

**Avis de la CCI Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de la concertation préalable sur le projet  
d'autoroute concédée A147-Grand Ouest entre Limoges et Poitiers**

**Contexte**

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé le 1<sup>er</sup> septembre 2021 d'organiser une consultation préalable suite à la saisine par le ministre des Transports sur le projet d'autoroute A147 Grand Ouest entre Limoges et Poitiers. Les deux ex-capitales régionales sont éloignées de 118 km, une distance actuellement parcourue péniblement en deux heures via la RN147, une route à deux voies, inadaptée aux poids lourds et dangereuse. Afin de relier les deux villes plus rapidement et en toute sécurité, la mise en 2x2 voies de cet axe est demandée depuis 50 ans par les usagers de la Haute-Vienne et de la Vienne. La construction d'une autoroute permettrait notamment de relier Limoges et Poitiers en une heure et dans de bien meilleures conditions de sécurité. Il s'agit également de connecter la deuxième et la troisième agglomération de la région, dans un souci d'attractivité et d'équité du développement sur le territoire régional. La construction et la gestion de cette autoroute pourrait être confiée à un concessionnaire afin d'accélérer la mise en service de l'autoroute. Une étude de concession de l'autoroute réalisée en juillet 2019 a démontré que la concession permettrait de finaliser le financement global du projet.

En tant que représentantes des entreprises et actrices de leur développement sur les territoires, les CCI soutiennent depuis de nombreuses années le projet d'A147 entre Limoges et Poitiers. Depuis 3 ans notamment, les Chambres consulaires de la Haute-Vienne et de la Vienne, ainsi que les acteurs socio-économiques du territoire, œuvrent collégalement pour la conception d'une autoroute concédée. Cette volonté commune se traduit par l'action de l'Association A147 Grand Ouest qui réunit 2 000 adhérents, et dont le président est Pierre Massy, président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne, et la vice-présidente est Martine Jammet, vice-présidente de la CCI de la Vienne. La CCI Nouvelle-Aquitaine apporte son plein soutien aux objectifs de l'Association A147 Grand Ouest et souhaite rappeler l'importance de la construction d'une autoroute concédée entre Limoges et Poitiers.

**Périmètre du débat public**

La concertation publique pourrait porter sur les trois enjeux suivants :

- L'opportunité de la construction d'une autoroute entre Limoges et Poitiers ;
- La définition du tracé de l'autoroute et des sorties et embranchements ;
- La concession de l'autoroute.

**Calendrier**

Calendrier de la consultation publique non-connu à ce stade.

**Avis de la CCI Nouvelle-Aquitaine**

**1. L'autoroute A147 est indispensable pour renforcer le développement économique du nord de la Nouvelle-Aquitaine**

En tant qu'établissement public régional, la CCI Nouvelle-Aquitaine s'associe aux CCI de la Haute-Vienne et de la Vienne pour demander la conception et la mise en œuvre d'un projet d'autoroute entre

Limoges et Poitiers. Celui-ci répond à deux urgences : une urgence en termes d'attractivité des territoires du nord de la région et une urgence de sécurisation de l'axe entre Limoges et Poitiers.

- **Relier Limoges et Poitiers par une autoroute pour gagner en attractivité**

La CCI Nouvelle-Aquitaine souhaite exprimer son soutien à tout projet facilitant le désenclavement de Limoges et de Poitiers, respectivement deuxième et troisième agglomération de la région (210 000 habitants pour l'aire urbaine de Limoges, 190 000 pour celle de Poitiers). Considérant l'importance de ces deux pôles urbains pour l'équilibre régional, l'absence d'une liaison aux normes autoroutières entre eux est particulièrement pénalisante : elle constitue un manquement au sein de la cartographie des mobilités, qu'elle se situe à l'échelle régionale, nationale ou européenne. Le schéma routier national de 1992 prévoyait que la RN147 soit classée grande liaison d'aménagement du territoire : cet itinéraire a une fonction de niveau national et européen en proposant une connexion entre l'A10 et l'A20, et un usage de niveau interrégional en assurant la connexion entre les capitales régionales Nantes, Poitiers et Limoges. Mais en 2011, le projet a disparu du schéma national des infrastructures terrestres (SNIT). Depuis, les aménagements en 2x2 voies figurent peu ou prou dans les Contrats de Plan Etat-Région (CPER), mais uniquement avec des engagements par tronçons réduits.

