

LA RCEA AUJOURD'HUI

Formée de plusieurs routes nationales, la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) est un axe transversal entre Royan et l'autoroute A6. Initiée dans les années 1980, sa mise à 2x2 voies est quasiment achevée de Royan à Limoges et de La Croisière à Montluçon. En revanche, de Montmarault (A71) à Chalon-sur-Saône et Mâcon (A6), les RN79, RN70 et RN80 ne sont que partiellement aménagées.

LA RCEA DE MONTMAROULT À CHALON-SUR-SAÔNE/MÂCON

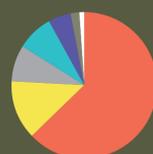
Entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon, la RCEA représente un linéaire de **240 kilomètres**. Avec 55 échangeurs, elle permet **une desserte fine des territoires de l'Allier et de la Saône-et-Loire**. La mise à 2x2 voies de cette section a été déclarée d'utilité publique par les décrets du 17 mars 1995, du 31 novembre 1996 et du 9 mai 1997. Les réserves foncières nécessaires à son aménagement ont été acquises en quasi-totalité.

À l'heure actuelle, environ 30 % de la section A71-A6 sont aménagés 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. Si les investissements publics se poursuivent au même rythme, les travaux sur cette section ne pourraient être achevés avant **plusieurs dizaines d'années**.

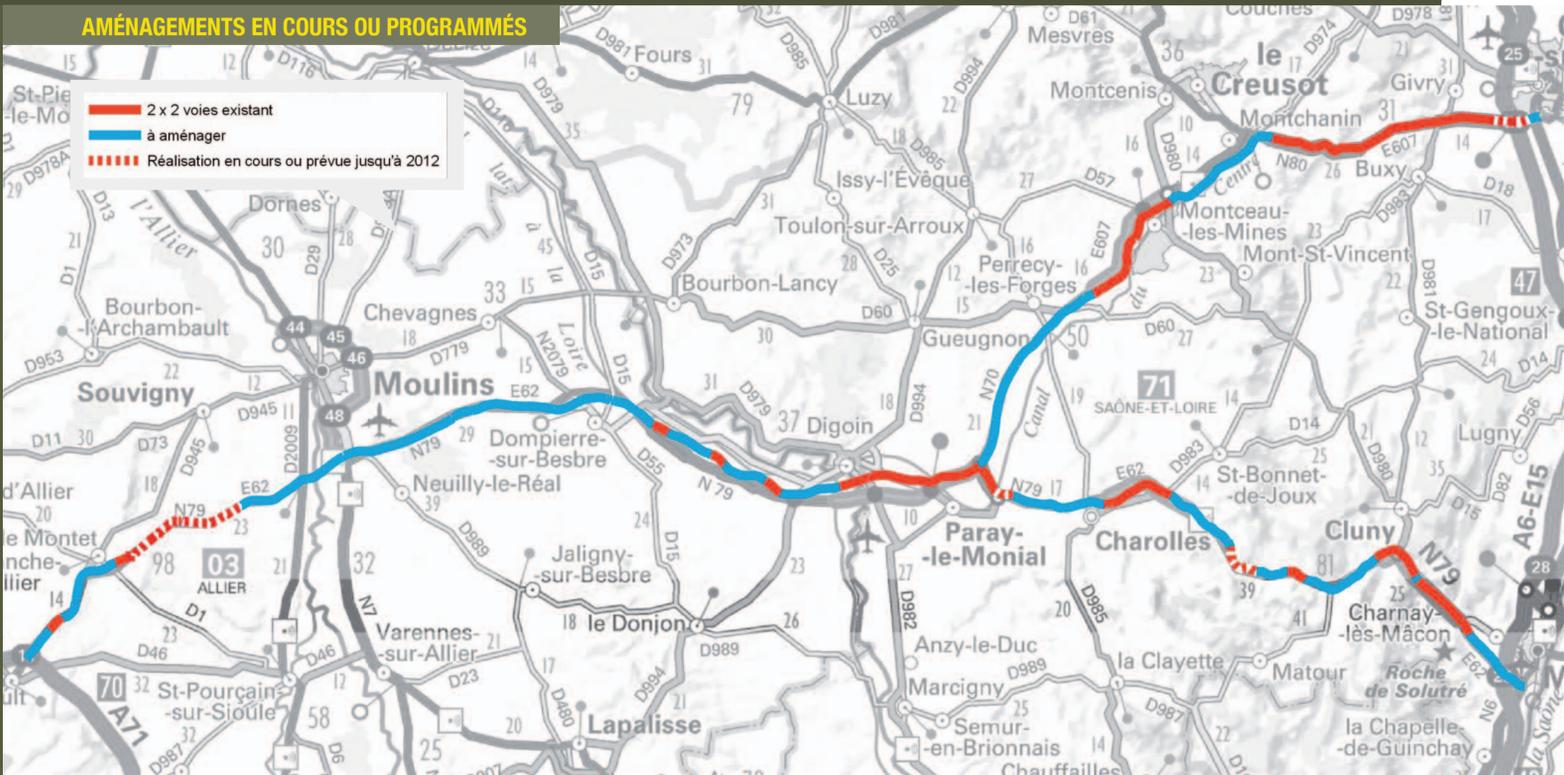
FINANCEMENT DES TRAVAUX RÉALISÉS ENTRE 1989 ET 2009 DANS L'ALLIER ET LA SAÔNE-ET-LOIRE

