

Concertation préalable pour une autoroute entre Poitiers et Limoges.

Un manifeste pour une autoroute concédée !

Préambule :

Ce projet semble être le fruit des réflexions successives depuis plus de 30ans (60 disent certains) qui n'a eu pour vision que d'améliorer la RN actuelle. C'était dans l'air du temps à cette époque où l'on a ainsi pensé la RN 141, démarrée dans les années 70 et toujours pas terminée aujourd'hui. Pour la nationale 20 on a commencé aussi par des déviations, Razès, Bessines, ...et on a vite compris qu'il valait mieux traiter le sujet dans son intégralité sur Limoges- Vierzon en « pensant autoroute ». Il est fondamental de comprendre les différences entre une véritable autoroute et une 2 fois 2 voies, cela ne se limite pas au péage !

Le problème de cette concertation est due au fait qu'elle ne présente qu'un seul tracé. Le tracé alternatif étant en fait le projet de l'autoroute présentée réalisée aux 2/3. Il aurait fallu au moins une ou deux réelles propositions dans des fuseaux distincts à l'Ouest ou à l'Est de l'actuelle nationale. Mais la demande du ministère citée page 51 : « *Etudier la faisabilité d'une **autoroute** entre Poitiers et Limoges **au plus proche de l'axe actuel** et en intégrant les opérations programmées* » n'engage pas à une réflexion globale et approfondie. « Au plus proche » **n'apporte rien en terme de désenclavement ! On ignore le Montmorillonnais et la Basse Marche.** Il est évident qu'en partant avec cette de feuille de route on ne peut que rester sur une 2 fois 2 voies et on ne peut pas arriver à une solution innovante que l'on aurait pu imaginer en lisant cette phrase issue d'un document émanant de la CCI de Limoges: « *Engager une instruction du dossier base zéro et éviter ainsi de reprendre les études, les constats, les arguments et...les controverses d'hier* »....! Je pense qu'au moins un tracé décalé notablement vers l'Est mériterait d'être étudié.

Réflexions sur le dossier de concertation soumis au débat public.

Il présente l'ensemble du projet bâti au plus près de la nationale actuelle comme imaginé depuis longtemps pour une « mise à 2 fois 2 voies ». Il permet de comprendre les enjeux et les solutions retenues, soit une autoroute réalisée entièrement d'une seule traite, soit des tronçons de 2 fois 2 voies mais toujours sur le même tracé. En lisant bien les données cela amène quelques interrogations. Sur la page 6 où l'on parle des aménagements réalisés et envisagés il est noté que les travaux prévus dans les CPER vont permettre de **gagner 13 mn sur 1 h 44 mn actuellement** entre la LNE sortie sud de Poitiers et la RN 520 coté Limoges à Anglard. Il s'agit de mise à 2 fois 2 voies à 110 km/h dans le projet actuel. Le départ pour **6,5 km sur Couzeix (Lavaud) ne fera pas gagner de temps** puisqu' il **allonge** le trajet actuel (5, 7 km) de **plus de 2 km** (6,5 km + 1,3 km distance entre Lavaud et Anglard sur la RN 520). Sur **Chamborêt et Berneuil** le gain devrait être... de **30 secondes**, par contre sur la déviation, à 2 fois 1 voie, de Lussac les Chateaux on devrait réduire de 3 minutes pour les 8 km. Pour Mignaloux-Beauvoir le projet n'étant pas finalisé il est plus difficile de le quantifier réellement. Cela conduirait **plutôt à un gain de 8 mn que de 13 mn** comme noté dans la présentation (page 48). Par ailleurs, page 76, on trouve même la valeur de **10 mn gagnées** avec les aménagements du CPER ! En page 11 on comprend que les 110 km à 2 fois 2 voies seront coupés par

11 passages à 2 fois 1 voie sur les ouvrages (ponts, viaduc) les plus longs à une vitesse de **90 km/h**. Cela devrait représenter pratiquement une vingtaine de km, sur les 110, avec un allongement du temps de parcours de l'ordre de 3 mn (soit 6%, *annoncé 1 mn*)

