lente au grand dam des élus des départements concernés, notamment ceux de Saône-et-Loire.

La RCEA, qui est aménagée progressivement en 2 x 2 voies, se développe à travers 20 départements, dont la Saône et Loire. Quand elle arrive en Bourgogne, la route se sépare en deux branches. Une au sud vers Mâcon, puis les Alpes du Nord et l'Italie; une autre au nord vers Chalon-sur-Saône, en direction de l'est de la France et l'Allemagne

Le projet de RCEA remonte déjà à une cinquantaine d'années. En 1954, l'idée d'une liaison entre Bordeaux et Genève voit le jour sous l'impulsion de Louis Escande, député-maire de Mâcon et de Georges Rougeron, président du conseil général de l'Allier. A l'époque, le trafic routier était beaucoup moins important qu'aujourd'hui et le principal objectif était de développer le tourisme. Mais, aujourd'hui, l'enjeu est devenu principalement économique. L'essor des échanges entre les pays européens a entraîné la multiplication du nombre de poids-lourds. Résultat : la circulation devient chaque jour plus critique et engendre de nombreux accidents, sur cet itinéraire en grande partie gratuit.

Depuis que le chantier a démarré, les travaux avancent à un rythme beaucoup lent que prévu, notamment car les investissements de l'Etat ne suivent pas. Si l'Etat reste le seul financeur, il faudra 30 ans pour finir les travaux. D'où l'idée émise par certains de mettre certains tronçons de la RCEA en **concession**. Le recours à des sociétés autoroutières sera décidé début 2009, ce qui impliquerait la création de péages et la suppression de nombreuses sorties vers les communes limitrophes. Une situation dénoncée par de nombreux élus qui luttent pour le désenclavement de leur territoire. De nombreuses associations de défense se mobilisent également contre la pollution sonore qui va affecter de nombreux villages. C'est le cas notamment de Saint-Désert et de Brandon littéralement sinistrés par la mise à 2 x 2 voies.

Sur les 240 km de la RCEA en Saône-et-Loire, seuls 80 km de travaux sont déjà financés par l'Etat. Pour le reste, on risque encore d'attendre, puisque le plan de relance du gouvernement rendu public le 2 février 2009 ne prévoit rien pour la Route Centre-Europe Atlantique.

Pour tout savoir sur cet axe routier, vous pouvez consulter l'article de [wikipédia](#).

Pour avoir le point de vue des défenseurs du développement de la RCEA, allez sur le site de [ARCEA](#), l'association pour la route centre Europe atlantique ou sur le site de la ville de [Paray-le-Monial](#) qui dénonce le projet de mise en concession de certaines parties de la RCEA.

Vous pouvez revoir les différents **reportages** réalisés sur ce sujet. Vous pouvez aussi regarder l'émission "Ca manque pas d'air" du 12 janvier 2009 présentée par Amélie Douay et consacrée à la RCEA en cliquant [ici](#).

-  **RCEA : une route en panne? (20/05/03) **
-  **Une route en panne ? (29/05/04) **
-  **Une route en panne ? (03/06/07) **
-  **RCEA : une route en panne ? (02/02/09) **



Des routes qui ne pardonnent pas

100 points noirs sur les nationales

SOURCES. Pour dresser cette carte des points noirs ⁽¹⁾, nous avons fait appel à la Direction des routes qui, faute de pouvoir nous fournir la liste des zones d'accumulation d'accidents, nous a transmis celle des travaux d'aménagements prévus pour les prochaines années. Ceux-ci devraient correspondre, en toute logique, aux endroits les plus dangereux, même si les enjeux politiques entrent aussi en ligne de compte.

■ Cette carte concerne uniquement les routes nationales. Non que tout soit parfait sur les départementales, mais, comme le réseau est beaucoup plus diffus, les accidents, sauf exception, se regroupent moins facilement au même endroit.

■ Seules les données dont nous avons pu avoir confirmation par les directions départementales de l'Équipement figurent sur la carte.

Les départements absents sont ceux pour lesquels nous n'avons pas pu obtenir les renseignements à temps (Nord, Maine-et-Loire, Deux-Sèvres et Seine-Maritime), ou dont les listes fournies ne font pas état de points très dangereux sur les nationales.



À NOTER

Si la Corse ne figure pas, c'est qu'elle ne possède plus de routes nationales. Pour ce qui est de la Bretagne, les données n'ont pas été recensées par les services de l'État car le programme de désenclavement a conduit à engager tous les crédits dans la construction d'un réseau de nouvelles routes nationales, la résorption des points dangereux sur les anciennes voies passant alors au second plan.

