

# La lettre de la N10 E606



## LE DOSSIER

... 14 JUIN ...

### POSITION DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT D. BUSSEREAU

En visite à La Rochefoucauld (16), le Secrétaire d'Etat aux Transports invite ses interlocuteurs à envisager une solution autoroutière, puisqu'il se confirme que l'Etat n'aura pas les moyens financiers de terminer les mises aux normes des N10 et N141.

### ... MAI 2007, ÉLECTIONS LÉGISLATIVES UN QUESTIONNAIRE

L'Association Entreprendre en Sud Charente interpelle les 55 candidats à la députation en les invitant à prendre position sur le dossier. Un questionnaire leur est remis... 4 réponses !...

### BUDGET DES ROUTES ETAT FINANCIER DES PDMI\*

Sur les 17,5 milliards d'euros nécessaires pendant la période 2005-2012, il y aurait seulement 10,5 milliards de recettes pour l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFIFT). Dès l'année prochaine, selon l'association TDIE (Transport, Développement, Intermodalité, Environnement), il manquera 1,2 milliards d'euros. (\*) Programmes d'Aménagement et de Modernisation d'itinéraire (Financement des travaux sur la N10)

Le déferlement de poids lourds est logique, il était prévisible.

## La route d'accès à l'Europe pour un bassin de 40 millions d'habitants.

Depuis l'adhésion de l'Espagne et du Portugal à l'Union européenne et la mise en oeuvre du Marché unique, l'A63 et la N10 sont devenues la porte d'entrée de la péninsule ibérique vers l'Europe.

En volume de marchandises, le passage frontalier basque de Biriou est comparable au Perthus, mais ici la hausse du trafic est 2 fois plus importante que sur la frontière catalane.

Cette différence de croissance du trafic s'explique par la géographie.



### La géographie est têtue

En effet, le Portugal est au sud de l'Irlande, Madrid au sud de la Bretagne et plein sud par rapport à Bordeaux nous avons Valencia, port de la côte Méditerranéenne... ce qui nous rappelle que la majeure partie de la péninsule ibérique est à l'ouest, par rapport à la France. Donc, fort logiquement, pour accéder à l'Europe, les espagnols et les portugais passent à l'ouest des Pyrénées.

Cette vérité semble avoir échappé aux franciliens décideurs nationaux qui ne connaissent de l'Espagne que la Costa Brava. Ils en arrivent à considérer que toute l'Espagne est au sud de Toulouse, mais au sud de Toulouse il n'y a que la Catalogne... et la mer...

Les flux économiques existaient sur le pourtour méditerranéen bien avant la création du Marché unique, grâce à une forte densité de population et une réelle proximité culturelle.

Le Perthus restait le passage obligé puisque la Catalogne était la région la plus développée. Les flux empruntaient ensuite la vallée du Rhône pour gagner l'Europe du nord et l'A8 vers l'Italie.

### Un bouleversement majeur

Au moment de l'Acte unique cher à Jacques Delors, les services de l'Etat ont considéré que le fret allait continuer d'emprunter sagement la vallée du Rhône sans imaginer un seul instant la croissance à deux chiffres du reste de la péninsule ibérique. Cette croissance, conjuguée à l'élargissement de l'Europe vers l'Est allait bientôt faire apparaître le corridor de fret Ouest Atlantique qui nous concerne.

En 1999, le SETRA (Service des Etudes Techniques des Routes et Autoroutes) alertait le Conseil Général de Charente que la N10 devenait un axe comparable à l'autoroute A7 par l'importance et les caractéristiques de son trafic PL. Huit ans plus tard, le trafic des Poids lourds en transit international est deux fois plus important sur la N10 que sur l'A7.

Est-il bien raisonnable de répondre à ce formidable enjeu avec de modestes déviations de villages.

Est-ce que par hasard une **vraie autoroute** ne serait pas plus adaptée...

**On nous dit que l'autoroute est un concept dépassé, examinons les alternatives.**

## Les alternatives à la route

- ◆ Le FERROVIAIRE
- ◆ Le MARITIME

### Le Ferroviaire

La visite de Dominique Bussereau, à La Rochefoucauld en juin 2007, coïncidait avec le 60ème anniversaire du festival de Cannes. Le Secrétaire d'État aux transports, fils de cheminot, s'est souvenu que la 1ère Palme d'or était le film de René Clément "La bataille du rail". Il ne manqua pas de rappeler qu'il serait tout de même paradoxal qu'après avoir gagné la "Bataille du rail" la France perde la bataille du fret, laissant à la DB allemande le soin d'organiser le ferroutage dans notre pays.

