



Madame Claude BREVAN
Présidente de la Commission
particulière du Débat Public
Débat Public RCEA
Passage d'Allier
45 place d'Allier
03000 MOULINS

JFG
Objet : aménagement de la RN7 à 2 x 2 voies

Roanne, le 31 janvier 2011

Madame la Présidente,

Dans le cadre du Débat Public organisé actuellement pour la mise à 2 x 2 voies de la RCEA, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la contribution de l'Association « La N7 à 4 voies ... Vite » qui regroupe les dix Chambres Consulaires de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire, représentant 45 000 entreprises.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en mes sentiments distingués.

Jean-Bernard DEVERNOIS
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Roannais
Président de l'Association « La N7 à 4 voies ... Vite »

Membres
fondateurs de
l'Association
"La RN7
à 4 voies...
vite"



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE
DE MOULINS-VICHY



Association "La N7 à 4 voies ... vite"

Chambre de Commerce et d'Industrie de Moulins-Vichy
17 Cours Jean Jaurès - BP 1729 - 03017 MOULINS cedex



- Chambre de Commerce et d'Industrie de Nevers
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Moulins-Vichy
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Roannais

31 janvier 2011

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION CONSULAIRE « LA RN7 A 2X2 VOIES VITE ! » AU DEBAT PUBLIC SUR LA RCEA

RENFORCER LE POTENTIEL ECONOMIQUE DES TERRITOIRES CONCERNES PAR L'AMENAGEMENT DE LA RCEA ET RN7 A 2X2 VOIES

I. L'ASSOCIATION « LA N7 A 4 VOIES ... VITE ! »

L'Association « La N7 à 4 voies ... Vite ! », a été créée en 2006 à l'initiative des Chambres Consulaires de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire. Cette association, qui regroupe 45 000 entreprises, s'est donnée pour objectif de mener toutes actions de nature à obtenir un planning et une programmation unique assortis d'un financement garanti sur l'ensemble de l'itinéraire pour que soit achevée, dans les meilleurs délais, la mise à 2X2 voies de la RN7 entre l'A77 au sud de NEVERS et l'A89 à l'ouest de LYON.

La RN7/RN82 est un axe structurant incontournable entre l'A77 et l'A89 qui optimise le fonctionnement du réseau autoroutier national.

- Elle assure la principale alternative à l'A6 entre les métropoles Parisienne et Lyonnaise et la desserte du sud-est de la France et de l'Europe. La décision du Conseil d'Etat validant la concession de l'A89 à l'Ouest de Lyon, a pleinement confirmé ce rôle, de même que le projet d'autoroute entre Saint Etienne et Lyon (A45).
- Elle renforce les potentialités de trafic transversal est-ouest en particulier avec la RCEA dont la mise en concession autoroutière entre Macon (A6) et Montmarault (A71) fait l'objet du présent débat public et avec l'A89 en direction du Sud-ouest.

Pour les élus consulaires regroupés au sein de l'Association « La N7 à 4 voies Vite ! », la modernisation des deux axes RN7 et RCEA est intimement liée et l'aménagement à 2 x 2 voies des deux axes doit être réalisé de manière concomitante.

II. NOTRE ANALYSE DE LA SITUATION

1. LA RCEA et la RN7 présentent un certain nombre de similitudes.

Des axes structurants

- Ces deux itinéraires ont été classés « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire » (GLAT) en 1992 pour la RCEA et en 1979 pour la RN7,
- Ces deux itinéraires ont fait l'objet d'une DUP pour leur mise à 2 x 2 voies en 1995, 1996 et 1997 pour la RCEA et en 1995 et 2000 pour la RN7,
- Ces deux itinéraires font partie des 11 800 km de routes que l'Etat a gardés dans le réseau national routier (décret du 5 décembre 2005). Ce réseau dit « structurant », reste sous la responsabilité de l'Etat ; il est considéré comme essentiel pour l'économie du pays, parce qu'il accueille des trafics à longue distance et assure la desserte des grandes métropoles régionales et des grands pôles économiques,
- Ces deux itinéraires sont inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) au titre des enjeux "sécurité" qualifiés "de cas préoccupants".

