

Michel PERRON
38, rue de Malcus
71000 MÂCON

ROUTE . CENTRE . EUROPE . ATLANTIQUE (R.C.E.A)

Le concept de Route . Centre . Europe . Atlantique (R.C.E.A) remonte aux années 1960, donc il y a environ 50 ans .

Pour les départements de la Saône-et-Loire et de l'Allier ce sont donc les liaisons Mâcon-Digoin en Saône-et-Loire et Digoin-Montluçon dans l'Allier qui étaient concernées .

En Saône-et-Loire l'aménagement de la RN 79 s'imposait . Par contre dans l'Allier on ne pouvait raisonnablement pas retenir d'autre solution que la construction d'une route nouvelle entre Digoin et Montmarault qui bénéficiait d'un échangeur avec l'autoroute A 71 .

Ces deux options différentes ne présentaient pas de difficultés quant à leur réalisation dès lors que leur financement était suivi dans le cadre des contrats de plan . Les travaux, exécutés par tranches successives, permettaient de ne pas trop pénaliser le trafic .

En ce début 2011, la situation est la suivante .

Dans l'Allier : réalisation sur tout le tronçon de l'une des chaussées de la future 2x2 voies . Cette chaussée, donc à 2 voies en sens opposés, a les caractéristiques très confortables correspondant à une vitesse de référence de 110 km/h . De plus toutes les intersections sont dénivelées et il ne subsiste aucune traverse d'agglomération. J'ai pu personnellement constater que la plupart des véhicules particuliers dépassent, et souvent très largement, la vitesse maximale de 90 km/h permise . Seules quelques sections pour un total de l'ordre de 7 km sur les 91,5 environ du tronçon sont à 2x2 voies .

Par expérience professionnelle j'ai constaté que ce type de route est particulièrement accidentogène . La revue municipale de Mâcon de décembre 2010 fait état de 22 morts en 2010 sur l'ensemble des deux départements. Il serait souhaitable d'analyser les accidents correspondant à ces décès (lieux et circonstances) .

En Saône-et-Loire, dès les années 60, on ne pouvait pas contester la médiocrité du tracé de l'ancienne RN 79 à cause de :

- la traverse de l'agglomération de Mâcon ;
- caractéristiques indignes d'une route nationale entre Mâcon et le lieu-dit « la Fourche » soit sur 47 km ;
- de traverses difficiles de trois importantes agglomérations (Charolles pour 3400 habitants, Paray-le-Monial pour 9800 et Digoin pour 9300) .

A cette époque, j'ai personnellement emprunté cette route : c'était l'horreur ! Et il y avait peu de poids lourds !

Le service des ponts et chaussées a réussi à obtenir de l'Etat l'engagement de financer une nouvelle route entre Clermain et « la Fourche » ,soit sur 21 km . Cette nouvelle route a eu les caractéristiques d'une route express (encore que cette notion de route express n'était pas encore consacrée) aux normes des années 60 : pas d'agglomérations, accès des riverains interdits, carrefours dénivelés, chaussées de 7 m à 2 voies ni même à 3 voies . Pour situer le niveau des priorités des aménagements routiers on ne peut ignorer que l'autoroute A 6 n'a été mise en service sur la totalité du tronçon Paris-Avallon que le 15 mars 1967 et à 2x2 voies seulement .

Ce qui précède explique pourquoi les passages supérieurs n'ont pas été réalisés dans l'optique de permettre la réalisation d'une 2^{ème} chaussée .C'est une observation que certains, actuellement, ne manqueraient peut-être pas de faire . Nous étions à la fin des années 60 donc il y a maintenant plus de 40 ans . C'était une autre époque !

En ce début 2011, même si cela s'est réalisé moins rapidement qu'on l'aurait souhaité, la Saône-et-Loire peut néanmoins se réjouir d'être parvenue à des résultats assez remarquables .Pour s'en convaincre il suffit de recenser les principaux aménagements réalisés :

-construction d'une route nouvelle entre Ste-Cécile et « la Fourche » donc sur 24,6 km avec deux sections à 2x2 voies, l'une au col des Vaux sur 3,3 km et l'autre à la hauteur de la Chapelle du

Mont de France sur 1,9 km ;

-construction d'une route nouvelle à 2x2 voies entre l'autoroute A 6 et Ste Cécile donc sur 19,6 km avec notamment le franchissement du col du bois clair mais où reste à réaliser la 2ème chaussée entre l'autoroute A 6 et Prissé sur 6,7 km ;

-réalisation de la déviation de Charolles et son prolongement à 2x2 voies jusqu'à « la Fourche », l'ensemble sur 11,1 km dont 7 à 2x2 voies ;

-enfin 12,9 km de 2x2 voies avec déviations de Paray-le-Monial et de Digoin comprenant 4 échangeurs, le franchissement du fleuve Loire et la bifurcation avec la RN 70 vers Montceau-les-Mines .

