



Monsieur Kasia CZORA
de la Commission nationale du débat
public
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS 07

Bordeaux, le **18 MARS 2022**

Objet : Avis actant la position régionale dans le cadre de la concertation publique de l'aménagement autoroutier de l'axe Poitiers-Limoges.

Mesdames et Messieurs les garants de la concertation publique de l'aménagement autoroutier de l'axe Poitiers-Limoges,

Les élus régionaux ont suivi avec attention les débats de la concertation préalable du public, relative à une éventuelle mise en concession de la RN147 entre Poitiers et Limoges, et ce tout au long des ateliers.

L'aménagement de l'axe Poitiers-Limoges, maillon d'une large transversale Nantes-Lyon, constitue une composante essentielle pour le désenclavement de Limoges.

Enjeu prégnant, tout particulièrement en Haute-Vienne, l'aménagement de cet axe devra permettre de rapprocher les habitants des zones d'attractivité, de l'emploi, mais également de l'ensemble des services publics tels que les universités, les lycées, les hôpitaux, dont la bonne accessibilité constitue un droit essentiel pour tous les néo-aquitains.

Une infrastructure routière de qualité entre les deux ex-capitales régionales est donc indispensable pour revitaliser nos territoires ruraux, favoriser l'accès à la LGV à Poitiers et relier les deux agglomérations.

Au-delà de la question de l'accessibilité des services et emplois, et de celle du gain de temps associé à ce projet, il est important de rendre cet itinéraire plus fiable, plus sécuritaire et plus rapide.

Accidentogènes et anxiogènes pour quiconque emprunte cet itinéraire, les conditions actuelles de circulation sur la RN147 doivent être considérablement améliorées grâce à un aménagement de qualité.



Le projet envisagé s'inscrit par ailleurs en cohérence avec le SRADDET, contrairement à ce qui est évoqué dans le premier avis de « cadrage préalable » du projet d'autoroute Poitiers-Limoges, rendu le 18 novembre 2021 par l'Autorité Environnementale (AE).

En effet, bien qu'il ne s'agisse pas d'un avis définitif, l'AE laissait percevoir, à travers ses demandes de justification, un certain nombre de réserves, en s'appuyant sur une interprétation ambivalente du SRADDET.

En particulier, l'AE demandait de démontrer la compatibilité du projet d'autoroute avec le SRADDET et indiquait la nécessité de réviser celui-ci pour le mettre en conformité avec la loi Climat et Résilience. Il m'apparaît donc important de pouvoir lever ces réserves, en particulier sur les points suivants :

- L'AE sous-entend que le SRADDET ne prévoit, pour le désenclavement de Limoges, qu'une action prioritaire d'amélioration de la ligne ferroviaire POLT ;

Or, l'objectif 26 du SRADDET « Désenclaver Limoges » prévoit certes une amélioration de l'accessibilité ferroviaire de Limoges, mais elle identifie clairement le développement des dessertes aériennes en obligation de service public ainsi que la « mise à 2x2 voies de la RN 147 ».

- L'AE suggère également que le choix de la Région de ne pas imputer aux territoires traversés la consommation foncière générée par les projets d'intérêt national, comme l'autoroute, ne serait pas conforme à la Loi ;

Or, la disposition du SRADDET actuelle (objectif 31) est tout à fait fidèle aux termes de la loi Climat et Résilience, qui permet de définir des projets « d'envergure nationale/régionale » destinés à ne pas être comptabilisés dans la consommation foncière locale, tout en étant toutefois comptabilisés au niveau régional. Cette modalité d'application du schéma, de nature à garantir une mutualisation des efforts de sobriété foncière, ne remet nullement en cause le cap régional de réduction de la consommation foncière.

En outre, le Conseil régional a engagé, en plénière du 13 décembre 2021, une procédure de modification du SRADDET sur les volets foncier, logistique et déchets pour mettre le schéma en cohérence avec la législation. Les décrets d'application de la Loi Climat et Résilience sont attendus sur le volet foncier et il est très probable que la Région ait à définir, dans ce cadre, les projets d'envergure régionale et nationale à exclure de la consommation foncière des territoires, mais à comptabiliser au niveau régional, dont ce projet pourrait faire partie.

Pour toutes les raisons évoquées précédemment, je suis favorable à un aménagement capacitaire, qualitatif et sécuritaire de cet axe.

