



Association Collectif B.S.P. (Bon Sens Paysan)
Projet TramTrain Limousin
27, avenue Garibaldi
87 000 Limoges
Mail : tramtrainlimousin@gmail.com
Web : www.tramtrain-limousin.fr

Concertation préalable – Contribution du Collectif BSP sur le projet d'autoroute Poitiers- Limoges

Un projet qui ne répond pas aux enjeux du territoire.

La RN147 est un axe routier de desserte locale qui relie les agglomérations de Poitiers et Limoges (respectivement 278 000 habitants et 323 000 habitants¹).

Bien que cette route soit moyennement fréquentée en comparaison avec d'autres axes stratégiques de Nouvelle-Aquitaine. Elle est devenue tristement célèbre par son caractère accidentogène et l'augmentation constante du nombre de poids lourd.

En 2019, la RN147², c'est :

- 120km de centre à centre et 2h04 de trajet
- 6600 à 10700 véhicules/jour en moyenne suivant les tronçons deux sens confondus
- Dont 10% à 12% de poids lourds en fonction des sections
- Parmi lesquels 53% d'entre eux sont dédiés aux flux internationaux
- Un axe routier en parallèle d'une ligne ferroviaire sous-exploitée

Son tracé sinueux et son passage à proximité de lieux d'habitation (traversées de villages et de hameaux) questionnent quant à la possible cohabitation avec une vie piétonne dans les bourgs, la pratique des mobilités douces ou encore des activités agricoles...

Pour répondre à ces problématiques, un petit nombre de politiques, d'acteurs économiques influents, soutenu par les chambres consulaires préconise un projet d'autoroute concédée imaginé dans les années 2000. Selon eux, le trafic de poids lourds va continuer à augmenter de 20% jusqu'en 2040. C'est donc la seule solution capable à la fois de répondre à la dangerosité de la RN147, augmentation du trafic et en même de temps de développer économiquement un territoire enclavé.

¹ Données INSEE, 2018.

² Donnée DREAL Nouvelle-Aquitaine



Mais depuis la pandémie, le monde est devenu mouvant. Qui aujourd'hui est capable de prédire comment les transports vont évoluer seulement en s'appuyant sur les observations des 20 dernières années ? Est-il responsable d'investir 1Md€ sur des prévisions approximatives qui, peut-être, ne se réaliseront jamais ?

Un projet économique hors sol

Une autoroute, un tuyau étanche

Il est important de définir cette infrastructure pour mieux en apprécier les limites. Une autoroute est une voie de communication exclusivement routière, réservée à la circulation à vitesse élevée des véhicules motorisés (automobiles, motos, poids lourds). Elle ne comporte aucun croisement à niveau et les deux sens de circulation sont séparés par un terre-plein central ou une glissière de sécurité.

En résumé, une autoroute se comporte comme un tuyau plus ou moins étanche qui dessert deux centres urbains. Une autoroute va seulement traverser des territoires et conforter les dynamiques déjà à l'œuvre. Du fait de son étanchéité, les retombées économiques seront minimales entre les sorties et profiteront aux extrémités.

Des retombées économiques plus qu'incertaines pour les territoires

Peut-on encore croire que la construction d'une autoroute peut apporter progrès et développement économique ? Au même titre que certaines métropoles, Vierzon et Le Mans possèdent 3 autoroutes. Ces villes sont-elles pour autant des centres économiques d'importance pour la France ?

En somme, pour les territoires ruraux, c'est la double peine. Ils sacrifieront des hectares de terres en échange du délitement accéléré de l'économie locale. En diminuant les temps de parcours, les zones commerciales à proximité des sorties sont privilégiées au détriment des commerces historiques. De la même manière, l'autoroute incite à habiter plus loin des centres urbains et accroître l'étalement urbain. En allant à l'encontre des politiques actuelles qui incitent à réduire les distances domicile-travail, on augmente mécaniquement le budget déplacement des ménages au détriment de leur pouvoir d'achat.

Il est hasardeux de penser que Limoges ou Poitiers en bénéficieront davantage. Les principaux bénéficiaires ne seraient-ils pas les transporteurs internationaux émancipés de toutes les contraintes du territoire ?

