



PARTIE 1

LA RCEA:

SITUATION ACTUELLE

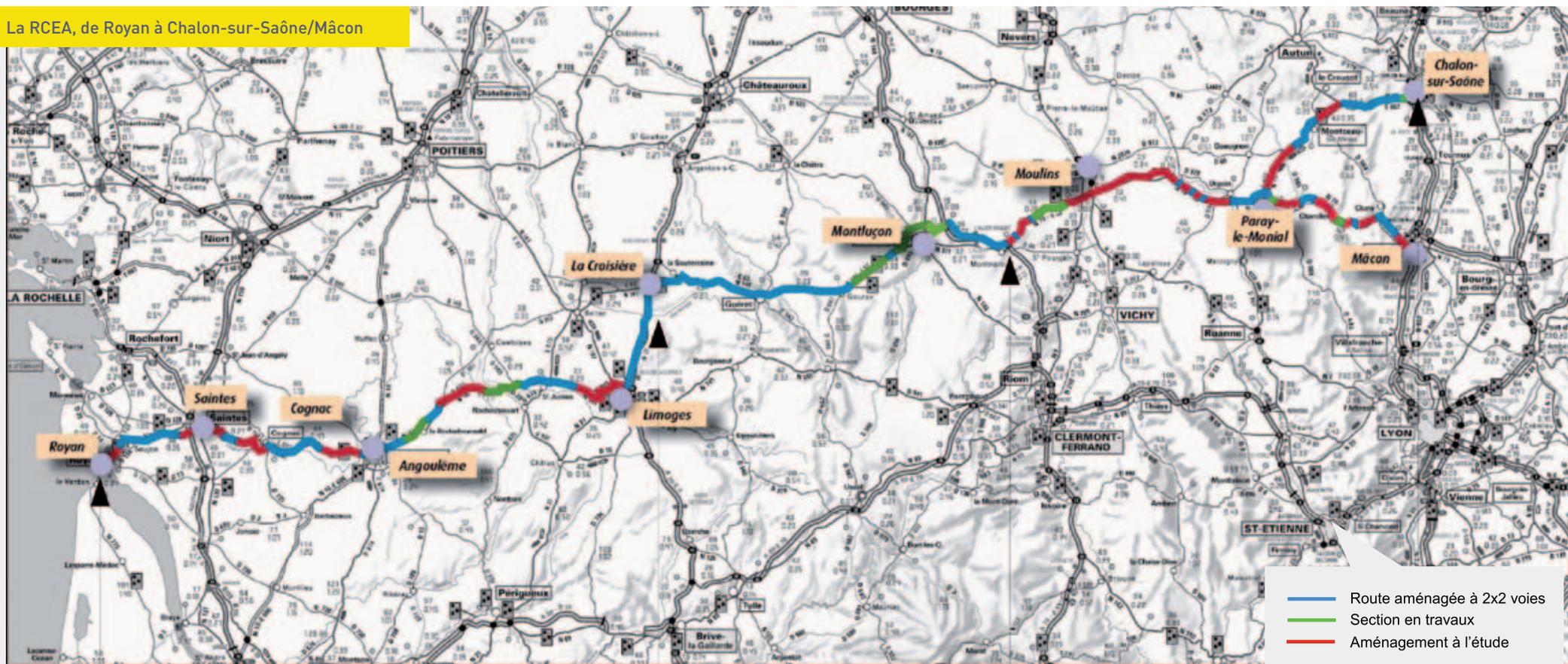


La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) relie Royan à Chalon-sur-Saône et Mâcon sur l'autoroute A6 et est prolongée au-delà par le réseau autoroutier de l'est de la France. La RCEA fait en outre partie de l'itinéraire européen E62 reliant Nantes à Gênes par Genève et Milan. Il s'agit de l'un des rares axes routiers permettant de réaliser des trajets transversaux en France, et même au-delà, vers le reste de l'Europe. Construite essentiellement dans les années 1970, la portion Montmarault – Chalon-sur-Saône/Mâcon a fait l'objet de déclarations d'utilité publique en 1995, 1996 et 1997 pour son aménagement à 2x2 voies. Cet axe répond aujourd'hui à des fonctionnalités multiples, supportant à la fois des trafics locaux et des trafics de longue distance.

LA RCEA D'HIER À AUJOURD'HUI

Formée de plusieurs routes nationales reliant l'ouest et l'est de la France, la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) est, depuis les années 1980, progressivement aménagée à 2x2 voies.

