

DÉBAT
PUBLIC SUR



LE PROJET D'ACCÉLÉRATION DE LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA

(ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE) RN79/RN70/RN80
ENTRE MONTMARSAULT ET MÂCON/CHALON-SUR-SAÔNE

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



PRÉFACE

Les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire ont en commun une double tradition agricole et industrielle. La concurrence internationale qui s'est fortement intensifiée soumet l'économie de ces départements à des épreuves difficiles. Dans ce contexte, la qualité de la desserte par tous les modes de transport, et en particulier celle des accès routiers, est une condition nécessaire au maintien des entreprises et à la création de nouvelles activités.

En complétant le maillage du réseau autoroutier par une liaison est-ouest, la mise à deux fois deux voies de la RCEA, dont les différentes sections ont été reconnues d'utilité publique depuis le milieu des années 1990, contribuera à l'attractivité de ces deux départements. Elle constituera aussi une réponse adaptée au besoin d'un itinéraire pour le transit est-ouest que la voie actuelle à deux voies ne peut pas satisfaire convenablement avec un trafic de l'ordre de 4 000 poids lourds chaque jour.

C'est aussi un défi en matière de sécurité routière que pose la RCEA. En effet, alors que le nombre des victimes d'accidents de la circulation a fortement reculé en France au cours de la dernière décennie, la RCEA apparaît de plus en plus comme une anomalie en raison de la gravité des accidents qui s'y produisent. Malgré la mobilisation des services de l'État et ses actions en termes de prévention, de contrôle ou d'aménagements de l'axe, les résultats restent limités face à une insécurité très diffuse et qui concerne pour beaucoup des usagers en transit.

La mise à deux fois deux voies de l'ensemble de cette route contribuera à améliorer sa sécurité et à conforter l'économie du territoire, et elle permettra une meilleure prise en compte de l'environnement. Cet aménagement a été déclaré d'utilité publique et figure dans l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport. Cependant, au rythme imposé par la disponibilité des crédits, plusieurs décennies seraient nécessaires pour terminer les travaux.

Ce délai ne répond pas à l'urgence des améliorations que requiert la situation actuelle.

Un scénario d'accélération de la mise à 2x2 voies par une concession autoroutière a été élaboré à la demande du Secrétaire d'État en charge des Transports. Il montre la faisabilité d'une accélération sous réserve de la mise en place d'un péage. Cette solution fait appel au financement par l'ensemble des usagers de manière équitable. Dans la mesure des possibilités offertes par la loi, nous veillerons à ce que les particuliers qui doivent utiliser quotidiennement cette voie puissent bénéficier de conditions adaptées à leur situation particulière.

Telle est la proposition de l'État qui fait l'objet d'un débat public en raison des caractéristiques du projet, en particulier au regard du défi de la sécurité, et de sa nouveauté. Le maître d'ouvrage entend, à travers ce dossier, apporter l'ensemble des informations nécessaires au public, tant en termes d'enjeux que d'illustrations du scénario proposé, afin de nourrir la réflexion collective.

Dans le cas où le débat montrerait l'impossibilité de poursuivre dans la voie de la mise en concession, les moyens financiers consacrés à l'axe seraient dans un premier temps réorientés afin d'obtenir rapidement une amélioration de la sécurité, moins efficace que la mise à deux fois deux voies mais qui concernera l'ensemble de l'itinéraire. Ce scénario alternatif d'aménagement sur crédits budgétaires est également présenté dans le dossier du maître d'ouvrage de façon à ce que le public puisse en mesurer toutes les conséquences.

L'État souhaite à travers ce débat que toutes les parties prenantes du projet, usagers, élus, riverains, acteurs économiques, associations, puissent s'exprimer dans les meilleures conditions possibles, grâce à l'appui de la Commission nationale du débat public. En tant que Préfets des Régions Auvergne et Bourgogne, nous formons le vœu que le débat puisse contribuer utilement à la décision qui suivra.

