



## **AVIS DE L'ASSOCIATION ADUR SUR LE PROJET D'AUTOROUTE POITIERS/LIMOGES**

En préambule, l'ADUR tient à faire remarquer que l'appellation et le contenu du projet sont trompeurs. En effet le projet aurait dû s'appeler « Projet d'autoroute Couzeix/Poitiers » étant donné que celui-ci occulte la portion de 6 kms de la RN 520 qui permet de fait de relier Limoges au nord à Grossereix.

L'ADUR a été créée en 2007 au moment du premier projet officiel de contournement nord de Limoges et de mise à 2x2 voies de la RN 520.

Depuis, sous l'action de l'ADUR, entre autres, le dossier a évolué et plusieurs projets ont été présentés.

Après le COPIL de mai 2018, un nouveau projet a été présenté en novembre lors de réunions de concertation organisées par la DREAL.

Si notre association a constaté une évolution sensible du projet, elle a tout de même fait part de certaines remarques, oppositions et contre-propositions.

C'est pourquoi aujourd'hui, avec le dossier qui nous est présenté pour avis, nous ne comprenons pas pourquoi celui-ci ne porte que sur l'axe de 110 kms entre Couzeix et Poitiers.

### **Pour l'ADUR, les aménagements sur la RN 147 doivent se faire simultanément avec ceux de la RN 520 et de Grossereix .**

Au regard du dossier qui nous est présenté nous constatons, d'une part, que les travaux sur la RN 520 et Grossereix ne commenceraient pas avant... 2026, alors que ceux de la RN 147 entre la Croix d'Anglard et la Pivauderie débuteraient...en 2023 ?

Ce décalage provoquerait alors un effet entonnoir sur la RN 520 et le secteur de Grossereix/le Malabre.

D'autre part, lors de la concertation de fin 2018, le dossier de la DREAL faisait état d'un premier financement de 24,9 millions d'euros inscrit au CPER 2015/2020 afin de financer en partie la portion Grossereix le Malabre .

Où est donc passé ce financement ?

Le dossier présenté nous indique « *que financement (global de 80 millions) sera recherché dans le cadre de la prochaine contractualisation transports post 2022...* »

**L'ADUR exige donc que, dans n'importe quel cas de figure retenu pour la RN147, le projet RN 520/Grossereix soit mené simultanément en termes d'études, d'enquête publique, et de travaux, en tenant compte de nos observations formulées fin 2018 (voir Annexes ci-dessous).**

### **Analyse et avis détaillé de l'ADUR sur le dossier « projet d'autoroute Poitiers/Limoges »**

#### **Coûts estimés :**

- Projet autoroute : le montant indiqué dans le dossier 1014M€, n'intègre pas les aménagements programmés dans le CPER, 450M€, ni les infrastructures nécessaires (péages, flux libres...).

Par ailleurs, en page 9, il est prévu une subvention d'équilibre comprise entre 449M€ et 771M€.

- Rentabilité : sur le projet autoroute, le dossier fait état d'une valeur nette socio-économique (VAN-SE) de +172M€. Ce montant est à relativiser si le coût est supérieur à 20% (voir avis de Autorité Environnementale A.E. ).

De plus comme il est précisé par l'AE : « *ces résultats sont fortement modérés par une circulation prévue particulièrement faible pour une autoroute (en moyenne 5 030 véh./j. pour les VL et 910 véh./j. pour les PL) du fait d'un mauvais taux de report du trafic sur l'autoroute. Sur l'axe Poitiers / Lussac-les-Châteaux la majorité (52 %, soit 5 900 véh./j.) des VL emprunterait l'itinéraire de substitution, le reste l'autoroute (5 500 véh./j.) Sur la section Bellac-Limoges l'autoroute capterait 54 % du trafic de l'itinéraire (4 600 véh./j., contre 3 900 véh./j. sur l'itinéraire de substitution)* »

### Avis ADUR :

*Nous demandons la révision complète des coûts du projet d'autoroute :*

- que le coût global intègre les aménagements programmés dans le cadre du CPER et que la partie haute de la subvention d'équilibre soit précisée dans ce coût global.*
- L'intégration dans le dossier autoroute de l'avis de l'AE*

### Analyse des déplacements :

13 700 personnes font des navettes quotidiennes entre deux communes pouvant conduire à emprunter la RN147, dont 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

Seulement 100 personnes font la navette quotidiennement entre Poitiers et Limoges pour leur travail.

La circulation des PL paraît très modérée pour une nationale de ce type : 24% à Lussac-les-Châteaux, mais seulement 12% à Nieul.