Nord-Pas-de-Calais

PAS-DE-CALAIS

1 RN 39, carrefour avec la D 339 et la D 56 vers Étrun

Picardie

AISNE

2 RN 442, traversée de Saint-Quentin

3 RN 29, carrefour avec la D 69 à La Jonqueuse

OISE

4 RN 2, traversée de Vauciennes

5 RN 31, carrefour avec la D 36 vers Bouquy

SOMME

6 RN 17, traversée de Marchépot

7 RN 1, carrefour avec la D 97 à Saint-Sauveur

8 RN 29, déviation de Poix

Champagne-Ardennes

ARDENNES

9 RN 51, entrée sud de Givet

10 RN 51, traversée de Vireux-Molhain

AUBE

11 RN 60, carrefour à Neuville-sur-Vannes

MARNE

12 RN 3, entrée de Damery

13 RN 44, traversée de Beaumont-sur-Vesle

14 RN 77, traversée de Vatry

15 RN 77, traversée de Sommesous

16 RN 4, entre Esternay et Sézanne

17 RN 4, entre Fère-Champenoise et Sommesous

HAUTE-MARNE

18 RN 19, virage à Lusly-sur-Marne

Basse-Normandie

CALVADOS

19 RN 177, traversée de Canapville et de Bonneville-sur-Touques

ORNE

20 RN 138, carrefour avec la D 42 près de Montaigny

Haute-Normandie

EURE

21 RN 12, virages de Chalvigny (entre Verneuil et Mortagne)

22 RN 138, vallée du Bec

23 RN 13, carrefours à Thiberville

24 RN 15, forêt de Bord

Ile-de-France

YVELINES

25 RN 184, entre Saint-Germain-en-Laye et Achères

VAL-DE-MARNE

26 RN 7, traversée du Kremlin-Bicêtre

Centre

EURE-ET-LOIR

27 RN 23, entre la rocade ouest de Chartres et Courville

28 RN 10, entre les Yvelines et Chartres

INDRE-ET-LOIRE

29 RN 143, virages et dos d'âne à Cornillé-sur-Indre

LOIR-ET-CHER

30 RN 76, carrefour avec la D 128 à Gièvres

31 RN 152, entre Blois et l'Indre-et-Loire

LOIRET

32 RN 60, carrefour avec

la D 37 à Saint-Hilaire-les-Andréis

33 RN 152, entre Malesherbes et Pithiviers

Pays-de-la-Loire

LOIRE-ATLANTIQUE

34 RN 23, de Varades au Chemin nantais

MAYENNE

35 RN 162, carrefour avec la D 103 à Entrammes

SARTHE

36 RN 23, entre Le Mans et Connerré

Alsace

BAS-RHIN

37 RN 62 entre la Moselle et la déviation de Niederbronn

HAUT-RHIN

38 RN 83, de la sortie nord de Colmar au Bas-Rhin

Lorraine

VOSGES

39 RN 66, traversée du Thillot

40 RN 66, entre Fresse et Saint-Maurice

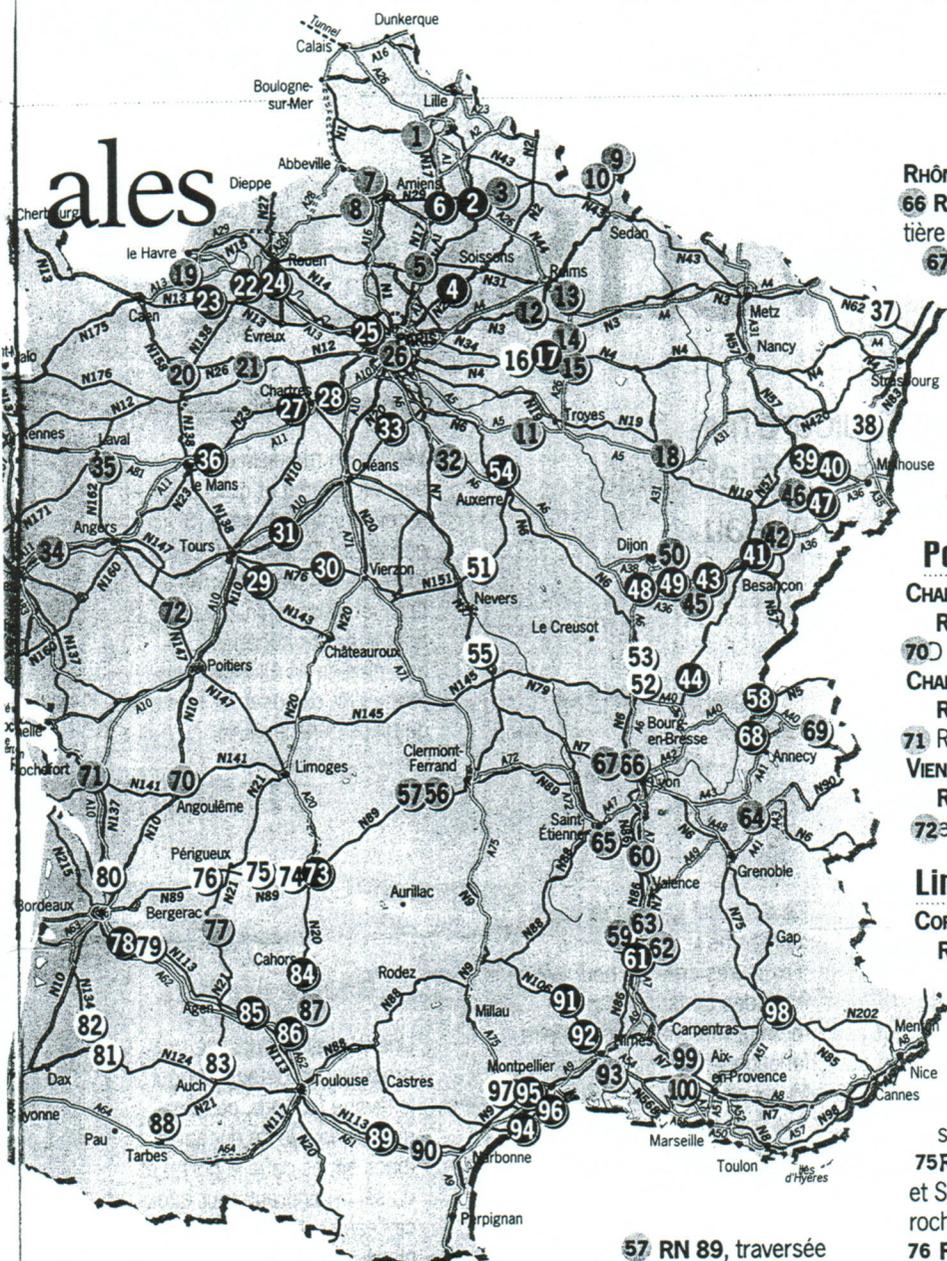
Franche-Comté

DOUBS

41 RN 83, carrefours à Thise

(1) Pour les spécialistes, le terme « point noir », qui concerne seulement les zones dangereuses de moins de 850 mètres, a laissé la place à celui de « zone d'accumulation d'accidents », moins restrictif. Nous continuons cependant à utiliser le terme « point noir » dans le sens qu'il a acquis dans le langage courant : celui de zone à risque.

ales



RHÔNE
 66 RN 6, entre La Chico-
 tière et Le Bois-Dieu
 67 N 7, carrefour avec la
 D 67 à Saint-
 Romain-de Popey
HAUTE-SAOIE
 RN 508, carrefour
 68c la D 7 et la D
 27 à Bonlieu
 RN 205, virage
 69a Balme

Poitou-Charente

CHARENTE
 RN 10, carrefour avec
 70 37 à Champniers
CHARENTE MARITIME
 RN 137, traversée
 71 Rulon
VIENNE
 RN 147, carrefour
 72c la D 759 à Loudun

Limousin

CORRÈZE
 RN 89, à Larche

Aquitaine

DORDOGNE
 RN 89, entre la
 74 Jrrèze et Terras-
 son ;
 75 RN 89, entre Thenon
 et Saint-Crépin-d'Aube-
 roche
 76 RN 89, entre Le But
 et Mussidan
 77 RN 21, sortie sud
 de Bergerac, carrefour
 avec la RD 14

GIRONDE
 78 RN 113, carrefour
 à Cérons
 79 RN 113, de Bordeaux
 à Lamothe-Landerron
 80 RN 137, entre Saint-
 André-de-Cubzac et Cars
LANDES
 81 RN 124, au sud de
 Mont-de-Marsan
 82 RN 134, entre Mont-
 de-Marsan et Sabres

Midi-Pyrénées
GERES
 83 RN 21, au nord d'Auch
LOT
 84 RN 20, entre Cahors
 et Le Montat

TARN-ET-GARONNE
 85 RN 113, traversées
 d'agglomérations
 (Pommevic, Escatalens)
 86 RN 20, dos d'âne
 à Caral
 87 RN 20, entrée de
 Caussade
HAUTES-PYRÉNÈES
 88 RN 21, entre Aureilhan
 et Orleix

Languedoc-Roussillon

AUDE
 89 RN 113, traversée
 d'Alzonne
 90 RN 113, carrefour
 avec la D 111 vers Moux
GARD
 91 RN 106, virage au
 nord d'Alès (Rouvelong)
 92 RN 106, carrefour
 avec la D 225 à La
 Calmette

HÉRAULT
 94 RN 112, carrefour
 avec la D 51 à Marseillan-
 Plage
 95 RN 113, entre
 Bouzigues et Pous-
 san
 96 RN 112, entre Mireval
 et Frontignan
 97 RN 9, sortie de
 Clermont-l'Hérault

Provence-Alpes-Côtes-d'Azur
ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE
 98 RN 85, entre Château-
 Arnoux et Digne
BOUCHES-DU-RHÔNE
 99 RN 7, carrefour avec
 la D 23 et la D 71 à
 Mallemort
 100 RN 113, carrefour
 avec la D 19 à Lançon

42 RN 83, traversées
 de Roche, Vaire,
 Les Longeaux
JURA
 43 RN 5, carrefour
 Saint-Martin à Dôle avec
 la N 73
 44 RN 83, carrefour
 à Balanod
 45 RN 5, carrefour avec
 la D 405 à Parcey
HAUTE-SAOÏE
 46 RN 19, entre
 Ronchamp et La Piotnaz
 47 RN 19, entrée
 de Châlonvillars

Bourgogne

CÔTE-D'OR
 48 RN 74, traversée
 de Ladoix-Serrigny
 49 RN 5, virage au
 Bois-de-Soirans

50 RN 5, traversée
 de Genlis
NIÈVRE
 51 RN 151, sur tout le
 département
SAÔNE-ET-LOIRE
 52 RN 6, entre Saint-
 Albain et La Salle
 53 RN 6, Beaumont
 et Sennecey
YONNE
 54 RN 6, carrefour avec
 la D 164 à Bassou

Auvergne

ALLIER
 55 RN 7 du nord de Mou-
 lins au carrefour de Trévol
PUY-DE-DÔME
 56 RN 89, carrefour
 avec la D 987 à l'entrée
 nord de Bourg-Lastic

57 RN 89, traversée
 de Bourg-Lastic

Rhône-Alpes

AIN
 58 RN 5, carrefour de
 la Croix-de-Cessy
DRÔME
 59 RN 7, carrefour du
 Meyrol (Montélimar)
 60 RN 7, carrefour
 à Champlain
 61 RN 7, sortie sud
 de Montélimar
 62 RN 7, traversée
 de L'Homme-d'Armes
 63 RN 7, traversée
 de Saulce-sur-Rhône
ISÈRE
 64 RN 90, carrefour avec
 la D 525 et la D 9 à Barraux
LOIRE
 65 RN 82, entrée sud
 de Saint-Étienne

DANGER

- 8 Très important
- 14 Important

3) En cas de sortie
 de route (arbres
 trop proches, pas
 de glissières de
 sécurité...)

