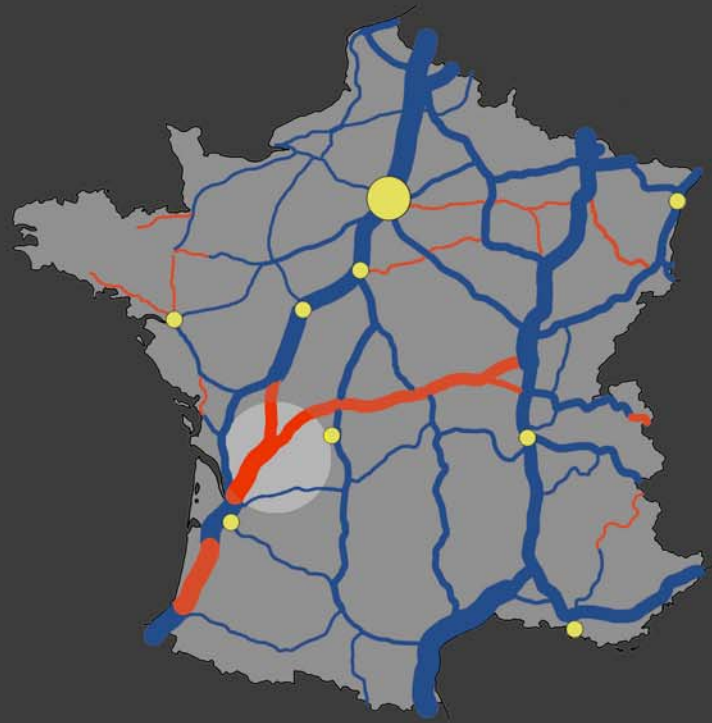


Un scandale national

N10

E606

le DOSSIER NOIR de la



Par le tonnage en transit et le trafic de poids-lourds internationaux, la 3ème autoroute de France est une... Route nationale dont la mise aux normes autoroutières devait être achevée il y a trente ans et finalement sera terminée dans 10 ou ... 20 ans.

Un scandale national

N10**E606****le DOSSIER NOIR de la**

Sommaire.....	page 3
Un scandale national.....	page 4
Esquisse de solution.....	page 9
Bibliographie.....	page 12

ANNEXES

Extraits du Rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées.....	page 13
Recommandation pour la N10.....	page 14
Recommandation pour la N141 et la RCEA.....	page 17
Analyse des flux de l'autoroute A7.....	page 21
Présentation de la mise en autoroute de la N10 dans les Landes.....	page 27
Présentation du dispositif de Taxe allemande pour les Poids-lourds.....	page 43

COMMUNAUTÉ de COMMUNES 3B Sud Charente

✉ "Le Vivier" 16360 TOUVÉRAC
☎ (33) 05 45 78 89 09
📧 contact@cdc3b.com
<http://www.cdc3b.com/frame.php> (téléchargement, dossier)

ENTREPRENDRE en Sud Charente

✉ "Le Vivier" 16360 TOUVÉRAC
☎ (33) 05 45 78 89 09
📧 economie@cdc3b.com

Daniel HERBRETEAU *auteur*

☎ (33) 05 45 98 10 47
📧 daniel.herbreteau33@wanadoo.fr

Un scandale national

N10

E606

Le DOSSIER NOIR de la

“La route, c’est la raison d’État inscrite sur le sol”

Robert Capot-Rey (1897-1977), auteur de “Géographie de la circulation sur les continents”

Quelle est donc cette raison d’État qui fait refuser l’évidence aux responsables, qui a créé cette situation unique en France et peut-être en Europe?

Sur des tronçons encore à deux voies au sud et au nord de Barbezieux, la route nationale 10 supporte un gigantesque trafic approchant 10000 PL./jour en moyenne journalière annuelle, doublé d’autant de véhicules légers, ceci quasiment sans aires de stationnement publiques aménagées.

Comment a-t-on pu en arriver là mais surtout par quel déterminisme un tel trafic se développe t-il, sur une route d’un autre âge?

Les élus de la communauté de communes des 3B Sud Charente en accord avec les membres de l’association Entreprendre en Sud Charente ont considéré qu’ils devaient tenter de répondre par eux-mêmes à ces questions.

Pour réaliser ce travail nous avons pu bénéficier du concours précieux de Daniel Herbreteau, que je tiens à remercier très vivement ici, pour ses recherches.

