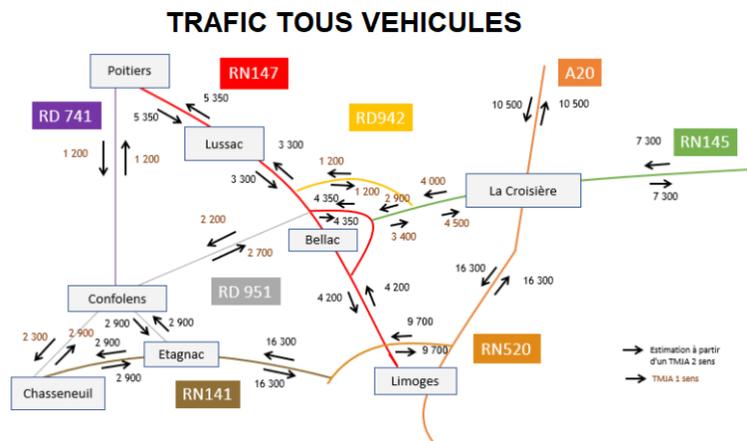
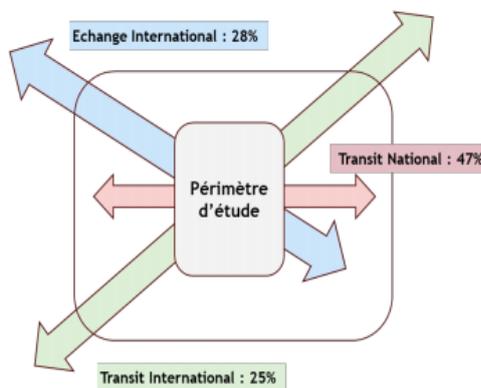


L'autoroute entre Limoges et Poitiers, une solution dépassée et couteuse.

I - La situation routière actuelle

Les liens qu'entretiennent Poitiers et Limoges avec leurs couronnes respectives représentent les flux de déplacements du quotidien les plus importants du territoire.

Figure 7 : Structure des flux de transit PL – Comptages 5 postes



Le trafic tous véhicules empruntant les RN145 et RN147 varie de 6 600 à 10 700 véhicules/jour en fonction des sections, deux sens confondus. Les sections proches de Poitiers et Limoges présentent les trafics les plus élevés. La proportion de poids-lourds varie fortement en fonction des sections : de quelques 10% au Nord de Limoges à plus de 35% sur RN145. Les flux internationaux de poids lourds représentent plus de la moitié des flux (53%) de poids lourds et le trafic de transit des poids lourds 69%. Les pointes de circulation sont observées le matin et en fin de journée.

Ce fait oblige à s'interroger sur le périmètre choisi pour les études concernant Limoges-Poitiers. C'est l'ensemble de la stratégie de mobilité de la région Nouvelle-Aquitaine qui est en fait concerné. Le développement du fret ferroviaire en France devrait aboutir à diminuer notablement le trafic de poids lourds augmentant de fait la vitesse moyenne des véhicules légers.

Très peu d'utilisateurs effectuent le trajet complet entre Limoges et Poitiers pour leurs déplacements domicile-travail. Sur une journée standard, environ 100 personnes (100 véhicules ou 100 personnes ?) seulement empruntent l'itinéraire en intégralité pour aller travailler (4% du trafic).

Dans sa configuration actuelle, la RN147 est principalement un axe de desserte locale. **Dans le dossier concertation sur l'alternative (p75) il est précisé qu'entre Lussac les Châteaux/Bellac, en raison du faible trafic routier sur cette section, il n'est pas nécessaire de prévoir un aménagement lourd.**

La RN147 est une route accidentogènes mais moins mortelle que la RN141 et la RN145 où les accidents sont peu nombreux mais régulièrement graves. Le report d'un maximum de poids lourds sur le fret ferroviaire va mécaniquement faire baisser le nombre d'accidents. **Les accidents se concentrent aux abords et aux seins des grandes agglomérations, Limoges et Poitiers, mais c'est aussi dans ces zones que les trafics routiers sont les plus intenses.**