### Avis ADUR :

*Il conviendrait d'établir une analyse de fréquentation beaucoup plus précise, secteur par secteur. Exemple : entre Limoges et Bellac, entre Bellac et Lussac, entre Lussac et l'agglomération de Poitiers.*

*Cette analyse attesterait certainement l'intérêt d'effectuer des aménagements sur certains secteurs, et démontrerait ainsi la pertinence d'une solution alternative et l'incohérence d'une autoroute.*

*Par ailleurs la fréquentation dans les années à venir est à étudier en fonction de l'évolution du travail à domicile.*

### Les alternatives transports :

Le dossier indique que le transport en commun actuel ne représente que 3% des déplacements sur cet itinéraire.

L'avis de l'AE, se réfère au rapport Délebarre qui propose de moderniser la ligne ferroviaire existante Poitiers-Limoges pour s'approcher d'un temps de parcours d'une heure, et lie amélioration des transports ferroviaires et conditions de déplacement sur la RN147 en concluant : « 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 »

### Avis ADUR :

*Il paraît impératif, parallèlement à la modernisation de la RN147, de moderniser la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges.*

*Ce mode de transport, en plus d'améliorer le confort et la sécurité des usagers, réduit fortement l'impact carbone et s'inscrit ainsi dans le cadre du développement durable pour la transition écologique.*

*Concernant l'éventuel coût de la modernisation de la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges, il devra être recherché dans l'écart qu'il y a entre le projet d'autoroute et le projet alternatif : 1014M€-450M€=564M€ !!!*

### Environnement :

#### Aspect « Air-santé » :

Dans son rapport l'AE indique : «

*« pour l'air, ce volet doit être établi conformément à la note technique du 22 février 2019 et au « Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières » (Cerema, 2019), qui indique que le réseau d'étude inclut l'ensemble des voies dont le trafic est significativement modifié par le projet, c'est-à-dire où la variation de trafic entre le scénario de référence et le scénario avec projet est supérieure à 10 % (en négatif ou en positif),*

*□ pour le bruit, il s'agit de l'ensemble des tronçons sur lesquels le projet induit une modification significative au sens de l'article R. 571-45 du code de l'environnement, c'est-à-dire une modification supérieure à 2 dB(A)8.*

*En outre, le niveau de l'étude « air et santé » devra être ajusté selon les préconisations du guide du Cerema susvisé. »*

### Avis ADUR :

*Il convient que le dossier du projet, notamment « autoroute », soit complété en tenant compte des préconisations de l'AE*

Aspect milieux naturels et ressource en eau :

*Conclusions de l'AE : « 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 »*

Avis ADUR :

*L'étude d'impact devra apporter une attention particulière et approfondie sur cet aspect  
Intégrer l'avis de l'AE dans l'étude d'impact.*

Aspect zones humides et cours d'eau

Avis ADUR :

*Comme le prévoit la loi l'indice « ERC » (éviter, réduire, compenser) sera recherché en privilégiant le E puis le R.*

*Pour le C l'étude d'impact devra suivre les recommandations de l'AE*

Aspect accidentologie :

*Si la densité d'accidents est plus forte que sur des nationales voisines, elle se concentrent au nord de Fleuré et à l'entrée nord de Bellac, et le taux d'accidents graves ou mortels y est plus faible.*

*D'autre part, l'AE précise « Au-delà, l'analyse devrait aussi rappeler la densité et la gravité des accidents sur les routes nationales de même nature »*

Avis ADUR :

*Si une étude doit être effectuée sur cet aspect, elle devra porter en priorité sur la sécurisation des secteurs précisés ci-dessus, et tenir compte de l'avis de l'AE.*

*D'autre part, comme l'indique l'AE, le fait d'augmenter la vitesse devrait parallèlement augmenter la gravité des accidents. Ce qui ne milite pas pour une autoroute à 130 km/h !*

Artificialisation des sols et orientations stratégiques :

Ce projet d'autoroute sur 110 kms, est en total contradiction avec les objectifs inscrits dans la Loi « Climat-résilience » et notamment dans ces articles 191 et 194 :

*« Afin d'atteindre l'objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050, le rythme de l'artificialisation des sols dans les dix années suivant la promulgation de la présente loi doit être tel que, sur cette période, la consommation totale d'espace observée à l'échelle nationale soit inférieure à la moitié de celle observée sur les dix années précédant cette date. »*

*« En matière de lutte contre l'artificialisation des sols, ces objectifs sont traduits par une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de dix années, par un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation. Cet objectif est décliné entre les différentes parties du territoire régional. »*

Cette loi précise également que les SRADDET, les SCOT et les PLU devront être adaptés.