AUTOROUTES

GRANDS AXES

AUTRES AXES

DES VILLES

...moteurs, la pièce
...resse du projet,
...e qui lui donne toute
... efficacité. Malheu-
...sement il est aussi le
...et des soucis des
...ideurs nationaux.

3 000 camions par jour

On ne peut pourtant
dire que rien n'ait
été fait. Entre Guéret et
la Croisière (38,5 kilo-
mètres) la mise à deux
voies est
prévue ; elle a mis le
lieu de la Creuse

INTERVIEW



Raymond Labrousse
Membre du Bureau
du TRACE

"Ensemble, exigeons la mise à 2X2 voies de la RCEA".

L'aménagement du territoire,
le maintien et le développe-
ment des différents secteurs
économiques, touristiques,
culturels, dépendent pour
une large part du désencla-
vement autoroutier et ferro-
viaire.

La région Limousin dispose
d'un axe autoroutier Nord-
Sud, Paris, Toulouse, axe
important en voie d'achève-
ment, qui assure les liaisons
entre la France et l'Europe du
nord et du sud.

Les liaisons transversales rou-
tières et ferroviaires Est-
Ouest sont beaucoup plus en
retard.

Cependant la route Centre
Europe Atlantique (RCEA) est
un lieu de passage privilégié
pour les échanges commer-
ciaux et touristiques entre
l'Europe centrale : Allemagne,
Suisse, mais aussi l'est de la
France : Alsace, Jura, Alpes du
nord, Région Rhône Alpes et
l'Atlantique, l'Espagne et le
Portugal.

Elle irrigue le nord du Massif
Central et le Limousin.

Son tiers central est bien
déterminé, il va de Mâcon à
Bellac.

Les élus, les usagers, les
Chambres consulaires, les
représentants des Régions et
Départements concernés par
cet axe routier : Saône et
Loire, Allier, Creuse, Haute-
Vienne animent une associa-
tion dynamique "TRACE", qui
a son siège à Montluçon.

En Creuse, l'Association pour
l'aménagement de la RN
145 mène ses actions depuis

plusieurs années.

Un large mouvement popu-
laire s'est développé sous les
formes les plus diverses pour
exiger la mise à 2X2 voies de
la RCEA.

Les résultats de la dernière
initiative de TRACE confir-
ment son impact au sein de
la population : 60 000 cartes-
pétition distribuées, plus de 20
000 ont été adressées au
Président de la République.

Les financements pour la réa-
lisation voie rapide 2X2 voies
étaient prévus dans le cadre
des Contrats de plan Etat
Région.

En Creuse, "la 2X2 voies" est
réalisée entre la Croisière et
Guéret, de timides avancées
de travaux se profilent à l'est
de Guéret.

Quelques travaux ont vu le
jour à l'est de Montluçon et
tout à fait à l'est du "Tiers
Central" vers Paray-le-Monial
et Mâcon.

Les financements attribués
étaient très insuffisants, mais
les réductions budgétaires de
l'Etat "les gels de crédits"
depuis l'an dernier mettent
en péril cette réalisation rou-
tière.

Pour faire diversion et tenter
de masquer le désengage-
ment de l'Etat, le Gouverne-
ment propose la réalisation
de la RCEA en autoroute
concedée au privé, sur la
totalité de son parcours ou
sur des tronçons.

Une étude est actuellement
en cours dans ce sens.

Mais les expériences passées
montrent que si la solution
d'une autoroute concedée au
privé était retenue, il faudrait
au moins 15 ans pour réali-
ser les études et rechercher
les financements, il faudrait
donc attendre au moins
2015 pour débiter ce projet.
C'est inacceptable et intolé-
rable.

L'association TRACE demande :

- une audience à M. Chirac,
Président de la République.

- une audience à M. Léry,
Directeur des routes

L'association TRACE :
- décide de poursuivre ses
actions pour accélérer la mise
à 2x2 voies du Tiers Central
de la RCEA Mâcon Bellac et
appelle les populations des
régions concernées à déve-
lopper leurs initiatives de
lutte.

- demande le déblocage im-
médiat des Crédits du 20e
Plan pour la réalisation des
travaux prévus, ainsi que l'af-
fectation des crédits spéciaux
accordés par le gouverne-
ment Balladur et l'accroisse-
ment des crédits dans l'éla-
boration du 12e Plan.

**tant que la
R.C.E.A. n'est pas
en 2X2 voies**

HÉCATOMBE SUR LA RN79

Deux scénarios pour une deux fois deux voies

Reçus au ministère des Transports par le directeur de cabinet de Bernard Pons et le conseiller à la direction des routes, Jean-Marc Nesme et René Beaumont se sont vus présenter deux scénarios de mise en deux fois deux voies de la trop meutrière RN 79. Celui de la concession autoroutière semble s'affirmer pour une mise en chantier «rapide» de cette liaison Paray-Mâcon.

PARAY. - "17 morts en 7 mois ; la population, les riverains et les élus sont aujourd'hui excédés ; si une aucune accélération n'est donnée à un aménagement de la RN 79, ils sont prêts,

et moi le premier, à montrer sur la route leur détermination". M. Jean-Marc Nesme, député accompagné de son homologue René Beaumont président du Conseil général situait d'emblée l'enjeu de l'entretien avec le ministère des Transports.

En l'absence de M. Bernard Pons ministre, empêché en dernière minute, MM. Breuil, directeur de cabinet et Lemoine conseiller à la direction des routes devaient présenter deux scénarios relatifs à l'aménagement en 2x2 voies de la RN79 entre Paray-Est, Charolles et Mâcon, ce en marge du prochain contrat de plan 1999-2004 unissant financièrement Etat-Région-Département. Pour accélérer les choses, le tronçon pourrait être concédé à la SAPRR, sa réalisation devant s'effectuer alors avant les inscrip-

tions autoroutières déjà programmées. Deuxième hypothèse de travail avec la mise en chantier d'une route express 2x2 voies concédée ensuite à la même société autoroutière. Quelle que soit l'option retenue, une décision pouvant intervenir à la fin de l'année, la Région et le Département vont procéder sans attendre l'échéance 2004 à l'achat du foncier correspondant à l'emprise des voies.

Suivi de chantiers

Second sujet d'inquiétude évoqué par les élus : le gel des crédits budgétaires va-t-il pénaliser dans le temps la réalisation des travaux - Dompierre/Paray- programmés dans le cadre du 11^e plan ? Il conviendra de consulter Bercy (ministère des finances). MM. Beaumont et Nesme recevaient

toutefois l'assurance que ce tronçon serait prioritaire, le pont sur la Loire établi à la hauteur de Digoïn et financé unilatéralement par l'Etat "devant démarrer début 1997". Troisième volet de l'entretien, la Diagonale Chalon-Saint-Etienne : la direction nationale des routes a commandé une étude de faisabilité technique, économique et financière dont les conclusions seront présentées en fin d'année. Aussi dans un tel contexte, il n'est pas impossible de penser que la liaison soit inscrite au schéma autoroutier dès 1997.

Si cette rencontre s'est somme toute avérée «fructueuse», les députés entendent demeurer vigilants et ne pas baisser la garde, invitant par ailleurs M. Pons à sillonner nos routes saturées.

R R

pour la sécurité et l'économie

Cinq ans de luttes avec Tracé

Regroupant plus de cent collectivités locales et organismes consulaires, des riverains, le comité Tracé n'a qu'un objectif : la Rcea en deux fois deux voies en l'an 2000. Au fil des démarches, des pressions, les choses avancent. Pourtant il reste encore beaucoup à faire.

En octobre, plutôt que de s'adresser une nouvelle fois aux ministres, députés, sénateurs, et techniciens, Tracé s'adresse directement au président de la République. Les collectivités locales, les chambres consulaires et autres organismes adhérents au comité ont distribué plusieurs milliers de cartes postales arborant le slogan suivant : « tant que la Rcea n'est pas en deux fois deux voies, je reste là ». Soulignant l'urgence de voir le tiers-central passer en deux fois deux voies, ils ont demandé aux riverains

de cet axe d'adresser ces cartes à Jacques Chirac. Ce n'est là que la dernière en date d'une longue série d'actions au service l'aménagement du territoire, de la sécurité des populations et de la vie quotidienne des entreprises riveraines de la route.

