

La RCEA

Association pour la Route Centre Europe Atlantique

2^{ème} Contribution au Débat Public

Docteur Marcel Alain DRAPIER

Ancien Maire et Conseiller Général de Paray le Monial

Ancien Président Délégué de L'A.R.C.E.A.

Trésorier de L'Association

Définition et étendue de la RCEA

Rôle et Réflexions de l'Association (ARCEA)

La sécurité sur la RCEA

Rôle de la RCEA dans l'activité économique

Répercussions sur la démographie

L'alternative Concession ou Statu quo

Les Itinéraires de Substitution

Les arguments financiers

Conclusion

Le concept de route centre Europe atlantique a remplacé celui de Route Genève Océan dans les années 1960 sous l'impulsion d'un groupe d'élus visionnaires dont le président Valleix (Bordeaux), le président Chandernagor (Creuse) et Louis ESCANDE Maire de MACON.

A cette époque on ne pensait pouvoir traverser la France sur des itinéraires rapides qu'au niveau de la région parisienne ou sur l'axe Nîmes, Narbonne, Toulouse, Bordeaux ou Biarritz.

La DEFINITION de l'ARCEA : c'est un itinéraire transversal **de plaine** passant entre le MORVAN et le MASSIF CENTRAL. IL comprend

1°) **UN TIERS EST** fait d'itinéraires venant d'Alsace (A 39), de Suisse (A 40) qui rejoignent la vallée de la Saône à Chalon et à Macon. La transformation autoroutière de cette portion est complètement terminée.

2°) **Un TIERS CENTRAL** de Macon ou Chalon à Bellac avec sa branche nord Chalon Paray et sa branche sud Macon Paray. La mise à 4 voies est terminée en Creuse mais réalisée à moins de 30% en Saône et Loire, dans l'Allier et en Haute Vienne. Ce tronçon commun est le plus important en volume de circulation mais aussi dans sa situation géographique : ses points les plus hauts culminent à 500 m d'altitude (favorable au trafic hivernal) alors que les tracés alternatifs comportent souvent des seuils à 1000 mètres (autoroute Clermont Bordeaux par exemple).Le segment MACON – MONTMARAULT est le secteur le plus en retard

3°) **Un TIERS OUEST** avec un épanouissement plus complexe :

-une branche nord-ouest double :Bellac-Poitiers-Cholet-NANTES et Poitiers-Niort-La ROCHELLE.

-Une branche sud-ouest double: **La Souterraine-Limoges–Angoulême–ROYAN**(seul tracé portant l'étiquette RCEA dans la conception de la Direction des Routes) et Angoulême-BORDEAUX.

LE ROLE DE L'ASSOCIATION DE LA RCEA

Cette association constituée, dans les années 60, par tous les élus et les Chambres de Commerce et d'Industrie de l'itinéraire, présidée actuellement par Didier QUENTIN député maire de ROYAN(Charente Maritime)et animée par le Délégué Général, RENE BEAUMONT, Sénateur de Saône et Loire, milite à l'instar de l'Association de la Route des Estuaires pour une mise à 4 voies de la totalité du tracé et en attendant pour l'amélioration des zones dangereuses et des points noirs. **Jusqu'en 2004 la doctrine de l'Association, était la route expresse gratuite, à 4 voies, financée par les contrats de Plan Etat-Régions-Départements.**

En 1970, lorsque j'ai rejoint Louis Escande, l'estimation officielle de la fin des travaux **était 2010**, soit au bout de 40 années.

En 1993 le CIAT (Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoires) de MENDE a pris 2 décisions qui nous concernaient

- ❖ **Inscription du projet d'AUTOROUTE CONCEDEE CLERMONT BORDEAUX**
- ❖ **Inscription, enfin, du projet RCEA en route express à 4 voies**
- ❖ **17 ans plus tard l'Autoroute concédée est ouverte à la circulation et la route expresse à la charge de l'ETAT et des Collectivités (50/50 par les CPER ou contrats de plan Etat-Région)réalisée à 30% seulement**

Ce Constat a totalement convaincu les adhérents de l'Association et a provoqué **un retournement psychologique en faveur de la concession**. Les élus de tout bord de l'Association, à une grande majorité, ont décidé que seule la concession permettrait une réalisation dans des délais raisonnables. A chaque Assemblée Générale cela a été confirmé et en particulier lors de l'AG de 2009.

