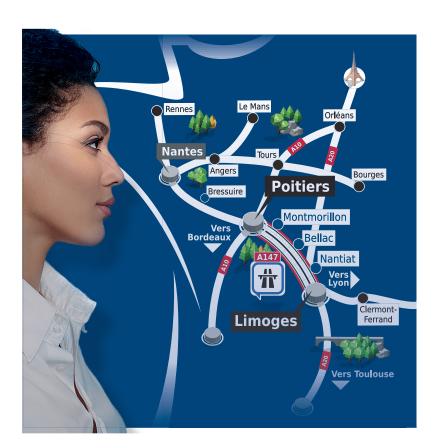
Synthèse du projet A 147

O C T O B R E 2 0 2 1





























L'ÉTAT DU DOSSIER DE L'ITINÉRAIRE 147 QUI VA ETRE SOUMIS AU DÉBAT PUBLIC : UNE ALTERNATIVE ?

A. Liaison Poitiers-Limoges aux normes autoroutières : il est crucial de trancher une problématique ancienne teintée de fatalisme, alors que nos territoires doivent s'inscrire à armes égales dans les transitions environnementale (soutenabilité et mobilité), numérique (tout connecté), technologique (matériaux et innovations), économique (évolutions de la demande), sociétale (modes de vie et de travail), internationale (tensions, relocalisations).

Le caractère majeur de l'itinéraire routier entre Poitiers et Limoges (108 km de Mignaloux à Couzeix) ne fait plus débat depuis longtemps. Pourtant, les questions posées par les habitants et les acteurs économiques, en termes de **sécurité des usagers**, **de fluidité du trafic**, **de compétitivité économique**, **d'avenir des territoires**, ont reçu durant les trois dernières décennies des réponses dilatoires ou aléatoires fondées sur la doctrine de «l'aménagement progressif » de la route nationale à 2x1 voie. Au gré d'inscriptions de crédits et de reports d'exécution, sont réalisés à ce jour 10 km et programmés à 4 ans 8,5 km d'aménagements à 2x1 voie avec quelques créneaux de dépassement. Ouverte en 2011, la déviation de Fleuré (7,4 km), est le seul tronçon de l'itinéraire à 2x2 voies à ce jour. Face à cette déficience de la réponse publique, la suggestion d'une autoroute, ou de mise aux normes autoroutières de la totalité de l'itinéraire a logiquement émergé dès les années 90.

Un tel attentisme, une telle fragmentation des mesures, une telle absence de vision globale pendant toutes ces années, s'avère d'autant plus paradoxal que le caractère accidentogène inacceptable de la route est reconnu par l'État lui-même et que ce dernier considère officiellement l'itinéraire 147 comme un enjeu essentiel d'aménagement du territoire (cf. page 4 sur le projet).

Ces constats majoritairement partagés dans nos territoires, et parmi leurs collectivités, n'ont trouvé leur traduction ni dans les politiques annoncées ni dans l'effectivité des engagements financiers. Depuis 2018, une prise de conscience des enjeux est apparue, tant au niveau de l'État que parmi les décideurs au sein de la région Nouvelle-Aquitaine. Des assurances viennent d'être formalisées auprès des élus locaux en vue de rattraper les engagements «oubliés» durant l'exécution du CPER 2014-2020 et réveiller plusieurs dossiers d'aménagement de tronçons. Surtout, l'État a accordé une écoute inédite aux propositions documentées et crédibles de très nombreux élus et d'un millier d'acteurs économiques réunis dans l'association « Autoroute A 147 grand-Ouest ».