Au sujet du report des trafics, 70% des poids lourds et 55 % des VL, emprunteraient le nouvel itinéraire, pourquoi ? Il est évoqué aussi des tentations pour passer de l'autoroute à la nationale ou le contraire ? La proximité de ces 2 ouvrages, autoroute payante et nationale gratuite, peut inciter à ce genre de comportement. Dans le même ordre d'idée en comparant, sur les pages 59 et 77 les projections de trafic pour 2035, il y aurait une augmentation nettement plus forte du trafic cumulé VL +PL (estimation à Chamborêt et à Lhonnaizé), avec l'itinéraire alternatif partiel (en 2 fois 2 voies) plus nationale actuelle, qu'avec le projet d'autoroute plus la nationale actuelle, comment expliquer cela ? L'augmentation serait supérieure, de 15 %, avec la solution alternative par rapport une autoroute ? Le discours de certains écologistes affirmant que les autoroutes sont « des aspirateurs à camions » ne se vérifierait-il plus ? En lisant cela il est difficile de se positionner pour le choix de cette autoroute !

Malgré, ou avec, ces interrogations on peut comprendre dans les grandes lignes l'intérêt de réaliser cette « liaison autoroutière ». Mais ce projet semble encore loin d'être suffisamment défini en termes de faisabilité, d'acceptabilité et de financement. Si le principe est acté il est encore temps de **savoir si l'on répond bien aux besoins et aux attentes** avec cette nouvelle voie...

1- Définir objectivement les points de départ et d'arrivée.

S'éloigner de Mignaloux-Beauvoir est un prérequis fondamental pour acter le départ de cette autoroute. Rappelons qu'il y a déjà eu une DUP sur le sujet au début des années 2000 et ...qu'il n'y a pas eu de suite visible. On est toujours en phase de « concertation -études» pour ce passage avec 6 propositions ! La Liaison Nord Est (LNE) de Poitiers est tout indiquée pour accueillir une 2 fois 2 voie venant du Sud-Est.

Par contre la configuration du Nord de Limoges a complètement changé ces vingt dernières années mais il semblerait que *les études réalisées depuis plus de 30 ans, n'en aient pas tenu compte*. La porte d'entrée fonctionnelle de Limoges de ce côté aujourd'hui c'est l'autoroute A20 ! Tout d'abord pour les transits qui veulent poursuivre vers le Sud mais aussi pour la desserte des zones situées historiquement au Nord de Limoges et de ses nouveaux centres d'intérêt majeur (Family village, nouvelle zone de la grande pièce, Technopole, Aquapolis, ...). Une arrivée sur la **RN 520**, contournement Ouest de Limoges, ne fera **qu'allonger le parcours (de 7 km)** pour une majorité de véhicules. Cela est bien décrit dans les documents DREAL où l'on note que 90 % des usagers arrivant sur la RN 520 partiront vers l'Est. Il faut donc prendre en compte les 7 km de la RN 520 dans le trajet « porte à porte » et on arrive à **117 km (et non 110,4 comme annoncé dans le projet cela fait 6 % de plus)**. Comme le doublement de la RN 520 est toujours en gestation et que la vitesse prévisionnelle sera de 90 ou 110 km/h suivant les tronçons on arrivera plutôt à un temps de parcours complet d'une heure ! **Donc faire arriver l'A147 au nord de l'échangeur 28 (Grossereix) sur l'A20 prend tout son sens.**

2- Autoroute, 2 fois 2 voies ou rien?

Il y a un début d'explication sur ce qu'est une autoroute dans le dossier de concertation pages 52, 53. Ensuite on nous explique que 11 viaducs ne seraient qu'à une seule voie alors là, ça devient un peu

moins une autoroute... ! 20 km sur les 110 km, avec un ralentissement à prévoir sur ces 11 viaducs. Sur 90 km au moins de cette A 147 il s'agira bien d'un profil autoroutier avec de vraies bandes d'arrêt d'urgence de 3 mètres de large, c'est fondamental ! Lorsqu'un poids lourds est garé on peut encore passer sur 2 files. J'insiste sur ce point puisque pour l'avoir vécu souvent sur l'autoroute A 20, un camion à l'arrêt sur la bande d'arrêt qui ne fait pas 3 m, cela se traduit par une seule file de circulation et 30 mn après il y a un bouchon de 4 km avec parfois un carambolage au milieu ! L'A 20, dans sa partie gratuite (Vierzon- Brive) n'est pas réellement une autoroute, en plus de l'étroitesse des bandes d'arrêt d'urgence, les courbes, les pentes et les dévers n'ont pas été « optimisés », elle a été conçue au plus près de l'existant aussi, comme une 2 fois 2 voies classique. C'est aussi pour cela qu'il y a quand même des accidents certes moins graves puisqu'on est précisément sur des chaussées séparées. Il faut regarder l'état des rails de sécurité sur les côtés pour comprendre qu'il y a bien des sorties de route. Malgré ses imperfections, elle a **changé et sauvé la vie des gens** sur son parcours.

