



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

Communauté de communes
Haut-Limousin en Marche
12, Avenue Jean Jaurès
87 300 BELLAC

Limoges, le 25 janvier 2021

**Objet : Consultation publique du PCAET de la CC Haut-Limousin en Marche
Contribution en faveur du ferroviaire pour préserver le climat**

Mesdames, Messieurs,

Depuis 2015, le Collectif BSP s'est engagé sur le territoire à promouvoir la mise en service du TramTrain Limousin notamment par la valorisation de l'infrastructure ferroviaire existante. De par votre situation géographique, à mi-chemin entre Poitiers et Limoges, le train représente une composante essentielle pour lutter efficacement contre le changement climatique et adapter votre territoire aux exigences environnementales.

À ce titre, le Collectif BSP souhaite vous faire part de ses observations et propositions pour le PCAET de votre communauté de communes. Bien que notre « fer de lance » soit la mobilité, il nous a semblé plus pertinent d'esquisser une vision prospective de territoire tel un corpus de références, d'idées à exploiter en fonction de vos envies.

De la nécessité d'une approche transversale pour répondre aux enjeux écologiques

Sur le fond, nous regrettons sincèrement l'approche en « silo » développée par les rédacteurs du PCAET (le parc bâti & le cadre de vie, les transports, l'industrie, l'agriculture & la sylviculture, les déchets, les énergies renouvelables). Cette vision conceptuelle empêche toutes actions transversales pour agir sur les effets du changement climatique. Pourquoi agir sur le parc bâti n'aurait pas un impact direct sur les transports ou l'agriculture ?

Par ailleurs, la rédaction rend confus les prémices de votre projet de territoire qui pourrait à terme être décliné dans les futurs documents réglementaires.

Dépasser les limites administratives pour penser la mobilité

Le document met en évidence une méconnaissance des déplacements et des flux sur votre territoire. Contrairement aux grands pôles urbains, ces phénomènes sont très peu



étudiés, faute de moyen. Nous **saluons votre volonté d'approfondir les questions de mobilité** par la réalisation d'une étude complémentaire qui pourrait prendre la forme d'un Plan de Mobilité Rurale comme le suggère la MRAe¹. Cependant pour être exhaustif, votre périmètre d'étude doit dépasser les limites administratives qui sont les vôtres. La seule échelle géographique pertinente pour ce faire reste le bassin de mobilité du Limousin.

Sachez que, comme vous, plusieurs communautés de communes du territoire rencontrent des écueils similaires. C'est notamment le cas de la Fédération Châtaigneraie Limousine, la CC Élan Limousin Avenir Nature et même de la CU Limoges Métropole. Ce travail pourrait donc être envisagé en collaboration avec les autres EPCI dans l'optique de mutualiser les moyens et avoir une vraie expertise sur l'ensemble du territoire pratiqué et vécu par les habitants.

La prise compétence pour peser collectivement sur les décisions régionales

La Région Nouvelle-Aquitaine est l'autorité historique compétente en matière de ferroviaire. Nonobstant, vous avez aujourd'hui la possibilité d'affirmer votre volonté de protéger l'infrastructure ferroviaire et le service existant. Depuis décembre 2019, la Loi LOM vous donne l'opportunité de devenir Autorité Organisatrice Mobilité (AOM)².

La publication tardive des décrets d'application sème le trouble au sein des collectivités. Rappelons toutefois que « *Prendre la compétence Mobilité pour une communauté de communes ne signifie pas prendre en charge les services organisés par la Région sur son territoire au moment de la prise de compétence. Ce transfert ne s'effectue que si la communauté de communes en fait la demande.* » Auquel cas, si le transfert est approuvé, elle se verra transférer d'un bloc l'ensemble des services assurés auparavant par la région sans pouvoir choisir.

Nous souhaitons surtout attirer votre attention, sur le fait que cette compétence pourra le cas échéant être transférée à une échelle supra-communautaire comme un syndicat de transport qui pourrait être partagé avec les autres intercommunalités du bassin de mobilité.

De même, cette évolution du cadre juridique vous met sur un pied d'égalité avec toutes les intercommunalités de niveau supérieur déjà compétentes au vu de la loi. Elle vous octroie le droit de participer à l'élaboration des grilles horaires TER, un pouvoir qui prend tout son sens s'il représente d'une seule voix l'ensemble des EPCI du territoire.

