

AUTOROUTE A147 GRAND-OUEST

Existe-t-il une alternative ? Questions et précisions sur la comparaison de deux scénarios par la DREAL

Le projet d'autoroute entre Poitiers et Limoges a fait l'objet d'une étude de concessibilité qui figure au [dossier en ligne](#) et témoigne de sa faisabilité financière comme de sa pertinence au regard de risques cruciaux, tels que l'insécurité routière, la perte d'emplois et de population, la déprise agricole, l'enclavement

La concertation préalable publique, sollicitée en conséquence par le ministre des Transports et organisée par la CNDP, a eu pour objet de favoriser le dialogue et l'apport d'idées sur ce projet majeur. Pour ce faire, l'énoncé d'un choix en partie double est naturel. Encore faut-il que les comparaisons chiffrées censées l'illustrer contribuent à la clarté des débats comme à la compréhension de ce qui est en jeu pour nos habitants et pour nos territoires.

L'analyse comparée des scénarios suscite de fortes interrogations



Le maître d'ouvrage (Dreal Nouvelle-Aquitaine), dont l'engagement sur ce dossier autoroutier doit être salué, a produit en décembre 20 un scénario "alternatif" à l'autoroute en s'appuyant sur le cabinet qui avait rédigé l'étude de concessibilité, mais de manière peu documenté.

L'étude de concessibilité de l'A 147 comporte 4 scénarios, puis quatre variantes permettant d'identifier l'une d'entre elle comme base de départ la plus efficiente, elle-même soumise à différentes hypothèses. Des chiffres fiables peuvent être ainsi avancés, dont la Valeur actualisée nette socio-économique très positive (VAN SE).

La proposition "alternative" demeure à l'état d'esquisse selon ses auteurs, ce qui génère des comparaisons dissymétriques entre un projet A 147 clair, chiffré, homogène, volontariste, et un scénario moins documenté, fragmenté, dont la VAN SE s'avère très négative.

Précisions et éclairages s'imposent donc.

"Analyse comparée des scénarios"

Présentation DREAL page 83 :

chiffres, informations et questions de l'association A 147 Grand Ouest
en rouge

PRÉCISIONS ET INTERROGATIONS SUR LES DONNÉES AVANCÉES PAR LE
MAÎTRE D'OUVRAGE POUR COMPARER LE PROJET AUTOROUTIER A
147

ET L'AMÉNAGEMENT PROGRESSIF DE LA RN 147.

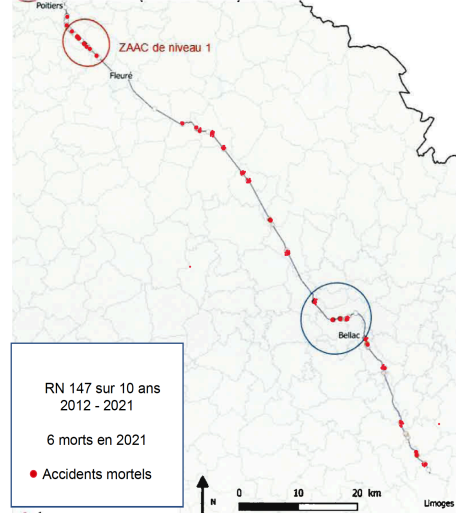
**LES CHIFFRES QUI COMPLÈTENT L'ANALYSE DE LA DREAL
PROVIENNENT DE L'ÉTUDE DE CONCESSIONNÉ.**

	Scénario autoroutier	Scénario alternatif	
Longueur de voie nouvelle (en incluant les opérations CPER)	110 km <i>Itinéraire de bout en bout à 2x2 voies aux normes autoroutières</i>	73 km <i>39,6 km laissées en 2x1 voies statu quo absolu</i>	<p>=> 110 km à 2x2 voies aux normes autoroutières, telle sera en effet la longueur de l'itinéraire complet et continu A 147 Poitiers-Limoges. À ce progrès décisif pour les territoires, s'ajoutera le maintien d'une vraie route de proximité, l'actuelle route nationale étant libérée des poids-lourds et d'une majeure partie du transit. 8 diffuseurs, deux aires de service ouvertes et des péages free-flow favoriseront l'articulation optimale entre les deux itinéraires. L'étude de concessionnément, parfaitement documentée, a permis d'identifier, comme le fait le rapport de la Dreal un scénario de base pertinent soumis à différents tests et offrant une forte valeur ajoutée nette.</p> <p>=> Le chiffre cité, 73 km, renvoie à une route RN 147 qui comporterait des déviations à 2x2 voies* non mises aux normes autoroutières ; très peu documentée à ce jour, en particulier, ni sur les gabarits des entrée-sortie sur le parcours, ni sur les services disponibles. Ces déviations feraient l'objet de 4 opérations et chantiers distincts.</p> <p>Un tel scénario officialise le statu quo à 2x1 voies sur 39,6 km entre les sorties de Lussac et de Bellac, et entre Berneuil et Chamboret. Si l'on ajoute les giratoires et raccordements, c'est près de 40% de l'itinéraire qui demeurerait "oublié" dans la lutte contre l'insécurité routière, la fluidité de l'itinéraire, le rééquilibrage des territoires.</p>
Temps de parcours des véhicules légers	0h53 0h54 mn dans le scénario C	1h20 maintien d'une amplitude entre 1h20 et..+	<i>" Selon les conditions de circulation, relier Poitiers et Limoges via la RN 147 peut prendre, pour les véhicules légers, entre 1h50 et 2h30. Face à ce constat, des usagers optent pour des itinéraires concurrentiels "</i> . Le dossier de présentation du projet, décrit ainsi en sa page 42 la réalité de <u>l'amplitude</u> des temps de parcours des véhicules légers sur la RN