La RCEA, de Royan à Chalon-sur-Saône/Mâcon



1 ère section

2 ème section

3 ème section

UN AXE NATIONAL COMPOSÉ DE TROIS TRONÇONS, MIS PROGRESSIVEMENT À 2X2 VOIES

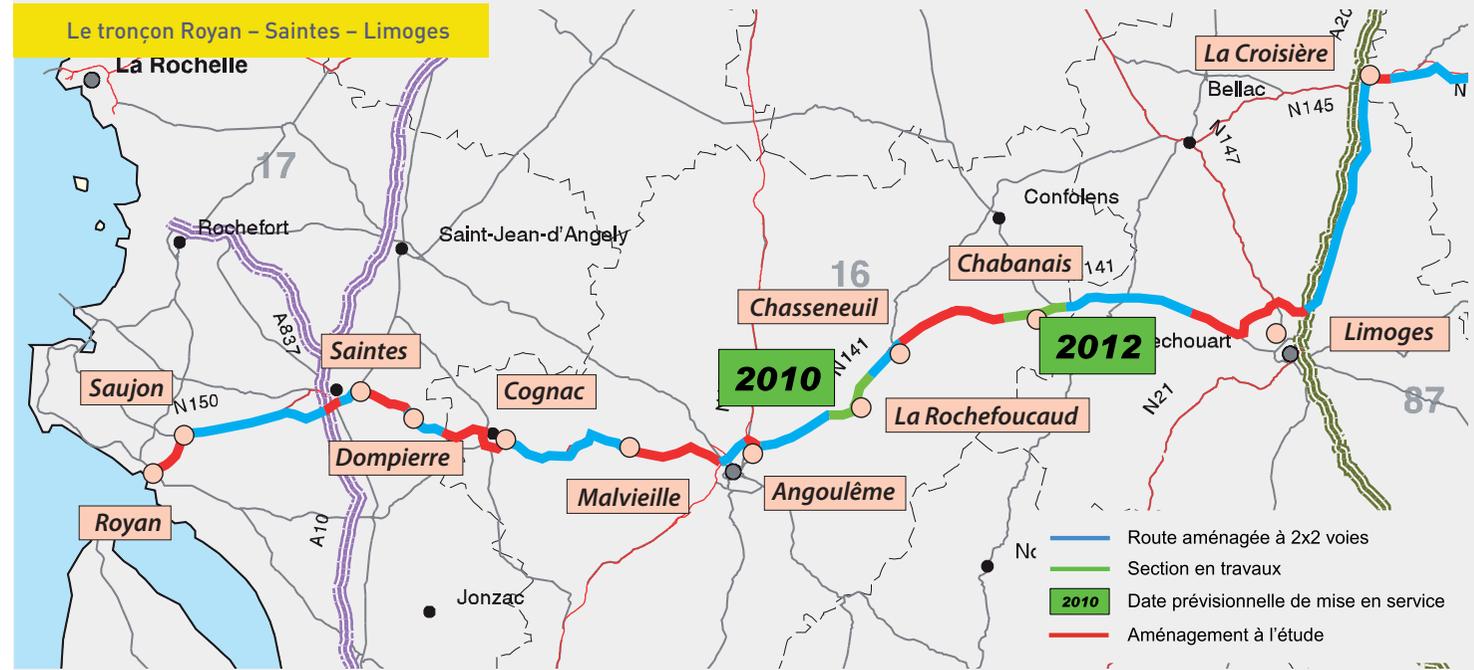
La RCEA constitue une grande liaison transversale entre Royan à l'ouest et Mâcon/Chalon-sur-Saône à l'est. Composée de plusieurs axes routiers nationaux, elle se découpe en **3 grandes sections** :

- la liaison entre l'autoroute A10 à Saintes et l'autoroute A20 à Limoges par la route nationale (RN) 141, longue de 165 km et prolongée à l'ouest jusqu'à Royan, par la RN150 (32 km) ;
- la liaison entre l'autoroute A20 à La Croisière et l'autoroute A71 à Montluçon par la RN145 (120 km) ;
- la liaison entre l'autoroute A71 à Montmarault et l'autoroute A6 à Mâcon et Chalon-sur-Saône, par les RN79, 70 et 80 (240 km).

Les tronçons Royan – Saintes – Limoges et La Croisière – Montluçon sont en cours d'aménagement à 2x2 voies.

ROYAN – SAINTES – LIMOGES

L'aménagement à 2x2 voies de la section entre l'autoroute A10 à Saintes et l'autoroute A20 à Limoges par la RN141 et de son prolongement jusqu'à Royan par la RN150,



a fait l'objet de **déclarations d'utilité publique* en 1996, 2000 et 2002. Ces sections sont aujourd'hui partiellement aménagées.**

Entre Royan et Saintes, la RCEA est à 2x2 voies sur une grande partie du tracé. Ainsi, de Saujon à Saintes, la RCEA est en route express sur pratiquement tout son parcours, avec notamment un tracé neuf entre Pisany et Saintes qui a ouvert en 2008. L'aménagement de la section Royan – Saujon est actuellement à l'étude, de même qu'une portion à la sortie de Saintes. De Saintes à Limoges, la RCEA est

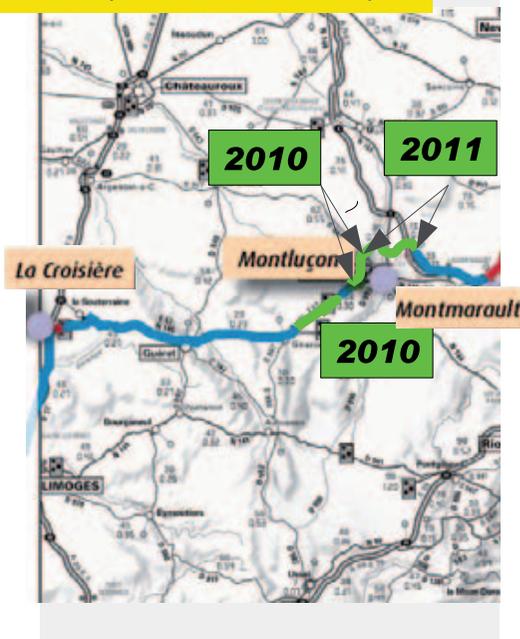
partiellement aménagée à 2x2 voies. Deux sections sont actuellement en travaux : la traversée de La Rochefoucauld qui sera mise en service en 2010, et la section Chabanais – Saint-Junien, dont l'ouverture est prévue pour 2012. Par ailleurs, quelques sections, actuellement en cours d'étude, restent à aménager : Saintes – Dompierre, Saint-Laurent-de-Cognac – Cognac, Chasseneuil – Chabanais, La Barre – Limoges, ainsi qu'une petite section au nord d'Angoulême. Pour poursuivre sur la RCEA et rejoindre La Croisière après Limoges, l'usager doit emprunter l'autoroute A20 de Limoges

à La Croisière. Cette section de l'autoroute A20 est gratuite.