Je forme maintenant le vœu que ce dossier mette un terme définitif à la négation par l’administration centrale du corridor européen de fret qui traverse la Charente sans alternative possible et qu’il favorise ainsi la réalisation dans les délais les plus courts possibles de l’autoroute sécurisée devenue indispensable, qui dynamisera le développement économique de la Charente toute entière.

Bonne lecture à tous.

*Le Président de la communauté de communes des 3B Sud Charente.
Daniel Sawaitre*

Un scandale national

E606

N10

le DOSSIER NOIR de la

Le CORRIDOR OUEST EUROPÉEN du FRET ÉCONOMIQUE

Sur la N10, route souvent à 2 voies, un trafic soutenu de **9500 PL/jour** en moyenne journalière, avec une pointe à **12890 PL/jour** en mai 2001, le transit international de 7000 PL/jour, est **le double de celui observé sur l'autoroute A7**. (3700 pl/jour y effectuent des trajets supérieurs à 350 km) source ASF.

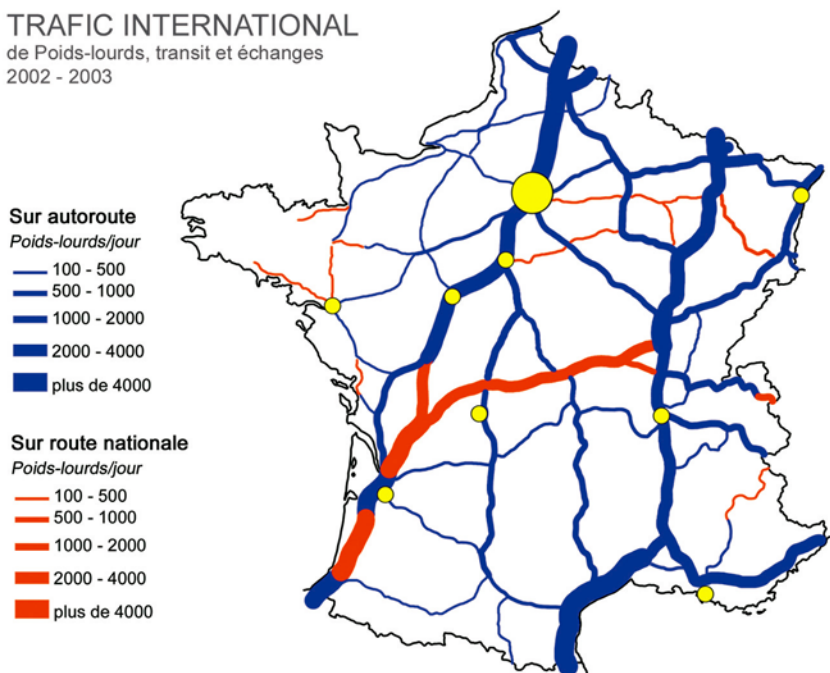
Au poste frontière de Biriadou, avec plus de 8500 poids-lourds, le trafic est plus élevé que celui qui franchit tout l'arc alpin français (3 autoroutes: A40, A43, A8).

Mais au Sud de Tours, le trafic international n'est plus que la moitié de celui observé à la frontière espagnole. Ce qui démontre l'existence d'un itinéraire "oublié", rejoignant par la **Route Centre Europe Atlantique (RCEA)**, le carrefour autoroutier de la région de Beaune, l'A6, l'A31 et l'A36 vers le bassin rhénan, la Scandinavie, l'Europe de l'Est et la Russie par le plus court chemin.

Cet itinéraire quitte la N10 à Angoulême, les camions d'une vingtaine de nationalités y transitent, selon une croissance annuelle du trafic proche de 13%.

Le volume du fret longue distance y est comparable à celui de l'A7. La convergence des flux en Charente fait doubler le trafic sur la N10 entre Bordeaux et Angoulême par rapport à Angoulême-Poitiers, ce qu'ignorent les statistiques.

TRAFIC INTERNATIONAL
de Poids-lourds, transit et échanges
2002 - 2003



Un scandale national

N10

E606

le DOSSIER NOIR de la

En Charente, le Corridor européen emprunte des routes à 2voies sur les 2/3 de son parcours, sans alternative possible. Au terme de l'actuel contrat de plan Etat-Région, les routes ne seront plus intégrées aux plans. L'Etat gardera seul la charge de ces routes tant pour l'entretien que pour l'investissement.