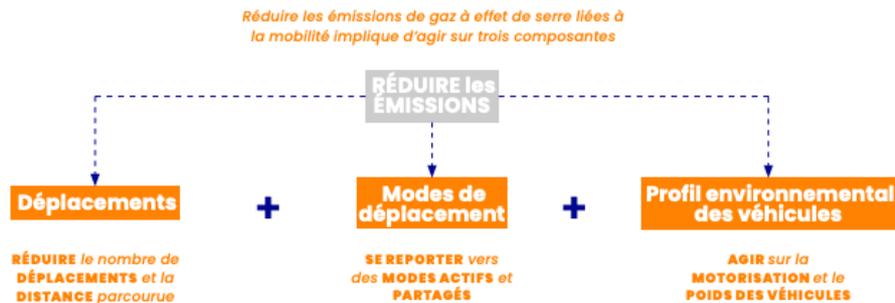
Une aberration écologique

Un accélérateur de changement climatique

Alors que l'avenir de notre société, de nos territoires, de nos habitants est marqué par le changement climatique, le projet d'autoroute A147 est inadapté aux enjeux de notre siècle. Un bilan carbone catastrophique aggrave le changement climatique dont les impacts vont totalement modifier nos paysages et notre agriculture (sécheresses et canicules d'un côté, pluies exceptionnelles de l'autre).

Avec 31% des émissions de gaz à effet de serre, le transport est la première source d'émissions en France et la voiture représente à elle seule plus de la moitié de ces

émissions³. Les pouvoirs publics et les scientifiques s'accordent sur le fait que l'atténuation de l'impact des transports passe inexorablement par une réduction du nombre de ces derniers.



Shift Project, Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone, 2018

Avant que l'ensemble du parc automobile ne soit électrique, quid de l'augmentation des rejets de CO₂ lié à l'augmentation de la vitesse à 80 ou 130km/h ?

Une destruction des paysages et de la biodiversité

Alors que la région Nouvelle-Aquitaine prône une réduction de l'artificialisation des sols⁴, l'autoroute entrainerait à elle seule la destruction de 800ha principalement des terres agricoles soit 2 fois la superficie de la ZI Nord à Limoges. De fait, elle deviendra une barrière de 30m de large infranchissable, délimité par des talus et des grillages. Malgré les quelques passages pour la faune, la biodiversité sera extrêmement impactée (fragmentation des espaces, destruction d'habitat naturel, suppression des continuités et corridors écologiques, surmortalité d'animaux...)

Ces impacts ne pourront difficilement être amortis par les mesures compensatoires qui nécessiteraient de désartificialiser 1300ha soit plus du double de la surface.

Vers un projet territorial de mobilité

En finir avec le mythe de désenclavement

L'autoroute concédée ou la 2x2 est le souhait d'une minorité. Le besoin d'aller de Limoges à Poitiers ou l'inverse est marginal (100 véhicules/jour) par rapport aux déplacements du quotidien entre chaque agglomération et sa zone d'influence (estimé entre 5000 et 10000 véhicules/jour).

Contrairement aux idées reçues, notre territoire est loin d'être enclavé à la différence d'une presqu'île ou d'une vallée. Il existe un itinéraire bis de qualité, la D741. Par ailleurs, la RN147 est doublée par une ligne de chemin de fer, aujourd'hui sous-exploitée mais qui présente en l'état un temps de trajet concurrentiel vis-à-vis de la route (1h51 contre 2h04).

Au XXI^e, les enjeux de mobilité ne peuvent plus être traités uniquement sur l'aspect routier. Il est nécessaire d'apporter une réponse globale alliant tous les modes de transport afin de répondre au mieux aux besoins des premiers concernés : les habitants.

³ ADEME, 2020

⁴ SRADET Nouvelle-Aquitaine, La gestion économe des espaces, 2020



Avec 1Md€, il est largement possible de proposer un projet plus pertinent pour notre territoire.