LA CROISIÈRE – MONTLUÇON

L'aménagement à 2x2 voies de la section comprise entre l'autoroute A20 à La Croisière et l'autoroute A71 à Montluçon, a été **déclaré d'utilité publique par décret en 1993**. La réalisation de cet aménagement est actuellement **en cours d'achèvement avec une mise en service complète envisagée à l'été 2011**.

Le tronçon La Croisière – Montluçon



- Route aménagée à 2x2 voies
- Section en travaux
- 2010 Date prévisionnelle de mise en service
- Aménagement à l'étude

Montmarault. Cette partie de l'A71 est concédée aux Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR).

MONTMARLAULT - CHALON-SUR-SAÔNE/MÂCON

La section de la RCEA comprise entre l'autoroute A71 à Montmarault et l'autoroute A6 à Mâcon ou Chalon-sur-Saône, d'une longueur de 240 km, **traverse les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire.**

Cet itinéraire se caractérise par **un nombre d'échangeurs important**, permettant une desserte fine du territoire (voir ci-contre). Hormis sa fonction d'itinéraire de transit* (voir page X12), la RCEA entre les autoroutes A71 et A6, supporte donc également un trafic local. Ainsi, de Montmarault à Paray-le-Monial, la RCEA compte vingt échangeurs (ou demi-échangeurs). La branche Nord, de Paray-le-Monial à Chalon-sur-Saône, en compte elle vingt-deux et la branche Sud, de Paray-le-Monial à Mâcon, treize.

À la différence des sections Royan – Saintes – Limoges et La Croisière – Montluçon, évoquées précédemment, la RCEA de Montmarault à Chalon-sur-Saône/Mâcon n'est à l'heure actuelle aménagée à 2x2 voies que pour **à peine 30 % de son linéaire.**

La déviation de Quinssaines et la première section du contournement nord de Montluçon, ont été mises en service fin juin 2010.

Au 1^{er} juillet 2010, les sections en cours d'aménagement à 2x2 voies sont les suivantes :

- la section située dans la Creuse entre Lamais et Nouhant (mise en service prévue en 2010) ;
- la deuxième section du contournement de Montluçon (mise en service prévue à l'été 2011) ;
- la section A714 concédée aux Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), située entre Montluçon et l'A71 (mise en service prévue à l'été 2011).

Depuis Montluçon, il est possible de poursuivre sur la RCEA en empruntant l'autoroute A71 de Montluçon à

Les échangeurs de la RCEA





LA SECTION A71-A6 : UNE MISE À 2X2 VOIES DÉCLARÉE D'UTILITÉ PUBLIQUE À PARTIR DE 1995

Aujourd'hui aménagée à 2x2 voies uniquement sur certaines portions, la section Montmarault – Chalon-sur-Saône/Mâcon a fait l'objet de **déclarations d'utilité publique à partir de 1995**.

UN ITINÉRAIRE ENTIÈREMENT DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE

La mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon s'inscrit dans le cadre national du **Schéma Directeur Routier National (SDRN)* de 1992**.

Approuvé le 1^{er} avril 1992, le SDRN de 1992 a alors pour principaux objectifs :

- d'ouvrir les régions françaises sur l'Europe ;
- de relier la façade Atlantique et les grands ports français à l'arrière-pays de l'Europe ;
- de répondre à l'accroissement du trafic ;
- de désenclaver les régions ;
- de rééquilibrer les infrastructures à l'ouest de l'Europe.

L'aménagement à 2x2 voies de la RCEA entre les autoroutes A71 et A6 répond à ces objectifs puisque sa réalisation devait permettre **l'ouverture d'une liaison transversale rapide et de haut niveau de service entre, d'un côté, la façade Atlantique et la péninsule ibérique, et de l'autre, l'Italie, la Suisse et l'Allemagne**. Elle devait également permettre **d'améliorer les liaisons entre les bassins de la Loire et du Rhône-Saône**, et enfin, de **mieux desservir les zones urbanisées du secteur**.

Les routes nationales RN145, RN1079, RN79, pour le département de l'Allier, et les RN79, RN70 et RN80 dans le département de Saône-et-Loire, sont ainsi classées **Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire*** (GLAT) dans le Schéma Directeur Routier National de 1992.

Le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire (CIAT) de Mende, le 12 juillet 1993, inscrit en outre le financement de l'aménagement de cet axe parmi les investissements de l'État sur le réseau routier national XI^e plan. La mise à 2x2 voies de cette section, avec les caractéristiques permettant de recevoir le statut de route express, est ainsi approuvée par les **décisions ministérielles du 3 août 1993 et du 7 décembre 1993**.

LES DÉCLARATIONS D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

Une déclaration d'utilité publique (DUP) est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement, telle que la création d'une route ou d'une école par exemple, sur des terrains privés en autorisant leur expropriation, précisément pour cause d'utilité publique ; elle est obtenue à l'issue d'une enquête d'utilité publique.

L'enquête publique, décidée par arrêté préfectoral, vise à recueillir l'avis du public sur le projet concerné. Les avis sont examinés par une commission d'enquête ou par un commissaire-enquêteur qui rend un avis, favorable ou défavorable, sur le projet.

Après la fin de l'enquête, les pouvoirs publics peuvent prononcer la déclaration d'utilité publique. Celle-ci doit prendre la forme d'un décret en Conseil d'État pour les opérations les plus importantes (construction d'une autoroute, d'une ligne de chemin de fer...). Dans le cas d'opérations moins importantes, si les conclusions de l'enquête sont favorables, la déclaration peut faire l'objet d'un simple arrêté ministériel ou préfectoral.

Le décret ou l'arrêté précise la durée pendant laquelle la déclaration permet d'engager les démarches administratives nécessaires à la réalisation du projet (expropriations...).

