



ASSOCIATION POUR LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

INTERVIEW PAGE 8

## Tiers Central de la RCEA à quand l'achèvement en 2x2 voies ?

### ARCEA

752, avenue du  
Maréchal de Lattre  
de Tassigny

71017 Mâcon Cedex

t : 03 85 21 98 09

f : 03 85 38 60 55

e : arcea@wanadoo.fr

www.arcea.asso.fr



### VU DE L'INTÉRIEUR

À l'Ouest, du nouveau



### AVANCÉE DES TRAVAUX

Le point sur les nouvelles sections et les points rouges à résorber d'urgence !



## ÉDITO

## Retards, annonces et mystères...

> **Didier Quentin**

Député de Charente-Maritime, Vice-Président du Conseil Général, est depuis 2003 le président de l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique

*Au cours de l'Assemblée Générale de notre Association du 13 février 2003, Monsieur Jean Valleix, Président en exercice depuis 10 ans, a fait part de son intention de ne pas solliciter le renouvellement de son mandat, comme il l'avait déjà fait pour ses mandats de député de la Gironde et de maire du Bouscat. Sur sa proposition, les membres de l'ARCEA ont bien voulu me confier sa succession. Grand honneur, mais tâche difficile que je compte exercer dans la continuité de son action opiniâtre, en vue de faire aboutir, avec l'appui de tous nos membres, ce grand projet routier qui traverse la France d'ouest en est pour relier sa façade Atlantique à l'Europe centrale, via l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.*

*Lors de la création de l'Association en 1967, les membres fondateurs avaient comme objectif l'achèvement de la totalité du réseau RCEA à 2x2 voies pour l'année 2010, ce qui paraissait une grande marge de manœuvre... Cet objectif ne sera pourtant pas atteint ! À la fin du Xlle plan, le 31 décembre 2006, il restera dans le meilleur des cas plus de 500 km de passage à 2x2 voies à réaliser, soit environ 25% du réseau de 2 099 km que compte la RCEA dans la traversée de la France. Un retard inacceptable au regard des chiffres de l'accidentologie et de l'accroissement exceptionnel du trafic avec un fort taux de poids lourds que connaît la RCEA.*

*On trouvera dans le corps de la présente lettre d'information le détail de la situation actuelle avec l'état des insuffisances que n'arrivent pas à dissimuler les trop lentes réalisations de travaux, même si celles-ci sont la plupart du temps de bonne qualité. Au fil des plans, les retards se sont accumulés, et la situation devient réellement très préoccupante. À l'heure où le gouvernement, à la sortie du **Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT)** du 18 décembre 2003\*, annonce 50 grands projets prioritaires pour l'aménagement du territoire, dont la RCEA, aucun événement n'est encore venu confirmer cet engagement...*

*Les projets de loi\* visant à déléguer la gestion des routes nationales aux départements, avec ou sans possibilité de péage sur les sections nouvelles, viennent même ajouter aux doutes sur l'engagement financier de l'Etat dans ce projet qui a pourtant grandement besoin de ces parts de financement.*

*C'est pourquoi, avant que "l'accélération" annoncée de la réalisation de la RCEA ne prenne à nouveau... du retard, nous devons tous ensemble œuvrer pour que la réalisation de la RCEA avance de façon significative.*

*Didier Quentin*

*(\*voir articles en page 6 et 9)*



> **Assemblée Générale 2004**

## Assemblée Générale 2004

L'Assemblée Générale de l'ARCEA a eu lieu le 10 février 2004 à Paris, dans les locaux de l'Assemblée Nationale, en présence de nombreuses personnalités. L'état d'avancement des travaux a été l'un des thèmes principaux évoqués par les participants. L'horizon 2030, voire 2050, que laisse entrevoir le rythme actuel des travaux a inquiété nombre de membres de l'association, même si M. Thierry Louis, qui représentait M. Patrice Parise, Directeur des Routes au Ministère de l'Équipement, s'est voulu plus optimiste.

L'annonce de la création d'une agence de financement, créée par le CIADT du 18 décembre 2003, qui assurera désormais l'affectation des crédits pour la RCEA, et l'annonce d'ici à 2007 de 128 M€ supplémentaires aux contrats de plan en cours

sur la RCEA pour en activer la réalisation ont été unanimement appréciées par les membres présents.

Aucune démission ni candidature nouvelle ne s'étant manifestées, les instances en place ont été reconduites. Président : M. Didier Quentin, qui préside également le bureau statutaire ; Commission parlementaire, Président : M. Jean-Marc Nesme ; Commission du Tiers Central, Président : M. Pierre-André Périssol ; Commission du Tiers Nord-Ouest, Président : M. Maurice Ligot, Commission du Tiers Sud-Ouest, Président : M. Alain Rodet.

Enfin, le budget de l'association, qui s'élève à 47 000 € pour 2004 a été approuvé à l'unanimité, après lecture du rapport du Commissaire aux Comptes, M. Xavier de Boysson, concernant la gestion de l'exercice 2003.



> **Assemblée Générale 2004** (de gauche à droite : MM. Oudin, Louis, Quentin et Drapier)

## HISTORIQUE

## De l'association pour la "Route Bordeaux-Genève" à l'actuelle ARCEA

**Les racines de l'actuelle Association remontent à 1954. D'une vision tendant à développer le trafic touristique à la prise en compte des problématiques de sécurité routière et de développement des territoires actuelles, les fermes objectifs demeurent.**

En 1954, à l'initiative de M. Louis Escande, Député-Maire de Mâcon et de M. Rougeron, Président du Conseil Général de l'Allier, les CCI de Bordeaux et de Genève, un groupe d'élus et de responsables conscients de l'importance d'un échange entre la Suisse et l'Aquitaine, ont entrepris d'assurer la promotion d'une liaison routière entre Bordeaux et Genève, par un axe routier qui fait actuellement partie de l'ossature de la Route Centre Europe Atlantique. C'est ainsi qu'a été créée "l'Association pour la Route Bordeaux-Genève". À l'époque, l'ambition touristique était prépondérante.