Dans le cas présent où c'est **l'Etat qui a déjà défini et tracé le projet**, le concessionnaire n'aura pas de marge de manœuvre pour optimiser la réalisation de cet ouvrage, c'est **un scénario perdant-perdant** ! L'intérêt de donner en concession l'autoroute est double, il fait participer financièrement (en principe le plus possible) le concessionnaire qui apporte aussi son savoir-faire et ses compétences pour réaliser un ouvrage optimisé.

On veut sans doute utiliser la déviation de Fleuré qui a été pensée et faite en son temps, le temps des « mises à 2 fois 2 voies ». Avec quelles justifications a-t-elle été faite ? facile, pas chère, des projets ou intérêts locaux en perspective ? Cette déviation ne doit pas guider le tracé d'une autoroute ! L'autre contournement, celui de Bellac avait plusieurs missions et justifications, il fallait éloigner les 2 flux (RN 147 et RN 145) qui arrivaient dans le centre-ville. Ce grand contournement Nord Est rempli bien sa mission, il est mieux adapté pour la liaison Est –Ouest (RN 145-RD 951) que pour la RN 147 qui conduit à un allongement de 2, 5 km par rapport à l'initial, mais c'était l'un ou l'autre.

La **solution alternative** (2 voies 2 voies partielles ?) reprend le même tracé **que** l'autoroute sur les 2/3 du parcours. On reste dans un schéma de déviations successives. La partie sortie de Bellac/ entrée de Lussac (30 km) n'étant pas incluse dans l'aménagement ainsi que les 6 km de Berneuil! Soit **36 km inchangés**! On passera toujours dans Berneuil, Saint Bonnet de Bellac et Moulismes.

Il ne faut pas dire que rien n'a été fait. Cela n'a certes jamais été ambitieux comme amélioration depuis les années 70. Coté Limoges on a raboté une petite bosse à l'emplacement du rond-point actuel de Bosmathé sur Couzeix suite à un accident mortel (déjà). Il y a eu des rectifications de virages sur La Croze, Sourue, la montée de Frégefond, les virages de Conore- Taillac, les créneaux de dépassement de la Poitevine (un faible investissement pour une réelle amélioration !). Ces travaux étant pratiquement de « l'aménagement sur place ». Puis les vraies déviations de Bellac et de Fleuré en 2011 ont été effectuées. On ne peut plus refaire aujourd'hui les grands axes nationaux en 2 voies sans séparer les 2 sens de circulation pour des raisons évidentes de sécurité.

3-Réaliser une liaison Poitiers –Limoges avec quels objectifs ?

Le premier objectif est semble- t- il de rendre **ce trajet le plus court / le plus rapide possible** entre les points de départ et d'arrivée justifiés pour cette liaison **d'intérêt national**. Elle va faire revenir des usagers qui allaient chercher ailleurs un itinéraire de **substitution** moins « tourmenté » mais **toujours plus long**. Il y a des **tonnes de CO 2 à économiser**! Cette liaison de transit reprend tout son sens. Par exemple pour faire Limoges- Nantes par Niort actuellement par l'A83 c'est **20 km de plus** que par Poitiers Cholet. C'est encore plus vrai vers Tours, Angers et au-delà. Le tracé proposé ne fera guère moins de 120 km entre la LNE de Poitiers et l'A20 à Grossereix. On doit **pouvoir faire mieux**.

Le deuxième intérêt est **de mieux desservir les territoires entre Poitiers et Limoges**. Le projet proposé en restant au plus près de l'actuelle nationale n'apportera rien de nouveau en termes de desserte et augmente la distance (la déviation de Bellac fait 10 km au lieu de 7,5 avant. **Partir de Poitiers vers l'Est en direction de Chauvigny avant de descendre sur Montmorillon puis passer entre Bellac et Le Dorat permettrait de desservir davantage de territoires abandonnés du Sud –Vienne (voire de l'Indre), et Nord Haute –Vienne et représenterait une alternative innovante.** En effet cela mettrait **Montmorillon à 20 mn** de l'entrée de Poitiers contre **45 mn** aujourd'hui (ou **30 mn** par l'autoroute en projet). Coté Bellac /le Dorat, **l'entrée de Limoges** (A20, échangeur 28, Grossereix) ne serait plus qu'à **22 mn du centre du Dorat et Bellac à moins de 20 mn**. Cela ouvre d'autres perspectives...

