

**DÉLIBÉRATION DU  
CONSEIL COMMUNAUTAIRE  
DU 17 FEVRIER 2022**

L'an deux mille vingt-deux, le 17 février, le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Vienne et Gartempe, dûment convoqué s'est réuni à l'Espace Gartempe à Montmorillon, sous la présidence de M. Michel JARRASSIER,

**Étaient présents** : M. ROLLE MILAGUET, M. LEFOULON, Mme LEGRAND, M. DEBIAIS, M. JEANNEAU, M. DAUBISSE, M. VIAUD E., M. CHARRIER, Mme DESROSES, M. PAGÉ, M. VARESCON, Mme GALBOIS, M. DAVIAUD, Mme WUYTS, M. RABAN, Mme ANDRE, M. SELOSSE, Mme METIVIER LOPEZ, M. PREHER, M. MADEJ, Mme TRICHARD, Mme THIMONIER, Mme MAUPIN, M. SAVARD, M. BLANCHET, Mme WASZAK, M. MARTIN C., M. BOYARD, M. MAILLET A., Mme CHABAUD, Mme BURBAUD, Mme TABUTEAU, M. BOURGOIN, M. BOIRON, M. SIROT, M. CHARTIER, M. NIQUET, M. PORTE, M. DIOT, Mme RAIMBERT, M. MAILLET H., M. PUYDUPIN, M. ROYER, M. MONNAIS, Mme ABAUX, Mme LOUIS-DUPONT, M. BENOIST, M. VIAUD C., M. GOURMELON, M. GANACHAUD,

**Pouvoirs** : Mme CHABAUTY à M. DEBIAIS, Mme VAREILLE à Mme CHABAUD, M. GLAIN à M. PREHER, Mme CHEGARAY à Mme LEGRAND, M. MORAND à Mme THIMONIER

**Excusés** : M. NOYER, M. DAILLER, Mme JEAN, M. COSTET,

**Assistaient également** : M. MONCEL, M. COLIN, M. QUIEVREUX, M. HARENT, Mme FOUSSEREAU, Mme MARTINEAU,

**Sont désignés secrétaires de séance** : M. DIOT et M. GOURMELON

Date de convocation : le 11 février 2022	Nombre de délégués en exercice : 77
Date d'affichage : le 23 février 2022	Nombre de délégués présents : 51
	Nombre de votants : 56

**CC/2022-16 : Contribution de la CCVG à la concertation publique sur le projet d'autoroute A147 ou d'aménagement de la N147 – Propositions de la CCVG**

L'Etat propose la création d'une autoroute concédée entre Poitiers et Limoges, dont le tracé serait parallèle à l'actuelle N 147 et un schéma alternatif comprenant des aménagements en 2x2 voies. Dans le cadre d'une Concertation préalable, un débat public vient d'être ouvert, encadré et animé par la Commission Nationale du Débat Public et ses garants. L'ensemble des acteurs privés, publics et institutionnels sont invités par leur contribution, à éclairer l'Etat sur le projet à réaliser, au regard des arguments apportés entre autres, par les acteurs du territoire concerné.

AR PREFECTURE

086-200070043-20220217-FM\_CC\_2022\_16-DE  
Regu le 23/02/2022

Par la présente délibération, le conseil communautaire de la Communauté de Communes Vienne et Gartempe, réaffirme ses priorités en matière d'aménagement de l'axe Poitiers-Limoges, à savoir :

#### A. Désenclaver le territoire et particulièrement la Sous-Préfecture

Le territoire de la CCVG conserve un profil rural qui subit partiellement l'influence des zones urbaines proches. L'un des enjeux de son projet de territoire est lié à la conservation des populations et à l'attraction de nouveaux individus. L'attractivité économique est gage d'installation de nouvelles populations. Le principal enjeu est donc de favoriser l'installation de nouvelles entreprises sur le territoire et le lien avec une desserte de voie rapide et sécurisée est nécessaire pour atteindre cet objectif. Montmorillon, Sous-Préfecture de la Vienne, est située actuellement à 11 km de la N147. Un aménagement de cette voie ne peut donc qu'être bénéfique pour ce pôle principal et nécessaire pour désenclaver ce territoire.

En outre, la CCVG déplore que la concertation ne porte que sur un tracé prédéfini, alors qu'un autre tracé pourrait être étudié, gage d'un meilleur désenclavement pour la Sous-Préfecture, tout en garantissant un accès fluide et sécurisé sur l'entrée de Poitiers.

