

SYNTHÈSE DU DOSSIER
DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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

Une autoroute à péage pour achever rapidement l'aménagement de la RCEA entre l'A71 et l'A6

La Route Centre Europe Atlantique constitue une grande liaison transversale française est-ouest entre Saintes et Chalon-sur-Saône/Mâcon. La mise à 2x2 voies de la section Montmarault – Chalon-sur-Saône/Mâcon, avec le statut de route express, a été déclarée d'utilité publique par les décrets du 17 mars 1995, du 31 novembre 1996 et du 9 mai 1997. À l'heure actuelle, à peine 30 % de l'itinéraire est à 2x2 voies.

L'achèvement rapide de la mise à 2x2 voies des RN79, RN70 et RN80 est prioritaire à plus d'un titre et en premier lieu pour **améliorer la sécurité des usagers**. Il s'agit aussi de **consolider le tissu économique, de renforcer l'attractivité des territoires desservis, de répondre à des exigences accrues dans le domaine environnemental et d'améliorer la qualité de vie des riverains**. C'est pourquoi l'État propose aujourd'hui d'accélérer l'aménagement de la RCEA entre les autoroutes A71 et A6.

Afin d'achever les travaux de mise à 2x2 voies à l'horizon 2017, l'État propose 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.

Si la solution de la mise en concession autoroutière n'était pas retenue, l'aménagement de la RCEA se poursuivrait sur **crédits publics**. Dans ce cas, la priorité serait donnée à la réalisation d'aménagements permettant de sécuriser l'infrastructure.

L'État est le maître d'ouvrage du projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA. Il est représenté par les Préfets des régions Auvergne et Bourgogne, le préfet d'Auvergne étant coordonnateur, 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).



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



Présent
pour
l'avenir

La RCEA aujourd'hui

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. Elle 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.**

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.

Cet axe répond donc aujourd'hui à des **fonctionnalités multiples**, supportant à la fois des trafics locaux et des trafics de longue distance.

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**. À l'heure actuelle, **à peine 30 % de l'itinéraire est à 2x2 voies**. En effet, bien que la collectivité ait investi, entre 1989 et 2009, 911,6 millions d'euros (valeur juillet 2008), soit en moyenne 43,4 millions d'euros par an dont 27,2 millions d'euros par l'État et 15,3 millions d'euros par les collectivités, 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 se poursuivent à ce même rythme, les travaux ne pourraient être achevés avant **plusieurs dizaines d'années**.



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.



-  Section hors concession
-  Mouvement libre de péage
-  Emplacement possible des barrières de péage en pleine voie et sur les bretelles de diffuseur
-  Diffuseur (ou demi-diffuseur)

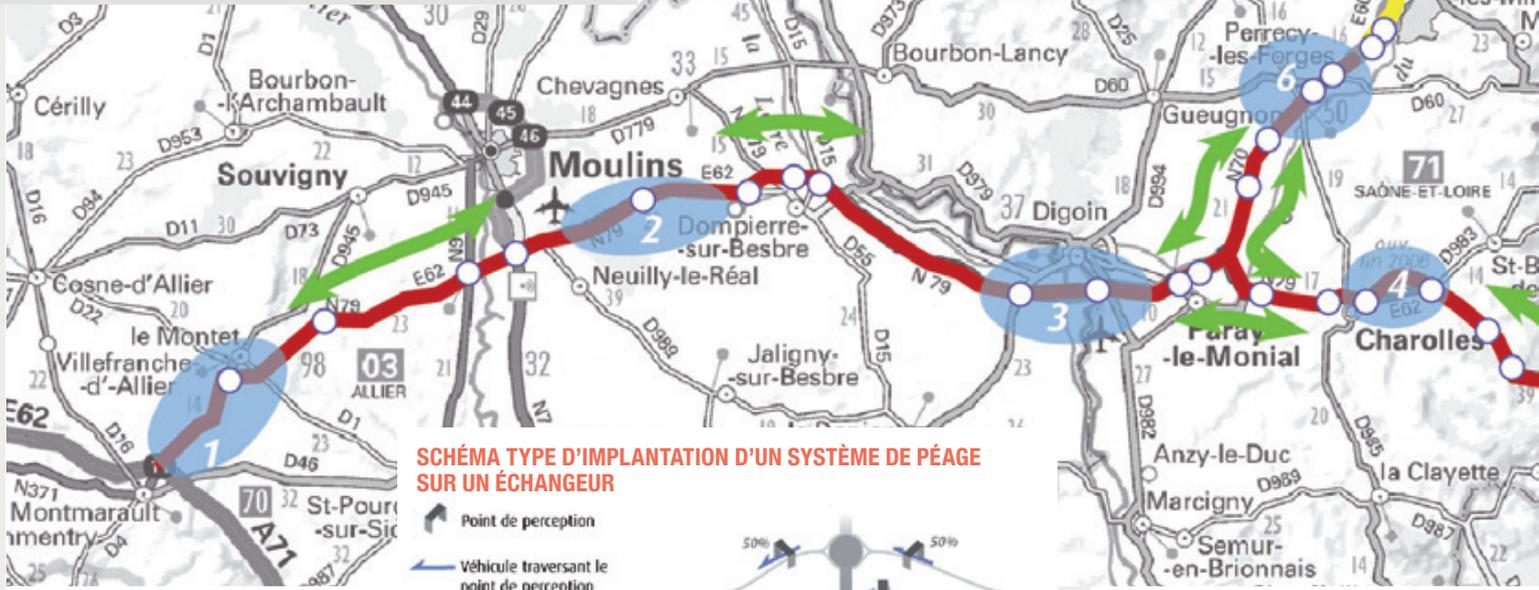
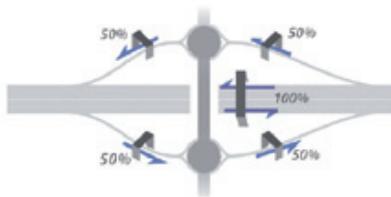


