

Moulins, le 4 février 2011

Mme. Claude Brévan
Présidente de la CPDP-RCEA
Passage d'Allier
45, Place d'Allier
03000 MOULINS

Madame la Présidente,

Lors de l'ouverture du débat public vous avez invité tous les citoyens se considérant concernés par l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA à participer, et à exprimer une position, pour ou contre la concession, avec ou sans nuances, de manière argumentée. Je m'exprime ici en mon nom personnel.

J'habite dans l'Allier, à Vichy, depuis six ans, et mon expérience professionnelle m'a amené à découvrir, à parcourir et à m'impliquer dans ce département. Arrivé en tant que journaliste, l'enjeu du désenclavement et le retard historique des infrastructures nationales m'ont très vite été présentés comme une des principales sources de préoccupation, voire d'indignation, notamment par les décideurs locaux.

L'Allier est un département où l'on arrive –parfois- par hasard, et où l'on reste –souvent- par choix. C'est mon cas. Je ne pense pas avoir à convaincre les membres de la commission que vous présidez des atouts du Bourbonnais, vous en avez fait état à la réunion publique à Yzeure, à laquelle j'ai assisté. Mais le retard, historique, de ses infrastructures routières nationales, obsolètes voire inexistantes –à l'état de projet depuis des lustres- sont un véritable handicap pour ce territoire. Si bien que je suis favorable au projet de concession, et soutiens toutes les conditions revendiquées par les élus locaux bourbonnais de manière unanime.

En tant qu'habitant de Vichy. Certes, Vichy n'est pas directement concernée par la RCEA. Mais le contournement de Vichy est un de ces axes manquants dans l'Allier, pourtant essentiel pour le développement de cette agglomération. L'Etat, qui aurait dû réaliser cette infrastructure il y a une dizaine d'années, malgré les protestations et mobilisations des habitants et élus locaux, a repoussé à maintes reprises ce projet puis s'est engagé, il y a bientôt sept ans, à réaliser le tronçon nord-ouest, laissant le reste au contribuable bourbonnais. Le Département a donc assumé la responsabilité du tronçon sud-ouest. Aujourd'hui, les travaux du Département sont prêts à commencer et le chantier de l'Etat en est à peine à programmer des études, en vue d'une éventuelle inscription au prochain PDMI.

En tant que Vichyssois, je sais qu'une RCEA à péage est un des sacrifices à faire pour que le maître d'œuvre, l'Etat, reprenne en main le dossier du contournement de Vichy. Encore faut-il le souligner, le rappeler, et ce débat public nous en donne l'occasion.

En tant qu'habitant de l'Allier, je souhaiterais que le maître d'œuvre, l'Etat, ne perde pas de vue cette vision départementale. Il y a dans l'Allier trois grands chantiers qui ont été abandonnés, oubliés, négligés par l'Etat : la RCEA, la RN7 et le contournement de Vichy. Si les élus, les acteurs économiques et une grande partie de la population se sont exprimés favorablement à la concession, c'est bien parce que nous savons que l'Etat ne pourra pas réaliser, hors concession, tous ces axes dans des délais acceptables.

Ce vendredi 4 février, un tronçon gratuit de la RN7 est inauguré dans la Nièvre, de Nevers à Moiry. A une vingtaine de kilomètres de l'Allier. Une lettre adressée à cette commission laisse entendre que la suite, de Moulins à Roanne, serait également concédée. Pourquoi ? Les services de l'Etat ne sont-ils pas au courant que la RCEA qui est en débat aujourd'hui et la RN7 sont sur le même territoire ? Travaillent-ils tous les dossiers séparément ? Les décideurs nationaux trouvent-ils juste et logique qu'un territoire comme celui-ci, qui se bat pour lutter contre le déclin démographique, va s'en sortir avec des itinéraires structurants payants ?

De nombreux habitants de l'Allier sont prêts à accepter, à se résigner à accepter, une RCEA à péage, à condition que la RN7 soit prise en compte dans le PDMI de manière plus sérieuse que cela a été le cas jusqu'à aujourd'hui. Là aussi il y a urgence.

En tant que citoyen français, je trouve honteux l'état de ces axes, pourtant structurants d'un point de vue national et européen. Il suffit de sortir du département pour constater les différences. Passer de la Nièvre, de la Creuse, de la Loire ou du Puy-de-Dôme à l'Allier, en ce qui concerne les routes, c'est comme passer de la Croatie ou de la Slovénie à la Bosnie-Herzégovine.

Je trouverais honteux que l'Etat, ayant été saisi par les citoyens comme il l'a été durant ce débat public, ayant pris conscience de l'urgence à apporter des réponses à cette « route de la mort », engorgée de poids-lourds, décide autre chose que de répondre dans les plus brefs délais.

