

J'en ai pris conscience avec effroi ce vendredi 27 janvier à la réunion du débat public sur la RCEA de Digoin: je porte en moi une pulsion assassine que j'ignorais!

Cette révélation m'a été fournie par M. le sénateur Beaumont suite à la démonstration manichéenne clôturant son intervention: soit je suis pour l'autoroute à péage et je suis quelqu'un de bien, soit je suis contre et dans ce cas, je serai responsable des morts dus aux retards pris dans la réalisation des travaux. Cet argument avait déjà été esquissé par le député du Charolais Brionnais lors de son débat public du 18/06/2009 sur le même thème avec le président du conseil général de S et L.

J'ai donc repris les éléments du dossier et je me suis rendu compte que la chronologie des évènements montre des enchaînements troublants:

- Décembre 2004, M. le ministre des transports de Robien annonce qu'il crée l'AFIT (agence de financement des infrastructures terrestres) destinée à financer les nouvelles routes, que cette agence sera alimentée par les péages des autoroutes nationales propriétés de l'Etat, et que la mise à 2 x 2 voies de la RCEA est prioritaire dans le financement (cette annonce ayant été faite par M. le ministre à Vendennes les Charolles sur la RCEA même, renforçait ses propos). Les travaux devaient être réalisés dans les 7 ans à venir. Satisfaction de l'ensemble des parties prenantes du dossier.

- Quelques mois après, courant 2005, l'Etat annonce que les autoroutes françaises seront privatisées (ce qui sera très vite réalisé). Par voie de conséquence, l'AFIT n'a plus de ressources et le projet de mise à 2 X 2 voies de la RCEA est enterré aussi vite qu'il avait été réactivé.

- La privatisation des autoroutes françaises s'avère être une affaire exceptionnelle pour les grands groupes du BTP qui s'en sont portés acquéreurs, puisque le retour sur investissement s'est fait dans le délai très court de 3 ans. Ceci a eu pour conséquence une forte revalorisation boursière des bénéficiaires.

- Les dites sociétés ayant fait la démonstration que la gestion des autoroutes était très gratifiante ont recherché d'autres projets semblables et ont très vite identifié que la RCEA avec ses 15 000 véhicules / jour et ses travaux en partie réalisés était une cible très intéressante. Si l'on en croit ce qu'en ont dit les médias, ces groupes ont donc fait, au ministère des transports, un lobbying d'autant plus efficace qu'ils sont très puissants donc écoutés. Le résultat est arrivé courant 2008: l'Etat annonce son intention de privatiser la RCEA par le biais d'une concession autoroutière à péage.

- Cependant, il fallait faire passer auprès du public ce choix, l'habiller au moyen d'arguments crédibles. En mettant en avant l'hécatombe des morts sur la route qu'il fallait à tout prix juguler - ce que personne ne peut contester - on tenait l'argument qui pouvait faire passer ce projet et rendre plus discrète la motivation première de la privatisation.

Depuis que j'ai identifié cette suite des évènements, ça va mieux. Non pas pour la RCEA, mais égoïstement pour moi: je me sens moins dans la peau d'un assassin potentiel. Je continue donc de penser que c'est bien à l'Etat d'assurer la sécurité des usagers de la RCEA - dernière route nationale de S et L - en réalisant les travaux sur fonds publics. Pour ce faire, il doit les décréter à nouveau priorité nationale comme cela avait été fait par la ministre de Robien en 2004. Et si le conseil général et l'écotaxe viennent apporter leur participation comme l'ont proposé M. Montebourg (présidents du conseil général) et Voisin (député du Mâconnais), c'est encore mieux

Henri Bonnot – Saint Bonnet de Joux