Progressant dans les études économiques et évoluant dans la conception de ses objectifs, l'Association décide de prendre en 1967 sa forme définitive sous l'appellation "Association pour la Route Centre Europe Atlantique" (ARCEA), répondant ainsi à la volonté d'un aménagement concerté du territoire national, dans le cadre plus vaste d'un schéma directeur routier européen. De nombreux grands élus, dont Jacques Chaban-Delmas et André Chandernagor, ont fait partie de l'Association montrant un large soutien à son initiative. Le siège social fut fixé à la mairie de Montluçon sur proposition de M. Jean Nègre, Député-Maire de cette ville. Le but de l'Association a été précisé lors de l'Assemblée Générale constitutive de Niort, en 1967, en accord avec le Ministère de l'Équipement : il s'agit de promouvoir la première transversale routière française permettant de relier l'ensemble de notre façade atlantique (et notamment ses trois ports en eau profonde : Nantes/St Nazaire, La Rochelle/La Pallice, Bordeaux/Le Verdon), à l'Est de la France et à l'Europe centrale via l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Cet objectif est toujours en vigueur actuellement.

Enfin, la vision des fondateurs de l'ARCEA, à une époque où le trafic était bien inférieur à ce qu'il est actuellement, était empreinte d'une grande clairvoyance qui a pu être appréciée au fil des ans. En outre le travail accompli avec persévérance par l'ensemble des adhérents a permis l'essor de notre Association et sa reconnaissance par les autorités responsables de l'État avec lesquelles nous avons toujours entretenu d'étroites relations.

### Chronologie

> **L'ARCEA en 5 dates**

- > **Avril 1954 :**  
Création de l'association pour la Route Bordeaux-Genève. M. Sauquet Premier Vice-Président de la CCI de Bordeaux, en est le président, puis M. Louis Escande, Député-maire de Mâcon.
- > **1960 :**  
l'association devient "association pour l'itinéraire Suisse-Océan".
- > **2 octobre 1967 :**  
création de l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique, M. Louis Escande en devient le Président.
- > **10 septembre 1993 :**  
M. Jean Valleix, Député de la Gironde, succède à M. Louis Escande à la présidence.
- > **13 février 2003 :**  
M. Didier Quentin, Député de Charente Maritime, est élu Président de l'ARCEA.

## Sommaire

ÉDITO	p 02
L'ARCEA	p 03
Avancée des travaux	p 04
Finances	p 06
Accidentologie	p 07
Entrevue	p 08
Economie	p 09
Vu de l'intérieur	p 10
Focus	p 11
La halte	p 12



À l'origine du XIIe plan, le 1er janvier 2000, 736km de RCEA restaient à aménager à 2x2 voies. Le XIIe plan 2000-2006 a prévu la réalisation de 208km, ce qui signifie qu'au rythme actuel, et à condition que les programmes soient réalisés dans leur totalité, il faudra encore près de 3 plans de 7 ans pour disposer d'une RCEA à 2x2 voies sur la totalité du parcours. Nous serons alors à l'horizon 2030 au mieux, et peut-être 2040/2050 si le taux de réalisation des programmes reste à hauteur de 80% comme c'est le cas depuis bien longtemps, et si les affectations de crédits ne suivent pas l'évolution des coûts de construction.

AVANCÉE DES TRAVAUX

# Points rouges, points verts

Quelques occasions de se réjouir, et toujours de nombreux points rouges sur le tracé soutenu par l'association...

## > RCEA, DÉFINITION

La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) est constituée par un réseau de routes nationales et d'autoroutes. Leur vocation ? Relier la façade Atlantique à l'Est de la France et à l'Europe Centrale via l'Allemagne et l'Italie.

Le réseau se développe à travers 20 départements dont 3 (Creuse, Allier et Saône et Loire) reçoivent le tronçon commun entre les autoroutes A.20 et A.6 sur lequel convergent les ramifications Ouest à La Croisière, et Est à Mâcon et Chalon sur Saône. Ce tronçon commun situé entre le Massif Central et le Morvan traverse des zones peu accidentées et culmine à 500m seulement à Montmarault, au carrefour avec l'autoroute A.71.

La longueur totale du réseau RCEA soutenu par l'Association est de 2 099 km, dont 806 km d'autoroutes et 1 293 km de routes nationales. L'ensemble est intégré au réseau routier européen.

Au 1er janvier 2000, origine du XIIe plan, 1 363 km du réseau étaient disponibles à 2x2 voies. Le XIIe plan prévoit 208 km supplémentaires. Si ces prévisions sont réalisées en totalité, ce qui ne s'est jamais vu jusqu'ici où tous les plans antérieurs n'ont été exécutés qu'à hauteur de 80% dans le meilleur des cas, il restera 528 km de routes à construire ou à aménager à 2x2 voies au début du XIIIe plan, le 1er janvier 2007. On sera donc encore bien loin de l'achèvement des travaux de ce grand projet national, si aucune volonté politique ne conduit à la prise en compte de ce problème au niveau de son urgence criante.