- B. Trois années qui ont changé l'approche de l'itinéraire 147 Poitiers Limoges, grâce à la présentation d'un vrai projet d'autoroute concédée, articulée avec les déviations ou créneaux de dépassement retenus dans les CPER et permettant de rendre demain à la route actuelle sa fonction de proximité.
- d'une idée ancienne d'autoroute à une écoute inédite de l'État à l'égard du projet nouveau et opératoire A147 : un agenda qui ne doit être clôturé qu'à la mise en service de l'autoroute.
 - 4 juillet 2018 : création de l'association 'Autoroute A 147 Grand-Ouest' regroupant 1500 décideurs économiques.
 - 15 juillet 2018 : la ministre des Transports, M^{me} Élisabeth Borne, en visite à Limoges annonce l'étude d'une autoroute concédée et la création d'un comité de suivi préfectoral associant élus et chambres consulaires.
 - 15 octobre 2018 : remise au Préfet par le président de l'Association, Pierre Massy d'un document préfigurateur « L'AUTOROUTE LIMOGES-POITIERS, l'urgence d'une ambition ».
- Année 2019 : réunions du comité et échanges avec les préfets et leurs administrations (Dreal, DIR).
- 12 novembre 2020 : le ministre des Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, demande à ses services de préparer le dossier de saisine de la Commission nationale du Débat Public sur le projet d'autoroute concédée.
- 1^{er} semestre 2021 : restitution en comité présidé par la Préfète de Région, Mme Fabienne Buccio, de l'étude de concessibilité de l'autoroute Poitiers-Limoges.
- 12 juillet 2021 : le ministre des Transports saisit la Présidente de la CNDP du projet d'autoroute concédée.
- 1er septembre 2021 : la Présidente de l'Autorité Indépendante, M^{me} Chantal Jouanno, décide qu'il y a lieu d'organiser une concertation préalable et nomme deux garants, Mme Kasia Czora et M. Walter Acchiardi. (JORF du 12 septembre 21).

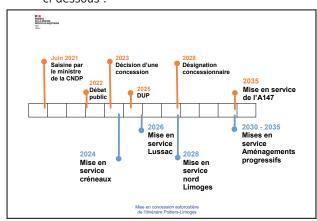


C. Le dossier de l'itinéraire 147 est soumis au Débat public *(formule de la concertation préalable)* sur la base d'une alternative, forgée par l'administration, entre :

- un projet approfondi d'autoroute concédée, ouvert à l'innovation, privilégiant la sécurité et la fluidité, chiffré et clair pour les finances publiques comme pour l'usager, soutenable pour nos territoires, à échéance lisible et crédible (2035);
- la poursuite de la doctrine, appliquée depuis 30 ans, d'un « aménagement progressif » de la route nationale actuelle, avec l'engagement d'un rattrapage intensif des retards du contrat de plan d'ici 2030 et la promesse non documentée lors des réunions préfectorales de parvenir à un itinéraire aux qualités et à l'utilité équivalentes pour les territoires à celles de l'autoroute A 147, en 2035.

Il est donc légitime d'analyser cette alternative réglementaire dont les deux termes ne semblent pas du même ordre, ce qui est susceptible d'altérer la comparaison pour les citoyens.

1. Il est sain que des propositions alternatives fiables soient soumises au public et aux décideurs s'agissant d'un projet décisif pour l'avenir de nos territoires. Les services déconcentrés du ministère de l'Écologie ont donc introduit, comme c'était leur devoir, un choix entre deux solutions susceptibles de mettre fin à l'archaïsme et à la dangerosité de l'itinéraire 147 actuel. Cette alternative a été résumée par la Dreal Nouvelle-Aquitaine dans le tableau ci-dessous :



La force d'une alternative est de permettre aux citoyens de faire un choix éclairé entre deux solutions équivalentes. La présentation ci-contre semble y prétendre.

Mais elle ne respecte pas à ce stade les impératifs de lisibilité, de comparabilité et de crédibilité :

- d'un côté, par nature, le contrat de concession inscrira dans le marbre, tracé définitif, financements, phasage et date de mise en circulation de l'autoroute A 147 :
- de l'autre, la promesse d'« aménagements progressifs » ne peut s'appuyer que sur un rattrapage d'ici 2028 d'opérations inscrites au contrat de plan qui s'achève. Cette assurance n'est ni documentée ni financée à notre connaissance sur la suite du programme jusqu'en 2035, date « commune » retenue pour la réalisation d'un itinéraire 147 complet à 2x2 voies.

