

## **CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC DE LA RCEA (ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE)**

---

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 Macôn et Chalon-sur-Saône) et à l'est de l'Europe (Suisse, Allemagne, Italie et Europe centrale).

Les niveaux de trafics observés sont supérieurs à 10 000 véhicules/jour sur la majeure partie de l'itinéraire et la part des poids lourds 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. Malgré les aménagements réalisés par les collectivités locales et l'État depuis la mise en service de la RCEA, les conditions de conduite sont dangereuses.

### **I/ La mise à 2x2 voies complète de la RCEA : une évolution impérative**

Dans son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), adopté le 17 novembre 2009, la Région Auvergne se prononce en faveur de « l'achèvement de la mise en cohérence des axes routiers structurants d'intérêt national et européen » (fiche n°1.3) afin de « favoriser le dynamisme et le rayonnement extérieur de l'Auvergne » (axe 1).

Elle dresse le constat suivant : « *Les plans successifs d'amélioration des réseaux routiers et autoroutiers ont permis à l'Auvergne de s'affranchir définitivement de l'enclavement qui a si longtemps contraint son développement, mais certains de ces axes principaux (RCEA, RN 7 et RN 88) présentent encore des caractéristiques hétérogènes (sections à 2x2 voies et 2x1 voies). Ces améliorations inachevées sont sources de nuisances, d'insécurité pour les territoires traversés et nuisent à la qualité et à la fiabilité de leurs réseaux de voirie par des effets de report de trafic mal maîtrisés* ».

La Région précise deux objectifs, « réduire les nuisances dont l'insécurité routière ; optimiser la gestion des itinéraires de transit et notamment de poids lourds » et souligne sa vision du projet, « mise en cohérence à 2x2 voies de la RCEA sur l'ensemble de son parcours en Auvergne ; accompagnement par une politique d'offre de service pour le transport routier de marchandises ».

**Dans le prolongement du SRIT, la Région Auvergne réaffirme que seul l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA sur la totalité de son parcours peut répondre aux exigences de sécurité des usagers et de desserte des territoires.**

Le Schéma National des Infrastructures et des Transports (SNIT), dans son avant-projet du 9 juillet 2010, prévoit des ajustements ponctuels du système routier, notamment pour répondre à des enjeux de sécurité, et plus particulièrement sur le tronçon de 160 km de la RCEA situé entre Mâcon et Montmarault.

## **II/ Le transport des marchandises par ferroutage : une alternative à développer**

Si la mise à 2x2 voies de la RCEA est un impératif, cet aménagement risque d'augmenter encore la circulation des poids lourds sur cet axe.

Afin de prévenir ce risque, il est indispensable de lier la question du transport des marchandises par route et par réseau ferré.

Dans son SRIT, la Région Auvergne constate (fiche n°1.2) que « l'Auvergne et l'Allier en particulier constitue un territoire de transit pour le transport de marchandises (voir la RCEA, Route Centre Europe Atlantique) ». Elle souligne qu'un « projet d'axe fret structurant est en cours entre l'Atlantique et le Rhône, de Nantes à Lyon, avec des travaux déjà effectués (modernisation / gabarit / électrification) » et fixe pour objectifs de « disposer d'un accès/débouché ferroviaire fret de niveau européen » et « d'assurer une partie du transit routier poids lourds par transfert modal ».

Sur ce sujet, on peut cependant déplorer le manque d'ambition du SNIT en faveur du fret ferroviaire sur l'axe est/ouest.

Ainsi, un projet routier durable pour la RCEA doit comporter le **développement d'une alternative à la route est/ouest pour le transit des marchandises avec pour objectif de limiter le transport routier sur cet axe.**

Concrètement, ce projet pourrait se traduire par la modernisation de la transversale est/ouest Voie Ferrée Centre Europe Atlantique et, à plus long terme, le développement du projet mixte fret/voyageurs Transline.

### **III/ Le choix du financement : la responsabilité de l'Etat dans le respect des concours déjà apportés par les collectivités territoriales**

Par courrier en date du 7 septembre 2006, adressé au Ministre des Transports, le Président de la Région Auvergne soulignait déjà que, si le recours à la concession permet de diminuer sensiblement les contributions publiques et, de ce fait, d'accélérer la réalisation d'un aménagement, il n'y était cependant pas favorable.

En effet, avec un nombre réduit de sections à usage gratuit, le recours à la concession pénaliserait les déplacements locaux, surtout s'ils ont un caractère fréquent (domicile-travail), et l'accessibilité des petites villes de l'Allier situées à proximité de la RCEA.

Depuis de nombreuses années, les collectivités territoriales ont apporté leur concours financier aux aménagements de la RCEA. Ainsi, la Région Auvergne y a contribué à hauteur de 26 M€, au titre du Contrat de Plan 2000-2006.

**Les routes nationales relèvent aujourd'hui de la seule compétence et du financement de l'État. La Région Auvergne souhaite que le financement adopté soit respectueux à la fois des fonds importants déjà engagés par les collectivités en faveur des aménagements de la RCEA et de l'obligation juridique de permettre une alternative gratuite à la circulation sur la RCEA, si elle était concédée.**