L'aménagement complet à 2x2 voies de la RCEA entre les autoroutes A71 (à Montmarault) et A6 (à Mâcon et Chalon-sur-Saône) est déclaré d'utilité publique par **trois décrets ministériels successifs** :

- le décret du 17 mars 1995, pour la section Montmarault – Paray-le-Monial (RN79 et RN70), dont le délai pour l'acquisition des terrains a été prorogé jusqu'au 16 mars 2005 par le décret du 15 mars 2000 ;
- le décret du 31 mai 1996, pour la section Paray-le-Monial – Chalon-sur-Saône (RN70 et RN80) ;
- le décret du 9 mai 1997, pour la section Paray-le-Monial – Mâcon (RN79).

Ces déclarations d'utilité publique autorisent la réalisation des travaux d'aménagement de la RCEA à 2x2 voies ainsi que les expropriations nécessaires. **Elles confèrent le caractère de route express à la RCEA.**

À l'heure actuelle, la quasi-totalité du foncier nécessaire pour la mise à 2x2 voies des RN79, RN70 et RN80 est acquis sans que l'aménagement complet de la RCEA à 2x2 voies ait pu être achevé. Les études ont donc été conduites par tronçons bien identifiés, et des portions de 2x2 voies ont été mises en service progressivement (voir ci-après la liste des portions d'ores et déjà aménagées).

LES AMÉNAGEMENTS EFFECTUÉS SUR LA RCEA DE 1989 À 2009

Depuis les déclarations d'utilité publique, des travaux ont été effectués sur la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon. Ces aménagements ont été financés dans le cadre des **Contrats de Plan État-**

Région* conclus entre l'État et les Régions Auvergne et Bourgogne (CPER 1994-1999 et CPER 2000-2008) ou par des financements venant de l'Europe ou collectivités locales. Les valeurs indiquées ci-dessous se basent sur les conditions économiques de juin 2008.

OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT RÉALISÉES DE 1989 À 2009 :

Opération	Date de mise en service	Financements mobilisés entre 1989 et 2009 (en millions d'euros)
Créneau de dépassement de Tronget	2006	4,8
Liaison Le Montet – Montmarault (y compris un créneau de dépassement à 2x2 voies)	1993	52
Déviation de Dompierre-sur-Besbre	1999	43,8
Liaison Dompierre Est – Molinet, à 2x1 voies avec un créneau à 3 voies	2003	90,8
Échangeur de Molinet	2003	4,2
Échangeur de Diou	1999	4
Déviation de Digoïn	2003	86,8
Liaison Digoïn – Paray-le-Monial aménagée à 2x2 voies	2001	44,2
Déviation Nord de Paray-le-Monial	2001	52,8
Section Charolles – La Fourche	2006	54,3
Secteur de la Chapelle-Mont-de-France	2001	10,4
Liaison La Valouze – Bois-Clair	1996	16,1
Liaison Bois-Clair - Prissé	2003	15,1
Dénivellation du carrefour de Prissé	1995	3,1
Contournement Sud de Mâcon	1995	37,9
Dénivellation de la RD169	1995	5,7
Aménagement du Col des Baudots	2002	30
Aménagement de la section Sainte-Hélène	2008	32,4
Section Givry - Cocloye	2007	22,6
Aménagement de la section de la Forêt de Givry	1999	11,9

L'état des lieux des aménagements réalisés sur la RCEA permet de constater que ce sont au total 793 millions d'euros (valeur 2008) qui ont été investis dans l'aménagement de la RCEA entre les autoroutes A71 et A6 par l'État, les collectivités locales et l'Europe entre 1989 et 2009.

Outre ces aménagements, il faut noter que dans l'Allier, la RCEA a également fait l'objet d'aménagements à 2x2 voies entre la limite avec la Creuse et Montmarault, à hauteur de 118,6 millions d'euros.

Au total, dans l'Allier et la Saône-et-Loire, 911,6 millions d'euros (valeur juillet 2008) ont été investis sur cette même période pour la RCEA. La répartition des financements entre les différents acteurs s'établit comme suit :

- Europe : 15,3 millions d'euros (1,7 %) ;
- État : 572,1 millions d'euros (62,8 %) ;
- Région Auvergne : 68,9 millions d'euros (7,6 %) ;
- Département de l'Allier : 50,2 millions d'euros (5,5 %) ;
- Communes et EPCI* de l'Allier : 2,9 millions d'euros (0,3 %) ;
- Région Bourgogne : 115,9 millions d'euros (12,7 %) ;
- Département de la Saône-et-Loire : 74,8 millions d'euros (8,2 %) ;
- Communes et EPCI de la Saône-et-Loire : 7,5 millions d'euros (0,8 %) ;
- Autres : 4 millions d'euros (0,4 %).

LES AMÉNAGEMENTS EN COURS OU PROGRAMMÉS DANS LE CADRE DES PROGRAMMES DE MODERNISATION DES ITINÉRAIRES ROUTIERS (PdMI)

Plusieurs opérations d'aménagement de la RCEA sont actuellement en cours de réalisation entre les autoroutes A71 et A6 :

- l'aménagement à 2x2 voies entre Le Montet et Bresnay. La mise en service partielle est prévue fin 2010. Les travaux entre Bresnay et Cressanges, d'un montant

de 16 millions d'euros sont financés par l'État, dans le cadre du PdMI ;

- l'aménagement de la liaison Moroges – Saint-Désert, mise en service à l'été 2010 et financée par le CPER État-Région Bourgogne pour un montant de 2,1 millions d'euros, et par le contrat de site de Chalon-sur-Saône pour 26,4 millions d'euros. En outre l'aménagement de cette section va faire l'objet d'une enquête publique début 2011 ;
- la réalisation du créneau de dépassement à 2x2 voies du Col des Vaux, prévue pour fin

2010, et dont le financement (13,5 millions d'euros) est inscrit au CPER 2000-2008, conclu avec la Région Bourgogne ;

- l'aménagement à 2x2 voies du viaduc de Volesvres, financé par l'État (coût estimé à 10 millions d'euros), dont la mise en service est prévue pour 2012 ;
- deux opérations de sécurisation de la RCEA entre Paray-le-Monial et Ciry-le-Noble et entre Charolles et Cluny, inscrites au PdMI de la région Bourgogne pour respectivement 2,5 et 3,5 millions d'euros.

