



**Collectif des mobilités autour de la ligne de vie Brive
Objat – Pompadour Saint Yrieix – Limoges**

Daniel Reynier
2 rue des Amis
Le Saillant Vieux
19240 Allasac
Téléphone : 06 19 57 49 05

► **Conseil Départemental**

Monsieur le président du Conseil
Départemental
Hôtel du Département Marbot
9 rue René et Emile Fage
BP 199
19005 Tulle Cédex

Le 07 février 2024

Objet : Projet de contournement routier de Varetz

Monsieur le Président,

Mesdames et messieurs les conseillers départementaux,

Nous avons pris connaissance des différents scénarii du projet de contournement de Varetz. Le collectif BOPSYL, pour Brive Objat Pompadour Saint Yrieix Limoges, s'est constitué sur la base de la défense des mobilités autour de la ligne ferroviaire Brive Limoges via saint Yrieix. A ce titre nous nous devons d'émettre un avis sur ce projet de contournement qui nous paraît inopportun que ce soit au regard des efforts nécessaires pour décarboner les transports ou d'un point de vue strictement comptable.

La multiplication des catastrophes climatiques doit nous amener à décider de réduire drastiquement et très rapidement nos émissions carbone. Rappelons que dans le monde, à condition que tous les engagements des Etats soient intégralement respectés, on parviendrait à une baisse de 2 % des émissions en 2030 par rapport à 2019 alors que les scientifiques du GIEC recommandent – 43 %. C'est dire le virage que nous devons prendre.

En France 32 % de nos émissions proviennent du transport, et 16 % de la voiture individuelle. Nous n'atteindrons pas nos objectifs climatiques sans agir résolument pour une diminution importante de nos déplacements en voiture. On doit parvenir à une réduction d'au moins 17 Mt / an jusqu'en 2030 alors que nos émissions n'ont baissé que de 9,1 Mt par an sur la période 2019-2022. Cela démontre l'urgence à agir.

Pour atteindre les objectifs 2030, les émissions du transport doivent baisser de 3,5 à 5 fois plus vite que lors de la période 2019-2022. Et encore les objectifs de la France doivent encore être réévalués à l'aune de l'Ajustement à l'objectif 55 ou « objectif fit for 55 », référence à l'objectif de l'UE visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030.

Les scientifiques et les climatologues considèrent qu'il faudrait tout de suite l'abandon de toute infrastructure routière supplémentaire et développer d'urgence les alternatives à la voiture.

La décision de réaliser le contournement est un encouragement à des mobilités carbonées. La fonction du contournement est de fluidifier, donc d'accélérer et faciliter l'usage des mobilités les plus carbonées.

En regard de ça, les alternatives comme les infrastructures permettant les mobilités douces, le covoiturage ou le développement du rail souffrent de sous-investissements chroniques.

Avec une route plus rapide, on verra à court terme une restructuration du trafic, des modes de déplacement facilités vers la voiture et des heures de départ modifiées, et à long terme un encouragement à allonger les distances et donc les km parcourus, par l'éloignement des lieux d'habitation des lieux de travail et un accroissement du nombre de Poids Lourds.

Si le nombre de véhicules augmente le contournement ne conduira qu'à un déplacement des zones de congestion.

Avant toute décision nous estimons qu'une étude de trafic récente sur l'état actuel et le prévisible, non seulement sur l'aspect quantitatif (évolution des flux) mais aussi qualitative, est nécessaire. Quelle est la répartition des motifs de déplacements, à quoi sont dus les engorgements et quelles autres solutions peut-on mettre en place au vu de ces éléments ?

Si nous considérons le projet du point de vue financier, votre collectivité va engager un budget conséquent pour la création d'une nouvelle infrastructure, création qui verra indubitablement augmenter le trafic, y compris du fret, sur cet axe qui depuis Pompadour et Lubersac dessert une partie du secteur Ouest de la Corrèze.

Qu'en sera-t-il alors de la dégradation induite de l'ensemble des chaussées qu'elles soient communales ou départementales? Qui sera amené à financer de façon accrue l'entretien de ces voiries?

Monsieur le Président, mesdames et messieurs les conseillers départementaux, vous ne pouvez ainsi engager l'avenir des dépenses publiques des collectivités locales et cela, alors même que des infrastructures existent qui ne demandent qu'à être optimisées par une action concertée de l'ensemble des collectivités, depuis le local et jusqu'au national.

Notre collectif entend agir pour la réouverture de la ligne ferroviaire et le développement d'un transport collectif adapté aux besoins, y compris du fret, une ligne que nous pouvons considérer comme une véritable colonne vertébrale de ce territoire rural, autour de laquelle doit se développer l'intermodalité des modes de transport.