M. Patrick STEFANINI,
Préfet de la Région Auvergne

M. Christian de LAVERNÉE,
Préfet de la Région Bourgogne

INTRODUCTION

La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) constitue **une grande liaison transversale est-ouest** destinée à ouvrir la façade atlantique depuis Royan vers le sillon Rhodanien via Chalon-sur-Saône et Mâcon, et au-delà vers l'Allemagne, la Suisse ou l'Italie. Elle irrigue également les territoires qu'elle traverse et les agglomérations proches dont elle assure la desserte.

La RCEA se découpe en **3 grandes sections** :

■ **la section entre l'autoroute A10 à Saintes et l'autoroute A20 à Limoges** par la route nationale RN141 (et son prolongement jusqu'à Royan par la RN150) dont la mise à 2x2 voies a fait l'objet de déclarations d'utilité publique* en 1996, 2000 et 2002. Ces sections sont aujourd'hui partiellement aménagées ;

■ **la section entre l'autoroute A20 à La Croisière et l'autoroute A71 à Montluçon** par la RN145 dont l'aménagement en route express* à 2x2 voies avec carrefours dénivelés* a été déclaré d'utilité publique par décret en 1993. Cette section est en cours d'achèvement en vue d'une mise en service complète en 2011 et son financement est assuré ;

■ **la section entre l'autoroute A71 à Montmarault et l'autoroute A6 à Chalon-sur-Saône et Mâcon** par les routes

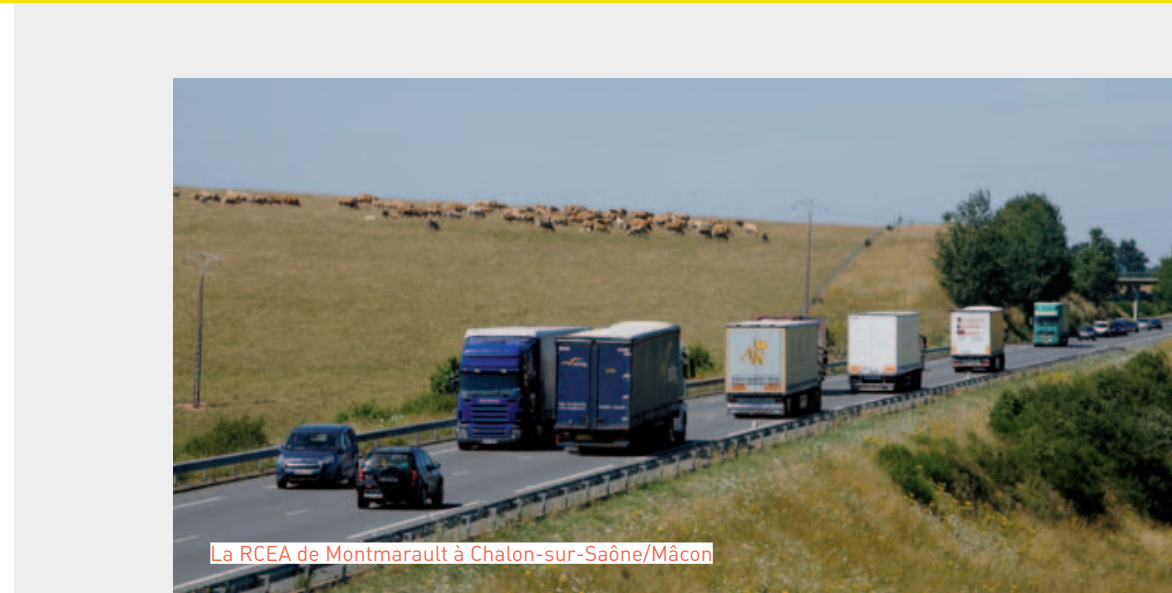
nationales RN79, RN70 et RN80, liaison qui constitue l'objet du présent débat.