Pourtant, la création de la région Nouvelle-Aquitaine a mis plus que jamais en lumière le fait que l'autoroute entre Limoges et Poitiers est un outil indispensable au développement et à l'équilibre économique des territoires, un vecteur d'attractivité et de maintien de l'emploi. Interrogés en octobre 2017, 60% des chefs d'entreprises de la Haute-Vienne (sur 700 réponses) considèrent que la réalisation d'une autoroute concédée entre Limoges et Poitiers est la priorité numéro 1, au même titre que l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Limoges et Paris. En plaçant Limoges à une heure de Poitiers, à deux heures trente de Nantes et à deux heures de Paris via la LGV à Poitiers, l'autoroute permettra de :

- Renforcer l'attractivité globale de la Haute-Vienne et de la Vienne ;
- Attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux résidents sur le territoire ;
- Faciliter les déplacements des entreprises et de leurs salariés d'une ville à l'autre, d'une région à l'autre ;
- Maîtriser les coûts de transport de marchandises grâce au gain de temps engendré ;
- Développer la synergie entre les CHU et les universités de Limoges et Poitiers ;
- Développer le tourisme et le commerce de proximité.

- **Relier Limoges et Poitiers par une autoroute pour gagner en sécurité**

En outre, la RN147 constitue un itinéraire inadapté, dangereux et lent, qui ne permet pas de répondre aux exigences de sécurité des riverains et des usagers. Au fil des ans, la RN147 est devenue particulièrement accidentogène, avec un accroissement du trafic de poids lourds. Selon la DREAL Nouvelle Aquitaine, le trafic sur le tracé était en 2018 de l'ordre de 10 000 à 12 000 véhicules/jour, dont 10 à 12% de poids lourds. En 2020, on compte désormais 17 000 véhicules/jour, dont 25% de poids lourds. A ce titre, la RN147 est classée troisième route la plus dangereuse de France au kilomètre, avec seulement deux voies de circulation, plusieurs zones de virages, de nombreux villages à traverser et des accidents souvent mortels impliquant des camions. Sur la portion en Haute-Vienne, 21

personnes ont trouvé la mort entre 2006 et 2015 et 20 personnes sur la portion du sud de la Vienne sur la même période. Une étude menée par la DREAL entre 2010 et 2014 sur la portion haute-viennoise fait état de 105 accidents, dont 60 graves, avec 11 morts.

La dangerosité pourrait s'accroître dans les prochaines années avec l'augmentation de la densité du trafic : les études prévoient une augmentation de 10% à horizon 2040. Pour mémoire, le trafic sur l'A89 (Bordeaux-Lyon) est compris entre 5 000 et 10 000 véhicules/jour sur la majorité du tracé et l'A65 (Pau-Langon) compte 10 000 véhicules/jour. La densité du trafic est donc particulièrement significative entre Limoges et Poitiers, augmentant les risques d'accident sur cette voie. Le passage aux normes autoroutières garantira des conditions optimales de sécurité à tous les usagers de l'axe.

## **2. La concession est la seule solution pour construire l'autoroute entièrement et rapidement**

S'il existe un consensus politique local sur la nécessité d'une 2x2 voies entre Limoges et Poitiers, reste à définir les modalités de conception et d'exploitation du projet. La concession est la seule solution permettant de construire l'autoroute de manière effective et complète, dans des délais raisonnables.

- **La concession pour garantir la vision globale du projet**

Depuis 30 ans, on assiste à une politique de petits pas, avec une logique d'aménagements ponctuels et successifs de la RN147. Or, ceux-ci ne permettent pas d'obtenir une infrastructure satisfaisante et donc d'optimiser les fonds publics investis. A ce stade, seuls les 7,4 kilomètres de contournement de Fleuré existent et le contournement de Lussac-les-Châteaux ne sera qu'un tronçon à deux voies (CPER 2015-2020, reporté au CPER suivant). La concession, au contraire, garantit une vision globale du projet et la construction de l'autoroute dans son entièreté : l'autoroute concédée sera achevée sur la totalité de l'itinéraire en 2035 et avec certitude, alors que la version avancée par la DREAL, sans garantie de financement à ce stade, vise une mise à 2x2 voies par tronçon, donc discontinue, sur moins des 2/3 de l'itinéraire en 2035. L'autoroute concédée s'articulera avec les aménagements de tronçons déjà engagés ou prévus dans les CPER 2015-2020 et 2021-2027, pour garantir une continuité complète. L'aménagement en 2X2 voies de Limoges Nord et l'accès sud de Poitiers, prévus dans le CPER 2021-2017, deviendront ainsi des réalisations cohérentes avec le futur axe autoroutier.

