



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Projet d'autoroute Poitiers-Limoges

**Enseignements tirés de la concertation
préalable et poursuite du projet**

Préambule

Le ministre chargé des transports a saisi le 9 juillet 2021 la Commission nationale du débat public (CNDP) en vue de statuer sur les modalités de la future phase de consultation du public au sujet du projet d'autoroute Poitiers-Limoges. Le 1^{er} septembre 2021, la CNDP décidait de l'organisation d'une concertation préalable au titre de l'article L.121-9 du code de l'environnement. Cette concertation s'est déroulée du 4 janvier au 20 mars 2022. Elle a donné lieu à un bilan rédigé par les garants et rendu public le 20 avril 2022.

Conformément à l'article R121-24 du Code de l'environnement, l'Etat doit publier sur son site internet, les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Par décision du 22 avril 2022, le Ministre délégué auprès de la Ministre de la transition écologique, chargée des transports, a décidé, sur la base de la concertation préalable sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges et du bilan des garants, de la poursuite des études relatives à la mise en œuvre du projet d'autoroute concédée entre Poitiers et Limoges et d'une nouvelle phase d'échange d'ici le 1^{er} novembre 2022 avec les acteurs locaux pour répondre aux attentes exprimées aux besoins en matière de mobilité et définir les accords de principe des collectivités locales, s'agissant du projet autoroutier. En cas d'accord avec les collectivités territoriales concernées, le projet autoroutier sera poursuivi selon un processus d'élaboration et d'exécution innovant en matière de participation du public. Dans le cas contraire, l'aménagement progressif de l'axe dans le cadre des contrats de plan État-Région sera poursuivi.

La présente note rappelle le contenu du projet soumis au public, les modalités de concertation et expose les enseignements tirés par le maître d'ouvrage. Enfin, elle propose des mesures en lien avec la décision ministérielle du 22 avril 2022, pour répondre aux préconisations des garants de la concertation.



Le projet porté à la concertation

Le projet d'autoroute Poitiers-Limoges répond à une demande exprimée par les acteurs locaux sur l'axe RN147, reliant les deux anciennes capitales régionales. L'itinéraire complet a actuellement une longueur de 110 km, dans une configuration essentiellement bidirectionnelle, entre la liaison nord-est (LNE) ceinturant Poitiers et la route nationale 520 au nord de Limoges.

La ministre chargée des transports a lancé le 16 juillet 2018 une étude de faisabilité de mise en concession autoroutière. Cette étude a abouti à un diagnostic et à un projet d'autoroute concédée, avec un aménagement alternatif sans recours à la concession. Les conclusions de cette étude ont constitué la base de la saisine de la Commission nationale du débat public, le 9 juillet 2021.

LE DIAGNOSTIC DE L'AXE EXISTANT

Dans sa configuration actuelle, la RN147 est un axe de transit entre le sud de la France et la façade Atlantique et surtout une voie de transports du quotidien, avec une part majoritaire de transports pendulaires entre le sud de la Vienne et Poitiers d'une part, et entre le secteur de Bellac et Limoges d'autre part. Plusieurs enjeux identifiés ont été au cœur des échanges avec le public au cours de la concertation :

- Le temps de trajet : il faut compter 1h44 en voiture pour parcourir l'itinéraire complet, soit une moyenne de 63,7 km/h.
- L'insécurité : les données disponibles en début de concertation montraient une densité d'accidents sur la RN147 trois fois supérieure à celles de la RN141 et de la RN145. Mises à jour pendant la concertation, les données semblent toutefois montrer un rapprochement de la norme.
- La variabilité des temps de parcours : la difficulté à dépasser rend le temps de trajet variable, malgré un trafic globalement fluide, à l'exception de l'entrée sud-est de Poitiers.
- Les délais d'aménagement : l'aménagement de la RN147 est attendu à l'échelle locale depuis des dizaines d'années, et le rythme d'aménagement de l'axe dans le cadre des contrats de plan État-Région actuels n'est pas jugé satisfaisant.

Cela conduit actuellement de nombreux usagers à privilégier un itinéraire concurrentiel, via la RN141, la RD948 et la RD741.

À ces difficultés de circulation s'ajoutent d'autres enjeux pris en compte dans la genèse du projet. Du point de vue économique, la Haute-Vienne connaît

une certaine stagnation. L'abandon du projet de LGV en 2016, après annulation par le Conseil d'État de la déclaration d'utilité publique, a renforcé le sentiment d'enclavement des habitants du territoire. Beaucoup de chefs d'entreprise partagent un constat de perte d'attractivité. Les effets de cette perte de vitesse économique se traduisent en termes démographiques, avec une baisse de population dans plusieurs communes du nord du département. Certains bourgs souffrent aussi des nuisances occasionnées par la RN147. Sept bourgs et hameaux sont actuellement traversés par l'axe, ce qui engendre une détérioration du cadre de vie et pose des problèmes de sécurité.

LE POINT DE DÉPART : QUATRE PROJETS PORTÉS PAR L'ÉTAT

Aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers
(études et acquisitions foncières)
Absence de consensus sur un scénario d'aménagement

Déviation de Lussac-les-Châteaux
143 M€ TTC
Début des travaux fin 2022

Aménagement des créniaux de dépassement entre Limoges et Bellac
14 M€ TTC
Début des travaux fin 2022

Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges
Prévision : 100 M€ TTC
Début des travaux dans le cadre du volet mobilité 2023-2027 du prochain CPER

Sur l'axe Poitiers-Limoges, en plus des deux déviations réalisées déjà citées plus haut, quatre opérations sont inscrites au contrat de plan État-Région (CPER) en études et travaux.

Ces aménagements pourraient réduire le temps de trajet sur la RN147 à 1h31 pour les véhicules légers (gain de 13') et à 1h36 pour les poids lourds (gain de 8'). La poursuite de l'aménagement de la RN147 réutilise dans tous les cas ces quatre opérations.

Le coût global de ces quatre opérations pourrait atteindre 429 M€ TTC, en prenant une hypothèse haute d'aménagement pour l'entrée sud-est de Poitiers.

LE SCÉNARIO DE PROJET : UNE AUTOROUTE CONCÉDÉE

Le projet d'autoroute concédée entre Poitiers et Limoges a été élaboré à partir d'une commande ministérielle demandant sa réalisation au plus proche de l'axe actuel, en réutilisant les projets réalisés ou programmés.

L'autoroute concédée permettrait ainsi de parcourir l'itinéraire en 0h53 pour les véhicules légers et 1h15 pour les poids lourds. La vitesse moyenne sur les 110 km de l'autoroute atteindrait 122 km/h, grâce à une vitesse maximale autorisée de 130 km/h, à l'exception de onze ouvrages d'art non courants, qui seraient réalisés à 2x1 voies, avec une vitesse limitée à 90 km/h. La fluidité serait également favorisée par un système de péage en flux libre, sans barrière.

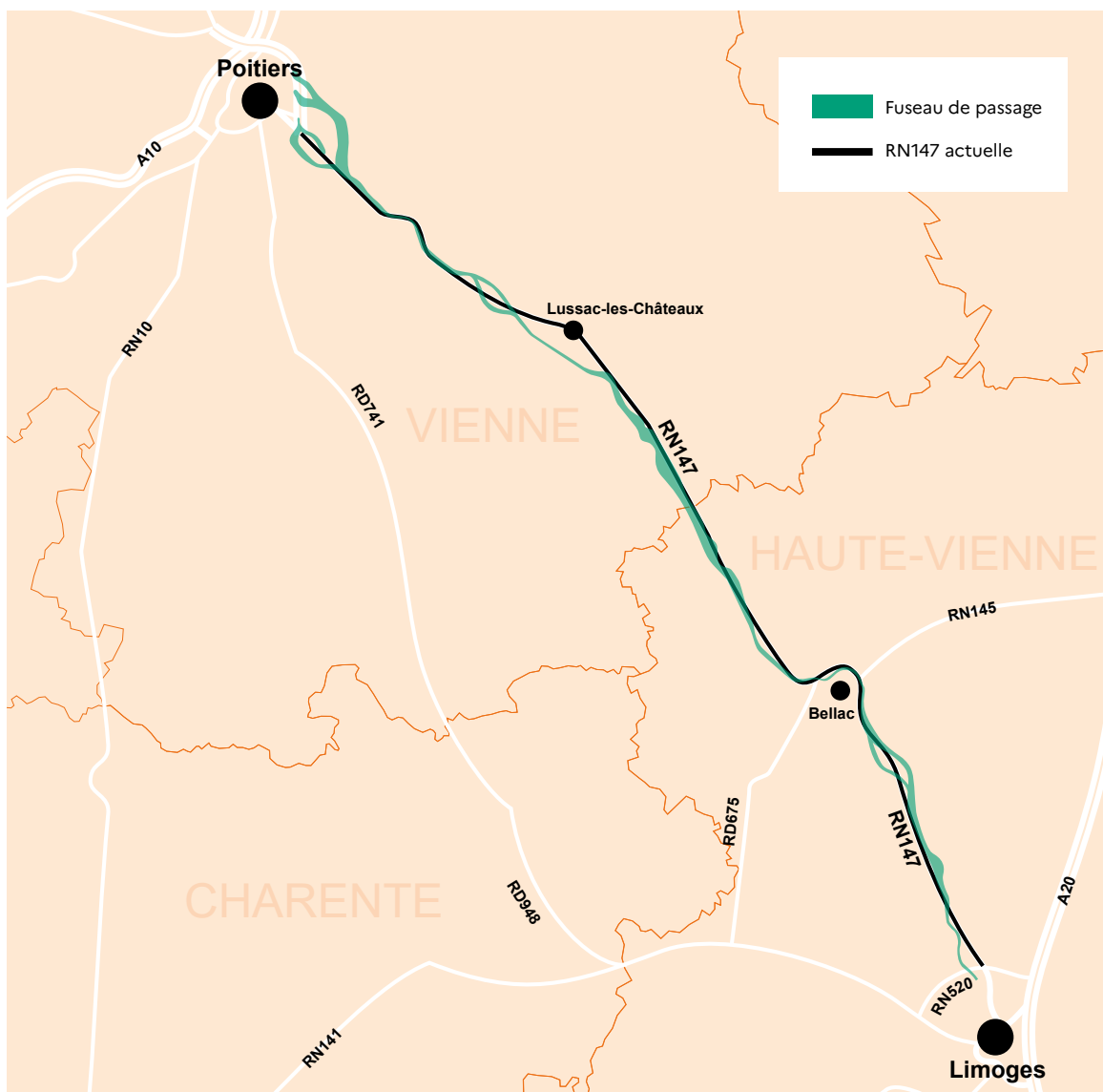
L'un des objectifs du projet est de réduire le nombre de véhicules, notamment de poids lourds dans les traversées de bourgs. Pour cela, l'hypothèse d'une interdiction de traverser les agglomérations aux poids lourds de

plus de 7,5 tonnes a été posée.

Au cours de l'élaboration du projet, les acteurs du territoire ont insisté sur l'importance d'irriguer finement le territoire. Le projet prévoit donc huit échangeurs.