Entre 1989 et 2009, près de 912 millions d'euros ont été investis dans l'aménagement de la RCEA sur les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire. La répartition des financements entre les différents acteurs s'établit comme suit :

- État (63 %)
- Région Bourgogne (13 %)
- Région Auvergne (13 %)
- Département de la Saône-et-Loire (8 %)
- Départements de l'Allier (5 %)
- Union européenne (2 %)
- Communes et communautés de communes concernées (1 %)



AMÉNAGEMENTS EN COURS OU PROGRAMMÉS



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

Présent pour l'avenir



UN ENJEU PRIORITAIRE : AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE SUR LA RCEA

L'amélioration de la sécurité routière sur la RCEA est un enjeu primordial à traiter. En effet, cet axe se caractérise par un nombre important d'accidents graves, en raison notamment d'une proportion importante de chocs frontaux avec les poids lourds.

UN AXE SUPPORTANT UN NOMBRE D'ACCIDENTS GRAVES TRÈS ÉLEVÉ

De 2005 à 2009, **85 % des accidents** survenus sur la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon étaient **des accidents graves, notamment en raison de chocs frontaux avec des camions**. Ce taux de gravité est supérieur à celui constaté sur les autres routes nationales. En moyenne, il survient **chaque mois près de 3 accidents sur la RCEA, mortels dans 32 % des cas**.

Le niveau d'insécurité routière tient à plusieurs facteurs :

- une chaussée bidirectionnelle sur la majorité du parcours ;
- l'alternance de sections aux caractéristiques différentes (2 voies, 3 voies, 2x2 voies) ;
- un trafic dense pour ce type de route ;
- une proportion de poids lourds élevée qui augmente donc la gravité des accidents en cas de collision.

DES SERVICES INADAPTÉS AU TRAFIC

Entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon, la RCEA compte **3 couples d'aires de repos et 2 couples d'aires de service pour 240 kilomètres**, ce qui ne permet pas d'offrir le confort et la sécurité attendus pour de longs parcours. À titre de comparaison, sur une autoroute la règle est d'implanter les aires de repos tous les 30 kilomètres et les aires de service tous les 60 kilomètres (soit 8 couples d'aires de repos et 4 couples d'aires de service pour 240 kilomètres). De plus, les aires de la RCEA sont **sous-équipées par rapport aux besoins des usagers** (places de stationnement, sanitaires, station-service, restaurants...).