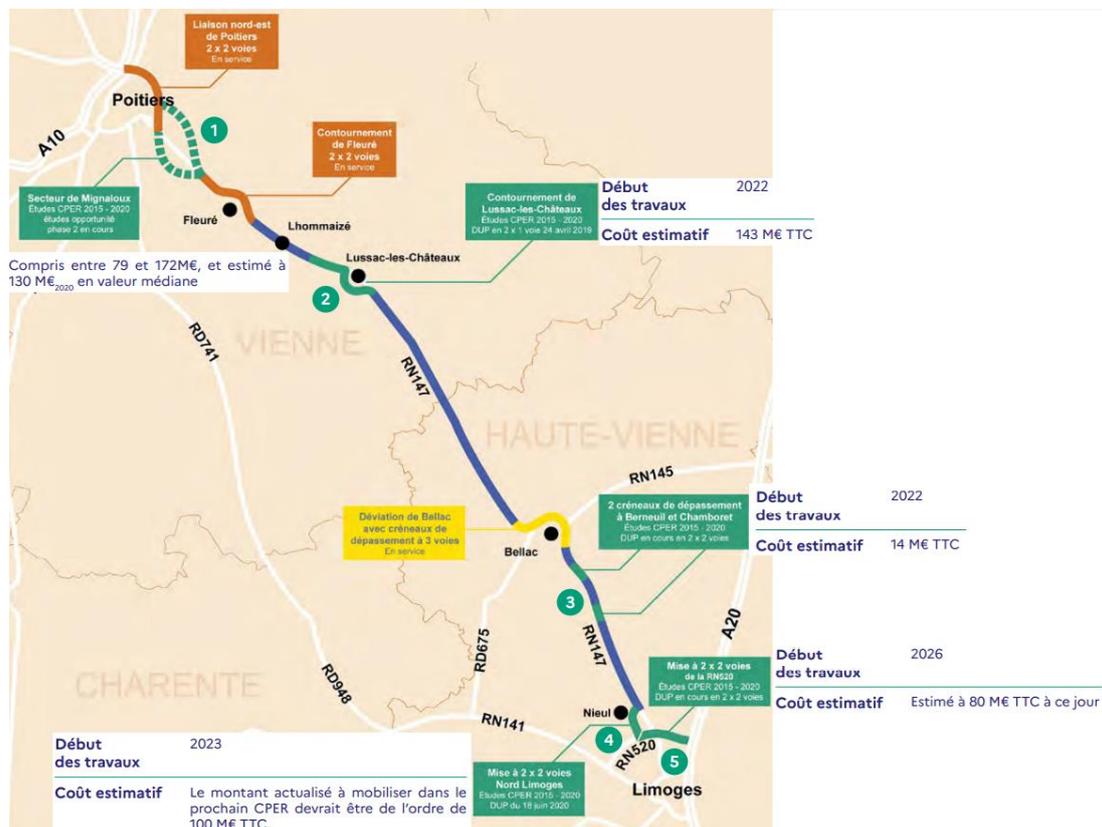
L'itinéraire entre Poitiers et Limoges (« centre » à « centre ») via la RN147 s'effectue en un temps moyen de 2h04 environ pour 121 kilomètres. Les itinéraires alternatifs à la RN147 par exemple via la RD741/RN141 présentent un temps de parcours similaire. (nota : Le trajet Limoges - Poitiers en TER dure au minimum 1h51 et au maximum 2h38).

II – Les projets inscrits au contrat de plan Etat-Région (CPER)

L'ensemble des 5 projets d'aménagement de la RN 147 prévus dans les CPER 2015-2020 représente un coût compris entre 416 et 509 Millions d'euros financé par :

- Etat 93,7 M€
- Région : 51,8 M€
- CD 87 et 86 66 M€
- CALM et Grand Poitiers 6,5 M€
- **Reste à financer entre 198 et 291 M€ (FEDER ?)**

Rappelons que cet axe relève de la gestion de l'Etat qui finance moins d'un quart de ces projets. L'aménagement à 2x2 voies sur 20 kilomètres de la RN141, visant principalement l'amélioration de la sécurité, entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne n'est pas inclus.



Le coût total du projet d'autoroute est estimé à 1014 M€₂₀₂₀ TTC (853 M€₂₀₂₀ HT) mais en

fait compris entre 823 à 1 208 M€TTC. Selon les hypothèses issues des tests de sensibilité, **la subvention d'équilibre pourrait ainsi varier de 449 M€ à 771 M€, c'est-à-dire entre 44% et 76% du coût de l'autoroute.** Ce qui veut dire que l'utilisateur de cette autoroute va payer en tant qu'utilisateur 5880€ par an en moyenne de péage (pour un salarié habitant à Limoges et travaillant à Poitiers, où l'inverse, sans abonnement autoroutier et avec 210 jours de travail annuel $14€ \times 2 \times 210 = 5880€$) et en tant que contribuable.

III – Le projet de concession autoroutière

III.1 – rapport de concessibilité

Quatre premières variantes (sur 21 étudiées) ont été retenues dans le rapport de concessibilité.

	Axes		Echangeurs		Péage optimisé en termes de trafic/recettes ⁶	Profil	
	Axe RN147 seul	Axe RN147+145	6 échangeurs	8/9 échangeurs		Profil autoroute 130km/h	Profil dérogatoire 110 km/h
Scénario 1	X		X		0.08 € TTC pour les véhicules légers et 0.16 € HT pour les poids-lourds	X	
Scénario 2	X			X		X	
Scénario 2bis		X		X		X	
Scénario 8	X			X			X

Concernant les gains de temps des scénarios 1,2 et 2bis : Les poids-lourds (PL) gagnent 29 min et les véhicules légers (VL) 51 minutes (38 mn avec les travaux prévus par le CPER). Le scénario 8 à 110 km/h permet de faire gagner 43 mn aux véhicules légers (30 mn avec les travaux prévus par le CPER).

En 2035, entre Poitiers et Lussac, le trafic capté par l'autoroute varie de 6 600 à 7 800 VL et, de 880 à 900 PL selon les scénarios et, entre Bellac et Limoges, entre 5 100 et 6 100 VL et, de 580 à 650 PL (rapport de concessibilité).

Le scénario présentant le coût d'investissement le plus élevé est le scénario 2bis avec un **coût de 1 168 M€ HT, avec barreau A145, et le moins coûteux est le scénario 8 avec un coût de 842 M€ HT.** Le coût total de l'entretien par an s'élève à près de 9,7 M€₂₀₁₉ pour l'A147 seule et de 12,7 M€₂₀₁₉ avec le barreau A145 intégré.

Suivant les scénarios de l'étude de concessibilité de l'A 147, **il faudra une subvention d'équilibre allant de 712 M€ à 969 M€ soit plus de 82% du coût de construction.** La durée de la concession est de 55 ans.