Le coût du projet d'autoroute est estimé à environ 1 milliard d'euros TTC, selon une hypothèse médiane. Son financement reposerait sur une subvention d'équilibre comprise entre 449 et 771 M€, la part restante correspondant à l'investissement du concessionnaire à désigner. Selon les projections de trafic, le trafic journalier sur l'autoroute serait de 5030 véhicules légers et 910 poids lourds. Le montant optimal du péage serait alors de 0,13 € TTC/km pour les véhicules légers et de 0,20 € HT/km pour les poids lourds.

Le financement par concession permettrait la mise en place rapide des fonds nécessaires à la construction de l'autoroute, rendant possible une mise en service à l'horizon 2030. Elle nécessiterait toutefois un accord avec les collectivités concernées sur le plan de financement de la subvention d'équilibre, qui est importante.



UN SCÉNARIO ALTERNATIF SANS RECOURS À LA CONCESSION

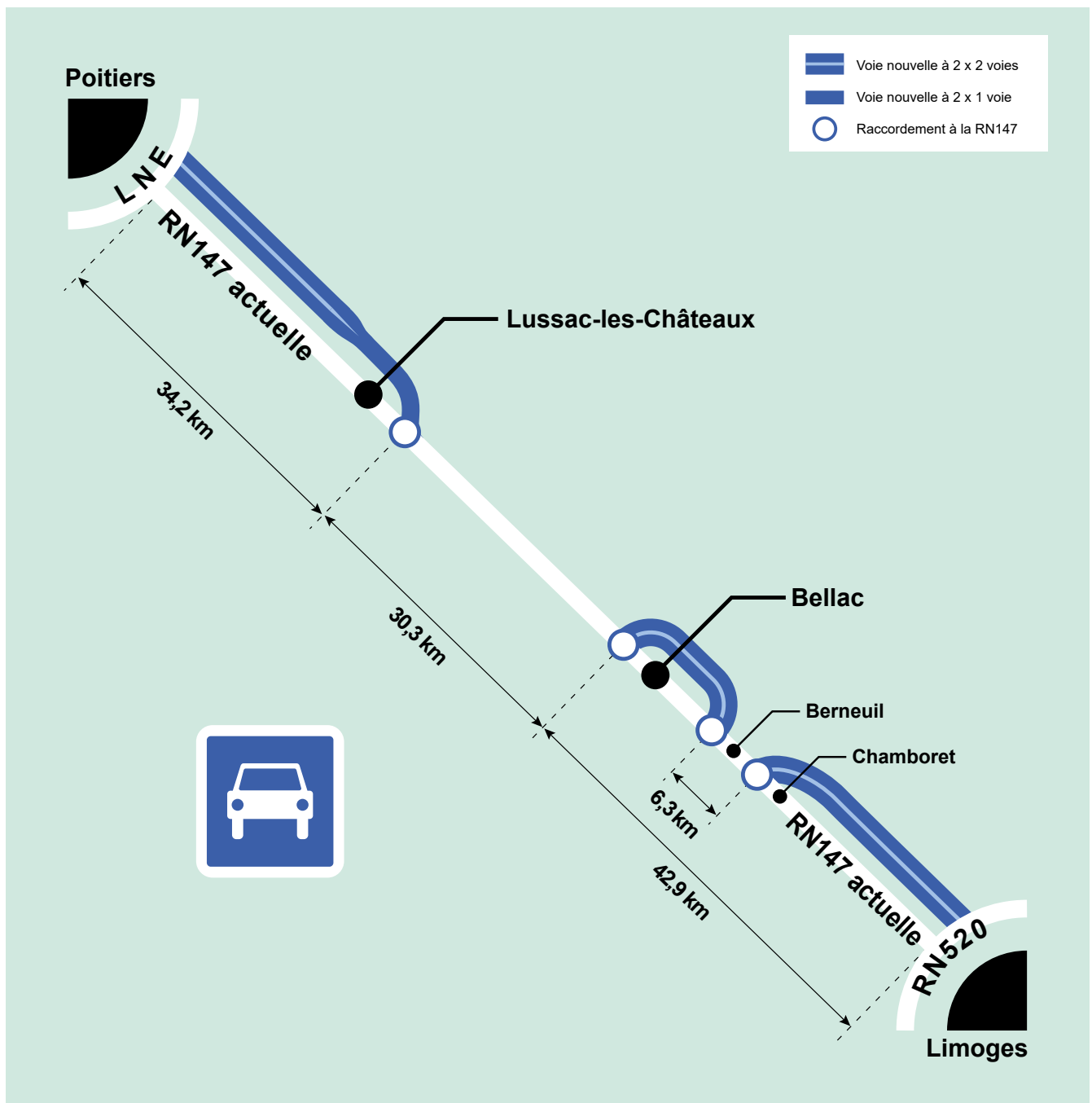
L'État a également étudié un scénario alternatif au projet d'autoroute concédée, également décrit au cours de la concertation. Ce scénario s'appuyait sur trois hypothèses de départ communes avec le projet d'autoroute : une approche globale de l'itinéraire, une réutilisation de tous les projets réalisés et programmés et un investissement public estimé à 450 M€ en conditions favorables.

En l'absence de concession, ce scénario se basait sur un

investissement plus réduit, avec un linéaire de voie nouvelle de 73 km, intégrant les projets inscrits au CPER. Ce scénario privilégie les secteurs connaissant la plus forte circulation : entre Lussac-les-Châteaux et Poitiers d'une part, et entre Bellac et Limoges d'autre part.

Avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h, ce projet permettrait un gain de temps de 23 minutes pour les automobilistes entre Poitiers et Limoges par rapport à la situation actuelle.

Selon le calendrier prévisionnel établi par l'État, la finalisation des différentes sections pourrait intervenir à l'horizon 2035.



Le déroulement de la concertation

Comme les garants l'ont souligné dans leur bilan, la concertation s'est déroulée « sans difficulté particulière » et elle a « permis d'approfondir plusieurs volets du projet (objectifs, caractéristiques, enjeux, impacts, alternatives), faisant ainsi avancer la réflexion sur l'opportunité d'un projet autoroutier sur ce territoire ».

LE DISPOSITIF MIS EN ŒUVRE

La concertation préalable sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges s'est déroulée du 4 janvier au 10 mars 2022. Sa préparation a été menée conjointement par la DREAL Nouvelle-Aquitaine et les trois garants de la concertation. Leur apport, fondé à la fois sur leur expérience des concertations publiques et leurs rencontres avec les acteurs locaux, a permis d'aboutir à un dispositif ambitieux, auquel la Commission nationale du débat public a donné son aval le 1^{er} décembre 2021.

Pendant cette concertation, l'État a mis à disposition le site internet www.autoroute.poitiers-limoges.fr pour informer et recueillir les avis et contributions.

11 temps d'échange ont été proposés au public. Ceux-ci prenaient différentes formes : les assemblées des territoires avaient vocation à rassembler tous les publics pour débattre de l'opportunité et partager une vision commune des enjeux ; les amphi-débats devaient permettre de toucher un public plus jeune et de se projeter vers les besoins futurs des territoires ; les ateliers thématiques s'intéressaient à des sujets plus précis, en groupes restreints pour faciliter l'émergence de propositions ; les réunions de partage donnaient au maître d'ouvrage la possibilité de répondre aux interrogations formulées depuis le début de la concertation.

L'information du public a été assurée par plusieurs canaux : un dépliant a été distribué par La Poste dans toutes les communes concernées par le projet d'autoroute quelques jours avant l'ouverture de la concertation

marquée par une conférence de presse ; les communes et intercommunalités ont reçu une dotation en brochures et en affiches, à mettre en place dans leurs locaux ; quatre vagues de publicité dans les médias locaux (presse et radio) ont été mises en œuvre. Le projet a de plus fait l'objet d'une couverture médiatique régulière, qui a contribué à l'information du public.

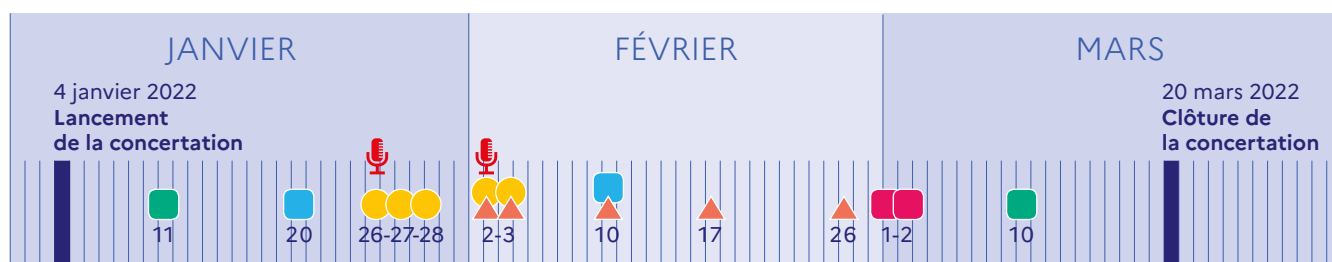


QUELS ÉTAIENT LES POINTS D'ATTENTION DE L'ÉTAT ?