L'ensemble concerne donc sur les 76,4 km en Saône-et-Loire :

-38 km de route à 2x2 voies ;

-2 km de fins de sections à 2x2 voies provisoirement exploitées à 2 voies ;

-6,7 km de route partiellement à 2x2 voies dont seule la 2ème chaussée reste à réaliser mais dont l'emprise est maîtrisée et les ouvrages d'art construits ;

-la déviation de Charolles pour 4,1 km dont une partie est à 3 voies ;

-6,2 km de RN 79 en son état initial entre Charolles et Paray-le-Monial ;

-enfin 19,4 km de la RN 79 en tracé nouveau aux normes d'une route express à 2 voies .

A ces aménagements linéaires il convient d'ajouter :

-11 échangeurs sur les sections déjà à 2x2 voies ;

-6 aménagements de carrefours à niveaux séparés sur les sections de routes express à 2 voies équivalents à des échangeurs ;

-1 carrefour aménagé à l'origine ouest de la déviation de Charolles .

x

x

x

RN 79 A PEAGE ?

Dès que j'ai eu connaissance qu'il était envisagé d'achever l'aménagement de la RN 79 entre Mâcon et Montmarault par sa mise à 2x2 voies sur la totalité de sa longueur et de lui donner le statut de route à péage, j'ai immédiatement soupçonné qu'il s'agissait d'un « ballon d'essai » dans lequel le lobby autoroutier n'y était peut-être pas absent . En supposant que ce projet réussisse on ne manquerait pas d'en faire un précédent qui pourrait être évoqué pour le financement de tout projet que l'Etat ou autre collectivité ne pourrait pas assurer .

Au delà de cette pétition de principe ne doit-on pas tout de même s'interroger : est-il bien opportun de terminer l'aménagement de cette route par sa mise à 2x2 voies sur la totalité de son tracé ? D'autres solutions sont peut-être envisageables .

Pour moi qui emprunte cette route régulièrement depuis 50 ans, je mesure le chemin parcouru . Nous disposons maintenant de près de 168 km de route sans agglomération (91,5 km dans l'Allier et 76,5 en Saône-et-Loire) . Sur ces 168 km, 45 sont déjà à 2x2 voies (38 en Saône-et-Loire et 7 dans l'Allier) . On peut en ajouter une dizaine dans l'Allier à proximité de l'échangeur de l'A 71 à Montmarault dont l'achèvement est envisageable en 2011 .

Question : y-a-t'il, en dehors du plan breton, d'autres routes nationales françaises, sans péage, sans agglomération sur 168 km circulables à 110 km/h sur 45 km et à 90 km/h sur le reste ? J'en doute !

« L'HECATOMBE DOIT CESSER » ...Evidemment ! Qui oserait dire le contraire ! Pour y remédier, avant de retenir l'option la plus opportune, la plus efficace et la plus raisonnable, il faut tout d'abord, ainsi que je l'ai déjà indiqué ci-dessus, analyser les accidents mortels recensés : lieu et circonstances . Cet examen devrait, en fonction des aménagements déjà réalisés, pouvoir donner

une orientation sur les solutions à retenir : travaux ou (et) actions sur le comportement des conducteurs (ce point est peut-être le plus important) .

Mon véhicule étant équipé d'un limiteur de vitesse que j'utilise systématiquement , je suis en mesure de constater des comportements assez significatifs de certains conducteurs sur cette RN 79 . J'ai le sentiment que plus on améliore la route plus on y roule vite ! Depuis plusieurs années presque tous les poids lourds sont capables d'atteindre de façon régulière les 90 km/h auxquels ils sont limités . Comme en semaine, leur proportion dans le trafic est importante il peut s'en suivre des comportements dangereux de ceux qui veulent absolument les dépasser dans les sections à 2 voies où la signalisation horizontale n'interdit pas le dépassement .

Lorsqu'une section à 2x2 voies est annoncée par la signalisation verticale, la tentation de dépasser disparaît pratiquement . Je l'ai constaté en particulier sur la section entre Clermain et les 2x2 voies à la hauteur de la Chapelle du Mont de France .

