

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône Décembre 2010 - N°5



ASSOCIATION POUR LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

Contribution au débat public de l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique (ARCEA)

ARCEA
Hôtel de Ville
322, quai Lamartine
71018 Mâcon Cedex

Tél.: 03 85 38 36 08 - Fax : 03 85 38 60 55

<http://www.arcea.asso.fr/>

L'urgence : avoir une infrastructure de qualité et sécurisée entre Mâcon/Chalon-sur-Saône et Montmarault

• Absorber le trafic supporté par la RCEA

La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) constitue une des grandes liaisons transversales Est Ouest destinée à relier la façade atlantique au sillon Rhodanien, au réseau autoroutier de l'Est de la France (à Mâcon et Chalon-sur-Saône) et à l'Est de l'Europe (Suisse, Allemagne, Italie et Europe Centrale).



En 2009, les niveaux de trafics observés sont supérieurs à 10 000 véh/jour sur la majeure partie de l'itinéraire et la part des PL est extrêmement élevée (entre 25% et 45% selon les portions) :

La configuration de l'infrastructure, conçue comme une route express, n'est pas adaptée à ce trafic : les conditions de conduite sont difficiles, et aggravées notamment par des trains de poids lourds importants, présentant des interdistances trop réduites entre eux et rendant les manœuvres de doublement dangereuses. Ce problème se cristallise notamment dans le département de la Saône-et-Loire, et ce malgré les aménagements réalisés par les collectivités locales et l'Etat depuis la mise en service de la RCEA.

• Assurer la sécurité des usagers

Entre 2005 et 2009, on dénombre 74 tués et 204 blessés hospitalisés suite à des accidents sur la RCEA. Depuis le début de l'année 2010, les accidents sur cette route ont fait 22 tués supplémentaires. En fait, si le nombre d'accidents n'est pas supérieur à la moyenne observée sur les routes nationales en France, leur gravité est plus importante, les mécanismes d'accidents étant surtout des chocs frontaux ou des pertes de contrôle dues à des assouplissements.



La surgravité des accidents sur RCEA s'explique en priorité par l'inadéquation entre le profil de l'infrastructure et la composition du trafic. En effet, le manque d'homogénéité

de l'infrastructure est un facteur dégradant des conditions de conduite. Les portions à 2x2 voies, aléatoires et trop limitées, confortent l'hétérogénéité du parcours et perturbent les comportements.

Dans la Saône-et-Loire, le sentiment d'insécurité est par ailleurs important de par le profil de l'infrastructure : la route est plus vallonnée, plus étroite, plus sombre, les lignes droites procurent un faux sentiment de sécurité dans le dépassement, et les bas côtés inexistantes ou très étroits et non revêtus. Aucune signalisation n'existe pour agir sur le comportement des usagers dans ces portions d'itinéraire plus dangereuses.

D'autre part, les aires de repos et de service sont peu nombreuses et cette insuffisance se traduit par des arrêts des véhicules le long de la voie de circulation, malgré des accotements non aménagés pour cette fonction. Ces aires sont par ailleurs très peu signalées, et par conséquent leur accès peut être dangereux. Enfin, pour plusieurs d'entre elles la sortie et l'insertion sur la voie est directe (à angle droit ou sans voie d'insertion) et peut s'avérer difficile en cas de fort trafic.

• Améliorer l'attractivité des territoires traversés

Le développement d'un territoire dépend de multiples facteurs : ses potentialités, son attractivité, son accessibilité, le sentiment de ses habitants d'y bien vivre ensemble conditionnant leur capacité à élaborer un projet de développement... Les infrastructures de transport constituent alors un facteur essentiel de la croissance économique. Par exemple, pour les entreprises, en abaissant les coûts des échanges, les infrastructures de transport modifient les coûts de production et de distribution des biens et améliorent ainsi leur positionnement concurrentiel.

Si les activités tertiaires se développent, les territoires traversés par la RCEA ont pendant longtemps construit leur développement économique sur l'industrie et l'agriculture. Ces secteurs ont une place centrale dans le tissu économique local et sont fortement générateurs de déplacements, notamment routiers, pour l'approvisionnement et l'expédition de produits essentiellement chimiques, agricoles ou manufacturés.

Le long de la RCEA on distingue des aires urbaines qui concentrent la population et les emplois et des espaces ruraux organisés autour des pôles d'emplois et pôles de services de proximité. L'enjeu est donc d'assurer des liaisons de transports efficaces entre ces territoires afin d'améliorer leur attractivité et ainsi assurer la stabilisation démographique observée aujourd'hui, après une baisse démographique importante entre 1999 et 2007.

En assurant une meilleure desserte des territoires et un maillage avec les autres infrastructures routières (A71/A75 et A6 notamment), la mise à 2x2 voies de la RCEA permettra l'amélioration et la fiabilisation des temps de parcours ainsi que la fluidification des trafics. La fiabilité de l'accessibilité au territoire contribuera à renforcer son image et son attractivité économique et démographique, pour aller au-delà d'un maintien et vers une véritable dynamique de développement.