Pour seulement maintenir le modeste rythme actuel des travaux, l'Etat devrait tripler son effort financier, puisque précédemment sa participation ne s'élevait qu'à 1/3 de l'investissement et que de plus il récupérerait la TVA.

Faute de moyens financiers à hauteur de l'enjeu, les services de l'Etat suggèrent de détourner le trafic vers d'autres axes. Pour partie vers l'A10, ce qui a pour effet d'allonger le parcours et d'envoyer dans les encombrements de la région parisienne des camions qui n'ont rien à faire dans cette "nasse" autoroutière. Pour une autre partie, leur faire emprunter l'A89, autoroute de moyenne montagne, avec là aussi un trajet plus long, vers Lyon et ses autoroutes saturées.

Au fil des années, une imparable logique économique a tracé son corridor en plaine, ouvert toute l'année, au plus près de la ligne droite menant de la péninsule ibérique à la Scandinavie par le coeur économique de l'Europe. Nulle part ailleurs en Europe, nous n'observons un phénomène de cette ampleur, faisant fi des logiques nationales.

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



Les origines et destinations des poids-lourds créent le CORRIDOR ouest européen

Un scandale national

E606

N10

Les RAISONS de ce TRAFIC et ÉVOLUTIONS

Selon nos enquêtes effectuées auprès des transporteurs et des logisticiens, l'itinéraire par la N10 et la RCEA est le plus rapide et le plus court pour les flux de marchandises traversant l'Europe.

Pour l'essentiel, ces marchandises ne font que transiter par la France, les itinéraires suggérés par le Ministère des transports (A10 et A89) ne sont pas adaptés à une logique de Corridor économique qui, par définition ignore les grandes agglomérations, sources d'encombres routiers, d'augmentation des distances et des coûts.

Un chauffeur, contraint d'emprunter l'A10 au nord de Bordeaux, se retrouve obligatoirement en région parisienne, par conséquent, il préfère souvent emprunter le réseau départemental du Sud et de L'Est de la Charente, que courir le risque d'être englué pour des heures dans les embouteillages d'Ile de France. Le problème se répète en Belgique et aux Pays-bas où le réseau est saturé, comme à Lyon.

Depuis l'élargissement à l'Est, le centre économique et géographique de l'Europe s'est déplacé, il est logique que le corridor suive.

Le trafic en transit par la région parisienne ne fait qu'augmenter l'hostilité des franciliens à l'égard des camions et des transports en général.

Ces difficultés dans l'acheminement des marchandises sont contraires au principe de libre circulation des biens et des personnes à l'intérieur de la Communauté Européenne.

TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL
1996 - 1997



Circulation des poids lourds étrangers sur le réseau national (source Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Structure du trafic sur le réseau routier national).

TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL
2002 - 2003



Circulation des poids lourds étrangers sur le réseau national (source Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Structure du trafic sur le réseau routier national).

Un scandale national

N10

E606

Le DOSSIER NOIR de la

Dans les prochaines années, le trafic lourd devrait croître sur le réseau français selon un rythme annuel compris entre 1,1% et 1,9%. Mais sur le Corridor Atlantique, la hausse du trafic suivra la croissance prévisible du PIB des **Pays Émergents de la Communauté Européenne (PECO)**, et ceux de la péninsule ibérique, c'est à dire au moins 5,5%.

Tout indique une croissance en Charente, du trafic en transit international.

L'investissement de Singapour, créant le port de Sinès au Portugal, illustre bien que ce port à conteneurs va jouer le rôle de gigantesque porte d'entrée sur le continent pour les marchandises venues d'Asie.

Le projet N°8 d'Essen, financé par l'U.E. a notamment renforcé les capacités ferroviaires et autoutières de la péninsule ibérique en les ancrant sur le passage frontalier atlantique, relié par la Route Nationale 10 au coeur de l'Europe.

La N10 est vitale aussi pour un autre projet de dimension européenne, le projet Plaza à Saragosse. Le Financial Times reconnaît que Saragosse constitue un véritable "hub*", le plus important d'Espagne pour les marchandises. L'Institut de Technologie du Massachusetts (M.I.T.) a décidé de s'implanter à Plaza, considérant que c'est le plus important au monde, en matière de formation et de recherche dans le domaine de la logistique.

A plus longue échéance, l'héritage historique commun incite les

LES AUTOROUTES de la MER sur la façade ATLANTIQUE



Le projet N°8 "d'Essen" ici en vert, est relié par la N10 et la RCEA au reste de l'Europe par le plus court chemin (ici figuré en rouge), évitant Lyon et Paris.