Enfin pour les dessertes très locales même le tracé au plus près ne permettra pas toujours, avec 8 échangeurs un gain de temps pour tous les riverains. Par exemple ceux situés entre Nantiat et Limoges continueront à prendre l'ancienne nationale. Les habitants au Sud de Lussac gagneront un peu de temps s'ils prennent l'autoroute à Fleuré, le trajet passera de 30 à 20 mn environ. C'est ceux qui seront le plus éloigné de Poitiers et de Limoges qui gagneront le plus de temps mais c'est aussi pour ceux-là qu'on **doit** faire une voie rapide.

4-Impacter au minimum les territoires d'un point de vue général.

Faire une 2 fois2 voies au plus près de la route existante induit beaucoup plus de contraintes d'espace que l'on pourrait imaginer.

Les abords de la nationale actuelle ont été progressivement aménagés, urbanisés pour faire des lieux de vie et d'échanges (habitation et routes). Faire une nouvelle voie dans ce même fuseau, souvent à moins de 500 mètres de l'existant, va apporter beaucoup de changements aux riverains mais aussi créer une fracture environnementale importante dans ce « *large couloir* » ainsi réalisé. La nationale actuelle a une emprise de 15 m, si on ajoute une 2 fois 2 voies c'est une trentaine de mètres en terrain plat. L'intérêt de mettre l'autoroute à l'écart de l'actuelle route (de l'ordre de quelques kilomètres) permettrait de l'inscrire au mieux dans le paysage avec la topographie et de composer avec la nature et les zones bâties. Les 2 routes bien éloignées seront au total moins perturbantes que ce soit pour les eaux de ruissellement ou pour la faune qui est exclue de fait entre l'autoroute et l'actuelle nationale. Les milieux naturels de part et d'autre d'une autoroute en pleine campagne resteront plus ouverts.

Avec une autoroute bien décalée vers l'Est, la nationale actuelle ne sera pas touchée, elle continuera à satisfaire les dessertes locales et sera l'itinéraire de substitution à une autoroute payante ou pas. Les **déviations de Bellac et Fleuré seront toujours opérationnelles**. Dans le projet qui nous est proposé (les déviations actuelles, Bellac et Fleuré,) seront intégrées à l'autoroute et une partie du trafic passera à nouveau dans ces villes !

On peut aussi imaginer des « *demi échangeurs* » (en fait entrée-sortie vers le nord ou le sud suivant le besoin) moins consommateurs d'espace, pour mieux desservir les territoires avec les routes départementales existantes. Cela pourrait être le cas pour Nantiat, Le Dorat et sur la RD 951 coté Poitiers sur la RD 749 au sud de Chauvigny.

Un autre inconvénient à faire une 2 fois 2 voies au plus près de l'existant c'est qu'en plus de l'habitat qui s'est développé à proximité il y a les routes et les chemins de dessertes locaux qui se sont raccordés au fil du temps sur la nationale. Du fait de la proximité de la nouvelle route on va les couper toutes et devoir les reconstituer. C'est ainsi que pour les 6,5 km d'autoroute sur Couzeix/Nieul il faut refaire 2,7 km de routes départementales/communales, sur Lussac les Châteaux c'est 7

km dont 5,5 km de tracé neuf pour les 8,5 km de nouvelle 147 ! Cela conduit à « **modifier** » 94 hectares pour les 6,5 km coté Limoges (soit **14 ha par km de nouvelle route !!**) et 70 ha à Lussac ! Sur **Couzeix** c'est le tracé qui induit le **plus gros volume de déblais/remblais** qui a été retenu ! une aberration peut-être ? Dans le cas de la création d'une autoroute en « pleine campagne » on aura moins de contraintes et on utilisera ainsi moins d'espace au sol.

5- Le péage.