SCHÉMA TYPE D'IMPLANTATION D'UN SYSTÈME DE PÉAGE SUR UN ÉCHANGEUR

-  Point de perception
-  Véhicule traversant le point de perception
-  50% Part du montant total du péage acquitté par le véhicule franchissant le point de perception



Les enjeux de l'aménagement de la RCEA

La poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA s'inscrit dans un contexte qui a été modifié depuis les déclarations d'utilité publique de 1995, 1996 et 1997 : le cadre national a évolué sur le plan législatif, notamment avec les textes qui ont fait suite au **Grenelle de l'Environnement**, privilégiant les déplacements alternatifs à la route.

L'enjeu de l'aménagement de cet axe est aujourd'hui primordial, au regard de **l'aggravation de l'insécurité routière**. En effet, alors que des améliorations sont obtenues sur le reste du réseau routier français, des accidents graves et souvent mortels se produisent toujours sur la RCEA ces dernières années. Les **accidents graves** sont liés à des **chocs frontaux avec des poids lourds**. C'est à ce titre que **l'aménagement de cet itinéraire entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon est inscrit à l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)** et est aussi compatible avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement. L'aménagement à 2x2 voies de la RCEA, avec un séparateur central, permettrait d'améliorer la sécurité routière de façon significative, en limitant les conséquences dramatiques des collisions frontales.

D'autres enjeux se sont faits également plus pressants pour l'aménagement de cette route : la **consolidation du tissu économique**, le **renforcement de l'attractivité des territoires desservis** et des **exigences plus fortes en matière environnementale**.





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 ;
- Molinet : 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.

Ces tarifs s'appliquent pour les usagers traversant les barrières de péage pleine voie. Les autres usagers franchissant les barrières situées sur les bretelles adjacentes se verront appliquer un tarif partiel.

Les tarifs seraient inférieurs à ceux pratiqués sur des autoroutes comparables et mises en service récemment car ils tiendraient compte des aménagements déjà réalisés sur la RCEA.

Des formules d'abonnements préférentiels pourraient être proposées aux usagers, locaux en particulier, qui emprunteraient fréquemment la RCEA.

Il convient de préciser qu'il ne s'agit que de premières estimations. Les niveaux définitifs de péages ne seraient arrêtés qu'au vu des résultats de l'appel d'offres pour la désignation du concessionnaire.

Le projet d'autoroute à péage

Afin d'accélérer la mise à 2x2 voies, l'État propose de confier le financement, la réalisation et l'exploitation de la route à une **société d'autoroute**, par le biais d'un contrat de concession. En contrepartie, le concessionnaire serait autorisé à **percevoir des péages**. Une section autoroutière d'usage payant serait ainsi mise en service de Montmarault à Mâcon et de Paray-le-Monial à Ciry-le-Noble.

L'État financerait quant à lui l'aménagement en voie express de la branche nord entre Ciry-le-Noble et Chalon-sur-Saône (50 kilomètres). Il en assurerait la maîtrise d'ouvrage et continuerait de l'exploiter directement. Ce tronçon, qui accueille majoritairement des déplacements locaux et interurbains, serait gratuit pour ses usagers.

Si cette solution était retenue par le maître d'ouvrage à l'issue du débat public et de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire serait choisi au terme d'un appel d'offres lancé à l'échelle européenne.

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 à 2x2 voies à chaussées séparées sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- absence de carrefours à niveau, voies d'accélération et de décélération longues, bande d'arrêt d'urgence ;
- aires de repos et de service réparties le long de l'axe et adaptées au trafic, notamment des poids lourds ;
- radio d'information sur le trafic ;
- panneaux d'information lumineux dynamiques.

