**A 63 Nord Commentaires**

*Les projets proposés appellent les constats et réflexions non exhaustives suivantes*.

Concernant les coûts ,7 km en maitrise d’ouvrage publique coûtent 54 M€ soit 7.7 M€ par km et 35km pour 290 m€ en Concession soit 8.2 M€ par km ( malgré des coûts fixes mieux amortis). Ces 35 km sont par ailleurs inutiles jusque Salles. C’est seulement 24 km qui seraient suffisants pour aller jusque l’échangeur vers Arcachon, ce qui en maîtrise d’ouvrage publique ne coûterait que de l’ordre de 184 M€ (évaluation en calcul proportionnel) .

Concernant les plannings, il est difficile de comprendre (et même d’admettre) que les deux projets aboutissent dans le même très long délai. Plus de 6 ans d’études et travaux pour 7 km en maitrise d’ouvrage publique et moins de 5 ans pour faire 35 km ( dont le tronçon en maitrise d’ouvrage publique) en Concession.

Concernant le transport de fret, dire qu’il est difficile de commander (3ans) ou d’insérer des sillons c’est expliquer et accepter que le mode ferroviaire n’a pas d’avenir pour le fret dans les 10 ans à venir (mise en service prévue du projet A63 Nord en2035). Ceci est inexact et inacceptable. Investir en modernisation de voie, en signalisation, appareils de voie et logiciels de créations de sillon permettra de résoudre ce problème bien plus urgent et faisable que la mise en service de la voiture dite autonome.

Concernant une éventuelle concession il faut noter que la Concession est une délégation de service publique qui comporte notamment les missions de conception, financement construction et exploitation pour une durée allant jusqu’ à 30 ans. Une telle durée n’est pas adaptée pour traiter une question urgente de trafic routier local en période de transition sociétale et énergétique avec un avenir à 10 ans non encore correctement étudié et arbitré.

*En conséquence* :

Les problèmes réels à résoudre dans les 10 ans qui viennent (et pas après 10 ans) concernent la fluidité du trafic et bien sûr la diminution rapide des émissions de CO2 et autres pollutions de l’eau et de l’air.

Cette non fluidité est due essentiellement à l’accroissement du transport de marchandises par camion ( avec les émissions de CO2 qui vont avec) qui représente jusque 19 % des véhicules et donc jusque 27 % des flux ( en UVP) .

**Les solutions d’investissement proposées n’aboutissent que dans 10 ans** avec dès la mise en service :

* Une augmentation des émissions de CO2 ,
* Une augmentation du trafic sur les vois adjacentes en cas de concession à péage
* Une incitation à continuer sans recours au fret ferroviaire.

Pour approcher une solution aux questions qui se posent à court terme (trafic local de plus en plus perturbé), moyen et long terme (avenir du fret routier) il faut mettre en œuvre des outils adaptés :

* Gérer de façon rigoureuse la régulation de vitesse et les accès depuis Salles c’est-à-dire signalisation et police de la route pour l’application des consignes (la régulation doit permettre de ramener les ralentissements vers Salles pour plus de fluidité entre Cestas et la Rocade dans un sens et associer cette régulation à celle de la rocade dans l’autre sens). Cela permettrait de diminuer à la fois les émissions de CO2 , les occurrences d’accident et d’augmenter la fluidité. Cette action est indispensable, urgente et aisément finançable. Ce type de gestion devra aussi être appliqué à la rocade.
* Faire l’étude des besoins régionaux et nationaux ferroviaires pour acheminer le fret. Rechercher les financements adaptés (Taxations des plateformes logistiques à l’image du Versement Transport en transports urbains) avec la planification y afférant. Les éléments concernant le fret dans le dossier qui nous est présenté sont trop généraux (en particulier les origines destinations du trafic de transit doivent être précisées par régions et pays en volume et évolution). Les domaines d’investissements à faire aboutir concernent le réseau ferré. La gestion du fret ferroviaire doit être progressivement automatisée en commençant par la signalisation, les appareils de voie, les nœuds et le maillage urbains avec les logiciels d’automatisations de construction et de gestion des sillons et chemins. Cela est plus urgent que le développement de voitures dites autonomes. Nous devrions disposer d’une telle étude de façon urgente et notamment les possibilités concrètes d’optimisation du réseau ferroviaire locale (problématique de gestion du trafic de transit, investissements urgents à effectuer).
* La gestion du transport de marchandise en fonction des distances doit obéir maintenant à une politique dument choisie ( périmètre institutionnel à définir : Bordeaux Métropole, Communes concernées comme Cestas ou St Jean d’Illac, Département ,Région, Etat ) . Des Cahier des charges doivent être construits pour l’implantation (localisation, financement des raccordements routiers et ferroviaires, énergie de traction et fiscalité) et la gestion (y compris accès) des plateformes logistiques avec anticipation et internalisation des coûts externes de toutes nature.

En conclusion la procédure mise en route n’est plus du tout adaptée à la situation. Une procédure d’urgence doit maintenant être mise en œuvre pour s’adapter à la situation des 10 ans à venir.