Au total, ce sont donc 74 millions d'euros qui sont programmés pour l'aménagement de la RCEA.

À l'heure actuelle, environ 30 % de la section A71-A6 est aménagée à 2x2 voies. Pour achever la mise à 2x2 voies de cet axe, les travaux restants à réaliser sont estimés à 950 millions d'euros (valeur juin 2008) et portent sur un linéaire de 160 km.

LES PROGRAMMES DE MODERNISATION DES ITINÉRAIRES ROUTIERS (PdMI)

Les programmes de modernisation des itinéraires routiers (PdMI) succèdent aux volets routiers des anciens contrats de plan État-régions.

Conformément aux orientations du Comité Interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du mars 2006, les investissements sur le réseau routier national prévus sur la période 2009-2014, sont désormais planifiés par itinéraires et selon une démarche distincte de celle des contrats de projets État-Région.

Les PdMI recouvrent l'ensemble des opérations visant à moderniser le réseau routier non concédé existant. Ils s'intègrent dans le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) institué par la loi Grenelle 1. Dans ce cadre, les nouvelles priorités en matière de modernisation du réseau routier consistent à :

- améliorer la qualité environnementale des infrastructures et le cadre de vie des riverains ;
- optimiser le fonctionnement des infrastructures en améliorant la fiabilité des temps de parcours, les services proposés, la sécurité routière ;
- renforcer l'accessibilité des territoires.

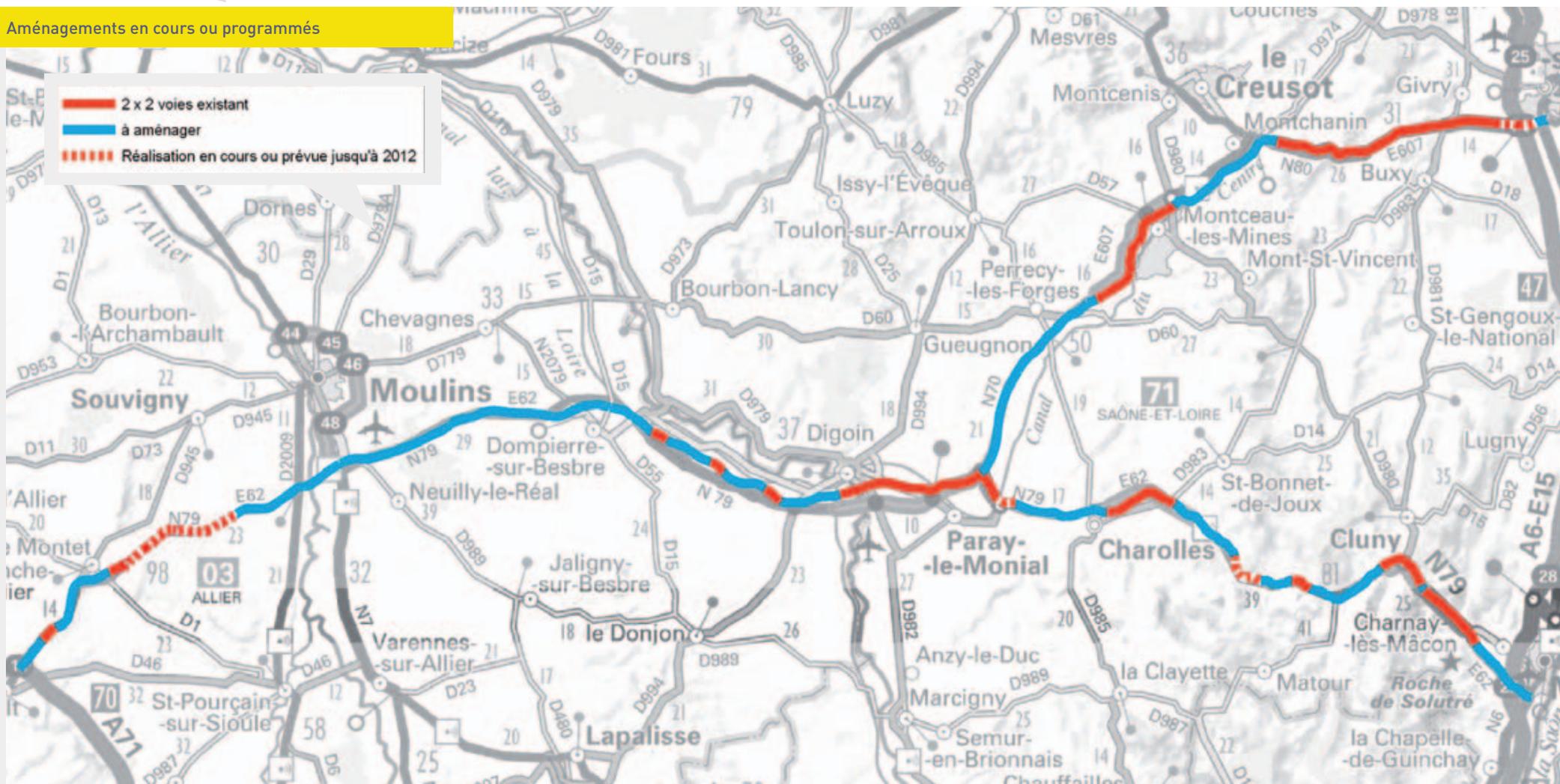
La première génération de PdMI a été établie pour la période 2009-2014.