Une telle alternative devrait aussi permettre une comparaison objective des moyens proposés pour atteindre l'objectif partagé. Cela ne semble pas le cas.

L'on ne peut que constater l'aspect artificiel de cette opposition entre deux méthodes de niveaux et d'ambition différents :

- ⇒ L'autoroute, investissement d'avenir, vise à la continuité, à la sûreté et à la soutenabilité d'un itinéraire ouvert et innovant.
- ⇒ Vieux corollaires inhérents à « l'aménagement progressif » de la route à 2x1 voies, la fragmentation, le stop and go, le mitage de l'itinéraire font courir des risques croissants aux usagers comme aux habitants, en termes de sécurité, d'accessibilité, de nuisances ; ils réduisent à néant leurs chances de tirer bénéfice des transformations environnementales, technologiques, économiques et sociétales qui s'annoncent.

Cette absence de vision trouve son illustration dans les décisions désordonnées qui ont pesé sur la déviation de Lussac-les-Châteaux (8,5 km) - qui méritait mieux que la solution retenue par l'administration - et dont le surcoût (49 M€, sur un total de 143 M€) sera en partie financé par des crédits précédemment attribués au tronçon nord à 2x2 voies de Limoges (Couzeix-Nieul), ainsi différé sans débat de 4 à 5 ans au minimum. Autres exemples concrets, la RN 147 des « petits pas » interdit de fait tout développement du transport par 'car à haut niveau de service' ; elle décourage aussi toute perspective de régulation des flux poids lourds ; elle sera inadaptée aux besoins de recharges des véhicules électriques ou à hydrogène.

Ces exemples parmi tant d'autres illustrent le fait que l'alternative intégrée dans le débat public n'en est pas vraiment une.

Les chefs d'entreprise, les professionnels, les acteurs locaux sont des pragmatiques : ils veulent pouvoir agir, réussir dans leurs territoires et créer de l'emploi ; ils veulent donc que le problème 147 soit résolu au plus vite. Or la poursuite de la méthode des petits pas mais aussi des surcoûts au fil de l'eau n'est pas une solution au problème pour les habitants, pour les entreprises comme pour les finances publiques, nationales et locales.

Érigés par habitude en solution alternative à l'autoroute, quelques tronçons virtuels annoncés pour 2035, sans financement ni vue globale, ne peuvent régler le problème.

Mises à niveau et intégrées à l'autoroute concédée, les sections CPER qui devraient exister en 2029 (11,8 km à 2x1 voie, 13,9 à 2x2 voies) feront partie de la solution.



L'AUTOROUTE A 147, UN PROJET SOLIDE, SOUTENABLE ET INNOVANT AU SERVICE DE NOS TERRITOIRES

C'est l'urgence qui conduit tant d'acteurs et de responsables locaux à se mobiliser pour proposer un projet solide d'itinéraire autoroutier entre Poitiers et Limoges, conscients que l'on doit prendre les moyens sérieux et prévisibles :

- d'enrayer à l'avenir l'hécatombe de morts et de blessés liée à l'inadaptation structurelle d'une route nationale dégradée;
- de permettre à nos territoires de saisir leur chance peut-être leur dernière de figurer parmi les acteurs gagnants des transitions économiques et sociétales qui s'annoncent;
- de faire de l'itinéraire 147 le chaînon attendu entre la façade atlantique et la route Centre Europe atlantique (RCEA), en continuité avec l'autoroute A 79 qui s'achève dans l'Allier.
- de placer nos territoires à la pointe des innovations et des nouvelles mobilités.

Seule une concession autoroutière innovante, efficiente pour les finances publiques (subvention d'équilibre inférieure à 300 M€), attentive à l'habitant et à l'usager, maîtrisée sous le contrôle de l'ART, permettra de répondre sérieusement à ces défis.



