

Un constat

Depuis 30 ans l'État, accompagné des collectivités locales poursuit l'aménagement de la Route centre Europe Atlantique (RCEA), en route express à 2x2 voies.

Une proposition : accélérer les travaux !

Conscient des enjeux de sécurité posés par cette route qui supporte un fort trafic de transit, et notamment de poids lourds, **l'État propose d'accélérer les travaux** par sa mise en concession et de gagner une vingtaine d'années sur la mise à 2X2 fois de la RCEA en terminant l'aménagement en seulement 8 ans !

La prochaine étape : la concertation !

Cette proposition doit maintenant faire l'objet des concertations adaptées sous l'égide des Préfets de Région et le cas échéant dans le cadre d'un débat public.

Un engagement : 350 millions d'euros !

L'État s'engage aujourd'hui à consacrer 350 millions d'euros à l'aménagement de la RCEA entre A71 et A6

La proposition présentée aujourd'hui par l'État repose sur un système de péage ouvert moderne avec :

Des sections gratuites

La section Ciry le Noble – Chalon sur Saône, la plus urbanisée, resterait hors concession, donc gratuite.

Une implantation judicieuse des 6 péages permettrait de laisser gratuits les trajets locaux. A titre d'exemple les tronçons suivants seraient libres de péage :

Mâcon - Charnay
Cluny Ouest – St Bonnet de Joue
Paray-le-Monial – Palinges
Cressanges – Moulin Sud

Des sections à petits prix

Les tronçons payants seraient peu coûteux pour les usagers locaux.

Le prix des péages est estimé en moyenne à *2,50 euros*.
Avec des systèmes d'abonnements, un usager local paierait *entre 1,75 à 2 €* euros pour des sections telles que :

Montmarault – Moulin
Paray – Chalon
Paray – Dompierre
Macon – Verosvres

Ces montants pourraient être encore plus faibles si les collectivités décident de s'impliquer financièrement.

23 mars 2009

Accélération par recours à la concession autoroutière Mise à 2x2 voies de la RCEA entre A71 et A6

Constituant un lien entre la façade atlantique et les frontières de l'Est de la France, la Route centre Europe Atlantique (RCEA) constitue un des rares itinéraires routiers transversaux à l'écart de la traversée des grandes agglomérations.

Depuis 30 ans, l'État, accompagné des collectivités locales, en poursuit l'aménagement en route express à 2x2 voies. Des travaux sont actuellement en cours et une nouvelle section (Cressanges – Les Rousseaux dans l'Allier) a été lancée dans le cadre du plan de relance de l'économie.

Conscient des enjeux de sécurité posés par cette route qui supporte un fort trafic de transit, et notamment de poids lourds, l'État a examiné la possibilité de procéder à l'accélération de la réalisation de l'infrastructure par sa mise en concession. Une telle mise en concession permettrait de gagner une trentaine d'années sur la mise à 2X2 fois de la RCEA en terminant l'aménagement en 8 ans, dès 2017.

Les dernières études indiquent qu'un équilibre financier peut être trouvé pour qu'un partenaire privé s'engage dans ce projet. Le scénario de référence présenté aujourd'hui par l'État repose sur un système de péage ouvert moderne.

Grâce au système de perception, tous les points d'échange existants seraient conservés. L'ensemble de la section Ciry le Noble – Chalon sur Saône, la plus urbanisée, resterait hors concession donc gratuite.

Une implantation judicieuse de 6 zones de perception permettrait de laisser libre de péage les déplacements internes aux principales agglomérations à l'intérieur desquelles les trajets locaux resteraient gratuits, par exemple Mâcon - Charnay, Cluny Ouest – St Bonnet de Joue, Paray-le-Monial – Palinges ou Cressanges – Moulin Sud.