Des dates et des résultats

- Octobre 1991 : création du comité
- Printemps 92 : implantation de panneaux sur tout le tiers central demandant « deux fois deux voies pour quatre fois plus de sécurité ».
- 6 Juin : journée d'action avec barrages et distribution de tracts pour sensibiliser les usagers et dialoguer avec eux
- Février 1993 : le ministre des Transports émet un avis favorable à la mise en deux fois deux voies de la Rcea. L'action unitaire des élus de toute la vallée de Montluçon, des usagers et des riverains est enfin entendue au plus haut niveau.
- Printemps 93 : le comité change de nom, il devient Tracé.
- 27 septembre 1993 : Inauguration de l'exposition Tracé à la foire de Montluçon. Elle parcourt ensuite les quatre départements concernés par le tiers-central : Haute-Vienne, Creuse, Allier et Saône-et-Loire.

En 1994, l'ouverture du contournement de Montluçon met fin aux nuisances générées par les camions en ville. Le projet a coûté 22MF à la commune.

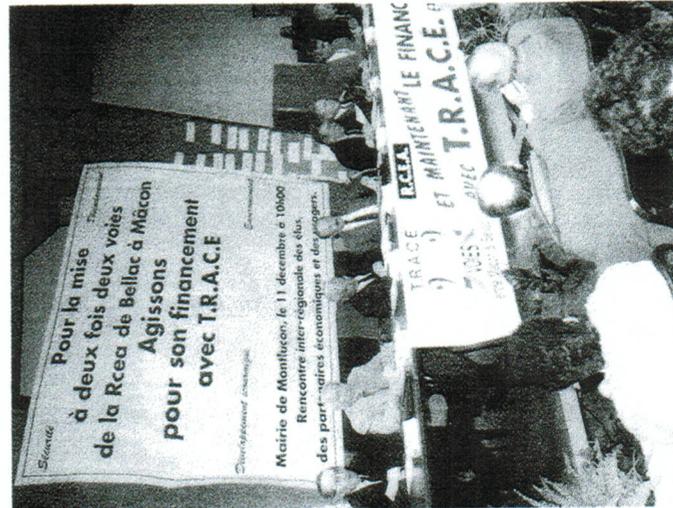


La dernière campagne en date du comité Tracé.

En juin 1993, dans les environs de Deux-Chaises, les élus organisent des barrages et font signer une pétition exigeant

(suite de la page 13)

- 11 décembre 1993 : adoption d'une délibération commune par plus de cent collectivités.
- Mai 94 : annonce du 11e plan qui prévoit la Rcea en deux fois deux voies en 2010. Tracé réclame pour sa part cette mise en service en 2005 au plus tard, voire avant l'an 2000, en prônant l'utilisation de crédits hors-plan (comme pour la Rn20 entre Vierzon et Brive) et participation du Fond européen de développement économique régional (Feder).
- Janvier 1995 : l'acteur Victor Lanoux soutient Tracé et, dans son courrier adressé à 1 500 personnalités françaises du monde culturel, artistique et sportif, déclare : « aujourd'hui en France, certaines régions, certains départements font figure de parents pauvres, d'oubliés de l'aménagement du territoire. Pourtant (...) des hommes y demeurent, y travaillent, agissent pour continuer à y vivre dignement (...) Certains refusent toute fatalité. Ils agissent et se battent (...) Je me suis associé au comité Tracé qui réclame la mise en deux fois deux



Depuis sa création, Tracé a su réunir large autour de revendications communes : l'aménagement du territoire et la sécurité routière.

- voies de la Rcea (...) Cette route peut devenir le fer de lance d'un combat qui engendrera d'autres perspectives d'avenir (...) »
- 7 mars 1995 : réunion à l'Assemblée nationale avec les présidents de groupes, remise d'un dossier de conviction et demande d'appui pour inscription au schéma routier transeuropéen.
- 12 mai 1995 : inscription au schéma routier transeuropéen qui impose la mise en 2 fois 2 voies de la Rcea en 2010. « Une avancée d'une très grande importance » selon le comité.
- 3 octobre 1995 : Tracé fête ses quatre ans. « On parle de plus en plus de la Rcea (...) Mais nous sommes plus que jamais attachés à notre objectif : la Rcea en deux fois deux voies en l'an 2000 » déclare Pierre Goldberg.
- 25 octobre 1995 : réunion à l'Assemblée nationale avec les groupes parlementaires.
- 23 avril 1996 : rencontre avec M. Leyrit, directeur national des routes. Il est convenu que Tracé et lui se rencontreront tous les six mois pour faire le point sur la situation.

Extrait du Journal Municipal de Toulouze 24/4/1996

Journal de Saône-et-Loire début 1997

ACCIDENTS DE LA ROUTE EN SAÔNE-ET-LOIRE

140 morts sur les routes en 1996

140 tués sur les routes en 1996: la Saône-et-Loire figure malheureusement parmi les quatre départements français qui enregistrent les plus fortes hausses.

CHALON... Présenté simultanément à Paris par le ministre de l'Équipement et des Transports Bernard Pons, et à Mâcon, par le préfet Denis Prieur, le bilan des tués dans les accidents de la route fait apparaître notre département

comme l'un des mauvais élèves de la sécurité routière en France.

Avec une hausse de près de 20% du nombre de tués par rapport à 1995 (et plus 60% par rapport à 1994), la Saône-et-Loire est, avec les Pyrénées-Atlantiques (+25%), la Charente (+44%), la Haute-Loire (+23%) et l'Yonne (+18%), l'un des départements où ce macabre décompte est en plus forte progression.

En fait, c'est la gravité des accidents qui augmente. En effet, le nombre des accidents, lui, est en baisse de 7%, tout comme le nombre des blessés (-8%).

Commentant les chiffres nationaux, le ministre a mis en lumière le bilan préoccupant «en rase campagne» et notamment sur les routes départementales.

Le détail des chiffres pour la Saône-et-Loire n'étant pas communiqué, il est

	1994	1995	1996*
Accidents	1.347	1.384	1.287
Blessés	1.942	1.952	1.788
Tués	87	118	140

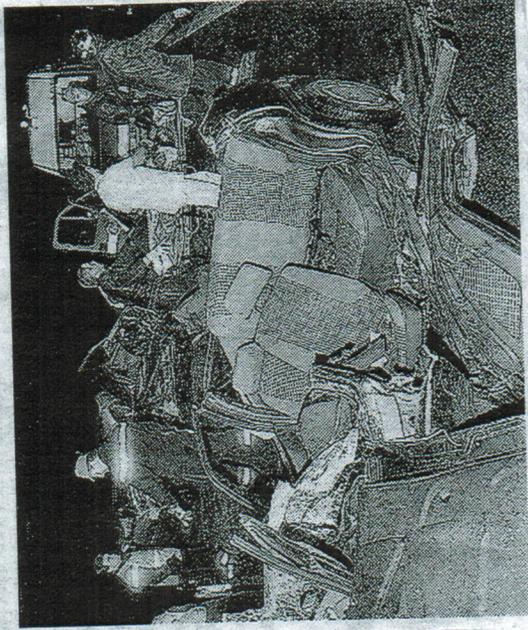
*chiffres officiels non collationnés par l'observatoire de la sécurité routière

difficile de savoir où les risques sont les plus grands. On notera tout de même que chez nous, la route détenant le triste record du nombre de tués est une nationale, la RN 79 sur laquelle on a dénombré 22 morts sur 25 kms en 1996.

M. Pons a annoncé qu'il étudiera, dans le cadre de sa politique de prévention, les moyens à mettre en œuvre pour faire baisser le nombre des victimes de l'insécurité routière. Il demandera aux préfets de «publier systématiquement tous les mois» le bilan de leur département en s'ap-

prochant sur des exemples d'accidents. En Saône-et-Loire, notre titre s'est uni à la préfecture, à la Sécurité Routière et au Conseil général, pour mener une action d'information et de prévention par la publication, le 3e mercredi de chaque mois, des «Cahiers de la Route». Une manière, comme l'a demandé le ministre, «d'appeler chacun à la vigilance et à un comportement responsable».