L'étude de faisabilité commandée en juillet 2018 par Madame la Ministre Elisabeth Borne vient conforter l'opportunité de la concession. Elle propose quatre scénarii dont un présentant un fort intérêt technique, territorial et socio-économique, soit un tracé avec 110 km de route où la circulation se ferait à 130 km/h, huit sorties permettant un réel désenclavement du territoire, un coût estimatif de 930 à 940 millions d'euros et un objectif de réalisation à horizon 2032. Dans ce scénario, l'autoroute concédée est pensée comme un outil de développement des territoires du nord Haute-Vienne et du sud-Vienne. Or, seule la concession permettrait de financer ces huit embranchements permettant d'irriguer tous les territoires : Nantiat, Bellac, Lussac-les-Châteaux/Montmorillon, Fleuré ... Le tracé serait proche de celui de l'actuelle RN147 afin de limiter les contraintes environnementales et la consommation de terres agricoles. La concession permettra en outre, comme cela est prévu depuis 1992, le classement de cette liaison en grande liaison d'aménagement du territoire. En complément, le concessionnaire veillera à faire de cette liaison une « autoroute nouvelle génération » au service de la transition énergétique sur le modèle scandinave, avec par exemple, une voie réservée aux voitures

électriques : selon l'INRIA, les véhicules électriques représenteront 30% du trafic sur les autoroutes en 2030. Avec cette disruption technologique, l'autoroute pourra aussi être un vecteur d'écomobilités.

- **La concession pour garantir des délais de construction raisonnables**

La concession est également la seule modalité permettant de finaliser le financement du projet et donc d'accélérer les délais de construction et de mise en service de l'autoroute. Pour reprendre les propos de l'ex-Ministre chargée des transports, Elisabeth Borne, « les Français n'attendent pas des solutions dans 20 ans, mais veulent des réponses concrètes ». L'autoroute concédée est une réponse concrète. Le coût de l'A147 est estimé autour de 1 milliard d'euros, dont 600 M€ pourraient être pris en charge par le concessionnaire, 200M€ par l'Etat et 200M€ à partager entre les collectivités, notamment la Région, les départements de la Haute-Vienne et de la Vienne, et les deux agglomérations de Limoges et de Poitiers. Les 600M€ apportés par le concessionnaire sont donc indispensables pour finaliser le tour de table. Sans concession, pas de financement complet et donc pas d'autoroute. Le coût pour le contribuable sera limité puisque la concession permet justement de lever cette difficulté, comme cela a été fait pour l'A65 entre Pau et Langon. Le coût pour l'usage reste également limité : à ce stade, l'étude de concessibilité prévoit un coût de péage à environ 12 € pour un Limoges-Poitiers. Afin de garantir l'équilibre économique du projet, il s'agira de prendre les mesures nécessaires pour assurer le report du trafic de poids lourds vers l'A147. Il serait judicieux d'inciter les préfets et les maires à prendre des arrêtés pour interdire les poids lourds sur les axes parallèles à l'autoroute.

Dans un courrier adressé à Pierre Massy, président de l'Association A147-Grand Ouest, en date du 12 novembre 2020, Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué des transports, annonce l'organisation d'un tour de table partenarial pour recueillir les intentions de financement de chacun portant sur la subvention d'équilibre apportée au projet de mise en 2x2 voies intégrale de la RN147 « réalisée sous forme de concession ». Ce courrier fait mention d'un engagement de l'Etat à hauteur de 1/3 de la subvention d'équilibre dans la limite d'un plafond de 150M€. Les membres de l'association A147-Grand Ouest, qui partagent avec l'Etat l'objectif naturel de limiter le montant des péages, ont déjà montré que l'assiette de la concession pourrait être différente et estimée à la hausse, permettant une réduction du montant de la subvention publique et une meilleure adhésion des collectivités au projet.

En résumé, la CCI Nouvelle-Aquitaine est favorable au projet d'autoroute concédée portée par les CCI Haute-Vienne et Vienne dans le cadre de l'Association A147-Grand Ouest. Ce projet est urgent, pour donner enfin à Limoges et Poitiers un axe routier sécurisé à la hauteur de leur place de grandes agglomérations dans l'équilibre régional, national et européen. Le gain de temps offert par la construction A147 sera un gain d'attractivité global pour les territoires du nord de la Haute-Vienne et du sud de la Vienne. La concession est, quant à elle, la seule solution pour lancer effectivement la construction de l'autoroute, en finalisant le tour de table financier. Elle est également la garantie de voir l'autoroute construite dans son entièreté, sur 110 km, avec des embranchements dans tous les territoires. L'autoroute concédée deviendra ainsi un atout majeur d'aménagement et de développement du territoire. Une fois les conclusions du débat public rendues, la CCI Nouvelle-Aquitaine appelle à une décision du Gouvernement sur le projet d'autoroute concédée dans les meilleurs délais.