

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Décembre 2010 - N°4



UNION FEDERALE CGT DE LA D.I.R. CENTRE-EST

La D.I.R. Centre-Est (Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est) rattachée au Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, est chargée de l'exploitation et de la maîtrise d'œuvre des travaux de la RCEA. Les Syndicats Nationaux des Personnels Techniques des Réseaux et Infrastructures (agents d'exploitation), des Personnels Techniques Administratifs et de Service, et des Ouvriers des Parcs et Ateliers, sont réunis au sein d'une Union Fédérale affiliée à la Fédération de l'Équipement.

UF CGT de la DIR-CE
Immeuble La Villardière
228, rue Garibaldi
69446 LYON CEDEX 03

Délégué pour la RCEA : Jean GALLET

Tel : 06 08 24 79 42

Site internet CGT de la Fédération de l'Équipement : www.equipement.cgt.fr/

Courriel : Cgt.Dirce@i-carre.net

La CGT dénonce l'ouverture du réseau routier national à la privatisation.

Après la privatisation des autoroutes, qui est l'illustration exemplaire d'une politique qui sacrifie l'intérêt général au bénéfice de quelques uns, l'Etat orchestre la privatisation des routes nationales.

Depuis le 1^{er} mai 2010 la RN 205 de l'A40 au tunnel du Mont Blanc a été transférée à ATMB.

D'autres projets sont en cours voire déjà concrétisés suite aux derniers débats publics : l'A63 (ex RN 10) dans les Landes, la RN 154 sur l'axe Dreux/Orléans, la RN 126 entre Castres et Toulouse et aujourd'hui :

la Route Centre Europe Atlantique.

Le projet de concession n'apporte pas de valeur ajoutée en terme de sécurité ou de développement de l'économie locale, par rapport au **projet d'aménagement d'une route express 2x2 voies à 110 Km/H, initié en 1995, réalisé à plus de 30% et entièrement déclaré d'utilité publique.**



Il est inacceptable de soumettre les citoyens à un nouveau débat public pour la seule finalité du recours, préconisé par le Gouvernement, à la concession comme facteur d'accélération de la mise à 2X2 voies.

La mise à 2 fois 2 voies est nécessaire et la CGT ne nie pas l'urgence de faire des travaux routiers mais conteste sur des éléments de fond, la solution d'une concession autoroutière.

Sur l'environnement

La consommation de carburant et l'émission de gaz à effet de serre (GES) sont bien plus élevées sur une route à 130 Km/h qu'à 110 Km/h.

Volontairement, certaines entreprises de transport limitent déjà à 80 Km/h la vitesse de leur flotte de camions.

Les nuisances sonores sont également plus fortes et nécessiteront encore plus de protection donc un coût exponentiel ! En augmentant les surfaces de chaussée par un profil autoroutier, les nuisances sur la faune et la flore seront d'autant plus fortes. Les engagements du Grenelle de l'environnement, de ne plus augmenter la capacité autoroutière, conduisent au maintien du projet public actuel de nature à répondre aux besoins de l'économie locale et de l'aménagement équilibré du territoire.

Face à l'objectif de réduction de la consommation des carburants d'origine fossile, et aux impératifs de préservation de la planète, il apparaît inéluctable qu'il faut envisager une autre organisation globale de la société (mode de production, politique industrielle et d'aménagement du territoire...). Notre rapport à la mobilité et aux finalités des modes de déplacement de voyageurs et de marchandises ainsi que de nos moyens de locomotion individuels et collectifs évoluera dans les 20 ans à venir vers une organisation du système de transport plus économe, économiquement, socialement et écologiquement responsables et durables.

A cet égard, avec le projet actuel, le risque environnemental sera largement réduit du fait que l'aménagement porte pour l'essentiel sur un axe existant et qu'il sera sans doute de nature à améliorer le bilan environnemental de cette infrastructure existante en permettant de remédier aux insuffisances qui existent.

