

Dominique Jobard

La Roche Vineuse, le 31 janvier 2011

71960 La Roche Vineuse

à

Madame la Présidente de la
CPDP sur la RCEA

Madame la Présidente,

J'ai déjà contribué au débat public (contribution N° 612 du 13 janvier 2011).

En cette fin de débat et après avoir assisté à la réunion du 21 janvier à Mâcon, je tiens à apporter une nouvelle contribution qui synthétise ce que j'ai retenu de ce débat conduit par vous-même avec sérieux et un sens du dialogue et de l'écoute que je tiens à souligner.

J'ai été un peu déçu par les expertises et les interventions du débat à Mâcon.

Côté expertise M. Bonnafous et sa Playstation ne nous ont finalement pas appris grand-chose. Il a annoncé qu'emprunter sur 65 ans au lieu de 60 ans apportait pas de vraie économie. La formule des intérêts composés nous confirme en effet qu'entre une annuité d'un emprunt à 5% sur 65 ans il n'y a que 1,2% d'écart avec l'annuité d'un emprunt sur 60 ans. Sur de telles durées, l'allongement de l'amortissement n'apporte pas grand-chose. S'il empruntait sur une durée infinie il ne gagnerait que 5.4% sur l'annuité par rapport à 60 ans.

Je retiens quand même que 10% d'augmentation des péages permet de financer 100 millions d'euros supplémentaires. Mais je retournerai l'argument en disant que si on surestime le produit des péages, c'est un gouffre financier qu'on ouvre (diminution du trafic grâce au Grenelle, diminution du nombre des péages (2 péages au lieu de 6 selon JP Courtois), sous-estimation du phénomène d'évitement des péages ponctuels et cela d'autant plus qu'ils seront rares et chers).

Les interventions du public m'ont souvent mis mal à l'aise surtout quand la salle sifflait certaines interventions qui énonçaient pourtant des vérités : raréfaction du pétrole qui le mènera bientôt à 150€ le baril, diminution indispensable du transport routier (cette idée était brocardée par la salle parce qu'il n'y a ni canal ni ligne de chemin de fer au col des Vaux alors qu'on sait que la diminution du transport routier international se fait aussi par le développement des circuits courts, les relocalisations et la dérivation du trafic sur des itinéraires équipés de moyens alternatifs (canal du centre, ligne de chemin de fer du bassin minier, etc...)).

Par contre la salle a applaudi M. Courtois qui propose toujours une concession en autoroute à péages.....sans péage (ou à peu près : un péage à chaque extrémité). Ce n'est pas un concessionnaire qu'il doit chercher mais un mécène très généreux. Je rappelle que M. Bonnafous a montré que 10% d'écart de recettes sur les péages, c'est un écart de 100 millions d'euros sur le plan de financement.

Les Français qui ont aimé les idées creuses du genre "Travailler plus pour gagner plus" ou "Ensemble tout est possible" sont encore prêts à écouter les bonimenteurs.

Finalement, après avoir écouté et lu les documents je pense qu'il y a trois solutions :

1. La solution du maître d'ouvrage – concession autoroutière sur l'itinéraire actuel de la RCEA.

Je ne reviendrai pas sur les multiples inconvénients largement développés durant le débat : cout financier exorbitant pour les usagers locaux, absence d'itinéraire de substitution, danger et nuisances générés par le trafic contournant les péages,.... Cette solution est à mon sens la pire des solutions.

2. Une concession autoroutière sur un nouvel itinéraire.

Cette solution serait acceptable pour les usagers et correspondrait à ce qui s'est fait chaque fois qu'une autoroute à péage a été réalisée (encore récemment l'A 406). On offre une nouvelle possibilité aux usagers et ceux qui ne veulent pas payer continuent à utiliser l'itinéraire existant sur lequel le trafic ne peut ainsi que diminuer.

Je suis cependant aussi contre cette solution. Après le Grenelle de l'Environnement, à une époque où il est plus qu'urgent de chercher d'autres modes de transport et protéger la nature, la biodiversité et l'agriculture si on ne veut pas aller dans le mur, neutraliser des milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles pour un nouvel itinéraire serait une hérésie.

3. Solution par un financement public (Cf. propositions Montebourg ou Voisin).

N'en déplaise à ces messieurs des CCI de Saône-et-Loire et de l'Allier réunis le 25 janvier à Charolles, c'est la seule solution réaliste. Finalement l'utilisation de l'Écotaxe ferait aussi payer les usagers. En effet, dans les solutions 1 et 2, ce n'est pas le recours à l'usager plutôt qu'au contribuable qui me gêne le plus.

J'ai bien entendu les contestations des écologistes qui dans leurs contributions disaient que l'Écotaxe n'est pas faite pour ça mais pour développer les transports alternatifs. Le 21 janvier, la réponse d'Arnaud Montebourg qui a aussi affirmé avoir entendu ces objections m'a paru satisfaisante. La loi sur l'écotaxe existe. Devant l'urgence qu'il y a à mettre à 2 x 2 voies cet itinéraire très accidentogène, utilisons-la sans attendre. Si une nouvelle taxe sur les profits des sociétés d'autoroutes est mise en place d'ici à quelques années on pourra alors l'utiliser pour payer les emprunts et rendre l'écotaxe à son but initial : les transports alternatifs.

Cette solution mérite d'être affinée sur quelques points :

- Il faut que l'État accepte de conserver la RCEA comme nationale et à en assurer l'entretien. On a bien compris le 21 janvier que l'État comptait bien économiser via la concession les 10 millions d'euros annuels d'entretien et bazarder le personnel des DIR qui en est actuellement chargé.
- Il faut trouver une solution qui ne se cantonne pas à la Saône et Loire mais qui traite l'ensemble de l'itinéraire y compris dans l'Allier, jusqu'à Montmarault.
- Pour équilibrer tout cela il y a peut-être des économies à faire. Dans ma contribution du 13 janvier, j'avais parlé du viaduc de Sologny. Le 21 janvier, un intervenant a aussi parlé des viaducs de Charolles et de la traversée de la Loire. Je souligne que ces économies qui permettraient peut-être de boucler le plan de financement ne sont pas irréversibles. Si, contrairement aux objectifs du Grenelle, le trafic ne diminue pas ou si les déviations lors de travaux ou d'accidents sont trop pénalisantes pour les itinéraires de contournement il sera toujours temps de mettre aussi à 2 x 2 voies ces ouvrages dans 10 ou 15 ans. Je persiste à penser que si 99% de l'itinéraire est aménagé, le plus pénalisant sera réglé avec une bonne signalisation (et peut-être un radar sur les viaducs mais je vais aussi me faire siffler).

Encore merci pour la haute tenue de ce débat public.

Je vous prie, Madame la Présidente, de recevoir mes salutations respectueuses.

Dominique Jobard.