Dans son avis, l'AE indique ainsi : *« L'articulation entre les objectifs de la loi et les règles du Sraddet devra être clairement exposée pour démontrer la compatibilité du projet avec ces règles et la façon dont il prend en compte ces objectifs. »*

La consommation foncière induite par l'artificialisation due au projet d'autoroute, réduit de facto le développement économique des communes situées sur l'axe.

En prenant 800 ha, cette artificialisation aura un aspect néfaste sur les terres agricoles et forestières.

Avis de l'ADUR :

*Comme indiqué, l'artificialisation des sols due au projet d'autoroute aura des conséquences néfastes et irréversibles sur l'environnement et, est antinomique avec la loi « Climat-résilience ».*

*L'ADUR exige le respect de cette loi.*

*Le(s) projet(s) doivent impérativement tenir compte des besoins des territoires (communes, communautés de communes, agglomérations..) en matière de développement économique, et doivent être mené(s) en collaboration avec les élus locaux.*

Temps de trajet :

Les chiffres avancés nous paraissent incohérents.

Surévalués pour l'autoroute, sous-évalués pour l'alternatif.

Projet autoroutier : comment peut-on indiquer une vitesse moyenne de 122,6km/h sur 130 kms, alors qu'il y aura 11 portions à 90km/h et sans tenir compte des ralentissements aux diverses entrées ???

Sur le projet alternatif : comment indiquer que le gain par rapport à la situation actuelle ne sera que de 13 mns, alors que ce gain sera déjà acquis sur la seule portion entre Bellac et l'intersection 147/520 ???

*Avis ADUR :*

*Nous demandons des études plus précises et justifiées*

Loi d'Orientation des Mobilités

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) fixe par son article 1er la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037.

Cette loi a repris les conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) créé par le Gouvernement.

*Avis ADUR :*

*Ni les conclusions du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) ni le contenu de la loi d'orientation des mobilités (LOM) n'évoquent ce projet.*

### **AVIS GLOBAL DE L'ADUR SUR LE PROJET D'AUTOROUTE LIMOGES/POITIERS**

**Le dossier présenté est très incomplet et nous paraît accorder une trop forte importance au projet d'autoroute au détriment de la solution alternative.**

**D'autre part, nous aurions souhaité que d'autres solutions alternatives soient étudiées.**

**Pour l'ADUR, le projet d'autoroute ne répond pas aux enjeux climatiques tels que définis dans les objectifs de l'Europe et de la Loi française « Climat- résilience ».**

**L'aspect financier est disproportionné par rapport à la fréquence d'utilisation envisagée.**

**Le projet alternatif présenté, même s'il doit être affiné, correspondrait mieux aux besoins des usagers.**

**L'association ADUR porte un avis négatif sur un projet d'autoroute entre  
Poitiers et Limoges**

*PS : Voir ci-contre, annexes relatives à la position de L'ADUR sur le contournement Nord de LIMOGES , et la mise à 2x2 voies de la RN520*

## ANNEXES



### **PROJET CONTOURNEMENT NORD LIMOGES ET MISE A 2 FOIS 2 VOIES RN 520**

#### **AVIS ASSOCIATION ADUR**

Préalablement à une analyse circonstanciée du projet, l'ADUR apporte un constat sur la cohérence du trajet de la RCEA :

- initialement la RCEA devait, à partir de la Croisière, continuer sur la RN 14, par Bellac, (liaison avec la RN147, Confolens, (liaison avec RD 948), et rejoindre la RN141 par RD 951 à Chasseneuil sur Bonnieure.

Ce parcours était plus direct, moins long, et évitait aux véhicules, notamment les poids lourds, circulant d'est en ouest, d'emprunter des zones et voies difficiles et dangereuses (secteur de Limoges nord, la RN147 de Couzeix à Bellac, les zones dangereuses situées sur la RN 141 entre Limoges et Angoulême ....).

On s'est longuement interrogé sur la rationalité d'un choix par Limoges !!!

Nonobstant l'impact carbone (20kms de plus), le tracé initial éviterait aujourd'hui de chercher des solutions pour un contournement nord de Limoges et une mise à 2x2 voies de la RN 520, vue la complexité de la configuration du secteur.

