



Mouvement des Entreprises de France  
**MEDEF Allier**

Reçu le 03/01/2011

Montluçon, le 30 décembre 2010

PhC.AmM.3

**Commission Particulière du  
Débat Public  
Passage d'Allier  
45, place d'Allier  
03000 MOULINS**

Messieurs,

Par mon intermédiaire, le MEDEF Allier vous donne son opinion, dans le cadre du débat public relatif à la mise en 2 x 2 voies, de la route Centre Europe Atlantique.

Les arguments développés par les adversaires de la concession autoroutière méritent certainement d'être pris en compte sous l'angle intellectuel mais, ces arguments ne résistent pas à la réalité, celle d'une route épouvantablement dangereuse, accidentogène et anxiogène dont le trafic, notamment poids lourds, s'accroît sans cesse et où le nombre d'accidents graves ne peut qu'augmenter.

La seule solution à cette situation est la mise en 2 x 2 voies le plus rapidement possible.

C'est le sens des propositions de notre Organisation dans notre document « 5 priorités pour l'Auvergne » publié en février 2010.

C'est également la conviction unanime de notre Conseil d'Administration.

Si cette mise à 2 x 2 voies doit passer par une concession autoroutière (comportant des gratuités pour le trafic local), il n'y a pas à hésiter et il faut aller le plus vite possible et le plus fortement dans ce sens.

En lisant le compte rendu dans la presse des débats qui ont lieu sur ce sujet, tant dans l'Allier qu'en Saone-et-Loire, il apparaît clairement que ceux qui s'opposent à la concession autoroutière sont des personnes qui n'empruntent jamais ou peu la RCEA.

De même, le silence du Conseil Régional d'Auvergne sur cette question procède, sans doute, du fait que les milieux clermontois ne se sentent que modestement concernés par le sujet.

Pour emprunter la RCEA plusieurs fois par semaine à l'occasion de ses déplacements professionnels, le soussigné peut attester du caractère absolument insupportable de la situation du trafic sur cette artère.

J'ajoute, à titre personnel, que je suis prêt à héberger M. Arnaud MONTEBOURG pendant une semaine dans mon véhicule pour lui faire découvrir la réalité que vivent et supportent les usagers de cette route.

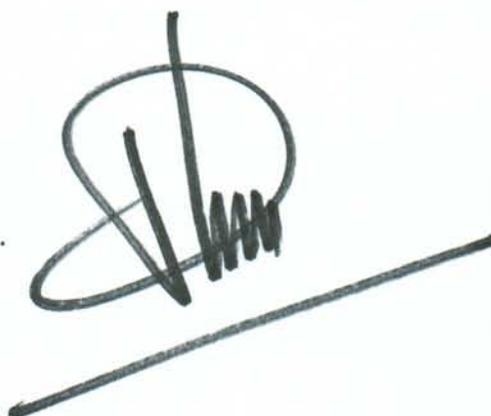
Pour conclure, la mise à 2 x 2 voies de la RCEA est une urgence absolue.

Si la situation des finances de l'Etat interdit que cela se fasse, dans des délais recevables, sur financements publics, il ne faut pas hésiter une minute à choisir la solution de la concession autoroutière.

Vous souhaitant bonne réception du présent courrier,

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués et les meilleurs.

**Philippe CHARVERON**  
Délégué Général du MEDEF Allier et  
Vice Président Délégué du Conseil Economique  
Social et Environnemental Régional d'Auvergne.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'P' and 'C' intertwined, with a horizontal line underneath.

**Copie / M. J.M. CHAVAROCLETTE**

*PS : ci-joint le débat du CESR  
consacré à cette question*

# NOS 5 PRIORITES

## Priorité 1

### **STRUCTURER LE TERRITOIRE DANS UNE LOGIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE**

Les infrastructures de communication (aériennes, ferroviaires, routières) sont indispensables au développement solide de l'Auvergne, tant pour les entreprises que pour les citoyens. Elles renforcent l'attractivité et le développement des entreprises, assurent la libre circulation des biens et des personnes, et doivent garantir l'équilibre entre la métropole et les territoires auvergnats.

