

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°18



JEAN MALLOT

Député de l'Allier, Conseiller régional d'Auvergne

60 rue Victor Hugo 03500 Saint-Pourçain-sur-Sioule

Tél 04 70 45 44 68 – Fax 04 70 47 53 93

Mél: jeanmallotdepute@orange.fr

<http://www.jeanmallot.fr>

Le Contexte

L'Allier souffre d'un retard considérable dans la mise à niveau de son réseau routier national.

L'avant projet de schéma national pour les infrastructures de transport (SNIT) montre que deux des quatre axes routiers les plus accidentogènes de France se trouvent dans l'Allier (RCEA et RN7) et que le raccordement autoroutier de Vichy est un des six points essentiels de désenclavement sur l'ensemble du territoire national. Le dernier programme de modernisation des itinéraires (PDMI) ne permettra pas le rattrapage auquel notre département a droit. Une clause de « revoyure » en 2013 a d'ailleurs été obtenue tellement l'injustice de ce PDMI pour notre département était flagrante.

Enfin, les travaux sur les axes routiers de statut national dans notre département se réalisent systématiquement avec des retards qui s'accumulent. La mise à 2x2 voies de la RCEA est commencée depuis près de 40 ans. Plus personne, ni les élus, ni les entreprises, ni les citoyens, ne croit en la parole de l'État.

Il est indispensable que les travaux annoncés sur la RCEA continuent pendant la phase de débat et de prise de décision au moins au même rythme qu'auparavant. Il faut que ce débat, ses conclusions et les suites qui seront données permettent enfin de **restaurer la crédibilité de l'État**.

Par ailleurs, les axes ferroviaires d'envergure européenne permettant un transport éco-compatible des marchandises doivent être construits et aménagés pour l'avenir, comme le veulent les engagements pris par la France ainsi que les lois votées récemment.

Le débat public sur la mise en concession de la RCEA

L'accélération de la mise à deux fois deux voies de la RCEA est un impératif à plusieurs titres :

- un objectif de sécurité routière tant la dangerosité de cet axe devient insupportable,
- un objectif de développement économique harmonieux de notre département.

Ces objectifs doivent être atteints en tenant compte des enjeux environnementaux et des conditions de vie des habitants.

La RCEA est une route nationale. L'État est responsable des aménagements qui doivent être réalisés sur cet axe. Il affirme que la seule possibilité pour que la mise à 2x2 voies soit réalisée dans des délais raisonnables, pour un achèvement en 2017, est la mise en concession de cet axe.

Il serait cependant intéressant, pour l'intérêt du débat et la crédibilité de la décision qui sera prise, que l'ensemble des options (financement par crédits d'État, recours au produit de l'éco-taxe, partenariat public privé) soient étudiées de façon exhaustive.

A ce stade, prenant acte de l'hypothèse retenue par l'État, à savoir la concession, **nous sommes fondés à poser un certain nombre d'exigences.**

Les exigences exprimées

Le maintien des accès et des échangeurs locaux

La RCEA a pris progressivement une dimension nationale et européenne. Mais elle a également pour fonction de desservir de façon régulière les territoires traversés. Il est impératif, pour une bonne irrigation économique et touristique des secteurs où passe cet axe, et nonobstant les accès du Montet et de Cressanges, que les points suivants soient pris en compte :

- La liaison A71 / RCEA à Montmarault

La communauté de communes de Montmarault a investi dans une zone d'activités et dans une maison du tourisme au carrefour de la RCEA et de l'A 71. Il est important pour le développement économique de ce territoire de ne pas empiéter sur le terrain de la zone d'activités et de répondre au mieux à la demande des élus locaux qui souhaitent que la maison du tourisme soit accessible facilement et soit indiquée sur l'itinéraire.

- L'accès à Deux-Chaises

La commune de Deux-Chaises a fortement investi pour répondre aux attentes du maître d'ouvrage. Elle a installé un restaurant routier avec aire de repos pour plus de 100 poids lourds et une station service adaptée. L'État a pris des engagements vis à vis de cette commune qui doivent être tenus.

- La création d'un accès au niveau de Besson-Bresnay

Les communes de Besson et Bresnay revendiquent la création d'une sortie sur leur secteur afin de valoriser les voies touristiques en direction de Souvigny d'une part, et du vignoble de Saint-Pourçain d'autre part. Elles demandent également la possibilité pour les entreprises de ce secteur d'emprunter facilement la RCEA sans passer par des routes départementales inadaptées où la « cohabitation » entre engins agricoles et poids lourds est potentiellement dangereuse. Ces demandes doivent être prises en compte dans le projet.

- L'échangeur RCEA / RN7

Cet échangeur qui, après l'aménagement de la RN7, sera un point stratégique doit être compris dans le programme de travaux annoncés. Sa réalisation doit être concomitante avec celle de la RCEA et comprendre les quelques kilomètres qui permettent de faire la jonction avec la future déviation de Bessay-sur-Allier.

L'éventualité de la mise en concession de la RCEA devrait « libérer » des crédits budgétaires d'Etat qui, dès lors, devraient être consacrés prioritairement aux travaux nécessaires sur la RN 7 dont la mise à 2x2 voies ne progresse guère dans l'Allier.

- L'échangeur de Montbeugny

La communauté d'agglomération de Moulins et le département de l'Allier demandent légitimement une modification de l'emplacement de cet échangeur, pour mieux maîtriser et sécuriser les flux sur les routes départementales ou communales.

La gratuité effective et complète des déplacements locaux

Les déplacements locaux empruntant la RCEA, notamment les relations domicile-travail, doivent être maintenus gratuits. Le tableau indicatif des péages fourni par le maître d'ouvrage ne répond pas à cette exigence.