**POINT ROUGE**  
Retard sur 12km à l'ouest de Cognac



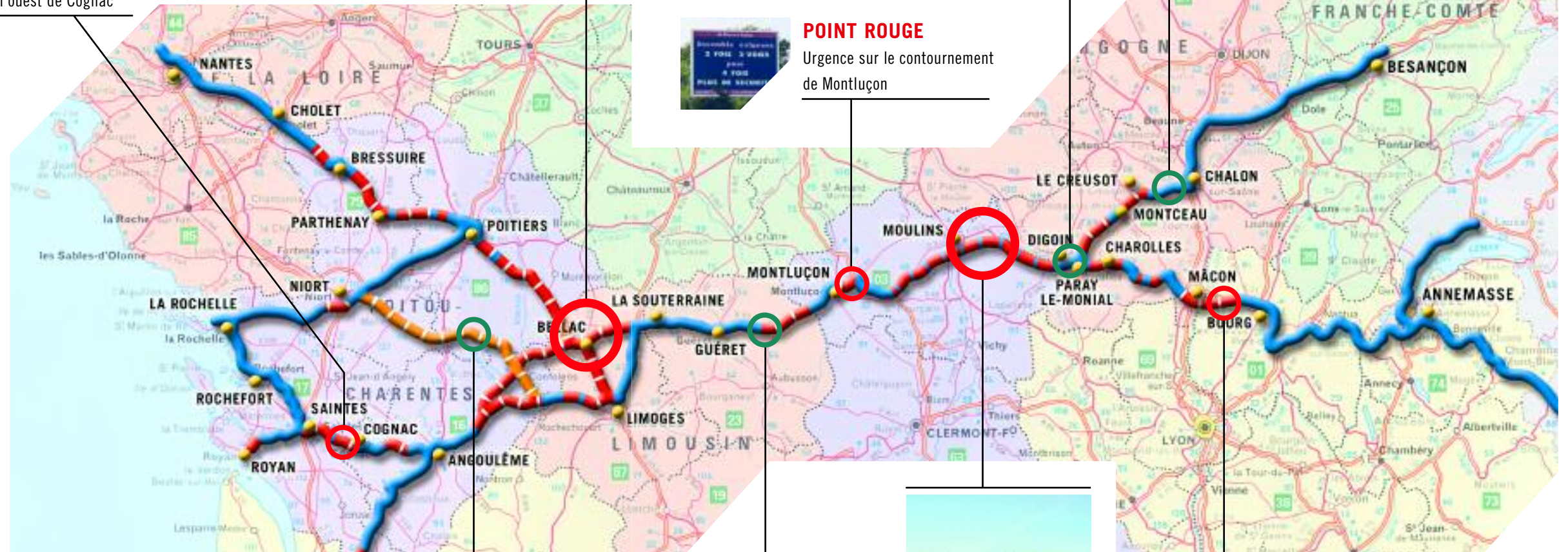
**POINT ROUGE**  
Très grosses lacunes sur les sections Poitiers-Bellac-Limoges et Chasseneuil-Bellac-La Croisière



**POINT VERT**  
Belle réalisation récente à 2x2 voies entre Paray le Monial et Digoin avec traversée de la Loire et entrée dans l'Allier



**POINT VERT**  
La liaison à 2x2 voies entre Chalon-sur-Saône et Montchanin bientôt achevée



**POINT ROUGE**  
Urgence sur le contournement de Montluçon



**POINT VERT**  
Poursuite des travaux de mise à 2x2 voies en Creuse, à l'est de Guéret. La Creuse dispose d'un réseau continu à 2x2 voies de 60 km à l'est de l'autoroute A.20.



**POINT ROUGE**  
Urgence sur le contournement sud de Mâcon : le trafic entre l'ARCEA et l'A.40 se reporte sur une RN6 toujours plus saturée.

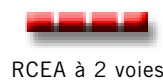
**POINT ROUGE**  
Il reste 105 km de 2x2 voies à réaliser dans l'Allier. Record absolu partagé avec la Haute-Vienne.



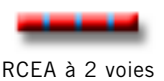
**POINT VERT**  
Le CIADT du 18 décembre 2003 inscrit la liaison Niort-Limoges au schéma autoroutier.



RCEA à 2x2 voies restant à réaliser après 2006 dont :



RCEA à 2 voies



RCEA à 2 voies et zones de dépassement 2x2 voies



Liaison complémentaire à 2 voies

Point vert, réalisation notable

Point rouge, à résorber d'urgence

RCEA à 2x2 voies à la fin du XIIe plan



## La valse hésitation de l'État

Une impression, d'abord, un contentement... et puis, retour aux chiffres, aux faits : malgré l'élection de la RCEA parmi les 50 grands projets annoncés à l'issue du CIADT de décembre 2003, il faudra encore attendre pour voir les fonds alignés face aux projets...

Or, s'il est bien une composante essentielle qui manque à la réalisation du projet de RCEA, ce sont les crédits... Le plan en cours montre bien l'évolution de la réalité face aux prévisions : de deux ans plus long que le précédent, il accuse d'abord une baisse annuelle de 5% de la part engagée par l'État, qui tempère sérieusement l'augmentation par ailleurs notable de la participation des régions et départements (respectivement 40,5% et 47,5% de hausse). Ensuite, l'évolution du coût de la construction des routes vient grignoter les budgets, à tel point que le volume annuel des travaux prévus pour le XIIe plan devient globalement inférieur de 5,5M€ à celui prévu au début du XIe plan sur l'ensemble du réseau que nous soutenons !

On ne pourra que se réjouir des récentes annonces gouvernementales, puisque la RCEA, que nous soutenons fermement depuis 1967 est enfin clairement reconnue comme l'une des grandes liaisons transversales Est-Ouest destinée à ouvrir la façade atlantique vers le sillon rhodanien.

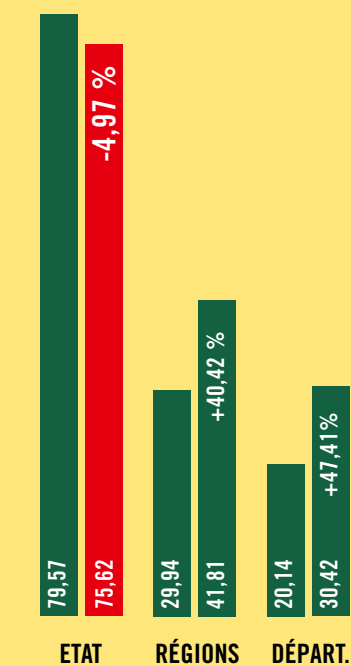
Parmi ces annonces on retiendra celles du CIADT

qui a décidé l'affectation de 128 millions d'euros supplémentaires aux contrats de plan pour accélérer l'aménagement de la RCEA au sens du Ministère de l'Équipement.