ACCIDENTS SURVENUS SUR LA RCEA ENTRE 2005 ET 2009



Les premiers mois de l'année 2010 ont confirmé cette situation avec un bilan de 22 tués à fin septembre.

LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

S'il n'y a plus de nécessité en France d'augmenter significativement la capacité du réseau routier, certains aménagements sont nécessaires, ainsi que le précise la loi Grenelle 1, pour traiter des points de congestion, résoudre des problèmes de sécurité ou répondre à des besoins d'intérêt local. C'est au titre de l'amélioration de la sécurité routière que la mise à 2x2 voies de la RCEA est inscrite à l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) institué par la loi Grenelle 1.



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

Présent pour l'avenir



CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

La RCEA traverse les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire, des territoires confrontés à des problématiques similaires : baisse démographique, enclavement et enjeux liés à la transition économique. L'un des objectifs de la mise à 2x2 voies de la RCEA est de soutenir le tissu économique pour conforter l'attractivité du territoire.

RELIER LES PÔLES D'HABITAT ET LES PÔLES D'EMPLOIS

Afin de répondre au besoin croissant de déplacement des habitants, il est essentiel de relier les pôles d'habitat aux pôles d'emplois et aux équipements. Il s'agit de relier les aires urbaines entre elles mais également de les connecter à de grands pôles d'emplois plus éloignés (Lyon, Clermont-Ferrand, ...). En améliorant leur desserte, la mise à 2x2 voies de la RCEA favoriserait la stabilisation démographique des territoires traversés.

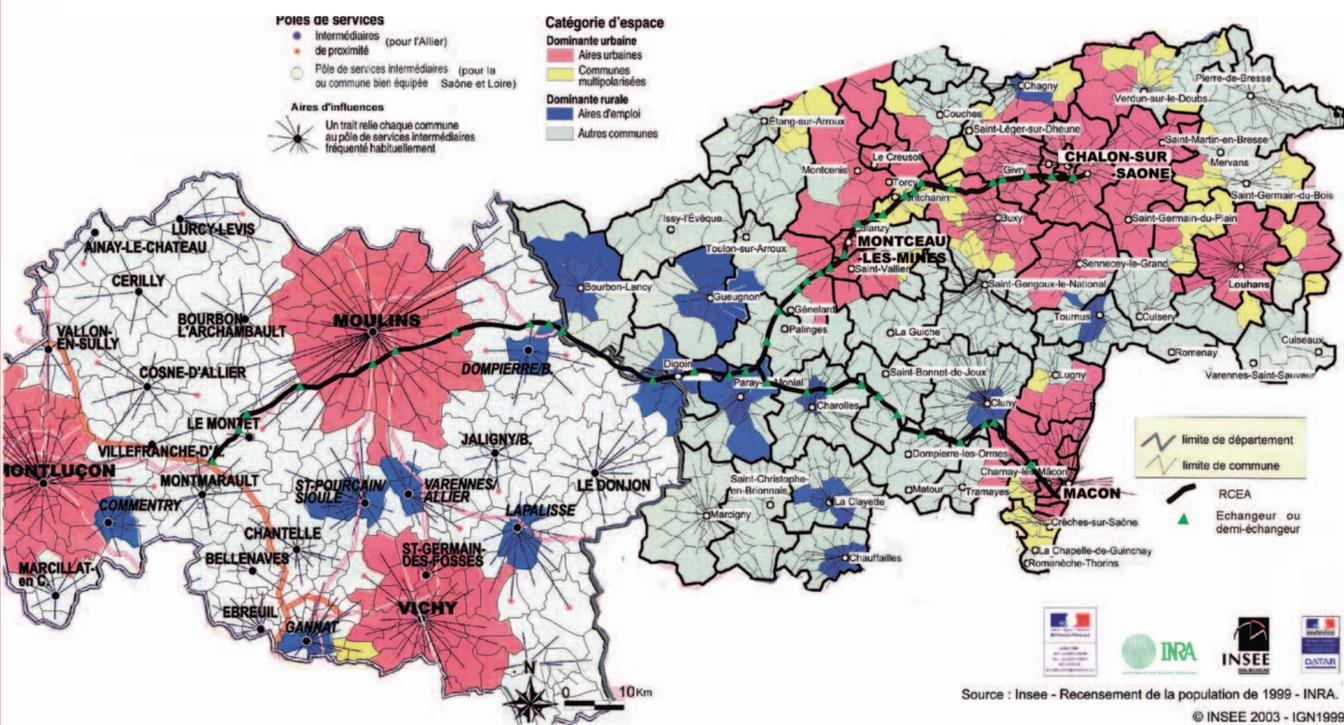
SOUTENIR ET DÉVELOPPER LE TISSU ÉCONOMIQUE