Le tarif de 14 € pour les VL (0,127€/km) serait dans une moyenne de prix, l'A 20 du sud de Brive à Montauban coûte 0,107 €/ km, Pau Langon 173 km 26 € (0,150 €/km), projet A 79, 88km 9 € (0, 102 €/km), projet A 69 Toulouse –Castres 54 km 7,5 € (0,130€/km).... Sur ce projet de financement mixte avec une participation notable de fonds publics on pourrait facilement imaginer un *péage différencié* (voire **gratuit**) en fonction des points d'entrée/sortie *pour les usagers locaux*. Ce système est d'ailleurs prévu sur l'autoroute A 79 en cours de réalisation avec des portiques intelligents et judicieusement positionnés sur le parcours. Noter que cette nouvelle technique **supprime aussi les grandes gares de péage**. Sur le dossier de concertation on parle de possible fraude en utilisant tantôt la nationale tantôt l'autoroute, cela n'aurait pas de sens avec les 2 ouvrages (autoroute et ancienne nationale) suffisamment éloignées. Il faut rendre cette **autoroute suffisamment attractive** pour qu'elle attire une majorité de véhicules et comprendre que sont surtout les poids lourds et les véhicules en transit (qui n'utilisent plus aujourd'hui la RN actuelle) qui paieront in fine cette autoroute et ils seront d'autant plus nombreux qu'elle leur fera gagner du temps et du carburant

Si un poids lourd gagne $\frac{3}{4}$ d'heure sur le trajet il prendra obligatoirement l'autoroute d'une part parce qu'on l'incitera à le faire mais surtout parce qu'il aura intérêt à l'emprunter ! Il va consommer moins de carburant, moindre usure du camion et économie d'environ 15 € sur le chauffeur. C'est du temps aussi qu'il récupère pour gérer les heures de conduite. Pour avoir entendu s'exprimer les transporteurs on peut s'attendre à une augmentation du trafic sur cette A 147 d'autant plus qu'ils gagneront aussi, dans beaucoup de cas, les 20 km expliqués au point 1.

Pour les VL gagner 50 mn (**diviser par 2 le temps de parcours !**) **c'est changer d'époque**. Faire Poitiers –Limoges aujourd'hui par la nationale c'est savoir qu'on peut avoir peur lors de dépassement hasardeux, ou par manque d'anticipation dans les courbes, c'est aussi prendre facilement le risque de faire quelques excès de vitesse (80 km/h). Un flash vaut 3 péages gratuits ! La sécurité n'a pas de prix, ici elle aura le coût du péage ! Beaucoup d'automobilistes feront le choix... de la sécurité.

Un aspect positif du péage réside dans le fait que ce sera le seul tronçon payant dans le secteur Haute Vienne, A 20, RN 141, RN 145 étant gratuites donc cela n'augmentera pas trop le prix du voyage. Coté Vienne ce sera moins vrai avec l'A10 payante mais la RN 10 et la RN 149, sont gratuites.

6- Améliorer la sécurité est aussi un objectif de cet ouvrage.

Il est inutile de développer le fait que les **autoroutes et 2 fois 2 voies sont moins accidentogènes** que les routes à double sens de circulation. Les rétrécissements pour passer de 2 voies à 130 km/h à 90 km/h avant les viaducs seront quand même des points sensibles.

Mais il est probable qu'il y aura encore des accidents sur la nationale déclassée. Il faut rappeler ici que dans les derniers accidents il y avait des « locaux » qui étaient pleinement impliqués ! et demain ils prendront encore cette route. Alors ne nous servons pas de cet argument pour justifier de travaux précipités et non réfléchis !

Un aspect sécurité qui ne plaide pas en la faveur d'une « voie rapide » au plus près consiste à faire entrer des véhicules, avec les conducteurs qui viennent juste de quitter leur domicile, sur une voie à 130km/h. Passer de 50 km/h à 130 au bout de 2 mn, pas très bien réveillé ou avec des préoccupations plein la tête n'est pas favorable à une bonne entrée sur autoroute. Les accidents

nombreux dans la partie autoroutière de Limoges illustrent bien ce phénomène. Idéalement il vaut mieux avoir effectué 4 ou 5 km, au moins 5 mn de conduite, avant d'entrer sur une voie rapide dans des conditions de lucidité optimales.