Par ailleurs les tronçons payants seraient peu coûteux pour les usagers locaux. Le prix des péages est estimé en moyenne à 2,50 euros. Avec des systèmes d'abonnements, un véhicule léger paierait entre 1,75 à 2 € pour des sections telles que Montmarault – Moulin, Paray – Chalon, Paray – Dompierre ou Macon – Verosvres. Ces montants pourraient être encore plus faibles si les collectivités décidaient de s'impliquer financièrement. Les automobilistes locaux ne seraient en aucun cas contraints d'emprunter les sections payantes puisque des itinéraires de substitution existent.

Ce projet doit maintenant faire l'objet des concertations adaptées sous l'égide des Préfets de Région et, le cas échéant, d'un débat public.

S'agissant du financement, si le principe du recours à un concessionnaire est confirmé à l'issue des concertations et d'un éventuel débat public, l'État s'engage aujourd'hui à consacrer 350 millions d'euros à l'aménagement de la RCEA entre A71 et A6. Cette somme s'ajouterait pour les régions Bourgogne et Auvergne aux montants des PDMI, les programmes de modernisation des itinéraires. Elle permettrait de terminer l'aménagement de la section Nord et de prendre en charge la subvention nécessaire à l'équilibre de la concession sans appeler les collectivités au financement. Toutefois, si les collectivités formulaient des demandes complémentaires modifiant l'économie du projet, elles devraient alors les compenser.

