

CONSTATS

Aujourd'hui, force est de constater l'utilisation prépondérante des énergies fossiles pour le transport. Leurs rejets affaiblissent la qualité de l'air, de l'eau et sont autant de nuisances pour la santé des riverains, et la biodiversité.

Peu de projets prévus aboutissent, notamment ferroviaires, alternatifs au transport routier, avec des conséquences multiples :

- Pollutions par particules fines NOX* et CO2*, nuisances sonores
- Créations de situations accidentogènes et embouteillages
- Retards cumulés du passage à quatre voies des RN10 et 141 et l'effacement des croisements horizontaux
- Très forte augmentation du transport routier de marchandises (A10, RN10 et RN141) lié à l'abandon de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique
- Blocage de toute rénovation ambitieuse du réseau interne et des liaisons interrégionales lié à la multiplication des projets de LGV* (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Bayonne, Limoges-Poitiers)
- Trafic dense sur l'A20 et la RN 141

Quelques chiffres :

- **Transport de marchandises** : plus de **10 000 poids-lourds par jour** empruntent la N10 et A10, dont **53 % en transit**.
- **Trafic voyageur¹** : **un voyageur sur trois utilise le TER***, soit tous trains confondus environ 27 000 voyageurs/jour

PROPOSITIONS CONCRETES

La loi NOTRe* crée un nouveau schéma de planification, le SRADDET*, dont l'élaboration est confiée aux Régions. Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes en matière notamment d'équilibre et d'égalité des territoires, de désenclavement et d'amélioration de l'offre de services et d'intermodalité et de développement des transports.

Dans cette perspective **la nouvelle Région est l'échelle adaptée pour des objectifs de diminution des émissions de GES***, par notamment la **désaturation** des axes routiers et autoroutiers Nord-Sud, la **modernisation de la ligne ferroviaire « historique »** et son adaptation au ferroutage, la rénovation des liaisons internes afin d'améliorer le transport voyageurs et marchandises, et pour un retour possible des entreprises de transport régionales et hexagonales dans le transit international :

→ Relancer une véritable autoroute ferroviaire, avec deux conditions majeures :

- ☛ **Revenir au projet initial d'itinéraire par Angoulême** avec un objectif de trente allers-retours par jour entre Pas-de-Calais et Pyrénées Atlantiques.
- ☛ **Expérimenter une redevance d'usage régionale** dissuadant les poids-lourds de préférer la route au ferroutage entre Vienne et Pyrénées-Atlantiques, avec l'appui fort de l'Etat souligné par l'AE* dans son évaluation du projet.

→ Améliorer le réseau ferré existant, par l'abandon du projet de LGV Limoges – Poitiers :

- ☛ Permettre à Limoges de bénéficier d'une liaison ferroviaire rapide vers Angoulême, Bordeaux et le littoral
- ☛ Remettre à niveau la ligne Limoges – Poitiers
- ☛ Améliorer la liaison Paris, Orléans, Limoges, Toulouse (POLT) pour les voyageurs et les marchandises et rétablir la liaison ferroviaire Bordeaux-Lyon.
- ☛ Poursuivre l'électrification des lignes TER Niort – Saintes – St-Jean-d'Angély
- ☛ Développer la plate-forme de marchandises de Niort et la desserte ferroviaire du Port de La Rochelle
- ☛ Maintenir et améliorer la liaison interrégionale Nantes – Bordeaux.

→ Pour une desserte des territoires :

- **Par le rail, la nouvelle Région devra négocier avec la SNCF pour :**
- ☛ Obtenir le maintien des dessertes de Châtelleraut, Poitiers et Angoulême, telles que prévues dans l'accord passé avec RFF*

1. Rapporté à l'ensemble du trafic enregistré aux gares de Poitou-Charentes, en moyenne annuelle

- ☛ Rénover les voies et la signalisation
- ☛ Développer un trafic cadencé de TER capable de dynamiser un réseau de villes moyennes en étudiant en parallèle les possibilités de transport de marchandises
- ☛ Éviter la substitution de bus au train sur les lignes « déficitaires » sauf si sont avérées une réduction des GES et une plus-value de service aux usagers, après l'étude en comité de ligne des possibilités de fret alternatif.
- ☛ Coordonner les transports régionaux avec les transports urbains, favoriser l'intermodalité en particulier avec les modes de déplacement doux.

- **Par la route :**

- ☛ Aménagement des RN existantes : RN 141, 147, 145, et RN 21 qui est une des voies d'accès au Périgord et à Bordeaux à partir du Limousin
- ☛ Développer le covoiturage en coopération avec les sociétés d'autoroutes.

➔ **Expérimenter :**

- ☛ **Le cabotage** : analyser les raisons de l'échec des tentatives précédentes et relancer une ligne de fret maritime entre l'Europe du Nord et Pasajes (port du Pays Basque) via La Rochelle-Bordeaux-Bayonne.
- ☛ **Le transbordement : favoriser la création de plates-formes** pour les marchandises arrivant en train ou semi-remorque, pour les charger en camions électriques (filiale en développement, ex : BIL²): **lancer un appel à projets régional pour les agglomérations.**

REALISATIONS

- ☛ **Le trafic ferroviaire «cadencé»** : mis en place sur Poitiers-Châtelleraut, une des seules concurrences à la voiture
- ☛ **L'aménagement de la plate-forme de fret de Niort** pour développer la desserte ferroviaire du Port de La Rochelle avec un «opérateur ferroviaire» de proximité (fret classique, à ne pas confondre avec le projet avorté « d'autoroute ferroviaire » qui concerne le ferroutage)
- ☛ Mise en œuvre progressive du **Schéma Régional de la Mobilité Durable (SRMD) en Poitou-Charentes**
- ☛ **Formation et transports collectifs** : adéquation des dessertes et des lieux de formation (lycées, CFA*, ...)
- ☛ **Autopartage et covoiturage** : site régional de covoiturage, aide aux collectivités locales pour organiser le covoiturage par l'étude et le cofinancement des aires adaptées

Zoom sur ... le Schéma Régional de Mobilité Durable (SRMD), véritable base de travail pour le SRADDET

En Poitou-Charentes, des objectifs et des moyens ont été définis dans le SRMD et peuvent être repris. Sa mise en œuvre progressive dans la nouvelle Région concerne l'intermodalité, la multimodalité, un plan vélo régional, la billettique, les tarifs « pass mobilité » et « pass loisirs », une fiscalité, la communication...

- ☛ Référence :

SRMD* Poitou-Charentes :

http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee_regionale/arretes/2012-12-17-session/12CR107.pdf

- ☛ Acteurs régionaux :

Limousin Nature Environnement : <http://infoenergielimousin.over-blog.com/>

- ☛ Publications :

FNE* / ADEME*, « Logistique urbaine : Agir ensemble » (2010)

Guide d'aides aux élus, associations, professionnels pour organiser le transport de marchandises en ville

<http://fr.calameo.com/read/000337510526cbd7e0f6d?authid=VfjmJBTrv7HS>

FNE – Réseau Transports et mobilité durables, « Eco-redevance Poids-Lourds » :

http://www.fne.asso.fr/includes/mods/kb_upload/File/Transports/ecotaxe/Une_ecoredevance,ici_et_maintenant.pdf

POUR ALLER PLUS LOIN

2. Base Intelligente de Logistique : <http://bil.libner.com/>

*Voir glossaire