

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°23

FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS

La FNTR créée en 1933 est l'organisation leader du transport routier de marchandises.

Elle rassemble avec 12 500 entreprises, les 2/3 des entreprises de transport adhérentes à une organisation professionnelle.



FNTR

Maison du Bâtiment

35 rue de Bellecroix

03400 YZEURE

Tél. : 04 70 44 35 08

Fax : 04 70 44 18 43

Email : utra@fntr-fntv-allier.com

FNTR

5 rue des Murées

21121 AHUY

Tél. : 03 80 28 52 52

Fax : 03 80 28 52 53

Email : utrb@utrb.fr

La RCEA à 2x2 voies, une nécessité évidente et déterminante pour demain.

La RCEA est le principal axe au nord du Massif Central permettant de réaliser des trajets transversaux de la façade Atlantique vers l'Est de l'Europe.

Aujourd'hui la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) ne répond plus aux exigences des usagers qu'ils soient professionnels de la route ou particuliers.

Un projet d'accélération d'une mise à 2x2 voies de la section Montmarault Chalon sur Saône – Mâcon pour une concession autoroutière a été élaboré à la demande du secrétaire d'état aux transports. La mise de cette section à 2x2 voies, reconnue d'utilité publique depuis le milieu des années 1990, répond a une nécessité absolue.

La Fédération Nationale des Transports Routiers de l'Allier et de Bourgogne, au vue des enjeux de ce projet, ont souhaité contribuer par leurs réflexions au débat public sous la forme de ce cahier d'acteurs.

En termes de sécurité

La dangerosité de cette route est un fait avéré. Le Grenelle de l'environnement a classé la RCEA parmi les routes les plus dangereuses de France.

Ce sont 97 personnes qui ont perdues la vie entre 2005 et 2010 dont 23 rien que pour l'année 2010.

Si la responsabilité des poids-lourds sur la section de l'Allier n'est engagée que dans 2 accidents au cours de l'année 2010, il n'en reste pas moins que le fait même de la configuration actuelle de la RCEA rend les accidents plus meurtriers notamment par des chocs frontaux.

Les arrêtés départementaux d'interdiction de circulation des poids-lourds imposant le transfert de ces derniers sur des axes déjà surchargés comme la RCEA, ne font qu'accroître le risque d'insécurité. Cette route ne devrait pas supporter ce report sans un aménagement approprié.

En termes d'environnement

Les transporteurs routiers, notamment de l'Allier et de la Bourgogne, ont été les tous premiers à se mobiliser en faveur du développement durable. Leur engagement en 2010, par la signature d'une charte CO2, leur impose de lourdes contraintes en matière de réduction d'émission de CO2 et d'économie d'énergie.

L'utilisation de routes adaptées se révèle être la complémentarité à leur démarche environnementale.



La création d'aires de repos et de services répondant aux exigences des usagers est une nécessité. Elles devraient aussi permettre, en périodes hivernales extrêmes, de palier à des situations de blocage de poids-lourds dans des conditions inacceptables jusqu'alors.

Le centre routier de Toulon-sur-Allier ne répond plus au besoin actuel.

La réalisation d'aires de services en adéquation avec le trafic devient impératif et notamment sur le secteur de Montluçon.

En termes d'attractivité du territoire

Il n'est plus à démontrer qu'aujourd'hui, un territoire qui n'est pas desservi par des infrastructures routières appropriées souffre de réelles problématiques en termes de développement économique et démographique. La modernité et la qualité de son réseau routier sont des points fondamentaux pour la compétitivité des entreprises locales.

Situé idéalement au centre de la France, les moyens d'accès actuels ne permettent malheureusement pas de tirer profit de cette situation géographique qui pourrait être un formidable atout.



L'attractivité de nos départements passe impérativement par la RCEA et la RN7 à 2x2 voies.

La mise en concession de la RCEA, la seule réponse face à l'urgence de la situation.

La mise en concession de la RCEA à 2x2 voies reste la seule alternative possible pouvant répondre à l'urgence de la situation dans un délai cohérent.

Entendu que,

- 99% des besoins quotidiens de chacun d'entre nous sont transportés par les professionnels de la route,
- 80% des marchandises sont transportées sur moins de 150 km,
- + de 3 600 M€ ont été versés par les entreprises de transports routiers en 2009 au titre de la TIPP, de la taxe à l'essieu et des péages.

La FNTR de l'Allier et la FNTR de la Bourgogne soutiennent le projet de mise en concession aux conditions suivantes :

Les échangeurs :

- Le maintien et la création des échangeurs en place afin de permettre à la RCEA de jouer pleinement son rôle de desserte industrielle.
- L'aménagement des échangeurs existants assurant la desserte de Dompierre-sur Besbre-Chevagnes, Sept Fons et Diou. La desserte de Bourbon-Lancy devra également être étudiée.
- L'échangeur de Montbeugny devra être revu afin d'assurer la desserte pour le projet de plateforme logistique multimodale (LOGIPARC 03).
- L'intégration de l'échangeur à l'intersection de RCEA et de la RN7 à Toulon-sur-Allier.
- Le raccordement A71 Montmarault.

Le péage et les locaux :

Les habitants et les entreprises de transports de l'Allier et de la Bourgogne doivent pouvoir bénéficier de l'utilisation de cette infrastructure sans être pénalisés financièrement puisqu'ils ont déjà participé à son financement.

Si la réglementation en vigueur ne permet pas d'exonérer une catégorie d'utilisateurs, l'implantation judicieuse des barrières de péage doit permettre d'assurer la gratuité pour les déplacements départementaux.

Le tronçon Chalon sur Saône – Le Creusot, dernièrement terminé en 2x2 voies a été financé dans sa totalité par la région et par conséquent n'a pas lieu d'être concédé.



Crédit Photos : Philippe Bigard

Le transport exceptionnel :

Le problème récurrent du transport exceptionnel sur cet axe, et notamment pour ceux des catégories 1, 2 et 3 pour qui aucun itinéraire de substitution n'est prévu, doit être solutionné.

Poursuite des travaux :

La concession routière doit permettre un avancement considérable de la réalisation à 2x2 voies de la RCEA. Pour autant, les travaux de sécurisation déjà engagés doivent être poursuivis jusqu'à la prise en charge par la société autoroutière.

Position :

Nous sommes donc favorables à une concession autoroutière. Ce soutien reste toutefois assorti des remarques et conditions énumérées ci-dessus.

La déficience des infrastructures routières pénalisent grandement les entreprises de nos départements et l'achèvement des travaux sur cet axe dans des délais acceptables permettrait de répondre à nos attentes.

Pour les professionnels de la route que nous sommes, la sécurité, le développement durable, le maintien, voire l'essor du tissu économique de nos départements passent inévitablement par l'utilisation d'infrastructures routières enfin adaptées au trafic d'aujourd'hui et de demain.