▶

Nous avons besoin de repenser l'aménagement du territoire à partir de mobilités plus sobres, qu'elles soient ferroviaires ou routières via des mobilités partagées, bus ou covoiturage. Le contournement va entraver le report modal de la route vers le train, condition à la viabilité de la ligne.

De plus, contrairement avec la situation actuelle, où chaque collectivité semble ne se préoccuper que de son pré carré, nous appelons à l'élaboration d'une stratégie commune, conseils départementaux communautés de communes et conseil régional pour un développement harmonieux de l'ensemble des mobilités. Avec pour corollaire l'irrigation de ce territoire de l'extrême ouest corrézien, dans une intermodalité qui rationalise les déplacements en ayant pour objectif de libérer les populations du poids financier du transport du quotidien, et de satisfaire aux objectifs de décarbonation du transport.

Si nous considérons seulement l'aspect du transport fret, le report de ces trafics vers le rail nécessiterait une coordination des acteurs et un engagement des politiques pour la création de structures fret ferroviaire de proximité qui supplée l'abandon par la SNCF du wagon isolé.

Le trafic de fret ferroviaire dont auraient besoin les industriels de ce bassin avec du transport agro-alimentaire, de granulats de carrière, de production pour l'industrie devrait être sous maîtrise publique en échappant aux règles du marché comme l'autorisent les règlements européens. Les objectifs de ré-industrialisation que se fixe l'État au niveau national ne pourront pas être réalisés sans un transport ferroviaire de marchandises au maillage et à l'implantation locale sur chacune des lignes ferroviaires existantes et des embranchements ferroviaires à intégrer aux différents projets d'aménagement du territoire.

Pour l'heure seul Fret SNCF en dispose et peut y répondre. En ce sens, la maîtrise et le développement du mode de transport des marchandises en wagons isolés sont les seules réponses aux besoins des entreprises dont l'activité ne permet pas de réaliser des trains entiers. Développer cette offre de transport, sous maîtrise publique, permettra le report de la route vers le rail et répond aux engagements de décarbonation des transports.

Pour ce faire, il est nécessaire que l'État investisse dans le réseau capillaire Fret, les gares de triages et les installations embranchées actuelles et futures des entreprises et industries. En instaurant une offre multimodale alliant les modes de transport ferroviaire et routier, la SNCF est un maillon indispensable de la chaîne logistique sur l'ensemble du territoire.

Les décideurs doivent faire preuve d'une réelle volonté politique de redonner au fret ferroviaire sa mission historique d'aménagement du territoire, en finançant notamment le volet décarbonation que permet ce transport au niveau national. N'en doutons pas l'atteinte des objectifs européens nécessitera l'injection de fonds publics, fonds qui seraient plus judicieusement investis dans une stratégie globale de développement des transports, au moins sur ce secteur et plus largement sur l'ensemble du territoire corrézien.

Enfin, et dans un tout autre registre, il est à noter que l'ensemble des tracés proposés, le sont dans les zones humides qui sont contiguës aux lits de la Loire et de la Vézère telles qu'elles sont recensées par EPIDOR et notamment dans des prairies humides. Or vous n'êtes pas sans ignorer

que la loi climat et résilience impose aux collectivités de réduire le rythme d'artificialisation des sols qui devra être divisé par deux d'ici 2030, le zéro artificialisation nette devant être atteint d'ici 2050.

De plus le code de l'environnement affirme le principe selon lequel la préservation et la gestion durable des zones humides sont d'intérêt général. Il souligne que les politiques nationales, régionales et locales d'aménagement des territoires ruraux doivent prendre en compte l'importance de la conservation, l'exploitation et la gestion durable des zones humides qui sont au cœur des politiques de préservation de la diversité biologique, du paysage, de gestion des ressources en eau et de prévention des inondations

Pour conclure, nous dirions que l'argent que vous envisagez de mettre sur ce contournement, serait plus judicieusement employé dans un projet plus large et plus performant comme la régénération de la ligne BOPSYL et la défense de toutes les mobilités autour de cet axe et, ce, sans artificialisation supplémentaire contraire à la préservation des zones agricoles et humides.

Veillez agréer, monsieur le président, mesdames et messieurs les conseillers départementaux l'assurance de notre considération,

**Collectif des mobilités autour de la ligne de vie
Brive Objat – Pompadour Saint Yrieix – Limoges**
Pour le collectif BOPSYL
Daniel Reynier