Des résultats qui ne sont pas à la hauteur !

- Depuis 30 ans ces deux axes d'intérêt national font l'objet d'une politique d'aménagement « par petit bouts » dont les résultats sont désastreux en termes de démographie et d'emploi. Les effets des chantiers dispersés et des travaux qui s'étirent interminablement dans le temps, ont considérablement nui à l'attractivité et au développement des territoires traversés. En effet le patchwork de tronçons successifs aménagés, non aménagés, ou en travaux ... est non seulement gravement préjudiciable au développement des échanges et à la sécurité du trafic, mais, en laissant aux voyageurs qui s'y aventurent une image désastreuse qu'ils associeront durablement à ces régions, il est véritablement dissuasif pour l'attractivité de nos territoires, dont il conduit l'économie à l'asphyxie,
- Ces deux itinéraires ont, jusqu'à présent, mobilisé des fonds publics (CPER, PDMI, PSA) qui, s'ils ont permis de satisfaire les élus locaux qui trouvent dans ces aménagements une réponse aux exigences de sécurité et de nuisances liées aux traversées des bourgs, n'apportent en rien une réponse aux enjeux économiques des territoires traversés par ces axes, et se sont révélés nettement insuffisants pour envisager une mise à 2 x 2 voies dans des délais rapprochés,
- Au terme de 30 années d'intervention publique, seulement 30 % de l'itinéraire est mis à 2x2 voies sur la RCEA et, si, sur la RN7, le taux est plus élevé (57 % de l'itinéraire est mis à 2 X 2 voies), là aussi les objectifs ne sont pas atteints.

L'aménagement de ces itinéraires appelle donc un changement drastique de politique et la mise en place d'un mode d'intervention qui reprenne, pour chacun d'eux, l'ensemble de l'itinéraire dans un programme unique assorti d'un financement garanti.

Des enjeux similaires d'aménagement du territoire

- Ces deux itinéraires constituent de vrais projets d'aménagement du territoire, répondant à des enjeux majeurs de compétitivité, de croissance et d'emploi, et s'inscrivant pleinement dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement, puisqu'ils ne consistent pas à créer de voies nouvelles mais à mettre à niveau des itinéraires existants,
- Les espaces territoriaux concernés par l'aménagement de ces axes sont marqués par des évolutions démographiques et économiques négatives depuis de nombreuses décennies. Si dans les prochaines années, le niveau de service de ces deux axes n'est pas à la hauteur des enjeux économiques modernes, le risque de marginalisation économique et démographique des territoires traversés est réel, avec en parallèle un risque accentué d'engorgement des corridors Nord Sud existants (A6).
- 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). **Ceci est le signe d'une faible attractivité du territoire, mal desservi**, sans « corridors à démographie favorable » que sont aujourd'hui en France les axes autoroutiers. Aussi pour **inverser cette tendance**, l'ouverture du département 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.**

Aménagés en 2 x 2 voies de manière concomitante, ces deux itinéraires optimisent le fonctionnement du réseau routier national de haute qualité, consolident et complètent le maillage routier au sein d'espaces en retrait des grands corridors d'échanges Est-Ouest et Nord-Sud, et répondent pleinement aux enjeux régionaux et nationaux d'aménagement du territoire et de développement économique.

2. Le développement économique en jeu

L'économie de l'Allier est majoritairement tournée vers la région Rhône-Alpes : 1^{ère} région cliente, 1^{er} fournisseur. Permettre à l'Allier d'être relié à la région Rhône-Alpes par un axe

autoroutier performant est essentiel à son développement économique. C'est aussi l'intérêt de la région Rhône-Alpes pour conforter sa place économique au sein de la dynamique européenne par des coopérations renforcées avec ses régions limitrophes.

Disposer d'une RCEA à 2x2 voies, c'est aussi rendre ce territoire plus compétitif. 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 du territoire et donc des entreprises ; l'activité touristique s'en trouve stimulée.