Sachant que les 128 M€ devraient être abondés d'autant par l'ensemble des collectivités locales, ce seraient 256 M€ qui viendraient s'ajouter aux contrats de plan sur la RCEA. Ce montant n'est pas négligeable par rapport aux dotations totales pour la RCEA dans le cadre du XIIe plan, **soit un gain de près de 3 ans sur le délai d'aménagement restant à courir.**

Mais passée la première impression positive, force est de constater que le bât blesse pourtant, car rien n'est venu depuis préciser sous quelles conditions seront affectés ces crédits et quelle en sera la répartition géographique. Il semble donc évident que notre vigilance et nos appels à l'action restent plus que jamais nécessaires pour que tous les partenaires du contrat tiennent le rang qui doit être le leur dans cette réalisation d'ampleur qu'est la RCEA, fondé tant sur la prise en compte de la sécurité des usagers que sur celle du développement économique des régions concernées.

### > Budget XIe et XIIe plans



Affectations annuelles des XIe (à gauche) et XIIe plans (à droite) en millions d'Euros

## Futures routes nationales : qui fait, qui paie ?

Le projet de loi portant sur une nouvelle étape de la décentralisation vise à confier aux départements l'entretien et la gestion de la plupart des routes nationales actuelles. Seules resteraient de la compétence de l'Etat les grandes liaisons dont la RCEA fait partie. Face à cette situation nouvelle on peut craindre que les départements, confrontés inévitablement à des charges supplémentaires pour leur budget, rechignent à continuer à participer financièrement à la construction ou à l'aménagement d'un réseau national. Certains départements ont d'ores et déjà fait savoir qu'ils ne pourraient plus s'associer au financement des routes nationales dans le cadre des futurs contrats de plan, c'est-à-dire à partir de 2007. Dans cette situation, quelle sera la position des Régions qui devraient être les partenaires privilégiés de l'Etat dans la nouvelle politique contractuelle ? On ne la connaît pas encore, mais lorsque l'on sait que jusqu'ici les régions et les départements ont participé conjointement au financement des opérations contractuelles à hauteur de 50% environ de leur montant, on peut être inquiet sur l'avenir du financement des infrastructures nationales nouvelles, et par voie de conséquence sur le calendrier des travaux restant à réaliser sur la RCEA. En effet on peut légitimement penser qu'en cas de désengagement des départements, les régions auront probablement bien du mal à compenser les effets des défections de leurs anciens partenaires.

> Pour suivre l'évolution des travaux parlementaires : [www.assemblee-nat.fr](http://www.assemblee-nat.fr)



### ACCIDENTOLOGIE

## Sécurité routière... absolu progrès ?

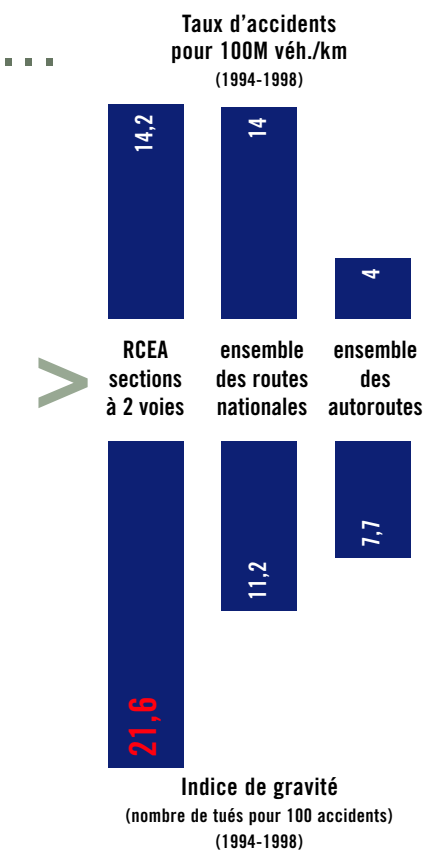
Les chiffres de la sécurité routière semblent favorables au plan national : baisse de 20,9% du nombre de tués et baisse de 19,4% du nombre de blessés sur les routes de 2002 à 2003. Une salutaire prise de conscience semble avoir enfin eu lieu, aidée par les initiatives gouverne-

mentales et de nombreux discours parfois clairement répressifs.

Pourtant, dans ce contexte, on ne peut que déplorer la défaillance de la qualité des équipements routiers, facteurs essentiels de sécurité. En effet on observe que de nombreuses sections de la RCEA n'offrent pas des conditions de circulation adaptées au trafic qui les empruntent, en raison du nombre élevé de véhicules et surtout du taux de poids lourds bien supérieur à celui que l'on relève sur la moyenne des routes nationales. Ce phénomène est particulièrement criant sur le Tiers Central où la longueur disponible actuellement à 2x2 voies est nettement insuffisante pour assurer une bonne sécurité sur l'ensemble du parcours.

Nos chiffres le montrent. Sur les sections de la RCEA non aménagées en 2x2 voies, le taux d'accidents pour 100M véhicules/km est légèrement plus élevé que sur l'ensemble des routes nationales françaises mais, phénomène très inquiétant qui doit nous interpeller, les accidents qui s'y produisent ont des conséquences nettement plus lourdes : l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) y atteint le chiffre hallucinant de 21,6, contre 11,2 sur l'ensemble des routes nationales françaises et seulement 7,7 sur les autoroutes !

Il est plus que jamais urgent, outre les actions tendant à améliorer le comportement des usagers, que l'ARCEA continue son œuvre de sensibilisation forte en direction des financeurs maîtres d'ouvrage.



### > Pour la sécurité ? Clignotez !

La Prévention Routière a lancé fin 2003 une nouvelle campagne d'information sur le thème du clignotant : «Il y a 1000 et une manières de communiquer. Au volant, c'est le clignotant» Un sondage réalisé par BVA révèle que la non-utilisation du clignotant est un facteur important de risque d'accident... Alors même qu'il est l'essentiel moyen de communiquer entre conducteurs ! Plus d'infos sur [www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)

> **Le saviez-vous ?** La non-utilisation du clignotant est sanctionnée par le code de la route ! Un changement de direction sans clignotant est frappé d'une amende de 35€, et de 135€ dans le cas d'un dépassement, avec un retrait de trois points sur le permis, lequel peut même être suspendu ! L'absence, la non-conformité ou la défectuosité des clignotants est sanctionnée d'une amende forfaitaire de 68 €, et le véhicule peut être immobilisé...

### > ILS TÉMOIGNENT



Jean-Claude Carrat, Président régional de la Macif région Centre.