			<p>147 entre Poitiers et Limoges : soit 40 minutes. La Dreal ne retient dans sa comparaison ci-contre que le temps de parcours le plus bas. Il s'avère donc nécessaire d'introduire plusieurs précisions :</p> <p>=> le temps du parcours autoroutier est par définition calculable précisément. Celui retenu dans l'étude de concessibilité, 53 minutes pour Poitiers-Limoges (entrées), donc une heure de centre à centre, sauf circonstance exceptionnelle, représente une vitesse moyenne de 124 km/h et paraît réaliste pour des véhicules légers (VL). Au regard de l'amplitude constatée par la Dreal, le gain de temps de l'autoroute par rapport à la situation actuelle se situera donc entre 57 minutes et 1h37.</p> <p>=> le scénario "alternatif" conservant en l'état près de 40% de l'itinéraire, l'amplitude du temps de trajet des usagers observée par la Dreal diminuerait significativement mais ne disparaîtrait pas sur l'itinéraire présenté, qui comporterait de nombreux giratoires, une hétérogénéité des profils et des vitesses, et le maintien sur 40 km d'une cohabitation poids-lourds/VL. Il s'agit donc de renseigner précisément "le scénario alternatif" quant à l'amplitude du temps de trajet, sauf à altérer la comparaison chiffrée.</p>																
Gain de temps des VL sur la situation actuelle	53 minutes gain entre 57 mn et 1h37	23 minutes <i>ou nettement moins</i> amplitude à documenter																	
Gain de temps des véhicules léger par rapport à l'axe aménagé selon CPER	38 minutes gain entre 38 mn et >1h	12 minutes <i>ou moins</i> amplitude à documenter																	
Projection de circulation à Lhonnaizé	<table border="1"> <tr> <td>5 400</td> <td>3 960</td> <td>9 640</td> <td>690</td> </tr> <tr> <td>1 060</td> <td>400</td> <td>1 830</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>4 610</td> <td>4 040</td> <td>6 930</td> <td>2 580</td> </tr> <tr> <td>770</td> <td>330</td> <td>1 270</td> <td>60</td> </tr> </table>		5 400	3 960	9 640	690	1 060	400	1 830	120	4 610	4 040	6 930	2 580	770	330	1 270	60	<p>La méthode de comparaison utilisée ci-contre et les simulations qui en résultent illustrent bien la nature d'un "scénario alternatif d'aménagement envisagé en cas de non réalisation du projet d'autoroute" qui "n'a pas fait l'objet d'études techniques aussi avancées que le scénario autoroutier" (p. 73 du rapport de la Dreal). Sur ces projections de circulation (2 points sur 110 km), des tests s'imposent, par exemple quant à la situation du nouveau tronçon de Chamboret à 2x2 voies qui serait immédiatement suivi d'un giratoire générateur de ralentissements vers le tronçon de 2x1 voies. En découpant les investissements par tranches de trafic, c'est une vision fragmentée et mécanique des territoires que privilégie « le scénario alternatif ».</p> <p>Une telle méthode conduit de plus à délaisser plus du tiers de l'itinéraire, donc à vider le projet de son sens économique et sociétal. N'oublions pas que l'enjeu de l'autoroute est la création d'un bassin d'emploi de 750 000 habitants au nord de la région Nouvelle-Aquitaine, équilibrant la métropolisation croissante du sud avec le pôle bordelais. D'ailleurs, cette méthode du cas par cas conduit à une valeur négative du projet alternatif (VAN SE) pour l'ensemble de la population concernée.</p>
5 400	3 960	9 640	690																
1 060	400	1 830	120																
4 610	4 040	6 930	2 580																
770	330	1 270	60																
Projection de circulation à Chamboret																			