La compétitivité des entreprises se trouverait renforcée par la mise à 2x2 voies de la RCEA grâce à l'amélioration de l'accessibilité, et donc, de l'attractivité des territoires. En outre, la fiabilisation des temps de parcours et la fluidification du trafic seraient de vrais atouts pour les entreprises permettant de conforter le tissu économique et d'accompagner les mutations d'activités en cours.

CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ DES PÔLES TOURISTIQUES

La mise à 2x2 voies de la RCEA serait aussi propice au développement du tourisme, qui nécessite des infrastructures de transport performantes, capables de répondre aux besoins de déplacements des touristes.

ORGANISATION DU TERRITOIRE ENTRE ESPACES À DOMINANTE URBAINE ET ESPACES À DOMINANTE RURALE



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

Présent pour l'avenir



LA MISE EN CONCESSION AUTOROUTIÈRE DE LA RCEA

LES PRINCIPES DE LA MISE EN CONCESSION AUTOROUTIÈRE

Dans le cas d'une mise en concession autoroutière, le concessionnaire prend en charge la réalisation de l'infrastructure, son financement, son entretien et son exploitation. En contrepartie, il est autorisé à percevoir des péages. L'État resterait toutefois propriétaire de l'infrastructure. Le recours à la concession permettrait d'achever la mise à 2x2 voies de la RCEA dans un délai court et en une seule fois, en anticipant la participation financière des usagers. Une mise en service serait ainsi envisageable à l'horizon 2017.

DES AMÉNAGEMENTS FAVORISANT LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE

Plusieurs aménagements liés à la mise en concession autoroutière permettraient de réduire le nombre d'accidents et leur gravité mais également d'améliorer les services rendus aux usagers :

- route express à 2x2 voies à chaussées séparées sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- absence de carrefours à niveaux, voies d'accélération et de décélération longues, bande d'arrêt d'urgence ;
- aires de repos et de service régulières ;
- bornes d'appel d'urgence reliées ;
- radio d'information sur le trafic ;
- panneaux d'information lumineux dynamiques.

