

M. Etienne Blaud - Saint-Benoit

17 janvier 2022

Page 35 du dossier de présentation: »Avec 210 000 voyageurs par an, la ligne est assez peu fréquentée. »

Quelle est la raison ? Est-ce que les trains ne sont pas suffisamment remplis **ou** parce qu'il n'y a pas suffisamment de trains proposés ?

Par exemple, la fiche horaire de la ligne TER indique 7 trains de bout en bout par jour en semaine dans les 2 sens et une desserte squelettique le week-end. Est-ce que les horaires proposés répondent aux besoins de déplacement ? Est-ce qu'il y a absence de besoin de mobilité entre Poitiers et Limoges le week-end ?

Quel est l'impact de la future autoroute sur la fréquence et l'attractivité de la ligne TER adjacente ? Si l'impact est négatif (basculement d'une partie du trafic du train vers l'autoroute proposant un temps de trajet plus faible), quelle est la charge d'exploitation plus importante à supporter par la région pour maintenir le service existant ? Est-ce que l'impact a été étudié et pris en compte dans le projet (notamment au niveau de la subvention) ?

Pourquoi un seul scénario alternatif est présenté dans le dossier de présentation ?

Il manque au minimum les scénarios suivants :

- Scénario sans aménagement,
- Scénario de modernisation de la ligne TER : diminution du temps de parcours et augmentation de l'offre, c-a-d les aménagements préconisés par le rapport du sénateur du Nord Michel Delebarre concernant la ligne TER Poitiers Limoges (page 44 du dossier de présentation).
- Scénario avec aménagements pour favoriser l'utilisation de la ligne TER actuelle : augmentation de l'offre, créations de haltes ferroviaires périurbaines proches de Poitiers et de Limoges, création de pôles multimodaux dans les gares et haltes (parking vélos et voitures, lignes de bus de rabattement, commerces de proximité dans les gares, etc.) modification des règles d'urbanisme (PLU, etc.) pour urbaniser en priorité les zones proches des gares/haltes.
- 1 ou plusieurs scénarios mixtes.

Allez-vous revoir votre dossier de présentation sur ce point ?

Concernant la subvention au concessionnaire pour la création de l'autoroute, quelle est la répartition de financement entre l'État et les collectivités publiques (région, départements, communes, etc.) ? Où sont les lettres d'engagement de participation au financement de cette future infrastructure des collectivités publiques ? Comment l'état et les collectivités publiques vont financer leur participation ? Quel sera l'impact sur les impôts pour le contribuable ? Après engagement pris pour financer le projet d'autoroute A147, est-ce que les collectivités publiques pourront toujours financer d'autres projets (coût de renoncement) ?

En cas de réalisation du projet autoroutier et après paiement de la subvention d'équilibre, est-ce que l'État, la Région et SNCF Réseau continueront à payer pour entretenir et régénérer la ligne TER Poitiers Limoges?

La subvention d'équilibre du projet d'autoroute est entre 450 et 771 m€ (450 m€ pour le scénario alternatif présenté) et la rentabilité économique varie de +381 à -39 m€, est-ce que le maître d'ouvrage se réserve le droit d'arrêter le projet ou d'en redéfinir la consistance si à l'issue de l'appel d'offre, les conditions économiques sont défavorables (rentabilité économique négative et/ou subvention supérieure au scénario alternatif) ?

La nouvelle autoroute va vraisemblablement entraîner une augmentation globale du trafic routier par rapport à l'état actuel (cf. page 11 avis autorité environnementale : la création d'une autoroute facilite les déplacements et augmente en conséquence les distances que les personnes consentent à pratiquer).

Quels seront les impacts sur les routes connectées à la nouvelle autoroute (sur le contournement RN147 de Poitiers, sur la RN149 en 2x1 voie, sur l'A10, sur la RN520, sur l'A20 et sur la RN145 notamment entre Bellac et la Croisière) ? Est-ce que ces routes sont bien en mesure d'absorber une probable augmentation du trafic routier (PL et VL) ? Si non, quels sont les aménagements nécessaires et leurs coûts associés ? Est-ce que cet impact a été étudié et pris en compte dans le projet ?

La loi Climat et résilience établit l'objectif zéro artificialisation nette des sols. L'autoroute artificialisera environ 800 Ha (674 ha de terres agricoles et 115,2 ha de forêts cf. page 5 avis de l'autorité environnementale). Quelles seront les mesures prises pour réduire et compenser cette artificialisation ?

Dans le dossier de présentation page 69, il est indiqué 599 ha, d'où vient la différence avec l'avis de l'Ae ?

L'avis de l'autorité environnementale rappelle page 6 le contexte réglementaire et notamment le troisième objectif de la loi LOM : « Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ».

Quelles sont les mesures prises et envisagées par le projet d'autoroute A147 pour respecter cette loi (notamment rééquilibrage modal vers le mode ferroviaire, faciliter les déplacements multimodaux et utilisation partagée des modes de transport individuel) ? Est-ce que le projet A147 tel que présenté dans le dossier de présentation respecte bien les principes de la loi LOM ?

