

# Contribution au débat public

## Projet d' accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA

### 1- Les enjeux de l'aménagement

Les objectifs d'aménagement du réseau routier national font l'objet du Schéma National d'Infrastructure des Transports (SNIT) dévoilé le 13 juillet 2010 en application du Grenelle de l'Environnement.

La stratégie de ce schéma repose sur 4 axes:

1. optimiser le système de transport existant en garantissant un haut niveau de sécurité des infrastructures.
2. améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires .
3. Améliorer les performances énergétiques du système de transport .
4. Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures .

Les effets attendus de l'aménagement des infrastructures de transport dans les 20 à 30 prochaines années doivent notamment contribuer :

- à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> avec une économie estimée d'environ 100 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> sur 50 ans soit 2 millions de tonnes par an .

- à traiter les points de congestion et les problèmes de sécurité routière .

L'aménagement de la RCEA , figure à l'avant projet du Schéma National des Infrastructures de Transports(SNIT) au titre des axes routiers pour le traitement des problèmes de sécurité routière.

L'itinéraire de la RCEA concerné par le Débat Public est déclaré d'Utilité Publique avec le statut de route express .

L'aménagement qui nous est proposé doit donc être conforme aux objectifs du SNIT , qu' en est - il vraiment ?

#### 1.1 Garantir un haut niveau de sécurité des infrastructures

Le taux de gravité des accidents ( tués ou blessés hospitalisés /100 accidents ) sur la RCEA pour la période 2002-2007 sur les sections aménagées à 1x2 voies est de 221,7 soit 5 fois supérieur au taux des accidents graves sur le réseau de Routes Nationales à 2x2 voies( source:Observatoire National de la Sécurité Routière) .

Ce bilan est dû notamment à l'importance du trafic Poids Lourds sur cet axe avec 37% à 45 % de PL dans le trafic journalier annuel et 53,7% les jours ouvrés entre la RN 7 et le fleuve Loire en 2009 ( source : observatoire de la sécurité routière de l' Allier ) .

L'amélioration de la sécurité sur la RCEA entre Montmarault -Macon et Chalon sur Saône passe sans aucun doute par la mise à 2x2 voies avec un terre-plein central séparant les deux sens de circulation.

Le classement de la RCEA en route express a conduit les pouvoirs publics à aménager, ou à préparer l'aménagement de cet axe pour une 2x2 voies pour une vitesse de référence de 110 Km/h dans plusieurs départements et régions .

Les gains de sécurité routière sont également obtenu par un aménagement cohérent et lisible par l'utilisateur sur l'ensemble de l'itinéraire de la façade Atlantique à la vallée du Rhône .

Une bonne lisibilité de la route contribuent à un comportement de l'usager adapté à la typologie de l'axe routier sur lequel il circule .

Or ,l'aménagement proposé par le Maitre d' Ouvrage est bien une route à 2x2 voies mais pour une vitesse de 130 Km/h .Cette dernière donnée n'est pas cohérente avec le reste de l' itinéraire et ne contribue pas à une bonne lisibilité de la route .

Pour l' usager en transit comment comprendre que sa vitesse autorisée est tantôt de 110 Km/h et parfois de 130 Km/h .L'absence de continuité des règles de conduite sont pour les experts de la sécurité routière un grave facteur d' insécurité .

Le projet soumis au Débat Public ne respecte pas la règle de bonne lisibilité de l' itinéraire notamment avec les sections adjacentes situées dans le Département de la Creuse depuis l' Ouest de Montluçon et celles situées à l' Est de Charolles et au Nord de Ciry -le- Noble en Saône -et- Loire.

oooooooooooooooooooo

Le profil à 1x2 voies n'est plus adapté au trafic que supporte la RCEA ,une route à 2x2 voies est la solution pour améliorer la sécurité sur cet axe , mais la donnée relative à la vitesse de 130 Km/h n'est pas cohérente avec une gestion sécurisée de la RCEA.

oooooooooooooooooooo

1-2 Améliorer les performances énergétiques des transports et réduire l' empreinte environnementale des infrastructures .

La vitesse maximum autorisée dans le projet présenté est de 130 km/h. Cette donnée n'est pas en cohérence avec la volonté de l' Etat français, qui, à travers la loi Grenelle 1 prévoit de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Le gaz carbonique (dioxyde de carbone : CO<sub>2</sub>) d'origine humaine représente environ 55% de l'effet de serre anthropique. En France, ce CO<sub>2</sub> est produit à 35% par la consommation de carburant. De plus, la loi Grenelle prévoit de réduire de 20% d'ici à 2020, la production des gaz à effet de serre dans le domaine des transports. Il est donc important de limiter la consommation de carburant pour réduire la production de CO<sub>2</sub> mais aussi pour préserver la ressource.