#### **OBSERVATIONS, OPPOSITIONS, PROPOSITIONS DE L'ADUR SUR LE PROJET PROPOSÉ**

##### **1) → Positionnement du giratoire Est de Grossereix : (point 1 jugé litigieux)**

- inconvénients de la solution proposée :

- ce giratoire va recevoir un important trafic qui générera des nuisances sonores et atmosphériques aux habitations très proches. L'expropriation partielle d'une parcelle habitée serait nécessaire.

- destruction partielle de l'arboretum où se trouvent des espèces végétales rares

- notre demande est, de déplacer ce giratoire plus au sud dans une parcelle de la Grande Pièce (cadastrée LI 49 et 50) Cette solution l'éloignerait des habitations et préserverait les espèces rares de l'arboretum. Voir schéma 1 ci-joint déjà proposé par l'ADUR en 2017

##### **→ Positionnement du giratoire des Cambuses : (point 2 jugé litigieux)**

– la solution proposée mélange les flux et n'indique, au delà du giratoire, comment s'effectueraient les diverses connexions avec la voirie locale (Avenue des Cambuses...). Elle condamne la circulation des usagers locaux entre le Malabre et les Cambuses

– notre demande de positionner ce giratoire en contre bas vers l'Avenue des Cambuses a l'avantage de séparer les flux externes des flux locaux et de le connecter directement à cette voie. Il permet de maintenir la circulation entre le Malabre et les Cambuses pour les populations locales qui se sont exprimées dans ce sens lors des réunions publiques. (voir schéma 1 ci-joint)

##### **→ Déplacements locaux Est/Ouest ( Ex : Beaune, Rilhac vers RN520) (point 3 jugé litigieux)**

- le schéma proposé n'indique pas comment va s'opérer l'accès à la 520 à partir du nouveau giratoire de Family ? Pourtant les déplacements et accès des usagers locaux à la voirie nationale doivent être entièrement prévus et compensés
- des schémas présentés début 2018, confirmés lors des réunions publiques,

mais absents de ce projet, faisaient état d'un détour par le giratoire de Family, l'Avenue Gordini puis Bugatti. Cela entraînerait un allongement notable des déplacements locaux, en distance et en temps avec une dangerosité générée

par les trafics aux différentes intersections et connexions entre le tunnel A20 et l'accès à la 520.  
Cette solution ne nous convient pas.

- **Proposition ADUR** : relier le nouveau giratoire de Family à celui de l'Avenue Bugatti

(Voir schéma 2 ci-joint, flèche rouge)

→ **Les connexions et trafics au niveau du centre routier s'avèrent particulièrement complexes et dangereux et nous interpellent au plus au point ? (point 4 jugé litigieux)**

Le premier projet de 2007, porté à notre connaissance, supprimait l'accessibilité directe à l'A20 Sud pour les usagers en provenance de Rilhac-Rancon et Beaune. L'agglo a fait construire le tunnel sous l'A20 et les services de l'Etat ont proposé la bretelle C2. On nous garantissait ainsi une fluidité et rapidité des déplacements vers l'A20 sud Limoges centre. Un leurre !

Qu'en est-il avec la configuration du schéma proposé dans ce ce secteur ?

Les usagers de Rilhac et Beaune qui se déplacent quotidiennement vers Limoges centre et Sud verront converger dans ce nœud routier :

- les véhicules et surtout les PL venant de l'A20 nord,
- les véhicules entrant et sortant du centre routier
- les véhicules sortant de la ZIN, de Family, vers l'A20 Sud
- les véhicules entrant et sortant de la Grande Pièce...

La solution proposée est pire que la situation actuelle par les lunettes de Grossereix.

Elle n'est donc **ni acceptable ni envisageable** en l'état. Il faut trouver des solutions plus adaptées aux déplacements de ces usagers locaux

Par ailleurs, l'importance du trafic indiqué ci-dessus aura un impact préjudiciable sur le ruisseau de l'Aurence attenant à ce secteur. Impact à analyser en fonction de la circulation prévue.

– **proposition ADUR:**

-le centre routier n'a pas sa place dans ce secteur : le déplacer plus à l'ouest vers RN147 limiterait de manière conséquente le nombre de véhicules y transitant et fluidifierait les trafics sans ce secteur.

Avec l'aménagement des échangeurs de la Croix d'Anglard, et le terrain disponible sur Océalim, nous demandons une étude pour son transfert sur ce secteur.

