

CONSULTATION PUBLIQUE

Nous avons eu connaissance de cette Consultation publique tardivement.

Réellement très concernés par ce sujet, nous souhaitons y apporter notre contribution.

Notre Communauté de Communes est en Charente, près de Bordeaux, dans la circonscription de Cognac. Dans notre circonscription, sont nés Jean MONNET et François MITTERRAND. Des membres éminents du Cabinet de Jean MONNET étaient originaires de Barbezieux, principale ville.



3 B SUD-CHARENTE

CONTRIBUTION à la question N°1

Notre sentiment est que les Administrations françaises ne vous ont pas donné tous les éléments statistiques au sujet des flux économiques et de leurs itinéraires réels à travers notre pays. Malgré son importance, le corridor du SUD-OUEST au NORD-EST n'est pas mentionné, il nous semble utile de le mentionner et de l'intégrer.

CONTRIBUTION à la question N°3

Les ressources basées sur les PPP (*Partenariat Public-Privé*) sont gage de rapidité, d'efficacité et de justesse économiques dans les choix conduisant aux projets d'infrastructures.

CONTRIBUTION à la question N°5

Ce choix est en effet judicieux, puisqu'il permet, en raison de ses caractéristiques juridiques et constitutionnelles, d'inciter les Etats à agir sur ce sujet, dans l'intérêt de l'Union Européenne.

Le CORRIDOR OUEST EUROPEEN du FRET ECONOMIQUE

Le rappel historique ci-dessus pourrait être anecdotique, si ce n'est que notre Communauté de Communes est traversée par le CORRIDOR OUEST EUROPEEN du FRET ECONOMIQUE, en passe de devenir la colonne vertébrale des échanges européens (*une sorte de Route 66 de l'U E*).

Sur la N10, **7000PL/jour en trafic international**, soit **2 fois plus que sur l'autoroute A7** (3700PL/jour y effectuent un trajet supérieur à 350 km). Près d'Irun, le trafic transfrontalier est équivalent à celui qui franchit tout l'arc alpin français (3 autoroutes: A40, A43, A8).

Mais, au sud de Tours, le trafic international est 2 fois moins élevé que celui mesuré à la frontière espagnole, ce qui tend à prouver qu'il existe un itinéraire « oublié ».

Cet itinéraire part d'Angoulême, emprunte la Nationale 141 jusqu'à Chasseneuil, puis la D951 en direction de l'autoroute A20 et de la Route Centre Europe Atlantique. Pour rejoindre le bassin Rhénan, la Scandinavie, l'Est de l'Europe et la Russie, par le plus court chemin.

Les camions de 19 nationalités transitent chaque jour par Angoulême, selon une croissance annuelle du trafic proche de 13%. Sur cet itinéraire oublié, le volume du fret européen en transit devient peu à peu **comparable à celui de l'autoroute A7**.

Sur les 2/3 de son parcours dans notre département, la circulation s'effectue sur des routes à 2 voies. Les services de l'Etat suggèrent, faute de moyens financiers, de détourner le trafic sur l'autoroute A10, donc vers la Région parisienne, ce qui augmente les distances et les temps de parcours. Obliger les camionneurs à passer dans une région parisienne déjà saturée ne fait qu'aggraver la situation en jetant les camions dans une véritable nasse autoroutière.

LE PLUS COURT CHEMIN ENTRE LE NORD ET LE SUD DE L'UNION EUROPEENNE

origines- destinations des poids-lourds



Les grands axes créant à partir d'Angoulême le Corridor ouest-européen du fret économique

éviter les encombrements de Lyon et de Paris



Les autoroutes de la mer et le projet n°8 d'Essen renforcent le Corridor

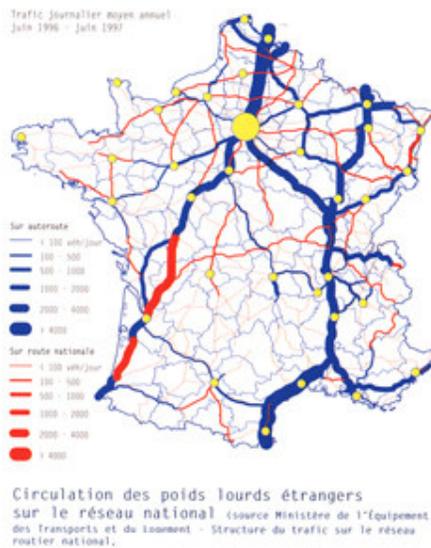
Selon nos enquêtes effectuées auprès des conducteurs de poids-lourds, il semble que cet itinéraire soit le plus court en temps et en distance, pour les flux traversant l'Europe.