7-Avoir une vision rail-route

Dans le dossier de concertation il est aussi évoqué la liaison ferroviaire avec l'abandon de la LGV qui aurait mis Poitiers à 35 mn de Limoges. C'est aussi un peu pour cela qu'une liaison autoroutière prend encore plus d'intérêt. Il est évoqué des scénarios d'amélioration de la ligne TER mais c'est très coûteux (entre 900 et 1 800 M€ !!) pour un temps de parcours faiblement réduit (voir pages 36-38).

Pourquoi ne pas imaginer une **complémentarité entre ces 2 modes de transport**. La partie rail est intéressante et facilement perfectible entre Le Dorat et Poitiers où la vitesse de croisière atteint 140 km/h d'où l'intérêt de faire passer l'autoroute non loin du Dorat, puis Montmorillon. Avec l'autoroute passant à 3 ou 4 km de la **gare du Dorat** cela deviendrait très attractif **même depuis Limoges** (à moins d'une demi-heure du centre) pour **prendre le TER**. Améliorer prioritairement ce tronçon ferré (le Dorat-Poitiers) le rendrait encore plus compétitif. Les 2 modes de transport devenant complémentaires, l'un apportant à l'autre des voyageurs ce qui justifierait encore l'amélioration du rail. De là à penser qu'il ne serait pas inintéressant d'utiliser partiellement le fuseau de l'autoroute entre l'A20 et Le Dorat pour y créer une voie ferrée?...Le programme de modernisation de la ligne évoqué (voir pages 36-38 ;44) semble ambitieux et peut ouvrir d'autres perspectives. Le développement de cette ligne ne remettrait pas en cause la ligne historique Paris-Limoges mais serait complémentaire pour se connecter au réseau TGV grandes lignes.

8-Ne pas tromper les riverains en employant des termes « enchanteurs ».

L'expression « **mise à 2 fois** » sous-entend pour beaucoup encore que l'on recrée sur la nationale actuelle, en fait on construit **une autoroute** à côté !, De même un créneau de dépassement se réalise sur l'existant, (on connaît bien ceux de la Poitevine), et non en ajoutant une autoroute (voir les projets à Berneuil et Chamborêt). Ces réalisations « *au plus près* » vont obligatoirement apporter aux riverains d'importants changements dans leur environnement proche (moins d'un kilomètre) lorsque ces bourgs seront « *déviés* » et cela ils ne l'ont pas encore appréhendé voire compris. **Bellac et Fleuré seront à nouveau traversés par des poids lourds.**

La technique de l'Etat (et des élus peut être ?...) pour améliorer les routes nationales a toujours été de faire d'abord les parties faciles à réaliser et pas chères à financer mais qui n'apportent pas beaucoup de gain à l'utilisateur ! Les 20 derniers kilomètres de la RN 141 qui restent encore à faire en sont la parfaite illustration, ce sont ceux où la vitesse est toujours réduite, « La Perusse, Roumazières-Loubert, Fontafie, Suaux... » mais bien sûr c'était un tronçon compliqué à faire, et il se fera donc en dernier!

Alors il faut bien comprendre qu'aujourd'hui, la démarche pour la 147 risque d'être la même. Il n'échappe à personne que les 2 tronçons appelés « créneaux de dépassement » sur Chamborêt et Berneuil ne vont pas apporter grand-chose, c'est déjà en ligne droite, plat, les camions roulent au moins à 80 km/h... Ce sera 30 secondes gagnées pour les 2 créneaux : 14 000 000 €,... **est-ce vraiment justifié ?** Cela peut attendre que l'autoroute se fasse! et **ça coûterait moins cher**. Le contournement de Lussac est bien sûr plus justifié, et surtout celui de Mignaloux ! Mais **faut-il les faire là où on nous le propose ?**

Tout cela pour dire que lorsque l'on aura fait les premiers pointillés sur le tracé, Couzeix, Chamborêt, Berneuil, Lussac, en plus de Bellac et Fleuré, il faudra obligatoirement les relier et là il n'y aura plus

de marge de manœuvre possible. On ne pourra plus revenir en arrière. Les riverains en feront les frais, ...ou la route ne se fera pas !

9- Consommation énergétique

Cet aspect n'est pas abordé dans la présentation de l'Etat! Il faut avoir cette approche sur un tel projet, « *l'énergie est notre avenir, économisons la* » et ici il faut ajouter « démontrez le nous » !