→ **Qu'est-il prévu au niveau des voies cyclables, notamment pour aller de l'est à l'ouest (ex. Rilhac/Couzeix...) et inversement ?**

**L'association ADUR demande que toutes ses solutions préconisées soient analysées, étudiées, évaluées et opposées au projet présenté.**

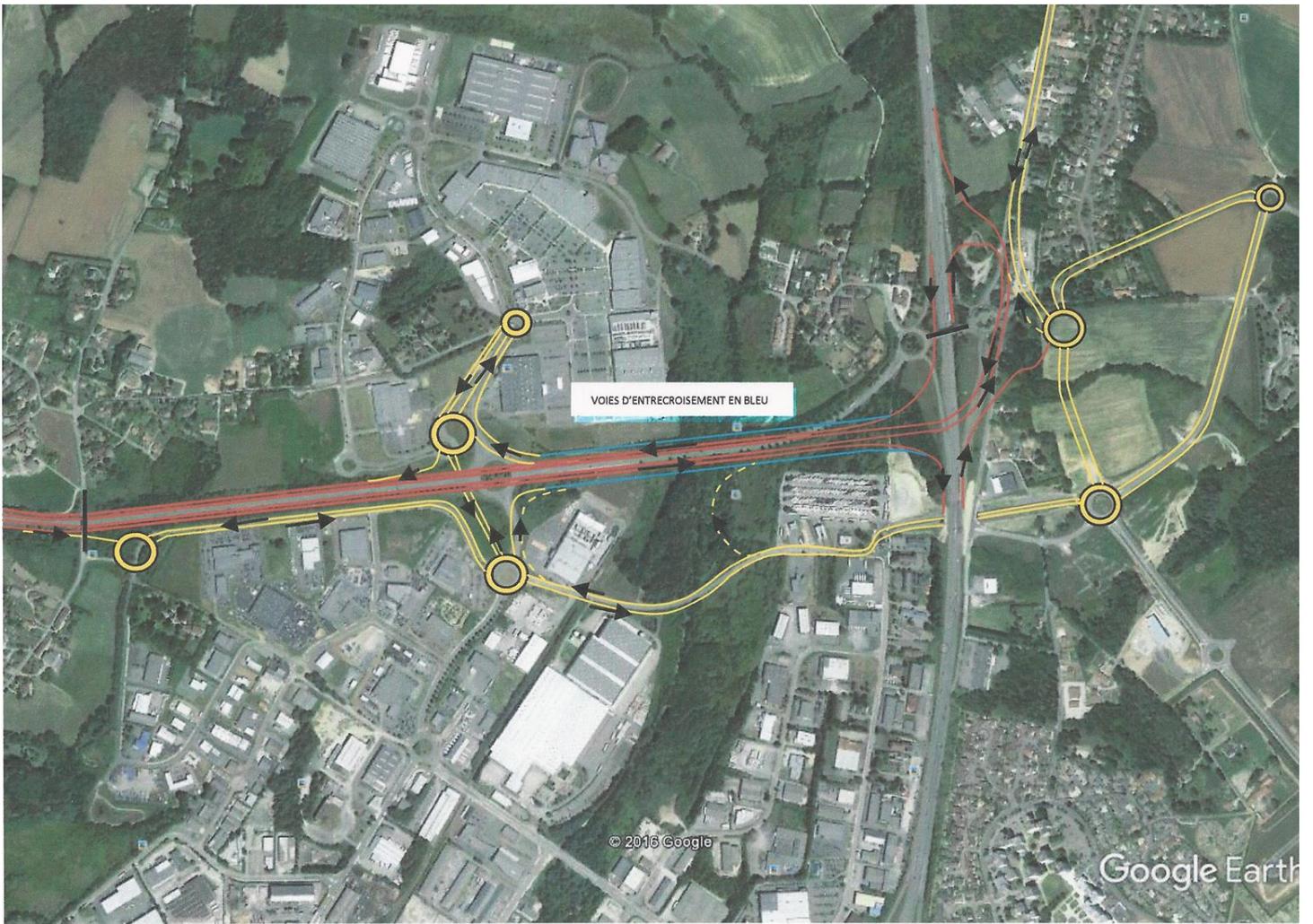
## RÉFLEXION

Au regard du budget inscrit au CPER 2015/2020 (24,9 millions d'euros), d'une part, et du projet de loi d'orientation des mobilités 2022/2027, présenté par Mme la ministre des transports, qui ne prévoit rien pour la RCEA sur ce secteur, nous ne pouvons que nous interroger sur la pertinence de lancer maintenant une enquête publique sur un projet non financé jusqu'en 2027 ?

Sinon de continuer à dépenser des finances publiques en pure perte.

Pour l'Association ADUR

Le président : Daniel LAPLAUD



**CONTRE PROPOSITIONS ASSOCIATION ADUR**