Le TramTrain et la mise en réseau des transports et des acteurs

Pour nous, le TramTrain Limousin est à la fois un nouveau service de mobilité et un projet de territoire. En effet, réduire les GES émis par les transports nécessite de concevoir la mobilité comme un système dans lequel chaque mode doit devenir complémentaire des autres. Ce postulat permet d'optimiser les offres existantes et d'offrir une alternative à la voiture qui soit souple, écologique, et économique.

Le Limousin a la chance d'avoir hérité d'un riche patrimoine ferroviaire qui comptabilise environ 400 km de réseau. Le réseau ferré joue alors le rôle d'une ossature

¹ A ce titre, nous vous encourageons à consulter les fiches thématiques mises à disposition par le CEREMA <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale>

² Pour plus d'information

- Note de synthèse du CEREMA https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5_cerema_inhouse_lom_commcom_m_competence-aom_compressed.pdf
- Précision de l'AMF suite à la publication d'une note du ministère des transports. <https://www.amf.asso.fr/documents-une-communauté-communes-qui-prendra-la-compétence-mobilites-ne-sera-pas-obligée-d'assurer-transport-scolaire/40462>



territoriale. Le TramTrain est une nouvelle strate de transport permettant de desservir finement le territoire, autour de laquelle il est désormais possible d'organiser un report modal efficient vers les gares. Ainsi :

- Le TER, délesté des arrêts intermédiaires, assure les liaisons express entre les principaux pôles urbains
- Le TramTrain pour la desserte territoriale quotidienne
- Les bus départementaux de la RRTHV assurent les liaisons transversales
- Les réseaux urbains (Limoges et Guéret), les transports à la demande et les mobilités douces pour la desserte des derniers kilomètres, des derniers mètres

Dans votre territoire, à partir l'infrastructure ferroviaire, la multiplication d'offres de transport alternative permet de mailler le territoire afin d'émanciper les usagers de la voiture individuelle. À titre d'exemple, nous avons pensé à :

- La création d'un réseau d'autostop (Ex. Rézo'Pouce³ ou Écosyst'M⁴)
- La création d'un réseau de piste cyclable ou voie cyclable (Ex. Extension du dispositif V'Lim, signalétique et balisage léger sans travaux de voirie...)
- Création de haltes de covoiturage à côté des gares et dans les bourgs (avec le Département)
- Refonte ligne de bus (avec la RRTHV et la Région)
- Navette temporaire (Ex. lors d'événements, pendant la saison estivale...)
- Mise en place de voies vertes pour relier les bourgs et valoriser les espaces naturels, terres agricoles comprises.

Responsabilité des transporteurs et logisticiens dans la lutte contre le changement climatique

Le PCEAT identifie un flux important de transport de marchandises traversant votre territoire sans s'y arrêter. À l'heure actuelle, il n'existe aucun moyen de répercuter le prix réel des transports sur les utilisateurs en fonction du degré d'usure lié à leur passage et la quantité d'émission de GES.

À l'instar de quelques métropoles en France et en Europe, pourquoi ne pas instaurer un «péage rural» ? Un dispositif fiscal à inventer qui pourrait financer les infrastructures routières, les aménagements d'espaces publics dans les centres bourgs et les hameaux....

Circonscrire l'urbanisation pour revitaliser le territoire

Rappelons que nos déplacements sont intrinsèquement liés à la localisation des lieux d'habitat, d'activité et de consommation. Alors que le territoire de la CC HLEM a perdu des habitants depuis 50 ans, l'urbanisation n'a cessé d'augmenter au détriment de terres agricoles et naturelles. L'étalement urbain est responsable de notre dépendance à la voiture. La meilleure énergie étant celle qu'on ne consomme pas, regrouper les fonctions urbaines dans les bourgs existants permet par conclusion de réduire nos besoins de déplacements et nos émissions de GES.

³ Cf. Rézo'pouce
<https://www.rezopouce.fr/>

⁴ Cf. Écosyst'M
<https://www.ecosystem.fr/>



Comme l'ont démontré les experts du GIEC⁵, la maîtrise du foncier est un impératif pour engager un territoire dans une transition écologique. Par « maîtrise », ils entendent avoir un droit de regard sur leur devenir et non forcément en devenir propriétaire. En effet, le foncier est une ressource précieuse, mais limitée qu'il faut préserver. Vos PLU ou futur PLUi peuvent devenir des garde-fous à l'urbanisation et prôner un urbanisme circulaire⁶ plus sobre et plus respectueux du territoire :

