

# Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône **Novembre 2010 - N°1**



## Conseil Général de l'Allier

1, avenue Victor Hugo  
03016 Moulins cedex  
Tél. 04 70 34 40 03  
[www.allier.fr](http://www.allier.fr)

## De l'ambition à la régression

Engagé en 1968, le projet de «l'axe Est-Ouest» devait répondre aux échanges du trafic entre le centre de l'Europe et la façade Atlantique.

Aménagée par section, la RCEA n'a pas bénéficié d'une programmation suivie et elle ne répond plus aujourd'hui aux exigences du trafic.

Initialement porteur de valeurs positives connotées par le tourisme et le développement économique, le tiers central de la RCEA renvoie aujourd'hui l'image exacerbée de la brutalité et de la morbidité routière : la mise à niveau rapide et efficace de cette route est indispensable. C'est la responsabilité de l'Etat !

Pour achever cet axe, l'Etat envisage de recourir à la concession et soumet cette solution au débat public.

Compte tenu des forts enjeux que représente l'aménagement de la RCEA le Conseil Général a décidé par délibération du 19 octobre 2010 de contribuer au débat par le présent cahier d'acteur.

## L'urgence de la mise à niveau de la RCEA

Trois facteurs essentiels concourent aujourd'hui au besoin urgent de mise à niveau de RCEA :

### • Le trafic et sa composition

La Route Centre Europe Atlantique, entre l'autoroute 71 à Montmarault et l'autoroute A6, constitue un maillon de l'itinéraire routier national le plus court entre l'Est de l'Europe et la péninsule Ibérique.

Le développement progressif du réseau autoroutier a induit un accroissement spectaculaire du trafic sur la RCEA, surtout au cours des dernières années, et plus particulièrement du trafic poids lourds.

En cinq ans, le trafic au droit de Molinet a connu un taux de croissance de 5,23 % par an, très supérieur à la moyenne nationale qui est actuellement de 2,5 % par an.

Si la croissance du trafic continue à ce rythme, la RCEA supporterait en 2018, toujours au niveau de Molinet, un trafic de l'ordre de 24 000 véhicules/jour dont 7500 PL.

La configuration de l'infrastructure, conçue comme une route express mais réalisée à deux fois une voie, avec quelques créneaux de dépassement, et des séries de grandes courbes et de rampes qui limitent la visibilité, n'est pas adaptée à l'importance du trafic supporté.

La composition même de ce trafic, avec un taux élevé des poids lourds qui oscille entre 35 et 50 % sur l'ensemble du tracé accroît cette inadéquation et constitue un facteur aggravant aux conditions de conduite :

- des ralentissements fréquents et inopinés,
- des trains de poids lourds importants, présentant des interdistances trop réduites entre eux,
- des manœuvres de doublement des poids lourds sur les créneaux de dépassement qui sont sources de manœuvres d'urgence quasi systématiques.
- l'absence d'aires de service et de repos.

### • Des stratégies d'évitement

Nombreux sont les usagers locaux qui appréhendent l'usage de la RCEA et délaissent cet itinéraire pour des déplacements significatifs.

Des stratégies d'évitement sont régulièrement constatées par les services d'exploitation des routes du Conseil Général. Elles concernent des déplacements domicile – travail de nos concitoyens mais également de nombreux poids lourds en transit qui, familiarisés avec les contraintes de conduite sur cette voie, recherchent des itinéraires alternatifs parallèles.

C'est l'initiative du Conseil Général, en juin 2010, visant l'interdiction de la circulation des poids lourds supérieurs à 7,5 t sur 480 km du réseau départemental qui a révélé des pratiques de quasi évitement de la RCEA par des sociétés de transport régionales.

Le «trafic de fuite» des poids lourds du réseau routier national sur le réseau routier départemental est difficilement quantifiable, mais il est important et reste une préoccupation pour la sécurité des déplacements dans le département.

### • Une accidentalité inacceptable

En 1998 déjà, l'ARCEA (Association Route Centre Europe Atlantique) rappelait l'urgence de la mise à niveau de cette liaison pour réduire l'insécurité routière.

A cette époque, si le taux d'accident sur la RCEA était à peine supérieur à celui de l'ensemble des routes nationales bidirectionnelles, leur gravité était par contre 2 fois plus importante.

Aujourd'hui, la situation a empiré : si le nombre d'accidents a diminué, comme sur l'ensemble du réseau routier national, leur gravité a augmenté de façon importante et correspond à 2,5 fois ce qu'elle était en 1998.

Le dossier du maître d'ouvrage fait état, entre 2005 et 2009, de 74 tués et de 204 blessés hospitalisés. Depuis le début de l'année 2011 on dénombre 15 tués supplémentaires dans l'Allier. Cette route est un véritable cimetière ! Les mécanismes d'accidents sont majoritairement des chocs frontaux ou des pertes de contrôle dues à des assoupissements, et démontrent la nécessité d'une mise en 2x2 voies.

En période estivale, compte tenu de l'augmentation du trafic, le taux d'accidents double et la gravité s'accroît encore. La surgravité des accidents sur RCEA tient précisément aux caractéristiques géométriques de la voie et à l'inadéquation entre sa géométrie et la composition du trafic. Les séquences à 2 x 2 voies, aléatoires et trop limitées, confortent l'hétérogénéité du parcours et perturbent les comportements. Le déficit d'aire d'arrêt est également un facteur aggravant.

## La concession : l'ultime réponse, mais des conditions à sa mise en œuvre

Fort de l'urgence constatée et des déficits récurrents de la programmation dans le cadre du CPER et du récent PDMI, une mise à niveau rapide et efficace de RCEA doit être réalisée.

