

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°10



Les Chambres de Commerce et d'Industrie de Montluçon-Gannat et de Moulins-Vichy représentent :

11 560 entreprises et 64 500 emplois

Chambre de Commerce et d'Industrie de Moulins-Vichy
17, cours Jean Jaurès - BP 1729 - 03017 MOULINS Cedex
Tel : 04.70.35.40.00 - www.moulins-vichy.cci.fr



Chambre de Commerce et d'Industrie de Montluçon-Gannat
15, Bd Carnot - BP 3248 - 03106 MONTLUÇON Cedex
Tel : 04.70.02.50.00 - www.cci-montlucon.com

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

Situé au cœur de la France, l'Allier occupe une position centrale privilégiée. A la croisée d'axes autoroutiers structurants, A71, A77, RCEA, ce département dispose d'atouts pour organiser son développement, son 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 longtemps, l'entravent.

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 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.

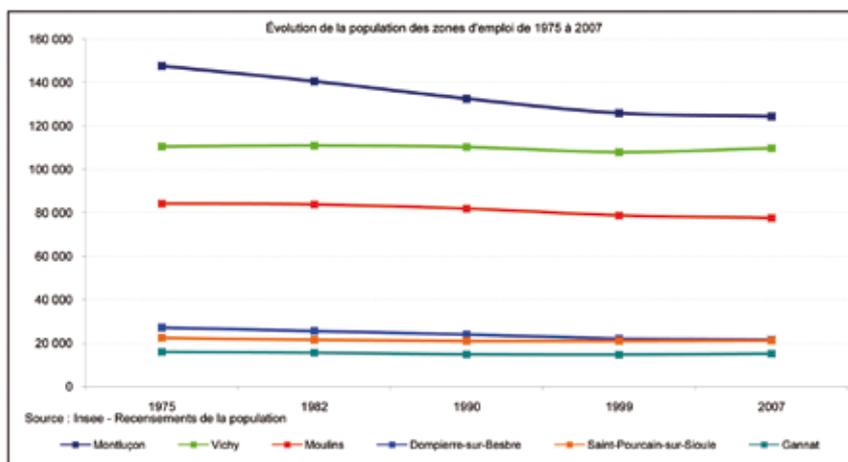
Les CCI de Montluçon-Gannat et de Moulins-Vichy, qui militent depuis des années pour l'achèvement de cet axe, se réjouissent de voir ouvert ce Débat Public sur l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault (A71) et Mâcon/Chalon-sur-Saône (A6) et ont tenu à rédiger ce cahier d'acteurs afin de faire connaître leur position. En effet, nous ne laisserons pas passer cette chance exceptionnelle. Nous ne pouvons plus nous contenter d'infrastructure routière obsolète, dangereuse, meurtrière, véritable frein au développement économique. Donnons nous les moyens de nos ambitions pour la réalisation dans les plus brefs délais d'une autoroute rapide et sûre. Toute réalisation à un horizon plus lointain (2045 au rythme actuel des crédits d'Etat), entraînerait une marginalisation économique et sociale durable du département de l'Allier, marginalisation à laquelle s'opposent fermement les 11 560 entreprises que représentent les CCI de l'Allier.

Aussi, après une étude détaillée du projet proposé dans le cadre de ce Débat Public, **les CCI de Montluçon-Gannat et de Moulins-Vichy indiquent très clairement qu'elles sont favorables à une concession autoroutière, seule façon réaliste pour que cet axe soit mis à 2x2 voies le plus rapidement possible, à savoir 2017**. Cette position est assortie d'un certain nombre de remarques/attentes qui figurent dans ce document.

Les enjeux :

Inverser la tendance démographique :

En 1975, la population de l'Allier était de 378 406 habitants ; en 2007 elle est de 343 100 soit une chute de -9,3% en un peu plus de 30 ans. Les actions menées ces dernières années ont concouru à infléchir cette tendance sans amener à un renversement de situation. En effet, selon les toutes dernières projections de l'INSEE, **l'Allier fait partie des sept départements français qui perdront des habitants ces trente prochaines années** avec 337 700 habitants en 2040 (scénario médian), 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.