Tableau 12 : Montant de la subvention d'équilibre selon le scénario d'aménagement (€₂₀₁₉)

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 2bis	Scénario 8
Subvention d'équilibre (M€ HT)	733,5 M€ HT	736 M€ HT	969,2 M€ HT	712 M€ HT
Coût de construction (M€ HT)	875 M€ HT	897 M€ HT	1 168 M€ HT	842 M€ HT
Coût de construction (M€ TTC)	1 041 M€ TTC	1 068 M€ TTC	1 390 M€ TTC	1 001 M€ TTC
Pourcentage de subvention nécessaire sur le coût HT	83,8 %	82,0 %	82,9 %	84,6 %

Les tarifs de péage pour ces scénarios sont de 0,08 € TTC par km pour les véhicules légers et 0,16 € HT pour les poids lourds. Les tarifs de péages maximisant les recettes (« optimum

tarifaire ») peuvent aller pour les poids lourds de 0,20 à 0,32 €/km HT et pour les véhicules légers de 0,11 à 0,14 €/km TTC.

Une étude de cinq scénarios complémentaires (A, B, C, D, E) a été menée. Par comparaison avec le scénario 2 ils s'en distinguent par :

- La mise à 2x1 voies des principaux ouvrages d'art non courants qui permet de réaliser une économie de près de 44 M€ (en comparaison au scénario 2) pour une dégradation minime du niveau de service proposé (+ 1 min) ;
- Une 2x1 voies avec créneaux de dépassement qui permet de réaliser une économie de 201 M€ (en comparaison avec le scénario 2) ;
- la mise en concession partielle qui permet une économie de 444 M€ par rapport à l'aménagement autoroutier complet.

Les scénarios complémentaires ont montré que le passage des principaux ouvrages d'art non courants à 2x1 voies n'entraîne qu'une légère dégradation des niveaux de service VL, tout en permettant des économies significatives sur les coûts de construction (-40M€), mais l'aménagement à 2x1 voies avec créneaux de dépassements ou encore la concession partielles augmentent trop fortement les temps de parcours.

Pour optimiser la subvention d'équilibres deux hypothèses se dégagent : des coûts de constructions réduits de 20% permettraient de réduire la subvention d'équilibre à moins de 65% de l'investissement initial HT (449 M€) tandis que leur réduction de 10%, couplée à des financements favorables (FEDER ?) permettrait de passer en dessous de la barre des 60% (pour un montant de 463 M€).

III.2 – Dossier de la CNDP

Le scénario retenu prévoit un trafic journalier de 5 030 véhicules légers, 910 poids lourds (ce qui est faible pour une autoroute) sur la base d'une tarification, optimisant la rentabilité de la concession autoroutière, de 0,13 € TTC/km pour les véhicules légers et de 0,20 € HT/km pour les poids lourds.

Le péage serait donc pour la totalité de l'itinéraire Poitiers-Limoges de 14 € TTC pour les véhicules légers (14,15€ page 35 du dossier CNDP) et 22 € HT pour les poids lourds, **ce qui en fait la 10ème autoroute la plus chère en France.**

En tenant compte des hypothèses de coûts de circulation et du niveau de péage, le coût complet d'un trajet sur la RN147 (110,4 km) s'établit à 36 € TTC environ pour un véhicule léger, et à 64 € TTC environ pour un poids lourd (Cf. Dossier). **Cependant sur un trajet de centre à centre, le coût complet pour un salarié faisant le trajet 210 jours par an avec une voiture de 5CV (barème fiscal 0,368 € x d sur 2021) est plutôt de 58 € (0,368 x 121+ 14 de péage, sans compter les frais de stationnement) pour un véhicule léger (soit par an 58x210 = 24 360€). Ce montant ne prend pas en compte les augmentations attendues dans les années avenir pour les carburants** (le peak de production du pétrole conventionnel a effectivement atteint son pic en 2006 et l'essor du pétrole de schiste américain, plus couteux à extraire, dans les années 2010 a repoussé les perspectives du pic pétrolier mondial vers 2025-2030 suivant les scénarios. Dans son rapport annuel 2021, l'Agence Internationale de l'Energie prévoit quatre scénarios selon les politiques menées par les États. La date du pic

pétrolier dépend de ces politiques : dans les années 2030 avec les politiques actuelles, en 2025 si les engagements des États sont tenus, ou encore plus tôt s'ils adoptent des politiques menant à la neutralité carbone en 2050. Le remplacement de tous les véhicules thermiques par des véhicules électriques plus chers à l'achat ne pourra pas se faire avant 2040 au mieux et de manière partielle).

Le dossier de concertation indique 2030 comme date de mise en service de l'autoroute alors que le rapport de concessibilité (page 17 paragraphe 5.3) plus réaliste indique : Une date de début de construction au 1er janvier 2029 et une date de mise en service au 1er janvier 2035.

Le gain de temps serait par rapport à une RN147 intégrant les aménagements prévus dans le cadre du CPER de 38 minutes pour les véhicules légers, et 21 minutes pour les poids lourds.

III.3 – La solution ferroviaire

A l'issue des travaux de régénération (coût total de 222 M€), le meilleur temps de parcours des trains semi-directs voyageurs (à 5 arrêts intermédiaires : Lussac, Montmorillon, Le Dorat, Bellac, Nantiat) serait de 1h45, contre environ 1h57 aujourd'hui. Difficile de comparer la solution ferroviaire avec l'autoroute (tout dépend des points de départ et d'arrivée dans les deux villes) mais la partie autoroutière représente 54 minutes pour un temps de trajet de centre à centre de 2h04 soit 43,5% du temps de parcours.