Sur l'impact général du projet et son coût :

La mise à 2x2 voies de la RCEA sous statut autoroutier à 130 Km/h induit :

- l'obligation d'une nouvelle DUP,
- des emprises plus larges pour les rectifications de courbes et les péages,
- une protection phonique et des dispositifs plus importants de protection de la faune et de flore,
- une augmentation de la consommation de carburant,
- un report des trafics locaux et riverains sur le réseau secondaire.

Le dossier présente une estimation de coût supplémentaire de 160 Millions d'€ en passant d'une solution de financement sur fonds publics à une concession d'autoroute.

Il est inadmissible de payer plus cher une infrastructure qui ne fait pas la preuve de sa pertinence économique et environnementale.

Le bilan carbone de ce projet d'autoroute pose question dès lors qu'il ne met pas en perspective une logique de décroissance du trafic de marchandises de transit.

Il y a lieu de penser que dans ces conditions, ce projet d'autoroute concédée sera une ineptie environnementale et économique faisant peser le lourd fardeau de son amortissement sur une longue période à la charge des usagers de ce tronçon de la RCEA.

Sur le financement :

L'Etat ne peut se démettre de ses responsabilités dans ce domaine. En effet depuis qu'il a transféré les 2/3 des routes nationales aux départements (20 000 km) il s'est progressivement désengagé du financement de ses projets routiers.

Désormais, pour ce qui concerne le réseau routier national ainsi redéfini depuis 2007 par l'Etat, c'est le levier du financement des plans de développement et de modernisation des routes nationales (PDMI, ayant pris le relais des CPER), qui doit être actionné.

La disponibilité financière en cas de privatisation s'établit à 350 millions (soit 85 millions par an). La CGT propose que

l'accélération du projet se fasse dès maintenant, et progressivement sur ce rythme, ce qui permettrait la construction d'une 2 fois 2 voies dans des délais comparables à ceux de la concession.

Il faut recourir aux nouvelles ressources que l'AFITF tirera de la taxe PL dite l'Eco-Redevance, dès 2012. A raison d'une moyenne de 12 cts/Km parcouru par camion, avec le fort trafic de 4000 PL/jour sur 240 Km, elle représente environ 35 millions par an qu'il faut « flécher » vers la sécurisation de la RCEA.

En quoi l'Etat, en tant que propriétaire et gestionnaire du domaine public routier à caractère national, s'exonérerait de sa mission de politique routière et ne déciderait pas de dégager les moyens budgétaires suffisants pour poursuivre l'amélioration de son réseau structurant ?

Sur les délais :

L'échéance de 2017, la plus optimiste pour ce type de projet, est restée la même que celle qui a été présentée début 2009 alors que la procédure a déjà pris 8 mois de retard : retard somme toute « ordinaire » dans ce type de dossier : alors quels moyens « extraordinaires » le maître d'ouvrage entend-il déployer pour réaliser le projet dans les délais et rattraper le retard pris ?

Par ailleurs, comme le dossier va rencontrer de nombreuses oppositions présentées lors de l'ouverture du débat, il est fort probable que la DUP et les expropriations prennent plus de temps que prévu.

Présenter la privatisation comme seul recours pour accélérer la construction de cette route est un leurre et une forfaiture.



Une volonté politique marquée comme ce fut le cas de la partie « ouest » de la RCEA suffirait à accélérer la mise à 2X2 voies.

Sur la sécurisation de l'itinéraire :

Le projet actuel d'aménagement de la route existante à 2X2 à 110 km/h répond aux exigences de sécurité notamment par la réduction des chocs frontaux entre véhicules et des chocs latéraux habituellement observés, grâce aux équipements de sécurité apportés (glissière centrale et latérale) et aux mesures de limitation de vitesse adaptées aux caractéristiques de la voie.