2

Ainsi, autoriser une vitesse maximum de 110 km/h plutôt que 130 km/h serait beaucoup plus respectueux des objectifs Schéma National des Infrastructures et du Ministère de l' Ecologie ,maître d'ouvrage du projet.

En effet, la consommation moyenne des véhicules à 110 km/h est d'environ 8 L pour 100 km, alors qu'elle est de 11 L pour 100 km à 130 km/h.

Sachant que le trafic moyen journalier annuel de la RCEA varie, en fonction des sections, de 8 200 véhicules avec 37 % de PL à 17 900 avec 22 % de PL (source : dossier du maître d'ouvrage), il est possible de calculer un trafic moyen qui s'établit à 12 626 véhicules par jour avec 30% de PL (soit 8 848 automobiles et 3 778 PL)

Secteurs	Longueur km	Trafic VL (TMJA)	Trafic PL (TMJA)	Kilométrages parcourus en 1 jour	
				Total VL	Total PL
Montmarault – RN 7	38	5 200	3 000	197 600	114 000
RN 7 – Digoin	48	5 800	4 700	278 400	225 600
Digoin – Paray	19	9 700	5 500	184 300	104 500
Paray - Mâcon	64	8 900	3 100	569 600	198 400
Paray – D60	16	8 250	2 750	132 000	44 000
D60 – Montchanin	27	1 400	3 900	378 000	105 300
Montchanin – Chalon	28	13 700	4 100	383 600	114 800
<b>Totaux</b>	<b>240 km</b>			<b>2 123 500</b>	<b>906 600</b>
Moyenne sur 240 km				<b>8 848 VL/jour</b>	<b>3 778 PL/jour</b>

La longueur totale de la RCEA étant d'environ 240 km, l'économie annuelle de carburant réalisée avec une vitesse de 110 km/h est donc voisine de 23 millions de litres :

$$2,4 \times 3 \times 8\,848 \times 365 = 23\,252\,544 \text{ L.}$$

Ceci est loin d'être négligeable.

De plus, cette économie limiterait la production de CO<sub>2</sub>.

Sachant que 1 L d'essence consommé correspond à 2,35 kg de CO<sub>2</sub> rejeté et 1 L de gasoil consommé correspond à 2,60 kg de CO<sub>2</sub> rejeté (source ENPC – Marché des déplacements), et si l'on considère

que 1 VL sur 2 roule à l'essence, on a  $\frac{2,35 + 2,60}{2} \times 23 \times 10^6 = 57 \times 10^6$  kg de CO<sub>2</sub> en moins.

Ainsi, la réduction d'émission de CO<sub>2</sub> serait de 57 000 t par an, que l'on peut comparer aux 135 millions de tonnes produits par les transports routiers en France en 2007 (source Agence Européenne de l'Environnement).

Cette vitesse maximum de 110 km/h serait cohérente avec les vitesses pratiquées dans d'autres pays européens comme l'Angleterre ou la Norvège (limitation à 100 km/h). De nombreux autres pays se limitent à 120 km/h : Suède, Suisse, Pays Bas, Finlande, Espagne, Irlande...

La réduction des vitesses viendra d'ailleurs naturellement avec l'augmentation du prix du baril de pétrole dont le pic de consommation – production devrait être atteint dans 10 ou 20 ans (selon les dires des experts). Ainsi, avec un prix qui pourrait atteindre 200 dollars le baril, la génération future n'aura aucune difficulté à s'adapter aux nouvelles contraintes de réduction globale des vitesses pratiquées.

Enfin, la loi Grenelle prévoit d'abaisser les vitesses pratiquées par les PL sur autoroutes à 80 km/h. Ainsi, la limitation à 110 km/h n'aurait aucune incidence sur 30% des usagers.

oooooooooooooooooooooooooooo

Le parti d'aménagement pour une vitesse à 110Km/h est la solution cohérente pour améliorer les performances énergétiques et réduire l'empreinte environnementale en

matière d' émission de CO2 de la RCEA.

oooooooooooooooooooooooooooo

## 2 -Le projet à 2x2 voies conforme aux objectifs du Grenelle de l' environnement et du Schéma National des Infrastructures de Transport .