La modernisation de la voie ferroviaire a été évoquée mais n'a pas été étudiée complètement (gain de temps de l'ordre de 40 minutes possible sans arrêt entre les deux villes d'après le rapport Delebarre, voir ci-dessous), ni la possibilité de quelques trains (matin et soir) sans arrêt entre les deux villes (gain probable de 15 à 20 minutes sans modernisation de la ligne), ce qui permet d'obtenir :

- un temps minimal après régénération de la voie et sans les 5 arrêts de l'ordre de 1h20 à 1h30 pour 222 M€,
- un temps minimal après modernisation de la voie (électrification, courts shunts et relèvement vitesse entre Saint-Benoit et Le Dorat) de 1h05 à 1h15 mais un coût de l'ordre de 1680 M€ (aux conditions de 2017 mais à partir d'une estimation de 2011),

à comparer avec une hypothétique durée de 1h14 minutes avec l'autoroute mais sûrement plus en période de pointes, matin et soir.

Le train coûte actuellement 23,9€ (hors abonnement et 18€ en semaine avec carte+), le coût de la voiture par l'autoroute serait de 14,35 + 12,2 € (carburant 1,64€ par litre et consommation de l'ordre de 6,7 l/100km) = 26,48€ pour une personne (mais plutôt de 58€ si l'on prend le coût complet). Cependant sur un trajet de centre à centre, le coût complet pour un salarié faisant le trajet 210 jours par an avec une voiture de 5CV (barème fiscal 0,368 € x d sur 2021) est plutôt de 58 € (sans compter les frais de stationnement) pour un véhicule léger. Ce montant ne prend pas en compte les augmentations attendues dans les années avenir pour les carburants **Pour un salarié faisant le trajet journalier entre Limoges et Poitiers, la voiture ne reste compétitive qu'avec au moins 3 passagers (4 avec l'abonnement SNCF).** Bien sûr, l'augmentation prévisible des coûts des carburants n'a pas été pris en

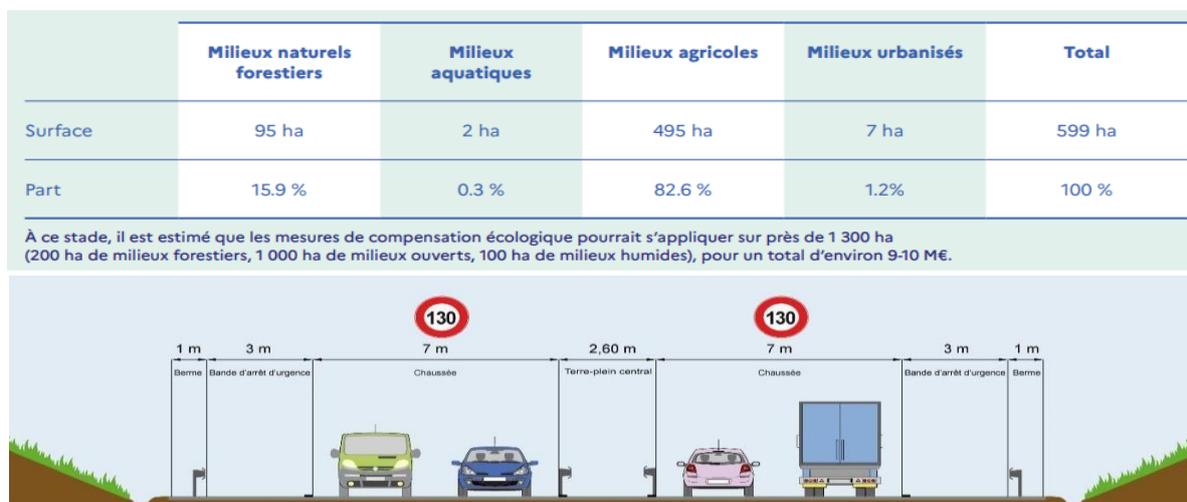
compte et viendrait rendre l'utilisation de la voiture encore moins rentable.

Après l'abandon du projet de ligne à grande vitesse, l'ancien Ministre et sénateur du Nord Michel Delebarre a été missionné par le gouvernement pour rédiger un rapport sur le désenclavement du Limousin et des territoires limitrophes. Ce rapport, remis à la ministre des Transports le 27 juillet 2017, a permis d'identifier les causes de la lenteur de la ligne ferroviaire mentionnée comme l'une des raisons du manque d'attractivité de la ligne. Le rapport conclut notamment à la proposition de moderniser la ligne existante Poitiers-Limoges pour s'approcher d'un temps de parcours d'une heure, à la nécessité d'aménager plus rapidement la RN147 « sur les portions qui reçoivent le trafic le plus important, c'est-à-dire aux deux extrémités, entre Bellac et Limoges d'une part et entre Lussac-les-Châteaux et Poitiers d'autre part ». Sur 13 700 personnes, qui font des navettes quotidiennes entre deux communes pouvant conduire à emprunter la RN147, on en compte 8 200 entre la communauté de communes de la vallée du Clain (située au nord du projet et comprenant la commune de Fleuré) et le Grand Poitiers.

Dans son dossier de cadrage préalable, l'État n'indique pas les suites et les moyens qu'il entend affecter à ces propositions qui lient amélioration des transports ferroviaires et des conditions de déplacement sur la RN147.