#### B. Disposer d'une voie sécurisée et améliorer la qualité de vie des riverains

La CCVG se doit d'être vigilante à la sécurité de la population et sa compétence voirie lui permet de travailler en ce sens à l'amélioration de ses voies. Les municipalités des communes traversées par cet axe majeur, s'attachent, avec les services territoriaux de la gendarmerie et des pompiers, à veiller sur les naufragés de cette route, autant que sur ses riverains. L'accidentologie y est plus fréquente de par le trafic, la structure et les comportements irrespectueux. Les nuisances sonores et la pollution liée aux gaz y sont quotidiennes et desservent l'habitat mitoyen. L'aménagement de cet axe routier est donc plus que nécessaire pour garantir la sécurité et la tranquillité de tous.

#### C. Veiller à l'équité sociale sur son territoire

La perspective d'une voie à péage engendre une forme d'iniquité des usagers de la route, d'autant qu'elle prévoit d'intégrer dans son tracé les déviations déjà existantes (Fleuré et Bellac) ou à venir (Lussac). Selon la projection financière proposée, le coût pour l'usager serait par exemple, de Lussac-les-Châteaux à Poitiers, de 10,40 euros pour chaque aller-retour soit 200 euros par mois pour un salarié qui voudrait emprunter l'autoroute pour aller travailler. Ainsi, une grande partie des salariés ne serait pas en capacité financière d'utiliser l'autoroute, utilisant l'ex-N147 qui, par ailleurs, nécessitera de la part du Département de la Vienne des aménagements, soit un coût supplémentaire pour les habitants du département. De plus, les estimations financières présentées sont basées sur une projection du transit avec un tarif qui n'intègre aucune perspective de tarification préférentielle pour les locaux, ni de projection dans l'éventualité d'un trafic moindre ou plus élevé. En fonction des scénarios envisagée à ce jour et du modèle financier présenté, la CCVG, dans sa politique de garantir les solidarités locales, alerte sur la possible création d'inégalités sociales et sollicite des garanties financières pour les locaux, dans le cadre d'un aménagement gage d'équité pour l'ensemble de ses usagers.

AR PREFECTURE

086-200070043-20220217-FM\_CC\_2022\_16-DE  
Regu le 23/02/2022

#### D. Développer une politique de transition écologique en accord avec les impératifs légaux

La mesure phare de la loi Climat et Résilience est la fixation d'un nouvel objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050. Afin d'atteindre cet objectif, le rythme de l'artificialisation des sols dans les dix prochaines années 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 le 24 août 2021. Ces objectifs seront traduits par une trajectoire à inscrire dans le SRADDET, et par déclinaison dans les SCOT et PLUI.

Chacun des nouveaux projets de la CCVG devra s'inscrire dans le cadre et dans les intentions de la loi LOM et de la Loi Climat et résilience. La CCVG finalise son PLUI, s'inscrit dans l'élaboration d'un PCAET (Plan Climat Air Energies Territorial) et travaille sur un plan paysage. Elle s'attache à maîtriser son développement urbain sur les surfaces naturelles et agricoles, et se donne des objectifs vertueux en matière de transition énergétique.

Le projet autoroutier annonce 800 hectares artificialisés qui seront décontextualisés du SRADDET. La compensation n'est pas précisée mais induira une réserve importante des terres (un minimum de 20% des sites de compensation est en règle générale acquis par le porteur de projet afin de garantir la pérennité d'un certain nombre de mesures). Les effets attendus du projet autoroutier exposent en sus, un développement urbain et économique. Les projets de développement économique et d'urbanisation aux abords des échangeurs devront eux, être en cohérence avec la loi. La CCVG sollicite donc des garanties pour que la surface nécessaire à ce développement soit disponible et compatible avec les différents documents de régulation.

Enfin, les conséquences environnementales des projets ne sont pas à négliger : le morcellement d'exploitations, l'altération des linéaires de haies, élément important de l'écosystème local, l'altération des habitats de certaines espèces ou l'augmentation potentielle du risque d'inondation. Dans le cadre de sa politique de maintien des continuités écologiques sur son territoire, la CCVG s'engage sur la préservation du bon état écologique de son territoire et souhaite un aménagement le plus respectueux et vertueux possible au regard des différentes contraintes, par une limitation au strict minimum nécessaire de la consommation de terres agricoles et forestières.

#### E. Développer l'intermodalité avec le transport ferroviaire

La situation sur les problématiques de mobilités sur la CCVG est globalement similaire aux constats faits au niveau national dans les zones rurales. Source de désenclavement territorial, l'intermodalité (train-bus-auto-vélo) est une solution à développer et à privilégier dans le cadre de la loi LOM et de la Loi Climat et résilience. Ainsi, l'un des grands objectifs est de promouvoir les alternatives à l'usage individuel de la voiture et, le report modal vers des transports moins polluants. La CCVG s'inscrit pleinement dans cet objectif et travaille, via son volet mobilité, sur des solutions alternatives au tout transport automobile, en lien avec des partenaires tels que la SNCF et les associations locales.