<p>Calendrier de mise en service</p>	<p>Horizon 2030</p> <p>Phasé et possible : 2032</p>	<p>2035</p> <p>Réalisable? peu documenté</p> <p>Quelles procédures ? (CPER, État seul, marchés)</p> <p>Quel horizon ?</p>	<p>Les connaisseurs du dossier de concession de l'A 147 ne pourront qu'être surpris par le terme flou « d'horizon » s'agissant de la mise en service de l'autoroute. Qu'il s'agisse de l'étude de concessibilité, des précédents travaux de l'État ou des contributions de l'association A 147 Grand Ouest, et au regard de l'agenda en cours, tous les spécialistes s'accordent à retenir 2035 pour la mise en service de l'autoroute de bout en bout (sans doute <u>2032</u> si l'État gagne du temps dans ses instructions et dans ses procédures, ce qui peut-être le cas). La rigueur de l'analyse induit donc ce correctif pour le scénario autoroutier et impose une réelle clarification s'agissant du scénario alternatif.</p> <p>Le rapport de la Dreal évoque d'ailleurs en page 81 un « horizon 2035 » pour sa concrétisation complète, vision très optimiste qui mérite d'être précisément documentée, tant au plan juridique (MO publique apparemment ou bien PPP ?) que financier (phasage précis des AE) et juridique (quel fractionnement des appels d'offre ?). sachant que l'on a plus d'un CPER de retard.</p> <p><i>Il s'agit aussi de conserver à l'esprit le montant (supérieur à 500 M€) des sollicitations financières qui vont toucher l'État et les collectivités publiques au titre du contrat de plan État-région pour réaliser des opérations qui étaient prévues...au précédent contrat.</i></p>
<p>Investissement total</p>	<p>de 823 à 1208 M€ ttc</p> <p>proposition à retenir : 1014 M€ TTC</p>	<p>450 M€ ttc</p> <p>chiffres pas comparables</p>	<p>Comme le fait la Dreal dans son rapport, l'association A 147 retient la variante C qui prévoit pour la solution autoroutière, de bout en bout, 8 diffuseurs, 2 aires de service, et intègre les opérations prévues au CPER 2014-2021, un montant d'investissements de <u>1014 M€ TTC</u> dont il faudra documenter précisément les fortes retombées pour l'économie et l'emploi. Plutôt qu'une fourchette inutile qui brouille la lecture des deux scénarios, il paraît préférable de retenir ce montant dans la comparaison.</p>
<p>dont financement public</p>	<p>450 M€</p> <p><i>somme hors champs de la TVA, s'agissant d'une subvention d'équilibre.</i></p>	<p>450 M€ TTC</p> <p><i>À inscrire dans quel contrat de plan et selon quel montant HT quelle répartition?</i></p>	<p>Le ministre des transports a fixé le montant de la subvention d'équilibre pour le projet autoroutier, chiffre stabilisé, clair qui est intégré dans le calcul de rentabilité pour les finances publiques que traduit la valeur actualisée nette décrite dans le paragraphe suivant.</p> <p>Retenu pour afficher une fausse symétrie, le montant des travaux tel que proposé dans le scénario alternatif n'a rien à voir avec le chiffre d'une subvention d'équilibre, partie prenante d'un équilibre financier global, d'ailleurs favorable in fine pour le contribuable. Le chiffre avancé par la Dreal n'est documenté, ni techniquement, ni financièrement, avec un tracé qui fait question (exemple en annexe ci-dessous).</p>