Un scandale national

E606

N10

le DOSSIER NOIR de la

gestionnaires de Plaza à nouer des liens commerciaux privilégiés avec le Mexique et le Brésil, pour devenir la porte de l'Amérique du Sud en Europe.

Cette ouverture maritime sera peut-être pour la France, une opportunité pour organiser une nouvelle logistique fondée sur les autoroutes de la mer...

Mais pour une pleine efficacité, les autoroutes de la mer devront être prolongées, sur terre par des liaisons autoroutières efficaces.

Le port autonome de La Rochelle, seul port en eaux profondes de la façade atlantique, peut y jouer un rôle important. Comme dans le rééquilibrage vers l'ouest des infrastructures de transports terrestres. Encore faut-il le doter d'une liaison autoroutière directe vers le coeur de l'Europe, la Suisse et l'Italie du Nord.

AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES, LE TRAFIC AURA BASCULÉ VERS L'EST



Le projet du CIADT du 18 décembre 2003

Intéressant pour La Rochelle, le projet de liaison autoroutière entre l'A10 depuis Niort vers l'A20 par Confolens offre également une réelle opportunité de connection de l'A20 à la N141 et à la N10 vers Bordeaux.

Le tracé retenu par le CIADT du 18 décembre 2003 apporte **plus de 70 km d'autoroute au Corridor ouest européen**. Entre cette autoroute et la partie Nord du Grand Contournement Autoroutier de Bordeaux **il n'y aura que 105 km**, dont la majeure partie est actuellement à 2x2 voies. Sur les 50 km restés à 2 voies, 15 km sont en chantier, pour les 35 km restant, il faudra **attendre 10 ou 20 ans**.

Esquisse de solution

N10**E606**

Ce délai est incompatible avec l'inévitable déferlement de poids-lourds évoqué précédemment. Les enjeux sont à l'échelle du continent.

Voir la France y répondre par des déviations de villages, ne manque pas d'étonner les observateurs. Comme les étonnent les difficultés croissantes de circulation sur la N141 que les camionneurs sont obligés d'emprunter malgré la traversée d'un nombre incalculable de hameaux, d'agglomérations, où les simples croisements sont devenus périlleux.

Devant l'urgence de la situation, les délais sans cesse repoussés, le manque de crédits, la croissance du trafic, il faut reconsidérer les choix opérés il y a trente ans, à une époque ou personne n'aurait imaginé que la Charente puisse être confrontée à une telle situation.

La seule solution raisonnable semble être d'adopter en Charente ce qui a été choisi pour cette même Nationale 10 dans les Landes:

La transformation en autoroute concédée!

avec péage pour les véhicules en transit dont le poids est supérieur à 12 tonnes et gratuité pour les véhicules légers.

Un itinéraire de substitution serait sauvegardé ou créé pour les véhicules lents et la desserte locale, comme à Reignac, Barbezieux, Rouillet, Chasseneuil, Taponnat et demain La Rochefoucauld.

