



Le Président

Madame Chantal JOUANNO
Présidente

Commission nationale du débat public
244, boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Limoges, le 14 FEV. 2022

Objet : Concertation sur le projet de mise en concession autoroutière
de l'itinéraire Limoges-Poitiers

Madame la Présidente,

Dans le prolongement de ma rencontre avec Monsieur Jean-Daniel Vazelle, désigné co-garant de la concertation préalable sur le projet de mise en concession de l'itinéraire Poitiers-Limoges, je vous confirme ci-après les réflexions et principaux points de vigilance qu'amène ce dossier.

Tout d'abord, le Département de la Haute-Vienne a rappelé à de nombreuses reprises tout l'enjeu que constitue l'amélioration de la RN 147, notamment pour la desserte et le désenclavement des territoires du Nord du département, ainsi qu'il a pu être fait pour l'Ouest avec la RN 141.

C'est pourquoi, le Département a toujours exigé avant tout un aménagement complet et sécurisé à 2x2 voies entre Limoges et Poitiers et demandé qu'il soit acté par des faits, comme son inscription dans un document de programmation de l'Etat tel que constaté en 2001 lors d'un comité interministériel mais sans réalité depuis.

Pour traduire cette nécessité, il s'est déjà engagé à accompagner financièrement deux opérations inscrites au CPER 2015-2022 pour un montant global de 11,3 M€ : 5 M€ au titre de l'aménagement d'une section à 2x2 voies entre la RN 520 (contournement de Limoges) et le lieu-dit « La Pivauderie » sur la commune de Nieul, montant que nous étions prêts à abonder de 15,5 M€ avec la Région Nouvelle-Aquitaine, sur les 31 M€ nécessaires pour terminer ce tronçon et 6,3 M€ au titre de deux créneaux de dépassement, l'un à Chamborêt et l'autre à Berneuil.

.../...

Concomitamment à ce projet, le Département demande que les opérations inscrites au CPER sur le territoire haut-viennois se réalisent là aussi dans des délais proches et respectent au minimum les échéances annoncées, même si l'on ne peut que regretter le retard pris sur deux opérations inscrites initialement dans le CPER 2015-2020 (RN 147 au Nord de Limoges et RN 520) et reportées à la prochaine contractualisation Etat-Région. Il est à noter que la RN 520 au Nord de Limoges connaît d'énormes difficultés d'écoulement de trafic générant une dangerosité connue sur l'A20 (bouchon qui se forme sur l'autoroute A20 au niveau de la bretelle pour accéder à la RN 520). En conséquence, le projet global de 2x2 voies devra intégrer la question de l'écoulement et de la transition du trafic entre l'A20 et l'axe Limoges/Poitiers (doublement de la RN 520, nombre et volume des échangeurs, ...).

Le Conseil départemental restera également très vigilant sur les contributions financières sollicitées auprès des collectivités locales, qui ne doivent pas être amenées à se substituer à l'Etat ou aux sociétés privées, et sur l'équilibre entre chaque entité intéressée par ce projet qui irrigue la première couronne de l'agglomération et plus largement le bassin de Limoges. De plus, cette répartition financière devra tenir compte des coûts des travaux déjà financés par les collectivités territoriales au titre des CPER, notamment le tronçon à 2x2 voies au Nord de Limoges, les créneaux de dépassement et la réalisation de l'ex D2000 aujourd'hui RN 520.

De plus, si le projet d'infrastructure routière doit être exemplaire dans la prise en compte des enjeux environnementaux et de la qualité de vie des riverains, il devra répondre aux principales attentes des usagers et des acteurs socio-économiques du territoire haut-viennois, à savoir :

- un tarif suffisamment attractif pour capter les flux de déplacements du quotidien (domicile-travail), cela pouvant aller jusqu'à la gratuité ;
- des échangeurs en nombre suffisant pour irriguer les principaux bassins d'emploi immédiats à l'infrastructure (notamment Bellac ainsi que Chamborêt avec l'usine Freudenberg) ;
- le maintien de tous les points d'échanges présents sur la déviation de Bellac, pour éviter un retour des poids lourds en transit dans le centre-ville.

L'étude devra également démontrer que le passage des principaux ouvrages d'art non courants à 2x1 voie, n'entraîne pas une dégradation des niveaux de services et de la rentabilité socio-économique du projet.

Par ailleurs, le dossier de concertation publié par l'Etat fait mention, en cas de non réalisation du scénario autoroutier, d'un scénario alternatif d'aménagement (page 14 du document intitulé « L'essentiel du projet »).

Le premier scénario définit un coût sur des financements publics pouvant varier entre 449 et 771 M€ selon les hypothèses, pour une mise en service à partir de 2030, avec un péage estimé à 14 € TTC et un gain de temps de 51 minutes par rapport à la situation actuelle sur la totalité du tracé.

Le second scénario alternatif est affiché pour un coût public de 450 M€, pour une mise en service à partir de 2035, avec une gratuité pour les usagers et un gain de temps de 23 minutes.

En termes de cadre de vie et d'impact environnemental global, le scénario alternatif est décrit comme plus favorable. Il offre une desserte gratuite et quasi complète du Nord de la Haute-Vienne. Ce second scénario nécessiterait néanmoins d'être étudié avec un coût de 771 M€ (limite haute des financements publics pour le projet autoroutier), afin d'intégrer la possibilité de traiter la section de 6,3 km autour de Berneuil et celle de Saint-Bonnet-de-Bellac, non prises en compte dans le scénario d'aménagement alternatif actuellement.

.../...

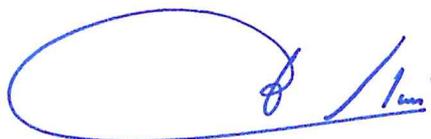
Force est de constater que le coût du scénario autoroutier présente un écart de 322 M€ entre les hypothèses, représentant une variation très importante, source de demandes de précisions et d'incertitudes, notamment sur la hauteur de la participation financière de l'Etat.

Force est de constater également qu'au regard des éléments fournis dans le document déjà mentionné « L'essentiel du projet », ce scénario alternatif semble présenter pour les rédacteurs du rapport des avantages pour la Haute-Vienne et ses habitants.

Tels sont les principaux points de vigilance qui conditionneront la participation du Département de la Haute-Vienne à cette infrastructure routière et pour lesquels des réponses et des garanties de la part de l'Etat sont attendues.

Il conviendra donc de mesurer l'intérêt de la population et des usagers pour l'un ou pour l'autre, afin que le choix s'opère rapidement et que les travaux débutent enfin. C'est la demande de la collectivité départementale que je préside, pour un aménagement de cet axe routier.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized oval shape followed by the letters 'J.C. Leblouis' in a cursive script.

Jean-Claude LEBLOIS