

## Contribution à la concertation du public sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges

La concertation porte sur un projet d'autoroute entre Poitiers et Limoges. S'il est incontestable que les temps de trajets entre ces deux anciennes capitales régionales sont élevés, que l'insécurité et le sentiment d'insécurité sont réels, et qu'il y a nécessité d'améliorer cette infrastructure routière, la concertation doit apporter des arguments permettant de décider si l'autoroute est ou n'est pas la bonne solution.

En proposant également un scénario alternatif, parmi tant d'autres possibles, la concertation invite également à choisir entre deux projets routiers. Hors de toutes contraintes, notamment financières, l'idéal pour l'utilisateur serait une autoroute gratuite. Le Conseil d'orientation des infrastructures invite plutôt à une pause dans les grands projets routiers, en cohérence avec les objectifs de la transition écologique, ce qui pourrait se traduire par un scénario minimaliste limité aux seules opérations retenues au CPER. La concertation sur le projet d'autoroute et le scénario alternatif place les deux choix à l'intérieur de ces deux bornes, ni idéal, ni minimal.

### **Pourquoi l'autoroute concédée est-elle une réponse adaptée ? Ou pourquoi ne l'est-elle pas ?**

Le dossier de présentation résume la réponse en 8 avantages qui méritent d'être analysés, commentés et nuancés.



Le gain de temps résulte d'un calcul incontestable prenant en compte les vitesses maximales autorisées. Il est indiqué qu'avec une vitesse maximale de 130 km/h sur presque tout l'itinéraire, elle diviserait par deux le temps de trajet entre les deux agglomérations.

Il convient de s'arrêter sur le 130km/h sur presque tout le trajet. Cela renvoie au gabarit restreint d'une dizaine d'ouvrages d'art qui ne permettront qu'une vitesse maximale de 90 km/h. Ces restrictions ponctuelles ont normalement été prises en compte dans le calcul du gain de temps, le dossier indiquant que le projet autoroutier comporte 2km de 2x1 voie.

Mais, il pourrait y avoir d'autres secteurs limités, de par la topographie des lieux traversés, notamment dans la partie haute-viennoise. Les normes géométriques plus contraignantes pour une vitesse maximale de 130 km/h (rayons de courbure et pentes admissibles) conduiront probablement à des emprises plus larges, des remblais et déblais plus conséquents, des ouvrages d'art plus longs et plus hauts. A ce stade, faute d'étude de tracé, il s'agit d'une hypothèse, mais il est fort probable, que pour une meilleure insertion dans les sites et pour une optimisation des coûts de construction, des sections assez longues soient limitées à 110 km/h. Ce n'est pas exceptionnel sur autoroute : sur A20, sur A75 et bien d'autres.

Il aurait été raisonnable d'en tenir compte, le gain de temps annoncé est un gain de temps théorique qui ne sera vraisemblablement pas atteint. Et cela n'est pas neutre, car la rentabilité de l'autoroute est liée, pour près des trois quarts, à la valorisation du temps gagné.

**Alors, oui un gain de temps élevé mais sûrement pas autant qu'annoncé.**

Et, bien entendu, il n'est pas question ici d'un éventuel abaissement de la vitesse maximale autorisée sur autoroute qui réduirait à néant cet avantage temps. Ce débat peut ressurgir d'ici 2070, horizon d'obtention de la rentabilité de l'autoroute.



Davantage de sécurité est l'objectif commun à tout aménagement routier. Si ce n'était pas le cas, il faudrait y renoncer immédiatement. L'autoroute, comme il est rappelé, supprimerait les intersections dangereuses, faciliterait les dépassements et séparerait les flux.

Là n'est pas la question. Par contre, l'autoroute sera-t-elle plus sûre que le scénario alternatif ? On peut supposer que les aménagements du scénario alternatif auront les mêmes avantages. Reste la section médiane entre Lussac et Bellac, est-elle accidentogène ?

L'autoroute est théoriquement plus sûre, cependant les accidents sont plus graves du seul fait de la différence de vitesse autorisée. Un accident à 130 km/h est 40% plus grave qu'un accident à 110 km/h.

**Alors, oui plus sûre que la route actuelle, avec moins d'accidents mais des accidents plus graves, l'autoroute sera-t-elle plus sûre que le scénario alternatif ?**



Le recours à des fonds privés donne la possibilité d'aménager tout l'itinéraire d'ici l'horizon 2030, ce qui paraît irréaliste avec les seuls fonds publics.

Voici l'argument majeur qui est séduisant, disposer rapidement d'un aménagement global. Mais est-il vraiment réaliste ?

Les promoteurs de l'autoroute donnent souvent en exemple l'autoroute A65 Langon-Pau. Si on s'en tient aux dates, entre le lancement de l'appel à candidature pour la mise en concession en 2003 et l'ouverture à la circulation en 2010, seulement 8 années qui pourraient valider une ouverture de l'A147 en 2030. Mais ce serait oublier que l'A65 a nécessité 8 années d'études, de 1995 à 2003, pour définir un fuseau de 300m de large. Le délai de réalisation de l'A65 est donc de 15 ans.