Mais les derniers chiffres prouvent que dans ce domaine de l'insécurité routière, rien n'est malheureusement jamais acquis.



RN.78 : 5 accidents dont 4 mortels

La RN.78, qui va du nord de Saint-Marcel à Louhans, pose un vrai problème de sécurité, notamment dans sa portion entre Oslon et Lessard-en-Bresse. En 1996, il y aura eu 5 gros accidents dont 4 ont eu des conséquences mortelles.

Ce qui explique qu'il y a un peu plus de huit jours, les maires des communes concernées ont interrogé le député René Beaumont, en visite dans le canton de Saint-Germain du-Plain.

Sur la petite quinzaine de kilomètres de route, de la sortie d'Oslon à l'entrée du bourg de Lessard, la RN 78 qui passe sur les communes de Saint-Christophe-en-Bresse, L'Abergement Sainte-Colombe et Tronchy, est quasiment toute droite, avec d'une part des côtes et descentes nombreuses, limitant la visibilité, plusieurs carrefours importants, dont celui des «4 chemins» et l'émergence, de part et d'autre, de nombreuses petites routes ou chemins de

sorties de fermes, ont rappelé les élus au député, en insistant sur le fait que la cause première des accidents graves, et souvent mortels sur cette portion, c'est l'excès de vitesse.

«Il faudrait aux 4 chemins, un carrefour avec un tourné à gauche» a dit le maire de Lessard, qui a expliqué aussi que la RN.78 traverse le village, avec tous les dangers que cela comporte.

Le réaménagement programmé du centre-bourg, devrait permettre de réduire ici, à la question cruciale «comment réduire la vitesse des automobilistes». Mais ailleurs ?

René Beaumont qui connaît bien cette route et ses dangers, car il la prend souvent pour rentrer à Varennes-Saint-Sauveur, s'est dit conscient du problème, reconnaissant qu'il n'avait pas de solution toute faite.

PH.L

RN.79 :

17 accidents 22 tués

1996 restera au niveau de la RN 79 comme une année catastrophe enregistrant 17 accidents mais surtout, en 25 kilomètres séparant Digoïn de Beaubery, 22 tués. Un trop funeste record dont on se serait bien passé.

Si cet effroyable bilan fait de cette nationale l'une des plus meurtrières du réseau français, la malchance ou un acharnement du sort ne suffisent pas à expliquer le martyrologe. «Bon an, mal an», la RN 79 amène son lot de malheurs et de tués (7 en 1995, 28 entre 1990 et 1994).

Visiblement, il y a problème et l'on ne connaît que trop la solution. Mais manifestement, on ne hâtera pas plus que cela la mise en oeuvre du chantier de 2x2 voies, seule solution à même d'écouler le rythme de circulation de cette transversale européenne et d'enrayer le carnage.

Les travaux de visibilité mis en oeuvre depuis quelques mois permettront peut être d'épargner des vies humaines. Mais tous les techniciens de la route s'accordent à reconnaître que leur efficacité se montre forcément limitée.

Journal de Saône-et-Loire début 1997

Montluçon, le 20 Février 1997

Monsieur Jacques CHIRAC
Président de la République

55, rue du Faubourg ST Honoré
75800 PARIS

Monsieur le Président de la République,

Suite aux différents courriers que j'ai pu vous adresser vous demandant d'accorder une entrevue aux membres du bureau de T.R.A.C.É (Tiers central Route centre europe Atlantique - Comité pour son Equipement) et à la réponse qui nous a été faite nous informant du renvoi de notre dossier au Ministre des Transports, l'Assemblée Générale de T.R.A.C.É. réunie le 14 février dernier, m'a personnellement chargé de réinsister auprès de vous afin d'obtenir un rendez-vous.

C'est donc au nom de l'ensemble des personnes présentes, tous les élus présents, des Présidents de Chambres Consulaires, des Présidents d'associations de riverains et qui soutiennent notre action (voir liste jointe) que j'attire à nouveau votre attention.

A l'étude des différents éléments qui sont à ce jour en notre possession, il semblerait que la Route Centre Europe Atlantique n'apparaisse toujours pas comme une grande priorité nationale de l'Etat Français. Nous avons certes conscience que la R.C.E.A. n'est pas la seule route à aménager au sein de notre pays mais il n'en demeure cependant pas moins vrai que cet axe est l'unique liaison routière d'Est en Ouest.

Comme j'ai pu vous en faire part, l'accroissement de la circulation (20 000 véhicules/jour dont 1/3 de poids-lourds), la vétusté du tracé actuel engendrent d'incommensurables problèmes de sécurité. Vous en conviendrez, Monsieur le Président, il est inconcevable, qu'à l'aube du 21ème siècle, des vies humaines soient exposées chaque jour et ce en raison d'un manque de crédits accordés à cet axe.

.../...

2.

Cette route en deux fois deux voies est également une nécessité au niveau économique pour des régions qui apparaissent souvent comme les parents pauvres de l'aménagement du territoire.

C'est pourquoi, nous demandons une nouvelle fois qu'il vous soit possible de recevoir une délégation représentative de notre comité composée de femmes, d'hommes qui agissent dans la plus grande unité et le plus grand pluralisme pour que très prochainement la R.C.E.A. soit équipée en deux fois deux voies de Mâcon à Bellac.

Espérant être entendus,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la République, à l'assurance de notre très haute considération.

Pour le comité,
Pierre GOLDBERG

Maire de Montluçon

Paris, le 28 FEV. 1997

Le Directeur du Cabinet

N/REF.: CAB/CP/A/34291



Monsieur le Maire,

Vous avez bien voulu appeler l'attention de la Présidence de la République, qui a transmis à M. Bernard PONS votre courrier, sur la route Centre-Europe-Atlantique (RCEA), et lui faire part de votre inquiétude quant aux perspectives d'achèvement de la mise à deux fois deux voies de cet itinéraire.

Le Ministre est parfaitement conscient de l'intérêt que présente cet itinéraire dont l'aménagement figure au premier rang des priorités de l'Etat au XIème Plan, au même titre que les autres liaisons interrégionales que constituent la route nationale 88 de Lyon à Toulouse et la route des Estuaires.

A l'issue du comité interministériel pour l'aménagement du territoire (CIAT) de Mende qui s'est tenu le 12 juillet 1993, l'Etat s'est engagé à poursuivre activement l'aménagement de la RCEA de l'autoroute A.10 à l'A.6, dans le cadre des contrats entre l'Etat et les Régions Poitou-Charentes, Limousin, Auvergne et Bourgogne. Plus de 2,3 milliards de francs (dont 1,3 milliard de francs à la charge de l'Etat) lui seront ainsi consacrés au XIème Plan.

En outre, le Gouvernement a décidé de mettre en oeuvre un programme d'accélération en faveur de la RCEA : 595 MF supplémentaires seront ainsi apportés par l'Etat pendant la même période, de façon unilatérale, sauf en Poitou-Charentes où la Région et le Département accompagnent cet effort.

C'est donc au total plus de 3 milliards de francs qui seront consacrés à la RCEA sur la période du XIème Plan.

Pour ce qui concerne les sections comprises entre l'A.20 (La Croisière) et l'A.6 (Chalon-sur-Saône et Mâcon) qui vous intéressent particulièrement, ce montant global s'élève à 1,78 milliard de francs comprenant près de 1,3 milliard de francs (dont 0,67 milliard de francs à la charge de l'Etat) au titre des contrats Etat-Régions Limousin, Auvergne et Bourgogne, et près de 0,5 milliard de francs intégralement financé par l'Etat au titre du programme d'accélération.

La mise en oeuvre de cet important programme a été progressive puisque préalablement aux acquisitions de terrains et au lancement des travaux, les études et les procédures ont dû être menées à leur terme.

.../...

Monsieur Pierre GOLDBERG
Maire de Montluçon
Comité T.R.A.C.E.
BP 3249
03106 MONTLUÇON CEDEX

A ce jour, l'ensemble des études d'avant-projet sommaire d'itinéraire a été approuvé de l'A.20 à l'A.6. La déclaration d'utilité publique des travaux ainsi que le classement en route express des sections comprises entre La Croisière et Montluçon, Montmarault et Chalon-sur-Saône ont été prononcés par décret en Conseil d'Etat. Le dernier dossier concernant la section comprise entre Paray-le-Monial et Mâcon doit être adressé au Conseil d'Etat prochainement.