ALLER À L'ÉCOUTE DE TOUS LES TERRITOIRES

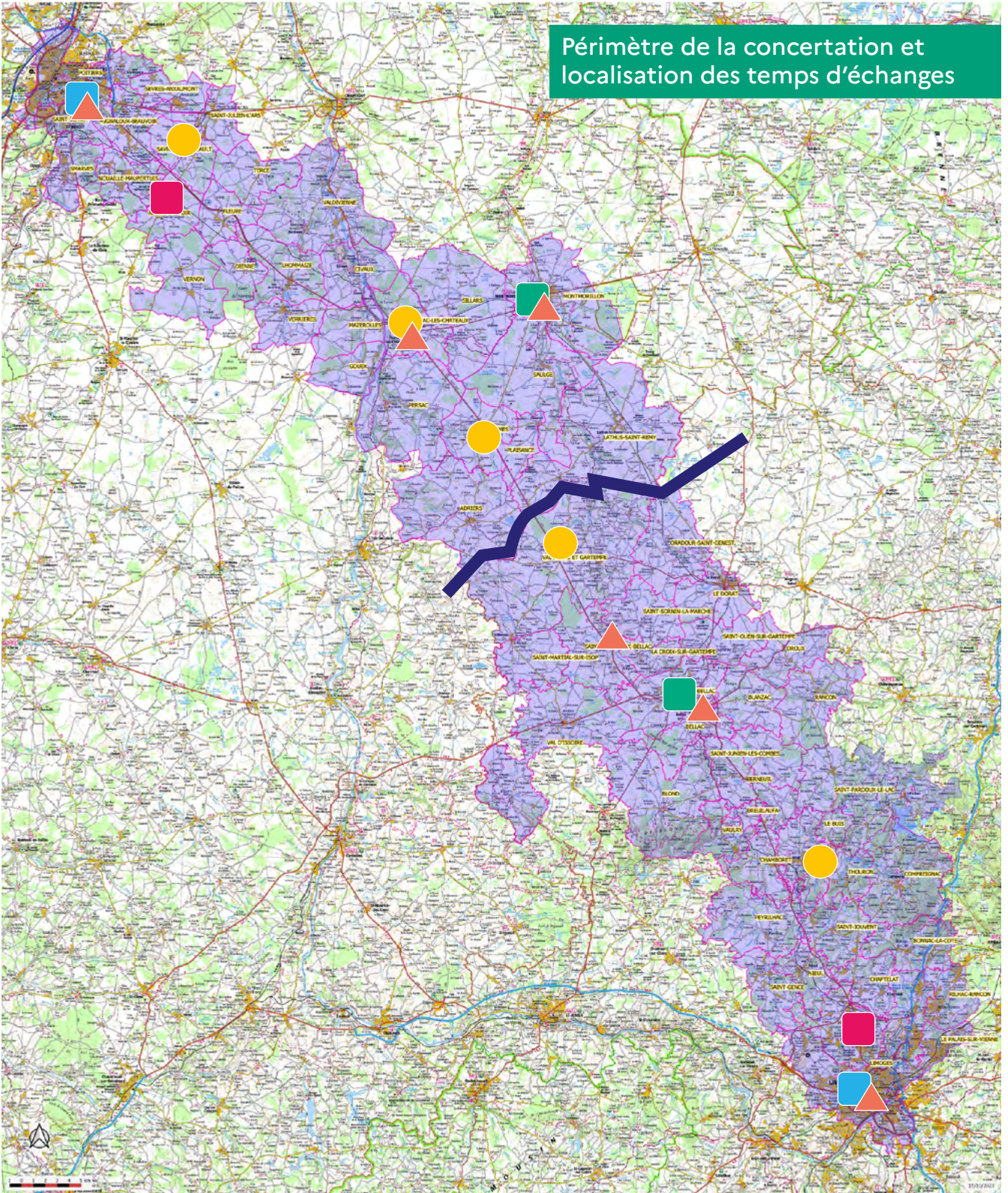
Dès les premiers échanges avec les garants, il est apparu essentiel d'associer fortement les territoires ruraux, en veillant à ce que la concertation ne se concentre pas uniquement dans les deux pôles urbains situés aux extrémités de l'axe. Un maillage du territoire a donc été proposé, avec l'organisation des deux assemblées des territoires à Montmorillon puis à Peyrat-de-Bellac. Quatre des cinq ateliers se déroulaient également dans des territoires ruraux, comme les permanences qui les précédaient et qui ont permis aux habitants des bourgs ruraux de dialoguer directement avec les représentants de l'État.

Soutenue en tous points, la participation aux temps d'échanges a validé le dispositif proposé. Par ailleurs, **les questions de démographie et de modèle de développement économique des territoires ruraux ont tenu une place prépondérante pendant la concertation.**



■ Assemblée des territoires
 ■ Amphi-débat
 ■ Réunion de partage
 ● Permanence et atelier
 ▲ Débat mobile
 🎤 Matinale radio

Périmètre de la concertation et localisation des temps d'échanges



Des temps d'échange sur tout le territoire.

- Assemblée des territoires
- Amphi-débat
- Réunion de partage
- Permanence et atelier
- Débat mobile

ÉCOUTER, PUIS RÉPONDRE

Sur une première période qui a couru du 4 janvier au 3 février 2022, l'État a collecté un volume important de questions et de remarques du public. Parmi les interrogations, certaines étaient très techniques, d'autres requéraient l'analyse de projets au-delà du périmètre de la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Il était donc parfois impossible pour les représentants de l'État de répondre « à chaud ».

Les réponses ont été apportées au cours des trois dernières réunions, en mars 2022. Comme l'ont souligné les garants de la concertation, l'État s'est astreint à objectiver les sujets. Pour cela, il a mobilisé des compétences internes (services centraux et déconcentrés), externes (bureaux d'études) et locales (experts du territoire). Cet apport d'éléments nouveaux s'est aussi traduit par la rédaction et la mise en ligne de 12 fiches thématiques en cours de concertation¹. Les participants ont souligné et apprécié cet effort de clarification et de prise en compte de leurs demandes. En cela, la concertation a permis de « challenger » l'État et de consolider le corpus des études de manière accélérée.



À Couzeix, pendant la présentation d'éléments complémentaires sur le réseau ferré.

ADAPTER LE CONTENU DE LA CONCERTATION AUX ATTENTES DU PUBLIC

Dans la conception du dispositif de concertation, les garants avaient demandé qu'un atelier n'ait pas de thème attribué d'emblée. De même, le contenu précis des trois dernières réunions n'était pas défini. Cette souplesse a permis de sélectionner en cours de concertation des thématiques et des intervenants pour éclairer certains sujets, soit parce qu'ils étaient absents des échanges (la prospective), soit parce qu'ils faisaient l'objet de questions récurrentes (les gaz à effet de serre, le modèle économique de la concession, le développement local...).

L'État remercie l'ensemble des intervenants sollicités (24 sur l'ensemble des réunions) pour leur contribution à la concertation et la qualité de leurs interventions. Ils ont contribué à élargir le débat bien au-delà de l'objet routier.

INSTALLER UN DIALOGUE ENTRE LES TERRITOIRES

Au cours des échanges préparatoires, les garants ont souligné l'importance de rassembler les acteurs des différents territoires, malgré l'éloignement géographique. Il fallait éviter un phénomène de concertation « en silo » où chaque territoire échange sur ses enjeux sans se soucier des voisins.

Le dispositif a permis d'atteindre cet objectif, notamment lors des ateliers thématiques, qui ont drainé des publics de tout le territoire concerné. Au fil de la concertation, l'État a pu constater que les acteurs développaient une meilleure compréhension des attentes des territoires voisins : développement de la multimodalité autour de Poitiers, perte d'attractivité du secteur de Bellac, problèmes de sécurité dans les parties les plus sinueuses du tracé, sentiment d'enclavement des acteurs économiques de la Haute-Vienne. Cette approche s'est concrétisée dans la table ronde des élus organisée au cours de l'assemblée des territoires de clôture.

Pour autant, l'approche globale souhaitée par l'État n'efface pas les problématiques locales. Au cours de l'atelier de Savigny-Levescault, et lors des réunions de partage de Nieuil l'Espoir et de Couzeix, les sujets locaux ont parfois pris le pas sur le projet d'autoroute.



À Peyrat-de-Bellac, pendant le débat des élus locaux.

1. : Effets sur l'économie locale ; Caractéristiques des différents scénarios routiers ; Enjeux ferroviaires ; Coûts ; Bilan GES ; Mesures environnementales ERC ; Consommation d'espaces ; Agriculture ; Accidentologie ; Trafics routiers ; Cadre de vie ; Concession autoroutière.

ALLER VERS LES PUBLICS ÉLOIGNÉS

Comme l'a souligné le bilan des garants, « l'organisation des réunions et ateliers dans 11 lieux différents sur le territoire concerné permettait d'aller au plus près du public concerné ». Cependant, ce maillage géographique ne garantit pas d'atteindre certains publics généralement éloignés de la concertation : actifs, professionnels des transports, jeunes. Lors des temps d'échange, les acteurs économiques et associatifs ont été plutôt sur-représentés tandis que les jeunes et les usagers quotidiens de la RN147 avaient tendance à être sous-représentés.

Des éléments du dispositif de concertation s'adressaient plus spécifiquement à ces publics : le site internet de la concertation, et les débats mobiles. Ils ont permis de diversifier les profils des participants. Le bilan des garants indique ainsi que 86 % des avis recueillis en ligne proviennent de particuliers, contre seulement 8 % de professionnels et 4 % de associations, en fort contraste avec l'expression lors des temps d'échange. La participation des publics jeunes est néanmoins restée insuffisante, y compris lors des réunions organisées dans les universités de Poitiers et de Limoges. Cette faible participation des jeunes, alors que le projet s'inscrit dans un temps long, interroge d'ailleurs sur la manière de mobiliser les jeunes et de leur présenter les enjeux du projet et de la concertation.

LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION

13 temps d'échanges collectifs

- 2 assemblées des territoires
- 2 réunions de partage
- 2 amphi-débats
- 5 ateliers thématiques
- 2 matinales sur France Bleu

930 participants aux différentes réunions

Une large communication

- 188 000 dépliant d'invitation en boîtes aux lettres
- 3 000 brochures « L'essentiel du projet »
- 12 encarts presse
- 100 spots radios
- 4 panneaux le long de la RN147
- 1 conférence de presse

10 temps d'échanges individuels

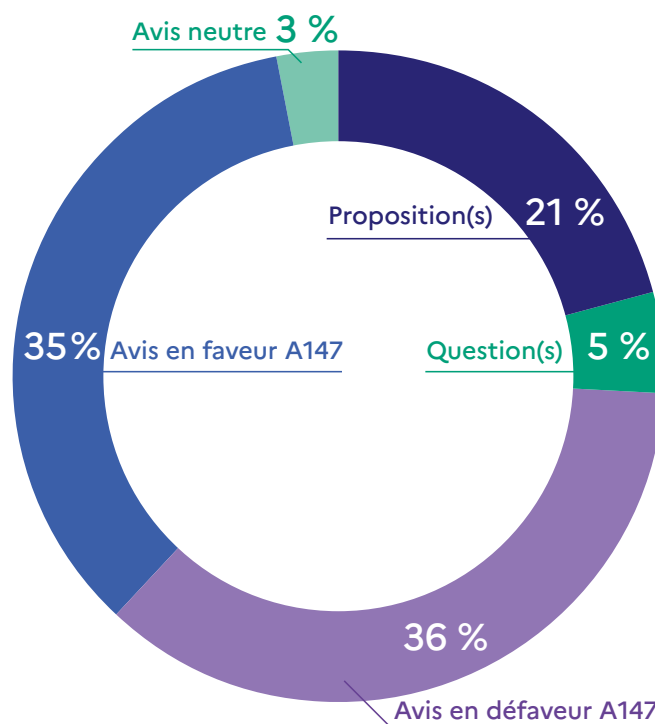
- 28 entretiens lors de 5 permanences
- 225 échanges lors de 5 débats mobiles

2 724 questions ou avis déposés en ligne

- Et aussi
- 95 contributions longues pour
- 19 018 connexions

Les chiffres confirment le bon déroulement de la concertation, dans un contexte sanitaire pourtant délicat. Les moyens importants mis en œuvre par l'État ont permis de toucher un large public, particulièrement sur la plateforme de concertation. Le bilan des garants met en évidence la diversité de profils et de localisation des participants.

Le diagramme ci-dessous présente la répartition de l'ensemble des avis déposés en ligne. L'analyse du contenu des avis illustre la difficulté à parvenir à une position commune.



Les enseignements de la concertation

L'APPRÉCIATION GLOBALE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

De nombreux participants ont fait part de leur satisfaction de voir l'État proposer une concertation globale sur l'itinéraire, longtemps attendue. Partisans ou opposants de la solution d'autoroute concédée, cette concertation leur a donné la possibilité d'exprimer leurs arguments tout en prenant mieux conscience des enjeux des territoires voisins et des différents profils d'acteurs. Les représentants de l'État ont pu constater au cours de la concertation une évolution dans les regards de certains acteurs, preuve d'une écoute des arguments échangés. L'État tient à saluer la qualité des contributions comme le comportement des participants, qui se sont exprimés parfois avec passion, mais toujours avec respect.

