

Jean-Marie ROY
 4 Chemin des Crottélaises
 71700-Lacrost (près de Tournus)
 Fixe: 03.85.34.70.32
jeanmarie.roy7@gmail.com

Lacrost, le 22 Novembre 2010

à Mme la Présidente de la Commission
 du débat public sur la RCEA
 Espace Tourneloup - 42 Rue Tourneloup
 71000 - MACON

Objet: Débat public sur la RCEA

J'utilise périodiquement la RCEA en SetL. Après avoir assisté à la réunion du 5 Novembre à Charrey-les-Macon et étudié le document établi par le maître d'ouvrage pour le débat, j'émet l'avis suivant:

- Le projet physique de mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire est correctement étayé et ne semble pas être véritablement contesté, la modernisation des liaisons ferroviaires et fluviales, qui ne doivent pas être négligées, ne pouvant toutefois apporter qu'une contribution insuffisante aux besoins de transport des personnes et des marchandises.
- Remarquons que la solution d'une autoroute nouvelle à péage, distincte de la RCEA actuelle, n'est pas présentée. Elle serait sans doute contraire aux principes du Grenelle qui veut limiter l'importance de la route.
- Le débat porte donc sur une concession de la RCEA, qui est présentée comme une accélération du projet de mise à 2x2 voies.

Mon avis est que cette concession n'est pas la bonne solution car:


- Il ne s'agit pas ici d'une autoroute qui "s'ajouterait" au réseau existant et maintiendrait la route actuelle aux usagers qui ne voudraient pas payer le péage - Au contraire, l'autoroute "engloberait" la route actuelle et interdirait son usage aux personnes refusant de payer un péage, ne leur proposant que des petites routes de campagne très pénalisantes par rapport à la situation actuelle.
- Aucun système de péage n'est approprié au cas de la RCEA, compte tenu des multiples échangeurs existants et qui sont nécessaires à la desserte du territoire. Le système du "péage ouvert" apparaît comme une solution "acrobatique" présentée par l'Administration pour répondre à la commande politique, mais il engendrerait une inégalité de traitement entre ceux qui pourraient éviter les péages et ceux qui paieraient "plein pot" en franchissant les barrières, sans compter les effets pervers (sécurité, environnement) engendrés par les personnes voulant éviter ces barrières par les petites voies locales.

- Cette concession introduirait également une distorsion de traitement des territoires traversés par l'axe global vers l'atlantique, puisque les habitants de la S&L et de l'Allier seraient les seuls à perdre leur réseau national gratuit au profit d'une route payante.

Le meilleur choix me semble donc une RCEA aménagée à 2x2 voies sur crédits publics, mais à rythme rapide. En effet :

- Remarquons que la concession introduirait une dépense de 160 ME supplémentaires (p 74 du document), pour les péages et aménagements qui leur sont liés, ce qui constitue une dépense importante non productive (environ 17%).
- La dépense de mise à 2x2 voies, évaluée à 950 ME serait couverte par :
 - les 350 ME que l'Etat compte consacrer à la solution "concession" (p 75 : 200 ME de la branche Nord et 150 ME de subvention d'équilibre)
 - les recettes de l'éco-taxe prochainement applicable et dont le réseau taxable devrait comprendre la RCEA.
 - Un effort financier de l'Etat pour rattraper un retard pris par ce tronçon de RCEA par rapport aux sections vers l'atlantique, qui sont d'ores et déjà aménagées gratuitement pour l'usage. Il s'agit ici d'une question d'équité. Les questions de sécurité militent évidemment pour un financement prioritaire de l'Etat.

Je vous remercie, Mme la Présidente, de l'attention que voudront bien porter les membres de la commission à ce présent avis.


J.M. Roy