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

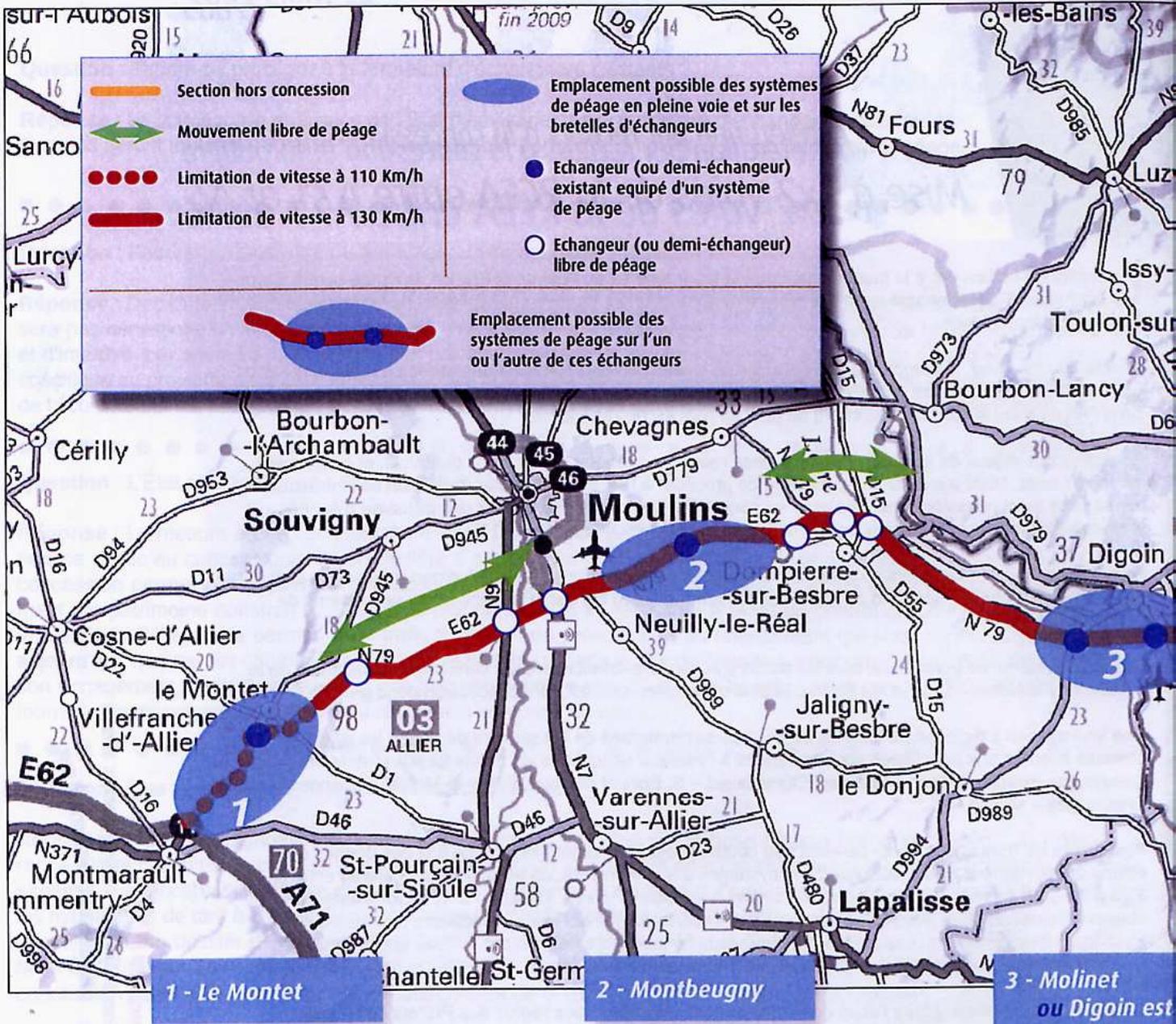
**Présent
pour
l'avenir**



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

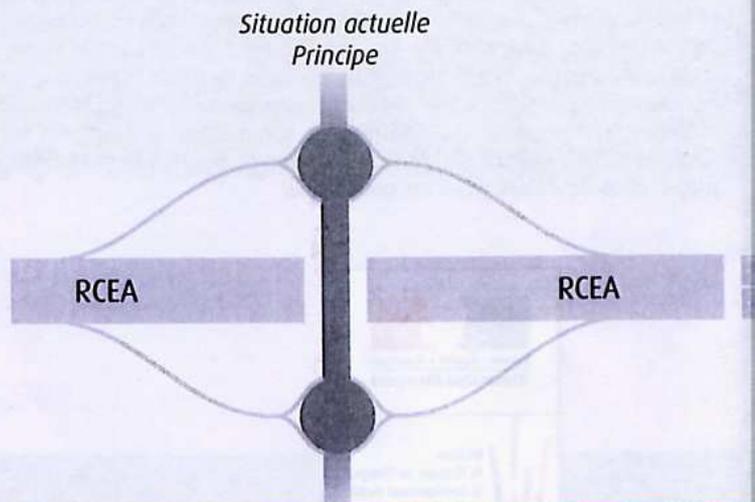
www.developpement-durable.gouv.fr

Accélération par recours à la concession autoroutière



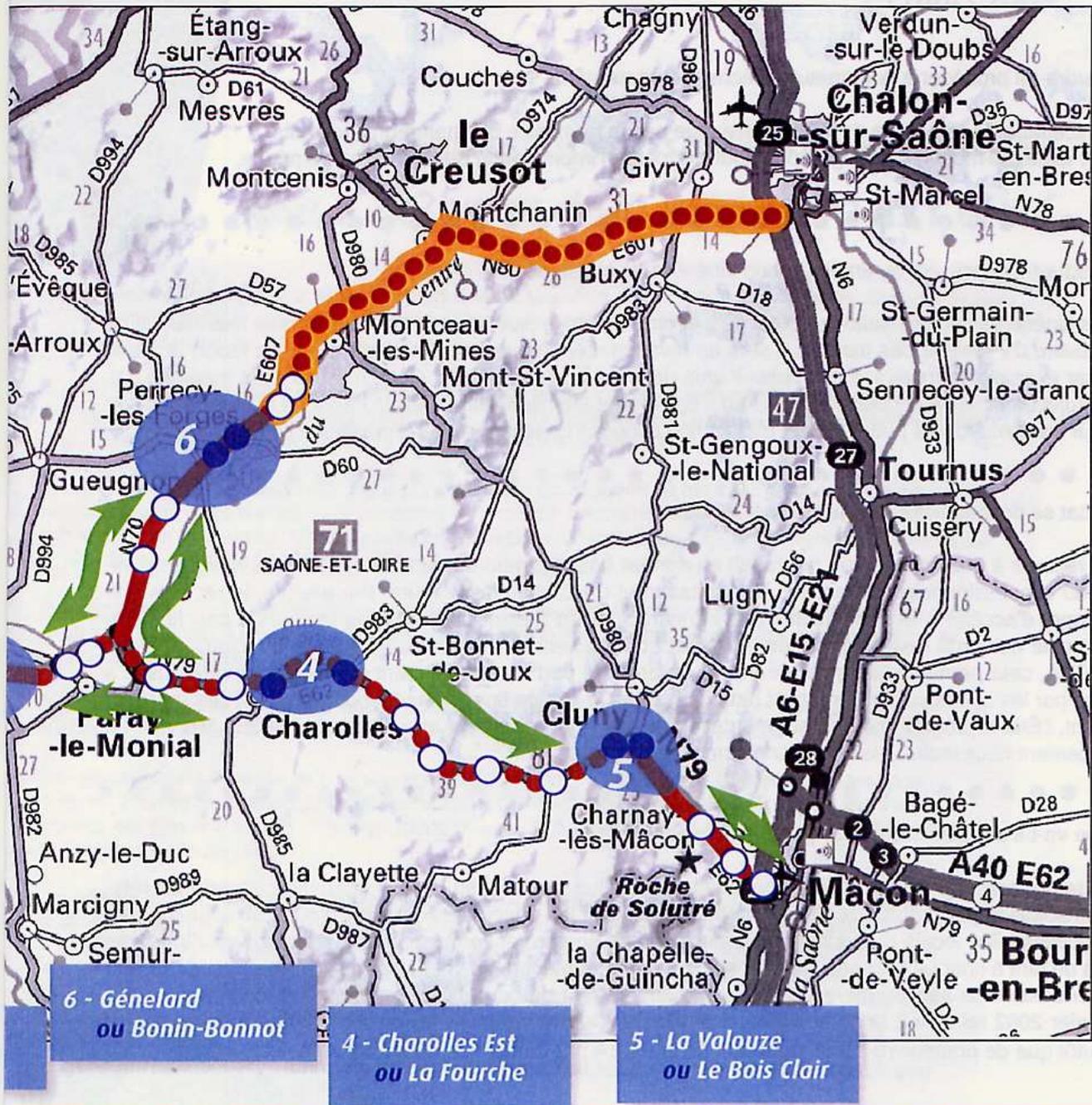
Le principe d'implantation d'un système de péage consisterait à équiper un échangeur existant de la manière suivante :

- Un point de perception serait installé en pleine voie sur l'autoroute, pour enregistrer le paiement des véhicules qui n'emprunteraient pas cet échangeur.
- Un point de perception serait installé sur chaque bretelle d'entrée et de sortie pour enregistrer le paiement des véhicules entrant ou quittant la RCEA à cet échangeur. Ils s'acquitteraient alors d'un péage réduit de 50%.



