

## Contribution de Monsieur Lucien PROST, habitant de Suin

à Madame la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Madame la Présidente,

Vendredi soir 5 novembre à Charnay les Mâcon, j'ai écouté avec attention vos paroles. Vous avez affirmé avec netteté la neutralité et l'objectivité de la Commission que vous présidez. Vous avez aussi déclaré que cette commission était disposée à considérer sans a priori toute contribution, c'est pourquoi j'ose vous écrire.

À Charnay, tandis que la salle rejetait massivement jusqu'à l'idée de péage, l'argumentation des représentants de l'État pour la justifier fut si confuse et laborieuse qu'à un moment, Madame, vous avez appelé à plus de clarté.

L'argent public promis à la concession s'élèverait à 200 millions d'€, selon le préfet de région, plus une bonne centaine pour l'installation des péages. Mais en cas de rejet de cette concession, moins d'argent sera disponible. Un mot vient à l'esprit pour qualifier cela : chantage.

Trois élus (Mrs Courtois, Émorine, Voisin) manifestèrent dans leur prise de position une absence d'enthousiasme pour ces péages, aussi récente qu'inattendue.

Plus tard, lors du débat, l'un des responsables de la DREAL osa énoncer le plus tranquillement du monde (et ce, à deux reprises au moins) que les itinéraires alternatifs devaient être aménagés de façon à *dissuader* les utilisateurs de les emprunter. N'est-ce pas inquiétant que des représentants de l'État capables de tels propos soient les instigateurs de schémas pouvant modifier la vie d'un très grand nombre de personnes ? Parmi les 100 pages du document de la DREAL, presque toutes célèbrent le projet de concession : autant proclamer article de loi le contenu de la publicité dont sont bourrées nos boîtes aux lettres. Pas la moindre allusion à un chemin de substitution digne de la route qu'on veut soustraire aux habitants. Chacun aura compris qu'un chemin médiocre est plus *dissuasif*.

Alors, quand on nous parle d'équité dans le traitement des utilisateurs, devons-nous entendre intérêt, pression, influence, marchandage, lobby ? Car l'équité est plutôt mise à mal. La branche nord sera gratuite, cette même RCEA gratuite l'est déjà en Creuse et ailleurs, tel péage pourrait encore, ici ou là, être déplacé, etc.

En Clunyois et Charolais, serions-nous des citoyens de seconde zone ?

En même temps qu'on nous garantit un débat est ouvert et libre, de multiples indices font apparaître l'affaire RCEA déjà réglée. Du moins, les échanges comme ceux de Charnay démontrent une chose : durant les trois mois qui viennent, la Commission et vous-même, Madame la Présidente, serez continuellement dans l'obligation d'écarter le soupçon d'être complices ou dupes des manœuvres de l'Administration Centrale.

Puisqu'il n'y a pas d'argent et que les riverains vomissent la captation de cette unique route, il faut faire moins cher, et déjà, sans attendre, mettre sur la chaussée les 300 millions d'€ destinés à la concession. Entre l'autoroute à péages et rien, place au bon sens.

**Deux remarques, en préambule à ma proposition :**

- 1) N'importe quel camion sur le plat roule à 90 km/h.
- 2) La chaussée à quatre voies derrière son grillage est un dogme dispendieux.

**À partir de ce postulat, les quelques 300 millions d'€ évoqués plus haut règlent grosso modo l'affaire :**

**Partant du péage A6 Macon-sud.** On emprunte la RCEA comme elle est : 90 km/h pour tout le monde, impossibilité absolue de doubler, matérialisée par glissière centrale jusqu'aux quatre voies de l'échangeur de La Roche Vineuse.

On ne touche à rien jusqu'à Sainte-Cécile.

De Sainte-Cécile à Clermain, 90 km/h, re-interdiction absolue de doubler, re-glissière centrale.

On ne touche pas à l'échangeur de Clermain.

De Clermain aux quatre voies de La Chapelle du Mont de France, deux voies montantes, une descendante, séparées par glissière. On ne touche pas à l'accès-sortie Montagny sur Grosne. Un passage supérieur à refaire ?

Après les quatre voies de La Chapelle et jusqu'à celles du col des Vaux, même chose, deux voies montantes, une descendante séparées par glissière. Un passage supérieur à refaire ? On ne touche pas aux accès-sorties Trivy-Chandon.

Franchi le col des Vaux, une voie descendante, deux montantes avec glissière entre les deux flux. (Si plus assez d'argent, glissières seules). Un passage supérieur à refaire à hauteur du cimetière de Verosvres ? Édification d'un échangeur dans le secteur étang de Verosvres-gare des Terreaux-Établissements Fargeot.

On ne touche à rien jusqu'aux quatre voies de la Fourche, mais glissière centrale rendant impossible tout dépassement. Pas de changement pour l'accès-sortie Beaubery. On consent même à garder le radar !

Échangeur Charolles-est. On ne touche pas. Simplement on permet l'accès à l'échangeur depuis la route de Viry (le chemin existe, il suffit de le revêtir).

Après l'échangeur, doublement du pont sur l'Arconce pour prolonger les quatre voies jusqu'au viaduc.

Charolles-ouest, édification d'un échangeur. Création d'une chaussée parallèle pour desservir fermes, forêt de Charolles, route de Champlécy, la Redoute, route de Lugny, la tuilerie, route de Cypierre. Échangeur ou intersection en dénivelé de la route Lugny. (La mise à quatre voies immédiate de la dizaine de kms entre Charolles-ouest et Paray-est économiserait l'établissement de cette chaussée parallèle et l'échangeur de la route de Lugny ; la création d'une seule voie suffirait même à cela !)

Sinon, de Charolles-ouest à Paray-est sont conservées les deux voies existantes séparées par glissière interdisant tout dépassement.

C'est tout pour l'itinéraire sud en Saône et Loire. La mise à quatre voies ponctuelle en tous lieux ou le doublement du viaduc de Charolles reste possible et souhaitable selon les financements disponibles. Même les glissières centrales demeurent réutilisables.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma haute considération.

*Lucien Prost, à Suin le 10 novembre 2010*