A. L'urgence d'une solution pérenne répondant aux attentes des habitants, des usagers et des acteurs économiques.

1. UN AGENDA VOLONTARISTE POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ SUR L'AXE LIMOGES - POITIERS.

- ⇒ La RN 147 est l'une des routes les plus accidentogènes de France. A kilométrage égal, la route comporte huit fois plus de décès que l'autoroute A20. La densité croissante du trafic, associée à la cohabitation entre voitures et poids lourds sur un itinéraire altéré et discontinu, produit des effets critiques pour la sécurité sur toutes les parties de la route.
- ⇒ Selon les études mêmes de l'État, la réduction drastique de ces risques réside dans la réalisation au plus vite d'une liaison homogène, autoroute ou 4 voies aux normes autoroutière de bout en bout, dès lors que c'est la fragmentation, l'étroitesse et le mauvais état de la voie qui sont accidentogènes. Cet enjeu de sûreté exige, vis à vis du citoyen et de l'usager, transparence, volontarisme et garanties tenables, opposables.
- → On ne peut être crédible en promettant la mise en sécurité à 30 ou 40 ans d'une route 147 dépassée, et en pérennisant de facto la cohabitation VL/poids/lourds/cars/motos/tracteurs/engins agricoles, y compris sur des créneaux de dépassement d'à peine 2 km, ou sur des courtes déviations qui induisent une multiplication des giratoires. Les «améliorations» au cas par cas sur la route ne modifieront guère l'hétérogénéité de son tracé et de ses profils.
- ⇒ Se retrouvent ici les ravages d'un « mélange des genres » qui conduit à faire assumer par une route de proximité les fonctions dévolues à un axe européen, en particulier le transport de fret et les échanges économiques.

Les caractéristiques de la RN 147 ne respectent et ne respecteront aucune des conditions que le droit positif exige des routes de cette catégorie lorsqu'on les construit : « homogénéité, stabilité, lisibilité, prévisibilité ».

⇒ La seule solution apte à <u>s'attaquer à la totalité du problème de sécurité</u> consiste donc dans une infrastructure aux normes autoroutières, à l'état de l'art, sûre, réalisable dans des délais crédibles et opposables.



2. L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES.

21. LE QUOTIDIEN DES HABITANTS RÉCONFORTÉ PAR CE PROJET : LA RN *(OU RD)* 147, UNE ROUTE DE PROXIMITE, L'AUTOROUTE A147, LA VOIE DU DÉVELOPPEMENT POUR TOUS.

- → La RN 147 souffre de plusieurs maux qui affectent négativement la desserte et la mobilité locales. Sa dangerosité comme la dégradation de ses chaussées pénalisent d'abord les usagers du quotidien. Le nombre considérable de camions (1/3 des véhicules à certaines heures), le temps perdu, le risque structurel, disqualifient actuellement la RN 147 comme route de proximité. Seule une complémentarité intelligente avec l'autoroute lui permettra de remplir cette fonction.
- → L'autoroute accroitra les possibilités d'accès à la voirie locale et aux petites villes grâce à huit diffuseurs irriguant les bassins de développement économique et industriel. Le respect de l'écosystème local, la création d'aires de repos ouvertes, la reconnaissance de nos villages et de nos métiers, offriront de nouvelles opportunités au commerce, à l'agriculture, aux TPE et PME, aux industries de pointe, au tourisme.
- → Notons que la définition d'un parcours aux normes autoroutières hors zones urbaines offrira aux deux agglomération de Poitiers et Limoges une latitude pour aménager leurs entrées de ville de manière optimale.

22. LE RAYONNEMENT DU POLE POITOU-LIMOUSIN DOIT DEVENIR RÉALITÉ.

- → La Nouvelle-Aquitaine exerce ses compétences régionales de développement et d'aménagement sur un territoire de près de 6 millions d'habitants. Dans ce nouveau contexte depuis 2016, la co-construction d'un pôle Poitou-Limousin s'impose, sauf à subir le déterminisme d'une métropolisation du sud de la région. Les synergies en termes d'innovation, d'éducation et de formation, de tourisme, de visibilité internationale, ne doivent donc plus être handicapées par la défaillance des communications routières (RN 147) et ferroviaires (abandon de la LGV) entre les deux aires urbaines.
- → Réduire significativement la distance entre Poitiers et Limoges permettra de changer d'échelle au niveau européen. Articuler les deux bassins de vie grâce à un itinéraire moderne et sécurisé, c'est démultiplier l'impact du réseau de nos villes et de nos territoires au profit de l'emploi.