Le positionnement des points de péage doit se faire de telle façon que l'accès à partir de Montmarault et en tous points à l'est de Montmarault soit gratuit. Il en est de même en venant de l'est à partir de Digoin. Le maître d'ouvrage, dans son dossier, signale que le trafic local est très réduit proportionnellement au total, ce qui conduit à penser que le manque à gagner induit par la gratuité sera négligeable et donc économiquement acceptable par le concessionnaire.

Les nuisances, l'insécurité et le besoin de mise à 2x2 voies étant causés par les véhicules en transit, notamment les poids lourds, il est logique de leur faire porter la charge du financement.

Les itinéraires de substitution

L'utilisation par les poids lourds des itinéraires de substitution indiqués dans le dossier du maître d'ouvrage conduirait à reporter les nuisances et les dégradations sur les routes départementales et communales. Il est donc nécessaire de prévoir les conditions de l'interdiction de sortie de la RCEA pour les poids lourds en transit.

En outre l'absence de péage pour les déplacements locaux sera de nature à favoriser le maintien des poids-lourds sur l'axe.

Les aspects économiques et le montage financier

- Le coût total de l'investissement :

Le maître d'ouvrage affiche une estimation totale de 1,1 milliards d'euros, en forte augmentation par rapport aux estimations antérieures.

L'achèvement de travaux analogues dans la partie creusoise de la RCEA s'est effectué pour un coût de 5 millions d'euros par km, ce qui conduirait pour les 70 km restant à réaliser dans l'Allier, à 350 millions d'euros. Il est vrai que cela correspond à une route limitée à 110 km/h alors que les normes autoroutières, probablement plus onéreuses, correspondent à une limitation à 130 km/h. Cela étant, la limitation à 110 km/h a toujours été considérée comme suffisante sur la RCEA et serait plus cohérente avec les engagements pris, notamment en matière d'émission de gaz à effet de serre.

- La subvention d'équilibre :

L'État prévoit d'apporter un financement à hauteur de 350 millions d'euros. Une partie de cet apport permettra de réaliser un tronçon en Saône-et-Loire pour 200 millions d'euros. Ce tronçon serait gratuit dans le cadre de la concession.

La question des 150 millions d'euros restants est importante. Soit elle sera attribuée au concessionnaire retenu, soit elle peut servir à l'avancement des travaux. L'État n'ayant pas tenu ses engagements depuis plusieurs décennies, cette somme pourrait permettre de réaliser les équipements de sécurité nécessaires, et de continuer les travaux de mise à 2x2 voies jusqu'à la désignation de l'entreprise concessionnaire en ciblant principalement l'Allier. La poursuite des travaux sans délai serait un gage pour les habitants qui attendent depuis trop longtemps la réalisation de cet axe.

- Le recours aux fonds européens :

Lors de la réunion d'ouverture à Moulins, le représentant de l'État a affirmé que tout recours aux fonds européens était désormais impossible. Dans sa réponse écrite, le maître d'ouvrage signale simplement que d'autres modes de transports sont aujourd'hui prioritaires pour ce type de financement. Il faut donc clarifier ce point et le cas échéant faire appel aux fonds européens pour ce projet dont l'intérêt dépasse largement les frontières nationales.

- L'éco-taxe :

L'État ne pouvant pas percevoir l'éco-taxe sur une autoroute concédée, la formule retenue pour le maître d'ouvrage le prive paradoxalement d'une ressource importante. Il semble donc judicieux d'étudier également des formules permettant d'utiliser le produit de cette taxe pour rembourser l'investissement correspondant à la mise à 2x2 voies.

Les aires de services

La création d'aires de services est nécessaire pour sécuriser la conduite sur la RCEA. Il en existe déjà et les collectivités ont des projets.

Le dossier définitif devra comprendre un nombre suffisant d'aires de repos, avec un nombre de places adapté au trafic prévisible dans les décennies à venir, notamment pour les poids lourds.

Il faut que les aires existantes soient maintenues et renforcées et que l'État engage la discussion avec les collectivités qui ont des projets de création d'aires de services.

Les accès de sécurité

De nombreuses communes bordant la RCEA ont financé des centres de secours adaptés au trafic sur cet axe. Il est important que les accès de sécurité soient maintenus et que les centres conservent la reconnaissance qu'ils ont obtenue.

Les villages étapes

Montmarault et Dompierre-sur-Besbre ont entrepris un processus de reconnaissance de village étape. Les aménagements de la RCEA doivent leur permettre d'attirer des populations plus nombreuses. Il faut que le projet prévoie de valoriser ces démarches entreprises depuis des années par ces communes, notamment grâce à une signalisation adaptée.

Conclusion :

L'objectif est clair : la mise à 2x2 voies de la RCEA dans les délais les plus courts possibles.

L'État, maître d'ouvrage sur cette route nationale, affirme que seule la mise en concession permettrait d'atteindre cet objectif à l'horizon 2017. Le débat public doit être l'occasion pour le (les) représentant(s) de l'Etat d'examiner, de bonne foi, les autres formules de financement et de réalisation possibles, de répondre clairement aux nombreuses questions qui restent en suspens, et de prendre les engagements que la population et les élus attendent légitimement. Ils ne peuvent notamment pas ignorer qu'un grand nombre d'intervenants s'expriment contre la mise en concession au motif que la gratuité effective et complète des déplacements locaux n'est pas assurée dans le projet présenté.

Il leur revient de convaincre les citoyens que la mise en concession est la meilleure réponse à la situation dramatique de cette route sur laquelle ils ont peur de rouler.