

RCEA ■ Le député (App UMP) Yves Simon a obtenu des engagements de la part de Dominique Perben

« Les échéances se précisent »

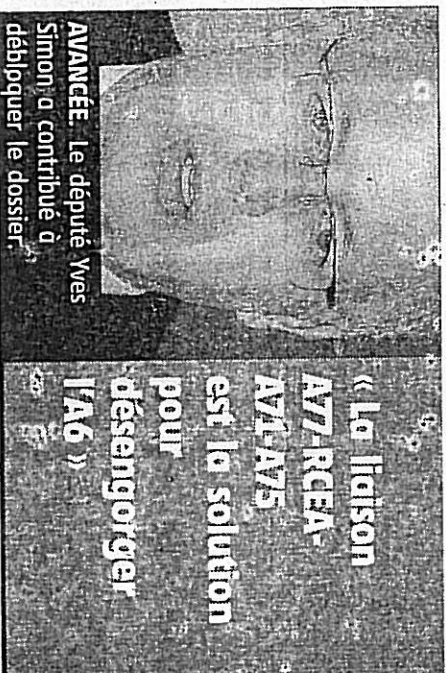
Du dernier entretien, cette semaine à Évian lors des journées parlementaires de l'UMP, qu'a eu Yves Simon avec Dominique Perben, ressort la confirmation du déblocage du dossier de la RCEA.

On semble voir le bout du tunnel pour la RCEA depuis vos derniers entretiens avec Dominique Perben. Qu'en est-il ?

■ La crainte, pour tous ceux qui peuvent pour la mise à 2 x 2 voies de la RCEA, était la réalisation des travaux dans le cadre des contrats de plan pluriannuels État-Région-Département. Cette hypothèse supposait une fin des travaux en 2020. La majorité a décidé, en 2003, de créer l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), chargée d'apporter des crédits pour les nationales. Elle est financée par le produit des autoroutes, par leur privatisation et par une fiscalité adaptée. L'AFITF finance les 128 millions d'€ de crédits supplémentaires accordés pour la RCEA par le CIAT du 18 décembre 2003.

Quels arguments pour enfin faire avancer le dossier de la RCEA dans l'Allier ?

■ Dès mon élection, j'ai saisi plusieurs ministres puis j'ai enfoncé le clou. Le premier résultat fut d'obtenir la concession autoroutière Bizeneuille-Pont du Cher en avril 2003. La deuxième étape fut les 128 millions d'€. Ils ont été affectés à la liaison Couzon-Montluçon et à un secteur de la RCEA à Charolles (71). Cette clef de répartition territoriale a provoqué mon mécontentement auprès du cabinet du Premier ministre. Après une première réponse officielle en date du 3 mai 2005, j'ai été reçu au cabinet de Dominique Perben le 21 juin. J'ai rappelé l'origine de la RCEA : début des travaux dans les années 70, explosion du trafic, et de trop nombreux accidents. Pour la



AVANCÉE. Le député Yves Simon a contribué à débloquer le dossier

« La liaison A77-RCEA-A71-A75 est la solution pour désengorger l'A6 »

première fois, nous sommes entrés dans le détail du dossier. À partir de ces constatations dramatiques, j'ai proposé la mise à 2 x 2 voies de la section Moulins-Montmarault (A77-A71) et l'étude d'une concession autoroutière entre Moulins et Mâcon (A77-A6). Le ministre a retenu mes propositions et m'a confirmé son accord le 2 août 2005. Depuis 2002, auront ainsi été obtenues, depuis l'A71, les liaisons à 2 x 2 voies Gannat-Vichy, Bizeneuille-Montluçon et Montmarault-Moulins. Le cabinet du ministre et le président

de l'AFITF ont été sensibles à l'argument montrant que la liaison A77-RCEA-A71-A75 (Montargis-Moulins-Montmarault-Montpellier) était la solution pour désengorger l'A6 dans la vallée du Rhône.

Comment expliquez-vous un tel retard sur le seul département de l'Allier, alors qu'en Creuse la mortalité a chuté ?

■ La Creuse est un des seuls départements de France à ne pas être desservi par une autoroute : l'Allier bénéficie de l'A71. Il est normal que la RCEA ait été aménagée prioritairement. En Allier,

la RCEA emprunte son tracé définitif : emprises nouvelles, pont pour 2 x 2 voies. Ce qui n'est pas le cas en Saône-et-Loire. Le trafic routier de la RCEA est en constante augmentation et son profil autoroutier accentue les risques d'accidents : longues lignes droites, difficiles estimations des distances pour doubler. La mise à 2 x 2 voies de la RCEA fluidifiera le trafic et évitera les chocs frontaux.

Pourquoi la proposition de l'autoroute pour la partie Toulon-Dompierre-Digoin ?

■ Montmarault-Moulins, c'est environ trente-cinq kilomètres, Toulon-Mâcon, c'est 140 km ! Le coût global des travaux n'est pas le même. Pour une mise à 2 x 2 voies, les collectivités, Région et Département, sont appelées à cofinancer à l'aide des impôts. La concession autoroutière n'engage pas de finances publiques et permet même aux collectivités traversées de bénéficier de la TP. L'hypothèse autoroutière n'est pas nouvelle. Il y a une dizaine d'années, les trois présidents des Conseils généraux, Creuse, Allier, Saône-et-Loire, y étaient favorables. En Allier, la RCEA connaît déjà une

section autoroutière à péage entre Montmarault et Bizeneuille et l'autre est programmée entre le Pont du Cher et Bizeneuille. Il n'y aura pas deux catégories de Bourbonnais. Soit il y a urgence à agir et utilisons tous les moyens. Soit on entre dans de nouvelles tergiversations et le risque de retards.

Au-delà des promesses, quelles échéances ?

■ J'ai proposé des hypothèses et obtenu un engagement écrit du ministre. La DDE assure la maîtrise d'œuvre et, dans son courrier, le ministre fixe un calendrier : la Direction des routes conduira pour la fin de l'année 2005 l'étude de faisabilité de la mise en concession de Moulins-Mâcon ; pour la mise à 2x2 voies complète de la section Montmarault-Moulins, le préfet de l'Allier étudiera cette solution pour la fin de cette année, en liaison avec les collectivités territoriales concernées. Les décisions pourraient être prises dès 2006 si l'étude de concession autoroutière aboutit et si les collectivités acceptent de cofinancer la section Montmarault-Moulins. Il n'est pas question de relâcher mon attention. ■