Les rapports de l'Université de Lausanne sur l'état des lieux du fret ferroviaire ont de quoi laisser perplexe quant à la volonté de mettre en oeuvre une politique ferroviaire efficace.

Où est la volonté de mettre "sur rail" une vraie politique du fret ferroviaire?

Dans ce domaine comme dans tant d'autres, il faut bien admettre que les paroles tiennent lieu d'action.

Depuis plusieurs années, alors que la volonté politique était clamée toujours plus haut et toujours plus fort, la part du chemin de fer ne cesse de reculer. Un acteur du secteur routier me dit un jour qu'il se félicitait des dernières politiques se réclamant du ferroviaire puisqu'elles avaient invariablement abouti à un recul du chemin de fer au profit de la route.

Un renversement de tendance, avec doublement des capacités ferroviaires permettrait à peine de compenser la hausse annuelle du volume sur notre route. Ce doublement des capacités, avec ses effets modestes, est déjà considéré comme un objectif peu réaliste.

Le responsable du plan fret à la SNCF a rappelé que *faute d'avoir su réaliser des infrastructures ferroviaires à une époque où les populations y étaient moins systématiquement hostiles, il sera désormais difficile de réorganiser efficacement le fret SNCF.*

L'Aquitaine, ou l'illustration d'une incapacité à agir.

Deux débats publics menés en Aquitaine, ont illustré une incapacité "collective" assez invraisemblable, dès lors qu'il s'agit de mettre en oeuvre une alternative ferroviaire.

Au cours du débat initié par le CNDP sur le Grand Contournement Autoroutier de Bordeaux, la Presse locale cherche à nous convaincre que toute la population est opposée au grand contournement avec un leitmotiv qui serait: *Vive le ferroviaire!*

Avec l'autre Débat lancé par le CNDP sur la LGV Bordeaux-Irun, la même Presse locale amplifie un tout nouveau slogan: *A bas la nouvelle ligne!*

Faudrait savoir!

Le moins que l'on puisse dire c'est que ça ne va pas être simple. Derrière cette apparence de "NIMBY", il y a un vrai débat de société portant sur une question essentielle: Ne confondons-nous pas nos envies avec nos besoins?

Nous rêvons de chemins creux et bucoliques, mais nous empruntons les autoroutes que par ailleurs nous refusons de voir construire. Nous rêvons de voyages en TGV, mais nous refusons les voies nouvelles, qui dégageraient les anciennes voies, pour les dédier au fret.

Eternel dilemme entre besoins et envies... dont il faudra bien sortir. Etre incapables de transporter les camions sur des rails c'est se condamner à subir de vrais trains de camions...sur pneus! Chez nous, ça porte un nom: **N10**.

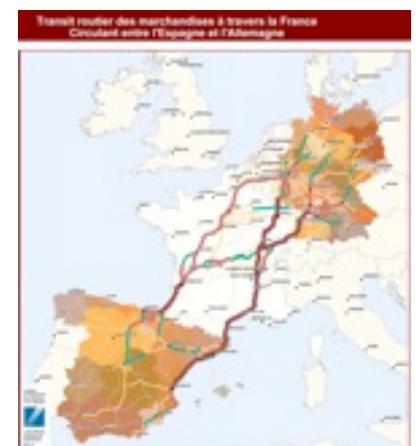
Des infrastructures nouvelles dédiées au fret sont indispensables.

En France, il est envisagé de réaliser une autoroute ferroviaire entre Orléans et Bayonne, sur le principe de la ligne Bettembourg-Perpignan. Mais sur la

façade atlantique l'autoroute ferroviaire se heurterait à chaque extrémité à des goulets d'étranglement, qu'il s'agisse du noeud ferroviaire en région parisienne ou bien sur la zone frontière au pays basque pour des raisons de relief et de forte densité de population.



Ce sillon ferroviaire de 580 km seulement, provoquera une rupture de charge qui le rendra peu attractif. Pour fonctionner correctement il lui faudrait éviter la région parisienne par l'Est, car bien évidemment les liens commerciaux de la péninsule ibérique ne se limitent pas au Benelux, comme la carte ci-dessus peut le laisser penser. Au contraire, comme l'illustre ci-dessous, la carte des origines-destinations par la route, les flux économiques vont à 76% en direction de l'Allemagne et de l'Europe de l'Est. Ce



qui démontre le rôle de la RCEA, créant un maillon entre la N10 et l'A6.