Travaux d'aménagement à 2x2 voies

Aménagements en cours ou programmés

- 2 x 2 voies existant
- à aménager
- Réalisation en cours ou prévue jusqu'à 2012



UN AXE ROUTIER CONCERNÉ PAR DES DÉPLACEMENTS EUROPÉENS, NATIONAUX ET LOCAUX

L'étude des différents types de trafics circulant sur la RCEA permet de constater que cet axe est utilisé à la fois pour des déplacements locaux, nationaux mais aussi européens. En effet, la RCEA fait partie de ces rares liaisons est-ouest du territoire français, dont le réseau routier est plutôt organisé en étoile autour de l'agglomération parisienne. En particulier, la RCEA est la première liaison est/ouest située au nord du Massif Central et constitue donc un axe de transit naturel, notamment pour le transport de marchandises, permettant d'éviter les reliefs et les difficultés de circulation qu'ils peuvent entraîner, notamment en hiver.

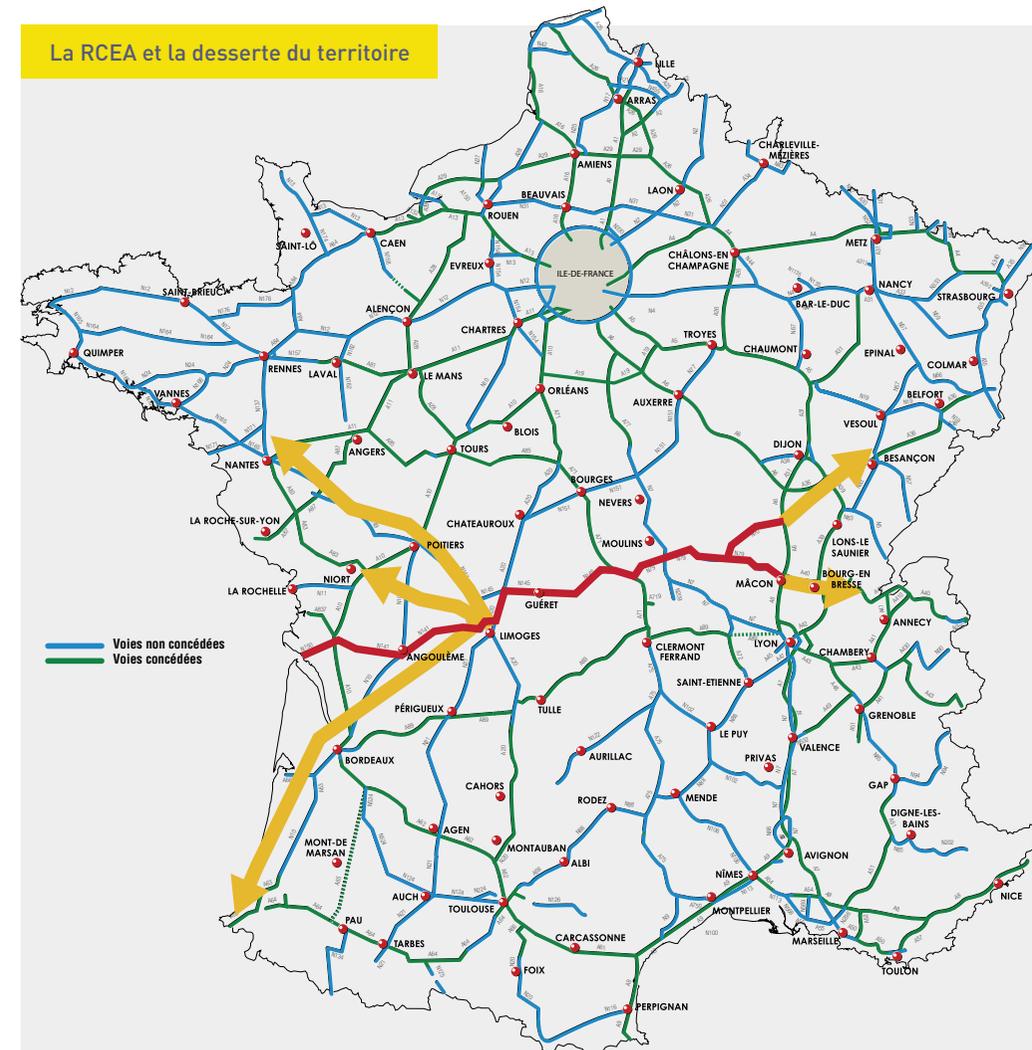
LA RCEA, UNE LIAISON TRANSVERSALE D'INTÉRÊT EUROPÉEN ET NATIONAL

UN INTÉRÊT EUROPÉEN RECONNU

Située en partie dans les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire, la RCEA fait partie d'un ensemble routier plus large, s'étendant entre, d'un côté, la façade Atlantique et la péninsule ibérique *via* Limoges et Bordeaux et, de l'autre, la Suisse et l'Italie *via* le réseau autoroutier existant (A6, A40, A406).

La RCEA fait actuellement partie de l'**itinéraire européen* E62**, ce qui souligne son intérêt transnational. La route européenne E62 relie Nantes à Gênes en Italie. **Les trafics de transit qu'elle supporte** (voir page 19) confirment également la vocation économique de l'axe à l'échelle européenne.