Afin de mettre cet axe à 2x2 voies, plusieurs types d'aménagements très différents sont nécessaires :

(A) Un doublement de la voie existante sur des emprises acquises où les passages supérieurs sont prévus pour une 2x2 voies.

(B) La création d'une 2x2 voies en site propre.

Le tableau suivant détaille le projet en section courante. Les sections absentes sont à 2x2 voies ou le seront très prochainement.

<i>RN</i>	<i>PR</i>	<i>Aménagement</i>	<i>Longueur km</i>	<i>Observations</i>
79/ 03	0 à 3+900	(A)	3,9	
	5+400 à 12+500	(A)	7,1	
	26+500 à 67+000	(A)	40,5	
	68+400 à 73+200 74+600 à 79+300 80+900 à 86+800	(A) (A) (A)	4,8 4,7 5,9	Cette section a été aménagée en 2003 avec une Bande Médiane Elargie (BME) et des créneaux de dépassements. Le taux d'accidents y est comparable à celui des 2x2 voies (dossier du maître d'ouvrage p.87)
79/ 71	17+500 à 27+800	(B)	10,3	
	33+100 à 43+600	(A)	10,5	
	46 à 49+500	(A)	3,5	
	51 à 59+100	(A)	8,1	
	72+400 à 79+800	(A)	7,4	
70	5 à 25+200	(A)	20,2	
	37+200 à 48	(B)	10,8	
80				La RN 80 est relativement bien aménagée. Elle n'est pas concernée par ce débat public.

Au total, nous avons 117 km d'aménagement de type (A) (dont 15,4 équipés de BME) et 21 km d'aménagement de type (B).

Les 15,4 km équipés de Bande Médiane Elargie peuvent éventuellement être conservés en l'état car le taux d'accident est sensiblement équivalent à celui d'une 2x2 voies.

(C) Le doublement des grands ouvrages d'art tels que le franchissement de l'Allier, le viaduc de Charolles et le viaduc de La Roche.

Pour être doublés, ces ouvrages nécessitent des travaux très importants et coûteux.

Maintenir des points singuliers avec une voie bidirectionnelle est possible. Ceci faciliterait le respect

du milieu environnemental sensible des secteurs concernés.

De plus, une telle situation existe sur le réseau concédé (A85) et ne présente pas de difficulté particulière.

**(D)** La dénivellation des carrefours existants.

Il existe 2 carrefours qui devront faire l'objet de dénivellation :

- l'un sur la RN 70 avec la RD 25,
- l'autre sur la RN 79, en Saône-et-Loire, avec la RD 321 (Vérossvres)

**(E)** L'aménagement des échangeurs avec :

- A71 à l'ouest (carrefour giratoire de Montmarault),
- la RN 7 à Toulon-sur-Allier,
- l'ex RN 80 et la RD 974 (carrefour giratoire de Jeanne Rose).

Ces aménagements ne sont pas indispensables au bon fonctionnement de la RCEA à 2x2 voies.

**(F)** La création d'aires de repos et de services.

Afin d'améliorer les possibilités de stationnement et de permettre aux chauffeurs de PL d'effectuer leurs pauses obligatoires en toute sécurité, il est nécessaire de créer au minimum 3 aires de repos en plus de celles existantes :

- une à Cressanges
- une à Paray-le-Monial (Barberèche)
- une à La Redoute.

Les aires de Cressanges et de Paray-le-Monial pourraient être transformées en aires de services.

### 3 – Le coût d'un aménagement optimisé pour respect du développement durable et la sécurité des usagers .

Les aménagements très récents, réalisés :

- en Bourgogne avec la déviation de Magny Cours et la dénivellation du carrefour RN70/RD52,
- en Auvergne avec la 2x2 voies entre Le Montet et Cressanges,
- en Rhône-Alpes avec la déviation de Changy – La Pacaudière,

ont tous été faits pour une vitesse de 110 km/h.

Les coûts réels sont les suivants :

- l'aménagement de type **(A)** revient à 3 M€ par km,
- l'aménagement de type **(B)** revient à 6 M€ par km,
- une dénivellation de carrefour revient à 5 M€,
- une aire de repos revient à 2 M€.

