



## EXPRESSION CGT

L'enjeu des transports, leur maîtrise publique, (financement et choix privilégiant l'intérêt général social et environnemental), la pertinence de chacun des modes dans une vision globale de l'aménagement harmonieux de nos territoires mérite mieux qu'un débat orienté et partisan visant à satisfaire quelques intérêts, quelques élu·e·s ou lobbies.

**D**isant cela, nous ne négligeons pas l'avis de celle et ceux qui voient d'un bon œil ce projet sans en connaître tous les tenants et les aboutissants. Il ne faut pas oublier que depuis 1968 (paradoxe de BRAESS) il est démontré qu'une nouvelle infrastructure provoque un appel d'affluence qui peut réduire la performance globale de cette nouvelle infrastructure !

Aussi, « la concertation préalable du public dans le cadre du projet d'autoroute Poitiers-Limoges » relève plus de l'exercice de style imposé que d'un véritable débat citoyen dont les populations locales devraient s'emparer. Les questions liées aux devenirs, voire à l'implantation de nouvelles entreprises dans le cadre d'une réindustrialisation (pour plus d'autonomie et d'indépendance) de notre pays doit être un préalable.

L'autoroute est-elle un outil de desserte au service de l'économie locale ou bien l'outil libéral par excellence qui trace les voies de l'acheminement des produits encore plus vite (le zéro stock), pour un monde où le transit

européen est la règle et la prolifération des camions une constante ? (puisque la route devient l'entrepôt mobile de cette économie).

La fin du transport de marchandises par le rail est révélatrice d'un marché non régulé qui donne les pleins pouvoirs aux donneurs d'ordres et aux groupes multinationaux de la grande distribution, l'industrie automobile, industrielle, la logistique, Amazon, notamment, qui planifient selon leurs marchés et leurs marges.

Le transport de marchandises, livré à l'hégémonie du mode routier déjà ultra dominant, est totalement abandonné à la seule volonté du marché qui ignore l'intérêt général et reporte sur la collectivité toute entière la prise en charge et les nuisances qu'il génère (dégradation du réseau routier, frais de bitumage aux collectivités, pollution, accidents, congestion...).



Dans notre Limousin, comme ailleurs, réfléchir au transport des personnes, des biens et des marchandises, dans une société où les besoins de mobilité croissent, implique une approche multimodale équilibrée et environnementale.

D'où est né le besoin de l'A147 ? Des fabricants d'autoroutes ? Des citoyen-ne-s qui en ont assez de partager la route avec les camions ? Voire d'élu-e-s qui ont besoin de construire leurs grands projets ?

Est-il indispensable de construire une autoroute privatisée et concédée lorsqu'il existe d'autres possibilités, pour des coûts sans commune mesure mais qui permettent d'améliorer la sécurité et les temps de trajets.

La vitesse avec laquelle on traverse nos départements est-elle un argument pour s'approprier la richesse culturelle, gastronomique et patrimoniale de nos bourgs et communes... même labellisés ? Nos villages auront-ils encore la possibilité de faire venir de nouveaux habitants pour vivre et travailler au pays ?

Cette approche moins dévoreuse de terres agricoles, plus préservatrice de notre environnement, de sa faune, de sa flore est plus respectueuse d'une agriculture diversifiée avec les exploitants locaux qui organisent les circuits courts plutôt que de réaliser des plus-values foncières en accentuant la désertification. La disparition d'exploitants de taille moyenne au bénéfice « d'exploitations agricoles » mono-activités et céréalières n'a que trop duré !

Nous avons vu combien le projet de liaison LGV entre Limoges et Poitiers était absurde et démesuré puisqu'il a été à juste titre abandonné. Cela ne nous empêche pas de demander où sont passés les millions destinés aux études... millions qui pourraient servir à la rénovation et pourquoi pas à l'électrification de la ligne ferroviaire en réalisant un saut qualitatif dans les infrastructures de nature à repositionner du fret sur le rail qui pourrait venir du Jura (bois) et aller jusqu'à La Rochelle.

Bref, loin de nous l'idée d'opposer le rail à la route puisque chaque mode a sa pertinence selon les critères (intérêt général, distance, type de marchandises etc.) ou d'affrontement des « pour » et des « contre » au gré des influences politiques du moment et des égo de quelques décideurs socioéconomiques en mal de traces pour la postérité.

N'avons-nous pas suffisamment de recul pour constater que la privatisation du réseau autoroutier bradé il y a deux décennies aux géants des sociétés d'autoroutes et autre constructeurs/bétonneurs n'a profité qu'à ces derniers sans pour autant favoriser l'amélioration de ce même réseau ?

Cet argent (plusieurs milliards !) serait bien utile pour moderniser le réseau ferroviaire, réhabiliter le rail pour les marchandises, avec la SNCF entreprise publique intégrée comme outil public des transports, mais également aménager, sécuriser et entretenir le réseau routier existant.



## Emparez-vous du débat sur :

[www. autoroute.poitiers-limoges.fr](http://www.autoroute.poitiers-limoges.fr)



## CONTACTEZ-NOUS !

### Union Départementale CGT Vienne

21 bis rue Arsène Orillard

86000 Poitiers

Tél. 05 49 60 34 70

Email. [contact@cgt-ud86.org](mailto:contact@cgt-ud86.org)

### Union Départementale CGT Haute-Vienne

Maison du Peuple

24 rue Charles Michels - 87000 Limoges

Tél. 05 55 34 37 39

Email. [ud87@cgt.fr](mailto:ud87@cgt.fr)

### Comité régional CGT Nouvelle-Aquitaine

Siège social - Bourse du Travail - 44 Cours Aristide Briand - CS 61653 - 33075 Bordeaux cedex

Antenne de Limoges - Maison du Peuple - 24 rue Charles Michels - 87000 Limoges

Réalisé par le Comité régional CGT Nouvelle-Aquitaine - service communication - [communication@cgt-na.fr](mailto:communication@cgt-na.fr) - Février 2022

Imprimé par nos soins - Ne pas jeter sur la voie publique