## Le Maritime

Notre proposition ne concerne pas seulement la N10 et la N141, elle intègre un **projet autoroutier** parfaitement adapté au principe des Autoroutes de la mer. Il s'agit du projet reliant Niort à la RCEA par Confolens, ou à Limoges par Roumazières et la N141. Ce projet, inscrit au CIADT du 18 décembre 2003 peut nous permettre d'avoir 70 km d'autoroute dans le prolongement des N10 et N141, vers le coeur économique de l'Europe.



Scul port en eau profonde de la façade atlantique, La Rochelle est un des rares terminaux éligibles au dispositif des autoroutes de la mer.

### Les exigences terrestres des autoroutes de la mer.



Le facteur prédominant du succès c'est une intégration harmonieuse et sans rupture avec le transport terrestre, qu'il soit uniquement par route, par rail ou par eau. Le meilleur exemple c'est avec un combinaison des trois.

Le succès des autoroutes de la mer réside dans le choix de l'emplacement de

ces ports et dans leur capacité à être connectés aux moyens de transports terrestres. Le port idéal doit réunir les conditions suivantes. Il est relié à la route, au chemin de fer et n'est pas congestionné, c'est ce qu'on appelle une plateforme multimodale.

**L'accessibilité est fondamentale pour permettre à un port d'atteindre la masse critique suffisante en terme de tonnage, une condition sine qua non pour rentabiliser les infrastructures et pour être compétitifs. Tout devra être fait pour augmenter la fluidité du transport. Cela passe par un service performant 24/24 heures et 365 jour/an.**



*“Pour constituer une alternative complète à 100% aux opérations routières, la fréquence et la régularité sont des nécessités absolues. On ne peut y parvenir qu'avec des volumes suffisants. Le volume critique détermine la fréquence qu'on peut avoir”.*

Wout Pronk *Directeur Geest North Sea Line*

### Le port de La Rochelle.

La situation géographique du port de La Rochelle est particulièrement avantageuse. Sa position au fond du golfe de Gascogne le place de fait à proximité du corridor ouest atlantique, auquel il est connecté par la route et par le fer, tant en direction de Niort et de Paris que de Bordeaux et Toulouse. C'est le port de la façade atlantique répondant le mieux aux conditions d'accessibilité et d'intermodalité.

Une liaison autoroutière plein Est vers la RCEA lui assurerait un avantage décisif face au port de St Nazaire dont le dynamisme affiché ne peut compenser la “finistérisation” géographique.

La RCEA permet au port de La Rochelle d'être, en façade atlantique, le plus proche de la Suisse, du sud du bassin rhénan, de Rhône-Alpes et du Massif Central.

*“On a une chance de créer des emplois, de mieux équilibrer l'aménagement du territoire, d'éviter la métropolisation, de rééquilibrer le développement économique, donc mieux répartir la population, mieux répartir ses richesses, mieux développer les arrière-pays et mieux équilibrer les réseaux de transports. En ce sens les ports et le développement des autoroutes de la mer font partie de la cohésion territoriale”.*

Alain Roussel *Président Aquitaine*



Le raccourcissement des distances de liaisons terrestres que permet le port de La Rochelle est une des raisons d'être des autoroutes de la mer.

### L'avis du Conseil National des Transports et du Rapport Van Miert.

Le Conseil National des Transports conseille de mettre en place des liaisons longues, Royaume-uni/Espagne, ou Italie/Espagne. Ces liaisons longues gommement les pertes de temps que provoquent les deux ruptures de charges à chaque traversée. Elles sont ainsi concurrentielles par rapport à la route, tant en durée qu'en coût.

Cette analyse concorde avec les préconisations du rapport Van Miert qui estime “préférable que ces routes maritimes relient des ports situés sur les principaux axes transeuropéens”. Ce qui est le cas de La Rochelle a proximité du corridor et non de St-Nazaire qui est trop éloigné du corridor Nord-Sud. Raison pour laquelle Bilbao-Nantes reste un vœu, sans suite...

**Il ferait perdre 1 journée!** entre Madrid et Paris

## Nos propositions

**Étendre à la Charente la mise en autoroute de la N10, engagée dans les Landes, comme pour l'Est de la RCEA.**

Seule une réponse autoroutière est à la hauteur de cet enjeu européen de près de 10000 PL/jour, qui aura doublé en 2020.