Récapitulatif du coût :

	<i>Longueur</i>	<i>Coût</i>	<i>Coût total</i>
Doublement sur place type <b>(A)</b>	112 km	3 M€	336 M€
Aménagement en site propre <b>(B)</b>	21 km	6 M€	126 M€
Dénivellation des carrefours	2 u	5 M€	10 M€
Aires de repos	3 u	2 M€	6 M€
<b>Total</b>			<b>478 M€</b>

Dans le cadre de cet aménagement il n'est pas nécessaire de recourir à une nouvelle procédure d'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, les travaux à réaliser sont en effet conformes au statut de l'axe défini par les DUP existantes.

## **4 -Le financement**

### **4-1 :La mise en concession**

Le projet décrit ci-dessus peut être réalisé grâce à une mise en concession comme le propose le dossier du maître d'ouvrage.

Pour ce faire, il est nécessaire d'ajouter les 160 M€ pour la création des péages et des échangeurs adaptés à ces péages.

Au total, le projet s'élèverait alors à environ 640 M€.

La construction d'une autoroute concédée de ce type permettrait donc à l'Etat de ne verser aucune subvention d'équilibre.

Les contraintes imposées par les secteurs bidirectionnels pourraient être rendues acceptables par un péage moins élevé, notamment sur la RN 79 dans l'Allier entre les PR 68 et 86.

Mais les réunions publiques ont montré que les itinéraires alternatifs n'étaient pas acceptables en Saône-et-Loire.

Dans l'Allier, il semblerait que les élus acceptent l'utilisation de la RD 779 comme itinéraire alternatif, traversant les villages de Molinet, Coulanges, Pierrefitte-sur-Loire, Diou, Dompierre-sur-Besbre, Chevagnes... Il est fort probable que les habitants de ces villages ne soient pas du même avis ! A titre d'exemple, l'itinéraire alternatif à A77 concédée dans la Nièvre est l'ex RN 7 (RD 907). Les nombreux PL utilisant cet axe, 10 ans après la mise en service de l'autoroute à péage, ont rendu nécessaire la prise d'un arrêté de police interdisant la traversée des villages de Myennes et de La Celle-sur-Loire. Mais cette interdiction est difficile à faire respecter et pose des problèmes de survie pour les commerces qui vivaient grâce aux passages de certains chauffeurs PL venant se restaurer. Cette interdiction est donc source de polémiques.

### **4-2 :Le financement sur crédits budgétaires**

Afin de réaliser l'aménagement, l'Etat devrait mettre en place le budget nécessaire, soit 480 M€. Il est à noter, que dans l'hypothèse d'une concession, l'Etat est prêt à mettre 150 M€ de subvention d'équilibre et 200 M€ pour l'aménagement entre Ciry-le-Noble et Chalon-sur-Saône, soit 350 M€.

Concernant les ressources financières, l'éco-redevance sera mise en place en 2012. Elle devrait être, en moyenne, de 12 centimes d'euros par kilomètre pour les PL de plus de 3,5 t.

Sur les 240 km de RCEA concernés par le débat public, il y a en moyenne 3 778 PL par jour (vu précédemment).

La recette annuelle est donc de  $3\,778 \times 365 \times 0,12 \times 240 = 39\,714\,336 \text{ €}$ .

Si l'on retire 15% de frais pour la perception de cette taxe, il reste 33,8 M€ par an (et non 10 à 15 M€ comme l'annonce le maître d'ouvrage).

Bien entendu, il est aujourd'hui impossible, selon la loi française, d'affecter ces recettes. Elles n'en restent pas moins existantes et pourront faciliter l'élaboration du budget de l'Etat.

Si nous faisons l'hypothèse que l'Etat poursuit le même effort que pendant les décennies précédentes (hypothèse envisagée dans le dossier du maître d'ouvrage), ce sont environ 27 M€ par an qui pourraient être investis sur la RCEA.

A l'échéance de 15 ans, l'Etat aurait alors pu mobiliser 405 M€.

Les 75 M€ manquant pourraient être sollicités auprès des collectivités territoriales (2 conseils régionaux et 2 conseils généraux). Sur 15 ans, la charge serait, pour chaque collectivité, de 1,25 M€

par an, ce qui n'est peut-être pas impossible et permettrait à tous les usagers en VL d'utiliser la RCEA gratuitement.

Ce chiffre est à mettre en relation avec les efforts que les 2 conseils généraux devront inévitablement faire dans le cas d'une concession (cf. dossier du maître d'ouvrage, p.74) et sur les itinéraires alternatifs.