La Route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon (RN79/RN70/RN80) se divise en deux branches à partir de Paray-le-Monial : l'une se raccorde à l'autoroute A6 à Chalon-sur-Saône et l'autre plus au sud à Mâcon. Au total, le tronç commun et les deux branches représentent un linéaire de 240 km. **La mise à 2x2 voies de cette section avec le statut de route express a été approuvée par les décisions ministérielles du 3 août 1993 et du 7 décembre 1993** afin d'apporter une réponse efficace aux enjeux de sécurité de l'axe.

La mise à 2x2 voies de la RCEA est en cours depuis une trentaine d'années.

La quasi totalité du projet fait aujourd'hui l'objet d'une déclaration d'utilité publique, et sur cette base, la quasi totalité du foncier correspondant à la mise à 2x2 voies des RN79, RN70 et RN80 est disponible. Pourtant, **à peine 30 % de l'itinéraire est à 2x2 voies.**

En effet, bien que la collectivité publique ait investi entre 1989 et 2009 911,6 millions d'euros (valeur juillet 2008) – soit une moyenne de 43,4 millions d'euros par an



dont 27,2 millions d'euros par l'État –, les besoins de financement permettant d'achever la mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire s'élèvent encore à 950 millions d'euros.

Si les investissements publics à venir sur la RCEA se poursuivent à ce même rythme, la mise à 2x2 voies complète de la RCEA ne pourrait ainsi avoir lieu avant plusieurs dizaines d'années.

Conscient des **enjeux de sécurité** posés par cette route qui supporte une part importante de trafic de transit (entre 25 % et 75 % pour les véhicules légers, et entre 45 % et 75 % pour les poids lourds selon les sections) l'État, afin d'accélérer la réalisation de l'opération, envisage que cette mise à 2x2 voies puisse se réaliser **par voie de concession**. Le recours à la concession permettrait en effet de **terminer l'aménagement de la RCEA à l'horizon**

2017, alors que le même aménagement nécessiterait plusieurs dizaines d'années s'il devait être réalisé sur crédits publics. Cette solution permettrait ainsi **d'apporter une réponse à court terme aux enjeux prioritaires que sont la sécurité, l'amélioration du niveau de service pour les usagers et l'amélioration de la qualité de vie des riverains**, mais également de répondre aux autres enjeux liés à l'aménagement de la RCEA que sont l'attractivité des territoires desservis et la prise en compte d'enjeux environnementaux supplémentaires.

Le projet consisterait en la réalisation d'une autoroute concédée entre Montmarault, Ciry-le-Noble et Mâcon. La section Ciry-le-Noble – Chalon-sur-Saône serait aménagée mais resterait hors concession, donc gratuite.

Le territoire du projet



Dans l'hypothèse où le scénario concédé serait retenu à l'issue du débat, l'État prendrait en charge la **subvention nécessaire à l'équilibre financier de la concession**, pour un montant estimé à 150 millions d'euros. L'État réaliserait, dans le même calendrier, **l'aménagement de la section Ciry-le-Noble – Chalon-sur-Saône**, estimé à 200 millions d'euros. Un **système de péage ouvert** serait mis en place. Ce système de perception permettrait de conserver la quasi-totalité des échangeurs* actuels. De plus, une implantation judicieuse des barrières de péage permettrait de laisser libres de péage les déplacements internes aux principales agglomérations. De nombreux déplacements locaux pourraient donc rester gratuits. Par ailleurs, pour les tronçons payants, le prix du péage serait sensiblement inférieur aux moyennes nationales puisqu'il tiendrait compte des aménagements déjà financés et réalisés.

Toutefois, si la solution de mise en concession autoroutière n'était pas retenue à l'issue du débat public, l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Mâcon et entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône **se poursuivrait progressivement, au rythme des crédits publics**. Dans ce cas, les investissements se concentreraient prioritairement sur la **sécurisation de l'axe**, enjeu primordial et à traiter en priorité.

