

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°13



OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST

32 quai Perrache – CS 10015 – 69286 Lyon cedex 02
Tel : 04.72.11.43.44 – Fax : 04.72.11.43.62
oitc@rhone-alpes.cci.fr

UN PROJET D'ENVERGURE EUROPEENNE QUE SEUL LE RECOURS A LA MISE EN CONCESSION PERMETTRA D'ACHEVER DANS DES DELAIS RAPPROCHES

L'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est représente auprès des Pouvoirs Publics les entreprises usagers des services de transport regroupées autour des Chambres Consulaires (commerce / Industrie, Agriculture, Métiers et Artisanat) des régions Auvergne, Bourgogne, PACA, Corse, Rhône-Alpes ainsi qu'une partie de Languedoc-Roussillon.

Il a pour mission d'exprimer les besoins des « chargeurs » en termes d'infrastructures de communication et de services de transport du Grand Sud-Est, ce qui lui confère une vision supra régionale.

Compte tenu de l'intérêt stratégique des liaisons Est-Ouest et de ses fonctionnalités nationale et internationale, l'OITC du Sud-Est s'est exprimé régulièrement en faveur de la mise à 2x2 voies de la RCEA.

Cet objectif, partagé par l'Etat et confirmé par des décisions entre 1967 et 2009, n'a pas pour autant connu un avancement rapide ; le mode de financement mixte Etat / Europe / Régions / Départements / Communes, n'étant pas adapté à un tel programme, malgré les 793 millions d'euros investis entre 1989 et 2009.

Dans un contexte de raréfaction des crédits d'Etat et de diminution des capacités financières des Collectivités Territoriales – au demeurant déjà largement contributrices – il faudrait encore 950 millions d'euros pour achever le projet dans sa forme actuelle, et ceci sans intégrer le coût de la régénération des sections déjà réalisées, autant dire une échéance à 30 à 40 ans...

La simple observation de ces faits impose un minimum de réalisme :

Sauf à laisser perdurer des handicaps importants pour l'Allier et la Saône-et-Loire (route accidentogène ne répondant pas aux trafics actuels et à venir, territoires excentrés, économie ayant un fort besoin d'améliorer sa compétitivité, ...) l'achèvement de l'aménagement de la RCEA dans des délais rapides passe par le recours au péage par le biais d'une concession autoroutière, à l'image de ce qui vient d'être décidé pour le développement de la RN 154 (Nonancourt – Allaines) et de la RN 126 (Toulouse – Castres).

Jacques ESTOUR
Président de l'OITC du Sud-Est

LA TYPOLOGIE DES TRAFICS DE LA RCEA NECESSITE UNE INFRASTRUCTURE DE TYPE AUTOROUTIER.

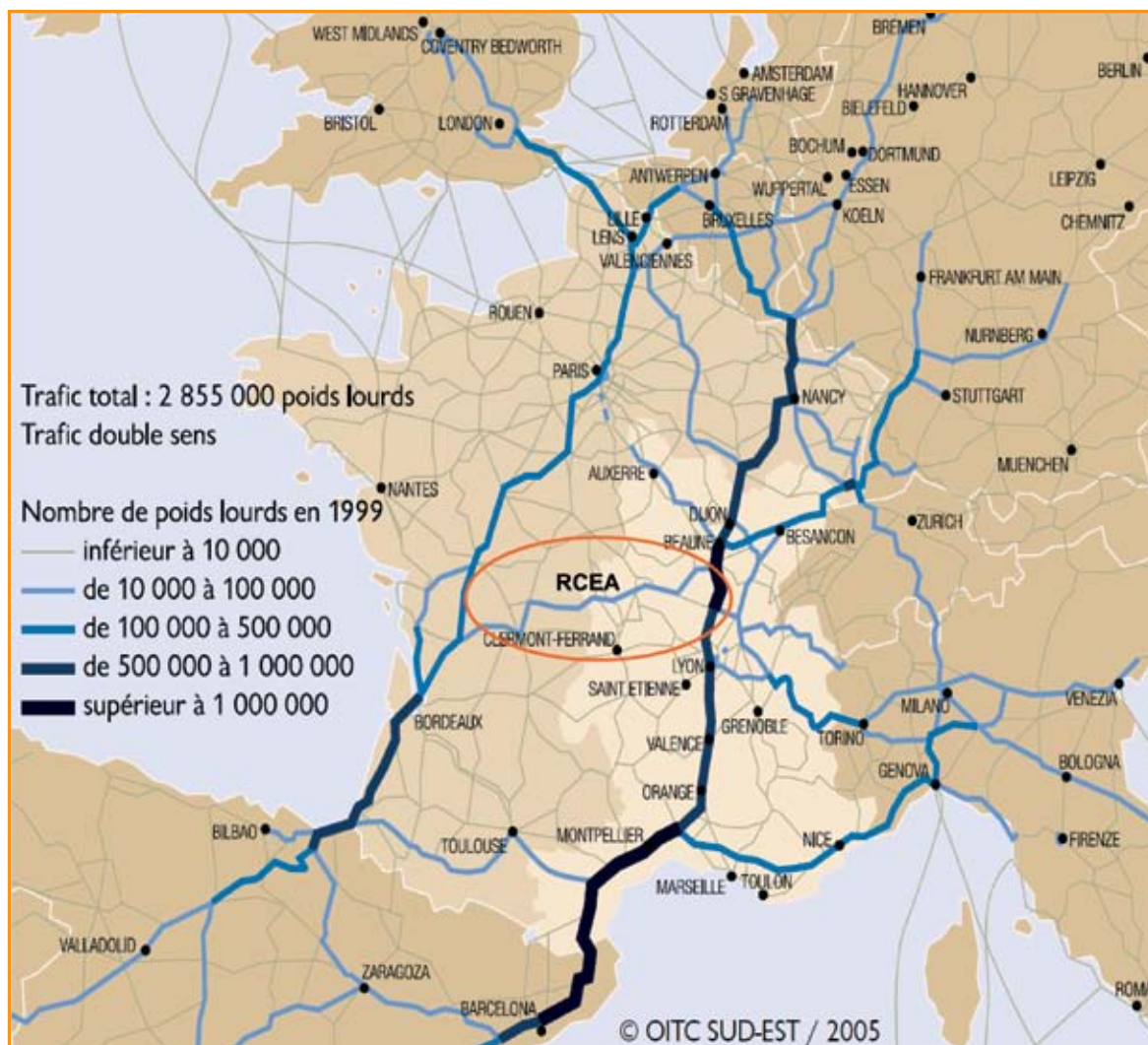
Comme le montre la carte ci-dessous, la RCEA est un des axes de transit Est / Ouest permettant aux PL de transiter de la Péninsule Ibérique vers l'Europe Nord. C'est également l'itinéraire le plus emprunté par les trafics PL en provenance de l'Ouest de la France et se dirigeant vers l'Est de l'Europe.