«Contrairement à ce qu'on pourrait penser, nous ne sommes pas "que" des assureurs... La Macif a toujours été très impliquée dans la prévention des accidents de la route. Notre structure "MACIF Prévention" en témoigne par la mise en œuvre d'actions de sensibilisation auprès du public dont l'objectif est de diminuer le nombre des victimes de la route. L'accidentologie relevée sur la RCEA est effrayante ! Nous ne pouvons pas rester insensibles.

Outre les opérations de sécurité routière dans lesquelles nous sommes impliqués, la responsabilisation des usagers d'une route n'est qu'une partie de la réponse et il est évident que l'amélioration du réseau routier est indispensable. C'est pourquoi la MACIF Région Centre, adhérent à l'ARCEA, s'inscrit en faveur de l'achèvement et de l'aménagement de la Route Centre Europe Atlantique.»

### Jérôme Gaillard, commercial, usager de la RCEA

«La RCEA, c'est très simple : je vois le changement ! Je l'utilise tous les jours entre Mâcon et Paray... c'est évident qu'on est plus en sécurité avec 2x2 voies ! Se retrouver en hiver, à la tombée de la nuit, pour peu qu'il y ait du brouillard, face à face avec un camion, cela m'est déjà arrivé, et je suis vraiment content que les portions où cela peut se produire soient des plus rares ici... Surtout que les camions, on en croise de plus en plus sur cette route ! C'est inouï que ça prenne aussi longtemps de réaliser complètement cette route, alors qu'on voit sans arrêt des accrochages, et qu'on voit défiler les noms des victimes dans le journal... Cela me donne des frissons, et quand même l'impression qu'on ne se bat pas toujours où il faudrait vraiment... Les politiques doivent bouger !»





ENTREVUE BILAN

## Tiers central : à quand une 2x2 voies ?

**À mi-chemin du XIIème plan qui prendra un terme le 31 décembre 2006, le point sur les travaux restants à effectuer sur la RCEA, notamment dans les départements de la Saône-et-Loire, de la Creuse et de l'Allier avec Marcel Alain Drapier, Président délégué général de l'association depuis quatre ans.**



Chirurgien à la retraite, Président délégué général de l'ARCEA, adjoint au maire de Paray Le-Monial et ancien Vice-Président du Conseil Général de Saône-et-Loire, Marcel Alain Drapier ne cache pas sa déception et sa colère quant à la lenteur des travaux pour construire la route Centre Europe Atlantique, notamment sur la portion traversant la Saône-et-Loire, l'Allier et la Creuse,

de Mâcon et Chalon s/Saône à La Croisière, encore appelée le "tiers central". «Pour traverser la France dans ce secteur, l'itinéraire le plus favorable, pour les camions notamment, est bien la RCEA, qui culmine à 500 mètres d'altitude, entre le Morvan au nord et le Massif Central au sud, et arrive à la façade atlantique par 2 branches nord et sud. 1400 km sur 2100 sont aujourd'hui aménagés en 2 x 2 voies mais le tiers central est loin d'être achevé, ce que nous demandons pourtant depuis des années.» explique-t-il.

Force est de constater qu'en plein hiver, les chauffeurs routiers privilégient cet axe qui se déroule en plaine même si on y relève un important trafic avec, sur les sections à 2 voies, un taux d'accident élevé avec de surcroît un indice de gravité particulièrement déplorable. «Nous avons besoin de cette 2x2 voies. Il faut la réaliser le plus rapidement possible !» tempête le Président Délégué Général tout en précisant que plus de 12 000 véhicules sillonnent cette route chaque jour, quand on en dénombre beaucoup moins sur certaines autoroutes concédées.

En bref, Marcel Alain Drapier et derrière lui l'ARCEA reprochent à l'Etat de ne pas débloquer suffisamment de fonds pour construire d'urgence une 2x2 voies sur ce fameux Tiers Central.

«Pour le dernier contrat de plan de 7 ans (2000-2006), 1 milliard d'euros sont inscrits pour réaliser les travaux sur l'ensemble du réseau RCEA. En 2007 le montant des travaux restant à réaliser s'élèvera à quelque 3 milliards d'euros. Il faudrait donc au minimum 21 ans après 2007 pour achever ce grand chantier national. Mais comme seulement 80% des travaux prévus dans les contrats de plans sont effectués, les 20% restant étant systématiquement décalés au plan suivant, le chantier n'avance pas au rythme qui devrait être le sien.»

Selon Marcel Alain Drapier, même avec un supplément de crédits de l'Etat de 128 millions d'euros prévus par le CIADT du 18 décembre 2003 et doublé par les apports des collectivités locales, la 2x2 voies ne sera pas à la disposition des usagers avant 2050 sur l'ensemble du réseau RCEA. Un délai inacceptable que le Président Délégué Général est bien décidé à tout faire pour le réduire à commencer par une intervention auprès du Ministre de l'Équipement à qui l'Association a sollicité une audience pour lui faire part notamment de ses inquiétudes sur ce point. En attendant, l'ARCEA continue de mobiliser élus et population locale dans chaque région que traverse la Route Centre Europe Atlantique afin de faire pression sur les pouvoirs publics. Elle compte aussi beaucoup sur l'enthousiasme et les relations de son nouveau Président, Didier Quentin, Député de la Charente Maritime depuis 1997 et vice-président du conseil général de ce département. ▀

### ECONOMIE

## Un véritable enjeu socio-économique

Si la Route Centre Europe Atlantique, lors de sa première prise en compte dans les années 50, était envisagée sous l'aspect d'un itinéraire touristique, elle se révèle aujourd'hui bien différente. Le regain d'activité des ports atlantiques, le développement des échanges économiques trans-européens, en particulier avec l'Espagne, la prédominance constante du transport routier privilégié par rapport au rail (plus coûteux) ou au fluvial (plus lent), associés à la position et au tracé de cette route font de la RCEA un axe économique majeur.