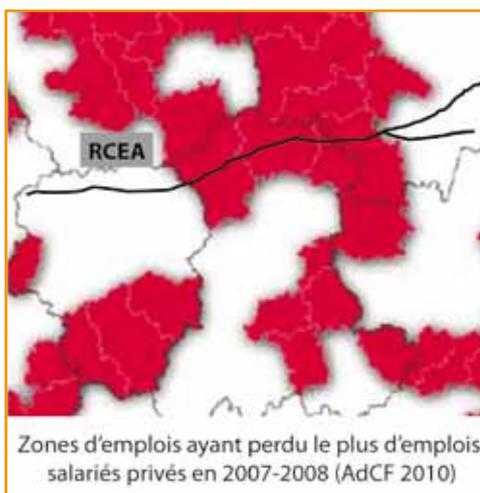
Ces perspectives démographiques, avec toutes leurs conséquences notamment en terme de ressources en main d'œuvre (tranche 20-50 ans : -18 % entre 2007 et 2040) ou de transmission d'entreprises, soulignent l'importance des actions à entreprendre pour améliorer l'attractivité de l'Allier. L'enclavement contraint le

développement. La mobilité est la base des sociétés modernes et il n'y a pas de mobilité ni d'échanges sans infrastructures modernes.

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.**

Améliorer la compétitivité et l'attractivité du territoire :

Selon son accessibilité, un territoire est plus ou moins 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'attraction 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.



Sans infrastructure routière moderne, non seulement **les entreprises locales perdent en compétitivité** mais la difficulté à accueillir de nouvelles entreprises, attirées par des territoires mieux desservis, ne permet pas de régénérer le tissu industriel existant (ces cinq dernières années, une seule implantation d'entreprise employant plus de 70 salariés a vu le jour sur le bassin Moulins/Dompierre-sur-Besbre). Lorsque la conjoncture économique est difficile, comme cela fut le cas ces dernières années, l'économie locale et donc l'emploi, en paie un lourd tribut (1300 emplois salariés perdus depuis 2008 sur les secteurs de Moulins et Dompierre-sur-Besbre).

L'ouest de la Saône-et-Loire et tout le nord de l'Allier, le long de la RCEA, font partie des zones d'emplois qui ont perdu en France le plus d'emplois salariés privés en 2007-2008.

Non seulement la RCEA doit être mise à 2x2 voies mais sa mise en service en 2017 est capitale pour le développement économique local et l'emploi ; **toute réalisation à une échéance plus lointaine entrainera une marginalisation économique et sociale durable de l'Allier.**

Exploiter pleinement la position stratégique de l'Allier :

L'économie de l'Allier est majoritairement tournée vers la région Rhône-Alpes : 1ère région cliente, 1er fournisseur. Permettre à l'Allier d'être relié à la région Rhône-Alpes par un axe autoroutier performant est essentiel à son développement. 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. De plus, avec 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 projets de villages étapes, de zones d'activités ambitieuses : ZA de la Loue, ZA du château d'eau à Montmarault (50 ha), LOGIPARC 03 près de Moulins (184 ha), zone de Sept Fons à Dompierre-sur-Besbre, ...

Garantir la sécurité des usagers :

Que l'on emprunte la RCEA à des fins personnelles ou professionnelles, elle reste un des quatre itinéraires nationaux les plus dangereux, les plus accidentogènes (74 tués, 204 blessés graves entre l'A71 et l'A6 entre 2005 et 2009). Pour cette seule raison, la sécurité des personnes, la RCEA doit être mise à 2x2 voies le plus rapidement possible. **Les gestionnaires d'autoroutes ont fait la preuve de leur compétence en matière de sécurité** (information de conditions de circulation, panneaux lumineux, radio trafic, équipes prêtes à intervenir, aires aménagées, entretien régulier,...).