1 - Source : Décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public

LA NÉCESSITÉ D'UN DÉBAT PUBLIC

Le projet d'accélération de l'aménagement de la RCEA par mise en concession a fait l'objet d'une **concertation avec les élus entre 2007 et 2009**. Un dossier de saisine a été élaboré par l'État et soumis à la Commission nationale du débat public (CNDP)*.

En effet, le projet proposé, qui relève de la « création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2x2 voies à chaussées séparées », étant d'un montant supérieur à 300 millions d'euros et dépassant 40 km, le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM) **a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP)** en février 2010, comme le prévoit le Code de l'Environnement¹.

Lors de sa séance du 7 avril 2010, **la CNDP a décidé d'organiser elle-même un débat public** sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon par mise en concession. Bien que la mise à 2x2 voies de cette section, avec statut de route express, ait fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 1995, la CNDP a considéré que la création d'une section autoroutière d'usage payant change la nature du projet initial et lui confère un caractère nouveau.



Si la solution de mise en concession autoroutière était retenue, les travaux pourraient être achevés à l'horizon 2017

Ainsi, la CNDP fonde sa décision sur :

- l'intérêt national du projet, la RCEA constituant une liaison transversale entre l'ouest et l'est de la France ;
- l'impact du projet pour le développement économique du territoire desservi ;
- les impacts sur l'environnement, plus importants que ceux d'une route express ;
- les modifications envisagées du statut de l'infrastructure concernée et de ses modalités de financement.

De fait, **les modalités de financement** de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre les autoroutes A71 et A6, qui permettraient d'accélérer ou non l'achèvement de l'aménagement, sont au cœur du débat.

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)

Créée en 1995, la Commission nationale du débat public (CNDP) est, depuis février 2002, une autorité administrative indépendante (AAI). Elle intervient dans le cadre de grands projets d'aménagement, dès lors qu'ils sont d'intérêt national et présentent de forts enjeux socio-économiques ou des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. Son rôle est alors de veiller au respect de la participation du public dans l'élaboration de ces projets.



Si la solution de mise en concession autoroutière n'était pas retenue, la RCEA continuerait d'être aménagée progressivement

Cette question est d'autant plus importante que **les impacts pour l'usager seront très différenciés selon les choix effectués en matière de financement**. Alors que la mise en concession permettrait de réaliser l'aménagement complet de la RCEA à l'horizon 2017, celui-ci ne pourrait être effectif avant plusieurs dizaines d'années dans le cas d'un aménagement sur crédits publics. Dans le cadre d'un aménagement partiel de l'axe sur crédits publics, l'usage de la RCEA resterait totalement gratuit, mais il serait payant sur tout ou partie de l'itinéraire dans le cas d'une mise en concession de la RCEA, avec cependant des modulations tarifaires possibles sous certaines conditions.

Les principales caractéristiques des scénarios d'aménagement envisageables au regard de ces deux hypothèses de financement sont donc présentées ainsi que leurs coûts estimatifs et les enjeux socio-économiques et environnementaux du territoire qui s'y attachent. Pour une meilleure compréhension des enjeux, les éléments relatifs aux scénarios sont donnés à l'horizon 2017, date prévue initialement pour l'achèvement du scénario le plus avantageux en termes de délai.

La maîtrise d'ouvrage aborde ce débat public de manière **ouverte**, avec pour objectif qu'il participe à la **construction du projet**, non seulement pour **l'examen**

des enjeux du projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA, mais aussi pour **éclairer le choix de la solution d'aménagement et du financement**. Le débat public devra permettre de débattre des caractéristiques du scénario de mise en concession, et d'identifier les aménagements à réaliser en priorité dans le cadre du scénario d'aménagement sur crédits publics. L'ensemble des apports du débat seront mis à profit pour **élaborer la décision du maître d'ouvrage**.

LE DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le présent dossier du maître d'ouvrage a été établi par **l'État**, représenté par **les Préfets des régions Auvergne et Bourgogne**, et par délégation par **les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des régions Auvergne et Bourgogne**, services déconcentrés du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM). Monsieur Patrick STEFANINI, Préfet de la Région Auvergne, est coordonnateur du projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA.