D'autre part, il faut mener une réflexion approfondie sur les moyens de limiter sensiblement l'impact carbone de notre économie régionale quelle qu'elle soit (industrie, agroalimentaire, commerce...), par exemple en respectant le principe de 'circuits courts', impliquant notamment l'accès des entreprises aux ressources naturelles.

### **Nos propositions**

#### **1. Accélérer le processus de réalisation de projets ferroviaires ambitieux.**

Mieux connecter l'Auvergne aux grands ensembles ferroviaires, qu'il s'agisse du projet « TGV Grand Centre Auvergne » ou de la ligne transversale à grande vitesse Alpes-Auvergne-Atlantique T3A, c'est l'objectif sur lequel l'ensemble de la région Auvergne doit se mobiliser rapidement, sans concurrence stérile entre les bassins d'emploi.

#### **2. Mettre en chantier rapidement le passage de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en 2 fois 2 voies.**

La partie de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) qui traverse le département de l'Allier est, dans sa grande majorité, incapable d'absorber le trafic routier qui l'emprunte. Majoritairement à deux voies, la RCEA est un axe très insuffisant pour permettre l'absorption, dans des conditions décentes de fluidité et de sécurité, d'un trafic

en constante progression, notamment le trafic poids lourd. C'est aujourd'hui un axe routier saturé, à la circulation difficile, extrêmement anxiogène pour les usagers et sur lequel un nombre important d'accidents très graves se produit régulièrement. La grande majorité des acteurs de ce dossier estime que seule une mise en concession autoroutière privée de cet axe permettra de le porter rapidement et intégralement à 2 fois 2 voies. Naturellement, le mode de construction de cette autoroute respectera les riverains de cet axe. Cette solution, toutefois, se heurte à des réticences, difficilement compréhensibles au regard de la gravité du problème, parmi lesquelles la plus redoutable est celle du Conseil Général de Saône et Loire. Il ne faut pas attendre 2017 pour mettre à 2 fois 2 voies la RCEA .... Anticipons la mise effective en concession autoroutière pour que cet aménagement indispensable soit opérationnel dès 2014.

#### **3. Faciliter l'extraction des matériaux proches des lieux de leur utilisation.**

Le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics a besoin de matières premières pour construire les équipements individuels et collectifs, les routes voies et ouvrages d'art, au service du développement économique et de la vie quotidienne des auvergnats. L'extraction de matières premières dans des carrières autorisées et leur transformation dans des sites dédiés ou dans le respect des normes sont soumis à des règles strictes et impératives qui garantissent le respect de l'environnement, du cadre de vie, de la sécurité des salariés et des riverains. La réduction des distances entre les lieux d'extraction et de production des produits pondéreux est un impératif au regard de la limitation des transports et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il faut garantir le maillage territorial des sites d'extraction, de production et de transformation des matières premières naturelles en tenant compte aussi bien des apports économiques de ces activités pour les territoires locaux et régional, que de la réduction des effets du transport qu'autorise leur proximité avec les sites de consommation.

**Session du  
24 septembre 2010**

COMPTE-RENDU  
INTÉGRAL DES DÉBATS  
DU CONSEIL ÉCONOMIQUE  
ET SOCIAL RÉGIONAL

Président, que ce soit Monsieur le Préfet de Région, la qualité de nos débats nous ressemble et nous honore à leurs yeux. Je vous en remercie sincèrement.

Un dernier point est inscrit à l'ordre du jour, il concerne un vœu déposé en temps utiles sur le bureau de notre Assemblée. Le bureau l'a jugé recevable. Il a été rédigé par la Commission n° 3. Il va nous être présenté.