Consensus pour améliorer cette liaison

Pour l'État, cette concertation a été particulièrement utile. Elle a d'abord fait apparaître un consensus sur la nécessité d'améliorer la liaison entre Poitiers et Limoges. Derrière les chiffres des études de trafic et des données d'accidentologie, l'État a pu mesurer l'exaspération de nombreux usagers réguliers de la RN147.

La concertation a également donné à l'État une vision plus claire des enjeux prioritaires. En cela, elle a une fonction de hiérarchisation dont ressortent quelques grandes lignes. La sécurité est une priorité partagée par tous et doit guider les choix futurs.

Parmi les sujets liés à l'environnement, la prise en compte du climat est désormais une préoccupation majeure.

Les effets d'une infrastructure sur le développement des territoires traversés sont difficiles à prévoir et doivent pourtant figurer parmi les éléments de réflexion de l'État et de ses partenaires dans le pilotage des projets.

Enfin, la question de l'aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers est apparue comme une condition essentielle pour un projet autoroutier ; la recherche d'une solution pour ce projet doit se poursuivre.

A contrario, l'État a pu constater la diversité des solutions attendues. Les avis en faveur et en défaveur de la solution d'autoroute concédée se partagent de manière quasiment égale. Chaque parti a mis en avant des propositions complémentaires qui permettent de se projeter



Avec ses nombreux carrefours plans, la RN147 génère actuellement un sentiment d'insécurité.

vers l'après-concertation. Des pistes d'optimisation du scénario autoroutier ont été émises. Le scénario alternatif a également fait l'objet de plusieurs variantes qui seront analysées plus loin dans ce document. Les participants ont aussi insisté sur le besoin d'élargir le débat à l'ensemble des mobilités. L'État entend cette demande, légitime, tout en rappelant qu'une concertation doit avoir un objet précis, afin d'aboutir à des décisions concrètes.

Des collectivités en retrait

Si le grand public et les acteurs socio-économiques se sont beaucoup exprimés, l'État a constaté la réticence de certaines collectivités – qui sont des acteurs clés de la réalisation du projet – à s'engager pour le projet autoroutier ou ses alternatives.

LES ENSEIGNEMENTS THÉMATIQUES

UNE NÉCESSITÉ D'AGIR VITE, DE MANIÈRE CLAIRE ET PLANIFIÉE

Pour beaucoup de participants à la concertation, l'état actuel de la RN147 n'est plus acceptable. Il y a donc un consensus pour poursuivre l'aménagement de l'axe.

La situation de l'entrée sud-est de Poitiers est plus complexe : les participants à la concertation semblent s'accorder sur l'impossibilité de traiter l'itinéraire global Poitiers-Limoges sans réaliser une déviation de Mignaloux-Beauvoir. Des alternatives proposées visent un accès via la RD951. Le fait qu'un contournement plus long aurait des effets plus importants sur la consommation de terres agricoles est un enjeu largement partagé par les habitants de ce secteur. À ce stade, les conditions permettant d'identifier une solution d'aménagement consensuelle au niveau de l'entrée sud-est de Poitiers ne sont pas réunies.

Une demande de lisibilité

La rapidité de mise en œuvre des solutions – au premier chef pour les projets inscrits au CPER, puis éventuellement un aménagement plus global de l'itinéraire – est une demande récurrente et quasiment unanime.

Les habitants des territoires concernés ont vu se développer plusieurs infrastructures majeures (LGV Tours-Bordeaux, modernisations de la RN10 et de la RN141, A89) sans notable aménagement sur la RN147. Ils expriment donc le souhait de rattraper le temps perdu et attendent de l'État un plan d'action clair, avec une mise en œuvre sous une quinzaine d'années. Les partisans de l'autoroute ont d'ailleurs fait preuve à plusieurs reprises de leur scepticisme quant à la capacité de l'État à réaliser le scénario alternatif d'ici à 2035, considérant que la signature d'un contrat de concession est un gage de rapidité. L'échéance à 2030 pour la réalisation d'une autoroute a également parfois suscité des doutes.

Dans le Limousin, et plus particulièrement le nord de la Haute-Vienne, élus et habitants expriment un sentiment d'abandon. Selon eux, leur territoire est en perte de vitesse et se désertifie. Ces territoires demandent de la lisibilité sur les aménagements futurs, afin d'attirer et rassurer les acteurs économiques, aujourd'hui hésitant à rester sur le territoire ou à le rejoindre.

Les élus attendent une action concrète de l'État, tout en percevant leur rôle d'impulsion – et donc l'importance d'arrêter une position commune.



Traversée de la Glane à Nieul



Traversée de Lhommaizé

LES MOBILITÉS ALTERNATIVES

Bien que l'État ait fait le choix de porter à la concertation le projet d'autoroute concédée comme scénario de référence, la concertation a abordé de manière plus large la question de la mobilité entre Poitiers et Limoges. Que ce soit dans le dossier de concertation ou dans ses supports de présentation, l'État a donné une place importante à la mobilité ferroviaire. Les participants ont donc logiquement abordé ce point, et l'ont complété de réflexions et de propositions sur les modalités alternatives de déplacement.

Double consensus en faveur du train

Le train fait l'objet d'un double consensus. Premièrement, tous font état de l'inadéquation de l'offre ferroviaire. Les trains sont estimés trop peu nombreux, trop lents et ne circulent pas toujours aux horaires attendus. Plusieurs personnes ont témoigné de leur impossibilité à prendre le train, en l'absence d'un horaire acceptable soit le matin, soit le soir. En raison du mauvais état de la voie ferrée, les trains circulent trop lentement, ce qui ne permettrait pas de concurrencer véritablement l'automobile. À deux reprises, des professionnels ont exposé les perspectives d'amélioration : un représentant de SNCF est intervenu lors de l'atelier « Mobilités » de Lussac-les-Châteaux pour faire part des améliorations de l'offre aux voyageurs ; pour la DREAL, le chef de département « *Mobilité Infrastructures Ferroviaires* » a détaillé le contenu des projets ferroviaires inscrits au CPER. Ces interventions ont montré que les acteurs de la mobilité ferroviaire agissent pour améliorer l'offre, sans pour autant rassurer totalement les habitants du territoire.

Deuxième consensus, les participants partagent le sentiment d'une complémentarité entre l'amélioration de l'offre ferroviaire et la modernisation de l'itinéraire routier entre Poitiers et Limoges. En d'autres termes, ils n'opposent pas ces deux modes.

Face à ces constats, l'État et la Région agissent et se sont engagés avec SNCF Réseau sur un investissement de 68 M€ d'ici à 2025. Au niveau national, la Loi d'orientation des mobilités prévoit de réorienter les mobilités vers les transports du quotidien : elle dédie trois quarts des investissements de la période 2017-2022 au ferroviaire. Des limites - qui concernent très généralement le transport ferroviaire qui relie les villes de gare à gare - ont cependant été mises en avant par des participants : les gares de la ligne Poitiers-Limoges sont souvent éloignées de lieux de vie (et cela est d'autant plus prégnant compte tenu des phénomènes d'étalement urbain) et des lieux de travail (là aussi en raison de la tendance au déplacement des emplois vers les zones d'activités périurbaines). Le seul développement de l'offre ferroviaire aurait donc un intérêt limité, s'il n'était pas accompagné d'un développement des moyens de rabattement vers les gares et les zones d'emplois.

Les limites du fret ferroviaire

Face au nombre de camions élevés sur la RN147, l'idée d'une relance du fret ferroviaire a été émise par des participants. Aujourd'hui, le trafic fret permet d'éviter 2 500 camions par an sur la RN147. L'État est engagé pour l'entretien des moyens techniques pour éviter que ce trafic ferroviaire ne se reporte sur la route. Mais envisager une réduction notable du volume de camions sur la RN147

grâce au fret ferroviaire ne paraît pas envisageable dans le cadre de ce projet, et ce pour plusieurs raisons :

- Les camions sont très fréquemment en transit sur la RN147, et un seul tronçon entre Poitiers et Limoges serait insuffisant. Il faudrait donc voir plus large, avec la mise en place d'un corridor de fret ferroviaire du sud de la France vers les ports de l'Atlantique. Or, ces projets sont longs et s'inscrivent dans un cadre budgétaire qui dépasse largement celui du projet d'autoroute.
- Le volume annuel de camions évités par le fret ferroviaire n'atteint pas 0,5 % du volume de camions transitant par la RN147. Même si le volume de fret ferroviaire était doublé (ce qui paraît peu probable en l'état), la diminution du nombre de camions serait quasi-imperceptible pour les usagers et riverains de la RN147.
- Les évolutions actuelles de la logistique induisent une optimisation des délais, généralement incompatible avec les ruptures de charge (chargement et déchargement des marchandises d'un mode de transport à l'autre).

Élargir l'offre de transport

C'est au sud-est de Poitiers que le niveau de trafic est le plus élevé sur la RN147. C'est aussi dans ce secteur que la demande de modalités de déplacement alternatives est la plus forte. Au-delà du train, les habitants de ce secteur ont porté des propositions de développement du covoiturage et de l'offre de bus à haut niveau de service. Selon eux, le territoire présente un retard en la matière et son rattrapage passe par une action plus forte des collectivités. Au cours de la concertation, des représentants du Grand Poitiers ont confirmé qu'un plan de développement des mobilités serait bientôt présenté, sans le détailler. Cette demande récurrente du public appelle de la part de l'État plusieurs réponses :

- L'État est favorable au développement des mobilités alternatives et peut accompagner les projets
- La réalisation d'une voie rapide ou d'aménagements des routes existantes n'est pas contradictoire avec le développement des mobilités alternatives. Au contraire, en libérant ou aménageant l'espace sur l'axe actuel, elle faciliterait la mise en œuvre d'un bus à haut niveau de service et de pistes cyclables.
- Dans les hypothèses de départ des études sur le projet d'autoroute, l'État a pris en compte l'offre actuelle de transports. Les effets des projets de mobilité à venir sur les projections de trafic seront à intégrer.
- L'étalement urbain dans la périphérie de Poitiers est objectivement une difficulté pour l'efficacité des transports en communs, plus performants lorsqu'ils desservent des territoires denses. Urbanisation et mobilité sont à concevoir conjointement.

Dans la périphérie de Limoges, la situation diffère, avec un niveau de congestion moins élevé. Pour cette raison

peut-être, la demande de mobilité alternative apparaît moins prégnante. La concertation a néanmoins donné l'occasion à la Métropole, par les voix des maires de Limoges et de Couzeix, d'affirmer la volonté d'être un territoire pilote en matière d'hydrogène. Cette source d'énergie « zéro émission » pourrait alimenter un réseau de bus. La question de la production de l'hydrogène serait néanmoins posée, comme l'a souligné un participant au cours de l'assemblée des territoires de clôture. L'État a présenté en septembre 2020 sa stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné ; ces innovations s'inscrivent pleinement dans cette volonté.

LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE ET LE DÉSENCLAVEMENT

L'effet d'une autoroute sur le développement des territoires ruraux a été au cœur des débats, et a même constitué le principal point de dissensus entre partisans et opposants de la solution autoroutière.

D'un côté, les partisans de l'autoroute soulignent sa capacité à améliorer l'attractivité du territoire et à « réparer l'abandon de la LGV Poitiers-Limoges », selon les termes employés par les garants dans leur bilan. En effet, l'autoroute pourrait rapprocher voire unifier les bassins d'emplois de Limoges et de Poitiers, facilitant les synergies. Elle rendrait les entreprises locales plus attractives : plusieurs chefs d'entreprises ont mis en avant la durée et la dangerosité des trajets comme facteurs négatifs pour le recrutement. Ce constat est d'autant plus vif dans les secteurs de Montmorillon et surtout de Bellac. C'est globalement tout le secteur central du projet qui exprime un sentiment d'enclavement : faible démographiquement et économiquement, il ne constitue pas un bassin autonome et il est éloigné de Limoges et de Poitiers.

L'inquiétude des zones rurales

De l'autre côté, les opposants de l'autoroute redoutent des effets négatifs. Elle pourrait accélérer le déclin des petits commerces ruraux face aux centres commerciaux des périphéries de Poitiers et Limoges. Les communes pourraient alors s'apparenter à des cités-dortoirs, ce qui ouvrirait la voie à une perte des services. Or, beaucoup de participants ont souligné l'anxiété des habitants face aux phénomènes de déserts médicaux et de raréfaction des services publics. Certains participants ont même remis en cause la pertinence du désenclavement, conçu comme un concept dépassé : selon eux, il faut avant tout cultiver le cadre de vie et renforcer l'économie locale. Enfin, d'autres participants pointent les difficultés qu'engendreraient les coûts supplémentaires liés aux péages pour les déplacements quotidiens des usagers, comme les trajets domicile-travail, avec un risque d'exclusion des plus modestes.

Des projets de territoire indispensables

Poussés par les garants, les participants ont cherché à objectiver leur intuition à partir d'exemples concrets : l'A10 à Poitiers, l'A20 en Haute-Vienne, l'A89 en Corrèze, la RN10 à Ruffec, Vierzon... Ces exemples présentent des effets divergents et ils ne permettent pas de conclure au caractère automatiquement positif d'une voie de communication performante, ce qu'a confirmé un représentant de la Direction départementale des territoires de la Vienne lors de son intervention du 1^{er} mars 2022 à Nieuil l'Espoir. Ces échanges nombreux ne permettent pas de trancher le débat. Ils aboutissent en revanche à une conclusion, partagée par l'État : quel que soit le projet réalisé, il devra être anticipé et valorisé dans ces projets de territoire.

LE CLIMAT, L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE

Dès les premières semaines de la concertation, la question de l'opportunité a été liée à celle du climat à travers une interrogation que l'on pourrait résumer ainsi : Dans le contexte de réchauffement climatique, la réalisation d'une autoroute entre Poitiers et Limoges est-elle pertinente ?

Pour appuyer ce propos, des participants ont rappelé les engagements pris par la France dans le cadre des Accords de Paris, ensuite traduits par la Stratégie nationale bas carbone et la Loi climat et résilience. Ces questionnements ont conduit l'État à faire du bilan carbone un sujet important de la réunion de partage du 1^{er} mars 2022 à Nieuil l'Espoir, avec l'intervention d'un représentant du bureau d'études Objectif

Carbone. L'État a également publié une fiche présentant des éléments sur les bilans carbone du projet d'autoroute et du scénario alternatif. À ce stade très amont du projet, le calcul du bilan carbone présente une part d'incertitude. Les ordres de grandeur fournis par l'État ont néanmoins permis d'éclairer le public. Le calcul plus précis du bilan carbone du projet tiendra une place particulière dans la suite des études sur le projet.

Quelles obligations de réduction de la consommation d'espace ?

Malgré l'absence d'un tracé précis, le sujet de l'environnement a été largement traité par le public et les représentants de l'État. Des compléments d'information ont été apportés sur la mise en œuvre de la démarche "éviter-réduire-compenser" pour un projet en tracé neuf.

Davantage que l'impact sur la biodiversité, c'est la question de l'artificialisation des sols qui a concentré les inquiétudes. Sur ce point, à la fois environnemental et agricole, plusieurs avis ont mis en avant le caractère irréversible de l'artificialisation.

La Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « Loi climat et résilience » fixe un objectif de réduction de moitié du rythme de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en 10 ans (2021 – 2031) et d'absence d'artificialisation nette à 2050. Mais cela ne signifie pas que tout projet d'aménagement est impossible désormais d'autant que la règle s'applique aux documents de planification et d'urbanisme, et non aux projets directement.



Élevage bovin à Nieuil

Ces engagements dessinent une trajectoire de réduction de la consommation d'espace progressive, territorialisée et intégrée dans les SRADDET¹, au plus tard en février 2024. Puis, la loi sera déclinée dans les documents d'urbanisme locaux : les SCoT² dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la loi, et les PLU(i)³ et les cartes communales dans un délai de 6 ans.

Les opérations inscrites au CPER 2015-2022 et le scénario autoroutier (dès lors que les projets seraient réalisés à l'horizon 2030) seront pris en compte dans l'objectif de réduction de moitié du rythme de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Le scénario alternatif, dont la mise en service est prévue à l'échéance de 2035, serait quant à lui concerné également par l'objectif d'absence d'artificialisation nette, pour les sections réalisées au-delà de 2031.

Le décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 relatif à la nomenclature de l'artificialisation des sols pour la fixation et le suivi des objectifs dans les documents de planification et d'urbanisme détermine les surfaces devant être considérées comme artificialisées dans les documents de planification et d'urbanisme mais cette nomenclature ne s'applique pas pour la première tranche de dix ans (2021/2031).

Pour le projet d'autoroute Poitiers-Limoges, la notion de "projet d'envergure" doit être considérée au regard des dispositions du décret n° 2022-762 du 29 avril

2022. Le SRADDET peut en effet identifier et prendre compte des projets d'envergure nationale ou régionale, qui peuvent répondre à des besoins et enjeux régionaux ou suprarégionaux, dont l'artificialisation induite sera décomptée au niveau régional et non directement au niveau des documents d'urbanisme infrarégionaux du territoire dans lequel ils se trouvent. Serait ainsi déduite de l'enveloppe régionale à répartir la part d'artificialisation effective induite par le projet sur la tranche des dix ans concernés. Le décret prévoit qu'une liste de ces projets d'envergure peut être établie.

Le projet autoroutier Poitiers-Limoges et le scénario alternatif d'aménagement progressif pourraient relever de cette catégorie selon le choix fait par la Région pour le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine. Il convient de préciser qu'en prenant en considération les opérations CPER, le scénario autoroutier conduirait ainsi à une consommation maximale d'espace de 920 ha. Elle serait de 560 ha pour le scénario alternatif, soit près de deux fois moins que le scénario autoroutier.

Du point de vue économique, l'étude préalable agricole associée au projet d'autoroute prévoirait en tout état de cause des mesures compensatoires individuelles mais aussi à l'échelle de toute la filière.



Paysage agricole à Gouex

1 : SRADDET = Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

2 : SCoT = Schéma de Cohérence Territoriale

3 : PLU = Plan Local d'Urbanisme



La sortie de Mignaloux-Beauvoir est le principal point de congestion sur la RN147.

Cadre de vie : protéger les riverains actuels, penser aux riverains futurs

Le thème du cadre de vie devient central lorsqu'il s'agit de rechercher le tracé d'une voie nouvelle. La concertation se situait en amont de cette étape. Néanmoins, la question du cadre de vie a été abordée de deux manières :

- pour les communes traversées, la RN147 est une source de nuisances. L'État observe un consensus pour demander de « *sortir la circulation* » des bourgs et villages partout où c'est possible. C'est d'ailleurs une des faiblesses identifiées du scénario alternatif : il ne permet pas d'éviter Saint-Bonnet de Bellac et Moulismes. Mais éviter les villages, c'est aussi les priver de certaines ressources économiques inhérentes à la route (restauration, aire de service), ce qui a été souligné à Moulismes. L'État devra veiller, quelle que soit la solution retenue, à protéger les activités économiques liées à la route, ou à accompagner leur transition.
- Pour l'entrée sud-est de Poitiers, les habitants de Mignaloux-Beauvoir, ainsi que ceux de Savigny-Levescault et Sèvres-Anxaumont ont fait part de leur inquiétude : une route à 2x2 voies pourrait altérer le cadre de vie pour les habitations les plus proches. Les différentes associations qui suivent le dossier de l'entrée sud-est de Poitiers ont été très présentes dans la concertation, exprimant des avis divergents. Leur engagement montre qu'il reste nécessaire de parvenir à une solution.

L'ÉQUITÉ ENTRE LES USAGERS

Dans leur bilan, les garants mettent en avant « *le risque d'une société à deux vitesses* ». Ce motif d'inquiétude a été présent pendant toute la concertation, surtout de la part des opposants à l'autoroute. Leur postulat est que le coût du péage serait trop élevé au regard des possibilités de certains travailleurs. Ceux-ci ne consentiraient pas à payer le péage et seraient donc contraints économiquement à utiliser l'axe historique, sans aucune déviation. Des exemples précis ont été cités, comme ceux des employés de l'université et du CHU de Poitiers, situés à l'extrémité de la RN147. Une inquiétude infondée selon les acteurs économiques, pour qui le gain de temps l'emporterait probablement, citant en exemple l'utilisation de l'A10 par des personnes travaillant à Poitiers.