23. DE NOS TERRITOIRES A L'EUROPE : L'APPROCHE GAGNANT-GAGNANT DE L'AUTOROUTE 147.

L'État avait parfaitement défini les enjeux d'aménagement du territoire de l'itinéraire 147 mais n'a jamais été au bout de son raisonnement, dans sa gestion comme dans sa vision, <u>dès lors qu'il n'a jamais cherché à mesurer les coûts du statu quo</u>. Ce texte est éclairant :

« Aux niveaux international et européen, la RN 147 constitue un double trait d'union entre le réseau routier et autoroutier de la façade atlantique (route des Estuaires reliant la Belgique et l'Espagne, via l'A 29, l'A 84, l'A 83 et l'A 10) et celui de l'Est de la France. La RN 147 permet également de connecter entre eux les axes Nord/Sud de la route des Estuaires et de l'A 28 (Rouen/Niort via l'A 10) et de l'A 20 (Paris-Toulouse).

Au niveau régional, la RN 147 possède le statut d'axe structurant du Centre-Ouest français en assurant la liaison entre les capitales régionales de Poitiers et Limoges.

Au niveau local, la RN 147 constitue également un axe de desserte locale à partir duquel les routes départementales et les voies communales irriguent l'intérieur des territoires poitevins et limousins, souvent à dominante rurale (Source : Étude de mars 2016, page 5, DREAL Nouvelle - Aquitaine)

De par leur situation géographique et leur histoire respectives, le Limousin et le Poitou constituent tout à la fois des bassins de vie à fort potentiel, un prometteur territoire d'équilibre pour la Nouvelle-Aquitaine, un espace d'interconnexion stratégique pour l'aménagement du territoire national et une porte d'entrée naturelle sur la façade atlantique, vue d'Europe. Ces visions de nos territoires,, local, régional, national et européen, appellent la création d'un axe rapide et sûr entre Limoges et Poitiers, dans le prolongement de la RCEA (A 79) et en ouverture vers Nantes. Ce faisant, le réseau des deux villes confortera l'attractivité nationale et internationale de notre région, en complémentarité avec Bordeaux et la façade atlantique. L'attentisme serait inexplicable.





B. Anticiper les transformations et les innovations à venir : l'autoroute de demain.

Dans l'esprit de la COP 21 et des assises de la mobilité, la réalisation de l'A147 entre Poitiers et Limoges permettra d'expérimenter un itinéraire ouvert sur les territoires, soutenable et anticipateur. Il serait illusoire que l'on prétende innover et voir loin dans la transition des mobilités avec une route fragmentée et qui ne serait définitivement pas aux normes contemporaines. Il y aurait là un contre-sens en termes d'environnement.

1. REPENSER LES INTERACTIONS AVEC LES TERRITOIRES : POUR UNE AUTOROUTE INCLUSIVE.

- L'itinéraire traverse des bassins à dominante agricole que structurent de petites villes et villages avec leurs commerces et leur artisanat, et aussi quelques pôles industriels. Pour préserver et développer cette économie comme ces paysages, la conception de l'autoroute doit s'appuyer notamment sur le respect et l'optimisation du foncier. L'association A 147 préconise à cet égard deux principes essentiels :
- imiter la consommation du foncier en utilisant les aménagements et ouvrages existants, en optimisant l'emprise au sol de l'autoroute,
- ⇒ concevoir un aménagement foncier intelligent en s'appuyant sur l'association des expropriés de la LGV et sur les SAFER.