Tout d'abord le premier geste dans ce sens-là c'est de tracer **le plus court possible en désenclavant** au mieux pour faire profiter le **maximum d'utilisateurs** de ce nouvel ouvrage. Comme évoqué au point 1 l'arrivée de **l'A 147 sur Limoges par l'A 20** est dans ce sens incontournable par rapport à un raccordement sur la RN 520 7 km plus à l'Ouest. Comme il n'y a pas de tracé à l'Est, il est difficile de comparer mais le **tracé proposé** autour de la RN actuelle est « **tortueux** » par endroit et on pourrait imaginer certainement un profil **d'autoroute mieux lissé** qui pourrait conduire ainsi à un gain de l'ordre de plusieurs kilomètres sur les 117 proposés actuellement de la LNE Poitiers à l'A 20. Il faudrait aussi rappeler que les kilomètres **(+20 km gagnés** sur Nantes et Tours) expliqué plus haut, **vont aussi dans ce sens-là !!**

Pour les poids lourds sur le scénario autoroute, à vitesse stabilisée un PL va gagner de l'ordre de 4 à 5 litres par rapport à la situation actuelle où il y a beaucoup de variations de vitesse dues aux feux rouges, aux ronds-points, aux virages et les côtes plus marquées...De 0 à 80 km/h pour un poids lourds c'est de l'ordre d'1 litre de gazole !...Le bilan pour les VL est directement proportionnel à la vitesse, ils vont consommer plus. Mais au global avec une consommation pour les VL 6 fois inférieure aux PL, qui représentent environ 17 % de l'ensemble, il n'y aura en fait pratiquement pas de différence dans le total PL +VL entre l'autoroute et la RN actuelle sur l'ensemble du parcours. C'est important de constater que dans ce cas de figure la création **d'une autoroute ne va pas induire d'augmentation de consommation d'énergie** pour un **gain de temps important** et une nette **amélioration de la sécurité**.

Pour certains territoires (secteur Le Dorat, Magnac- Laval) on aura même un **gain en consommation** du fait que certains vont actuellement chercher l'A 20, plus fiable et rapide, pour rejoindre Limoges mais plus longue et plus consommatrice d'énergie !

10-Aspect financier

Pour le financement de ces projets on peut se poser des questions puisqu'entre ce qui a été chiffré au moment de la DUP et quelques temps après on note des augmentations notables, pour les 6,5 km de Couzeix-Nieul on est passé de 67 à 104 M€ et sur Lussac de 94 à 143 M€ ! Alors que penser des 310 M€ évoqués pour réaliser : les 7 km de la RN 520 avec l'échangeur de Grossereix (80 M€ estimés), les 6,5 km de Couzeix-Nieul (104 M€) et la déviation de Mignaloux- Beauvoir qui évolue déjà entre 80 et 180 M€ ?

Le budget pour les 7 km de la **RN 520** était initialement pris dans une autre enveloppe, celle de la RCEA ! Puisque c'est toujours comme cela que la DREAL a présenté le projet, la RN 520 de l'A20 à la RN 141 c'est officiellement la continuité de la Route Centre Europe Atlantique. Mais cette mise à 2 fois 2 voies, pourtant **prioritaire**, est toujours dans « les cartons » !

La « subvention d'équilibre » pour l'autoroute (payée par l'Etat) pourrait être de 450 M€ (voire 771 M€ maximum est-il écrit ?). Le reste étant apporté par le concessionnaire. On peut s'interroger parce ce qu'actuellement des autoroutes sont payées (presque) entièrement par le concessionnaire (A 79, A 65).

Par contre pour le financement intégralement par l'Etat de la « **solution alternative** » avec **450 M€ c'est un mirage !** on ne va payer que les premiers projets évoqués à savoir Couzeix 6,5 km, Chamborêt-Berneuil 3,5 km, Lussac 8 km et Mignaloux entre 9 et 15 km soit environ 30 km et les 7 km de la RN 520. (total page 47 **soit 467 M€**).

Il restera encore, 27 km en tracé neuf plus 10 km de Bellac à réaménager, à financer, quand et comment ? Ce budget n'est pas évoqué mais une estimation grossière pourrait le situer entre 250 et 350 M€ ? à ajouter aux 467 précédemment cités, on arrivera plutôt aux environs de **800 M€ pour les 73 km du scénario alternatif !!** Sur le tableau de la page 83 il est noté 450 M€ ce qui est ...trompeur (surtout lorsqu'on l'écrit à côté de la fourchette 823- 1208 M€ TTC pour l'autoroute) et très (trop) cher pour un piètre résultat mais le dossier l'explique bien...