Face à la mortalité excessive de cet axe, à la dangerosité de cette infrastructure non terminée, faire le choix de réaliser d'autres voies (telles que l'enfouissement de la RN13 à Neuilly, pour un milliard d'euros sur 1,4km), reviendrait à envoyer, encore une fois, un message de mépris aux habitants de ce territoire.

On en viendrait à se demander quelle est la place de l'Allier dans la nation.

Ce n'est ni à l'Allier, ni à la Saône-et-Loire d'ailleurs, de financer de quelque manière que ce soit les routes nationales et européennes. La balle est dans le camp de l'Etat : au gouvernement de choisir entre l'autoroute et la voie express. Ce débat public a rappeler qu'il y a urgence, et sur plusieurs axes.

La Saône-et-Loire compte déjà une LGV et une autoroute structurante qui relie des villes importantes. Ce n'est pas le cas de l'Allier. Cela doit être pris en compte par le maître d'œuvre. En revanche, les opposants à la concession ne sauraient pas être tenus pour responsables d'un éventuel échec du projet de concession. C'est un choix politique qui relève de l'Etat. Retarder le projet de plusieurs dizaines d'années, avec les conséquences que cela comporterait en trafic et accidentologie, serait de sa responsabilité.

En tant que citoyen européen, je considère que la Route Centre Europe Atlantique devrait faire partie des priorités des infrastructures nationales. Tout comme une LGV est-ouest qui permette de relier vraiment les pays de l'est de l'Europe à la façade atlantique

et la péninsule ibérique, comme le prône le projet Altro. Et non pas une ligne Genève-Côte d'Azur, comme l'a laissé entendre un membre du gouvernement.

Le trafic de poids-lourds, en augmentation permanente, le prouve. Cet axe est fondamental dans le réseau européen. S'il a souffert, pendant des décennies, de peu d'intérêt que lui ont porté les métropoles régionales françaises, il est temps que cela change. Des solutions d'urgence pour répondre aux besoins des chauffeurs de poids lourds, notamment en termes d'aires de repos, sont à mettre en place dès maintenant, sans attendre 2012 ou 2014.

Enfin, dernier argument, et j'espère que les représentants de l'Etat l'auront compris, tout au long de ces mois de débat public : il en va de l'avenir de ces territoires, urbains et ruraux. Ce ne sont pas uniquement des chiffres, des tracés et des tonnes de bitume. Quand un élu vient parler d'un échangeur, d'une aire de services, du ras-le-bol des pompiers et des accidents, c'est de vies humaines qu'il parle. C'est aux prochaines générations qu'il pense.

J'espère qu'ils auront également compris que même l'inscription du nom d'une commune sur un panneau est un enjeu. Car apparaître sur un panneau d'une route nationale c'est exister, voire survivre. Et s'il va falloir se battre et argumenter pour chaque panneau, je suis certain que les élus bourbonnais le feront. Ils continueront de se battre pour obtenir des routes dignes, jusqu'au jour où elles seront enfin inaugurées.

Le préfet de région, lors de l'ouverture de ce débat, ici à Moulins, a dit qu'il « ne résistait pas au plaisir de citer les chiffres » du PDMI en Bourgogne et en Auvergne, « pour ceux des élus auvergnats qui persisteraient à trouver que l'Auvergne n'a pas été bien lotie dans la définition de ces programmes ». Je ne résiste pas, avec consternation, à demander les chiffres des investissements des dix et des vingt dernières années, PDMI, CPER, ou quelque soit le nom des programmes d'investissement de l'Etat ; et à comparer ce qui a été réalisé en Bourgogne, dans le Limousin, dans le Centre, voire dans les trois autres départements de l'Auvergne, sans parler de la région lyonnaise, de PACA, de la Bretagne ou des Pays de la Loire, etc. Ce n'est même pas la peine d'aller chercher les chiffres, il suffit d'ouvrir une carte routière : la RCEA gratuite à 2x2 voies dans la Creuse, l'A75 de Montpellier à Clermont, l'A77 prolongée par la RN7 dans la Nièvre... pour se rendre compte à quel point ce territoire « n'a pas été bien loti » dans les programmes de l'Etat.

Un territoire qui a inventé, avec ses cerveaux, et ses moyens, un système de panneaux éjectables (Systeject03) qui va sauver des vies dans tout le territoire national. Et le premier à s'en servir, en dehors du Conseil général sur ses routes départementales, n'est autre que l'Etat, sur des panneaux d'avertissement, sur la RCEA.

Je suis favorable à l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA, quelque soit la méthode et sous condition de réalisation dans les plus brefs délais. Parce que l'Etat a une dette envers l'Allier. Et elle ne s'arrête pas là.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations respectueuses et mes félicitations pour la qualité du débat public que vous avez dirigé. Il marquera, je l'espère, un tournant dans l'évolution des infrastructures nationales dans le département.