Esquisse de solution

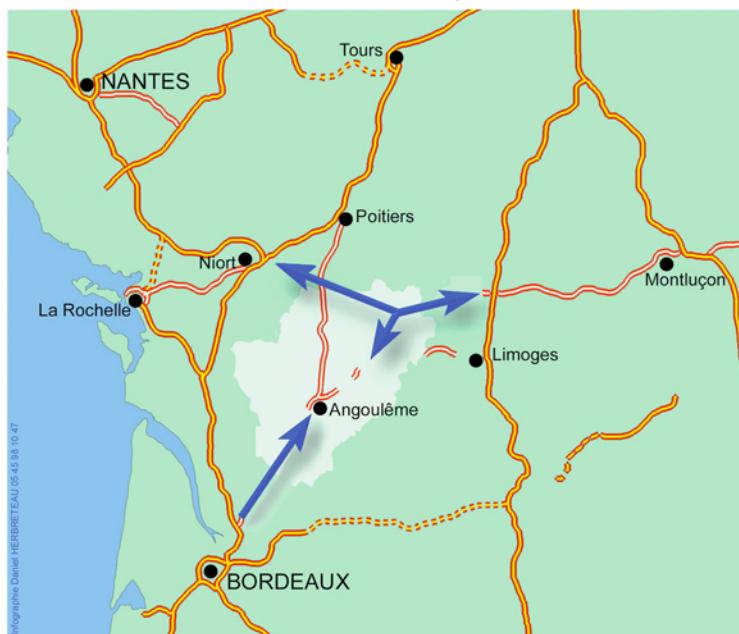
E606

N10

le DOSSIER NOIR de la

Cette transformation en autoroute concernerait prioritairement la N10 au sud d'Angoulême, mais aussi la N141 d'Angoulême à Roumazières; tronçons où l'essentiel reste à faire mais sur lesquels paradoxalement le trafic, déjà le plus important, subit la plus forte croissance. Dans la continuité, le barreau autoroutier de Roumazières à La Croisière bouclerait notre raccordement au réseau national des autoroutes, mettant fin à 30 ans d'injustice à l'égard de notre département.

COMPLÉMENTAIRE DE NOTRE PROPOSITION, LE PROJET DU **CIADT*** (Déc. 2003)



Le projet retenu au CIADT du 18 décembre 2003 nous apporte 70 km d'autoroute entre Roumazières et La Croisière (jonction de la RCEA et de l'autoroute A20).

*Il appartient aux collectivités locales de notre département de choisir la solution susceptible d'apporter les meilleures retombées pour leurs finances. Une autoroute de **trafic** peut être considérée comme une "tirelire".*

Cette route doit être payée par l'utilisateur et non par le contribuable!

(*) CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement Du Territoire), il décida d'inscrire le projet de liaison autoroutière entre l'A10 et l'A20, passant par la Charente.

Esquisse de solution

N10

E606

le DOSSIER NOIR de la

Techniquement, administrativement et juridiquement la transformation en autoroute est réalisable en s'inspirant des exemples donnés par la N10 dans les Landes, la RN83 et la A350 en Alsace.

Dès l'adoption du principe de mise en autoroute, plusieurs options sont envisageables, de la mise en concession en suivant l'exemple de la N10 dans les Landes, qui deviendra A63, à l'instauration d'un péage sélectif comme en Alsace sur la RN83 et l'A350.

Que notre position géographique devienne un atout!

Les annexes reproduites sur les pages suivantes montrent que notre inaction peut être le seul écueil à cette réalisation, puisque nous avons en mains toutes les solutions pour transformer radicalement le paysage économique de la Charente.

Tout d'abord nous publions des extraits du Rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées, rédigé en 2003 à la demande du gouvernement pour l'aider à définir les priorités en matière d'infrastructures de transports. A chacun de lire et d'apprécier l'avenir de notre département si nous laissons faire.

Ensuite nous publions ici un extrait de la revue des équipes d'ASF (Autoroutes du Sud de la France) dont les chiffres montrent bien que le trafic en transit international est beaucoup moins élevé sur l'A7 qu'il ne l'est sur la N10, ce qui confère à notre route un rôle essentiel pour l'économie européenne.

Enfin nous publions un dossier de la Direction Régionale de l'Équipement Aquitaine montrant le principe mis en oeuvre pour la transformation de la N10 en autoroute concédée, suivi de documents publiés par la Direction Régionale de l'Équipement Alsace et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin expliquant le fonctionnement de la taxe "LKW Maut" appliquée par l'Allemagne aux poids-lourds d'un tonnage supérieur à 12 tonnes.

BIBLIOGRAPHIE

Rapport d'Audit sur les grands projets d'infrastructures de transport
Inspection Générale des Finances, Conseil Général des Ponts et Chaussées
février 2003

LIVRE BLANC: Politique européenne des transports à l'horizon 2010
Commission européenne de l'Energie et des transports.
septembre 2001 (Présidente: Loyola de Palacio)

Rapport Van Miert sur le réseau transeuropéen de transport
Commission européenne.
juin 2003

hors série PIRENE II (projet Pirene d'amélioration des liaisons entre les Régions du Sud-Ouest européen)
2^{ème} trimestre 2005

La France en Europe, (étude prospective établie par la DATAR*)
(*) Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
mai 2003

Les transports sur le corridor multimodal Atlantique
Direction Régionale de l'Équipement Aquitaine
avril 2006

Dossier du maître d'ouvrage
Commission Nationale du Débat Public pour le contournement autoroutier de Bordeaux.
septembre 2003

Site Internet pour la documentation et les liens de téléchargement
<http://www.cdc3b.com>

Conception Graphique et réalisation, recherche documentaire et étude:
Daniel HERBRETEAU auteur