Le coût global de la mobilité

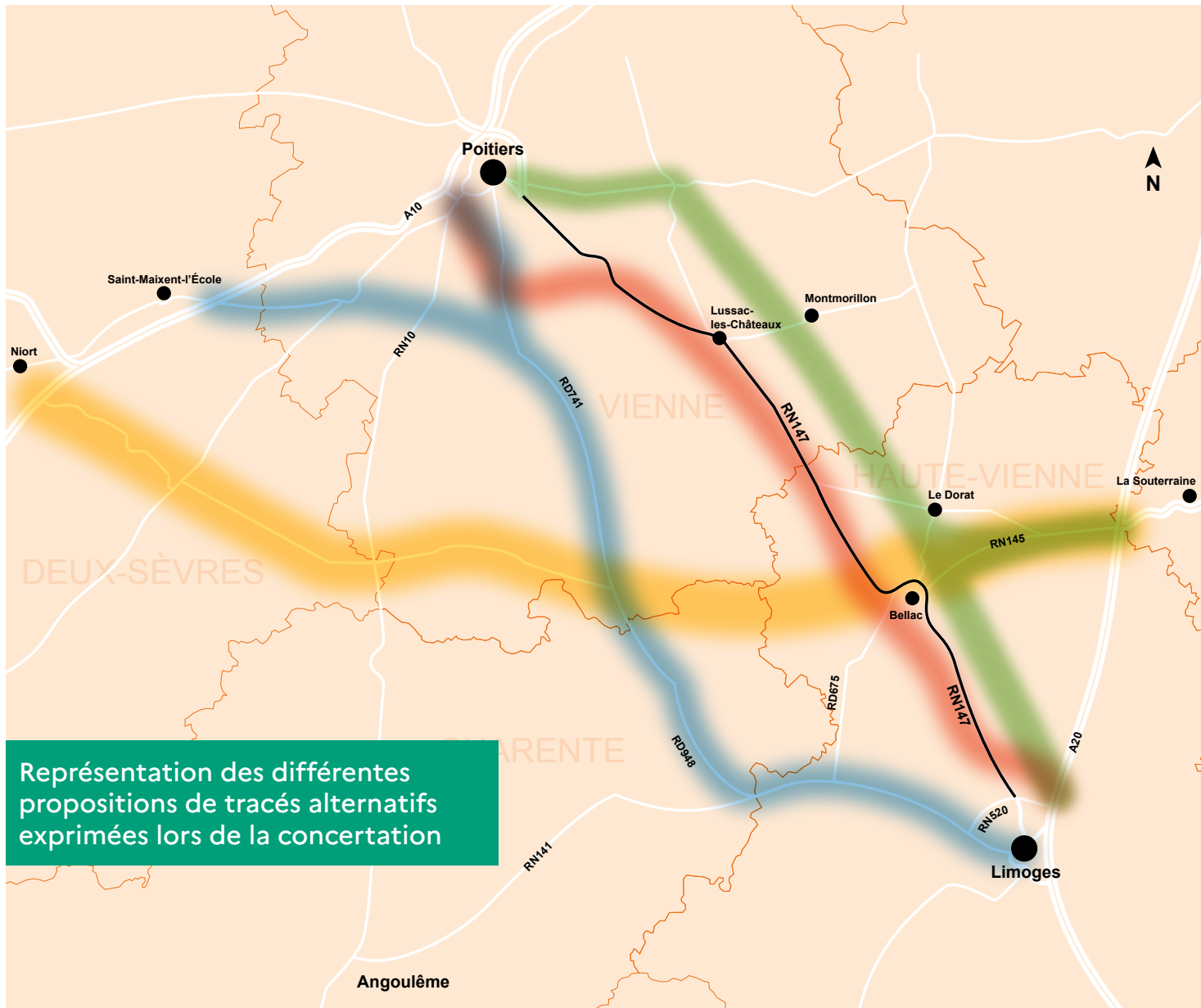
L'État est conscient de cette situation. Les chiffres issus des modélisations de trafic montrent d'ailleurs une plus forte captation de trafic par une 2x2 voies sans péage que par une autoroute concédée. La fixation du montant du péage sera un enjeu essentiel si le projet d'autoroute se concrétise et cela impliquera les collectivités locales. Le sujet est d'autant plus central que la concertation s'est conclue quelques jours après le déclenchement du conflit russo-ukrainien, dans un contexte de flambée des prix de l'énergie et d'inflation généralisée qui est encore d'actualité.

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE AUX PROPOSITIONS ALTERNATIVES

LES ITINÉRAIRES ALTERNATIFS

Quatre propositions de tracés autoroutiers alternatifs ont été transmises à l'État au cours de la concertation. Elles sont représentées sur le plan ci-dessous.

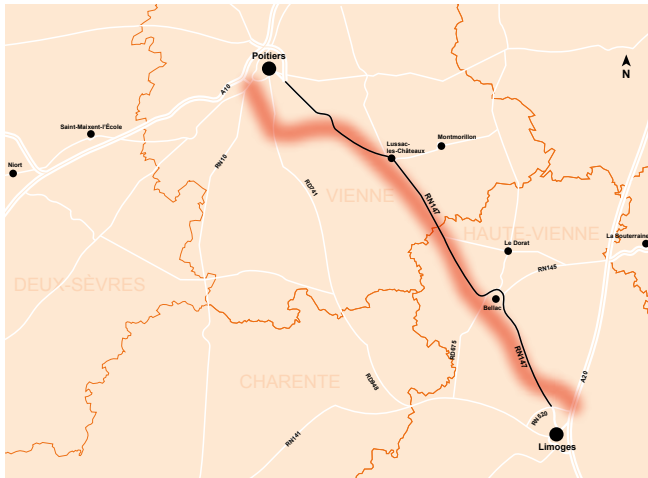
L'État a procédé à une analyse de ces quatre variantes, en tenant compte des contraintes environnementales du territoire et des objectifs du projet soumis à la concertation.



Représentation des différentes propositions de tracés alternatifs exprimées lors de la concertation

- Valorisation du tracé précédemment retenu pour la LGV Poitiers Limoges
- Autoroute via les RN 141, RD 948 et RD 741
- Tracé en site vierge plus direct via le Dorat et Montmorillon
- Autoroute sur l'itinéraire Niort-La Souterraine

LA VALORISATION DU TRACÉ PRÉCÉDEMMENT RETENU POUR LA LGV POITIERS LIMOGES



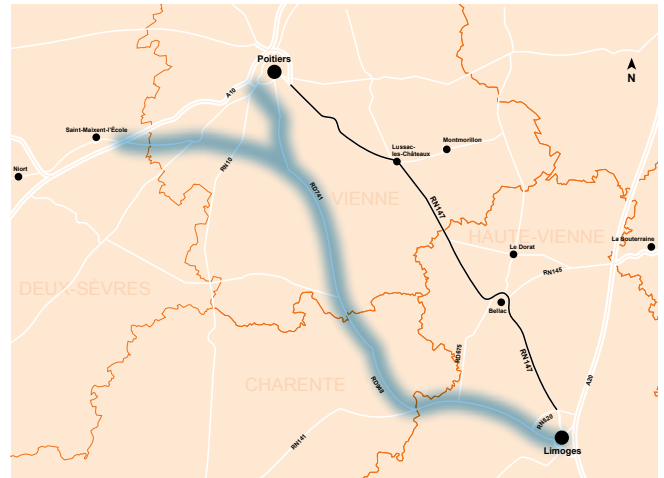
Cette variante, proposée au cours de la concertation, est calquée sur le tracé du projet de LGV Poitiers-Limoges. Elle pourrait s'étendre sur une distance de 110 km, identique à celle du projet d'autoroute concédée présenté par l'État mais sur un tracé sensiblement différent, notamment au nord où elle se raccorderait à la RN10 au niveau de Vivonne. Elle repose sur l'hypothèse d'une maîtrise foncière facilitée sur l'emprise de l'ex-tracé de la LGV.

Cette dernière hypothèse n'est plus d'actualité car l'État ne dispose pas de la maîtrise du foncier sur ce tracé. SNCF Réseau a engagé la rétrocession du foncier qu'il avait acquis. Il convient donc de comparer cette proposition alternative avec le projet d'autoroute concédée, uniquement sur des critères techniques et environnementaux.

Ce tracé ne s'appuie pas sur les projets CPER existants. Il comporte donc 110 km de tracé neuf. Par ailleurs, le tracé d'une LGV est soumis à des contraintes supérieures (faibles courbes et pentes). L'estimation du coût de cette proposition approche donc 1,7 Mds € TTC. Le gain de temps par rapport à l'itinéraire actuel du centre de Poitiers au centre de Limoges pourrait atteindre 25 minutes, un gain inférieur au projet présenté par l'État, en raison d'un raccordement plus éloigné de Poitiers. Ce raccordement influencerait également sur le trafic de l'axe, et l'autoroute serait moins attractive pour les habitants de la Vienne se rendant dans le quart sud-est de Poitiers dans sa partie terminale.

Ce tracé apparaît donc techniquement moins performant que le projet d'autoroute proposé par l'État et son impact environnemental serait notablement plus élevé. Cette option n'optimise pas les aménagements réalisés et en cours sur la RN147, ce qui était une volonté claire de l'État pour ce projet. Il ne fera pas l'objet d'études complémentaires.

UNE AUTOROUTE VIA LES RN 141, RD 948 ET RD 741



Cette proposition alternative consiste à utiliser l'itinéraire concurrentiel de la RN147. Il aurait une longueur de 125,6 km dans l'hypothèse d'un raccordement au nord à Croutelle sur la RN10 et la RD87C (première version), et de 141,7 km dans l'hypothèse d'un raccordement sur l'A10 au niveau Saint-Maixent-l'École (deuxième version). Cette proposition permettrait de réutiliser plusieurs sections existantes à 2x2 voies ou à 2 voies.

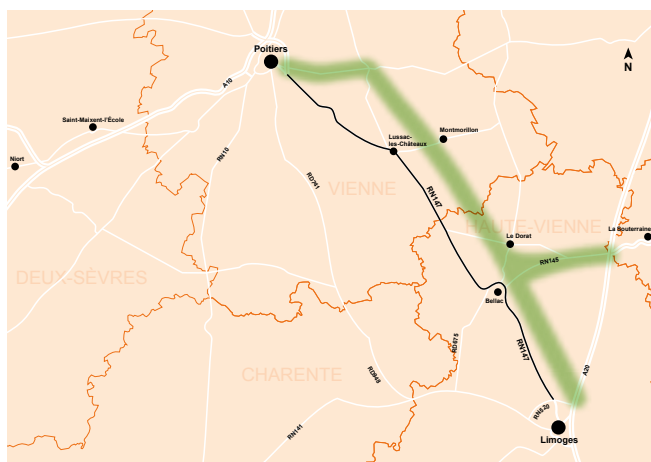
Dans sa première version, l'itinéraire permettrait de relier Poitiers et Limoges, en irriguant au passage les pôles de Saint-Junien et Confolens. En revanche, Bellac et Lussac-les-Châteaux ne seraient pas concernés par l'itinéraire. Avec un trajet réduit de 25 minutes, il offrirait un gain de temps significatif par rapport à l'axe RN147 actuel, mais inférieur au projet d'autoroute présenté par l'État. Son coût est estimé à un peu moins de 1,4 Mds € TTC.

Dans sa deuxième version, il dessert le pôle urbain de Limoges, et Poitiers via Saint-Maixent-l'École. Le gain de temps entre Poitiers et Limoges serait donc limité à 14 minutes. Son coût pourrait dépasser 1,5 Mds € TTC.

Chacune de ces options serait concernée par l'enjeu environnemental majeur de la traversée de la Vallée de la Vienne. Elles améliorent certes la connexion entre les autoroutes A10 et A20 mais ne correspondent pas à l'objectif premier du projet qui était de répondre aux besoins de déplacements entre Poitiers et Limoges.

Ces deux tracés paraissent moins performants que le projet proposé par l'État, notamment pour les déplacements du quotidien vers le sud de Poitiers. Ils ne feront pas l'objet d'études complémentaires.