### 4-3 Le Partenariat Public Privé .

Le Partenariat Public Privé est un mode de financement qui permettrait de mettre en oeuvre le financement du projet dans le cadre d'un contrat administratif par lequel l'Etat confie à un tiers privé une mission ayant pour objet l'aménagement de la RCEA en route express selon le projet d'investissement de 480 M€ en échange d'une rémunération fixée selon les dispositions de l'ordonnance du 17 juin 2004 sous la forme d'un loyer payé à la personne privée, par la personne publique pendant une durée définie dans le cadre du contrat.

Le partenaire privée permettrait d'anticiper le financement de l'Etat moyennant une rémunération de l'investissement suivant des conditions définies par le contrat (le partenaire privé joue dans ce scénario le rôle de « banquier »). Dans cette hypothèse les apports financiers de l'Etat visés au chapitre 4-2 restent inchangés à hauteur de 350 M€. Pour ce qui concerne les ressources financières produites par l'éco-redevance elles viendront abonder le remboursement par l'Etat du partenaire privé

## 5- Les Délais

### 5-1 Le cas de la mise en concession

Le délai présenté dans le dossier du maître d'ouvrage est totalement irréaliste. Il est resté inchangé depuis l'annonce faite par le ministre alors que le lancement du débat public a pris environ 1 an de retard.

Après la décision gouvernementale (prise le 04/07/2011), il sera nécessaire d'élaborer et de faire approuver le dossier d'enquête ce qui prendra un délai d'environ 1 an.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que le décret déclarant le projet d'utilité publique, pris après avis du Conseil d'Etat, prendront pour leur part au minimum 18 mois (et non 6 mois).

De même, la procédure permettant de retenir un concessionnaire (décrite p.95 du dossier du maître d'ouvrage) est très lourde et nécessite au moins un an de démarches administratives.

Ainsi, dans le meilleur des cas, un concessionnaire pourrait être désigné courant 2015.

Les études, les acquisitions foncières complémentaires et les différentes procédures administratives (notamment loi sur l'eau) que le concessionnaire devra mener sont importantes et prendront au mieux 2 ans. Viendra ensuite la réalisation des travaux, qui même avec de très gros moyens, nécessitera un délai de 4 à 5 ans.

Les travaux pourraient être achevés en 2021 ou 2022 et il est parfaitement illusoire de penser que ces délais pourraient être réduits. Le retard actuellement pris (plus de 2 ans) pour la réalisation autoroutière de la desserte de Vichy en témoigne.

### 5-2 Le cas d'un financement sur crédits budgétaires

Dans le cas d'un financement sur crédits budgétaires, le projet reste conforme aux DUP prises en 1995, 1996 et 1997.

Le rythme de réalisation est lié à la mise en place des financements évoqués dans le paragraphe 4.2. Avec un échéancier de 15 ans, débutant en 2012 car il n'y aura aucun travaux en 2011, l'aménagement pourrait être réalisé en 2027, soit seulement 5 ans de plus que par le biais de la concession.

### 5-3 Le cas d'un financement par contrat de Partenariat Public Privé

Avec un financement par un contrat de Partenariat Public Privé, sans statut autoroutier avec contribution des usagers ,le projet reste conforme aux DUP prises en 1995 ,1996 et 1997 .

Le rythme de réalisation est alors défini selon les termes du contrat de PPP dont la mise au point ne permet pas d'envisager un début de son exécution avant 2012- 2013.

Avec une durée d'études et de procédures réglementaires complémentaires (2 ans) et enfin des travaux ( 4 à 5 ans ) l' achèvement de l'aménagement à 2x2 voies , suivant le schéma proposé au chapitre 2 , peut dans ce cas et seulement dans ce cas être envisagé en 2018 -2019 .

## 6 -Conclusion

Le scénario proposé par le Maître d'Ouvrage, sous la forme d' un aménagement autoroutier à 130Km/h concédé ,avec contribution des usagers est un projet injuste pour les contribuables de la Nation et plus encore pour ceux des départements de l' Allier et de la Saône et Loire.

C'est un projet contraire aux objectifs environnementaux définis par le Grenelle de l' environnement et pour le Schéma National des Infrastructures de Transports .

Ce projet doit être abandonné, au profit d' un aménagement assurant la sécurité routière des usagers de la RCEA ,sous la forme d'une route express à 2x2 voies pour une vitesse de 110 Km/h avec un financement soit par des crédits budgétaires soit par des crédits issus d' un partenariat public privé en vue d' une mise en service avant la fin de la décennie .

Yzeure le 4 Janvier 2011

Monsieur Jean-Louis BOUIS

Monsieur Dominique DARNET