Outil réglementaire du débat public prévu par le Code de l'Environnement, le présent « dossier du maître d'ouvrage » permet d'engager le débat sur un socle d'informations sur le projet, ses enjeux, ses caractéristiques générales et ses impacts.

Dans ce dossier, la première partie présente la RCEA actuelle, son statut, les aménagements déjà réalisés et son trafic.

La seconde partie présente les enjeux d'un aménagement rapide de cet axe, au premier rang desquels figure la sécurité.

Enfin, la troisième partie présente les caractéristiques du scénario d'aménagement proposé par l'État – scénario autoroutier avec mise en concession –, des scénarios alternatifs – aménagement partiel sur crédits publics –, et les impacts respectifs de chacun de ces scénarios par rapport aux enjeux considérés.



SOMMAIRE

Préface	p. 01		
Introduction	p. 02		
PARTIE 1 : LA RCEA : SITUATION ACTUELLE	p. 08		
La RCEA d'hier à aujourd'hui	p. 10		
Un axe national composé de trois tronçons, mis progressivement à 2x2 voies	p. 11		
La section A71-A6 : une mise à 2x2 voies déclarée d'utilité publique à partir de 1995	p. 13		
Un axe routier concerné par des déplacements européens, nationaux et locaux	p. 17		
La RCEA, une liaison transversale d'intérêt européen et national	p. 17		
La RCEA : une liaison aux fonctionnalités multiples	p. 19		
PARTIE 2 : ÉVOLUTION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA RCEA	p. 22		
Une nouvelle donne législative et réglementaire	p. 24		
Les priorités du Grenelle de l'Environnement dans le domaine des transports	p. 24		
Le Schéma national des infrastructures de transport	p. 25		
L'évolution des compétences dans le domaine du transport routier national	p. 27		
Des enjeux à traiter : l'urgence d'améliorer la sécurité	p. 29		
Un enjeu prioritaire : la sécurité	p. 29		
Des services inadaptés au trafic	p. 32		
La prise en compte de la qualité de vie des riverains	p. 33		
Conforter l'attractivité du territoire régional	p. 34		
Une structure du territoire qui nécessite une meilleure desserte	p. 34		
Soutenir et développer le tissu économique	p. 37		
Accompagner la dynamique d'aménagement mise en place par les acteurs territoriaux	p. 42		
		Des réseaux ferrés et fluviaux insuffisants pour constituer une alternative à la RCEA	p. 47
		Des besoins de déplacements reflétés par les trafics sur la RCEA	p. 47
		Une offre de transit est-ouest longue distance alternative à la route aujourd'hui insuffisante	p. 47
		Quelles alternatives à la RCEA pour les trajets locaux ?	p. 53
		Des enjeux environnementaux à prendre en compte	p. 56
		Des paysages remarquables	p. 56
		Un patrimoine naturel à préserver	p. 57
		PARTIE 3 : LES SOLUTIONS POUR UN AMÉNAGEMENT DE LA RCEA ET LEURS IMPACTS	p. 62
		Les modalités de financement des projets routiers de l'État	p. 64
		Le financement par le contribuable	p. 64
		La participation de l'usager au financement <i>via</i> la mise en concession	p. 66
		Les scénarios proposés pour la réalisation de l'aménagement de la RCEA	p. 66
		La mise en concession de la RCEA	p. 67
		Un aménagement partiel sur crédits publics centré sur la sécurisation de l'axe	p. 75
		Les impacts des différents scénarios	p. 78
		Les impacts d'une mise en concession autoroutière	p. 78
		Les impacts d'un aménagement sur crédits publics	p. 93
		Synthèse comparative des différents scénarios à l'horizon 2017	p. 93
		Conclusion	p. 94
		Glossaire	p. 96
		Liste des études	p. 99