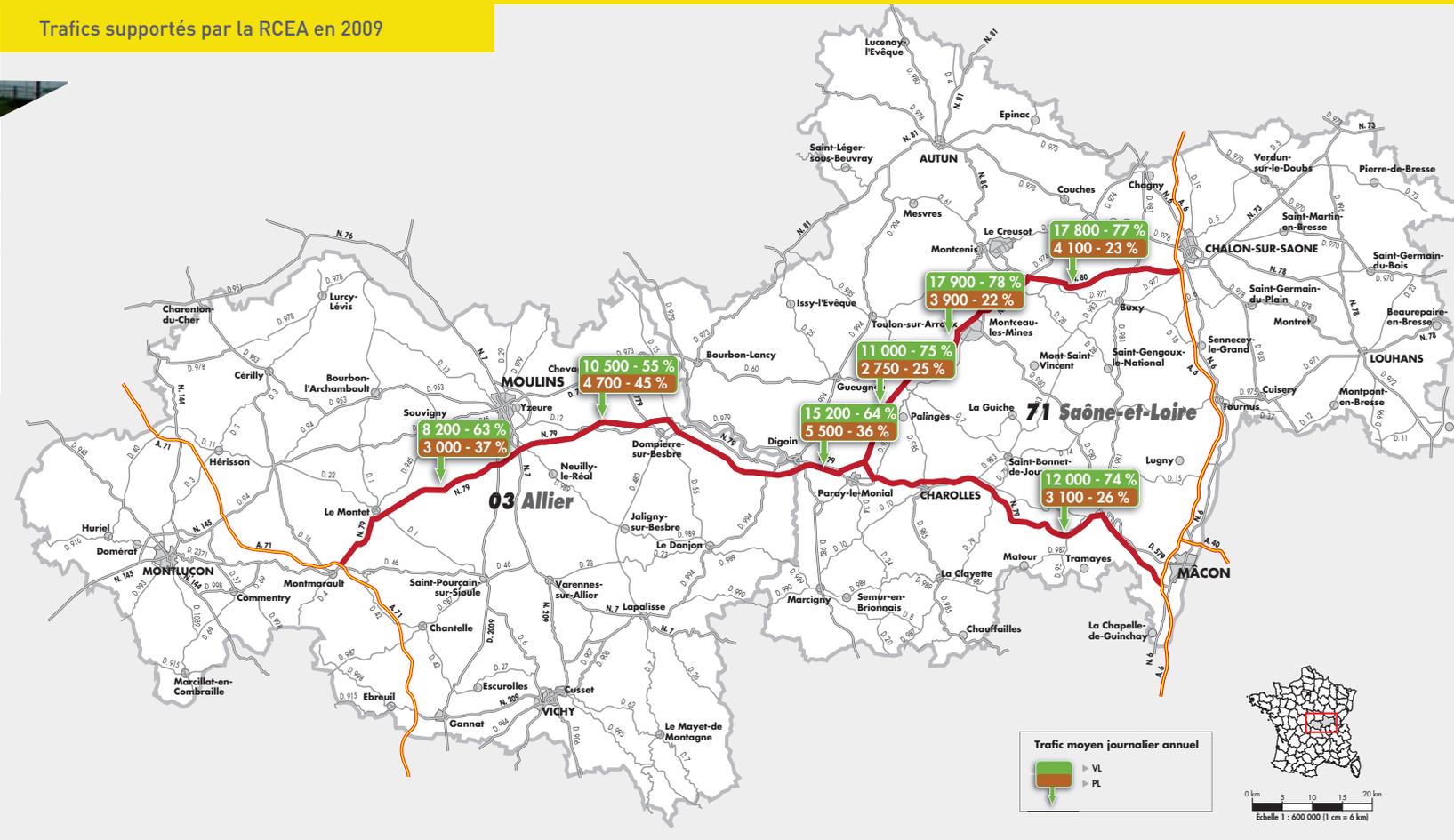
La RCEA et la desserte du territoire





L'importance du trafic de transit sur la RCEA démontre son intérêt pour les déplacements nationaux et européens

Trafics supportés par la RCEA en 2009



UNE LIAISON NATIONALE STRUCTURANTE

Outre le classement des axes la composant en **Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (GLAT)**, pour leur fort trafic interrégional et international, et son **inscription au Schéma directeur routier national** (voir page 13), il faut souligner l'inscription de la RCEA, en juillet 2010, à l'**avant-projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)** (voir page 25).

Cet axe fait aujourd'hui partie d'un ensemble de routes nationales dont le maillage* s'étend, par exemple avec le prolongement de l'autoroute A89 jusqu'à La Tour de Salvagny (Rhône) (elle relie aujourd'hui Bordeaux à Balbigny dans le département de la Loire), prévu pour 2012, et la réalisation d'une liaison A89-A6 entre La Tour de Salvagny et l'A6 au nord de Lyon. De même, la RCEA est connectée avec la RN7 au sud de Moulins. Les aménagements prévus sur cet axe, que ce soit sur la partie nord (mise à 2x2 voies de quatre sections

entre Nevers et Moulins), ou la partie sud (déviation de Varennes-sur-Allier et aménagement à 2x2 voies de trois sections entre Lapalisse et Roanne) amélioreront les liaisons entre ces deux axes.

L'intérêt de la RCEA pour les liaisons nationales et européennes s'exprime également au travers des trafics observés sur cet axe.

LES TRAFICS DE TRANSIT, D'ÉCHANGE ET LOCAUX

Les trafics de transit sont des flux traversant le territoire concerné par le projet : il s'agit de tous les trajets effectués par les voyageurs ou les marchandises, dont l'origine et la destination se situent ailleurs que sur le territoire concerné [ici, la section Montmarault - Chalon-sur-Saône/Mâcon].

Les trafics d'échange sont des flux qui ont pour origine ou pour destination un lieu situé à l'intérieur du territoire concerné.

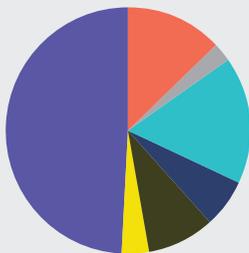
Les trafics locaux ont pour origine et destination des lieux situés à l'intérieur du territoire du projet.



