

Michel Caniaux, expert transport, co-fondateur de l'association Altro, auteur du livre *Via Atlantica Ferroviaire* aux éditions L'Harmattan.

La Rochelle

L'autoroute du désespoir

En 2016, le Conseil d'Etat a, de manière arbitraire, torpillé le projet de ligne nouvelle ferroviaire Poitiers-Limoges qui, outre des relations plus rapides sur Paris, le nord et l'est du pays, permettait dans un premier temps d'ouvrir le Limousin sur la façade atlantique jusqu'en Espagne. Ainsi, dès son ouverture la ligne nouvelle aurait pu offrir des relations vers La Rochelle, Nantes et Bordeaux, si les yeux n'avaient pas été braqués uniquement sur Paris. Dans un second temps, avec le projet Via Atlantica, la ligne avait vocation à être prolongée à Lyon en se raccordant au projet POCL (Paris Orléans-Clermont-Lyon), soit 160 km environ à réaliser pour relier les deux projets et avoir une transversale performante reliant l'ensemble de la façade atlantique à Lyon et au-delà. L'absence de vision globale des décideurs n'avait pas permis de concrétiser ce montage transversal, révolutionnaire pour la mobilité nationale, que seule l'association Altro portait.

Ce fut un traumatisme de plus, le 3^e succédant au Y renversé et au pendulaire. La solution ferroviaire fut donc écartée et, avec elle, une alternative crédible au tout-routier pour échapper à la domination du tout-pétrole. Rappelons que le transport n'a pas encore amorcé ses révolutions écologique et énergétique et ne risque pas de le faire si l'on continue dans le développement d'infrastructures routières lourdes génératrices de nouveaux trafics. Le Limousin est passé à côté d'une nouvelle expérimentation de mobilité où pour la première fois le rail performant permettait une alternative crédible à la route. La ligne nouvelle aurait dû être mise en service en 2017. Que de temps perdu et que d'argent gâché !

C'est pourquoi, l'autoroute est venue sur le tapis, de désespoir et à contre-courant des exigences de notre temps puisque la possibilité du mode ferroviaire adapté avait été confisquée. L'autoroute parle plus aux citoyens qu'une ligne de train moderne, colonne vertébrale de la mobilité, que les habitants, n'ayant sous les yeux que des trains moribonds, ne peuvent imaginer. L'argumentaire est ainsi plus facile pour l'autoroute dont le citoyen lambda a, au contraire, une représentation précise. Aujourd'hui, l'autoroute est imposée comme unique solution, le choix est entre autoroute ou voie express, la solution ferroviaire étant occultée rendant impossible le choix entre deux mobilités. Cette absence de choix enferme les citoyens dans un piège les contraignant à souhaiter une autoroute à laquelle ils se résignent faute de mieux et sentant bien au fond d'eux-mêmes qu'elle est en décalage avec le contexte actuel...

Aujourd'hui, il faut opposer le rail à la route

Pendant longtemps, il nous a été dit qu'il ne fallait pas opposer le rail et la route. Cette petite musique a conduit au démantèlement du réseau ferroviaire, en particulier, dans le Limousin, région symbole du sous-développement ferroviaire et non du sous-développement routier.

-la route a-t-elle encore les moyens de régner sur les transports fret et voyageurs longues distances ?

-cette autoroute répond-elle aux exigences de notre temps ?

-permettra-t-elle d'économiser du carburant et de réduire notre facture pétrolière qui s'établissait à 21 Mds d'euros en 2019 ?

-permettra-t-elle d'atteindre les objectifs du Livre Blanc sur les transports de l'UE ? *En ce qui concerne le transport routier de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30% du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation*

d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.

Pour 2050, achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les États membres. Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train.

-offrira-t-elle une alternative aux citoyens désireux d'échapper au tout voiture de plus en plus coûteux avec la hausse du prix des carburants qui va se stabiliser à un niveau élevé et insupportable ?

-quel projet territorial engendrera-t-elle ?

-évitera-t-elle d'accentuer la désertification de ces régions ?

-suffira-t-elle pour attirer de nouvelles populations ?

-l'autoroute, compte tenu du contexte environnemental, énergétique et géopolitique, ne cumule-t-elle pas les faiblesses ?

-une autoroute vraiment pour tous ?

-compte tenu du contexte à rebours ne va-t-elle pas générer des ZAD (Zone à Défendre) ?

Aujourd'hui, au vu des réponses apportées aux questions précédentes et compte tenu des défis, climatiques et énergétiques, il faut opposer le rail et la route pour pouvoir changer de logiciel de mobilité comme nos voisins européens ont entrepris de le faire. Seule la France persiste dans l'erreur avec un acharnement forcené pour cette autoroute qui enterrera la ligne actuelle Poitiers-Limoges avec une exploitation limitée à Montmorillon-Poitiers et Le Dorat, ou Bellac, Limoges, un pas de plus dans le démantèlement ferroviaire. Le dossier de la DREAL rappelle, enfin, les effets négatifs de l'autoroute sur l'économie locale avec « la fuite des emplois vers les centres urbains, la chute d'activité le long de l'ancien itinéraire, la dégradation de la qualité paysagère liée à l'infrastructure et la réduction de la surface agricole utile. »

Projet local versus projet européen ?

