

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°9

SYNDICAT MIXTE DU PAYS CHAROLAIS BRIONNAIS



14, Place de l'Hôtel de Ville
71600 PARAY LE MONIAL
Tel : 03.85.25.96.36 – Fax : 03.85.81.13.36
contact@pays-charolais-brionnais.fr

Président : Jean-Marc NESME

Motion concernant la RCEA et le désenclavement du Charolais Brionnais

*Le Syndicat Mixte du Pays Charolais-Brionnais rassemble 129 communes,
12 communautés de communes soit près de 90 000 habitants.*

Réuni le lundi 20 décembre 2010, sous la présidence de M. Jean-Marc NESME, Député-Maire de Paray-le-Monial, son Comité syndical a adopté à une large majorité la motion intitulée « Motion concernant la RCEA et le désenclavement du Pays Charolais-Brionnais », selon les résultats suivants :

- *Pour : 100 voix*
- *Absentions : 8*
- *Contre : 0*
- *N'ont pas voulu participer au vote : 4*

Son contenu est présenté ci-dessous.

Le Comité syndical se prononce

Pour la mise à niveau (2 x 2 voies) de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA)

entre Montmarault (A71), Chalon-sur-Saône au Nord et Mâcon au Sud (A6).

L'État a engagé entre le 4 novembre 2010 et le 4 février 2011, une procédure de débat public organisée, à la demande du Ministère des Transports, par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

>> Les enjeux sont les suivants :

- Un trafic en forte évolution avec un taux annuel d'augmentation de plus de 5 % correspondant au double de celui constaté sur les routes nationales et qui conduirait à la saturation de la voie en 2018 avec près de 24 000 véhicules par jour dont 7 500 poids lourds si ce taux se maintenait.
- Un trafic d'évitement empruntant le réseau routier départemental notamment les poids lourds en transit qui fragilisent le réseau départemental.
- Une accidentalité inacceptable qui place la RCEA parmi les quatre itinéraires nationaux les plus dangereux du projet de Schéma national des infrastructures de transport. Entre 2005 et 2010, on dénombre sur la RCEA, entre l'A71 et l'A6, plus de 200 accidents occasionnant 96 tués et 204 blessés graves.
- Un réel déficit pour le développement économique du Pays Charolais-Brionnais et plus généralement une attractivité du territoire pénalisée par les dysfonctionnements d'une route inadaptée aux exigences de déplacement (sécurité, temps de parcours, aires de service et d'arrêt..) et à la bonne irrigation de l'ensemble du Pays Charolais-Brionnais.

>> Informé de la démarche de débat public et fort de ce constat,
le **Comité Syndical du Syndicat Mixte du Pays Charolais Brionnais**,

- **Déclare l'urgence de la réalisation de mise à 2 x 2 voies de la RCEA sur l'ensemble de son tracé** dans le département de Saône-et-Loire pour des raisons de sécurité et de développement économique. Le Mâconnais, le Chalonnais et la Bresse sont trois exemples de territoires en développement grâce à l'A6, à l'A36, à l'A39 et à l'A40 alors que le Charolais-Brionnais stagne.
- **Examine les quatre sources possibles de financement** des travaux estimés à 1 milliard d'euros environ :



1- Reconduction des modes antérieurs de financement.

Il s'agit des crédits budgétaires de l'État, du Conseil Régional et du Conseil Général qui ont toujours été insuffisants depuis 40 ans pour une réalisation rapide. Si un tel dispositif était maintenu, et compte tenu de la situation financière dégradée de ces trois financeurs, la réalisation à 2 x 2 voies de la RCEA serait renvoyée à 2040, voire 2050. Dans cette hypothèse, seuls les contribuables financeraient les travaux, qu'ils utilisent ou non la RCEA, ce qui est

une solution injuste pour les contribuables non usagers et inopérante face à l'urgence.

2- Financement des travaux par l'écotaxe ou euro-vignette sur les PL.

Le produit estimé pour la France entière est d'un milliard d'euros (non compris les frais de perception) à partir de 2012 ou 2013, en année pleine (Projet de loi de Finances 2011. Rapport annexe n°16). C'est l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF), qui percevra le produit de cette écotaxe. L'utilisation de ce produit est incertaine car non affectée à des projets précis. « La mise en œuvre effective de ce dispositif est peu viable économiquement en tant qu'instrument de financement des infrastructures de transport car son produit sera limité » (rapport d'information de la Commission des Affaires Européennes de l'Assemblée Nationale. Décembre 2010). De plus, l'État et l'AFITF sont submergés de demandes de financement d'infrastructures et le Grenelle de l'Environnement donne priorité au ferroviaire, au fluvial et au maritime dans le cadre du développement durable.