L'achèvement de l'A89 ne vient pas modifier la fonctionnalité de la RCEA dans la mesure où son débouché dans l'agglomération lyonnaise n'est pas résolu. Le Contournement Ouest de Lyon n'étant pas décidé, les PL se dirigeant vers l'Europe du Nord auront tout intérêt à emprunter la RCEA, dont la connexion avec l'axe Rhône Saône s'affranchira de la congestion de l'agglomération lyonnaise.

Ainsi, observe-t-on que jusqu'à 45% du trafic actuel est réalisé par les PL entre Moulins et Dompierre-sur-Besbre et que l'essentiel des PL (jusqu'à 75%) est en transit sur cet axe.

TRANSIT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE (enquête aux frontières 1999)

Carte réalisée par le CETE Méditerranée pour l'OITC du Sud-Est



L'analyse des trafics des VL met en évidence des caractéristiques similaires : la part VL du trafic sur la branche principale est de 67 % entre Paray-le-Monial et Dompierre-sur-Besbre, de 66 % entre Dompierre-sur-Besbre et Moulins et 50 % entre Moulins et le Montet.

Seule une infrastructure de type autoroutier est adaptée à traiter ce trafic en apportant une qualité de service aux usagers et aux riverains (protections phoniques, entretien hivernal, etc.)

Si l'importance du trafic de transit concourra d'une manière significative à l'équilibre financier de la concession, **il importe de veiller à ce que les trafics courte distance locaux ne soient pas pénalisés, tels que les déplacements internes aux agglomérations principales.**

A ce titre, comme il est envisagé dans le dossier du Débat Public, il importera de minimiser par tous les moyens possibles le coût des péages pour les usagers locaux (positionnement adapté des barrières, abonnements, maintien des échangeurs actuels ...).

LA CONCESSION AUTOROUTIERE EST LE SEUL MODE DE FINANCEMENT PERMETTANT UNE REALISATION RAPIDE DU DOUBLEMENT DE LA RCEA

L'OITC souligne que les axes routiers à moderniser comparables à la RCEA ont tous connu des difficultés de réalisation au regard des moyens financiers à mobiliser.

C'est notamment le cas dans le Sud-Est :

- de la RN102 dans l'Ardèche entre Montélimar et Pradelles, classée Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) ;

- de la RN88 entre Saint Etienne et Albi qui, malgré une succession de programmes financiers, comporte encore un grand nombre de sections à moderniser.

Systématiquement inscrit, l'aménagement de cette infrastructure ne s'est concrétisé que par des travaux ponctuels, notamment dans les contrats de plan entre 1999-2008, puis dans le cadre du PDMI. Malgré près de 800 millions d'euros d'investissement Europe / État / Collectivités Territoriales, 950 millions d'euros restent à mobiliser pour doubler les portions restantes.

Ainsi, l'élargissement à deux fois deux voies de la RCEA entre Montmarault et l'A6 paraît-il peu crédible dans les 20 ans à venir si le recours à la concession autoroutière n'était pas choisi.