L'aménagement de la RCEA a été engagé il y a plus de 40 ans avec le concours financier des collectivités locales, contribution que le Département de l'Allier ne peut plus maintenant envisager, en raison :

- de l'acte II de la décentralisation, la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui a clarifié le rôle des collectivités locales. Le réseau routier national, fortement réduit après le transfert aux départements et aux communes des routes nationales d'intérêt local, relève clairement de la responsabilité de l'Etat,
- d'un contexte budgétaire difficile, le Département de l'Allier ne peut disperser ses moyens sur des domaines dont il n'a pas la responsabilité première,
- du besoin même à satisfaire, lié à la très forte croissance du trafic poids lourds international,
- de son engagement pour réaliser le désenclavement du bassin de Vichy (60 M€).

Pour achever la Route Centre Europe Atlantique, l'Etat envisage de recourir à la concession, solution qui permet d'envisager un achèvement complet de cette infrastructure à l'horizon 2018, mais avec une contrepartie, l'instauration d'un péage.

L'Etat, en tant que maître d'ouvrage, a la responsabilité du choix du mode de financement de l'opération. Le Département de l'Allier a lui la responsabilité de défendre les intérêts de l'Allier et de ses habitants :

- le déficit d'aménagement de la RCEA conduit à des reports de trafic sur des itinéraires départementaux alternatifs, préjudiciables en terme de sécurité ou en terme de nuisances pour les riverains. Ces reports de trafic entraînent des travaux confortatifs qui pèsent lourd sur le budget départemental,
- l'Allier bénéficie d'une situation géographique favorable, mais le déficit d'aménagement de la RCEA, ainsi que celui de la RN7 et de la desserte routière de Vichy, constitue un frein au développement économique de notre territoire. L'Allier a besoin d'une route moderne, sécurisée et accessible.

Le débat de la gratuité est posé. L'aménagement de la RCEA a été financé jusqu'à présent par le contribuable français : avec le régime de la concession, ce financement sera apporté par l'utilisateur, mais il ne paraît pas exorbitant que les usagers longue distance et les poids lourds en transit international, qui utilisent actuellement « gratuitement » cette infrastructure, participent à son financement par le biais du péage.

Sur le principe de la mise en œuvre de la concession de RCEA, l'Assemblée Départementale donne un avis favorable assorti des conditions suivantes :

### • Le maintien des échangeurs

Afin que la RCEA joue son rôle de desserte du territoire et participe pleinement à son accessibilité. Au cours de rencontres, les élus locaux concernés par le tracé de RCEA ont particulièrement insisté sur :

- la nécessité de repenser les fonctionnalités des échangeurs de Dompierre-sur-Besbre, Sept Fons et Diou en tenant compte d'une part de leur proximité, et d'autre part de la desserte plus directe du bassin d'activités de Bourbon-Lancy.
- le déplacement, côté Ouest, de l'échangeur de Montbeugny afin d'assurer la desserte de la zone d'activités dénommée Logiparc 03.

- l'intégration dans la concession de l'échangeur RCEA / RN7 à Toulon-sur-Allier en assurant le raccordement à la RN7.
- la nécessité de préserver la réserve foncière de 30 ha prévue pour l'extension de la zone d'activité de Montmarault au droit du raccordement avec A 71.

### • La mise en place d'une gratuité pour les habitants de l'Allier

Du moins pour leurs déplacements de proximité. Ils ont déjà participé au financement par le biais des contributions des collectivités locales. D'un point de vue réglementaire, il ne semble pas possible d'exonérer un usager d'un péage autoroutier en raison de son lieu de résidence. Cette gratuité peut alors être obtenue par un positionnement judicieux des barrières de péage.

### • La réalisation rapide de la mise à niveau de la RCEA

Il ne faut pas que le projet de concession puisse être un prétexte pour retarder la réalisation des nécessaires travaux d'achèvement de cette infrastructure.

## Un programme de mesures d'urgence compatible avec la concession

Le Conseil Général se fait le porte parole des usagers, des citoyens et acteurs économiques du département de l'Allier pour entreprendre des actions, qui dans l'attente de la mise à 2 x 2 voies, doivent conjuguer l'actuel et le devenir pour assurer la sécurité des déplacements.

Ces mesures doivent être appréhendées en direction :

- du renforcement de la signalisation pour agir sur le comportement de l'usager notamment dans les séquences de géométrie difficile.
- de la mise en place d'aires d'arrêt rythmées et compatibles avec le traitement final de la voie.
- du traitement des abords pour favoriser des manœuvres d'urgence latérales.
- de l'adaptation des équipements de la route pour limiter la surgravité des accidents.
- du traitement différencié des couches de roulement intégrant des dispositifs d'alerte.

Les 350 M€ qui constituent l'apport de l'Etat à la mise en concession de RCEA entre A71 et A6 doivent être mobilisés pour ces mesures d'urgence.

Celles-ci ne doivent pas faire obstacle à l'achèvement rapide des travaux actuels des créneaux à 2 x 2 voies sur la section Le Montet – Chemilly dont il est navrant de constater le retard de réalisation, surtout si l'on considère la faiblesse des financements accordés à l'aménagement des routes nationales de notre département au titre du PDMI 2010 – 2014.

## La position du Conseil Général :

Le projet de mise en concession de la RCEA est une solution qui répond aux attentes des habitants de l'Allier, en terme d'achèvement de l'infrastructure, mais également en terme de mise à niveau environnementale (préservation de la ressource en eau, paysage) et en terme de desserte et d'irrigation du territoire.

Au regard de l'importance que revêt le devenir de cette voie, le Conseil Général soutient l'initiative de sa mise en concession, soutien conditionné par les réserves exposées ci-dessus. Il demande à être étroitement associé aux dispositions engagées autour de ce projet : mesures d'urgence, évolution du projet et de la procédure de mise en concession.