<p>Valeur actualisée nette</p>	<p>entre +381 et - 39 M€</p> <p>entre + 293,3 M€ et + 170 M€</p> <p>Retour positif pour les finances publiques</p>	<p>- 175,5 M€</p> <p>- 175,5 M€</p> <p>Retour négatif pour les finances publiques</p>	<p>L'un des facteurs décisifs qui différencient le projet autoroutier et l'élément d'alternative concerne l'efficacité et la rentabilité pour la collectivité comme pour les finances publiques.</p> <p>Le Code des Transports impose deux outils clairs et incontestables qui permettent de traduire la valeur du projet pour l'ensemble de la collectivité par un indicateur composite complet, la valeur nette actualisée socio-économique (VAN-SE) ainsi que le taux de rentabilité interne pour la collectivité (TRI) dont l'article R 1511-5 du CdT rend le calcul obligatoire dans tout projet.</p> <p>=> La variante C que nous devons privilégier car la plus équilibrée et réaliste, ainsi qu'il est souligné en conclusion de l'étude de concession (pages 22 à 24), présente une VAN SE positive variant de : + 293,3 M€, soit une VAN SE/euro public investi de + 0,49 avec -10% CC à +172 M€, soit +0,22 par euro investi/</p> <p>=> Le scénario « alternatif » présente selon le maître d'ouvrage une VAN SE négative de : - 175,5 M€</p>
<p>Enjeux environnementaux</p>	<p>Forts sur l'ensemble de l'itinéraire</p> <p>Identifiés dans l'étude de concession</p> <p>Le projet autoroutier global (1 chantier), seule solution rendant son rôle de proximité à la route actuelle, aborde les enjeux climat avec des atouts réels dans la</p>	<p>Forts sur l'ensemble de l'itinéraire du scénario</p> <p>tracé à préciser</p> <p>Solution fragmentée (6 chantiers) ne pouvant pas traiter globalement les questions du foncier et de l'artificialisation des sols</p> <p>Choix du cas par cas à</p>	<p>La transition environnementale peut être mieux traitée par l'autoroute. Pour faire le lien avec la VAN SE, rappelons que dans cet indicateur équilibré, 3 composants sur 7 sont relatifs à la pollution : émissions de polluants sur la qualité de l'air, émissions de gaz à effets de serre, émissions sonores. Comme l'indique l'étude de concession : <i>« on constate une augmentation des émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules-légers. A contrario, on note une réduction de l'exposition des riverains aux polluants atmosphériques et une légère diminution de l'effet de serre lié à la réduction du nombre de PL/km. L'hypothèse du scénario avec mesures supplémentaires de la stratégie nationale bas carbone réduit fortement l'impact du projet sur les émissions de CO2, car elle applique une neutralité en 2050 aux véhicules empruntant l'autoroute. »</i>.</p> <p>Les autres enjeux environnementaux ont été identifiés dans l'étude de concession ainsi que par les services de l'État. Un tracé autoroutier de moindre impact est mis en avant par la Dreal mais le travail d'optimisation doit continuer. Curieusement le tracé envisagé dans le scénario alternatif, dont les enjeux environnementaux sont forcément voisins sur les sections Limoges-Bellac et Poitiers-Lussac, n'épouse pas le tracé de moindre impact. D'autres « alternatives » voisines sont dans la même contradiction. Les questions relatives aux exploitations agricoles et propriétés forestières sont d'ores et déjà identifiées, qu'il s'agisse de la création d'une commission traitant du foncier (à mobiliser, à stocker, à redistribuer) ou de l'élaboration d'un référentiel équitable et dynamique des compensations.</p>

	<p>perspectives des mobilités décarbonées.</p>	<p>horizon flou ne favorisant pas une dynamique des nouvelles mobilités</p>	<p>La stratégie bas carbone et la loi du 22 août 21 n'interdisent en rien la construction d'autoroutes (A 147) ou de routes (scénarios alternatifs) mais impliquent une stratégie volontariste de baisse de l'artificialisation des sols qui brise le cercle vicieux actuel : la décision publique tolère ou subit la densification et le mitage immobilier dans les agglomérations, au détriment des territoires délaissés qui ont besoin d'équipements et d'accès pour survivre puis se développer, et auxquels on voudrait faire porter seuls les efforts. Ne tombons pas dans ce piège par idéologie.</p>
<p>Amélioration de la sécurité</p>	<p>Très forte sur l'ensemble de l'itinéraire</p> <p>Solution confirmée par l'approche socio-économiques</p>	<p>Très forte sur les tronçons Poitiers-Lussac et Limoges-Bellac</p> <p>Plus du tiers de l'itinéraire délaissé</p> <p>Pas de mise à 2x2 voies des projets CPER</p> <p>Cohabitation maintenue Poids-Lourds/ Véhicules légers</p>	<p>Les termes biaisés de la comparaison de l'autoroute avec un scénario qui exclut une partie de l'itinéraire (39,6 km) s'avèrent inacceptables dès lors que l'on parle d'accidents mortels ou graves. Le scénario alternatif et ceux qui s'en inspirent apparaissent d'autant plus inquiétants en termes de sécurité qu'ils visent à pérenniser pour des décennies une cohabitation poids lourds/VL qui ne fera que croître, ce que confirme les projections de circulation décrites plus haut.</p> <p>Rappelons que le plan européen 2050 « zéro-zéro » sur la sécurité routière compte sur les axes autoroutiers continus pour réduire drastiquement les risques liés à la cohabitation entre véhicules légers et poids lourds. Ajoutons que le scénario discontinu dissuade définitivement tout projet de transport collectif à haut niveau de service.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p style="text-align: center;">Les chiffres</p> <p style="text-align: center;"><i>(source : DIR centre-ouest juillet 21 - actualisée pour les accidents mortels)</i></p> <p>6 morts en 2021 28 morts depuis 2012</p> <p>Une moyenne de 20 accidents par an, dont près de la moitié de graves (tués et blessés graves).</p> <p>Une moyenne de 36 victimes par an, dont plus de 40% tués ou gravement blessés.</p> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  </div>

Annexe cartographique : un besoin de clarification.