Position qui d'ailleurs ne profite guère à certaines des régions traversées : dans le tiers central, où la moitié de la route n'a connu aucun aménagement à 2x2 voies, on peut noter jusqu'à 44% du trafic constitué par des poids lourds... Un facteur d'explication de l'indice élevé de dangerosité de la route, avec sans aucun doute une pénalisation dans la fluidité des transports locaux.

La qualité des équipements routiers et notamment celle des liaisons internationales est pourtant un facteur essentiel de développement : les avis recueillis en témoignent de même que les implantations réalisées dans les régions comme celle de Mâcon par exemple, particulièrement riche en axes d'importance. Entre la nécessité évidente d'une baisse de dangerosité sur la route et la possible création des conditions d'un développement économique local, notre Association milite, afin que la RCEA ne soit plus subie comme une fatalité statistique.

### > ILS TÉMOIGNENT

**Michel Bouteau, directeur du site Lyreco à Digoin implanté en octobre 2000.**

«Lorsque nous avons étudié l'implantation de notre nouveau centre de distribution, l'axe que forme la RCEA s'est imposé presque immédiatement... Nous devons desservir depuis ce pôle tout le Centre-Est et le Sud, avec une réactivité nécessaire dans notre domaine. L'implantation le long de la RCEA nous offre l'accès à un tissage routier vers toutes les régions : A 75, A 20, A7, toutes à proximité, le choix était inratable ! La Suisse pourrait aussi être livrée depuis ce site si nous choisissons d'ouvrir ce marché ! L'achèvement de la route ? Nos camions roulent de toute façon à 90 km/heure maximum... C'est plutôt pour les autres usagers que c'est pénalisant !»

### Il y a 20 ans, l'optimisme était de rigueur...

«La transversale routière Centre Europe Atlantique Achevée en 1990. Limoges - L'Association pour la Route Centre Europe Atlantique a tenu sa dernière assemblée générale à Genève. Ce fût l'occasion de faire le point sur les travaux pour cette transversale routière reliant l'ouest de la Suisse au triangle géographique Nantes-Limoges-Bordeaux via Moulins et Montluçon. En présence de M. André Chandernagor, ancien ministre, et de M. Louis Escande, délégué général de l'ARCEA, il a été annoncé que cet axe routier serait totalement achevé en 1990. Depuis la création de l'association en 1967, plus de 3 milliards de francs ont été dépensés en France pour l'aménagement de cette liaison. M. Escande a indiqué que 3,5 milliards supplémentaires de travaux restent à financer. Tout laisse supposer que si l'effort actuel est maintenu l'ensemble de la liaison sera terminé au cours du Xe plan.» "La Montagne" du 25 janvier 1984



### À noter

>Le CIADT du 18 décembre 2003

### Phrases clés pour la RCEA

> «La nouvelle étape de décentralisation justifie de repenser en profondeur les contrats de plan»

> «La création d'une agence pour le financement des infrastructures de transports est décidée sous la forme d'un établissement public. Cet établissement public apportera la part de l'État dans le financement des grands projets d'infrastructures de transport. Il recevra notamment l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières et des dotations budgétaires. Il aura également une capacité d'emprunt encadré.»

> «Le CIADT confirme tout l'intérêt d'une réalisation rapide de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) dans un objectif de desserte équilibrée des territoires et prévoit de dégager d'ici fin 2007 128 M€ de crédits supplémentaires aux contrats de plan pour en accélérer la construction».

> «La mise à 2x2 voies des RN 147 et RN 149 est confirmée entre Nantes, Poitiers et Limoges, compte tenu des enjeux pour les régions traversées, notamment en terme d'aménagement du territoire et de désenclavement pour l'Est du Poitou-Charentes»

> «Le CIADT décide l'inscription au schéma des infrastructures à 2025 d'une liaison autoroutière entre Niort et Limoges, par le centre de la région. À ce titre, il engage une étude destinée à examiner les modalités d'une connexion autoroutière entre les autoroutes A.10 et A.20 à la hauteur de Niort et Limoges».

> «La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) est l'une des grandes liaisons transversales Est-Ouest destinée à ouvrir la façade atlantique vers le sillon rhodanien»



# À l'ouest, du nouveau !

À l'ouest de la France, La Rochelle à l'instar de Bordeaux, Royan et Nantes constituent l'une des extrémités de la Route Centre Europe Atlantique. Nous avons souhaité faire le point sur l'état d'avancement des travaux en Charente-Maritime avec l'éclairage de Bernard Buisson, Directeur départemental de l'Équipement.



L'itinéraire de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Charente-Maritime s'étend de Cognac à Royan en passant par Saintes. Depuis l'été 2002, un premier tronçon de 6 kilomètres est en service. Il relie la limite du département de la Charente au niveau de la ville de Cognac à mi-parcours de Saintes par la nationale 141. Les travaux pour le tronçon suivant d'une dizaine de kilomètres qui reliera effectivement la ville de Saintes n'ont pas encore démarré et aux dires de Bernard Buisson ne le seront pas avant le XIIIe plan.

«Nous sommes actuellement entrain de boucler la concertation locale avec les élus, les associations et les partenaires économiques et sociaux» explique-t-il. Cette concertation locale doit permettre la mise en œuvre d'une enquête publique.

C'est cette dernière qui identifiera clairement le tracé pour qu'enfin les travaux démarrent. «L'enquête publique devrait avoir lieu à la fin de l'année 2004 afin que nous soyons prêts pour démarrer les travaux au contrat de plan suivant puisque nous n'avons pas de financement dans le cadre du XIIIe plan» ajoute-t-il. Une fois arrivé à Saintes, reste le trajet jusqu'à Royan. «L'aménagement en 2x2 voies du tronçon Saintes-Saujon commencera dès janvier 2004 pour une mise en service programmée en 2007», détaille le directeur de la DDE de la Charente Maritime. Dans une première tranche les travaux d'un montant de 1 million d'euros, se répartiront entre la réalisation de l'ensemble des ouvrages d'art de la liaison et la création des voies de désenclavement pour ensuite aboutir à la 2x2 voies. La difficulté la plus importante reste la liaison Saujon-Royan d'une dizaine de kilomètres. «Nous avons rencontré de grandes difficultés pour identifier et valider le tracé en raison de l'opposition de certaines associations de défense de riverains» explique Bernard Buisson. «L'enquête d'utilité publique réalisée en 1997 a échoué. Il n'y a donc pas eu de crédits inscrits au plan actuellement en cours. Aujourd'hui, nous mettons tout en œuvre pour faire en sorte d'être prêts lors du prochain contrat de plan. Nous avons d'ores et déjà repris contact avec les élus et les associations locales et menons des études complémentaires en matière d'environnement», poursuit le directeur de la DDE, tout en insistant sur le fait que l'achèvement de la RCEA et sa mise à 2x2 voies est une priorité de l'État. «Au pire, la fin des travaux en Charente Maritime aura lieu en 2013 mais tout est question de négociation» précise encore Bernard Buisson.