IV – Impact environnemental

- **Une grande surface artificialisée et une perte de surfaces agricoles** : Selon le scénario présenté dans le dossier, l'autoroute sera essentiellement créée en site neuf sur des terres agricoles (674 ha) et dans des forêts (115,2 ha), **pour une artificialisation évaluée à environ 800 ha (avis AE)**. Une grande partie de ces terres sont à vocation agricole : Parcelles agricoles pouvant accueillir une activité labellisée (vergers à Nieuil et de Saint-Hilaire-la-Treille prairies pour l'élevage caprin à Saint-Junien, Mézière-sur-Issoire et Le Dorat ; et vignobles en Haute-Vienne)



Pour véritablement compensée environnementalement ce projet, il faudrait désartificialiser

1300 ha.

Entre 1988 et 2010, la surface agricole utile a diminué de presque 20 000 hectares sur les communes de la zone d'étude, pour s'établir à un peu plus de 140 000 hectares (1200 hectares par an).

- **L'état initial de l'environnement est très incomplet (avis AE), ce qui ne permet pas d'évaluer l'impact de ce projet autoroutier.** Ainsi, ne figure pas d'état des lieux des émissions de gaz à effet de serre (énergie grise comprise), tandis que les éléments présentés sur l'agriculture sont insuffisants. Les éléments de l'état initial devraient aussi être complétés pour que l'étude porte sur un périmètre incluant les zones où le trafic sera substantiellement modifié par le projet et comprenne les informations qui sont spécifiquement prévues pour les projets routiers.

- **Aucune estimation de l'empreinte carbone ajoutée :** Des rejets de CO₂ supérieur car on consomme plus à 130 ou à 110 km/h qu'à 80 km/h (entre 30 et 40%). Il est illusoire de s'imaginer voir, à l'horizon 2030 ou 2040, des véhicules électriques ou à hydrogène sillonner cette voie à 130km/h, comme d'ailleurs toutes les autoroutes de France. La quantité d'énergie primaire nécessaire serait phénoménale compte tenu des rendements énergétiques, même avec une technologie améliorée, à moins de construire des éoliennes et des parcs photovoltaïques dans toutes les communes du territoire ou de multiplier par 2 le nombre de réacteurs nucléaires.

- **De nombreux enjeux environnementaux** autour de la présence de nombreux cours d'eaux, de zones de captages, de milieu aquatiques fragiles et notamment de Zones Humides d'Intérêt Environnemental Particulier (ZHIEP) ou de Zones Humides Stratégiques pour la Gestion de l'Eau (ZSGE), d'espèces faunistiques et floristiques protégées. Des nappes peu profondes et vulnérables aux pollutions sont présentes. Les zones de rabattement du chantier ou des futurs ouvrages en déblai peuvent avoir des conséquences sur la productivité de forages et sur leur qualité. La sensibilité particulière de certaines ressources hydrogéologiques nécessitera une analyse approfondie dans l'étude d'impact

- **Un impact sur la biodiversité extrêmement important** (notamment lors de la construction): fragmentation des espaces, suppressions de continuités et de corridors écologiques, surmortalité des animaux (oiseaux notamment), suppression des habitats des espèces animales. Le dossier de concertation cite certaines espèces remarquables mais ne donne aucune indication sur l'impact sur la biodiversité ordinaire. Il faut rappeler que la notion de perte de biodiversité ne recouvre pas que la disparition de certaines espèces déjà fragiles mais aussi la baisse du nombre d'individus dans la plupart des communautés animales et végétales.

- **Des risques très importants d'augmentation de la tache urbaine non étudié entraînant des rejets supplémentaires de gaz à effet de serre et de nouvelles artificialisation de sols.** la création d'une autoroute facilite les déplacements et augmente en conséquence les distances que les personnes consentent à pratiquer. **L'autoroute sera une incitation à habiter encore plus loin des centres urbains de Limoges et de Poitiers.** Les zones desservies par les 8 futurs échangeurs seront particulièrement vulnérables à cet effet. Ainsi et selon le dossier de saisine de la CNDP, le projet pourrait être « incompatible avec l'objectif affiché dans les documents d'urbanisme de densifier les centres-villes et de maîtriser l'expansion de l'habitat pavillonnaire et des zones d'activité. Une révision des PLU devrait être anticipée afin de

prévenir cet effet». Ce projet est aussi contradictoire avec la loi "Climat et résilience" du 22 août 2021, qui intègre la lutte contre l'artificialisation des sols à ces grands objectifs de l'urbanisme. Elle ajoute à sa suite un article L. 101-2-1 (du code de l'urbanisme) qui :
Vient préciser les leviers pour lutter contre l'artificialisation des sols. La lutte contre l'artificialisation des sols et l'atteinte du ZAN doivent ainsi être poursuivis en recherchant l'équilibre entre (extrait) :

- *"la maîtrise de l'étalement urbain,*
- *le renouvellement urbain,*
- *l'optimisation de la densité des espaces urbanisés,*
- *la qualité urbaine,*
- *la préservation et la restauration de la biodiversité et de la nature en ville,*
- *la protection des sols des espaces naturels, agricoles et forestiers,*
- *[et] la renaturation des sols artificialisés".*

Comment respecter l'objectif de diviser par deux l'artificialisation d'ici 2030 imposé par le SRADDET ?