À court terme - Sécuriser les flux, favoriser une cohabitation et soutenir le train

- La mise en œuvre de petits dispositifs incitatifs permettrait dans un premier temps de se prémunir des risques
 - Radar de vitesse sur les tronçons les plus dangereux
 - Feux tricolores pédagogiques⁵ pour inciter les véhicules à réduire leur vitesse dans les hameaux et les bourgs
 - Préfigurer des aménagements d'espace public dans les bourg et hameau pour favoriser le ralentissement et sécuriser les piétons dans leur vie du quotidien
- La route est la seule infrastructure de transport dont le coût d'usure n'est pas directement répercuté sur l'utilisateur, mais sur le contribuable. Devenons un territoire d'expérimentation pour la mise en place de péages ruraux dont le revenu serait reversé aux communes impactées pour l'usure de la voirie avec une tarification privilégiant les habitants et professionnels locaux en opposition aux transporteurs nationaux et internationaux.
- La plupart des acteurs politiques et économiques ne participent pas aux réflexions régionales sur la refonte des horaires TER (programme Optim'Ter) et sur l'amélioration de l'infrastructure (RER Métropolitain). Pourtant, leur contribution permettrait d'encourager les gestionnaires à proposer des horaires répondant enfin aux besoins des usagers (adéquation scolaire et pendulaire) afin de favoriser le report modal de la route vers le train.

A moyen terme – Investir massivement sur l'infrastructure ferroviaire innover dans l'exploitation des trains

- Plus un réseau ferré est performant, plus il est rentable du fait de l'augmentation du nombre de trains. La régénération de la ligne Poitiers-Limoges (estimé à 73M€⁶) et sa modernisation (création de voies d'évitement, terminus supplémentaires en gare, électrification, modernisation de la signalétique) démultiplieraient les possibilités d'exploitation.
- Création des premiers arrêts supplémentaires dans les agglomérations de Poitiers et Limoges (1ère couronne et sites stratégiques), la mise en concordance des réseaux de transport urbains et régionaux et optimisation des aires de covoiturage à proximité des gares.
- Mis en place d'un système de tarification unique pour les transports collectifs à l'échelle régionale incluant les réseaux de transport urbain, réseaux ferroviaire et bus régional.
- Expérimentation d'une exploitation du réseau ferroviaire par bassin de vie versant en complément de l'offre TER de ville à ville.

⁵ Le feu tricolore passant au rouge seulement quand l'utilisateur dépasse la limitation autorisée

⁶ Cf. Avenant au CPER 2015-2020



- Pérenniser et soutenir les aménagements d'espace public pour redynamiser les centres bourgs historiques (résorption de la vacance immobilière, rénovation thermique du bâti, amélioration de l'habitat, soutien aux commerces de proximité...) et création d'aménagement routier ponctuel de sécurisation intégrant les mobilités alternatives (traversée de village, zone de virage, zone de forte pente).

À long terme

- Pérennisation du dédoublement de l'offre TER en 2 offres de transport distinctes : un service express de ville à ville avec peu d'arrêts intermédiaires et un service du quotidien de type TramTrain⁷ pour la desserte fine du territoire avec un cadencement régulier.
- Développement et amélioration progressif du réseau et multiplication de nouvelles haltes complémentaires dans les agglomérations.
- Généralisation de la démarche TramTrain/desserte express sur l'ensemble des étoiles ferroviaires de la Nouvelle-Aquitaine
- Développer un fret ferroviaire cohérent à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine et du territoire national ⁸ et remise en place d'un service de petite messagerie.

Dans le cadre des réflexions autour des infrastructures et de l'aménagement du territoire, nous appelons à une approche globale en matière de mobilité à la fois soucieuse du contexte socio-économique, des enjeux environnementaux et des besoins des habitants. En l'état, le projet autoroutière et ses variantes ne sont pas satisfaisant. Il s'agit aucunement d'opposer les modes de transport (ferroviaire et routier) mais bien de penser et concevoir un projet cohérent et complémentaire au service des territoires.

⁷ Projet TramTrain Limousin (cf. <https://www.tramtrain-limousin.fr/>)

⁸ Objectifs fixés par la Stratégie Nationale Bas-Carbone Introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte en 2015