## > L'avis de l'ARCEA

La Charente Maritime est traversée par 180 km de RCEA. C'est le département qui compte la plus grande longueur de RCEA, hors autoroutes, suivi de la Charente (175km) et de la Saône et Loire (150km). Les travaux y sont très avancés. Si tout va bien, à la fin du XIe plan, il devrait rester moins d'une trentaine de kilomètres à aménager en Charente Maritime. La perspective d'un achèvement en 2013 affichée par le Directeur Départemental de l'Équipement est réaliste. Elle est conforme à l'objectif de l'Association qui avait fixé à 2010 la mise en service en 2x2 voies de la totalité du réseau RCEA. L'Association ne peut donc que se réjouir de la situation enviable où se trouve la Charente Maritime, et regretter qu'elle ne concerne pas tous les départements traversés par son réseau, dont certains sont encore très loin du but poursuivi.

# L'organigramme de l'ARCEA

Profitons de cette lettre d'informations pour mieux nous connaître : la structure de l'asso-ciation, à droite, et ci-dessous, la liste de nos membres... La démonstration que l'ARCEA rassemble un important soutien, et que le projet de RCEA est profondément fédérateur.

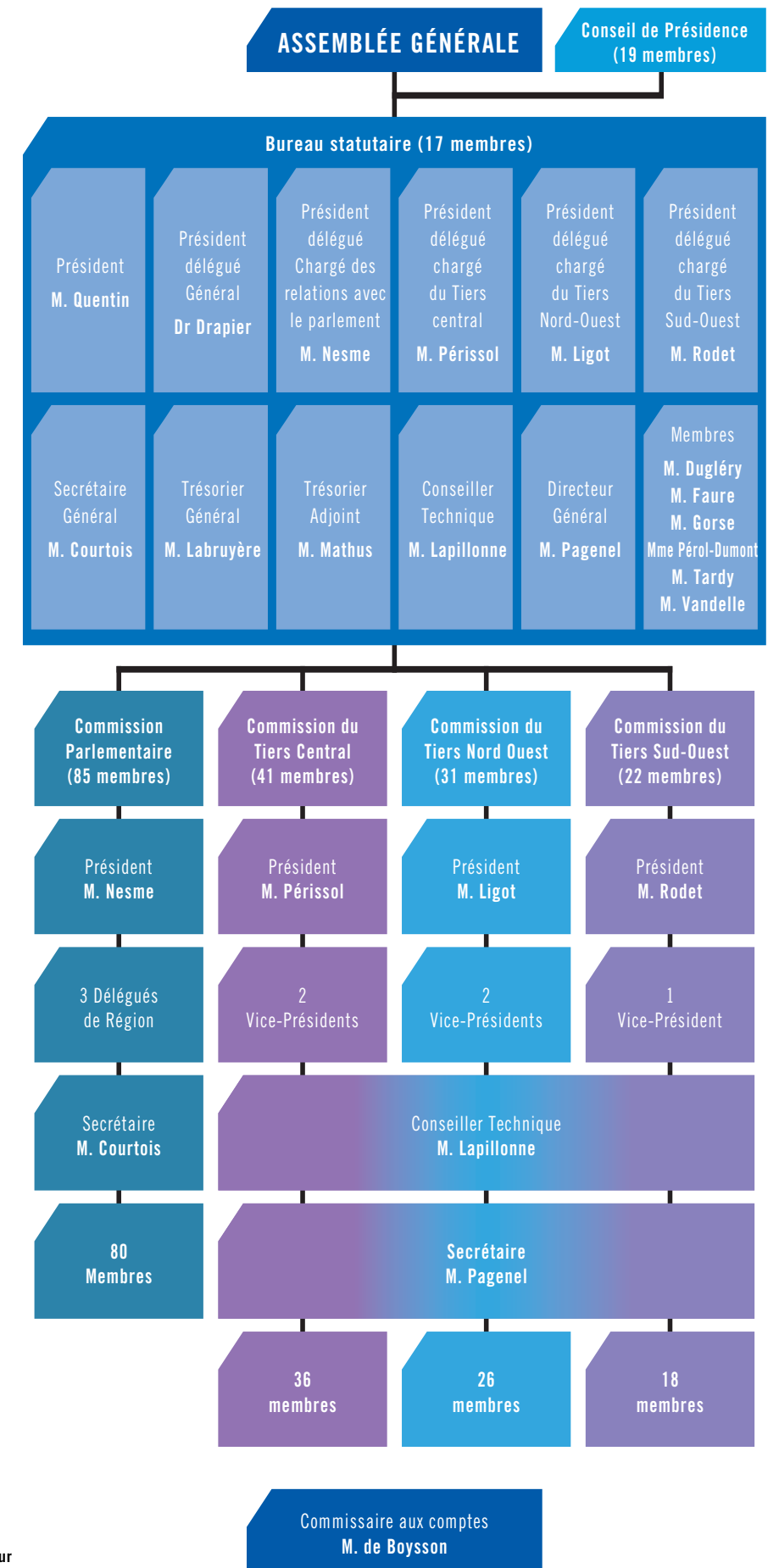
**Régions :** Bourgogne, Limousin, Pays de la Loire, Poitou Charentes

**Départements :** Allier, Charente, Charente Maritime, Creuse, Indre, Loire Atlantique, Saône et Loire, Deux Sèvres, Vendée, Vienne, Haute Vienne