Le phasage des différentes sections, des études et des procédures correspondantes a permis de lancer les travaux sur les sections les plus prioritaires.

Ainsi, l'effort porte principalement sur l'achèvement de la liaison Guéret - A.20 qui constitue le débouché de l'A.20 dans La Creuse (elle est en service sur 45 kilomètres à deux fois deux voies depuis fin 1995), sur l'achèvement du contournement de Montluçon à deux voies (en service depuis 1994), sur la section comprise entre Dompierre-sur-Besbre et Paray-Le-Monial pour laquelle les mises en service s'échelonneront de 1998 (pour la déviation de Dompierre à deux voies) au début du XIIème Plan, et enfin sur le contournement de Mâcon à deux voies et la déviation à deux fois deux voies de la Valouze en Saône-et-Loire qui ont été ouverts à la circulation en 1995 et en 1996.

Près de 870 MF ont aujourd'hui pu être mis en place sur le montant de 1,78 milliard de francs inscrit sur la période du XIème Plan.

La mise en place des crédits sera poursuivie au cours des dernières années du XIème Plan et fera l'objet d'une attention particulière, en tenant compte toutefois de la nécessaire participation du budget des Routes à la politique de réduction des déficits publics menée par le Gouvernement.

Au-delà du XIème Plan, près de 6 milliards de francs seront nécessaires pour achever la liaison A.20-A.6. Les financements correspondants seront à rechercher dans le cadre de la préparation des futurs contrats de plans.

Néanmoins, conscient des enjeux que représente cet itinéraire pour l'ensemble des régions traversées, le Ministre a demandé à ses services d'étudier toutes les possibilités afin d'en hâter la réalisation. Dans ce cadre, la possibilité d'un recours à la concession des sections restant à aménager est actuellement examinée. Les résultats de cette étude, qui seront portés à la connaissance des élus concernés, seront connus à la fin du premier trimestre de cette année.

Quoi qu'il en soit, dans l'attente de la réalisation de l'ensemble de ces aménagements, et devant la recrudescence d'accidents survenus en 1996 sur la section comprise entre Paray-Le-Monial et Mâcon, le Ministre a demandé qu'un diagnostic de sécurité soit établi pour la traversée de l'Allier et de la Saône-et-Loire et qu'un programme de sécurité comportant de fortes prescriptions soit mis en oeuvre dans les plus brefs délais. Les premières mesures ont d'ores et déjà été prises.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Pierre BREUIL

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU COMITE T.R.A.C.E.
LE VENDREDI 14 FEVRIER 1997

ETAIENT PRESENTS :

André ROUX, Maire de Chamblet, Bernard TINDILLIERE, adjoint au maire de Désertines, Jean PAGENEL, Directeur de L'ARCEA, Jean Bernard DAMIENY, Alain TESSEDE, adjoints au maire de Guéret, Christian DOMINE, Usager, adhérent à L'AFVAC et à la PR, Georges NICOLAUD, Maire d'Auge, Gilles DELMAS, CCI de Montluçon-Gannat, Yves GUILMAN, Vice-Président de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne, Suzy PREVOST, Maire adjoint à Boussac, Jean DESGRANGES, conseiller Général de L'Allier, Maire de Domérat, Thierry CHARRET, Adjoint au maire de Chazemais, Bernard L'HOSTIE, Adjoint au maire de Doyet, Jean DEBIZE, Délégué de Nouhant, Jacques COMBAUD, Maire de Lavault-Ste-Anne, Louis CANTAT, Conseiller Municipal de Digoin, Pierre BRETON, Maire de Dompierre-les-Eglises, Michel ROLLOT et Bernard RAY, Membres de L'Association Dompierre-Digoin, Jacques THIVRIER, CCI Montluçon-Gannat, Marcel-Alain DRAPIER, Vice-Président du Conseil Général de la Saône et Loire et Président délégué de L'ARCEA, André THEVENIOT, Adjoint au maire de Montluçon, Jean Claude MAIRAL, Conseiller général de L'Allier et Régional d'Auvergne, Jean Claude FAUVET, Conseiller Général de la Haute-Vienne, Maire de Droux, Jean Pierre BOUVET, Maire adjoint de Chalon sur Saône, Christian LABILLE, Maire de Diou, Jean Jacques LABUSSIÈRE, Joseph BERNACHEZ et Jean Pierre LECORVET, Adjoint au Maire de Diou, Bruno GERARD, Adjoint au maire de Brandon, Pierre BESSON et Louis COUTURIER, Adjoint au maire de Nouhant, Gabriel ROUCHON, adjoint au maire de Tardes, Jean Marie DESFORGES, Maire de Lamais, Aimé PELLETIER, Maire de Le Chauchet, Robert BOUSSAGEON, Adjoint de Le Chauchet, Michel DUCHIER, Maire de Bord St Georges, Jean FOURNIER, Maire de Verneiges, Henri PREAUT et Paul PRIEUR, Conseillers Municipaux de Molinet, Raymond FEJARD, Adjoint à Molinet, René DEBESSON, Vice-Président du Conseil Régional du Limousin, Daniel GALLERAND, adjoint à Ste Feyre, Marie-Thérèse PELLETIER, Maire de Viersat, Pierre MAULAT, Maire de Lépaud, Pierre GOLDBERG, Maire de Montluçon.

En premier lieu est fait écho des résultats plus que positifs qu'a connu la dernière campagne de sensibilisation du comité TRACÉ.

On peut estimer raisonnablement que c'est environ 60 000 cartes qui ont été distribuées à la population et que près d'une sur trois, c'est à dire 20 000, a été renvoyée au Président de la République. A n'en point douter, cette opération confirme l'impact des actions de TRACÉ au sein de la population.

Néanmoins, s'il est acquis désormais par le plus grand nombre qu'il est urgent d'équiper en deux fois deux voies le tiers central de la Route Centre Europe Atlantique, la situation sur le terrain est très loin d'être idyllique. Croissance des accidents, du nombre de victimes, retards dans les travaux et dans le financement prévu au XIème plan.

De plus, les membres de TRACÉ constatent avec amertume qu'il est de plus en plus difficile d'obtenir des informations concernant ce dossier. Alors, qu'initialement, il était prévu que TRACÉ rencontre tous les six mois, la direction nationale des routes, cette dernière ne nous a transmis aucun élément depuis avril 1996. Les nombreuses demandes d'entrevue au Président de la République restent vaines.

C'est dans ce contexte que TRACÉ a appris l'existence d'une étude concernant la concession au privé pour la réalisation de tronçons autoroutiers d'une ou plusieurs parties de la RCEA.

Les conseillers généraux de la Creuse, de L'Allier ont pris une délibération allant dans ce sens, le Président de la région Auvergne, Monsieur Valéry Giscard D'ESTAING a fait connaître qu'il soutiendrait la proposition d'un secteur autoroutier entre Montluçon et Mâcon.

La direction nationale des routes devrait même faire connaître prochainement le résultat d'une étude portant sur des solutions alternatives autoroutières pour la RCEA.

Il y a quelques années, la même proposition avait été faite et l'Etat à cette époque avait fait savoir qu'une solution autoroutière ne réduirait pas les délais et que par conséquent elle n'était pas envisageable.

TRACÉ ne s'est jamais positionné pour ou contre une solution autoroutière réclamant simplement la réalisation d'une mise à deux fois deux voies la plus rapide possible du tiers central de la RCEA. Les membres de TRACÉ fixent plusieurs exigences quant à une éventuelle solution autoroutière.

En premier lieu, il semble impératif qu'ils sachent où en est cette étude et ce qu'elle apportera réellement. A savoir, le nouveau schéma directeur routier national qui sera connu prochainement en tiendra-t-il compte? Quelle sera la partie concédée? Quels seront les délais de réalisation ?