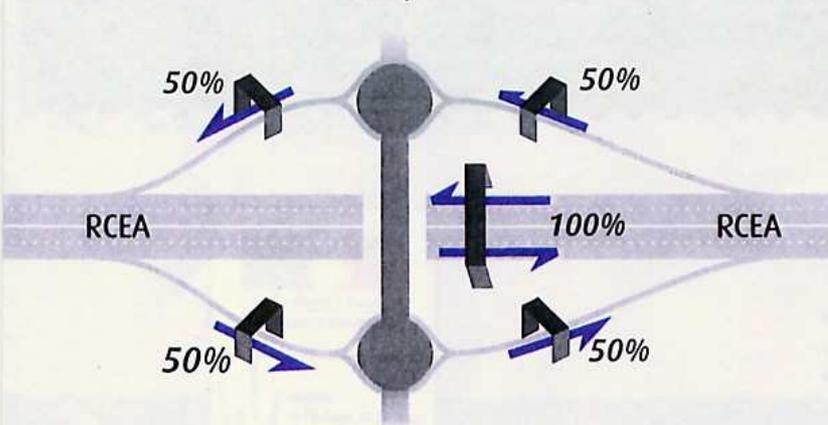
A entre A71 et A6

- Premier scénario de référence de l'État



© Michelin - 2009

Situation après l'implantation d'un système de péage
Principe



-  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

Questions / Réponses

Question : Faudra-t-il procéder à la fermeture d'échangeurs existants ?

Réponse : Le scénario de référence de l'Etat n'envisage pas la fermeture d'échangeurs existants. Certains seront toutefois modifiés ou regroupés pour permettre l'implantation des barrières de péage.

Question : Faudra-t-il construire ou aménager un itinéraire de substitution ?

Réponse : Des itinéraires de substitution existent déjà et empruntent le plus souvent l'ancienne route nationale. Il ne sera pas nécessaire d'y réaliser des travaux. Il sera en revanche fortement souhaitable d'y éviter un report de trafic et d'interdire, par exemple, la traversée des poids lourds dans les agglomérations. Cette mesure n'est d'ailleurs pas spécifique au projet de mise en concession. Elle aurait également été nécessaire dans le cadre de la mise en œuvre de l'éco-taxe sur les poids-lourds prévue sur le réseau non concédé comme suite au Grenelle de l'environnement.

Question : L'État se désengage-t-il en privatisant la route ?

Réponse : Le recours à une concession ne traduit en rien un désengagement de l'État qui fixe les obligations de service public au concessionnaire en matière d'exploitation et d'entretien de la route. Par ailleurs, le recours à la concession permet d'accélérer la réalisation d'une infrastructure en faisant participer les usagers à son financement. Le patrimoine construit reste la propriété de l'État et lui reviendra à la fin du contrat de concession. Dans le cas de la RCEA, cela permettra au trafic de transit de prendre part au financement qui n'est supporté, jusqu'à aujourd'hui, que par les contribuables locaux et nationaux dans le cas de financements budgétaires. Pour marquer son engagement, l'État a programmé une augmentation de son effort pour le porter à hauteur de 350 M€, afin de fournir le financement nécessaire à la réalisation complète du projet.

Question : Que va-t-il se passer dans les prochains mois ?

Réponse : L'État va engager une première consultation des élus sur la base de son scénario concédé de référence. Cette consultation permettra aux élus d'émettre un avis sur les principales caractéristiques du scénario, par exemple sur l'acceptabilité locale du principe de concession, le nombre et l'emplacement des barrières de péage, les hypothèses de tarif à chaque barrière, l'impact sur le fonctionnement de la voirie locale... Sur les bases de cette consultation, un dossier de saisine de la Commission nationale du débat public sera constitué, conformément à la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Ce dossier traitera de l'opportunité de recourir à la concession plutôt que de poursuivre l'aménagement de la RCEA par un financement traditionnel.

Avril - Mai 2009	Été 2009	Début 2010	Fin 2011	Début 2012	Fin 2013	2017
Elaboration du dossier de saisine de la CNDP et consultation des élus	Saisine de la CNDP	Débat public (ou concertation adaptée)	Enquête d'Utilité Publique	Appel d'offres de concession	Début des travaux	Mise en service

Calendrier indicatif

Préfecture de la région Auvergne
Préfecture de la région Bourgogne
Directions régionales de l'Équipement
Contact : MEEDDAT - Service de presse
Tél. 33 (0)1 40 81 78 88 / 27 65