- Circonscrire les enveloppes urbaines (comme le prévoit pour d'autres territoires, la loi Littoral ou la loi Montagne)
- Restreindre les nouvelles constructions à l'intérieur de ces périmètres. Il n'est pas question de sacraliser les bourgs, mais d'apprendre à faire les villes sur elle-même comme par le passé. (Ex. Recycler le bâti ancien vétuste, démolir les constructions les plus abîmées pour créer des jardins...)
- Densifier les tissus pavillonnaires intelligemment. Une manière de donner des nouveaux revenus aux propriétaires pour qu'ils rénovent leur maison actuelle et par la même occasion d'offrir un terrain avec jardin à de nouveaux habitants. (Ex. Le « Bimby » développé par Villes Vivantes⁷)
- Pérenniser les lisières des villages et des bourgs comme lieux de biodiversité et circulation douce, accueillir des jardins partagés pour les habitants qui n'ont pas la chance d'en avoir un chez eux.

De même, il convient d'apporter une attention toute particulière aux terres naturelles et agricoles qui entourent les bourgs et villages de la CC. Elles font partie intégrante de votre patrimoine. Elles constituent un paysage qui a fait votre renommée et qui peut dans un futur proche attirer de nouveaux habitants. Malgré les bonnes volontés d'agriculteurs et paysans, il devient difficile de l'entretenir et reconstituer le bocage avec ces haies caractéristiques :

- Création d'un Parc agricole au sens noble du terme à la fois lieu de production alimentaire, de biodiversité, lieu de détente et loisir. (Ex Parc de la Deûle au Sud de Lille Métropole, ensemble naturel combinant à la fois terre agricole, lieu de loisir plein air, espaces protégés)
 - Accompagner les agriculteurs à replanter les haies bocagères
 - Créer des voies vertes, voies champêtres entre les villages et villes
 - Diversifier la production agricole
 - Favoriser l'accueil de nouveaux agriculteurs ou éleveurs en bio
 - Mise en place d'outils réglementaires de protection et valorisation des terres agricoles tels que des zones agricoles protégées (ZAP) ou les périmètres de protection des espaces naturels et agricoles périurbains (PAEN).⁸

⁵ Rapport spécial du GIEC sur le changement climatique et les terres émergées, 2019, Note synthétique à l'intention des décideurs

https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/4/2020/06/SRCCL_SPM_fr.pdf

Version intégrale

https://wiki.citoyenspourleclimat.org/w/Rapport_spécial_du_GIEC_sur_le_changement_climatique_et_les_terres_émergées

⁶ Cf Sylvain Grisot, L'urbanisme circulaire
<https://dixit.net/urbanisme-circulaire/>

⁷ Pour plus d'information, Cf. Villes Vivantes
<https://www.vivantes.fr/modeles/bimby/>

⁸ Cf Terres de Lien, *Agir sur le foncier agricole, un rôle essentiel pour les collectivités*, 2018
<https://ressources.terredeliens.org/les-ressources/agir-sur-le-foncier-agricole-un-role-essentiel-pour-les->



Aider les ménages à engager la rénovation énergétique de leur habitat

Enfin, en complément des actions que vous avez déjà identifiées, nous voulons vous signaler qu'il existe des financements et des outils à votre disposition pour engager une rénovation de l'habitat.

De la même manière que l'État avec le programme « Petites villes de demain », l'ANAH peut apporter des financements dans le cadre d'Opération programmée d'amélioration de l'habitat de type Revitalisation Rurale (aussi appelée OPAH RR).

Le Limousin a la chance de posséder une SEM spécialisée dans les questions de revitalisation urbaine : la Seli⁹.

Implantée à Limoges, elle est un opérateur parapublic pouvant être sollicité par des collectivités pour réaliser en leur nom des opérations d'aménagement. Elle bénéficie de moyen d'ingénierie technique et juridique pouvant être mis à disposition dans le cadre d'un marché public. À titre d'exemple, elle a mené plusieurs opérations de revitalisation notamment à Limoges, sur le territoire du Pays Mont-et-Barrage ou plus récemment à Saint-Yrieix-la Perche.

En parallèle des programmes de rénovation urbaine, la Seli pourrait vous accompagner pour mettre en place :

- Des diagnostics du parc bâti
- Une foncière commerciale pour aider les commerçants à s'implanter sur votre territoire
- Des ventes d'immeuble à rénover (VIR)
- Des Associations Foncières Urbaines (AFU) pour la rénovation d'ilot, de hameau ou de quartier
- Des petites coopératives d'habitant mutualisant leurs moyens pour rénover le patrimoine existant
- Réaliser des aménagements d'espace public
- La rénovation de bâtiments classés au titre du patrimoine historique

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien prêter à notre contribution, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.

