

Contribution Convergence Nationale Rail Limousin

au projet A.147 / Mars 2022

Nous avons suivi les travaux et argumentaires développés et portés autour du projet d'Autoroute-Concédée A.147 entre Limoges et Poitiers.

Dans un premier temps nous nous permettons de faire remarquer que même si des réunions / rencontres d'informations auprès du public ainsi que des élus des communes concernées ont bien été organisées , il ne s'agit pas à proprement parler d'une véritable enquête publique, avec suffisamment d'informations d'ordres socio-économiques, techniques et environnementales pour se faire une idée la plus réaliste et objective possible et il faut reconnaître que tous les acteurs potentiels n'ont pas forcément pu être informés voir invités à participer à ces ateliers ou au travail de concertation nécessaire à une mise en œuvre « collective » de la manière la plus démocratique possible ! La CNR-Limousin se positionne pour une alternative Ferroviaire au « tout routier » : il va de soit que tous les moyens nécessaires doivent être mis en œuvre et les fonds nécessaires débloqués pour réellement se donner les moyens d'une politique de transports cohérente, pertinente et efficiente sur bien des points. Des années d'abstraction d'investissements de la part de la SNCF (donc de l'Etat) concernant l'entretien et la régénération de l'infrastructure de voie, comme de la signalisation ont conduit à une dégradation et une détérioration de la voie conséquente, ne permettant plus la circulation des trains de FRET et ont conduit également à des réductions de vitesses qui ont fortement dégradé les conditions de circulation et augmenté les temps de trajet TER entre Limoges et Poitiers. S'il s'agit bien d'un « maillage » Régional », cette même ligne étant reliée au réseau National avec des directions multiples et des opportunités de transports irriguantes à peu près dans toutes les directions géographiques du territoire avec des correspondances adaptées ! Cet itinéraire routier serait profitable quasi-exclusivement au trafic poids-lourds à majorité international.....sachant qu'un rapport Européen révèle que 25% des gaz à effet de serre proviennent du transport, dont 70% sont imputables aux seuls

transports routiers ! (16% de la production mondiale de Co2) . Le nombre de voitures particulières en circulation à bondi de 40%entre 1990et 2017 et le nombre de poids-lourds de 6% ! Le trafic automobile en France est responsable de 94% des émissions de Co2du transport intérieur.

On ne finance pas une infrastructure « Privée » avec de l'argent publique en livrant « clés en main » à des organismes « capitalistiques », dont les intérêts ne sont ni le bien commun, ni l'intérêt Général au service de toutes et tous, tout en laissant majoritairement les investissements d'infrastructures à la charge des collectivités, des instances Régionales et/ou Départementales ! Le Service Public des Transports ne relève pas de ces missions là ! Le remboursement de la TICPE pour le transport Routier représente des sommes considérables qui seraient tout aussi profitables aux financements des transports Publics ferroviaires (Fret / TET/ TER) et rendraient les choses un peu plus équitables en terme de « concurrence non-faussées » et les coûts plus supportables aux finances publiques ! Si l'on veut voir les flux routiers diminuer drastiquement, il faut avoir le courage politique de mettre en place des incitations tarifaires adéquates : Exemple en Midi-Pyrénées, sur la ligne Carcassonne Quillan les TER sont accessibles au tarif très attractif et encore plus dissuasif d' 1€ le trajet : il est indéniable qu'avec l'augmentation exponentielle des coûts des carburants , du prix d'achat et d'entretien des véhicules de telles mesures ne trouveront pas de concurrence et inciteront les Usagers à revenir vers les transports publics ! Il faut améliorer les temps de desserte et de trajets de nos TEr (qui eux ont bien été renouvelés sont performants et confortables, il faut aussi adapter les horaires des dessertes aux réels besoins des usagers (salariés/étudiants/ Lycéens etc...) avec des points multimodaux correspondants aux nécessités de déplacement. Pour résumer, pas besoin d'une Autoroute-concédée dispendieuse , inégalitaire financièrement en terme de service rendu aux populations et charges supplémentaires auprès des collectivités qui sont déjà en difficultés consécutivement aux divers désengagement financiers des missions d' Etat : la Sécurisation de la N.147 , avec des créneaux (2X1) de dépassements adaptés, les contournements des bourgs et villages les plus dangereux ou accidentogènes , une vitesse limité à 110 Km/h sur les parties les plus roulantes seraient amplement suffisante. La remise à niveau de la Ligne Ferroviaire Limoges-Poitiers, sa montée en performance, le cadencement des dessertes et complémentarités (Métro-LIM) côté 87 jusque vers Bellac/ Le Dorat et idem côté sud Poitiers, la création de nouveaux points d'arrêts adaptés, une tarification attractive remettrait le Rail là où il n'aurait jamais dû disparaître !

Sans oublier le retour du FRET sur cet axe et si nos décideurs « politiques » (Etat/SNCF/Elus-ues) ne manquaient pas d'ambition, pourquoi pas l'électrification de la ligne, ce qui résoudrait le problème des « carburants alternatifs » qui sont à notre sens une fausse bonne solution.

« Le dire c'est bien, mais le FER c'est mieux. »

Cordialement CNR Limousin