-Un retour en arrière pour les centres-villes de Bellac et Fleuré, qui auront une pollution de l'air et sonore plus élevée qu'actuellement. Citons le dossier :

L'itinéraire de substitution proposé pour un trajet sans péage et pour les véhicules interdits sur autoroute serait celui de la RN147 dans sa forme actuelle, à l'exception des aménagements déjà réalisés ou programmés, intégrés au projet d'autoroute. Sur les sections aujourd'hui déviées, il emprunterait le tracé de l'ancienne route nationale dans la traversée de Bellac et Fleuré. L'itinéraire de substitution serait interdit aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes, sauf desserte locale.

Par ailleurs, où passeront les 1400 poids lourds jour qui passent de Confolens à La Souterraine ?

V - Impact économique

Si l'impact économique calculée est légèrement positif, la valeur nette actualisée socio-économique par euro investi ou par euro public dépensé est faible (même négative sur la période 2017-2070 sans la valeur résiduelle) et la rentabilité socio-économique pour les quatre scénarios du rapport de concessibilité (1,2, 2bis et 8) est obtenue à un horizon très long terme supérieur à 2070 (VAN-SE estimée entre +381 et -39 M€ à l'horizon 2070).

Les trois-quarts des bénéfices proviendraient des gains de temps ce qui est très discutable. En cas de hausse de 20 % du coût du projet, la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) deviendrait négative à hauteur d'environ 40 millions d'euros.

Les pertes de production agricoles ne sont pas chiffrées.

L'entretien de la RN 147 devra être assuré par les conseils départementaux (l'Etat se désengageant).

L'impact économique des 5 autres scénario complémentaires (A, B, C, D, E) est plus favorable pour 4 d'entre eux (A, B, C et E). Le scénario C présente la meilleure valeur nette actualisée socio-économique par euro public investi pour un montant de subvention d'équilibre entre 543 M€ HT (63,7% de l'investissement initial) à 610 M€ HT (71,5%) selon le scénario de

calcul de cette subvention. Cependant, les nombreuses incertitudes dans les estimations d'investissements et dans les reports de trafic pourraient conduire à un surcoût final et à un impact économique très faible.

Par ailleurs, en diminuant le temps de parcours pour rejoindre les centres urbains, on rend plus attractifs les commerces de ces grandes agglomérations au détriment des commerces de proximité des villes moyennes et bourgs situés le long de l'autoroute. Il est même parfois cité que la zone d'achalandage des agglomérations seraient fusionnées.

L'expérience de la construction de l'A20 en Haute-Vienne montre que de nombreux services de proximité (garages, commerces, hôtels-restaurants) ont disparu. Il n'est pas certain que le label « village étape » qui correspond à une concentration des commerces au détriment des autres communes, ait permis de compenser ces pertes d'emplois.

Tous ces éléments montrent que les territoires traversés ont beaucoup à perdre avec ce projet : une éventuelle augmentation de population ne pourra pas compenser la perte de richesse du territoire et l'appauvrissement de ses habitants.

Rappelons que le 15 avril 2016, Le Conseil d'État a annulé le décret de DUP de la LGV Poitiers-Limoges pour deux motifs :

- il a estimé que l'évaluation économique et sociale, qui doit obligatoirement être réalisée pour ce type de projets, présentait des insuffisances qui avaient été de nature à vicier la procédure d'adoption du décret ;
- il a jugé que les inconvénients du projet l'emportaient sur ses avantages, de sorte que le projet n'était pas d'utilité publique.

Hors les grandes villes de Limoges et Poitiers et la ville de Lussac-les-Châteaux (centrale nucléaire de Civaux) , il y a peu d'entreprises importantes sur ou proches de la RN147. Au nord de Limoges, on notera :

- Les usines Freudenberg (fabrication de joints plats pour l'industrie automobile, 133 salariés) et ElringKlinger Meillor SAS (Spécialisée dans la fabrication de joints de culasses, joints spéciaux et des écrans thermiques destinés aux nouvelles générations de véhicules, 198 salariés) à Nantiat au Nord de Limoges. Il semble que les poids lourds alimentant ces usines passent plutôt par l'A20. On peut aussi s'interroger sur leur devenir compte tenu de l'électrification des mobilités.
- SECOME à Blanzac (87300) est spécialisée dans le secteur d'activité de la mécanique industrielle. Son effectif est de l'ordre de 60 personnes.
- AEROLYCE à Bellac spécialiste multisectoriel des traitements de surface et peinture sur aluminium et titane pour l'aéronautique (environ 40-50 salariés)
- Chaîneries Limousines, fabricants de chaînes, à Bellac (75 salariés).

Enfin, le système urbain de Limoges entretient peu de relations avec Poitiers (Cf. fonctionnement territorial de Nouvelle-Aquitaine du SRADDET) mais essentiellement avec le Sud (Brive et Toulouse).

VI – Scénario alternatif

Le scénario alternatif a été conçu sur le principe de base de la réalisation des aménagements programmés dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2022. Il intègre donc les deux déviations déjà réalisées et les quatre opérations déjà prévues sur la RN147. Il permet de gagner 12 minutes par rapport par rapport à l'axe aménagé selon le CPER pour un coût de 450 M€₂₀₂₀TTC (mais dont on ne comprend pas si c'est en plus des coûts des travaux déjà

prévus dans le CPER mais a priori oui).

La solution alternative routière n'est pas satisfaisante d'un point de vue écologique. Elle contribue très largement à l'étalement urbain. Le scénario alternatif pourrait générer des impacts similaires à une autoroute sur les sections Poitiers/Lussac-les-Châteaux et Bellac/Limoges, tandis que la section centrale ne connaîtrait aucun impact.