UN TRACÉ EN SITE VIERGE PLUS DIRECT VIA LE DORAT ET MONTMORILLON



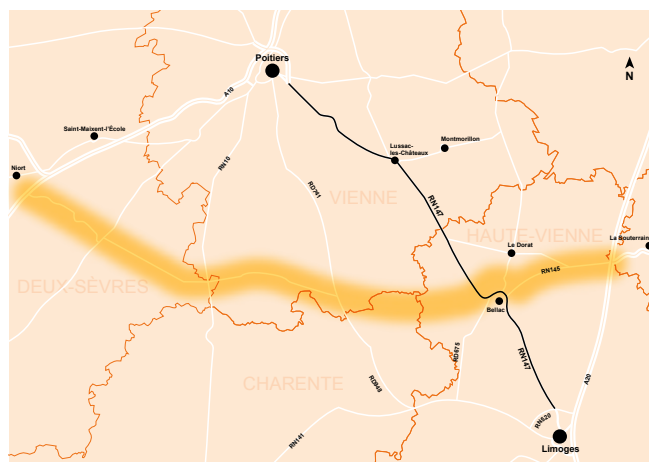
Dans cette proposition l'accès à Poitiers pourrait se faire le long des RD749 et RD951, via Chauvigny. À Limoges, cette proposition alternative se raccorderait directement à l'A20, soit à Grossereix (première option d'une longueur totale de 113 km environ), soit à la Croisière (deuxième option d'une longueur totale de 98 km environ).

La première option présenterait l'avantage de desservir plusieurs pôles locaux : Chauvigny, Montmorillon, Lussac-les-Châteaux, Le Dorat et Bellac. Le gain de temps qu'elle permettrait entre Poitiers et Limoges serait de 36 minutes, soit un peu moins que le projet porté par l'État. Elle croiserait la RN145 à l'est de Bellac. Avec 113 km en tracé neuf, sans réutilisation des projets inscrits au CPER, elle serait beaucoup plus coûteuse (au moins 1,7 Mds € TTC) et beaucoup plus impactante sur l'environnement. Entre Limoges et l'approche de Poitiers, cette option ne permet pas de valoriser les investissements réalisés ou en cours sur la RN147.

La deuxième option dessert Limoges via la Souterraine avec un allongement global de l'itinéraire entre les deux grands pôles urbains, ce qui réduit le gain de temps entre Poitiers et Limoges. Cette option aurait un effet positif sur le trafic et l'accidentologie de la RN145 sans améliorer la liaison entre Bellac et Limoges. Son coût de 1,5 Mds € TTC est beaucoup plus élevé que le projet porté par l'État.

Ces deux tracés seraient beaucoup plus coûteux avec un impact environnemental plus élevé en tracé neuf que le scénario porté par l'État, sans garantir une diminution forte de la circulation sur la RN147. Ils ne feront pas l'objet d'études complémentaires, en dehors des réflexions et études à poursuivre concernant l'accès sud-est de Poitiers, lesquelles pourraient intégrer certaines propositions et analyses en lien avec les collectivités concernées.

UNE AUTOROUTE PLUS ÉTENDUE (PROPOSITION D'ITINÉRAIRE NIORT-LA SOUTERRAINE)



Une quatrième proposition identifiée par les garants consisterait à relier Niort à La Souterraine sur un peu plus de 150 km, en desservant Confolens et Bellac. Elle constituerait une nouvelle liaison vers l'Atlantique depuis l'est de la France.

Pour un coût avoisinant 2 Mds € TTC, ce projet ne répond pas aux mêmes enjeux d'itinéraire que le projet d'autoroute porté par l'État. Il aurait très peu d'effet sur les temps de trajet et la sécurité sur la RN147. Il ne permettrait pas une amélioration des transports du quotidien.

Ce tracé n'apporte pas d'amélioration notable sur l'itinéraire Poitiers-Limoges et ne fera pas à ce titre l'objet d'études complémentaires.

LES COMBINAISONS LIANT AMÉNAGEMENT DE LA RN147 ET MULTIMODALITÉ

Améliorer l'existant sur les portions les plus difficiles en plus des opérations prévues au CPER

Ce scénario est assez proche de celui que l'État a proposé à la concertation en tant que scénario alternatif. Il répond à la même logique : concentrer les investissements sur les secteurs prioritaires.

Dans l'idée d'un aménagement partiel de la RN147, l'État a retenu les objectifs suivants :

- La diminution du temps de parcours, par la déviation des traversées de bourgs, l'augmentation des possibilités de dépassement et le changement de typologie de voie, permettant d'augmenter la vitesse des véhicules.
- La sécurisation des trajets courte et longue distance.

Quatre enjeux ont guidé les réflexions de l'État :

Les enjeux de service traduisent l'adéquation entre une voie et les trafics qu'elle reçoit actuellement et en 2035. Le nombre de voies, les possibilités de dépassement, les vitesses moyennes pratiquées, la géométrie et le trafic sont analysés.

Les enjeux de cadre de vie des riverains concernent la proximité de l'axe avec des habitations ou équipements sensibles (écoles, hôpitaux). Le trafic supporté par la RN147 a effectivement un impact sur la qualité de vie des riverains à proximité (notamment dans les traversées de bourg).

Les enjeux de sécurité correspondent à la dangerosité de la RN147. L'accidentologie est analysée dans le but de déterminer si les caractéristiques actuelles de l'axe présentent un danger ou un risque particulier pour ses usagers.

Les enjeux environnementaux dans un fuseau autour de l'axe actuel sont fonction des contraintes environnementales qui peuvent jouer en la défaveur d'un projet d'aménagement.

Cette réflexion a abouti au scénario alternatif proposé à la concertation qui est indicatif et contraint par l'hypothèse de départ sur le niveau de financement. Il pourrait évoluer, notamment entre Lussac-les-Châteaux et Bellac, dès lors par exemple que le niveau d'investissement envisagé serait augmenté.

Le scénario alternatif, complété par le rail

Cette option s'appuie le scénario alternatif présenté par l'État en le complétant par des investissements dans le domaine ferroviaire.

Il convient de rappeler qu'un programme de régénération (retour aux performances nominales de la ligne en supprimant les limitations de vitesse) d'un coût total évalué à 222 M€ (euros courants) a été acté par l'État, le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine et SNCF. D'ici à 2025, une première étape de la régénération (environ 68 M€) fiabilisera le temps de parcours à 1h51 entre Poitiers et Limoges. La régénération du reste de la ligne en 2026 le réduira ensuite à 1h45. Parallèlement, le niveau de service sera amélioré avec un objectif de 30 circulations de trains express régionaux (TER) par jour, alternant des trains « omnibus » et des « semi-directs ».

Un projet de modernisation plus ambitieux du réseau ferroviaire entre Poitiers et Limoges pourrait capter davantage de voyageurs et à moyen terme favoriser le développement du fret ferroviaire. Une étude pourrait être envisagée en ce sens afin de mesurer précisément les coûts et les effets de différentes options.

A l'occasion du projet de LGV Poitiers-Limoges, plusieurs scénarios de modernisation de la ligne avaient déjà été étudiés. Présentés en page 37 du dossier de concertation, il en ressortait les conclusions suivantes :

1) Électrification de la ligne classique	131 M€ HT ⁽¹⁾ ₂₀₀₉
	4 minutes gagnées
2) Circulation de TGV sans rectification de tracé	788 M€ HT ₂₀₀₉
	12 minutes gagnées ⁽²⁾
3) Modification de la ligne classique	862 M€ HT ₂₀₀₉
	16 minutes gagnées ⁽²⁾
4) Relèvement de la vitesse de la ligne classique à 220 km/h	1 330 M€ HT ₂₀₀₉
	24 minutes gagnées ⁽²⁾

Chaque option inclut les aménagements de l'option qui la précède.

1. Hors achat des TER électriques - 2. Sans arrêt entre Poitiers et Limoges.

Cette analyse met en évidence un ratio économique investissement/temps gagné moins intéressant que les aménagements routiers mais elle ne tient pas compte de l'intérêt environnemental du report modal de la route vers le rail. Les demandes d'amélioration de l'offre ferroviaire pourraient donc être étudiées plus précisément ultérieurement, en fonction d'un niveau d'objectifs à définir conjointement par l'État et les collectivités locales.

La mise en voie rapide 2x2 voies complète

Ce scénario consiste à élargir la plateforme actuelle de la RN147 pour réaliser 4 voies de circulation continues. Il se heurte à des difficultés techniques insurmontables :

- Les rayons de courbure de la voie actuelle ne sont pas compatibles avec une 2x2 voies.
- Les dimensions de la voirie seraient trop importantes pour l'espace disponible.
- Interdite aux véhicules lents (engins agricoles notamment), cette option nécessiterait l'aménagement d'un itinéraire de substitution.
- Les bourgs ne pourraient être traversés à vitesse élevée par une voie aux caractéristiques autoroutières et devraient très probablement être déviés.

Pour toutes ces raisons, le scénario d'aménagement à 2x2 voies sur le tracé de la RN147 n'apparaît pas pertinent.

La réalisation des opérations CPER complétée par des opérations en faveur de la multimodalité

Cette alternative combine l'amélioration de la RN147 via la mise en oeuvre des opérations du CPER, la modernisation du rail et le développement des transports en commun, modes doux et projets multimodaux.

Ces opérations sont compatibles avec le projet selon des modalités à étudier dans les phases suivantes, sur la base des décisions ultérieures que pourraient prendre en ce sens les autorités organisatrices de la mobilité dans la Vienne et la Haute-Vienne.

LA PRIORISATION DU RAIL

L'alternative proposée consisterait ici à réaliser l'ensemble des projets routiers inscrits au CPER 2015-2022 et à utiliser les moyens financiers envisagés pour l'autoroute en investissant davantage dans le transport ferroviaire, soit 450 M€ dans l'amélioration du rail (volets infrastructures et services de transport).

L'objectif central du projet porté à la concertation est l'amélioration notable et rapide des conditions de déplacements entre Poitiers et Limoges. Or, les délais vraisemblablement plus longs et le coût élevé de la mise en oeuvre d'aménagements ferroviaires ne semblent pas compatibles avec l'atteinte de ces objectifs.

À ce stade de la réflexion, il paraît incontournable de faire du rail un axe de l'amélioration de l'itinéraire Poitiers-Limoges et d'en étudier tout le potentiel.

Il convient toutefois de ne pas verser dans un optimisme infondé, et finalement déçu, sur la capacité du train à apporter une solution globale.



Gare de Lussac-les-Châteaux

LA NÉCESSITÉ D'AMÉLIORER LA LIAISON ROUTIÈRE POITIERS-LIMOGES SORT CONFORTÉE DE LA CONCERTATION

Une approche qui répond aux enjeux exprimés par le public

Le projet présenté par l'État prend en considération plusieurs points qui ont fait consensus au cours de la concertation :

- Traiter l'itinéraire Poitiers-Limoges en intégrant les enjeux de développement de tous les territoires traversés.
- Assurer le niveau de sécurité le plus élevé pour l'ensemble des territoires, répondant ainsi au fort sentiment d'insécurité faisant consensus et faciliter les trajets domicile-travail de milliers d'automobilistes.
- Permettre un gain de temps en rapprochant les deux pôles urbains et en améliorant l'attractivité des entreprises des deux bassins d'emplois.
- Libérer l'axe actuel de la majeure partie des trafics poids lourds et automobiles, ce qui ouvre aux acteurs locaux de la mobilité la possibilité de porter de nouveaux projets sur la RN147, dans les traversées de bourgs notamment.