Le transport de marchandises se révèle être très important sur la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon, allant même jusqu'à représenter 45 % du trafic total. Une enquête par interviews, menée les 17 et 19 juin 2008, a permis de connaître les types de marchandises transportés sur la RCEA. Trois points d'enquête ont été constitués : à Pierrefitte-sur-Loire (RN79 dans l'Allier), Trivy (RN79 sur la branche sud en Saône-et-Loire) et Saint-Vincent-de-Bragny (RN70 sur la branche nord en Saône-et-Loire).

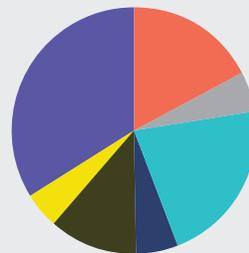
QUELLES SONT LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LA RCEA ?

- Autres
- Produits agricoles et animaux vivants
- Denrées alimentaires et fourrages
- Produits métallurgiques
- Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- Produits chimiques
- Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales



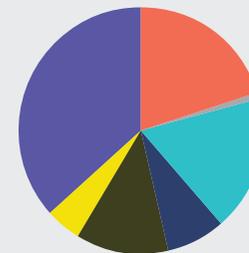
PIERREFITTE-SUR-LOIRE :

Les marchandises transportées sont pour une grande majorité (49 % des poids lourds) des machines, véhicules ou objets manufacturés. Il faut également noter qu'il y a beaucoup de transport de denrées alimentaires et de fourrages dans ce secteur (17 % des poids lourds), et dans une moindre mesure du transport de minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction, et du transport de produits métallurgiques.



TRIVY :

Les marchandises transportées par ces poids lourds sont très diverses. Elles se répartissent principalement entre machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales pour 34 % des poids lourds, denrées alimentaires et fourrages pour 22 % des poids lourds et minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction pour 12 % des poids lourds. Les autres marchandises représentent également une part importante du trafic.



SAINT-VINCENT-DE-BRAGNY :

Les marchandises transportées sont essentiellement constituées de machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales (37 % des poids lourds). Sont également transportés des denrées alimentaires et des fourrages (18 % des poids lourds), des minéraux bruts ou manufacturés et des matériaux de construction (12 % des poids lourds), mais également des produits métallurgiques (8 % des poids lourds) et des produits chimiques (4 % des poids lourds).



La RCEA, un axe exerçant également une fonction de desserte locale

En Saône-et-Loire, il est de 55 % sur la branche nord et de 45 % sur la branche sud. Dans l'Allier, il représente jusqu'à 75 % du trafic poids lourds.

L'Allier supporte ainsi avant tout un trafic de transit (véhicules légers comme poids lourds). Le trafic d'échange représente quant à lui, environ un quart des flux. Le trafic local reste très faible pour les poids lourds, mais est tout de même présent pour les véhicules légers, notamment pour les sections comprises entre Montmarault et Dompierre-sur-Besbre.

En Saône-et-Loire, les utilisations de la RCEA sont très différentes selon que l'on se situe sur la branche nord ou sur la branche Sud. Ainsi, la branche nord est majoritairement utilisée par des véhicules légers, et pour des **trafics locaux à plus de 60 %**. Pour la branche sud, la répartition véhicules légers/poids lourds est moins tranchée. Cependant, à l'inverse de la branche nord, les trafics des véhicules légers sont majoritairement des trafics d'échange.

Cette répartition témoigne donc des **différentes fonctionnalités de la RCEA**.

La prédominance du trafic de transit, notamment pour les poids lourds, confirme **l'intérêt de cette route aux niveaux national et européen**.

Cette forte demande pour le transport de marchandises se traduit par une augmentation du trafic de transit des poids lourds sur la RCEA ces dernières années. Ainsi, de Montmarault à Paray-le-Monial, le trafic poids lourds a augmenté de 31 à 37 % en moyenne entre 2003 et 2008. Sur la branche nord, il a augmenté de 18 % de 2003 à 2007 entre Paray-le-Monial et Ciry-le-Noble. Entre Ciry-le-Noble et Chalon-sur-Saône, l'augmentation a été de 15 % de 2003 à 2008. Enfin, sur la branche sud, la portion Brandon – Cluny a vu son trafic poids lourds augmenter de 19 % entre 2004 et 2007, tandis que vers Mâcon, il a augmenté de 24 % de 2003 à 2007.

Il faut toutefois noter une baisse de la croissance du trafic poids lourds depuis 2007-2008, baisse que l'on peut attribuer à la crise économique.

CONCLUSION

Les trafics relevés sur la RCEA confirment son intérêt à la fois pour des liaisons locales mais également pour des liaisons nationales et européennes. Sa position stratégique, au nord du Massif Central, en fait en effet un axe privilégié pour les trajets de longue distance, en particulier pour le transport de marchandises puisqu'il permet d'éviter les zones aux reliefs élevés, qui entraînent des consommations de carburant plus importantes et des difficultés de circulation en hiver.

Face à l'intérêt de cet axe pour les usagers, l'État, en collaboration avec les collectivités locales, s'est engagé dans une démarche de mise à 2x2 voies de la RCEA depuis les années 1980. Si les sections Royan – Saintes – Limoges et La Croisière – Montluçon sont quasiment aménagées, la section Montmarault – Chalon-sur-Saône/Mâcon n'est à l'heure actuelle aménagée à 2x2 voies que sur à peine 30 % de son linéaire.

Pour achever l'aménagement de cette section, les travaux restant à réaliser sont estimés à 950 millions d'euros. Dans l'hypothèse où les investissements de l'État sur cet axe se poursuivraient au même rythme que précédemment, à savoir en moyenne 27,2 millions d'euros par an, la mise en service complète d'une 2x2 voies entre les autoroutes A71 et A6 ne pourrait avoir lieu avant plusieurs dizaines d'années.

Dans tous les cas, la poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA devra nécessairement prendre en compte un certain nombre d'enjeux, dont certains ont profondément évolué depuis les déclarations d'utilité publique de 1995, 1996 et 1997.