En ce qui concerne les aires d'arrêt indispensables aux PL compte tenu des obligations de repos, l'Aire de La GUYE ou l'Aire des RASSES seront prochainement ouvertes, il est possible d'aménager rapidement les aires d'arrêt prévues comme à Paray la Monial (*Aire de BERBERECHE, les raccordements des bretelles d'accès existent déjà sur la RCEA*) ...

La RN 70 va faire l'objet de 3 millions d'euros de travaux de BME très bientôt pour 15 Km d'aménagement partiels, compte tenu des terrains déjà acquis et des ouvrages réalisés, pourquoi ne pas investir dès maintenant pour réaliser la deuxième voie d'ici 2012 ou 2013?

Il est inacceptable de reporter le trafic détourné de l'autoroute à péage, pour des raisons sociales notamment pour ce qui concerne les trajets domicile travail et les déplacements riverains, sur des routes non aménagées ?

Sur le coût des péages pour les ménages :

Simplement pour l'exemple, le trafic VL du trajet Macon Cluny, à dominante domicile-travail est fort élevé et chute après Ste Cécile, pourquoi avoir choisi de mettre ici le coût de passage le plus élevé ?

Le prix du péage sur un trajet Mâcon-Villefranche ou Mâcon-Chalon est d'environ 8 cts/Km, l'Etat avance un coût de plus de 7cts/km du fait de la moitié des travaux déjà réalisés, comment expliquer la faiblesse de l'écart ? L'expérience de la

privatisation des autoroutes montre que l'Etat n'est pas en mesure de réguler l'augmentation des péages.

Comme cela a été dit au paragraphe ci-dessus, en quoi serait-il justifié de faire payer les ménages et les salariés pour l'usage de cette infrastructure, aujourd'hui gratuite, pour se rendre sur les lieux de travail ? et cela pendant une durée longue de concession ? (plusieurs dizaines d'années...) voire au-delà....

Plus globalement, la CGT se prononce pour le retour des réseaux autoroutiers privatisés dans le giron de l'Etat pour garantir la maîtrise publique de la propriété et de son utilisation ainsi que du financement de son entretien et exploitation dans le cadre du service public.

Sur les familles des agents employés par la DIRCE :

Environ 120 personnes soit autant de familles sont concernées par cette privatisation.

Dans le cas d'une concession autoroutière les emplois publics en place, seraient supprimés ou déplacés, entraînant la fin de leurs statuts de fonctionnaire de l'Etat et engendrant des situations sociales et de travail dégradées pour les agents concernés et leurs familles.

La première expérience du transfert de la RN 205 montre les impasses que le ministère rencontre pour traiter les situations professionnelles et les garanties statutaires et de rémunérations des agents : il aura fallu un commencement de grève de la faim et une intervention de la CGT au plus au niveau de la DIT pour que des solutions soient réellement recherchées.

Cet aspect effacé dans le projet maintient dans la crainte les employés de la DIRCE.

Pour les Transports exceptionnels :

Le statut de route nationale donne à cet itinéraire de la RCEA la vocation de transit et continuité sur un itinéraire de transport exceptionnel. C'est une des raisons qui ont conduit à conserver la RN 80 dans le réseau routier national structurant.

Qu'en sera t-il demain avec un statut autoroutier des RN 70 et 79 ? pour le transport exceptionnel de catégorie 2 et 3, interdit de circulation sur les autoroutes ?

DES SOLUTIONS ALTERNATIVES SONT POSSIBLES

Face à ce constat et à toutes les alternatives possibles sur la nature du projet et de son financement, il convient que le maître d'ouvrage fasse des propositions :

- plus respectueuses des engagements du Grenelle,
- plus sincères en termes de délai,
- plus détaillées sur les coûts,
- avec des solutions alternatives sur le financement intégrant les ressources issues de l'Eco-Redevance dès 2012,
- avec les aménagements indispensables à la sécurité des usagers et des routiers,
- démontrant les équilibres financiers à long terme...

POUR UNE RCEA NON CONCEDEE ET GRATUITE

les solutions de financement
sur fonds publics doivent l'emporter
sur la privatisation