Les observations/attentes des CCI de l'Allier

Les CCI de Montluçon-Gannat et de Moulins-Vichy 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 en 2017, et :

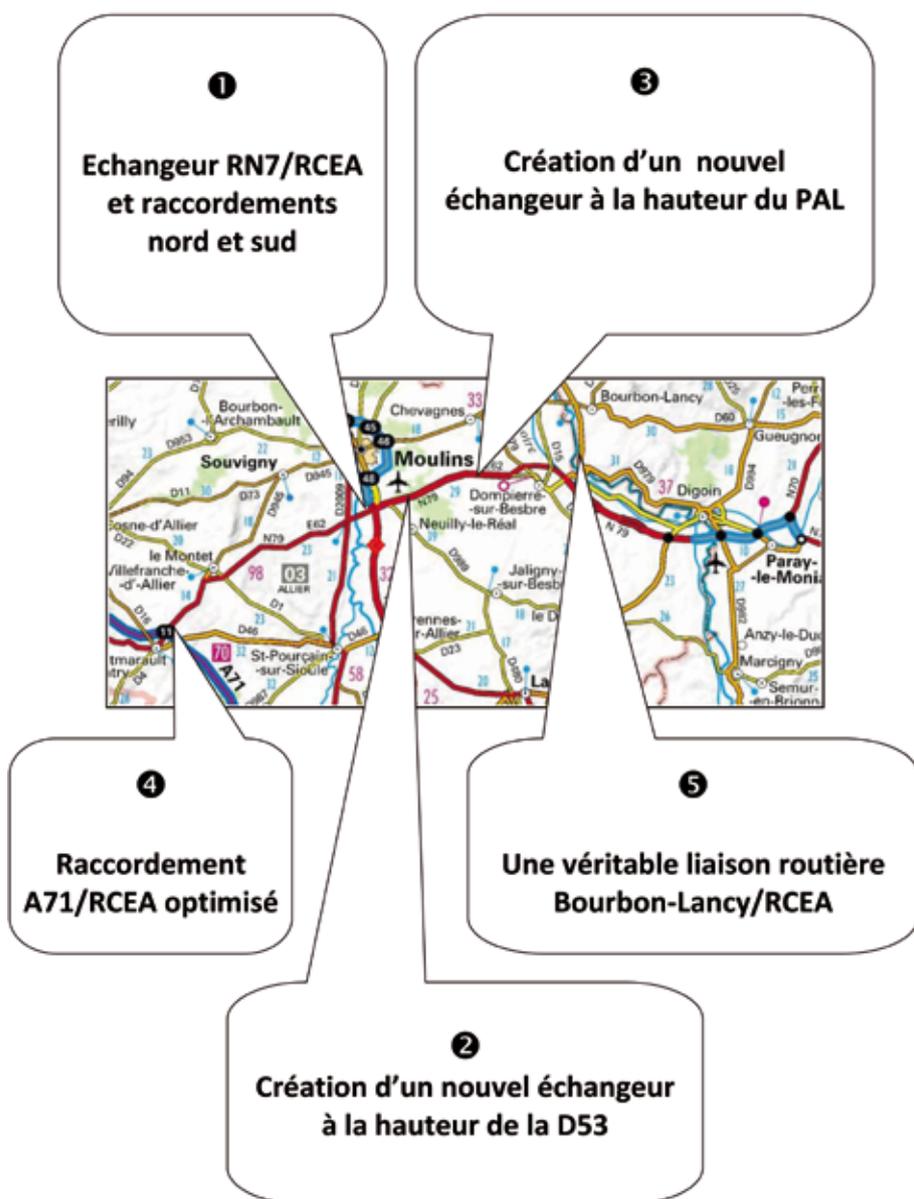
elles demandent :

