

## Aménagement de la RN147 entre Poitiers et Limoges

**Des interrogations sur les trafics au vu des documents mis à disposition**

La page 40 du dossier de concertation est très explicite avec les trafics en montrant :

- un trafic PL de seulement 1400 PL entre Bellac et Limoges mais jusqu'à  $1800 + 1100 = 2\,900$  PL entre Bellac et La Croisière

- un trafic VL de 7 000 VL entre Bellac et Limoges et seulement 5 600 VL entre Bellac et La Croisière.

Il semble donc qu'en se focalisant sur la RN147 et en excluant la N145 c'est donc aux VL que s'intéresse le projet d'autoroute et non pas aux PL.

C'est seulement dans l'étude de concessibilité, en page 13, qu'est montré ce qui se passerait comme évolution du trafic PL sur la N145 en 2035 sans aménagement, puis en page 14 selon les scénarios avec aménagement. Or, la page 13 interroge sur l'évolution du trafic sans aménagement sur la RN145 et plus encore avec aménagement de la RN147.

En effet, si on se reporte aux données des observations sur les trafics reportées sur les cartes disponibles auprès de la DIRCO, on peut dresser le tableau suivant (pour lequel les données de 2020 ne sont pas représentatives à cause de la COVID19) :

	Bellac Limoges proche Limoges	Bellac Limoges proche Bellac	Bellac - La Croisière	Moulismes	Poitiers - Lussac - Fleuré- Lhomaizé)	Gueret - La Croisière (St Hilaire)	Gueret - La Croisière (St Julien)	Limoges ouest (St Junien)
Tendance d'évolution du trafic	baisse	baisse	croissance	stable	stable	croissance	croissance	croissance
2020	6314 (1039PL)		7200 (3169 PL)			12015 (3947)	14703 (4140)	
2019	7625 (DND)		8628 (3290 )		9855 (1562)	14495 (4645)		
2018	7772 (1212)	4745 (973)		6509	10057 (1760)			
2017	8328 (1356)	5389 (1083)	8500	6595 (1665)	10684 ( 1784)	14557 (4389)	18116 ( 4484)	
2016		5496 (1094)		6819 (1622)	10644 (1724)	14225	17509	12406
2015	8251 (1081)	5244 (970)		6711 (1617)				
2014	8248 (1040)	5144 (930)		6508 (1494)		13580 (3850)	16826 (3534)	11282
2013	8287 (13,5%)	5290 (13,5%)	7577 (29,8%)	6734 (23,1%)		13331 (28,1%)	16314 (21,1%)	10543 (23,8%)
2012	8414 (1148)	5163 (946)		6794 (1639)		13147 (3721)	16311 (3377)	10148 (2392)
2011	8501 (1178)			6772 (1626)				10306 (2572)
2010	8316 (1073)			6522 (1435)	10022 (1664)		15890 (3289)	9839 (2548)
2009	8400 (1092)		6850 (DND)	6647 (1436)	10189 (1742)		15520 (DND)	9722 (2304)
2008	8329 (1087)		7264 (DND)	6579 (1670)	9970 (1670)			9225 (2252)

A cause de la COVID19, la dernière année qui peut montrer les tendances connues est donc 2019. Ce qui est observé, c'est une tendance à la baisse sur la RN147 entre Bellac et Limoges depuis plusieurs années, tendance plus marquée encore sur les 3 dernières années, alors que sur la RN145, un peu oubliée en matière de comptages réguliers, on assiste à une augmentation entre Bellac et La Croisière comme d'ailleurs à l'est de La Croisière. Et on peut imaginer que cette hausse sur la RN145 est venue compenser la baisse sur la RN147 au sud de Bellac pour maintenir le niveau de trafic sur la RN147 au nord de Bellac. Il est légitime d'imaginer que les tendances observées vont se poursuivre.

Or, l'étude de concessibilité semble prévoir une chute du trafic VL et un ralentissement de la progression du trafic PL sur la RN145 sans aménagement, et ceci sans aucune explication malgré tous les aménagements en cours sur la RCEA. Elle imagine une stabilité du trafic sur la RN145 avec une A147 ce qui a de quoi surprendre puisque dans ce cas il manquerait moins de 30km à caractéristiques autoroutières sur un itinéraire d'environ 400km Poitiers – Montluçon - Maçon ou Chalon-sur-Saône soit moins de 8% de linéaire. Avec une autoroute entre Poitiers et Bellac, le trafic sur le maillon Bellac - La Croisière ne pourra qu'y croître et en particulier celui des PL déjà bien supérieur à celui observable entre Bellac et Limoges. Il n'y a rien qui permette de comprendre pourquoi les trafics évolueraient aussi différemment des tendances observées sur la RN147 et la RN145.

En page 13, l'étude de concessibilité montre en situation de référence sur la RN145 à l'est de La Croisière une croissance significative du trafic VL (+12%) comme du trafic PL (+6,5%) mais à l'ouest de La Croisière il y aurait une chute du trafic VL (-7%) avec une poursuite limitée de la croissance du trafic PL (+3%).

Or, avec les aménagements en cours sur la RCEA pour la mise en autoroute de la RN79, on devrait logiquement s'attendre à une croissance du trafic sur la RN145 à l'est de La Croisière pour l'amélioration de l'attractivité de l'axe, avec une répercussion à la hausse sur la RN145 à l'ouest de La Croisière, mais, en situation de référence en 2035 selon l'étude de concessibilité c'est tout le contraire, car elle affiche une baisse du trafic à l'ouest de La Croisière sur la branche RCEA RN145.