**Villes et Communautés de Communes :**  
Angoulême, Annemasse, Bellac, Bordeaux, Bourg en Bresse, Bressuire, Brie, Charnay lès Mâcon, Charolles, Cholet, Cognac, Communauté d'Agglomération Chalon-Val de Bourgogne, Communauté d'Agglomération du Grand Roanne, Communauté de l'Agglomération Montluçonnaise, Communauté de l'Agglomération de Moulins, Communauté de Communes du Confolentais, Communauté de Communes du Val de Joux, Communauté de Villes de l'Agglomération de La Rochelle, Communauté Urbaine Le Creusot-Montceau les Mines, Coulanges, Deux Chaises, Digoïn, Fléac, Fontenay le Comte, Gouzon, Guéret, La Souterraine, Limoges, Mâcon, Mauléon, Melle, Molinet, Montmarault, Niort, Paray le Monial, Parsac, Peyrat de Bellac, Poitiers, Quinssaines, Royan, Sainte Feyre, Saint Junien, Saint Sulpice le Guérétois, Saint Vaury, Vallet, Vitry en Charollais

**Chambres de Commerce et d'Industrie :**  
Chalon sur Saône, Cholet, Cognac, La Roche sur Yon, La Rochelle, Limoges, Mâcon-Charolles-Tournus, Montluçon-Gannat, Moulins-Vichy, Poitiers, Saint-Nazaire

**Divers :** Association pour la route Nantes-Poitiers-Limoges, Fédération Nationale des Travaux Publics, Macif Centre



ARCEAinfos, Lettre d'informations gratuite - Directeur de la publication : Didier Quentin - Conception, création, réalisation : Agence Panama, 03 85 20 56 41 - crédits photo : ARCEA, CDT Haute-Vienne : Gendraud, Journou, Saunier.

## Haute-Vienne : Nature et culture



### > Autour de la Route

**Oradour-sur-Glane** Le Centre de la Mémoire témoigne de l'horreur et de la barbarie de la dernière Guerre Mondiale, au travers du village brûlé dont les 642 habitants furent



tués. 1000 pièces d'archives pour comprendre et se souvenir.

[www.oradour.com](http://www.oradour.com)

### Rochechouart

Tenant son nom d'une des plus vieilles familles de France, la ville accueille au château le Musée départemental d'Art Contemporain, ainsi qu'un Musée d'Art Sacré. Églises, plan d'eau, randonnées...  
[www.ville-rochechouart.fr/](http://www.ville-rochechouart.fr/)

**Mortemart** Comptant au rang des 130 "plus beaux villages de France", on y trouve deux magnifiques couvents du XVIIe, une halle à 12 piliers de bois et de belles maisons de notables. L'église abrite un retable baroque et des stalles sculptées du XVe. Château des ducs restauré à l'identique au XIXe.

OT : 05 55 68 98 98

**D'est en ouest, juste à la sortie de son tiers central, la RCEA déploie ses antennes dans les terres de la Haute-Vienne... L'occasion choisie d'une halte touristique rafraîchissante.**

La Haute-Vienne, terre de nature et de bien vivre, a su conserver ses métiers traditionnels, ses traditions. On pense immédiatement à Limoges et à la porcelaine, mais on découvre aussi l'émaillerie, art Limousin par excellence, le travail du cuir avec notamment le gant de Saint-Junien, un patrimoine roman particulièrement riche, et les vitraux créés ou rénovés par Francis Chigot, maître verrier. Du Pays des Monts d'Ambazac que l'on aborde par l'ouest, aux monts de Blond ou la Vallée de la Vienne, frôlant le Parc Naturel Régional Périgord-Limousin, s'offrent la beauté du règne minéral, aquatique, et végétal. On pêche, on flâne... on s'abandonne.

De passage en ballade (un guide randonnée est disponible), on part à la rencontre des habitants dans les nombreuses fêtes populaires qui permettent aussi de découvrir une gastronomie d'origine paysanne dont les bases sont les produits locaux : l'agneau, le bœuf, le porc (rencontrez le Cul-Noir, cochon traditionnel du limousin), l'oie... De quoi se régaler avec des nombreuses spécialités ! Et pourquoi ne pas prolonger la pause dans l'un des nombreux hébergements (hôtels, gîtes...) pour profiter au mieux des loisirs variés ? [www.tourisme-hautevienne.com](http://www.tourisme-hautevienne.com)

### > Limoges, 2000 ans d'histoire



Ville symbolique de la faïence, mais aussi de l'émaillerie, où naquit Renoir, Limoges offre au visiteur son riche patrimoine : les ponts St-Etienne et St-Martial (XIIe et XIIIe s.), la cathédrale St-Etienne, bâtis sur l'emplacement de l'ancien gué gaulois. Rive gauche de la Vienne : haltes place de Compostelle et Paul-Parbelle. Côté château : la cour du Temple, la rue moyenâgeuse de la Boucherie et l'emblématique Gare des Bénédictins. Limoges se découvre merveilleusement la nuit : chaque semaine en été, l'office de tourisme propose un "parcours de lumière" dans les quartiers historiques de la ville. OT Limoges : 05 55 34 46 87

#### Merveilles et vermeils

> **Le Four des cassaux** Monument historique, survivant des 135 fours ronds à porcelaine fonctionnant au siècle dernier à Limoges. Accessible à la visite. **infos 05 55 33 28 74.**

> **Manufacture Bernardaud** Circuit présentant les différentes étapes de la fabrication des porcelaines. Expositions, démonstrations et initiations agrémentent le parcours. **infos 05 55 10 55 91**

> **Musée national de porcelaine Adrien Dubouché** Fondé en 1845, le musée retrace l'histoire des arts du feu au travers d'environ 11000 objets originaires du monde entier. **www.musee-adriendubouche.fr**

> **Musée municipal de l'Évêché** Plus de 500 pièces illustrent la production des ateliers limousins d'émaux depuis le XIIe s. Toiles de Renoir, natif de Limoges, et de Armand Guillaumin, chef de file impressionniste limousin. **www.tourisme-limoges.com**