Prenons d'autres exemples récents.

L'autoroute A79 entre Montmarault et Digoin (92 km). La décision d'organiser un débat public relatif à l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RN79 (RCEA) remonte à 2010. La DUP a été obtenue en 2017, suivie par l'appel d'offres relatif à la concession. Les travaux ont démarré en 2020 et devraient s'achever à la fin de l'année. Délai de réalisation : 12 ans

L'autoroute A154 Dreux-Chartres-Orléans (80 km). Le principe de la concession a été adopté en 2010, la DUP a été obtenue à l'été 2018, la décision de lancer la consultation pour la mise en concession a été prise fin 2021, la mise en service est prévue en 2030. Délai 20 ans !

L'autoroute A412 entre Machilly et Thonon les Bains (16 km). Les études ont été lancées en 2014, la DUP a été obtenue en 2019, la consultation pour la mise en concession a débuté en 2021 et la mise en service est prévue en 2024. Délai : 10 ans.

**Il n'y a pas besoin de multiplier les exemples pour affirmer qu'il sera impossible de mettre en circulation l'A147 en 2030. Il est regrettable que le dossier de concertation laisse penser que cela pourrait être envisageable. Annoncer un horizon à 2035 aurait été plus réaliste.**

En conséquence, rien ne peut soutenir que l'autoroute ouvrirait avant le scénario alternatif. Un argument avancé est que la maîtrise d'œuvre privée n'est pas contrainte par les règles des marchés publics, ce qui est vrai. Mais il est bon de rappeler que toute la phase préalable, jusqu'à l'obtention de la DUP, relève dans les deux cas du maître d'ouvrage, l'Etat, et qu'elle n'est pas sans risque d'embûches. L'expérience montre que la phase travaux n'est pas la plus longue dans la réalisation d'une opération d'infrastructure de transports.

Autre point : **le projet ne sera global que si l'entrée sud-est de Poitiers est réalisée dans le même temps.** En effet, il ne serait pas concevable de mettre en service une autoroute se terminant sur les feux tricolores de Mignaloux-Beauvoir. Cet aménagement sud-est de Poitiers peut-il être réalisé d'ici 2030 ? Rien ne le garantit tant il est difficile de trouver un consensus sur le tracé et le type d'aménagement.

Pourquoi ne pas inclure dans la concession cet aménagement d'extrémité, qui bien sûr serait hors péage ? Cela garantirait une réalisation d'ensemble et une ouverture à la même date. L'exclure donne le signal qu'il y a une difficulté majeure et qu'elle ne pourrait être qu'un élément retardant la mise en service de l'autoroute.



L'autoroute intègrera les déviations déjà réalisées (Fleuré, Bellac) ou programmées (Lussac-les-Châteaux). L'autoroute ne captera que 50 % du trafic VL et 70% du trafic PL, alors que les déviations gratuites en captent environ 90%. Si, comme cela est mentionné dans le dossier de présentation, le trafic non capté par l'autoroute se retrouve sur les anciens tracés, ces bourgs vont connaître une multiplication du trafic intérieur par 4.

**Alors, moins de circulation dans les bourgs, oui mais pas pour tous !**



Comme il est dit, les échanges économiques entre les deux ex-capitales régionales sont encore faibles. Et cela explique également que le trafic de ville à ville est également très faible. Leur rapprochement pourrait ouvrir de nouvelles perspectives de coopération. Le texte est au conditionnel. Il s'agit d'un vœu. Sera-t-il exaucé ?

**Alors davantage d'échanges, oui peut-être !**



La question du désenclavement du Limousin est récurrente mais quelle réalité recouvre-t-elle ?

Qu'entend-on par enclavement ? Cela mérite de s'attarder un peu sur cette notion.

En 2018, M. Jacques Mézard, ancien ministre, avait déposé une proposition de loi sur le désenclavement. Sont considérés enclavés des territoires qui n'ont pas accès à une offre de transport suffisante, se traduisant par des difficultés pour accéder à des biens de consommation courante, à des services publics (services administratifs, établissements d'enseignement, établissement de soins, ...), ou pour trouver des emplois. Dans ces territoires, l'offre de transports collectifs est inexistante ou très insuffisante, et les infrastructures ne sont pas aménagées pour pouvoir y circuler rapidement. Dans cette acception, l'enclavement se mesure en temps ou en distance du territoire enclavé vers le plus proche centre urbain ou économique, la plus proche infrastructure routière rapide, la plus proche gare TGV ou le plus proche aéroport. Ces territoires sont généralement des territoires ruraux ou des territoires de montagne. A ce titre, le sud de la Creuse et le nord de la Corrèze, autour du plateau de Millevaches, sont les principaux territoires enclavés du Limousin. L'autoroute A147 ne sera d'aucun effet sur ces territoires.