L'autoroute reste, qu'on le veuille ou non, un projet local car, dans le futur, qui prendra sa voiture pour traverser la France si ce n'est en mode plaisir et touristique par les petites routes et ponctué de haltes pour apprécier la beauté du pays ? Et pour les gens plus pressés, sur ces grandes distances, l'autoroute sera forcément plus lente qu'une Via Atlantica. De même pour le fret, la logique voudra qu'il voyage majoritairement par le train via des conteneurs ou des caisses mobiles. Dans les deux cas, la route sera complémentaire du rail, colonne vertébrale de la mobilité comme prévu dans le Livre Blanc.

Européenne, la Via Atlantica se branche sur le Lyon-Turin (Limoges à moins de 2h de Lyon, à 3h45 de Turin et de Genève, et atteint la Péninsule ibérique (Bilbao à 3h de Limoges). Limoge aussi à 1h30 de Nantes, 2h de La Rochelle, etc... Elle place Poitiers et Limoges au centre des courants d'échanges européens vers la Péninsule ibérique d'une part, vers la Suisse et l'Italie d'autre part. Un projet européen qui se décline en version régionale (TER) et locale (tram-train Limousin).

La N147 engorgée ?

Pour les liaisons pendulaires, dans la périphérie de Limoges, mettre en place dans les plus brefs délais le réseau périurbain pensé par le BSP/tram-train-Limousin. De même aux alentours de Poitiers, intensifier la desserte ferroviaire à partir de Mignaloux.

Pour la relation inter-ex-capitales régionales, rétablir la liaison Poitiers-Limoges en 1h35 avec 4 arrêts comme c'était le cas après la modernisation de cette ligne achevée en 2010.

Les objectifs réalisés du Livre Blanc des transports supprimera l'engorgement de la RN 147 aux abords des agglomérations. La mise en œuvre de toutes les solutions ferroviaires permettra de réduire drastiquement le trafic ferroviaire entre Poitiers et Limoges rendant inutile l'A147, la route actuelle pouvant être aménagée aux endroits les plus pertinents.

Enfin, le lancement de l'étude de faisabilité de la Via Atlantica devra intervenir rapidement.

Valorisation du Triangle Bretagne-Alpes-Pays basque

La Via Atlantica structure le plus grand projet d'aménagement équilibré du territoire jamais pensé. Le rail permettra un réaménagement du territoire, de la ruralité, à l'instar du tram dans la rénovation urbaine, avec un peuplement dans un rayon de 2 km des voies ferrées. Le rail offrira le développement économique, social, humain, culturel, touristique. La Via Atlantica favorisera les échanges entre les 2 anciennes capitales régionales, et au-delà, avec des effets dans les territoires ruraux en articulation avec les lignes existantes. Le rail saura répondre aux besoins des acteurs économiques, du monde culturel, associatif, sportif et des citoyens ayant besoin d'accéder aux services publics. Les 2 villes distantes de 35 minutes développeront coopérations, échanges et synergies, formant une métropole de 450 000 habitants. C'est la garantie de l'accessibilité, du rayonnement et de l'attractivité de nos territoires tout en épargnant pollutions atmosphériques, sonores dans un environnement apaisé qu'une autoroute est incapable d'offrir avec son bourdonnement permanent.

A l'heure où le pays en plein désarroi cherche du sens, la Via Atlantica en donne en invitant les habitants, et entreprises, à co-construire le Triangle Bretagne-Alpes-Pays basque qu'elle structure en articulation avec le réseau ferroviaire existant qu'elle dynamise. Enfin, le rail crée du lien social en étant, potentiellement pour ceux qui le désirent, un lieu de rencontres et d'échanges au moment où nous sommes en recherche de toujours plus de solidarité. L'autoroute, en enfermant l'automobiliste dans sa bulle ne va-t-elle pas au contraire renforcer l'individualisme qui contribue à fragmenter notre société ?

En conclusion, il n'est pas possible que deux bassins de vie qui regroupent 450 000 habitants soient reliés par une liaison digne du XIX^e siècle avec la liaison ferroviaire actuelle Poitiers-Limoges dégradée faute d'entretien, ou du XX^e siècle avec l'hypothétique A147, et non du XXI^e siècle avec une liaison incarnée par la Via Atlantica en articulation avec la ligne actuelle de desserte fine du territoire modernisée.

Il est donc urgent de lancer l'étude de faisabilité de la Via Atlantica, déjà entre Lyon et ligne Océane Tours-Bordeaux, et de mener « à grande vitesse » la réalisation de cette infrastructure vitale pour les territoires de la façade atlantique, du Limousin et de l'Auvergne.

Le contexte géopolitique, qui s'ajoute aux défis environnementaux, nous presse d'assurer notre indépendance énergétique et de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité afin de préserver notre souveraineté. Il est désormais plus que temps de changer de logiciel de mobilité et d'expérimenter autre chose qui nous conduira sur des pistes jusque-là inexplorées,

via une politique énergétique renouvelée, pour être effectivement plus souverains.