Nous avons apprécié la description, les explications et **l'excellente présentation des 100 pages du dossier du Maître d'Ouvrage** et on peut regretter que très peu d'intervenants au débat ne l'aient consulté. Nous y retrouvons tous les éléments que nous avons, depuis 40 ans, exposés dans nos A.G. mais aussi dans nos multiples interventions au Ministère de l'Équipement, à la Direction des Routes et au Ministère des Finances. Nous avons toujours été écoutés avec attention, souvent entendus quand il s'agissait de décisions techniques mais nous n'avons pratiquement jamais pu faire évoluer le rythme du financement de l'Etat quelle que soit la couleur politique du Gouvernement en exercice.

Bien que toutes les réponses soient dans le dossier nous nous devons de revenir sur ce qui nous paraît essentiel.

La NECESSITE D'UNE ROUTE RAPIDE A 4 VOIES

LA SECURITE

est la première raison d'une volonté farouche d'obtenir rapidement un itinéraire à 4 voies :

A partir d'une circulation supérieure à 8000 véhicules jours et un pourcentage de poids lourds supérieur à 20 % comme c'est la règle sur la RCEA, les statistiques montrent un taux d'accidents mortels qui devient très lourd en raison des accidents frontaux fréquents, contrairement aux autoroutes où ils restent très rares (4 fois plus de morts pour 100 accidents corporels sur nos routes à 2 voies) Nous en avons la preuve chaque année et pour les élus le péage n'est rien comparé aux épreuves subies par certaines familles.

L'ARCEA a publié un rapport sur l'accidentologie de la RCEA de 1990 à 2000 qui montre un **indice de gravité** qui de 7,7 pour les autoroutes passe à 20 et 27 pour les deux voies à forte circulation et pourcentage élevé de poids lourds (nombre de morts pour 100 accidents avec dégâts corporels).

L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Le versant Loire du département de Saône et Loire s'est développé au 18^{ème} siècle avec la création du Canal Saône-Loire et du canal latéral de la Loire, puis au 19^{ème} siècle par la création de différentes lignes de chemin de fer dont LYON PARAY MOULINS et CHAGNY NEVERS. L'activité agricole bien que réputée, est passée au

deuxième plan (20%) et l'activité industrielle est devenue **prépondérante** (Aciérie de Gueugnon, Grues Potain à La Clayette, FIAT-IVECO à Bourbon, Allia et Digoin Sarreguemines à Digoin, Eternit et Cerabati à Paray.... Dans les années 60-80 à la CCI de Macon-Charolles c'est l'arrondissement de Charolles qui était le plus important. Il se situait juste derrière l'arrondissement de Chalon. Depuis 30 ans l'économie industrielle s'est effondrée (15000 emplois perdus en 20 ans). L'avenir de FTP (ex Fiat-Iveco), **maintenant la plus grosse entreprise de la région Bourgogne** est suspendu à l'évolution des voies d'accès à Bourbon Lancy de même que ARCELOR MITTAL à Gueugnon. L'arrondissement de Charolles est en état de catastrophe économique et ça ne concerne pas la communauté urbaine qui se rapproche chaque année d'une desserte à 4 voies raccordée à l'A6 ni le mâconnais (Après l'ouverture de la 4 voies PRISSE – LA VALOUZE, l'année qui a suivi, Cluny a vu doubler les demandes de permis de construire)

La DEMOGRAPHIE

Les différents recensements montrent une détérioration de la situation du Charolais avec un vieillissement excessif de la population, une chute de l'emploi industriel et a contrario une amélioration des zones bien irriguées : Vallée de la Saône et plus récemment La Bresse. L'opposition des élus de la Communauté Le Creusot-Montceau, de la Vallée de la Saône et de la Bresse ne devrait donc pas être prise en compte

Les élus de l'Allier sont bien conscients de l'urgence d'ouvrir leur économie sur l'Est et sur l'Ouest. Ils militent pour une action rapide, l'acceptation de la concession et s'étonnent de la position ambiguë de la Saône et Loire.