De plus, de par sa centralité, ses axes nord-sud (A71 et A77-RN7) et son axe est-ouest (RCEA), **l'Allier bénéficie d'un positionnement stratégique exceptionnel en France et en Europe ce qui lui offre l'opportunité de dynamiser son économie**, en particulier en direction des activités logistiques. Les collectivités et les CCI s'y préparent avec des zones d'activités ambitieuses comme celle du Logiparc 03 avec ses 184 ha au croisement A77-RN7 RCEA.

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 c'est pour les mêmes raisons que la RN7, axe nord-sud, doit également être mise à 2x2 voies le plus rapidement possible.

3. Un nécessaire réalisme

Aujourd'hui la politique de l'Etat en matière d'investissement routier est en pleine évolution et les projets d'aménagement de la RCEA et de la RN7 s'inscrivent au sein de politiques publiques de transport qui doivent aujourd'hui concilier différents enjeux : modernisation des infrastructures pour que la France reste compétitive au sein de l'Europe, attentes sociales en matière de mobilité, prise en compte de l'environnement et du développement durable, sécurité des déplacements. Dans le même temps, les ressources budgétaires sont de plus en plus mesurées.

Si lors de ces dernières décennies, L'Etat et les autres collectivités publiques, notamment les régions et les départements, ont co-investi dans les programmes d'aménagement routier, aujourd'hui, l'Etat re-concentre ses interventions sur le réseau structurant en planifiant ses investissements selon une logique d'itinéraire (cf PDMI). En conséquence, les aménagements routiers reposent plus directement sur la capacité de financement de l'Etat, aujourd'hui très mesurée, et cette situation nouvelle incite à rechercher de nouvelles solutions qui peuvent être :

- la poursuite d'un financement sur fonds publics, partagé entre l'Etat et les collectivités territoriales (celles qui le souhaitent peuvent en effet s'associer à l'Etat dans le cadre de contrats d'itinéraires afin d'accélérer leur réalisation),
- le recours aux financements privés de type concession, mais qui peuvent aussi prendre la forme d'un partenariat public/ privé

Par ailleurs, 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, à l'exception d'un seul, financés dans le cadre d'une concession et que la majorité des projets à venir devrait être financée par voie de concession (cf projets inscrits au SNIT).

Pour ce qui concerne la RCEA et la RN7, et comme nous l'avons vu ci-dessus, les politiques d'investissements routiers déployées ces dernières décennies n'ont pas permis de mettre à niveau deux axes considérés d'intérêt national par l'Etat. Pour ce qui concerne plus précisément la RN7, la piste du Partenariat-Public-Privé étudié par les services de l'Etat en 2007, n'a pu aboutir à la suite du refus des Collectivités Territoriales de participer au co-financement de l'itinéraire sur les bases proposées par l'Etat. Cette position a été reprise par certaines collectivités locales dans le cadre des PDMI.

En fonction de l'ensemble de ces éléments un certain réalisme s'impose : si on veut traiter d'une manière définitive l'aménagement de l'ensemble de ces deux itinéraires, la piste de la concession est aujourd'hui être la seule solution qui permette de faire aboutir ces dossiers dans leur intégralité.

III. LA PROPOSITION DE L'ASSOCIATION

Toute réalisation de la mise à 2x2 voies de la RCEA à un horizon lointain, 2045 au rythme des crédits budgétaires de l'Etat connu ces dernières années, entraînerait une marginalisation économique et sociale durable du territoire, marginalisation à laquelle s'opposent farouchement les 45 000 entreprises que représente l'Association Consulaire « la RN7 à 2x2 voies vite ! ».

Pour renforcer le potentiel économique des différents bassins d'emplois compris entre les axes RCEA et RN7, et **comme pour la RN7 de Nevers à Roanne, l'association « la RN7 à 2x2 voies vite ! » est favorable à une concession autoroutière, seule façon réaliste pour que cet axe soit mis à 2x2 voies le plus rapidement possible, c'est-à-dire en 2017, et demande :**

- 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.