La future autoroute comportera deux aires de service qui pourraient être ouvertes sur le territoire, autosuffisantes en énergie, offrant à leurs habitants comme aux usagers des commerces à circuits courts ainsi que des services connectés, multimodaux (co-voiturage, bus HNS, postes hydrogène).

2. INNOVER DANS LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DU PROJET.

- Le cadre réglementaire de l'étude d'impact permet d'analyser les effets d'une infrastructure sur l'environnement (physique, naturel, paysager, humain) ainsi que sur les déplacements, la santé, les facteurs socio-économiques. Cet indispensable travail doit innover en traitant pour chaque domaine, à l'évidence les effets attendus de la construction de l'autoroute mais aussi les coûts, écologiques et économiques, qu'impliquerait sa non-réalisation dans l'avenir.
- L'A147 doit être une autoroute nouvelle génération visant l'optimum, voire l'autonomie énergétique. Dans ce but, les expérimentations (alimentation par la chaussée, route solaire, voies dédiées) seront évaluées avant possible intégration dans le cahier des charges. D'autres solutions sont avancées, telles l'offre sourcée de carburant BioGNV dans le cadre d'une production contractualisée avec les agriculteurs.

3. NOUS PRÉPARER A LA DISRUPTION DES MOBILITÉS.

- Dès 2030, des véhicules tout électrique ou à hydrogène circuleront couramment sur moyenne et longue distances. L'ensemble du parc de camions, cars, automobiles, deux-roues, sera connecté à la fin de la décennie. Les usages collaboratifs croissants, dont le covoiturage ou les transports à haut niveau de service sur une voie spécifique exigeront des axes sûrs et rapides. Car 92% de la circulation du fret continuera à emprunter les grands axes. L'A147 doit être l'autoroute des nouvelles mobilités.
- L'interconnexion au service de la fluidité, de la sécurité et de la compétitivité deviendra la norme, qu'il s'agisse du partage des données pour la sécurité, de l'interopérabilité des paiements entre modes de transports ou des péages sans arrêt (« free flow »).
 - Il faut préfigurer les standard de demain. L'A147 sera une autoroute intelligente