UN PÉAGE OUVERT À 6 BARRIÈRES DE PÉAGE

Un système de péage dit « ouvert » serait mis en place sur la RCEA, avec **6 barrières de péage régulièrement espacées**. Avec ce système, l'utilisateur 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.

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, 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.

LE RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Le passage au statut autoroutier s'accompagnerait de mises aux normes géométriques de l'axe, permettant notamment aux véhicules légers de rouler à 110 ou 130 km/h selon les sections. **Les gains de temps pourraient atteindre 20 minutes** entre Montmarault et Mâcon, ce qui contribuerait à améliorer les déplacements au quotidien de la population locale. Ce serait également un **atout pour les entreprises** (élargissement de la zone de chalandise accessible en moins d'une heure, respect des délais de livraison...).

LE TRAITEMENT DU BRUIT ET LA PROTECTION DES MILIEUX NATURELS

Conformément à la réglementation, des **protections phoniques** seraient mises en place là où les seuils seraient dépassés. Le projet de mise en concession permettrait **une approche globale des enjeux environnementaux** pour mettre l'ensemble de l'axe en conformité avec les exigences environnementales actuelles. **Des mesures de protection** sont donc envisagées dans le dossier, 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.



SYNTHÈSE COMPARATIVE DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS À L'HORIZON 2017

	Mise en concession	Aménagement sur crédits publics
Mise à 2x2 voies	Sur l'ensemble de l'itinéraire entre les autoroutes A71 et A6	Sur quelques sections de l'itinéraire
Aires de repos et aires de service	Réalisation d'un programme d'aires complémentaires sur l'itinéraire	Selon la disponibilité des crédits
Sécurisation	Circulation sur chaussées séparées avec séparateur physique	Mise en place d'une bande médiane élargie ou d'autres dispositifs adaptés sur les sections bidirectionnelles
Gains de temps de parcours	Gains pouvant aller jusqu'à 20 minutes	Sur les sections nouvellement aménagées à 2x2 voies
Traitement du bruit	Sur l'ensemble de l'itinéraire entre l'A71 et l'A6 si les seuils réglementaires sont dépassés	Sur les sections nouvellement aménagées à 2x2 voies si les seuils réglementaires sont dépassés
Mise à niveau environnementale	Sur l'ensemble de l'itinéraire entre l'A71 et l'A6	Sur les sections nouvellement aménagées à 2x2 voies
Insertion paysagère	Sur l'ensemble de l'itinéraire entre l'A71 et l'A6	Sur les sections nouvellement aménagées à 2x2 voies

Les engagements de l'État pour le projet

La RCEA fait partie des routes d'intérêt national et européen dont l'État a la responsabilité. Si la solution d'une section autoroutière à péage de Montmarault à Mâcon et de Paray-le-Monial à Ciry-le-Noble, était retenue, le coût total de l'aménagement de la RCEA est estimé à 1,1 milliard d'euros. Ce montant correspond à la mise à 2x2 voies (950 millions d'euros, dont 200 millions pour la mise à 2x2 voies de la section Ciry-le-Noble - Chalon-sur-Saône) et aux coûts liés à une concession autoroutière (construction des barrières de péage, mise aux normes des bretelles d'accès...).

L'État s'engagerait à financer **l'aménagement à 2x2 voies de la section Ciry-le-Noble - Chalon-sur-Saône**, estimé à 200 millions d'euros. Il prendrait également en charge la **subvention nécessaire à l'équilibre financier de la concession autoroutière**, pour un montant estimé à 150 millions d'euros. C'est à l'issue de l'appel d'offres que le montant de la subvention d'investissement sera déterminé.

Si la solution de la concession autoroutière était écartée, l'État poursuivrait l'aménagement de la RCEA au même rythme que précédemment (27 millions d'euros par an). D'ici 2017, les 150 millions d'euros qui pourraient être investis seraient concentrés sur la sécurisation des sections à 2 voies (dénivellation des carrefours, interdiction de dépassement, séparation des sens de circulation par une bande médiane élargie...).

UN DÉBAT PUBLIC POUR CONSTRUIRE COLLECTIVEMENT LE PROJET

Maître d'ouvrage du projet, l'État attend de l'échange d'informations et d'expertises qui aura lieu lors du débat public qu'il permette de mieux partager les enjeux de l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre l'A71 et l'A6 et de mieux appréhender les impacts des solutions d'aménagement et de financement possibles. L'État prendra sa décision au regard des apports du débat.

CALENDRIER

FÉVRIER

2010

saisine de la CNDP

NOVEMBRE 2010
À FÉVRIER 2011
débat public

AVRIL 2011

bilan de la CNDP

JUILLET 2011
décision
du maître
d'ouvrage

FIN 2011

enquête publique

2012

choix du concessionnaire

2014

début des travaux

2017

mise en service

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017