UN PÉAGE OUVERT À 6 BARRIÈRES DE PÉAGE

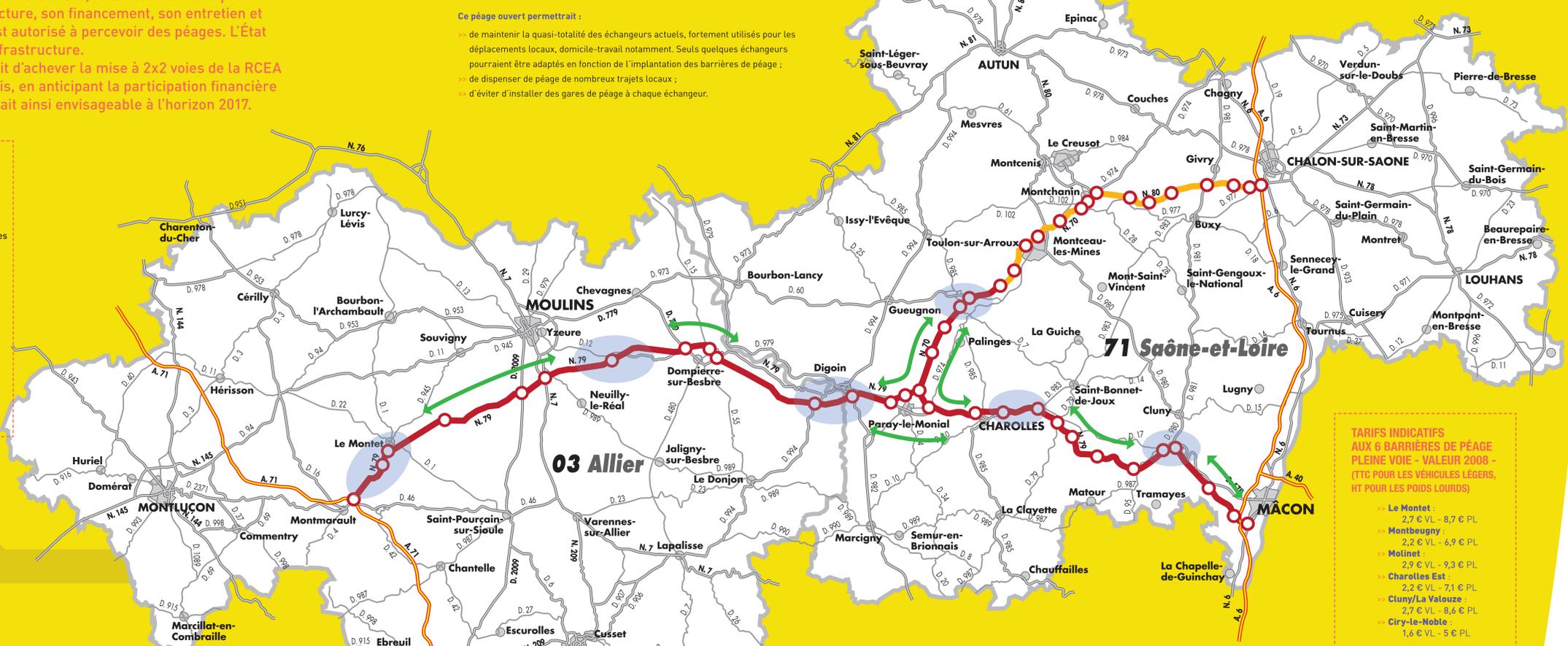
Dans le cas d'une mise en concession, un système de péage dit « ouvert » serait mis en place sur la RCEA, avec 6 barrières de péage régulièrement espacées. Avec ce système, l'usager ne paierait pas en entrant sur l'autoroute, mais s'acquitterait d'un péage forfaitaire par tronçon.

Ce péage ouvert permettrait :

- de maintenir la quasi-totalité des échangeurs actuels, fortement utilisés pour les déplacements locaux, domicile-travail notamment. Seuls quelques échangeurs pourraient être adaptés en fonction de l'implantation des barrières de péage ;
- de dispenser de péage de nombreux trajets locaux ;
- d'éviter d'installer des gares de péage à chaque échangeur.

LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCESSION

Une autoroute concédée serait mise en place entre Montmarault, Ciry-le-Noble et Mâcon. La section Ciry-le-Noble - Chalon-sur-Saône resterait, quant à elle, hors concession et donc gratuite. Elle serait tout de même aménagée à 2x2 voies, mais sous maîtrise d'ouvrage État.