Concernant le projet d'autoroute, je n'y suis pas opposé sous réserves toutefois de lever plusieurs points pouvant constituer des faiblesses majeures du dossier :

- que les conditions financières soient réalistes et raisonnables tant s'agissant des niveaux de péages pour les usagers que des montants de subventions publiques d'équilibre de la concession pour les collectivités ;

En effet, le dossier fait apparaître un montant de subventions publiques compris entre 450 M€ HT et 771 M€ HT selon les hypothèses.

Rapportés au coût total du projet, ces montants représentent des taux variant entre 52% et 66%, ce qui est considérable, et rend le projet fragile compte tenu de la jurisprudence du Conseil d'Etat et de la capacité financière des collectivités territoriales.

De plus, le montant de la fourchette basse n'apparaît atteignable, à l'analyse du dossier, que moyennant des conditions favorables, telles que des économies de 10 à 20% sur les coûts de construction, couplées à des conditions de marché plus favorables (ce qui ne semble guère acquis, au vu de la hausse tendancielle des taux d'intérêt en situation post-COVID et de la situation géopolitique actuelle).

Une telle présentation nous apparaît donc de nature à ne pas éclairer complètement le public sur la réalité des coûts du projet, dont le bilan budgétaire pour les pouvoirs publics doit être soumis à des « stress tests », pas à des « flex tests » ;
- que l'Etat accélère les études et les travaux sur les opérations d'aménagement de la RN147, priorités de la Région, en inscrivant de nouveaux aménagements entre Poitiers et Limoges dans le prochain CPER; d'autant que les parties réalisées en voies rapides et sécurisées pourront être intégrées, comme pour Bordeaux-Pau (A65), à l'autoroute si elle devait être réalisée.

Je souligne par ailleurs que l'urgence et la priorité sont l'entrée sud est de Poitiers et la sortie Nord de Limoges, dont le projet de mise en 2x2 voies a été déclaré d'utilité publique en 2020.

Quelles que soient les conclusions de cette concertation, celle-ci ne devra pas avoir pour effet de retarder l'aménagement à 2x2 voies de l'itinéraire, qui doit être au contraire accéléré.

Toute section aménagée sur financements publics contribuera le moment venu à améliorer le bilan d'une éventuelle future concession;
- que les études techniques soient poursuivies, et approfondies : il est notamment prévu que 11 ouvrages d'art soient conçus à 2x1 voies avec une vitesse limitée ponctuellement de 130 à 90km/h. à chaque ouvrage, afin de générer une économie de 4 M€.

L'allongement du temps de parcours résultant de ces 11 ralentissements est annoncé à seulement une minute, ce qui apparaît peu crédible. Un tel parti d'aménagement, insolite et inédit, consistant à faire baisser la vitesse de 130 à 90 km/h 11 fois sur 110 km, soit en moyenne tous les 10 kms (ou toutes les 5 mn), interpelle en matière de sécurité routière et de confort d'usage;
- que des études soient réalisées pour la mise en place d'une taxation spécifique pour les poids lourds et une taxation avantageuse pour les utilisateurs du covoiturage ou des BHNS;
- que l'ensemble des acteurs publics situés sur le trajet donnent leur accord à cette réalisation, tant du point de vue de la consommation des espaces que des conditions de financement.

Par ailleurs, si le projet de concession autoroutière est retenu au terme de la concertation, la Région sera particulièrement attentive à ce que l'Etat assure pleinement sa compétence de propriétaire et développeur du réseau routier national en finançant au minimum 50% de la subvention publique nécessaire pour ce projet d'aménagement du réseau national structurant.

Je serai également très attaché à ce que le défi de la transition énergétique et écologique concerne l'ensemble des projets d'aménagement, et notamment celui-ci. Le projet devra donc prendre en compte toutes les composantes de l'écosystème du territoire concerné, en lien étroit avec la feuille de route NeoTerra. Il sera notamment important que, dans sa consistance et son tracé, le projet permette d'intégrer au maximum les politiques de mobilités urbaines et péri-urbaines définies dans les agglomérations de Limoges et Poitiers.

Enfin, l'aménagement d'une infrastructure routière performante, fiable et sécurisée ne devra pas constituer un frein à l'ambition régionale d'un report modal massif vers le ferroviaire, auquel la Région contribue fortement via des subventions d'investissement considérables sur les lignes de desserte fine du territoire (942 M€ sur 12 ans), sur la régénération/modernisation de la voie ferrée Poitiers-Limoges en particulier (plus de 70 M€ de participation régionale) et sur la LGV Bordeaux-Toulouse-Dax (710 M€), tant pour les marchandises que pour les voyageurs.

Je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs les garants, l'expression de ma considération distinguée.

**Le Président du Conseil Régional de
Nouvelle-Aquitaine**



Alain ROUSSET