Le financement de la RCEA par l'écotaxe ou euro-vignette est donc très incertain.

3- Mise en concession de cette 2 x 2 voies selon le modèle standard d'une autoroute avec mise en place de six barrières de péage pour tous les usagers de la branche-nord et de la branche-sud.

Cette solution n'est pas acceptable car elle pénaliserait financièrement les habitants des trois grands bassins de vie que sont le Charolais-Brionnais, le sud du Bassin Minier et le Mâconnais, au sein desquels les échanges sont très fréquents et parfois quotidiens. De plus, les mêmes habitants ont participé financièrement, par leurs impôts (nationaux, régionaux et départementaux), aux travaux de sections en 2 x 2 voies qui seraient intégrées dans la concession. Ils paieraient alors deux fois ce qui n'est pas acceptable.

4- Mise en concession à 2 x 2 voies pour répondre aux impératifs d'urgence mais avec une gratuité pour les habitants des trois bassins de vie du Charolais-Brionnais, du Mâconnais et du sud du Bassin Minier et pour les raisons précitées.

Cette solution consisterait à choisir judicieusement l'emplacement de 2 barrières de péage en pleine voie c'est-à-dire à hauteur de Mâcon et de Molinet-Digoïn, avec une circulation gratuite entre ces deux barrières à l'instar de ce qui existe aujourd'hui aux sorties N°1, N°2, N°3 de l'axe Mâcon/Genève (A40), entre Pouilly-en-Auxois et Dijon (A38) et en beaucoup d'autres territoires de France, quelques fois sur une distance de 90 Km (cf Conseil d'État-concession de la RN10).

La position du Syndicat Mixte du Pays Charolais Brionnais

Dans l'hypothèse où les crédits budgétaires seraient insuffisants, où le financement de la RCEA par l'écotaxe est très incertain, et si une mise en concession de la route était décidée pour répondre à l'impératif d'urgence,

le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Pays Charolais-Brionnais se prononce favorablement pour la 4ème solution précitée : 2 barrières de péage à Molinet/Digoïn, Mâcon :

- avec gratuité pour les usagers locaux entre ces deux barrières situées à chaque extrémité du département de Saône-et-Loire
- avec interdiction pour les PL en transit de circuler sur les axes départementaux et communaux (déjà encombrés par des PL qui quittent la RCEA surchargée et au gabarit inadapté)
- avec maintien des points d'échanges existants aujourd'hui.

Afin que l'ensemble du territoire soit irrigué par cette grande artère nationale et européenne (la RCEA), le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Pays Charolais-Brionnais

> Demande que soient mobilisés,

en complément des 350 millions d'euros attribués par l'État (mise en 2 x 2 voies Montceau-les-Mines/rond-point Montchanin et équilibre de la concession autoroutière), **des crédits** de l'Agence de Financement des Infrastructures Terrestres de France (AFITF) dont les ressources proviennent, en partie, de la redevance domaniale et de la taxe d'aménagement du territoire versées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, dans le cadre du Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI) qui est établi et financé par l'État, les Conseils Régionaux et les Conseils Généraux si ces deux dernières collectivités le décident.

> Afin de financer :

- le raccordement à la RCEA de Bourbon-Lancy et de Gueugnon, sièges de deux groupes industriels internationaux (PFT Powertrain Technologies-Iveco et Ugine ALZ- Groupe Arcelor Mittal), entreprises les plus importantes de Saône-et-Loire.
- Le contournement ouest de Charolles, pour la sécurité de la ville et le désenclavement de l'est-Brionnais : notamment des cantons de La Clayette et de Chauffailles en les reliant à la RCEA par une route départementale moderne.
- Le contournement de Paray-le-Monial, de Saint-Yan, de Saint-Martin-du-Lac et d'Iguerande dans le cadre de la Diagonale Chalon-sur-Saône/Montceau-les-Mines/Paray-le-Monial/Roanne/Saint-Etienne, à la croisée de la RCEA au lieu-dit « Le Mont » sur la commune de Vitry-en-Charollais.
- Le désenclavement du Marché au cadran de Saint-Christophe-en-Brionnais, l'un des plus importants de France. Le Syndicat Mixte du Pays Charolais-Brionnais réfléchira à l'inscription de ces itinéraires et leur raccordement à la RCEA dans son Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) en cours d'élaboration.