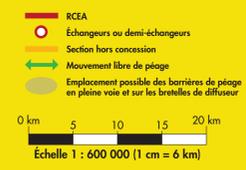


TARIFS INDICATIFS AUX 6 BARRIÈRES DE PÉAGE PLEINE VOIE - VALEUR 2008 - (TTC POUR LES VÉHICULES LÉGERS, HT POUR LES POIDS LOURDS)

- Le Montet : 2,7 € VL - 8,7 € PL
- Montbeugny : 2,2 € VL - 6,9 € PL
- Malinot : 2,9 € VL - 9,3 € PL
- Charolles Est : 2,2 € VL - 7,1 € PL
- Cluny/La Valouze : 2,7 € VL - 8,6 € PL
- Ciry-le-Noble : 1,6 € VL - 5 € PL

LES ITINÉRAIRES ALTERNATIFS LOCAUX

La mise en service d'une autoroute à péage ne doit pas avoir pour effet de priver les usagers de toute possibilité de relier gratuitement les points desservis par la nouvelle autoroute. La présence d'un itinéraire alternatif local est donc nécessaire pour les usagers ne souhaitant pas emprunter l'autoroute. De tels itinéraires existent à proximité de la RCEA.



Cette carte est destinée à être lue avec le rapport de l'état de l'ouvrage et les études relatives permettant de préciser ou de modifier l'emplacement des barrières de péage.

UNE ALTERNATIVE : UN AMÉNAGEMENT SUR CRÉDITS PUBLICS

Dans l'hypothèse où la mise en concession autoroutière ne serait pas retenue, l'aménagement de la RCEA se poursuivrait sur crédits publics. Néanmoins, la mise en service complète de la 2x2 voies ne pouvant intervenir avant plusieurs dizaines d'années, la priorité serait donnée à la réalisation d'aménagements permettant de sécuriser l'infrastructure.

LA SÉCURISATION DE LA RCEA À L'HORIZON 2017

Deux scénarios ont donc été imaginés pour améliorer la sécurité de la RCEA à l'horizon 2017 :

>> **si l'État doit assurer seul le financement de la RCEA**, la priorité serait de **sécuriser les sections bidirectionnelles restantes** (dénivellation des carrefours à niveau, interdiction de dépassement, mise en place d'une bande médiane élargie, ...). Si les financements se poursuivent au même rythme que précédemment, **150 millions d'euros pourraient être investis dans la RCEA d'ici 2017 ;**

>> **si des cofinancements de la part des collectivités étaient mobilisables**, il s'agirait alors de **poursuivre l'aménagement de la RCEA** conformément au projet qui a été déclaré d'utilité publique, en assurant par ailleurs la **sécurisation des sections à chaussée bidirectionnelle restantes par la création d'une bande médiane élargie**. À l'horizon 2017, en plus de la sécurisation des sections bidirectionnelles restantes, de nouvelles sections pourraient être mises à 2x2 voies, et des aires de repos et de services pourraient être créées.

LES MODALITÉS DE RÉALISATION D'UN AMÉNAGEMENT SUR CRÉDITS PUBLICS

L'État serait le maître d'ouvrage du projet. Il réaliserait donc l'infrastructure sur crédits publics, et éventuellement en partenariat avec les collectivités locales. L'avancement des travaux serait ainsi lié aux crédits publics mis en place pour l'infrastructure sur une période donnée. L'entretien et l'exploitation de la RCEA continueraient à être assurés par la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est.

LES IMPACTS D'UN AMÉNAGEMENT SUR CRÉDITS PUBLICS

Un aménagement sur crédits publics conduirait vraisemblablement à une **augmentation du trafic sur la RCEA, liée à l'amélioration de la sécurité**, même si les gains de temps seraient, eux, peu importants. En effet, la mise en place d'une bande médiane élargie sur l'ensemble de l'axe pourrait permettre de diviser par 2 le nombre d'accidents sur la RCEA. L'augmentation du trafic, même si elle est peu élevée, génèrerait une augmentation faible du bruit et des concentrations de polluants. Les sections qui seraient aménagées à 2x2 voies bénéficieraient d'un traitement du bruit si les seuils réglementaires étaient dépassés. De même, les sections qui seraient aménagées à 2x2 voies bénéficieraient d'une mise à niveau environnementale et d'une insertion paysagère. Il n'est cependant pas prévu de traiter à court terme les sections qui resteraient bidirectionnelles.