- que l'échangeur RN7/RCEA soit intégralement inclus dans le périmètre de la concession (coût d'environ 40 M€) ainsi que ses raccordements, au nord avec la déviation d'Avermes/Moulins/Yzeure, au sud jusqu'à l'entrée de Bessay-sur-Allier. Il est impensable qu'un échangeur de type autoroutier ne soit pas prévu là où le trafic sera estimé à 18 600 véhicules/jour en 2017 (voir carte page suivante, point 1).
- la création d'un nouvel échangeur à la hauteur de la D53 pour relier directement à la RCEA la future zone logistique multimodale de 180 ha, LOGIPARC 03, développé par Moulins Communauté qui en fait un des plus grands projets logistiques en cours de réalisation en province, projet qui s'appuie sur les deux infrastructures routières RN7 et RCEA. La desserte actuelle, qui se fait via un accès de chantier réalisé lors des travaux de construction de la RCEA et traverse le bourg de Montbeugny engagé dans des travaux d'aménagement, ne pourra en aucun cas être utilisé pour recevoir le trafic de poids lourds provenant de la RCEA. La suppression de cet échangeur de chantier pourrait être envisagée (voir carte page suivante, point 2).
- la création d'un nouvel échangeur à la hauteur du parc animalier et d'attractions Le PAL situé sur la commune de St Pourçain-sur-Besbre. Le PAL est le site touristique le plus fréquenté de la région Auvergne avec 500 000 visiteurs en 2010 qui viennent d'une dizaine de départements. Fortement créateur d'emplois dans une zone rurale, sa croissance passe par un élargissement de sa zone de chalandise en direction de l'est : région lyonnaise, est de la France, Suisse, Allemagne et Italie. Ce nouvel échangeur servira également de desserte locale (voir carte page suivante, point 3).

elles rappellent la nécessité de :

- **chercher par tous les moyens possibles à minimiser le coût des péages pour les usagers** de cette future autoroute et en particulier les usagers locaux (trajets domicile travail, transport inter entreprises,...) : réduction du nombre de péages, emplacements judicieux en regard du trafic local, abonnements,...
- **maintenir les échangeurs actuels** pour permettre une irrigation performante du territoire (trajets domicile travail, tourisme,...). Des possibilités de modifications pragmatiques et réalistes et ne portant pas atteinte à l'activité économique, peuvent être envisagées.
- **implanter un nombre adéquat d'aires de services et de repos.** Le nombre d'emplacements de stationnement des poids lourds, actuellement totalement sous-dimensionné (par exemple, l'aire de Toulon-sur-Allier accueille plus de 250 PL chaque soir pour une capacité de 140 places engendrant de très importantes nuisances), doit être entièrement revu et adapté au trafic à venir.
- **minimiser la consommation de foncier de la zone d'activités du château d'eau à Montmarault** (50 ha dont 20 ha déjà aménagés) à l'emplacement du raccordement A71/RCEA et où l'entreprise EIFFAGE a obtenu un permis de construire pour un bâtiment de 17 000m². L'aménagement de ce raccordement doit également tenir compte de la future labellisation « village étape » de Montmarault (voir carte, point 4).

Les observations attentes des CCI de l'Allier



- **étudier et mettre en œuvre une véritable liaison routière entre la RCEA et le bassin de Bourbon Lancy** où est située l'entreprise FPT, Fiat Powertrain Technologies France, plus importante unité industrielle de la région Bourgogne et qui, avec l'usine PSA de Sept-Fons à Dompierre-sur-Besbre, forment un bassin industriel de plus de 3000 emplois (voir carte, point 5).

- **mettre en place des protections phoniques spécifiques à la hauteur de l'Abbaye de Sept-Fons** située à quelques centaines de mètres de la RCEA. Entreprise agro alimentaire importante (troisième client de La Poste en Auvergne en terme de volume), l'Abbaye reçoit un nombre très important d'hôtes français et étrangers venus chercher le repos et la tranquillité.

- **ne pas arrêter les travaux programmés et en cours.**

- **lancer l'étude sur la concession de la RN7** entre Cosne-sur-Loire (A77) et Balbigny (A89), concession qui viendra renforcer les potentialités de développement autour de ces deux axes Est-Ouest et Nord-Sud très liés.

elles attirent l'attention sur :

- l'impact de la fermeture éventuelle de l'échangeur de Montbeugny sur l'entreprises SICAGIEB (première entreprise de collecte de bétail de l'Allier ; 40 000 têtes/an ; 20 à 30 camions /jour).