L'ETAT propose une ALTERNATIVE

Soit une concession Autoroutière Macon Sud – Montmarault avec une réalisation sur 12 à 15 ans, et la promesse d'un crédit de 200 millions pour finir dans le même temps la liaison gratuite Chalon – Montceau et une échéance globale autour de 2017(2020 vu notre expérience).

Soit le statut quo et continuer le financement des 2/3 restants au travers d'un PDMI (programme de développement et de modernisation des itinéraires), nouvelle dénomination des CPER ancien, en sachant que les mêmes qui se battent contre la concession affirment que la région et le département ne mettront plus un euro sur une route nationale. Au rythme des 25 dernières années, sous des gouvernements de droite comme de gauche et avec des crédits qui resteront identiques le délai sera de 30 ans avec la participation des collectivités et 50 ans si l'Etat intervient seul. L'échéance sera alors 2040 ou 2060. Il nous paraît évident que le cadeau de 200 millions prévus pour la branche nord sera alors équitablement répartie sur les 2 branches et représentera 8 ou 10 années de participation de l'Etat. La Communauté Le Creusot Montceau ne sera pas aussi gagnante qu'elle le pense.

Ce délai devient vraiment une catastrophe pour l'avenir du versant Loire de notre département. Si on n'accepte pas la concession il faut trouver une troisième solution.

LE PROBLEME DES ITINERAIRES DE SUBSTITUTION

1. SUR MONTMARSAULT - DIGOIN

Connaissant l'itinéraire depuis longtemps on constate que les riverains, aujourd'hui, prennent plus volontiers le tracé ancien par Chevagnes et la rive gauche de la Loire, en raison de la dangerosité de la nouvelle route express à 2 voies. L'usage permet de dire que l'itinéraire de substitution est un peu plus long mais existe.

2. DE DIGOIN à LA FOURCHE (27 kms)

L'ancienne N 79 qui a supporté la totalité du trafic jusqu'à une période récente et qui le supporte toujours entre Paray et Charolles, ne pose aucun problème à un trafic résiduel et à un trafic de substitution, l'autoroute étant en totalité construite en site propre.

3. DE CHAROLLES à MACON SUD

La « Route Touristique » qui était le seul accès du Charolais jusqu'aux années 70 est largement suffisante mais compte tenu de la traversée de nombreux villages devrait être interdite au poids lourds.

4. CIRY LE NOBLE – PARAY LE MONIAL

Est le seul secteur qui inquiète les responsables. L'itinéraire de substitution normal est la route qui longe le canal (ancienne RN74 intitulée PARAY – SARREGUEMINES) construite au début du XXème siècle en incorporant le chemin de halage. Elle était destinée à desservir le bassin minier. Elle a été à l'origine de nombreuses chutes de véhicules dans le canal et de morts par noyades. Des glissières de sécurité ont été enfin installées ces dix dernières années mais elle reste le point noir des itinéraires de substitution.

L'ARGUMENT FINANCIER:

Certains pensent qu'ils vont payer 2 fois : C'est une erreur. Cela a bien été précisé dans le dossier de la maîtrise d'ouvrage: la remise des portions déjà aménagées viendra en déduction du coût global théorique ce qui explique un coût kilométrique du péage inférieur à celui d'une autoroute nouvelle. Les investissements menés en 2010, 2011 et 2012 seront eux aussi déduits

On n'imagine pas que la Direction des Routes qui, il faut bien le dire, abandonne à regret la responsabilité de la construction de la Route à 4 voies soit prête à faire un cadeau scandaleux au futur concessionnaire. Nous avons constaté, au cours des années, que notre administration est toujours très pointilleuse sur ces principes.

CONCLUSIONS

Pour l'Association il est évident qu'il vaut mieux une route payante dans 10 ans qu'une gratuite dans 40 ou 50 ans car il sera trop tard pour faire revivre ce versant ouest du département.

Il y a peu d'opposants à l'idée qu'une route sécurisée à 4 voies est indispensable pour la survie du versant ouest du département de Saône et Loire.

Les opposants à la concession sont tout de même nombreux. Ils avancent des arguments qu'il faut analyser mais aussi des arguments qui ne résistent pas à une évaluation sérieuse face au danger mortel de cet itinéraire.

A aucun moment ils n'ont proposé des solutions crédibles qui permettent d'espérer de finir l'aménagement avant 2060 (sur la base de 30 % réalisée en 20 ans)