LES IMPACTS DU PROJET

La mise en concession de la RCEA engendrerait une augmentation du trafic liée à l'amélioration de la sécurité et des temps de parcours pour les usagers. Consistant en un aménagement en grande majorité sur place, à l'exception d'une section de 6 km entre Paray-le-Monial et Charolles-ouest où le tracé serait nouveau, ses impacts sur l'environnement seraient limités. L'itinéraire bénéficierait en outre d'une mise à niveau environnementale et d'une insertion paysagère de qualité.

UNE AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

La réalisation d'une autoroute s'accompagne généralement d'une **réduction du nombre d'accidents et de leur gravité** par rapport à une route traditionnelle, du fait des caractéristiques de la chaussée et des services rendus aux usagers (route à 2x2 voies à chaussées séparées sur l'ensemble du linéaire, absence de carrefour à niveau, large rayon de courbure, voies d'accélération et de décélération longues, bande d'arrêt d'urgence, aires de repos et de service adaptées au trafic, ...).

La mise en concession de la RCEA répondrait donc de la meilleure façon possible à l'enjeu primordial qu'est l'amélioration de la sécurité.

PROTECTION CONTRE LE BRUIT ET MESURE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

L'augmentation du trafic et de la vitesse de circulation génèrerait du bruit et des rejets atmosphériques. Conformément à la réglementation, des **protections phoniques** seraient mises en place là où les seuils seraient dépassés. Une évaluation partielle des émissions de gaz à effet de serre est quant à elle actuellement à l'étude.

DES GAINS DE TEMPS PERMETTANT D'AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Le passage au statut autoroutier, en augmentant la vitesse de circulation autorisée, génèrerait **des gains de temps pouvant atteindre 20 minutes entre Montmarault et Mâcon**. En outre, les temps de parcours seraient fiabilisés, du fait de la disparition des situations d'embouteillage ou de fermeture d'axe pour cause d'accident.

Ces améliorations contribueraient à améliorer les déplacements au quotidien de la population locale. Elles seraient également un atout pour les entreprises : élargissement de la zone de chalandise accessible en moins d'une heure, respect des délais de livraison...

LA PRÉSERVATION DES MILIEUX NATURELS

Si le projet de mise en concession est réalisé, **une approche globale des enjeux environnementaux** serait définie. Il est prévu de mettre l'ensemble de l'axe en conformité avec les normes environnementales actuelles (certaines sections ont été aménagées avant l'entrée en vigueur des prescriptions les plus récentes).

Des mesures de protection sont donc envisagées, notamment afin de contribuer à la constitution de la trame verte et bleue, prévue par la loi Grenelle 1 pour préserver la biodiversité sur le territoire français. Le concessionnaire d'autoroute pourrait aussi inscrire son offre dans **une démarche de haute qualité environnementale**, et apporter un soin particulier au **traitement paysager** de la RCEA, de ses aires de repos et de service notamment, afin de l'intégrer au mieux aux paysages traversés.



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

Présent pour l'avenir

LES OBJECTIFS DU PROJET

L'amélioration de la sécurité routière sur la RCEA est un enjeu primordial à traiter. En effet, cet axe se caractérise par une forte gravité des accidents y survenant, en raison notamment d'une proportion importante de chocs frontaux avec les poids lourds. D'autres enjeux sont également devenus importants dans l'aménagement de cet axe : la consolidation du tissu économique, le renforcement de l'attractivité des territoires desservis mais également des exigences plus fortes en matière environnementale.

UN ENJEU PRIORITAIRE : AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICE SUR LA RCEA

Le taux d'accidents graves est très important sur la RCEA, notamment en raison de chocs frontaux avec des camions. Il survient en moyenne, chaque mois près de 3 accidents sur la RCEA, mortels dans 32 % des cas. Avec une configuration à 2 voies sans séparateur central sur les 2/3 de sa longueur, la RCEA n'est ainsi pas adaptée à la circulation qu'elle supporte, avec notamment une part importante de poids lourds, et se trouve fortement marquée par des accidents graves. De plus, son équipement en services aux usagers est insuffisant (les aires de repos et de service ne sont pas assez nombreuses et sont insuffisamment équipées).

