

ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

CONSULTATION PUBLIQUE

Expérience faite des besoins de mobilité

J'ai 73 ans. Habitant du Val d'Allier. J'ai fait mes études à Lyon puis à Clermont. Cadre d'entreprise industrielle à Moulins. Désormais résident dans l'arrondissement de Vichy. Nos relations commerciales se répartissaient sur le territoire métropolitain, l'Allemagne et le Benelux.

Création de la RCEA

Cette création date des années 1970 sous l'impulsion du sénateur Cluzel, président de la Chambre de commerce de Moulins et du Conseil général, membre influent de l'UNICEM.

Le constat des années 2000

Une forte circulation de poids lourds et, en période de vacances, des voitures de tourisme se rendant sur la côte atlantique ou revenant de vacances, sur une simple deux voies très fréquentée dans les deux sens, souvent par forte chaleur augmentant la fatigue des conducteurs astreints à un long voyage. Une route accidentogène.

La première réaction est l'aménagement

L'emprise au sol de l'ouvrage étant réalisée pour mettre la RCEA à 2x2 voies, l'utilisation de cette emprise est une solution ; mais elle ne résout pas tous les inconvénients de la mobilité routière ; notamment sur le plan de la facture énergétique et financière.

Quel progrès ?

Il y a quelques années notre région était une plaque tournante ferroviaire avec deux liaisons Est-Ouest de Lyon vers Bordeaux et Nantes. Deux liaisons étaient néanmoins en reste, l'une vers la Bourgogne et l'Alsace, l'autre vers Toulouse et Midi-Pyrénées. Aujourd'hui, partir vers la Suisse ou vers la façade atlantique relève de la migration au long cours que ce soit par le fer ou par la route ; que cette dernière soit à deux ou quatre voies ne change ni la fatigue ni la distance ni la dépense.

L'impact financier

La politique actuelle d'infrastructures jongle avec les milliards d'euros dans une conjoncture économique marquée par une dette publique déjà très élevée (1 600 Milliards) et en cours d'aggravation. De surcroît il est criant que le prix du pétrole, lui aussi, durablement en hausse, nous obligerait à faire d'autres choix en matière de transport et d'investissement dans les infrastructures, quel que soit le mode de financement : concession, partenariat public-privé, ou autre.

L'impact sur le réseau hydrographique

Cet impact existe déjà sur les principaux aquifères que constituent les nappes alluviales de l'Allier, de la Loire et de la Besbre. L'endiguement de ces rivières, désormais difficile à corriger, serait encore plus irréversible avec le doublement de l'ouvrage routier s'il ne respecte pas mieux les zones inondables dont la traversée devrait se faire par viaduc respectant l'espace de mobilité originelle des cours d'eau.

La ressource en eau est aussi un enjeu économique fort, trop souvent négligé.

63290 LACHAUX