Il est impératif dans le cas où la solution autoroutière soit retenue que les crédits initiaux prévus lors du dernier contrat de plan, ainsi que les crédits spéciaux accordés à l'époque par le gouvernement Balladur, pour une réalisation en deux fois deux voies plus rapide de cet axe, soient intégralement réinvestis sur la partie qui ne serait pas concédée afin d'accélérer la mise à deux fois deux voies de la totalité du tiers central. De même, il est impératif que les travaux

2.

débutent et s'achèvent en même temps sur la partie concédée et non concédée. C'est la cohérence, la sécurité qui l'exigent.

De la même manière, l'Etat doit faire connaître son point de vue quant aux conséquences juridiques et financières de l'utilisation pour la nouvelle autoroute des tronçons routiers de la RCEA modernisés avec des crédits nationaux et régionaux (régions, départements et villes).

L'Etat doit également donner toutes les informations nécessaires sur la nécessité - de par la loi, selon nous - qu'existe une liaison routière parallèle à l'autoroute et gratuite ou d'obtenir des gratuités quand l'automobiliste n'aura pas le choix.

TRACÉ doit continuer de réclamer que cette mise à deux fois deux voies, autoroutières ou non de Mâcon à Bellac soit effective le plus rapidement possible eu égard aux enjeux de sécurité et économiques.

Le projet autoroutier, s'il se réalise, doit être élaboré en étroite concertation, avec l'ensemble des communes situées le long de l'axe, afin qu'elles bénéficient d'entrées et de sorties en nombre suffisant, compatibles bien entendu avec les exigences de sécurité.

De plus, après les éléments apportés par Monsieur DRAPIER, Vice-Président du Conseil Général de la Saône et Loire et Président délégué de l'ARCEA, il s'avère que le programme autoroutier non encore réalisé représente 15 ans de travaux et de financement. Il semble donc peu probable que la RCEA et son tiers central passent devant toutes les inscriptions autoroutières existantes, et en particulier celles de 1986 qui ne sont pas entamées. Concrètement, il faudrait donc patienter jusqu'en 2015 pour voir enfin le projet pris en compte et débiter.

Au regard des enjeux (sécurité, économiques), ce délai apparaît inacceptable.

En conclusion et forts des points évoqués précédemment,

- L'Assemblée Générale décide à l'unanimité de poursuivre ses actions pour accélérer la mise à deux fois deux voies du tiers central de la RCEA de Mâcon à Bellac et met en avant l'urgence de cette réalisation. En ce sens, l'Assemblée Générale insiste sur l'importance qu'il y a de débloquer les crédits accordés dans le cadre du XIème plan et la nécessité d'un accroissement de ces derniers dans l'élaboration du XIIème.

- L'Assemblée Générale mandate Pierre GOLDBERG pour solliciter à nouveau une audience à Monsieur CHIRAC, Président de la République.

- De même et suite à la proposition faite à Pierre GOLDBERG par Monsieur LEYRIT, directeur national des routes, l'Assemblée Générale demande que ce dernier puisse recevoir le bureau de TRACÉ dans les quinze premiers jours d'Avril.

- L'Assemblée Générale décide la tenue d'une Assemblée Générale Extraordinaire le vendredi 13 Juin à 10 H 30 à Montluçon à laquelle les 160 communes adhérentes à TRACÉ, les chambres consulaires, les Conseils Généraux et Régionaux, l'ensemble des adhérents du comité seront invités. A l'issue, chaque collectivité, chaque association prendrait en son nom et simultanément une délibération commune.

- L'Assemblée Générale décide également de relancer les communes sur le principe d'une subvention à TRACÉ.

JSL Savoie 1997

Pour ne plus tomber dans le panneau

PAGE 9

POLÉMIQUE LE LONG DE LA RN 79

Pour ne plus tomber dans le panneau

Croisons les doigts; si aucun accident mortel n'est survenu depuis quelques mois sur la RN79, enlever les panneaux alertant de son danger est faire preuve, selon certains de «coupable légèreté».

PARAY. M. Christian Dominé est scandalisé et ne comprend pas pour quelles raisons les panneaux trilingues plantés entre Digoin et Saint-Bonnet-de-Joux et indiquant «17 morts en 7 mois» ont été arrachés à la sauvette. Sa colère bien compréhensible (son épouse fut la 17^e victime) est en outre exacerbée par le fait qu'il milite aujourd'hui en faveur d'une meilleure sécurité de cette route.

Membre de l'Avoc (asso-

ciation des familles de victimes des accidents de la route), il s'apprêtait en compagnie de quelques amis à la veille du week-end de Pâques, trois jours généralement meurtriers, à réactualiser les panneaux : de juillet à décembre 96 le bilan s'est en effet alourdi pour atteindre 22 tués.

Circulez, y'a rien à voir...

Le jour de l'opération venu, l'équipe dut se rendre à l'évidence, les panneaux avaient été enlevés... Coïncidence troublante propre à nourrir son courroux et à enquêter sur la motivation de ce geste. Si la série noire semble être pour l'instant stoppée, le bilan atteste de la dangerosité de l'axe : «les 25 kilomètres séparant Digoin de Saint-Bonnet sont les plus meur-

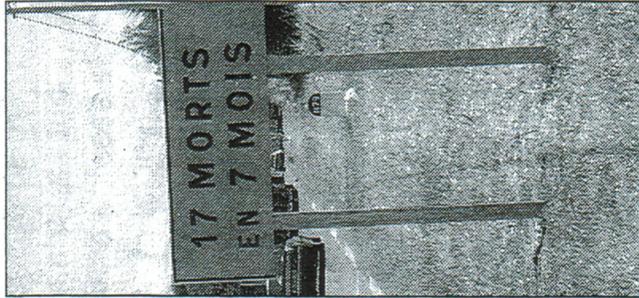
triers d'Europe ; ce tronçon est par ailleurs bien connu des journalistes étrangers qui, outre-Manche ont invité leurs ressortissants » à s'en détourner indigne-t-il.

S'il est vrai que ces panneaux ont, lors de leur implantation suscité quelques réactions de réprobation «trop macabre», leur efficacité s'avère être contestable : peut être ont-ils incité certains automobilistes à observer une très grande vigilance mais ils n'ont pu empêcher cinq autres nouvelles victimes. A l'époque d'ailleurs la DDE ne les considérait «pas forcément dissuasifs». «Devenus obsolètes, compte tenu de l'accoutumance des riverains, ils risquent de disperser l'attention des automobilistes et donc d'être la cause d'autres acci-

dents.» Christian Dominé réfute la thèse officielle rappelant d'une part la présence permanente d'un affichage plus ou moins sauvage mais surtout le fait que dans la majorité des accidents recensés un automobiliste ex-térieur au département était impliqué (et donc a priori non prévenu du danger latent).

«Au delà de la volonté à tout crin de faire porter, au par son comportement, au seul automobiliste les responsabilités de l'Etat qui laisse une infrastructure totalement désuète», il déplore donc les «errements» de cette décision : faudrait-il également enlever des bas-côtés de la route les gerbes-souvenirs déposées ici et là par quelques familles des victimes ?

B. B.
Le panneau disparu





Association des Familles Victimes des Accidents de la Circulation

Fondateurs :
Geneviève Hayward
Jacqueline et Albert Brac
Roger Huron 010-48-68

1 rue Gabriel Laumain 75010 PARIS
tél 01 48 01 09 37 Fax 01 48 06 44
Président Alain BRIDENNE

Mr Christian Dominé
La Vallée
71250 Buffières
23 Bd de la Liberté
71 Macon

Le 17 Juillet 1999

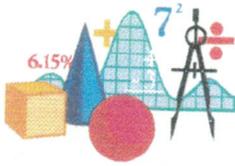
Monsieur

Encore 6 morts sur la RN 79 !
J'ai retrouvé dans un numéro de "Que Choisir" de 1996 un article sur
"La carte des points noirs" en France ? Bien entendu vous chercherez
vainement la RN 79 !!!!!.