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La compétitivité des entreprises se trouverait renforcée par la mise à 2x2 voies de la RCEA grâce à l'amélioration de l'accessibilité, et donc, de l'attractivité des territoires. En outre, la fiabilisation des temps de parcours et la fluidification du trafic seraient de vrais atouts pour les entreprises permettant de conforter le tissu économique et d'accompagner les mutations d'activités en cours. La mise à 2x2 voies de la RCEA serait aussi propice au développement du tourisme, qui nécessite des infrastructures de transport performantes, capables de répondre aux besoins de déplacements des touristes.

DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX À PRENDRE EN COMPTE

Les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire, traversés par la RCEA, possèdent des paysages et milieux naturels remarquables et protégés. De nouvelles exigences réglementaires, visant à renforcer la protection et la préservation de ce patrimoine, seront à prendre en compte lors de l'aménagement de la RCEA. Parmi ces dispositions, on peut citer la réglementation Natura 2000, les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, ou encore la loi Grenelle 1 qui a pour objectif la constitution d'une trame verte et bleue.

ACCIDENTS SURVENUS SUR LA RCEA ENTRE 2005 ET 2009



Les premiers mois de l'année 2010 ont confirmé cette situation avec un bilan de 22 tués à fin septembre.



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

Présent pour l'avenir

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

Afin d'accélérer les travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA, et les achever à l'horizon 2017, l'État propose aujourd'hui de créer une section autoroutière d'usage payant entre Montmarault, Ciry-le-Noble et Mâcon. La section Ciry-le-Noble – Chalon-sur-Saône serait aménagée mais resterait hors concession, donc gratuite.

L'AUTOROUTE À PÉAGE : UNE RÉALISATION DE LA 2X2 VOIES À COURT TERME

Le projet consisterait à confier le financement, la réalisation et l'exploitation de la RCEA à une société d'autoroute, par un contrat de concession. **Une section autoroutière à péage serait mise en service sur 190 kilomètres, de Montmarault à Mâcon et de Paray-le-Monial à Ciry-le-Noble**, et mettrait à contribution les usagers. Le péage serait toutefois conçu de telle sorte que de nombreux trajets locaux resteraient gratuits, notamment à l'intérieur des agglomérations. Pour les tronçons payants, le prix du

péage serait inférieur à la moyenne nationale puisqu'il tiendrait compte des aménagements déjà réalisés sur la route. Enfin, la quasi-totalité des échangeurs actuels serait conservée. **Entre Ciry-le-Noble et Chalon-sur-Saône, la route express à 2x2 voies serait gratuite pour ses usagers.** Sa réalisation et son entretien seraient financés par l'État, c'est-à-dire par les contribuables. Si le système de concession autoroutière est retenu à l'issue du débat public, les travaux pourraient être terminés à l'horizon 2017.

L'AMÉNAGEMENT SUR CRÉDITS PUBLICS : UNE SOLUTION ALTERNATIVE

Si la solution de mise en concession n'est pas retenue, l'aménagement de la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon se poursuivra **au rythme des crédits publics**, en concentrant les investissements dans un premier temps sur la seule **sécurisation de l'axe**, afin de parvenir à une amélioration de la situation en 2017.

Cette carte est donnée à titre indicatif. Les apports du débat et les études ultérieures permettront de préciser ou de modifier l'emplacement des barrières de péage.

AMÉNAGEMENTS EN COURS OU PROGRAMMÉS

- RCEA
- Échangeurs ou demi-échangeurs
- Section hors concession
- Mouvement libre de péage
- Emplacement possible des barrières de péage en pleine voie et sur les bretelles de diffuseur



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

Présent pour l'avenir