Alors qu'on observe (à l'exclusion de 2020) une augmentation du trafic sur la RN145 (Bellac - La Croisière) avec une tendance à + de 8 600 TMJA et plutôt une diminution sur la RN147 (Bellac - Limoges ) avec une tendance à - 7 800 TMJA, l'étude de concessibilité présente des trafics 2017 bien différents entre Bellac et Limoges (page 5) et même supérieurs (8 400 pour 8 328 observés) et prévoit une croissance en situation de référence sur cette branche Bellac - Limoges pour 2035 en page 13 (alors qu'on assiste plutôt à une régression) et elle présente une nette régression sur la branche Bellac – La Croisière (alors qu'on assiste à une augmentation, augmentation qui ne devrait que continuer au vu des aménagements sur la RCEA en cours). Rien n'est donné pour expliquer que ces tendances seraient inverses de ce qui est observé.

Selon l'étude de concessibilité page 9 tableau 4 :

« *les Hypothèses d'évolution de la demande de circulation routière entre 2015 et 2070* »  
seraient :

« *Longue distance (trafics VL en échange / transit via le PAT) + 1,1 %*

*Courte distance (trafics VL internes au PAT) – 0,7 %*

*Marchandises – tous types de trafics PL + 0,4 % »*

On peut être étonné que celle-ci présente en page13 pour la RN147, supportant entre Bellac et Limoges de l'ordre de 1200 PL en 2018, une croissance de PL à + 100 identique sur la RN145 où sont observés environ 3200PL en 2019. Pourquoi cette croissance différenciée ? Alors qu'on s'attendrait au moins au double surtout au vu de ce qui est écrit page 5 :

« *Parmi les poids-lourds (PL), le trafic de transit est nettement plus élevé sur la RN145 que sur la*

*RN147. Il représente :*

- 71 à 83% du trafic PL sur la RN145 (grande majorité des flux) ;
- 46 à 57% du trafic PL sur la RN147. »

Pourquoi celle-ci présente une chute de trafic sur la RN145, ce qui voudrait dire (selon la page 9 tableau 4) qu'il n'y aurait que du trafic local sur celle-ci ? Ce qui est contradictoire avec ce qui est écrit page 4 « *En dehors des zones périurbaines de Limoges et Poitiers, une large part du trafic empruntant la RN147 et a fortiori la RN145 est liée à des déplacements de moyenne et longue distances en échange entre le territoire et l'extérieur, ou en transit.* »

Pourquoi celle-ci présente une augmentation du trafic sur la RN147 au sud de Bellac ce qui voudrait dire (selon la page 9 tableau 4) qu'il y aurait essentiellement du trafic de transit sur celle-ci ce qui est contradictoire avec ce qui est écrit page 5 : « *Selon les enquêtes origine-destination réalisées en novembre 2018 sur plusieurs sections du réseau structurant du PAT, plus de 60% du trafic de véhicules-légers de la RN147 est interne à ce périmètre. Peu de trajets sont toutefois réalisés entre les deux grands pôles de Poitiers et Limoges (4%), ce qui rejoint l'analyse des flux domicile-travail.* », ainsi que page 34 du dossier de concertation.

Sans aucune explication, l'étude de concession se contente de dire (page 13) :

« *En scénario de référence à l'horizon 2035 :*

- *Les trafics VL augmentent sur la RN147 de +600 à +800 VL par sens selon les sections. Les trafics VL diminuent légèrement sur la RN145 entre Bellac et La Croisière de - 350 VL par sens.*
- *Les trafics PL augmentent quant à eux légèrement sur presque l'intégralité des axes routiers du périmètre d'études avec près de 10% d'augmentation sur certaines sections notamment.* »

En page 14 de cette étude, il semble que la mise en autoroute de la RN79 n'ait aucune incidence sur le trafic VL de la RN147 entre Poitiers et Bellac (entre variante 2 et 2bis) et une très faible incidence sur le trafic PL. De plus on ne trouve nulle part d'élément sur ce qui se passe sur la RN145 dans le scénario autoroutier de la RN147 à l'est de La Croisière en 2035 et au delà.

Selon l'étude de concession, une seule variante a été étudiée avec l'aménagement de la RN145 entre Bellac et La Croisière (scénario 2bis) et on y observe page 14 quasiment aucune différence avec la variante 2 pour ce qui est des trafics entre Bellac et Poitiers alors qu'on observe entre la V2 et la V2bis sur la branche Bellac - La Croisière un trafic total qui dans la V2bis est de 1500 VL supplémentaires par rapport à la V2 et qui est de +0 PL comme si une mise à 2x2 voies de la RN145 était sans effet sur les PL et comme si aucun usager supplémentaire VL sur la RCEA à l'est de Bellac ne poursuivait vers Poitiers.

**En résumé, les documents mis à disposition appellent les questions suivantes :**

Quelles sont les explications à des valeurs de trafics mentionnées différentes de celles observées sur le terrain ?

Quelles sont les explications à des évolutions de trafic résultantes différentes des hypothèses annoncées ? Pourquoi les trafics sur la branche RN145 Bellac – La Croisière stagnent-ils, voire regressent, en solution de référence alors qu'il s'agit d'un trafic surtout longue distance qui selon les hypothèses annoncées devrait être en croissance importante ? Et pourquoi le trafic sur la RN147 au sud de Bellac croit-il en solution de référence alors qu'il s'agit surtout d'un trafic local qui selon les hypothèses annoncées devrait être en décroissance ?

Pourquoi les aménagements en cours sur la RCEA n'auraient aucune incidence en matière de trafic sur le tronçon Bellac – La Croisière ?

Alain BRAGUIER  
35000 Rennes