

Contribution de la CCI Région Auvergne au Débat Public sur le projet d'accélération de la mise à 2 x 2 voies de la RCEA

Passons de la parole aux actes !

Cela fait plus d'un demi siècle que l'idée de développer un axe routier est-ouest a émergé : dès 1954, le tracé primitif de la RCEA est proposé ; il s'agit alors de promouvoir un axe touristique ...

En 1975, le premier Plan Massif Central a ouvert de réelles perspectives de désenclavement pour le Massif et l'Auvergne. L'achèvement des chantiers routiers et autoroutiers, qui se sont multipliés du nord au sud et d'est en ouest, a permis au Massif Central de ne plus être un espace contourné mais un espace traversé, ouvert aux flux européens. Ceci s'est concrétisé par des axes autoroutiers structurants tels que l'A 71 et l'A 75 (Paris – Clermont-Ferrand – Béziers) et l'A 89 (Lyon – Clermont-Ferrand – Bordeaux).

Dernier axe à achever, chaînon manquant du désenclavement de ces territoires, la RCEA, grande liaison transversale entre la façade atlantique et le sillon rhodanien, qui permet de relier la péninsule ibérique et l'Europe Centrale, **n'est toujours pas aménagée dans sa totalité en 2 x 2 voies, 50 ans après les premiers coups de pioche !**

Ce n'est pourtant pas faute d'avoir inscrit ces aménagements dans plusieurs plans et schémas successifs¹. Toutes les études nécessaires ont été conduites, la quasi-totalité du foncier a été acquis, les ouvrages d'art ont été construits, la section entre l'A 71 à Montmarault et l'A 6 à Chalon-sur-Saône ou Mâcon a même été déclarée d'utilité publique à partir de 1995. Et maintenant ?

En voulant développer cet axe, nos prédécesseurs étaient visionnaires. Route de l'industrie, du commerce, des transports, du quotidien et des vacances, elle est devenue indispensable à tous les types de déplacement. **Mais cette route n'est plus adaptée à son usage initial :** victime de son succès, elle est désormais largement sous-dimensionnée vu la densité des trafics poids lourds et véhicules légers enregistrés² et est devenue accidentogène. La brillante idée du départ s'est transformée en un véritable cauchemar pour les artisans, les routiers, les touristes, les secouristes et les riverains.

¹ Schéma Directeur Routier National – SDRN – de 1992, Contrats de Plan Etat-Régions – CPER – 1994-1999 et 2000-2006, Programme de Modernisation des Itinéraires Routiers – PdMI – 2009-2014, Schéma National des Infrastructures de Transport – SNIT.

² 12 000 à 15 000 véhicules / jour. La part des poids lourds est notamment très élevée dans le département de l'Allier (de 40 à 45 % selon la section), avec un trafic de transit compris entre 68 et 75 %.

Cette situation ne peut plus durer. C'est toute l'activité actuelle générée par cet axe qui est en péril. Mais aussi toutes les perspectives de développement futur qui sont compromises si une infrastructure adaptée aux ambitions de ces territoires n'est pas rapidement finalisée.

Et ces opportunités sont nombreuses. Rappelons en quelques unes :

- Les **coopératives et négociants agricoles** sont à l'origine d'un trafic important de livraison ou d'approvisionnement pour les établissements de production animale (Deux-Chaises, Montbeugny) ou végétale (Montmarault, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Coulanges).
- Les **grandes entreprises** (Delbard, Socopa/Bigard, Potain/Manitowoc, Bosch, PSA, ...) côtoient de **nombreuses PME** à proximité du tracé de la RCEA. Elles génèrent un trafic poids lourds conséquent sur cette route pour acheminer et expédier leurs matières premières et produits finis. Un accès plus sûr pour les conducteurs et clients conforterait leur position économique.
- Les **zones d'activité et logistiques** participent à l'attractivité des territoires traversés en accueillant des entreprises de tout secteur d'activité et de toute taille. Les zones, existantes ou en projet, sont réparties tout le long de l'axe (4 grandes zones sur Montmarault plus une en projet, 4 parcs sur Moulins avec notamment les plates-formes de Leclerc, Intermarché et Desamais, une zone prévue à l'intersection de la RCEA et de la RN 7 à Toulon-sur-Allier, un projet de plate-forme multimodale "Logiparc 03" à Montbeugny, des projets d'extension de ZA à Deux-Chaises et Tronget, un projet de ZA à Dompierre-sur-Besbre, ...). A noter également un projet de création d'un **centre routier** de 250 places pour poids lourds, sécurisé, avec restauration, à proximité de Molinet.
- Les **atouts touristiques** ne manquent pas dans le périmètre de la RCEA :
 - le parc animalier et d'attractions du Pal à Saint-Pourçain-sur-Besbre reçoit chaque année plus de 500 000 visiteurs ;
 - le patrimoine historique et culturel reflète un passé glorieux (châteaux et demeures seigneuriales, triangle d'or des Bourbon avec le produit touristique Bourbonrama, églises, grand site clunisien de Souvigny, villages classés, ...) ;
 - le tourisme vert (sentiers de randonnée, accueil à la ferme, ...), thermal (avec notamment les stations de Nérès-les-Bains et de Bourbon l'Archambault) et spirituel (abbaye cistercienne de Sept-Fons et abbaye bénédictine de Chantelle) ;
 - la gastronomie (route des vins autour du vignoble AOC de Saint-Pourçain).

Une infrastructure routière adaptée, sûre, moderne, offrira une meilleure accessibilité aux entreprises, aux pôles d'emploi, aux structures touristiques, pour les clients, fournisseurs, salariés, touristes, ... L'image de marque des territoires traversés et du département de l'Allier dans son ensemble, leur attractivité aux yeux de nouvelles entreprises et de nouveaux actifs, s'en trouveront ainsi renforcées. Les CCI d'Auvergne seront là pour accompagner les entreprises et les territoires et les aider à optimiser le développement induit par ce projet.

Il y a urgence à achever rapidement la mise à 2 x 2 voies de la RCEA, route vitale pour l'économie. Et seul le recours à la concession autoroutière permettra d'atteindre l'objectif ultime dans les délais impartis : finaliser la 2 x 2 voies pour 2017 !

Tout nouveau retard ne fera que pénaliser encore davantage ces territoires et les entreprises qui les font vivre.

Au nom de celles-ci, passons de la parole aux actes !

André MARCON
Président de la CCIR Auvergne