VII – Résumé

En résumé, un projet coûteux 1014 M€ (entre 828 et 1208 M€) et avec des incertitudes fortes, sans impact socio-économique significatif et avec une rentabilité obtenue à un horizon très long terme, un projet non cohérent avec l'Accord de Paris sur le climat ou la Stratégie Nationale Bas Carbone, un projet supprimant de nombreux espaces naturels ou agricoles et très impactant la biodiversité et enfin un projet manquant de vision globale sur la mobilité dans les territoires.

	Scénario autoroutier	Scénario alternatif	Scénario ferroviaire	
			régénération seule	Modernisation totale
Longueur de voie nouvelle (en incluant les opérations CPER)	110 km	73 km		
Temps de parcours des véhicules légers centre à centre 2h04 actuellement	0h53 1h13	1h20 1h41	1h20 à 1h30	1h05 à 1h15
Calendrier de mise en service	Horizon 2030	Horizon 2035		
Investissement total	De 823 à 1 208 M€ TTC (scénario de base : 1 014 M€ TTC)	450 M€ TTC	222 M€	1680 M€ -régénération (1458 M€)
Dont financements publics*	449 à 771 M€	450 M€ TTC		
Valeur Actualisée Nette	Entre +381 et -39 M€	-175,5 M€		
Enjeux environnementaux	Forts sur l'ensemble du linéaire	Forts sur les portions Poitiers-Lussac et Limoges-Bellac	Faibles	
Amélioration de la sécurité	Très forte sur l'ensemble du linéaire	Très forte sur les portions Poitiers-Lussac et Limoges-Bellac	Forts	

VIII – Propositions

D'ici à 2035, l'emballement de la crise climatique et la fin de l'énergie à bas coût (notamment pour les carburants fossiles) vont imposer des contraintes inévitables qu'il faut anticiper :

- la diminution drastique des transports individuels (baisse des GES, coût de l'énergie, impossibilité technologique de remplacer tous les véhicules thermiques par des véhicules électriques) implique de mettre en place des solutions multimodales pour optimiser l'impact énergétique des transports et adaptées aux usages de déplacements (70% pendulaires près des agglomérations, ou 30% au long cours sur Limoges-Poitiers),
- le réaménagement de territoires affaiblis par les métropolisations, toutes les études montrant que l'autoroute accélère la désertification sur son trajet. Ceci induit des solutions de desserte globale de tous les points du territoire prenant en compte la RN 145 afin de faciliter les circuits courts et de satisfaire les besoins de communications renforcées à l'intérieur des bassins de vie.
- la charge accrue des infrastructures de transports, qui va inéluctablement incomber aux collectivités locales (amorcée par la loi 3DS). En 2035 le financement parallèle de deux réseaux routiers concurrents (collectivités locales pour l'entretien d'une RN + subventions d'équilibre pour l'Autoroute, et taxe directe sur les usagers locaux) ne sera pas compatible avec les moyens donnés aux collectivités. Il faut donc mettre en œuvre

des solutions réalistes, cadencées et progressives prenant en compte l'effectivité des engagements CPER en cours et préparant ceux à venir.

DÉVELOPPER LE CO-VOITURAGE

Les liens qu'entretiennent Poitiers et Limoges avec leurs couronnes respectives représentent les flux de déplacements du quotidien les plus importants du territoire. Les données produites par la DREAL montrent que l'engorgement des entrées d'agglomération, est dû à 70% des véhicules en flux pendulaire (trajets domicile-travail journalier).

la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 donne une place importante au co-voiturage, il faut donc développer des actions incitant au co-voiturage (parkings relais, aides par les collectivités, par les entreprises ...).

RÉINVESTIR DANS LA LIGNE POITIERS-LIMOGES et POITIERS-CHAUVIGNY

Il est nécessaire de réorienter l'argent prévu pour les routes dans le ferroviaire et notamment sur les lignes TER = Poitiers-Limoges et Poitiers-Chauvigny.

La régénération de la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges (73 M€ inscrits dans l'avenant au CPER 2015-2020) est une priorité, tout comme l'amélioration de la voie.

L'intermodalité et les parkings relais en gare doivent être développés parallèlement pour faciliter l'utilisation de cette ligne.

La gare de Mignaloux-Nouaillé doit être rénovée et connectée à un axe routier afin de capter le flux des très nombreuses habitations de la zone des Magnals. Ceci soulagera le futur boulevard urbain.

Afin de répondre aux besoins des employés, étudiants, personnels hospitaliers effectuant le trajet Poitiers-Limoges, il faudrait un train « rapide » avec seulement quelques arrêts afin de réaliser le parcours dans un temps restreint (autour d'1h20).



Gare de Mignaloux-Nouaillé



AMELIORER LA MOBILITE DANS LES ZONES D'ATTRACTION DES DEUX AGGLOMERATIONS STRUCTURANTES

Chaque métropole draine dans un rayon de près de 40 kms un nombre important d'employés, il faut proposer aux utilisateurs des trains du quotidiens, trains légers, des omnibus,

- De Bellac (Le Dorat) à Limoges, avec la création de nouvelles gares en ZI nord, à l'extrémité de la nouvelle ligne 11 ...,
- De Montmorillon à Poitiers, en ayant une desserte la plus locale possible, en ouvrant de nouvelles gares (Fleuré, Nieul l'Espoir, ...),

CRÉER DES PORTIONS EN 2X2 VOIES QUE SUR CERTAINES PORTIONS AFIN DE PERMETTRE LE DÉPASSEMENT (notamment des poids lourds)

Cela pourrait consister à compléter certains aménagements CPER, à aménager des sections supplémentaires pour un investissement public beaucoup plus faible, notamment le passage en 2X2 voies de la déviation de Bellac. Il faut répondre à l'attente des habitants de Moulismes par une déviation.