Le **scénario d'autoroute** concédée présente l'avantage d'un lancement plus rapide des travaux, permettant d'aboutir à un aménagement global à l'horizon 2030. Le recours à la concession permet la réalisation d'un équipement à haut niveau de service tout en préservant la capacité de l'État à investir, notamment dans le domaine ferroviaire. Enfin, il traite l'ensemble de l'itinéraire, assurant ainsi une amélioration de la sécurité et du cadre de vie, y compris entre Bellac et Lussac-les-Châteaux. Avec un linéaire de tracé neuf important, son impact sur la biodiversité et son bilan carbone inquiètent. Il nécessite également la mobilisation d'une subvention d'équilibre importante dont le plan de financement n'est à ce stade pas garanti.

Le **scénario alternatif** se concentre sur les parties de l'axe recevant le plus de circulation. Ainsi, il répond à une grande partie des enjeux de mobilité, avec un coût divisé par 2 environ et un impact environnemental plus limité. Les acteurs économiques ont cependant fait remarquer qu'il pourrait être insuffisant pour renforcer les relations économiques entre les pôles de Limoges

et Poitiers. L'échelonnement de sa réalisation soulève aussi des inquiétudes. S'il y a peu de doutes sur le fait que ce scénario réduirait fortement le trafic sur l'axe actuel, il n'apporte cependant pas d'amélioration pour les bourgs situés entre Bellac et Lussac-les-Châteaux.

Le grand public reste partagé

La concertation n'a pas permis de dégager un consensus en faveur de l'une ou l'autre de ces solutions. Comme les garants l'ont souligné, les avis étaient partagés presque également entre les partisans et les opposants du projet autoroutier. Cette opposition a été exprimée clairement, avec des arguments et inquiétudes légitimes. Les incertitudes liées au financement du projet d'autoroute et à son coût tant pour l'utilisateur que pour le contribuable ont été entendues. Les inconnues sur la capacité et la volonté de plusieurs collectivités territoriales quant au financement du projet d'autoroute demeurent à ce jour une zone d'ombre qui alimente le débat. Le scénario alternatif, malgré sa capacité à répondre aux besoins de déplacements du quotidien pour un moindre coût économique et environnemental, ne recueille pas non plus un soutien clair de la part des acteurs locaux.

La poursuite des échanges jusqu'au 1^{er} novembre

Lors de l'assemblée des territoires clôturant la concertation, plusieurs acteurs locaux ont fait un constat simple et partagé par l'État : ce n'est qu'avec des territoires unis et parlant d'une même voix que les projets se concrétisent rapidement. Les mois à venir viseront à faire émerger une solution partagée, aussi bien du point de vue du parti d'aménagement que des principes de financement. Il s'agit d'un préalable indispensable à la prise de décision définitive de l'État. Ce sera un objectif majeur de la poursuite des échanges, décrite dans les pages suivantes.

Les suites envisagées

LA POURSUITE DES ÉCHANGES SUR LE PROJET D'AUTOROUTE CONCÉDÉE JUSQU'AU 1^{ER} NOVEMBRE 2022

Dans une décision ministérielle du 22 avril 2022, le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports a demandé :

- La poursuite des études relatives à la mise en œuvre du projet d'autoroute concédée entre Poitiers et Limoges.
- L'engagement d'une nouvelle phase d'échanges avec, notamment, les collectivités locales et les acteurs de la mobilité du territoire sous l'égide du préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, dans le prolongement de celle engagée pour la concertation, afin que soient élaborées des réponses aux attentes exprimées en matière de besoins de mobilités, dans le respect des compétences de chacun et de la complémentarité des différents modes de transports. Cette nouvelle phase d'échanges doit permettre, comme recommandé par les garants de la concertation, de définir s'agissant du projet autoroutier les accords de principe des collectivités locales concernées, d'ici le 1^{er} novembre prochain.

Cette mesure répond aux demandes n° 1, n° 5 et n° 8 des garants.

DES DÉCISIONS EN FONCTION DES CONCLUSIONS DE CETTE PHASE D'ÉCHANGES

En cas d'accord avec les collectivités territoriales concernées d'ici le 1^{er} novembre 2022, le projet autoroutier pourra être poursuivi, en cohérence avec les futures orientations de la Ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires et selon un processus d'élaboration d'exécution innovant en matière de participation du public. Elle fixera les prochains jalons d'étude, de concertation et d'instruction. Dans le cas contraire, l'aménagement progressif de l'axe dans le cadre des contrats de plan Etat-Région sera poursuivi.

Il conviendra également de tenir compte, pour la suite des projets inscrits au contrat de plan État-Région en cours, de la prochaine contractualisation du volet mobilité 2023-2027 dans le cadre du mandat qui sera donné à la préfète de région.

Cette mesure répond à la demande n° 6 des garants.

LA POURSUITE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

En fonction du consensus et des décisions qui émergeront de la phase d'échanges d'ici le 1^{er} novembre 2022, l'État entamera alors une nouvelle phase de concertation avec les territoires et avec le public.

Conformément à l'article L121-14 du code de l'environnement, rappelé par les garants dans leur bilan (page 73), la CNDP nommera un garant « *chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'enquête publique* ». L'État associera le garant désigné par la CNDP pour suivre la concertation jusqu'à l'enquête publique à l'élaboration d'un dispositif de concertation adapté au projet.

La concertation permettra d'acter l'opportunité du projet tout en approfondissant certains points d'attention issus de la concertation préalable : développement des territoires ruraux, compatibilité avec les objectifs de l'État en matière d'émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution et de sobriété foncière. Il mobilisera pour cela des moyens adaptés aux thématiques abordées, comme il en a été fait la démonstration au cours des dernières réunions de cette concertation préalable. Si la concertation acte l'opportunité d'un projet, elle aura ensuite pour objet de contribuer à établir le tracé et les fonctionnalités de l'équipement, et enfin les mesures d'accompagnement.

Une attention particulière sera portée aux jeunes. L'expérience montre que le meilleur moyen d'impliquer cette cible est de lui dédier des moyens de participations spécifiques. Dans la continuité de ce qui a été réalisé avec les débats mobiles, l'État proposera des mesures adaptées, notamment en lien avec le monde de l'enseignement secondaire et supérieur.

Cette mesure répond aux demandes n° 4, n° 7 et n° 9 des garants.

Synthèse de la prise en compte des

Demande de précisions et recommandations

Réponse du maître d'ouvrage

N° 1

Préciser le processus de décision d'un aménagement autoroutier, si le principe en est validé à l'issue de la concertation préalable : quels acteurs, quel calendrier, quels jalons-clés, etc.

L'État publie sa décision et les enseignements tirés de la concertation.

Le Ministre délégué, chargé des transports a décidé d'engager une nouvelle phase d'échanges avec, notamment, les collectivités locales et les acteurs de la mobilité du territoire sous l'égide du préfet de la région Nouvelle-Aquitaine. Elle s'inscrit dans le prolongement de la concertation préalable du public, afin que soient élaborées des réponses aux attentes exprimées en matière de besoins de mobilités, dans le respect des compétences de chacun et de la complémentarité des différents modes de transports. Cette nouvelle phase d'échanges doit permettre, comme recommandé par les garants de la concertation, de définir s'agissant du projet autoroutier les accords de principe des collectivités locales concernées, d'ici le 1^{er} novembre prochain.

En fonction des conclusions de la phase d'échanges supplémentaire, la ministre décidera la poursuite des études.

N° 2

S'engager à analyser et évaluer les solutions alternatives proposées, et à porter les résultats à la connaissance du public.

La décision ministérielle du 22 avril et la présente note d'enseignements tirés du bilan seront publiées sur le site internet du maître d'ouvrage. La note apporte les réponses du maître d'ouvrage sur les projets alternatifs proposés.

Seront poursuivis en fonction notamment des conclusions de la période d'échanges complémentaires deux axes :

- la validation d'une solution définitive et partagée pour l'entrée sud-est de Poitiers ;
- l'amélioration de la liaison ferroviaire envisageable au-delà des travaux déjà programmés avec la Région.

N° 3

Consolider un diagnostic partagé des mobilités sur la Vienne et la Haute-Vienne, articulé avec les projets et schémas directeurs de Poitiers et Limoges, et des bourgs.

L'élaboration d'un diagnostic partagé des mobilités relève au premier chef des collectivités concernées.

N° 4

Préciser et partager les modalités d'application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 (et son 3^{ème} objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre la pollution et la congestion routière) et de la loi « Climat-résilience » d'août 2021 (objectifs de Zéro Artificialisation Nette des sols).

Dans le cadre de la poursuite des études et de la concertation en fonction des décisions qui seront prises par la ministre à l'issue de la période d'échanges supplémentaire jusqu'au 1^{er} novembre, certains points d'attention issus de la concertation préalable seront approfondis : développement des territoires ruraux, compatibilité avec les objectifs de l'État en matière d'émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution et de sobriété foncière.

demandes des garants

Demande de précisions et recommandations

Réponse du maître d'ouvrage

N° 5

Éclaircir les accords de principe possibles et la capacité contributive des collectivités territoriales en amont de toute décision, pour faciliter la mise en œuvre d'un projet, quelle que soit sa nature.

Les échanges qui se poursuivront jusqu'au 1^{er} novembre 2022 auront pour objet d'éclaircir une position de principe des partenaires suivant la décision ministérielle du 22 avril 2022.

N° 6

Formuler une décision claire quant à la mise en œuvre et aux délais d'une solution propre à résoudre les difficultés de circulation des usagers de la RN147 et les besoins d'une mobilité performante des acteurs économiques.

D'une part, la perspective d'une prochaine contractualisation État-Région 2023/2027 est à prendre en compte pour les projets inscrits au CPER en cours.

D'autre part, la décision ministérielle sur les suites des études du projet résultera notamment des conclusions des échanges supplémentaires à mener jusqu'au 1^{er} novembre.

N° 7

Définir des dispositifs associant plus fortement les « jeunes » (étudiants, jeunes actifs, en recherche d'emploi, etc.) dans la concertation continue.

Une attention particulière sera portée aux jeunes dans les dispositifs de concertation à venir. Les modalités ont vocation à être précisées dans le cadre des concertations futures à engager.

N° 8

Plus associer les représentants de l'État décideur dans la concertation sur tout projet structurant qui serait décidé, aux côtés des services instructeurs.

Le pilotage du projet relève de la compétence du ministre en charge des transports. La préfète de région et les préfets de départements sont mobilisés dans le cadre de la concertation menée en début d'année 2022 pour la mise en œuvre des décisions ministérielles. Ils continueront de porter la position de l'État conformément aux orientations du Gouvernement.

N° 9

Prévoir des moyens suffisants, en cas de poursuite d'un projet structurant et d'une concertation continue, de façon à faciliter un dialogue réactif avec les publics du territoire.

Un dispositif de concertation adapté qui associera le garant désigné par la CNDP pour suivre les concertations s'engagera quel que soit le projet in fine retenu.

www.autoroute.poitiers-limoges.fr



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*