DEVELOPPER L'ACCESSIBILITE ET L'ATTRACTIVITE PAR L'AMELIORATION DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE

Il importe que le projet apporte des réponses en matière d'accessibilité aux pôles d'emplois et aux équipements de base.

Le développement économique des territoires traversés par la RCEA s'est largement construit autour de l'industrie et l'agriculture, activités fortement génératrices de déplacements routiers.

Les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire comptent plus de 75000 emplois dans le secteur industriel largement concentrés le long de l'axe de la RCEA et autour des pôles économiques locaux, et fortement dépendants du transport routier pour les échanges commerciaux.

Le doublement rapide de la RCEA par le biais de la concession, confortera ce secteur en lui offrant une accessibilité renforcée, atout important pour les grandes entreprises basées dans le Sud de la Saône-et-Loire.

Parallèlement, afin de répondre aux besoins des ces activités, le secteur du **transport et de la logistique** (environ 6000 emplois) s'est beaucoup développé.

La RCEA modernisée sera un nouvel atout pour cette filière et pour la dynamique économique des ports de Mâcon et Chalon qui bénéficieront d'une intermodalité route / fleuve améliorée.

LES RECOMMANDATIONS DE L'OITC DU SUD-EST :

GARANTIR UN MONTAGE FINANCIER ATTRACTIF :

Dans la mesure où le trafic potentiel de la RCEA n'est pas comparable avec certains grands axes tel que l'A45 Lyon-Saint Etienne, l'OITC du Sud-Est estime que la plus grande attention doit être apportée au montage financier de l'opération, afin que celle-ci puisse être concédée.

A ce titre l'apport financier de l'Etat de 150 millions d'euros est fondamental.

L'OITC relève dans le dossier du débat public qu'une telle subvention d'équilibre devrait aboutir à des tarifs de péages attractifs pour les usagers au regard des coûts des péages pratiqués sur d'autres itinéraires comparables (le différentiel pour les VL étant particulièrement fort).

Il importera que ces tarifs soient respectés.

	VL	PL
RCEA	0.0719 €/km	0.243 € (HT)/km
A65	0.118 €/km	0.30 € (HT)/km
A40	0.108 €/km	0.36 € (HT)/km
A19	0.115 €/km	0.37 € (HT)/km

Comparaison des tarifs de la RCEA avec l'A19 Courtenay-Artenay – ouverte en 2010 et de relief similaire à celui de la RCEA –, avec l'A65 entre Pau et Langon – ouverte en 2010 – et avec l'A40 Mâcon-Genève, poursuite de l'itinéraire de la RCEA.

PRIVILEGIER LE RECOURS A LA CONCESSION AUTOROUTIERE :

Pour l'OITC du Sud-Est, le recours à la concession a de multiples avantages :

- o il fait davantage porter l'effort financier sur l'utilisateur que sur le contribuable ;
- o la formule autoroutière apportera un meilleur niveau d'entretien et une qualité de réalisation environnementale,
- o les délais de réalisation (2018-2020), sont à minima divisés par deux par rapport à la procédure actuelle,
- o libérées du financement de l'itinéraire RCEA, les Collectivités Territoriales pourront faire porter leurs efforts sur la valorisation de l'axe (exemple : desserte de Bourbon-Lancy par la D979),
- o enfin, l'OITC relève que l'hypothèse de la gratuité ne peut être opposée à celle de la concession.

Si la RCEA restait dans sa forme actuelle, elle ferait l'objet d'une taxe de 0.12 / km au nom de l'éco-redevance poids-lourds nationale en cours de préparation.

Si le principe de taxer un mode dominant au profit d'un autre mode est respectable, n'est-il pas préférable que la RCEA fasse l'objet d'un péage permettant sa modernisation, plutôt que d'une taxe alimentant le niveau national sans retour sur l'itinéraire taxé ?

IRRIGUER LES TERRITOIRES AFIN DE VALORISER DES SITES EN DEVENIR :

- o Assurer un maillage efficace du territoire en incluant dans la concession autoroutière un échangeur RN7/RCEA au niveau de Toulon-sur-Allier, assurant la connexion avec la RN7.
- o Créer un nouvel échangeur sur la RCEA à l'Ouest de Montbeugny, pour relier, via la D53, la zone logistique multimodale Logiparco3 (184 ha).

ACCROITRE LE POTENTIEL DE CERTAINS SITES ATTRACTIFS :

- o La RCEA modernisée en autoroute donnera une nouvelle performance aux **ports de Chalon-sur-Saône et de Mâcon**, en accroissant leurs zones de chalandise.
- o Installation d'un nouvel échangeur pour desservir le parc d'attraction et animalier du PAL à l'Ouest de Dompierre-sur-Besbre.
- o Etudier la possibilité d'une liaison reliant la RCEA au bassin de Bourbon-Lancy afin de desservir Fiat Powertrain Technologies (1300 salariés).