**PRESENTATION D'UN VŒU SUR LA RCEA PREPARE PAR LA COMMISSION"  
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - ENVIRONNEMENT" DU CESER**

**M. COFFIN** : Merci Monsieur le Président. Nous poursuivons par un autre sujet transport très souvent évoqué dans cette Assemblée, la situation de la route Centre Europe Atlantique. Un itinéraire qui avait déjà fait l'objet d'attentions puisque peu après 1950, on parlait déjà de l'itinéraire « Suisse Océan ».

Bien entendu, avec l'augmentation des trafics européens, voilà un itinéraire qui a été très vite submergé. L'actualité dramatique de ces derniers mois, a conduit la Commission n° 3 à émettre un vœu pour que les délais de réalisation de la mise à deux fois deux voies de la RCEA soient très largement anticipés. Je me souviens de certains débats, notamment sur la modernisation des infrastructures routières dans notre région et sur l'A89 dont on espérait à l'époque, qu'elle pourrait absorber une partie du trafic de la RCEA. Force est de constater aujourd'hui qu'il n'en est rien, tout simplement parce que ceux qui l'empruntent ne se dirigent pas vers Lyon mais vont beaucoup plus loin, en Europe de l'Est ou vers la Suisse, l'Italie mais en contournant la région lyonnaise. Il se trouve que cet itinéraire de la RCEA est particulièrement utilisé et qu'il reste aujourd'hui très accidentogène, mais avec un taux de gravité des accidents qui dépasse très largement les statistiques connues. Il est de l'ordre de 15 % sur la RCEA, il n'est que de 4 % sur les structures autoroutières.

C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité émettre ce vœu dont je vais vous donner lecture :

*« L'augmentation du trafic international principalement de marchandises, l'actualité dramatique de ces dernières années montrent une fois de plus l'urgence absolue de la mise à deux fois deux voies de la RCEA notamment dans sa partie centrale. Le retard dans sa réalisation pourtant programmée depuis longtemps est intolérable. Le CESER souhaite donc que l'objectif de 2018, affiché par l'État, soit fortement anticipé. »*

**M. Le PRÉSIDENT** : Je vous remercie Monsieur le Président pour la clarté de cette présentation. Le vœu est ouvert au débat. La parole est à Madame BONNEFOY.

**Mme BONNEFOY** : Le groupe CGT votera le vœu proposé. Je rappelle succinctement les éléments que nous avons abordés à plusieurs reprises devant cette Assemblée.

1°) Tout le monde le constate et cela vient d'être dit, selon les chiffres fournis par le Préfet de l'Allier, avec 15 000 véhicules par jour et 8 000 poids lourds, soit plus de 1 000 par an, c'est une des routes les plus dangereuses.

2°) Si la sécurisation s'impose par la mise à deux fois deux voies, les recours à une concession accélérée des financements est une vérité qui reste à démontrer.

3°) La gratuité est une nécessité pour respecter l'égalité entre usagers et éviter des schémas surréalistes du genre « tronçon Creuse gratuit, tronçon Allier payant, tronçon de Saône et Loire gratuit », mais aussi pour maintenir la légalité de l'opération en l'absence d'itinéraire de substitution comme cela a été fait pour l'A75.

4°) Le contribuable, en cas de concession, sera appelé à financer l'aménagement des échangeurs supplémentaires alors qu'il a déjà financé des aménagements déjà réalisés.

5°) Le coût des déplacements domicile travail pour les habitants du Département de l'Allier, dépendra en cas de privatisation, des tarifs pratiqués par les concessionnaires. On a vu ce que cela a produit pour les autoroutes, je renvoie aux remarques de la Cour des Comptes à ce sujet.

Au total, la RCEA est du domaine du service public, nous souhaitons qu'elle le reste. Il y a urgence à la sécuriser. Merci.

