

Bonjour,

j'ai assisté à la "séance d'ouverture" initiée par Monsieur le Président de la Commission particulière chargée du débat public sur ce thème le 15 octobre 2003.

Sur les trois questions qui doivent structurer le débat, Monsieur le Président a demandé aux personnes présentes, au delà des interrogations que celles-ci soumettaient à la Commission lors de la réunion, de lui communiquer toute proposition qui pourrait faire "avancer le débat".

J'ai noté que les intervenants de la salle ont salué la démarche "novatrice" qui était mise en place. Tout comme eux j'apprécie cette ouverture au débat public et formule l'espoir qu'elle sera constructive pour le projet concerné.

Les informations communiquées dans les documents et lors des interventions (claires, concises, à priori objectives et toujours dans le but de donner les informations en sa possession) du Directeur Adjoint de la Dtion Régionale de l'Equipement et des Transports m'ont amené à vous soumettre les réflexions/propositions précisées infra.

La première question "un tel contournement (autoroutier) est-il opportun?" relève, à mon sens, plus de décisions politiques qui se traitent entre l'Etat Français et l'Union Européenne. Cependant, elle fait partie du projet mis en "débat public" et sera l'objet de ma proposition.

Concernant la deuxième question "contournement (autoroutier) par l'Ouest ou par l'Est", je fais les observations suivantes:

- le contournement par l'Ouest, d'un point de vue macro-géographique, facilitera le passage du "noeud" bordelais pour les poids lourds en transit entre le nord de l'Europe" et l'Ouest de l'Espagne et le Portugal. Cela ne fera que favoriser l'augmentation du trafic autoroutier de transit et cela apportera par ailleurs une augmentation sensible des nuisances (bruit et surtout pollution atmosphérique) imposées à l'ensemble urbanisé Bordeaux/Libourne/Langon du fait des vents dominants.
- le contournement par l'Est, toujours sur un plan macro-géographique, et par le fait des interconnexions qu'il permettra avec les autoroutes vers Toulouse, Pau et surtout l'A89 vers Lyon, va offrir aux transitaires européens un choix de voies de circulation élargi pour relier plus facilement Espagne et Portugal à l'Europe centrale par autoroutes. Ceci apportera, entre autres, des nuisances sonores additionnelles significatives à l'environnement urbain concerné par les tracés autoroutiers.

En fait, la France est le passage obligé qui désenclave le sud de l'Europe (et le Maghreb) au sein de l'U.E. par transport routier, celui-ci étant l'outil le plus approprié (souplesse du service, rapidité) pour la majorité du transport intra-communautaire de biens et marchandises.

Il faut, face à cet état de fait, changer de paradigmes.

Ma suggestion (proposition?) serait la suivante:

1- créer un "couloir" d'Irun à Calais, propriété de l'Etat français, qui serait loué par bail (99ans?) à une société européenne à charge pour elle de réaliser, maintenir et exploiter une double voie de chemin de fer dédiée au transport de transit (remorques avec ou sans tracteur) avec des embranchements vers le réseau RFF au droit des zones économiques majeures (bassins d'Adour, Gironde, Loire, Seine et Lille). Les ouvrages d'art majeurs pouvant être subventionnés

par l'U.E., en intégrant au maximum ce couloir dans la campagne française: ce n'est pas une ligne grande vitesse.

2 - "Taxer" tous les poids lourds entrant dans le pays au titre de la participation aux frais d'entretien du réseau autoroutier/routier français car ils sont le facteur accélérant de l'usure des infrastructures de circulation routière.

Le point 1 ci-dessus se rapproche de ce qui a été mis en place pour la traversée de la Manche et de la Suisse.

Le point 2 supra, applicable, au sein de l'Union Européenne, laisserait à chaque pays le choix de ne pas l'appliquer.

Je vous remercie pour votre attention.

*W. Stuxiano*