Concernant l'avis de l'autorité environnementale sur la partie gaz à effet de serre : « Cette analyse devra prendre en compte l'exploitation du projet, mais aussi la phase de conception et de réalisation, en incluant notamment les émissions directes et indirectes du chantier, du changement direct et induit d'affectation des sols, et des matériaux utilisés sur la base de l'analyse de leur cycle de vie »

Est-ce qu'il est bien demandé dans l'évaluation environnementale du projet de prendre compte les émissions de gaz à effet de serre résultante de l'utilisation de l'infrastructure par rapport à un scénario sans aménagement ? (vitesse de circulation supérieure et aussi augmentation des distances parcourues du fait de la création de l'autoroute qui facilite les déplacements et augmente en conséquence les distances que les personnes consentent à pratiquer page 11 de l'avis de l'Ae).

Est-ce que le projet d'autoroute A147 respecte bien l'objectif de la France d'une neutralité carbone à l'horizon 2050 ? Si non, quelles seront les mesures prises pour réduire et compenser ?

L'avis de l'Ae et le dossier de présentation citent le rapport du sénateur du Nord Michel Delebarre sur le désenclavement du Limousin et des territoires limitrophes. Ce rapport présente plusieurs actions notamment pour le ferroviaire (sur l'infrastructure et sur les dessertes) et pour l'aérien. A quel stade d'avancement sont les actions ? Ont-elles été réalisées ? Si non, pourquoi privilégier le projet d'autoroute A147 ?

Page 35 du dossier de présentation, il est indiqué un coût de 14,15€ pour un déplacement entre Poitiers et Limoges en voiture. Ce coût de 14,15€ ne concerne que le carburant consommé et ne prend pas en compte la dépréciation du véhicule, les frais de réparation et d'entretien, les dépenses de pneumatiques et les primes d'assurances. Le barème kilométrique prend en compte ces données et donne une estimation d'un coût plus fidèle à la réalité, par exemple pour un véhicule de 4 CV et 125 km parcourus, le coût est de $125 \times 0,523 = 65\text{€}$. Par conséquent la voiture apparaît comme le mode de transport le plus onéreux (contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier).
Allez-vous modifier cette information dans le dossier de présentation?

Page 50 du dossier de concertation : « LE TRAIN NE SUFFIT PAS

Malgré la volonté de l'Etat et de la Région Nouvelle-Aquitaine d'investir pour moderniser la ligne Poitiers- Limoges, celle-ci ne permettra pas de répondre à tous les enjeux. En effet, la répartition de l'habitat et de l'emploi dans les deux départements, avec une urbanisation diffuse, limite la capacité du chemin de fer à apporter une réponse adaptée à tous les déplacements. L'usage de la route restera donc une nécessité pour de nombreux usagers des transports. »

Quelle étude permet d'affirmer le paragraphe précédent ? Quels sont les chiffres de fréquences et de report modal par rapport à la route après les investissements de modernisation projetés par l'état et la région sur la ligne de chemin de fer Poitiers Limoges ?

Pour répondre à l'urbanisation diffuse, n'est-il pas possible de créer autour des gares de la ligne TER des parking vélos et voitures, de créer des lignes de bus de rabattement vers les gares, de créer de nouvelles haltes sur la ligne TER ? N'est-il pas possible de modifier les règles d'urbanisme (PLU, etc.) pour urbaniser en priorité les zones proches des gares permettant de rendre accessible le train ? Est-ce que toutes ces questions ont bien été abordées par le maître d'ouvrage en amont de la concertation pour le projet d'autoroute ?

A contrario, est-ce que l'autoroute sera une réponse adaptée à tous les déplacements ?

Visiblement non, car l'autoroute ne captera pas toute la circulation actuelle de la RN147 (report de 53 à 57 % des automobilistes, et 70 à 72 % des PL).

En modernisant et en rendant la ligne TER plus attractive, est-ce qu'il est possible d'alléger substantiellement le trafic sur la RN147 et de rendre caduc le projet d'autoroute ?

Page 59 Projections de circulation (2035), est-ce qu'il serait possible d'avoir les projections de circulation non pas sur 2 secteurs (nord à Lhonnaizé et sud à Chamboret) mais sur les 9 secteurs encadrés par les 8 échangeurs, avec le % de report par secteur sur la nouvelle autoroute ? Est-ce que le projet d'autoroute permet bien de capter une part importante du trafic routier autour de Poitiers et de Limoges et donc d'enlever la congestion routière à l'entrée de Poitiers dans la ville de Mignaloux-Beauvoir ?

Page 65 « Si l'opportunité du projet est validée à l'issue de la concertation, une étude d'impact sur l'économie agricole permettra de statuer sur la nécessité de mettre en place ou non, dans le cadre du projet, des mesures de compensation collective. Celles-ci visent à restaurer l'éventuelle perte de valeur de l'économie agricole locale impactée par le projet. » Est-ce que les pertes de valeur de l'économie agricole et sylvicole ont bien été prises en compte dans le calcul de la VAN du projet présenté dans le dossier ?