A ce titre, la modernisation de la ligne TER Poitiers-Limoges, inscrite à l'Accord Régional de Relance et engagée par la Région Nouvelle-Aquitaine, est indispensable. Pour rappel, le rapport Delebarre, publié en 2017, évoque des

AR PREFECTURE

086-200070043-20220217-FM\_CC\_2022\_16-DE  
Regu le 23/02/2022

scénarios de temps de parcours en train approchant 1h. Considérant que les trajets réalisés en train émettent significativement moins de GES que les trajets réalisés en automobile, il apparaît nécessaire de ne pas négliger le transport ferroviaire et de lui rendre son attractivité par rapport aux déplacements routiers. Cette priorité concerne tant les déplacements des personnes que le transport de marchandises et donc l'indispensable relance de fret ferroviaire abandonné depuis trop longtemps. Pour rappel, 80% des marchandises en France sont transportées par des poids lourds.

#### F. Clarifier la participation des fonds publics

Le coût annoncé de la solution autoroutière varie de 823 M€ à 1,208 milliard d'€. Ce coût financier élevé est pris en partie en charge par l'Etat et les collectivités, selon une fourchette qui va de 450 M€ à 771 M€. La clé de répartition n'est à ce jour pas définie et ces travaux risquent d'engendrer des surcoûts liés aux effets collatéraux. Même si la CCVG n'est pas comptée parmi les financeurs, les incidences structurelles et écologiques sur les voies communautaires nécessiteront une prise en charge sur les fonds intercommunaux. Il conviendra donc de respecter un cadrage budgétaire précis et réaliste pour les finances des collectivités locales.

Après délibération, le Conseil Communautaire décide à la majorité :

Pour	33	Contre	11	Abstention	11	Ne prend pas part au vote	1
------	----	--------	----	------------	----	---------------------------	---

- De RAPPELLER la priorité absolue que constitue pour les trois départements concernés, Deux-Sèvres, Vienne et Haute-Vienne, l'aménagement en voie rapide de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges par les RN 149 et 147.
- De RAPPELLER qu'à l'exception d'un tronçon entre PARTHENAY et LA FERRIERE, du contournement de POITIERS et du contournement de FLEURE qui sont aménagés en 2x2 voies avec carrefours dénivelés, les RN 149 et 147 sont des routes à deux voies sur la quasi-totalité de l'itinéraire, avec des caractéristiques relativement médiocres et la traversée des agglomérations rencontrées.
- De RAPPELLER qu'elles offrent des possibilités de dépassement réduites et que les temps de parcours sont élevés, 1h30 entre BRESSUIRE et POITIERS pour 83 km et 2h10 entre POITIERS et LIMOGES pour 128 km.
- De CONSTATER que, compte-tenu de ces caractéristiques et du trafic Poids Lourds qu'elles supportent, le niveau d'insécurité est élevé en certaines portions de l'itinéraire, entraînant de nombreux accidents malheureusement souvent mortels.
- De PRECISER que le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement a approuvé en 2002 un avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI) retenant le parti d'aménager la liaison NANTES – POITIERS – LIMOGES en route express 2x2 voies.

AR PREFECTURE

086-200070043-20220217-FM\_CC\_2022\_16-DE  
Regu le 23/02/2022

- De DEPLORER qu'aucun aménagement n'ait été réalisé depuis la mise en service du contournement de FLEURE à l'été 2011.
- De SOULIGNER qu'une infrastructure sûre et rapide permettra :
  - de lutter contre la désertification des territoires en favorisant leur accès et leurs liaisons avec les agglomérations
  - d'assurer un maillage avec les schémas départementaux
  - de développer l'économie de tous les territoires : commerce local, trafic PL et VL local nécessaire à l'activité,
  - de résoudre les trafics pendulaires locaux aux abords des grandes agglomérations.
- De REQUERIR que les aménagements aient le plus faible impact sur l'environnement et les paysages.
- De DEMANDER que l'Etat, après le vote de la loi 3DS, prenne en urgence le décret d'application permettant le transfert du réseau national concerné aux Départements qui ont manifesté leur volonté de prendre la maîtrise d'ouvrage.

Fait et délibéré en séance  
Les jours, mois et an que dessus



**Voies et délais de recours:** Le Président certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de la présente délibération et informe que celle-ci peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- d'un recours administratif (articles L.410-1 à L.411-7 du CRPA)
- d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Poitiers (articles R. 421-1 à R. 421-5 du CJA) ; délai initial de deux mois prorogé en cas d'exercice de recours administratifs préalables.

AR PREFECTURE

086-200070043-20220217-FM\_CC\_2022\_16-DE  
Regu le 23/02/2022