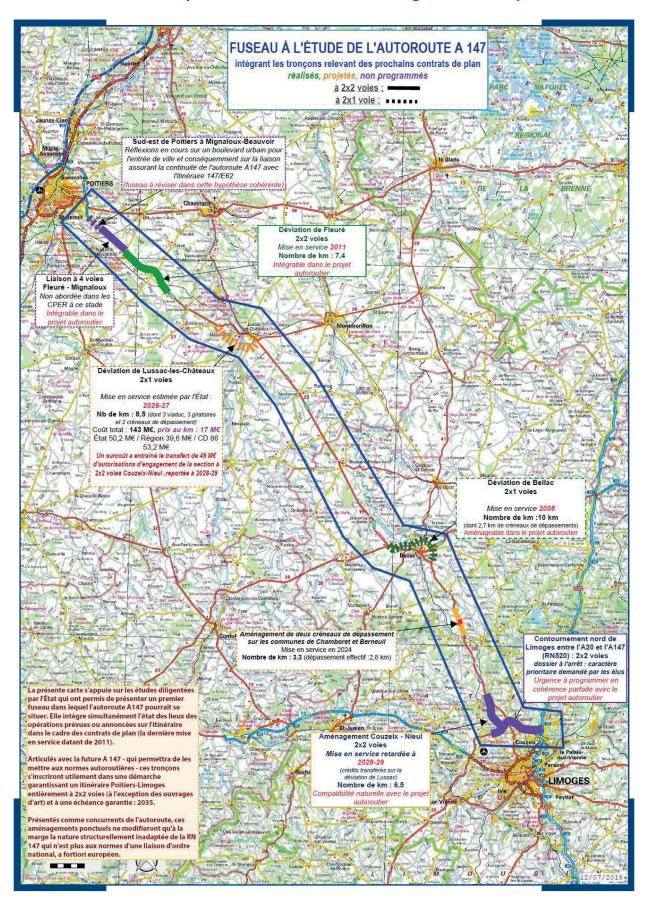


L' A147 en dix points

- 1. L'autoroute concédée est la seule solution à même de remédier à la faillite de la RN 147. Elle optimisera la dépense publique locale et nationale ; la subvention d'équilibre, pouvant se situer en dessous de 300 millions (pour un coût total de l'ordre du milliard d'euros), sera à terme compensée et au delà par l'absence de coûts et de surcoûts d'autre tronçons dans les contrats de plan après 2029 puis par les redevances du concessionnaire.
- 2. Le droit à la sécurité des usagers privés et professionnels doit être enfin respecté dans les faits : seule l'autoroute A147 assurera un itinéraire homogène, fiable, libérant la route de la cohabitation accidentogène entre voitures ou deux-roues et poids lourds.
- 3. Mettre les villes de Poitiers et Limoges à 1h05 l'une de l'autre rendra enfin possible la création de synergies économiques et d'un réseau de recherche et d'innovation, véritable pôle d'équilibre et d'attractivité au sein de la Nouvelle-Aquitaine.
- **4. Le maillage intelligent des grands axes autoroutiers** européens sera rendu possible, tant par l'aboutissement de la RCEA que grâce aux débouchés offerts vers le grand Ouest et la façade atlantique.
- 5. L'A147 offrira une opportunité de repenser les interactions entre une autoroute inclusive et les bassins de vie, cette démarche commençant par le respect du foncier. Les riverains disposeront d'un vrai choix (autoroute à péage ou route de proximité) et d'une vraie chance.
- 6. Nos territoires étant très attachés à leur environnement et aux enjeux de soutenabilité, l'association préconise que le projet, non seulement réponde aux exigences fixées par la loi mais donne matière à expérimentations, qu'il s'agisse de l'énergie à faible impact, comme le solaire, l'hydrogène, ou du recyclage des matériaux, par exemple.
- 7. L'ensemble des constructeurs automobiles, de poids-lourds ou de bus, s'engagent dans la transition vers le véhicule connecté et le moteur électrique, voire à hydrogène. L'A147 inaugurera une époque dans laquelle le très haut débit pour tous et partout comme le zéro émission deviendront la norme. Le projet A147 anticipe cette réalité.
- 8. L'A147, qui représente une distance significative mais raisonnable, 100 km, est clairement désignée pour préfigurer les standards de l'autoroute de demain. Ce projet offre l'opportunité et le devoir aux potentiels concessionnaires d'expérimenter «grandeur nature» et à coûts maîtrisés, les solutions innovantes qu'ils promeuvent à petite échelle ou à l'international.
- 9. L'alternative entre l'A 147 et l'»aménagement progressif» d'une route dépassée n'en est pas une. L'autoroute Poitiers-Limoges concrétisera dès 2035 un itinéraire pilote, homogène, soutenable, innovant, quand la vieille option d'une RN 147 « améliorée » au coup par coup, imposerait d'attendre 2060 dans le meilleur des cas pour disposer d'une mise à 4 voies de l'itinéraire complet.
- 10. La décision concernant l'itinéraire 147 portera sur la construction ou le refus d'une autoroute pour demain. Nos processus de décision ne peuvent s'affranchir de méthodes et d'outils novateurs en rapport avec l'enjeu : base documentaire pluridisciplinaire ; évaluation des innovations déjà expérimentées ou mises en œuvre en France comme à l'étranger ; modèle de trafic faisant appel à l'IA ; projections de la valeur ajoutée et des retours économiques et fiscaux de l'autoroute A147 ; calcul des coûts complets prévisionnels qu'engendrerait le refus de la solution autoroutière.



Carte du fuseau (provisoire) de l'autoroute intégrant les tronçons CPER





Projet DREAL mai 21 « d'aménagements progressif pour une réalisation complète en 2035 »











oroute de demain





16 place Jourdan - 87000 Limoges

@A147.Grand.Ouest | www.a147grandouest.fr