Les itinéraires suggérés par le Ministère des Transports (*par Lyon et la région parisienne*) ne conviennent pas aux conducteurs de poids-lourds. Transiter par la région parisienne ou l'agglomération lyonnaise allonge les distances, les temps de parcours et augmente les coûts.

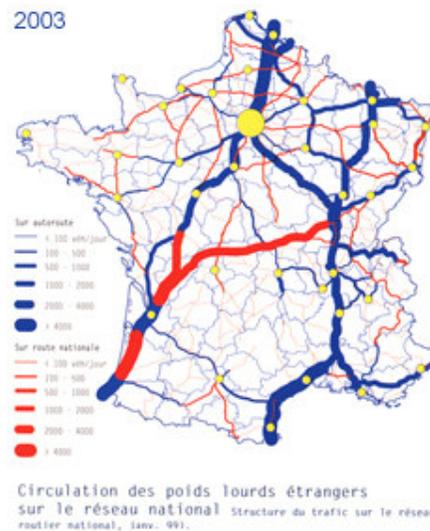
En France, il devient urgent d'admettre l'existence d'un corridor consacré au fret européen de transit selon un axe sud-ouest nord-est, ouvert en toutes saisons, évitant la cohabitation avec les difficultés de circulation des très grandes agglomérations pour ne pas les aggraver, afin que le trafic européen soit perçu positivement.

Ces difficultés dans l'acheminement des marchandises sont contraires au principe de libre circulation des biens et des personnes.

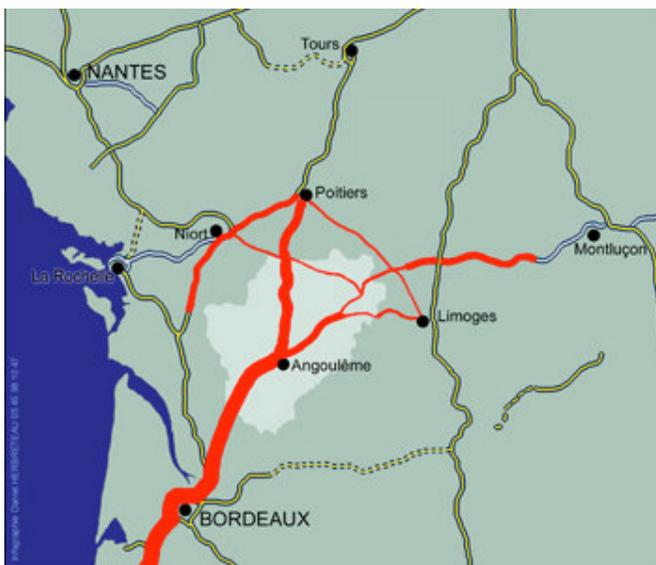
Carte des trafics officiels (1996-1997)



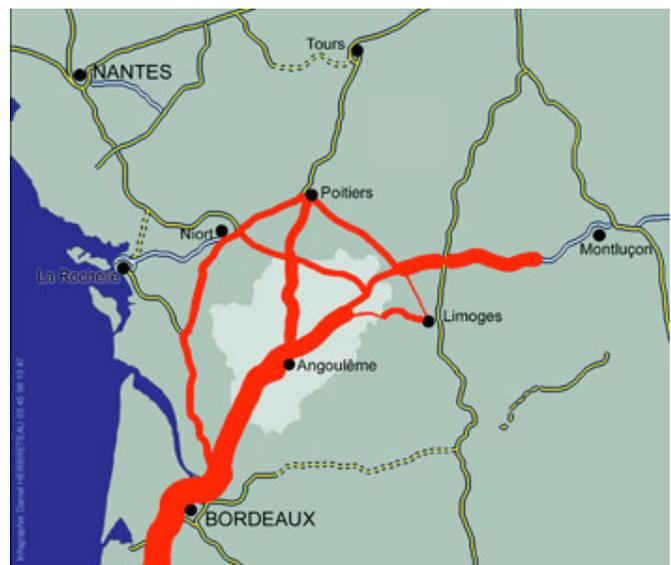
Notre carte réalisée à partir des comptages officiels



TRAFIC en 2002



TRAFIC 2012 selon évolution constatée sur 7 ans



Les autoroutes de la mer imposent que les ports concernés soient convenablement reliés à leur arrière-pays, par exemple le Port de La Rochelle doit être desservi par une infrastructure autoroutière lui offrant un lien direct vers l'Europe centrale, la Suisse et l'Italie. Le projet Nantes-Méditerranée répond à ce besoin, de plus il offre au flux venu d'Espagne près de 70 km d'autoroute pour une liaison vers le bassin Rhénan et l'Est de l'Europe.

*TRAFIC 2012 avec superposition du projet NANTES-MEDITERRANEE
(liaison autoroutière de la N141 à la RCEA et à l'A20)*