Mais l'article donne ses sources, : les DDE ???? et répète le
même argument que celui du lobby routier: 50% des accidents sont
dus à l'infrastructure!!!!
Pas un mot sur le laxisme des responsables! Qui publiera l'étude faite
par des chercheurs : près de 70% des contraventions pour excès de
vitesse bénéficient d'INDULGENCE !!!, de la part de qui? de tout le
monde, il y a indulgence, par celui qui constate l'excès de vitesse, ou par

la préfecture (commission de retrait de permis) où par le tribunal...!!
Quand au contrôle d'alcoolémie, 40% des accidents mortels en 87 n'avaient pas
fait l'objet d'un contrôle d'alcoolémie ? Nos délégués en commission REAGIR
sont assez pessimistes, ces réunions sont toujours l'occasion pour les DDE
de réclamer des crédits, pas toujours pour aménager les carrefours
dangereux, mais plus souvent pour des déviations ???
Quand au contrôle des transports routiers, nous avons beaucoup de mal à
savoir ce qui se passe dans les CSA (commissions des sanctions administratives)
qui ségent dans chaque région, et qui doivent vérifier si le camionneur a
bien respecté les règles de temps de conduite, de repos et si il n'a pas
commis d'excès de vitesse où de surcharge ?? En effet dans ces commissions
deux représentants des usagers doivent siéger, mais ce sont souvent les
transporteurs qui se baptisent "usagers", la FNAUT n'a réussi à placer que
dans 3 régions, ses délégués: Centre, Nord et Franche-Comté!
Comme vous le voyez il reste beaucoup à faire.
Avec mes meilleures salutations.

Roger HURON



CHRISTIAN DOMINE

«La Vallée » - 71250 BUFFIERES

Tél/Fax: 03.85.59.64.30

Portable: 06.09.48.38.11

-LETTRE OUVERTE-

2 MORTS PAR JOUR - UN MORT AU KM...

Tel est le triste bilan des **25 KILOMETRES LES PLUS MEURTRIERS D'EUROPE**, en matière de circulation routière **pour la seule année 1996**, sur le tronçon **CHAROLLES/DIGOIN** de la **Route Nationale 79** -Tronçon bien connu de nos amis journalistes étrangers qui, outre manche, invitaient en ce début d'année leurs ressortissants à la grande prudence s'ils devaient l'emprunter.

Alors, quelle explication donner au fait que les panneaux en trois langues, dressés en Juillet dernier dans les deux sens de circulation, aient été retirés **la veille du Week-end de Pâques**, le premier de l'année 97 classé **Orange** ?

Ces panneaux avaient été mis suite à l'accident du **9 Juillet 96 à VENDENESSE LES CHAROLLES**, où la collision frontale inexpiquée de deux voitures avait fait **trois morts sur le coup, dont un enfant de trois ans**, deux autres **enfants de 7 et 10 ans grièvement blessés et choqués** d'avoir vécu la mort en direct de leur petit frère, de leur maman, et du compagnon de celle-ci, et en face **mon épouse qui n'a pas non plus survécu, laissant là aussi deux orphelines ...**

A la cellule de prévention et de sécurité routière de la **D.D.E. de MACON**, il m'a été raconté que du côté **DIGOIN**, il fallait retirer ces panneaux provisoires pour mettre ceux des travaux d'aménagement (trés) partiel de la **R.N.79** en cet endroit ;

Donc, plutôt que de les installer en amont du risque, par exemple avant le rond-point afin de ne pas faire d'ombre à la pub du Conseil Général, on les enlève purement et simplement, et afin de ne favoriser personne à la Loterie, on enlève aussi ceux qui sont dans l'autre sens à **LA FOURCHE**.

Le même interlocuteur m'a également raconté que pour être pleinement efficace, cette cellule travaille de façon coordonnée avec le travail de terrain de la **GENDARMERIE**, mais celle de **CHAROLLES**, interrogée en premier lieu par mes soins, déclare ne pas être au courant des raisons ayant présidé au retrait de ces panneaux oranges, pas plus d'ailleurs que les services de l'équipement de **CHAROLLES** ni de **PARAY LE MONIAL** !

Enfin, on me **raconte**, toujours à ladite cellule de prévention et de sécurité routière, à priori seule à pouvoir exprimer quelque chose sur le sujet, on me raconte, donc, que de toute façon, « **les gens** » ne lisent plus ces panneaux ; **devenus obsolètes, ils risquent donc de DISTRAIRE l'attention des automobilistes, et, donc, risquent d'être la cause...de nouveaux accidents (sic)!**

Et qu'en plus, je serais le seul à réagir à la dépose de ces panneaux, alors que lorsqu'ils ont été mis, il y aurait eu beaucoup de protestations...(re-sic)!

Aurait-on oublié, au sein de la très sérieuse « **Cellule de prévention et de sécurité routière** » de la **D.D.E. de MACON**, que dans la plupart de ces terribles accidents, causant mort en répétition et déchirements familiaux, presque toujours **un véhicule immatriculé dans un autre département** est en cause, (les rapports de Gendarmerie l'attestent), **rendant caduques les errements qui m'ont été donnés en réponse par Le Responsable de ladite « Très sérieuse Cellule » ?**

Quid des (trop) nombreux panneaux publicitaires, et autres hallogènes de stade..., de nature à, cette fois, réellement distraire, voire gêner les conducteurs ...? **Quelles sont les positions de la D.D.E. à ce délicat sujet, ô combien dérangeant ?**

Que penser de tout cela, quand l'automne a été traversé d'une grande **campagne médiatique sur la sécurité routière en Saône et Loire**, mettant en cause davantage les comportements des conducteurs, (sur lesquels il y a encore beaucoup à dire et à étudier, certes), que **l'infrastructure totalement désuète** que personne n'a le **courage de dénoncer**.

Les **prises en garde du Préfet** par voie de presse, mettant l'accent sur le renforcement des contrôles de police, **n'ont pas valeur de sécurisation**; d'autant que les dernières décisions du gouvernement, en matière de moyens policiers, vont vers une diminution quantitative et qualitative des zones rurales, donc du Charollais, au profit des zones urbaines; cet élément de réalité, au delà de la volonté à tout crin de faire porter au seul automobiliste les responsabilités d'état, cet élément, disais-je, aurait-il échappé à la réflexion de nos autorités préfectorales ?

Le choix politique du tout par la route, délaissant le chemin de fer et la voie navigable, est un élément de plus **mettant en lumière les véritables responsables de cette Déca-tombe** :

En effet, **la R.N.79 a été dessinée, il y a 25 ans, pour être une DEUX FOIS DEUX VOIES AVEC TERRE-PLEIN CENTRAL**. Réalisée en **DEUX FOIS UNE VOIE** provisoirement, mais en laissant les creux et autres courbes ne gênant pas un sens unique de circulation...

Il est des provisoires qui durent, contrairement aux panneaux d'appel à la prudence ...

Décider d'un Tout par la route sur cette route là désigne **l'usager** plus comme un **OTAGE** que comme un citoyen responsable, n'en déplaise à **certain élu** au discours se voulant rassurant, qui, voyageant beaucoup à l'étranger, trouva le temps à l'automne, (lui aussi, décidément!), de rencontrer **le ministre des transports** en personne sur cette question de la **R.C.E.A.**, sans toutefois pouvoir rapporter d'élément très clair, hormis que le mieux, c'est la **S.A.P.R.R.....**

Cet élu m'avait soutenu à la même période qu'il allait « faire une action » s'il n'obtenait pas gain de cause rapidement, et que dès lors il prenait toute disposition pour « bloquer la route »...

Cependant, en la matière, ce sont **nos amis routiers** qui en **Décembre** ont exprimé leur **mécontentement** entre autre sur les mêmes questions de sécurité...Mais pas de **Député** à leur côté!!!

Et puis, en terme de financement, le **11ème PLAN** ne prévoyait pas de budget particulier pour la **R.C.E.A**; celui-ci devant être prolongé d'un an, cela recule d'autant le démarrage d'un **12ème PLAN**

Quand à ce 12ème PLAN, il faut savoir que l'ami de notre brillant député, lequel se désespère de voir les routiers bloquer la route à nouveau, pour qu'il ait le temps cette fois ci de relever le mode d'emploi, je veux dire que **Monsieur GISCARD, de la Région Auvergne**, exige que ce **12ème PLAN** finance **SON AUTOROUTE**, de sorte sans doute à pouvoir aller faire ses emplettes à **BORDEAUX** ou **CLERMONT-FERRANT** ...

Dans le même temps, en adoptant fin 96 les 190,9 milliards de francs du budget de la Défense, ces brillants parlementaires gaspillent la bagatelle de 523 000 000 F par jour pour nous acheter la guerre.