La réponse la plus adaptée : la mise en concession de la RCEA entre Mâcon/Chalon-sur-Saône et Montmarault

• Les avantages de la mise en concession

La mise à 2x2 voies de la section de la RCEA entre l'A71 et l'A6 a été approuvée dès 1993 afin de répondre aux enjeux de sécurité d'un axe supportant un trafic PL de plus en plus important. Le foncier correspondant à ce projet est disponible, et bien que l'Etat et les collectivités locales aient investi en moyenne 43,4 millions d'euros par an entre 1989 et 2009, seul 30% de l'itinéraire est à 2x2 voies. Si les travaux réalisés ont permis une amélioration des conditions de circulation, la finalisation est nécessaire afin de développer une infrastructure homogène et de qualité qui permette de supporter le trafic d'échange et de transit en toute sécurité et qui soit adaptée aux besoins locaux.

Le caractère urgent de ce projet nous amène à défendre le recours à la concession, afin de terminer l'aménagement de cet itinéraire transversal à l'horizon 2020. En effet, sans cette mise en concession, la mise à 2x2 voies ne serait pas réalisée avant 2035. Au rythme des accidents survenus entre 2005 et 2009, et sur la base des coûts unitaires de l'accidentologie en France donnés par l'Instruction Cadre du 24 mars 2004, l'accidentologie aurait un coût d'environ 700 millions d'euros sur 15 ans.

• Les conditions de réalisation du projet

Afin que le projet de mise en concession autoroutière de la RCEA ne pénalise pas les déplacements locaux, il est nécessaire de **maintenir les échangeurs existants**, qui permettent une desserte des territoires et une amélioration de leur accessibilité favorisant leur développement économique.

Par ailleurs, si pour achever rapidement la mise à 2x2 voies de la RCEA l'Etat envisage de recourir à une concession et donc à la contribution des usagers via la mise en place de péages, il faut tenir compte du fait que les collectivités locales, et donc les habitants de l'Allier et de la Saône-et-Loire, ont largement financé les aménagements réalisés jusqu'à présent dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région.

Par conséquent, nous demandons au maître d'ouvrage de **retenir le principe de gratuité pour les usagers locaux**. Si d'un point de vue réglementaire, il est impossible d'exonérer un usager d'un péage autoroutier en raison de son lieu de résidence ou d'emploi, le positionnement judicieux des barrières de péage devra permettre d'assurer la gratuité pour les déplacements locaux.

En retenant ce principe de gratuité, cela permettrait alors à l'ensemble des élus d'**adopter une position unique en faveur de la mise en concession de la RCEA**, et d'accélérer la décision finale du maître d'ouvrage.

Enfin, le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA doit également être l'occasion de **contribuer au développement de nouveaux modes de déplacement** et à la préservation de l'environnement. Pour cela, nous proposons que des réflexions soient menées :

- au niveau des principaux points d'échange afin de créer des parkings relais favorisant le covoiturage ;
- entre les autorités organisatrices de transports pour la mise en place de lignes express sur la RCEA permettant de relier en transports en commun les principaux pôles.

¹Hypothèse : 17 personnes tuées, 45 blessés hospitalisés et 25 blessés non hospitalisés chaque année entre 2020 et 2035.

• La continuité des travaux de mise en sécurité dans l'attente de la décision de l'Etat

Il ne faut pas que le projet de concession et le débat public en cours retardent la réalisation des travaux de mise en sécurité de cette infrastructure. Nous mettons donc l'accent sur le fait qu'**aucune rupture d'intervention** ne doit être envisagée. En effet, tous les travaux de mise à 2x2 voies de certaines sections qui pourront être envisagés dans le cadre des prochains PDMI seront soit réutilisables par le concessionnaire, soit à déduire des crédits publics pour la finalisation de la mise à 2x2 voies.

Enfin, des **mesures parallèles** sont également nécessaires dans l'attente de la décision de l'Etat concernant la mise en concession :

- développement des aires de services et repos afin d'améliorer le confort et la sécurité des usagers ;
- renforcement de la signalisation pour agir sur le comportement de l'utilisateur notamment dans les portions de voies dangereuses (essentiellement en Saône-et-Loire) et dans l'annonce des aires de repos et service ;
- traitement et uniformisation des abords ;
- réalisation de bandes médianes équipées ou implantation d'un séparateur central sur les sections bidirectionnelles.



CONCLUSION

Il y a urgence pour réduire l'accidentologie et améliorer la desserte et le développement des territoires le long de la RCEA. Le projet de mise en concession permet de répondre de manière optimale à ces enjeux dans des délais raisonnables par un achèvement de l'infrastructure.

Cependant, ce projet doit faire l'objet de mesures d'accompagnement (notamment la gratuité pour les déplacements locaux) et ne doit en aucun cas se traduire par un arrêt de l'intervention concernant la mise en sécurité de l'infrastructure.

Si tous les élus, toutes tendances confondues, s'unissaient en Saône-et-Loire comme ils ont su le faire dans l'Allier, l'effort collectif permettrait d'aboutir à une solution satisfaisante pour l'ensemble des habitants de la Saône-et-Loire.