

La lecture du rapport du Maître d'ouvrage, et ma connaissance de l'agglomération bordelaise et de la nationale 10 de Bordeaux à Biarritz me permettent d'apporter des réponses motivées aux trois questions du débat.

1- LE PROJET EST-IL OPPORTUN?

Je ne le crois pas. Je le dirais plutôt prématuré.

Je pense que le transport du fret en France est un problème européen et que sa solution doit être européenne.

Il est important de connaître les raisons de l'accroissement du trafic et voir s'il n'est pas préférable d'agir sur ces raisons plutôt que sur leurs effets. L'une de ces raisons est la politique du "juste à temps" qui permet aux industriels et à leurs clients de supprimer les aires de stockages. Ce système suppose une desserte faible et régulière par la route et est préjudiciable au transport maritime qui convient mieux aux gros volumes.

L'inconvénient est que les économies des entreprises sont financées par les contribuables des contrées traversées par la route.

On peut estimer également que le faible coût du transport favorise la concentration des usines de production dans les pays à faible coût de main d'oeuvre, au détriment de l'emploi local.

Je trouve le scénario du possible très timide dans le transfert du fret routier vers le rail. Il est possible de faire beaucoup mieux. Cela implique une définition européenne de la plateforme de feroutage et qu'il n'y ait donc qu'un seul type de plateforme.

A ce propos, notons que le terme "autoroute ferroviaire ou maritime" est inadéquat.

Le fait de charger un véhicule complet sur un train ou un bateau pour franchir un obstacle relève de la technique du bac. Cette technique est inadaptée au transport à longue distance, d'abord parce qu'elle immobilise le tracteur qui n'est donc plus productif. Elle oblige à transporter un poids supplémentaire, ce qui diminue son efficacité.

Elle immobilise aussi le conducteur. En droit français, celui-ci, bien que ne travaillant pas, reste sous la dépendance de son employeur et son temps de trajet doit être payé comme temps de travail.

Appliquée au rail, elle oblige au changement de gabarit des ouvrages d'art.

Je préconise donc pour le rail le transport de conteneurs et pour le maritime le transport de semi-remorques sur navires "roll on / roll off".

Je pense que la réussite du plan ferroviaire passe par la mise en place rapide du contournement ferroviaire de Bordeaux et la liaison Pau / Canfranc.

Elle suppose aussi l'équipement de l'Espagne et du Portugal en voies européennes.

Il est vital de réhabiliter le rail dans sa fiabilité et sa compétitivité. La contribution de l'Europe est indispensable dans le financement de ces projets.

Naturellement, lorsque les liaisons alternatives seront opérationnelles, il sera opportun d'augmenter significativement le coût du transport routier à longue distance et de favoriser le cabotage pour la desserte des clients.

Envisager dès maintenant un contournement autoroutier risque de compromettre le plan ferroviaire dans la mesure où les entreprises devront

investir dans les nouveaux modes de transport ou décider de nouvelles localisations.

Par ailleurs, je vois mal l'efficacité d'une autoroute à péage doublée par une autoroute gratuite.

2- QUEL TRACE?

Au point de vue interrégional, le barreau nord prolongé vers Langon permet une meilleure liaison est/ouest et l'ouverture de Libourne vers Pau.

Côté ouest, un pont sur la Gironde permettrait de désenclaver le Médoc si tant est que les médocains souhaitent être désenclavés.

Pour être efficace, ce pont doit se situer le plus au nord possible.

Le site de franchissement le plus adapté serait Pauillac où l'île Pathé permet d'ériger des piles. Le pont permettrait aussi d'acheminer l'électricité de la centrale de Braud et st Louis.

L'aéroport de Mérignac et la zone portuaire sont déjà desservis par l'infrastructure existante et ne sont nullement concernés par le trafic Nord/Sud.

Le problème est de faire que cette infrastructure redevienne suffisante en déplaçant le trafic international et interrégional.

3- LES ENJEUX?

Je crois que l'enjeu principal de ce projet est de montrer qu'un gouvernement est capable de piloter l'économie et de maîtriser la conjoncture plutôt que d'en subir les diktats.

--

Robert POUYFAUCON
rpouyfaucou@9online.fr