Le Collectif BSP



⁹ Implanté à Limoges, la Seli est un opérateur parapublic pouvant être sollicité par des collectivités pour réaliser en leur nom des opérations d'aménagement.



Modifications suggérées pour intégrer le projet et la philosophie TramTrain Limousin dans votre PCAET

- Dans le rapport stratégique

P.42	<p>AXE STRATÉGIQUE → 1) Connaître les enjeux du territoire en matière de mobilité.</p> <p>MODIFIÉ 1) Engager une réflexion commune avec l'ensemble des acteurs concernés notamment la Région Nouvelle-Aquitaine et les Communauté de Communes du bassin de mobilité dans l'optique d'établir une politique de mobilité commune et cohérente au service des habitants et des usagers</p>
P.43	<p>AXE STRATÉGIQUE → 2) Promouvoir le covoiturage et les modes actifs de déplacement</p> <p>MODIFIÉ 2) Promouvoir l'intermodalité et la mise en complémentarité de tous les modes de transport en s'appuyant sur les infrastructures ferroviaires et routières existantes.</p> <p>AXE OPÉRATIONNEL →</p> <p>NOUVEAU 2.1) Renforcer le rôle des gares et des haltes ferroviaires comme lieu structurant du territoire à la fois pôles intermodaux et lieux de vie multiservices.</p> <p>NOUVEAU 2.2) Réorganiser les lignes de bus territorial</p> <p>NOUVEAU 2.3) Organiser les aires de covoiturage en partenariat avec le Département de Haute-Vienne.</p> <p>NOUVEAU 2.4) Mise en service d'un réseau d'autostop relier les villages et les bourgs (Cf Ecosyt'M, Rézo'pouce...)</p> <p>NOUVEAU 2.5) Favoriser les modes actifs de déplacement (Ex. Étendre le dispositif V'lim au territoire de la CC Haut Limousin en Marche)</p>
p.44	<p>AXE STRATÉGIQUE → 3) Encourager le passage au motorisation alternatif</p> <p>AXE OPÉRATIONNEL →</p> <p>NOUVEAU 3.1) Favoriser le report modal autour des gares et haltes ferroviaires dans l'optique de réduire les déplacements</p>
p.44	<p>AXE STRATÉGIQUE → 4) Maintenir et améliorer la desserte ferroviaire du territoire</p>



	<p>AXE OPÉRATIONNEL →</p> <p>NOUVEAU 4.1) Mise en complémentarité des offres de transports collectifs en service sur le territoire et création d'un unique système de transport organisé à partir de l'infrastructure ferroviaire.</p> <p>NOUVEAU 4.2) Promouvoir la mise en service d'une offre de transport TramTrain Limousin</p>
--	--

- **Dans les fiches actions**

NB. Nous regrettons que les rédacteurs du rapport aient été moins inspirés que pour le PCAET de Limoges¹⁰. Les fiches actions sont pauvres en proposition et manquent cruellement de détails pour être utilisables par vos services notamment sur le pilotage des actions, les moyens à engager et les temporalités.

NOUVEAU	<p><u>Proposition fiches actions (en complément avec la 22.0)</u> <u>Fiches actions Tx.x – Expérimenter un TramTrain Limousin du quotidien valorisant l'étoile ferroviaire limougeaude</u></p> <p>Description : Le principe du TramTrain Limousin consiste à réutiliser les voies ferroviaires existantes, à réhabiliter des quais d'arrêts et haltes ferroviaires pour répondre aux besoins quotidiens des habitants du territoire (urbain, péri-urbain et rural). Le TramTrain est un catalyseur pour la relocalisation économique par la création d'activités aux abords des gares et pour la sauvegarde du commerce de proximité. La concrétisation expérimentale d'une ligne test interdépartementale Thiviers-Guérét permettra de confirmer progressivement un déploiement d'autres lignes traversant Limoges Métropole. Une coopération étroite avec la Région Nouvelle-Aquitaine et les autres communautés de communes devra être établie.</p> <p>Ce projet s'inscrit dans les programme régional « RER métropolitains ». Uniquement sur sollicitation des collectivités, la Région NA a prévu des financements pour étudier et mettre en oeuvre une intensification de l'offre.</p>
---------	--

¹⁰ A titre de comparaison Cf. Le PCAET de la CU Limoges Métropole - Fiche action http://www.limoges-metropole.fr/sites/default/files/pcaet-fiches-actions-2020-2026-vweb_0.pdf.