**M. Le PRÉSIDENT** : Je vous remercie, Madame BONNEFOY, la parole est à Monsieur JAVION.

**M. JAVION** : Ce sujet a été abordé ici même il y a quelques années ainsi qu'à l'extérieur de cette Assemblée. Depuis le début de l'année, nous avons enregistré 22 morts sur 120 kilomètres de la RCEA entre l'Allier et la Saône et Loire. Ce constat est difficile à accepter.

Madame BONNEFOY le disait, les statistiques sont parlantes : 15 000 véhicules par jour dont plus de la moitié sont des poids lourds. Cela pose des interrogations.

Depuis la fin des années 70, il était prévu la mise à deux fois deux voies de la RCEA. La portion de l'Allier et l'est de la Saône-et-Loire sont les seules à être restées en deux voies. Blessés, morts, drames pour les personnes accidentées, mais aussi bien sûr pour les familles.

Pour nous, à la CGC, nous pensons qu'il est plus qu'urgent de mettre en œuvre les moyens nécessaires. Il faut travailler avec intelligence pour qu'il y ait une accélération significative des travaux mettant cette route en sécurité.

**M. Le PRÉSIDENT** : Je vous remercie, Monsieur JAVION, la parole est à Monsieur LENOIR.

**M. LENOIR** : La proposition de la Commission n° 3 ne peut, je l'espère, que recueillir l'assentiment de notre Assemblée. Pour autant, le vote de ce vœu est loin de suffire à régler les problèmes posés en particulier le caractère dangereux de la RCEA évoqué par le Rapporteur aujourd'hui.

Pourquoi ? Parce que la réalisation de la RCEA ne se fera pas d'un coup de baguette magique. Cela pose un problème, en particulier, celui de son statut et de son financement qui méritera d'être débattu puisque à l'heure actuelle, il n'y a pas consensus sur le sujet. Ensuite parce que la RCEA ne concerne pas seulement l'Auvergne, de nombreuses autres collectivités territoriales sont concernées et cela mériterait une approche qui dépasse notre seule région. Ces deux aspects devraient donner lieu à une réflexion approfondie du CESER pour l'avenir, c'est en ce sens que la CFDT votera ce vœu.

**M. Le PRÉSIDENT** : Je vous remercie Monsieur LENOIR, la parole est à Monsieur DUBOSCQ.

**M. DUBOSCQ** : J'habite Vichy ! Comment ne pas soutenir ce vœu tel qu'il est formulé ? Trouver une solution face à cette dramatique situation est nécessaire parce qu'elle finit par stigmatiser un métier, presque par le culpabiliser, -vous l'évoquiez Monsieur le Préfet de Région-, celui de transporteur. Il faut le plus rapidement possible avancer une solution parce que le développement économique ne doit pas supporter l'image de destructeur de vie, mais bien celui de constructeur de destin.

**M. Le PRÉSIDENT** : Je vous remercie, Monsieur DUBOSCQ, la parole est à Monsieur CHARVERON.

**M. CHARVERON** : Bien sûr, nous voterons ce vœu qui s'impose, c'est une évidence.

Je voudrais rappeler que dans le document que notre organisation a publié au niveau régional en février 2010, qui s'intitule « cinq priorités pour l'Auvergne », nous faisons également référence à cette nécessaire mise à deux fois deux voies de la RCEA, en recommandant le recours à une concession autoroutière parce qu'elle nous paraît la seule solution pratique pour aboutir rapidement à la mise en conformité de cet équipement.

J'apporte ici un témoignage à nos collègues du Conseil économique social et environnemental régional qui n'ont pas l'habitude d'emprunter cet axe ou ne l'empruntent que le dimanche. C'est à la fin des années 80 que le Département de l'Allier a loupé la mise à deux fois deux voies de la RCEA alors qu'à l'époque, l'État s'était tourné vers les milieux locaux en demandant s'il n'était pas nécessaire de prévoir la mise à deux fois deux voies de cet équipement dès l'origine.