Par contre il en va différemment dans la section entre les 2x2 voies du col des Vaux et « la Fourche » . Récemment un véhicule particulier a dépassé un poids lourd et deux véhicules particuliers dans des conditions très dangereuses et à très grande vitesse (je l'ai estimée aux environs de 150 km/h) ; l'accident qui aurait pu être gravissime n'a été évité que grâce au sang froid de l'un des conducteurs dépassés . Dans cette section de 9 km, si l'on créait, dans chaque sens une 3ème voie pour disposer d'un créneau de dépassement présignalé avec interdiction de dépasser par la signalisation horizontale sur chacune des 2 voies précédant le créneau ; un tel dispositif ne pénaliserait personne puisqu'il autorise néanmoins les 90 km/h ce qui est tout de même la règle sur le réseau routier français (on aurait bien un peu tendance à l'oublier !) .

La 1ère chaussée des 2x2 voies où il ne reste plus que la 2ème chaussée à construire ne représente que 6,2 km en Saône et Loire . Par contre c'est la presque totalité du tracé dans l'Allier . Ainsi que je l'ai déjà indiqué, ces chaussées ont des caractéristiques très confortables où les vitesses pratiquées dépassent fréquemment les 90 km/h autorisés rendant ainsi les dépassements plus délicats et plus dangereux . Provisoirement la solution pourrait peut-être, là aussi, consister à créer des créneaux de dépassement tous les 4 à 6 km par exemple .

Je me dois aussi d'évoquer les conséquences qui pourraient résulter de l'achèvement des travaux de mise à 2x2 voies dans l'hypothèse d'un péage .

La construction actuelle, dans l'Allier, de la 2ème chaussée de la dizaine de km avant le péage de Montmarault démontre parfaitement à quel point la circulation est perturbée . Pour disposer de la totalité de la route à 2x2 voies dans un délai relativement court de l'ordre de 4 ou 5 ans il faudra bien agir en même temps sur la totalité du tracé . On ne manquerait pas de provoquer d'importantes contestations .

A ces difficultés s'ajouteront celles de la construction des péages indépendamment du surcoût qu'ils engendreront . Par ailleurs, rien qu'en Saône-et-Loire il existe déjà 18 échangeurs ou équivalents . N'oublions pas que nous n'avons pas affaire à une autoroute de liaison où l'on peut éloigner les échangeurs car il subsiste , pour le trafic local, la route nationale ancienne qu'elle remplace et qui est la solution alternative qu'elle doit offrir aux usagers . Avec la RN 79 nous ne sommes pas dans ce cas de figure . Si l'opération envisagée à péage conduit à réduire la desserte locale il est à craindre qu'il y aura des réactions de la part des populations locales .

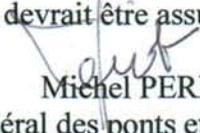
Ma conclusion est que la solution du péage me paraît inopportune . A l'heure où l'on demande de réduire les émissions de gaz carbonique pourquoi diable s'orienter vers un dispositif qui les augmentera sensiblement ! Doit-on aboutir à une augmentation des vitesses pratiquées ? Sûrement pas!

On pourrait peut-être aussi espérer que l'Etat, dans le cadre de nouveaux contrats de plan, poursuive et achève l'aménagement de la RN 79 sans pour autant que ce soit une 2x2 voies à 110 km/h sur tout le parcours .

Enfin je souhaite ajouter aux débats quelques considérations qui , je le pense, méritent réflexions .

Quand on a commencé la construction de l'autoroute A 6 ce fût par une société d'économie mixte la S.A.P.L (Société de l'Autoroute Paris Lyon) . A l'époque, à ceux qui s'opposaient au péage, on leur a fait valoir que c'était la solution pour pouvoir financer les travaux et qu'à l'achèvement de l'amortissement des emprunts l'autoroute serait gratuite . On connaît la suite ! Puisque les péages sur Paris-Lyon participent à l'amortissement des emprunts pour A 40-A31-A 36- etc de la SAPRR pourquoi une part ne pourrait-elle pas aussi aider l'Etat à financer la RN 79 et cela d'autant que les nombreux poids lourds qui l'empruntent proviennent des autoroutes de la SAPRR .

J'ajoute encore ^{dans} que le présent document j'ai exclu la section entre A 6 et A 406 dont l'achèvement de la mise à 2x2 voies devrait être assuré par la SAPRR ;


Michel PERROT

ingénieur général des ponts et chaussées en retraite
38 rue de Malcus 71000 MACON