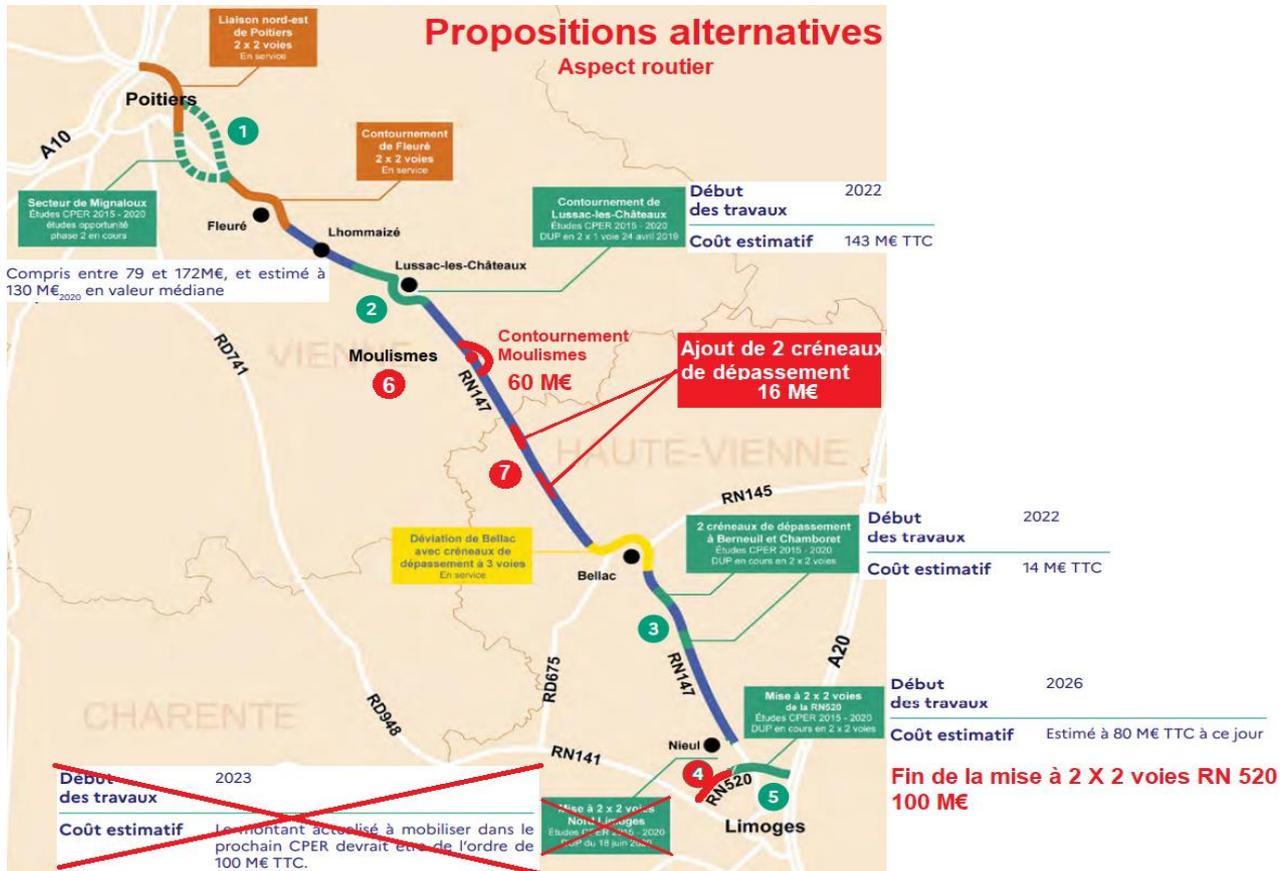


Nota : Le tronçon de 6km5 depuis Couzeix (104 M€) ne servira pas à grand-chose jusqu'en 2035 et son utilité reste faible, il est donc proposé d'abandonner ce projet d'un coût de 100 millions d'€.

AMÉNAGER LE CONTOURNEMENT DE POITIERS

L'engorgement à la sortie de Poitiers entraîne la nécessité d'un aménagement et d'un investissement sur le contournement de la ville. Ce contournement devra être le plus court possible avec une jonction à la gare multimodale de Mignaloux Nouaillé. La gare doit être le point de ralliement facile d'accès pour

permettre aux usagers de prendre un mode de transport en commun depuis la gare vers le centre hospitalier, universitaire ou ville de Poitiers. 70% du flux de la RN 147 à Mignaloux est du flux local pendulaire.



DÉVELOPPER LE FRET FERROVIAIRE

Les flux de transit, nationaux et internationaux, représentent 69% des flux de poids lourds. Ce flux entre la péninsule ibérique et les régions du nord-est de la France ou l'Europe du nord et de l'est (beaucoup moins entre le sud-ouest de la France et l'Europe de l'est) a vocation à transiter par la voie ferroviaire (moins de gaz à effet de serre, moins d'accident, moins de pollution, moins d'engorgement de la circulation,..)