Le trafic était faible au début des années 80 sur cet axe et les milieux locaux n'ont pas su se concerter pour réclamer la mise à deux fois deux voies de ce grand axe routier. Depuis, le trafic routier est devenu ahurissant. Les chiffres indiqués par notre collègue le montrent, mais autant que les chiffres, je voudrais vous rapporter l'image de files immenses de camions de plusieurs kilomètres de long, circulant notamment le lundi et le vendredi, les jours de grand trafic routier, sur cet axe. Ces files sont si longues que les transporteurs routiers ne parviennent pas à respecter les distances de sécurité imposées et obligatoires entre chaque véhicule. On note, dans ces files de camions, des conducteurs dont les véhicules sont fréquemment immatriculés dans les pays de l'Est ou au Portugal, qui manifestent des signes évidents de fatigue routière pour quiconque -et c'est mon cas- connaît bien la logique de la circulation des poids lourds. Au milieu de ces files de poids lourds, des véhicules légers exaspérés par la lenteur du débit, ou éventuellement frappés d'anxiété par la

présence devant eux et derrière eux d'un poids lourds, tentent des dépassements qui sont toujours hasardeux et qui malheureusement quelquefois se terminent dans le pare choc du véhicule qui arrive en face.

Les conducteurs fatigués voudraient-ils s'arrêter qu'ils auraient beaucoup de difficultés à le faire, parce que cet axe ne comporte pas de parkings en nombre suffisant pour que les conducteurs épuisés puissent s'accorder les quelques minutes de repos qui sont souvent la meilleure façon de résister à un phénomène d'endormissement.

Je m'autorise une confiance pour mes collègues : conducteur paraît-il aguerri, parcourant depuis trente ans plus de 60 000 kilomètres par an, je n'emprunte plus la RCEA quand je me rends à l'autre bout du département depuis Montluçon, je circule par les routes départementales, aggravant ainsi mon temps de trajet d'une demi-heure à trois-quarts d'heure pour me rendre entre Montluçon et Dompierre tellement cette route me fait peur.

C'est pourquoi je pense que le Conseil économique social et environnemental régional devrait se livrer à une exhortation vis-à-vis de son collègue de Bourgogne. Il faut passer par-dessus nos convictions personnelles pour arriver le plus vite possible à la mise à deux fois deux voies de cet axe fusse par le biais d'une concession autoroutière. Le Président du Conseil général de l'Allier, Monsieur DUFREGNE, a réussi à passer par-dessus ses convictions personnelles pour en arriver également à cette conclusion. La difficulté de cette mise à deux fois deux voies par voie de concession autoroutière tient notamment à la résistance du Conseil général de Saône-et-Loire et de son Président. Cette résistance est recevable, elle est intellectuellement compréhensible dans la mesure où le Président du Conseil général de la Saône-et-Loire estime que la réalisation à deux fois deux voies de cet équipement devrait relever exclusivement d'un financement public et d'utilisation gratuite. J'insiste sur le fait que cet argument est recevable mais il ne résiste pas, à mon sens, à la situation dans laquelle se trouvent les personnes qui empruntent cet axe et les risques que cela fait courir à l'utilisateur.

En conclusion je trouve le vœu présenté par la Commission n° 3 extrêmement louable, un peu timide. Cela ne nous empêchera pas de le voter des deux mains et avec enthousiasme.

**M. Le PRÉSIDENT** : Je vous remercie, Monsieur CHARVERON, la parole est à Monsieur MEYRONEINC.

**M. MEYRONEINC** : Comme nous tous, je suppose, je suis très favorable à ce vœu et comme Monsieur CHARVERON, qui n'a pas ressenti la peur sur cet axe ! Heureusement je ne le fais que quelques fois par an. En attendant l'amélioration de cet axe, je me permets un « vœu personnel » impopulaire, mais que j'assume. Il serait souhaitable que des contrôles de vitesse accentués et plus nombreux soient effectués, particulièrement pour la surveillance des camions. On a parfois l'impression d'être poursuivi sur cet axe.

Je vous remercie.