Un des huit avantages de l'autoroute serait de désenclaver le Limousin, et plus particulièrement la région de Limoges. Il ne s'agit certainement pas de la même notion de désenclavement. Car Limoges dispose de tous les services, les emplois et les équipements d'une grande ville : Aéroport, Université, CHU, Zénith, .... Concernant les infrastructures routières, elle dispose d'une autoroute gratuite sur l'axe nord-sud, l'A20 et deux routes à 2x2 voies sur l'axe est-ouest, la RN 145 vers Lyon, la RN 141 vers Bordeaux.

Alors, oui, il reste un handicap, c'est la desserte ferroviaire, d'un autre temps. Mais en quoi l'A147 pourrait pallier l'insuffisance du train ? Quel Limougeaud peut raisonnablement envisager d'aller prendre le TGV à Poitiers pour rejoindre Paris ? Quand il aura fait le calcul du cumul de son trajet en voiture, du temps pour rejoindre la gare et stationner, d'une marge suffisante pour se prémunir de tout aléa et du temps de parcours en TGV, il renoncera et prendra son train en gare de Limoges.

Il est sans doute normal que le dossier d'autoroute initié par des Limousins mette en avant le désenclavement du Limousin. Par jeu de miroir, le dossier pourrait prétendre que la situation de Poitiers est tout autre. Alors, certes, Poitiers dispose également de services et équipements équivalents, d'une autoroute nord-sud, l'A10 et d'un aéroport, toutefois moins fréquenté que celui de Limoges. L'avantage c'est bien sûr la liaison TGV la plaçant à moins d'1h30 de Paris ou de Bordeaux. Mais qu'en est-il des liaisons routières est-ouest ? A Poitiers, pas de 2x2 voies pour aller à l'ouest vers Nantes ni pour aller à l'est, vers Lyon.

Aussi, si l'enjeu du désenclavement de Limoges est celui de la liaison ferroviaire, l'enjeu du désenclavement de Poitiers est bien celui d'une liaison routière est-ouest, dont la RN 147 Poitiers-Limoges n'est qu'un maillon. Et cela n'est pas une découverte, il s'agit d'une branche nord-ouest de la

Route Centre Europe Atlantique, la seule inachevée, reliant Nantes et Poitiers à Limoges et également à Lyon par la RN 145 de Bellac à l'A20. Inachevée mais également oubliée, je n'ai trouvé nulle part mentionnée la RCEA dans le dossier.

Enfin, il y a bien un enjeu de désenclavement sur cet axe, au sens propre de l'enclavement, pour les territoires ruraux du Sud Vienne (autour de Montmorillon) et Nord Haute Vienne (autour de Bellac).

## **Le scénario alternatif répond-il aux enjeux du territoire ?**

La concertation, en proposant un scénario alternatif, aurait pu présenter un choix entre une autoroute concédée à 130km/h et une 2x2 voies gratuite à 110 km/h. En choisissant de comparer deux infrastructures dont le dénominateur commun est le volume du financement public, le scénario alternatif est forcément moins performant, en gain de temps compte tenu des différences de vitesses autorisées et des sections totalement aménagées, en gain en sécurité bien que les avantages de l'autoroute puissent être diminués par les inconvénients de la vitesse.

En proposant de bâtir le scénario alternatif sur la base du seuil bas de la subvention d'équilibre, il apparaît nécessairement moins intéressant puisque limité. Pourquoi se placer dans une hypothèse plus qu'optimiste ? Les 450 M€ sont en effet la subvention d'équilibre pour une autoroute dont le coût de construction serait inférieur de 20% à l'estimation, une hypothèse contre-intuitive compte tenu des tendances haussières sur les prix des matières premières, béton et acier pour les ouvrages d'art, produits pétroliers, énergie pour les chaussées.

Les avantages de l'autoroute seront les mêmes qu'elle coûte 800 M€, 1Md€ ou 1,2 Md€.

Le scénario alternatif n'a lui pas la même consistance pour 450 M€ ou pour 770 M€.

Choisir le seuil bas, c'est volontairement désavantager le scénario alternatif.

Il y a un coût estimé. Certes il s'agit d'une estimation avec une forte marge d'incertitude mais c'est celui que l'on estime, avec les éléments à notre disposition aujourd'hui, le plus probable. Il faut s'en tenir à cette estimation qui conduit à une subvention d'équilibre de l'ordre de 550 M€. C'est ce chiffre qui aurait dû être retenu pour bâtir le scénario alternatif. La différence de 100 M€ permettrait de sécuriser les 35 km du tronçon central. Le délai de réalisation pourrait en être plus long, mais l'écart avec le projet autoroutier resterait du même ordre.

Le scénario alternatif a un avantage sur l'autoroute, c'est qu'il préserve la gratuité des déviations de Fleuré et de Lussac les Châteaux, et le cadre de vie des riverains. Aucun aménagement ne devrait conduire à dégrader la situation antérieure.

Pour le reste, davantage d'échanges, désenclavement, meilleure liaison est-ouest, meilleure accès à la façade atlantique, les commentaires correspondants pour l'autoroute peuvent être repris pour le scénario alternatif.