L'état actuel de cette route nous ridiculise déjà suffisamment aux yeux des européens qui l'empruntent sans qu'il soit utile d'en rajouter dans le dérisoire des réponses données par les services de l'Etat. Les autres européens se fichent éperdument que les autoroutes françaises desservent en priorité les circonscriptions "amies", ils s'en tiennent aux accords internationaux signés par la France, à savoir: *Libre circulation des personnes et des biens*. Faut-il rappeler que pour l'Europe, les divers freins au transit des marchandises et l'inadaptation des réseaux de transports sont considérés comme une atteinte à ce principe fondateur.

Même si nous quittons la Communauté européenne, nous aurons toujours l'obligation de faciliter le transit économique à travers notre pays.

**Le développement du ferroviaire et du maritime ne peut justifier une inaction sur les routes.**

Il serait déraisonnable d'utiliser le prétexte d'un développement du fret ferroviaire et du fret maritime pour différer ou retarder les équipements en infrastructures routières qui éviteront la thrombose. Prétendre obliger les transporteurs à utiliser un réseau ferroviaire qui n'aurait pas été préalablement mis à l'abri des aléas qui l'on rendu inopérant ne serait guère plus raisonnable.

**L'A89, une autre fausse bonne solution.**

C'est une autoroute de montagne, "d'aménagement du territoire", son tracé éminemment politique allonge les parcours, ce qui ne répond vraiment pas aux besoins de l'économie européenne. Les aléas hivernaux viennent ajouter d'autres incertitudes, lui ôtant tout intérêt logistique pour le fret international. La section Bordeaux-Libourne est une vieille 2x2 voies qu'il est à peu près impossible de mettre aux Normes autoroutières. Elle est accidentogène et inadaptée (*fortes pentes en zone urbaine, arrêts de bus (!), peu de Bandes d'Arrêt d'Urgence*).

**Les Routes Nationales 10 et 141 transformées en autoroute. C'est "La" solution face aux difficultés budgétaires de l'Etat et aux retards accumulés.**



Notre Communauté de Communes subit ce gigantesque trafic sur une vieille nationale, à 2 voies pour la moitié du parcours.

Nous voulons, comme cela a été fait dans d'autres régions, profiter de ce "fléau" pour y puiser du développement économique, construire à travers la Charente une autoroute dite de "trafic", puisque le trafic est là et qu'il y restera.

Partout ailleurs, lorsque le trafic existe, il a été construit des autoroutes. Alors construisons l'autoroute qui s'impose, par la voie de la concession,

puisque l'Etat ne peut pas la réaliser sur ses propres fonds, maintes fois promis mais délivrés au compte goutte.

Nous voulons cet équipement pour gérer au mieux le trafic croissant du corridor atlantique, développer nos industries et nos services le long d'une route moderne.

**Un barreau autoroutier de Chevanceaux à La Croisière, point de jonction avec l'A20 et la RCEA (Route Centre Europe Atlantique).**

**Entre Roumazières et La croisière il s'agirait d'une autoroute concédée, en site propre, basée sur le projet "Nantes-Méditerranée" retenu au CIADT\* (Comité Interministériel d'Aménagement Du Territoire) du 18 décembre 2003. Entre Chevanceaux et Roumazières, le tronçon emprunterait les N10 et N141 transformées en autoroute.**

*...soyons au moins au niveau des autres...*

**L'Espagne a d'ores et déjà 2000 km d'autoroutes\* de plus que la France, avec le projet d'avoir à terme plus de 15000 km d'autoroutes, pour plus de sécurité et une meilleure répartition territoriale du développement économique.**

*(\*) autoroutes répondant aux Normes.*

### ...dernière minute...

*Nos parlementaires ne veulent pas d'autoroute, alors l'Etat n'en propose pas. On préfère parler de PDMI. Quel en est le contenu pour la Charente? mais on promet:*

*- Chevanceaux-Reignac ...PDMI?...2020?*

*Et pendant ce temps sur le tronçon Pétignac-Barbezieux, commencé en 2006, promis pour 2009, on cherche encore de l'argent pour terminer, au mieux fin 2011...*

*A relire la Presse du 10 décembre 2003, cette section était promise pour 2006 et Reignac-Chevanceaux pour 2007 ou 2008...*

*À quand une N 141 à 2X2 voies continue de Chasseneuil à la limite de la Haute-Vienne?*