

Débat Public RCEA :

contribution d'un collectif formé des Chambres de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire, de Moulins-Vichy, de Montluçon-Gannat, de la Nièvre, du Roannais et de l'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est

les CCI représentant

64.100 entreprises / 345.500 emplois disent :

**Oui à la concession autoroutière de la RCEA, seule façon réaliste
pour que cet axe soit mis à 2x2 voies dès 2017**

Non à la marginalisation économique et sociale

Non à 600 morts de plus

Situés au cœur de la France, l'Allier et la Saône-et-Loire occupent une position géographique privilégiée. A la croisée d'axes autoroutiers structurants, A6, A71, A77, RCEA, ces départements disposent d'atouts pour organiser leur développement, leur rayonnement tant au niveau national que sur le territoire européen. Encore faut-il que ces infrastructures routières servent cette ambition et non, comme c'est le cas de la RCEA actuellement et depuis bien trop longtemps, l'entravent.



Des résultats qui ne sont pas à la hauteur depuis 30 ans :

La Route Centre Europe Atlantique constitue une des grandes liaisons transversales est-ouest destinée à relier la façade atlantique au sillon Rhodanien, la péninsule ibérique à l'est de l'Europe (Allemagne, Suisse, Italie,...). Malgré les efforts de l'Etat et des collectivités locales qui depuis 30 ans poursuivent son aménagement, elle **reste un des points noirs du réseau routier français par sa dangerosité et elle handicape considérablement le développement des territoires qu'elle traverse**. L'Etat ne s'y est d'ailleurs pas trompé en faisant figurer la mise à 2x2 voies de la RCEA parmi un des 20 projets routiers du SNIT, Schéma National des Infrastructures de Transports, document stratégique qui fixe les orientations de l'Etat concernant les infrastructures pour les prochaines années.

Le développement économique en jeu :

Disposer d'une RCEA à 2x2 voies, c'est aussi rendre ces départements plus compétitifs. L'autoroute, par les meilleures conditions d'accessibilité qu'elle engendre, facilite la proximité clients/fournisseurs, permet aux entreprises de diversifier leur clientèle en l'atteignant plus facilement (exemple du parc d'attractions et de loisirs Le PAL intéressé par la clientèle de Rhône-Alpes) , engendre des gains financiers dans le cadre de liaisons juste à temps... C'est aussi une amélioration de l'image de marque des territoires et donc des entreprises ; l'activité touristique s'en trouve stimulée.

D'autre part, la vitalité de l'activité économique d'un territoire est directement liée au nombre de ses habitants (construction, rénovation, consommation,...). Faute d'infrastructures modernes, les habitants préfèrent s'installer dans des départements mieux desservis, le long des corridors autoroutiers, au milieu de territoires maillés par des axes routiers performants et sûrs.

Selon les toutes dernières projections de l'INSEE, **l'Allier fait partie des sept départements français qui perdront de la population ces trente prochaines années** avec 337 700 habitants en 2040, soit une baisse de -1,6 % par rapport à 2007 (+ 8% au niveau national). Côté Saône-et-Loire, les bassins de Montceau-les-Mines, du Creusot, de Digoin et d'Autun ont également perdu 43 220 habitants entre 1975 et 2007. **Ceci est le signe d'une faible attractivité de ces territoires, mal desservis**, sans « corridors à démographie favorable » que sont aujourd'hui en France les axes autoroutiers. Aussi pour **inverser cette tendance**, l'ouverture de l'Allier et de l'ouest de la Saône-et-Loire sur les autres régions afin d'encourager les échanges de population, de faciliter l'implantation d'entreprises et leurs échanges, nécessite de **disposer d'un axe routier est-ouest moderne, performant et sûr et ce le plus rapidement possible**.

Pour toutes ces raisons, la mise à 2x2 voies de la RCEA est une condition nécessaire au développement économique et de l'emploi de l'Allier et de la Saône-et-Loire. Et c'est pour les mêmes raisons que la RN7, axe nord-sud, doit également être mise à 2x2 voies le plus rapidement possible.



Un nécessaire réalisme sur le financement de cet axe :

Au rythme connu jusqu'à maintenant des crédits d'Etat, la mise à 2x2 voies de la RCEA serait effective en 2045 ! Ceci entraînerait une marginalisation économique et sociale durable des départements de l'Allier et de tout l'ouest de la Saône-et-Loire, marginalisation à laquelle s'opposent fermement les 64.100 entreprises que représentent les Chambres de Commerce et d'Industrie concernées.

Si on se réfère aux financements mis en place pour **la réalisation des derniers grands projets de développement réalisés sur le réseau routier national**, on s'aperçoit que les projets concernés **ont tous été financés dans le cadre d'une concession** et que **la majorité des projets à venir devraient être financés par voie de concession** (cf lettre du Directeur Général des infrastructures, des transports et de la mer du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement à Mme Brevan, Présidente de la CPDP RCEA en date du 22 décembre 2010).

Par ailleurs, la proposition d'utilisation de l'écotaxe pour le financement de cet itinéraire n'est pas actuellement crédible. Ce projet de taxe nationale imaginée lors du Grenelle de l'Environnement et qui devrait voir sa mise en place en 2013, servira à financer des infrastructures alternatives à la route (besoins identifiés dans le Schéma National des Infrastructures de Transports : 90 milliards d'euros rien que pour le ferroviaire... pour une recette annuelle d'écotaxe estimée à 1,2 milliards d'euros). Certes, il n'est pas interdit d'imaginer qu'une partie de l'écotaxe aille à des projets routiers, mais ce sera à la marge.

De plus il ne s'agit pas d'une recette affectée mais intégrée au budget de l'Etat. Si demain la recette produite par l'écotaxe sur la RCEA doit revenir aux départements qu'elle traverse, tous les territoires vont raisonner de la même manière alors que le principe d'une taxe nationale, ce n'est pas de la redistribuer au prorata des territoires où elle est perçue. Et il existe d'autres incertitudes : à ce jour, il n'est pas démontré que son produit annuel – si l'Etat acceptait de le reverser ce dont nous doutons fort – soit suffisant pour équilibrer le plan de financement de la mise à 2x2 voies de la RCEA.

Aussi, pour toutes ces raisons et sans autres éléments présentant un montage financier précis et partagé par l'Etat, **la solution de la concession autoroutière offre un mode de financement réaliste et fiable et une échéance garantie une fois le concessionnaire choisi, c'est-à-dire fin 2017**. Les autres options ne feront que faire perdurer pendant encore très longtemps la situation actuelle et, sur le volet sécurité qui est déjà en soi un élément justifiant la mise à 2x2 voies de cette route sans délai, entraîneront plus de 600 décès.



La position de ce collectif dans ce débat public :

Représentant 64.100 entreprises/345.500 emplois, les **Chambres de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire, de Moulins-Vichy , de Montluçon-Gannat, de la Nièvre, du Roannais** et l'**Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est** sont favorables à une concession autoroutière, seule façon réaliste pour que cet axe soit mis à 2x2 voies le plus rapidement possible, c'est-à-dire fin 2017, et demandent :

- le maintien des échangeurs actuels permettant une bonne irrigation du territoire,
- l'intégration complète de l'échangeur RN7/RCEA dans le projet de concession,
- la construction d'un nouvel échangeur à la hauteur du PAL,
- l'étude d'une liaison performante entre la RCEA et le bassin de Bourbon Lancy,
- que le maître d'ouvrage recherche par tous les moyens à minimiser le coût des péages pour les usagers locaux (franchises de péage, localisation optimum, abonnements,...).