On peut penser que la réalisation d'une véritable autoroute doit être confiée à un concessionnaire autoroutier moyennant la participation significative de l'Etat et des collectivités territoriales. L'Etat a d'ailleurs déjà prévu d'accorder à ce projet un montant de l'ordre de 450 M€. Si le projet est rentable le concessionnaire abondera. Les autres fonds complémentaires évoqués pourraient être utilisés pour mettre les 14 km de la RN 520 coté Limoges en 2 fois 2 voies et coté Poitiers pour terminer aussi la RN 149 en 2 fois 2 voies à 110 km/h gratuite, Poitiers-Parthenay- Bressuire. Cela assurerait ainsi la continuité de l'A 147 vers Cholet et Nantes.

11- Qu'en pensent les élus et autres décideurs ?

Si l'on ne fait pas d'autoroute Limoges va perdre encore de son attractivité et sa place dans la région, les élus ne peuvent l'ignorer. L'intérêt de rapprocher physiquement Poitiers et Limoges est fort puisqu'il apportera de la synergie dans beaucoup de domaines entre ces 2 villes moyennes.

La plupart des élus se demandent pourquoi la liaison entre l'A 20 et la RN 141 par la RN 520 en 2 fois 2 voies n'est pas encore réalisée alors qu'elle devait se faire rapidement après son passage dans le giron de l'Etat (création RD 2000 puis RN 520). C'est pourtant un des axes les plus chargés du département et que l'on y constate des bouchons tous les jours (et des accidents). Ce sera le dernier tronçon de la RCEA à être réalisé !! Cela est prioritaire par rapport à la RN 147 tout le monde en est conscient. Maintenant on nous explique que ces 7 km de RN 520 de Grossereix à l'échangeur de Lavaud se feraient après l'autoroute ? ce qui veut dire que les 7 km de la RN 520 restants ne se feront peut-être ...jamais ! Scénario perdant –perdant encore. On a **plus besoin des 14 km de la RN 520 en 2 fois 2 voies que de dédoubler la RN 147 sur 6 km.**

Du côté de la Vienne on pourrait penser que la technique des « déviations successives » en 2 fois 2 voies pourrait donner satisfaction. Avec Fleuré réalisé, Lussac les Châteaux et Mignaloux en projet (pour longtemps encore ?) il ne restera que quelques kilomètres de la nationale actuelle. On oublie le Montmorillonnais et la Vienne s'arrête peut être à Lussac... ?

Cette concertation, aussi engageante pour l'avenir de cette partie de la région, doit amener chacun à bien réfléchir et évaluer ce qui sera le **meilleur, le « pas mal » ne sera pas suffisant**, pour satisfaire le plus grand nombre, utilisateurs, riverains proches et habitants des territoires oubliés.

ET SI ON SORTAIT DU CADRE?

Après avoir bien lu le dossier, fait des vérifications, on comprend qu'il faut une autoroute, **mais surtout pas sur le tracé qui est proposé!** Il y a mieux à faire, peut-être même pour moins cher, et réalisable plus rapidement. Le **tracé de substitution**, bien décrit dans la présentation, **s'autodétruit à la lecture du document**, très cher, peu de temps gagné, pas financé, ...et il est surtout probable qu'il ne se **termine jamais**. Mais nous avons à faire à une lourde machine qui ne peut (veut) pas se remettre en cause (DREAL ? ou ceux qui la pilotent ?). Alors on poursuit les études toujours dans le même sillon (celui de la nationale) depuis 30 ans ! *Serions-nous restés dans l'ancien monde ?* Alors oui il serait temps de « **sortir du cadre** » et de relier Poitiers à Limoges **autrement que par la nationale tracée il y a plus de 2 siècles** ! La première liaison par le rail, entre Limoges et Poitiers, passait déjà par Le Dorat et Montmorillon.

Si j'ai commencé au point 1 par parler **départ et arrivée de l'autoroute** c'est que coté Poitiers avec la déviation de Mignaloux Beauvoir on ne sait toujours pas ce qu'on veut faire et coté Limoges on ne sait pas non plus comment aménager le début de RN 520 depuis l'autoroute A 20 !

En regardant les chiffres du trafic coté Poitiers la RN 147 amène 18 000 Véhicules/ jour et la RD 951 13 000. Parmi les 6 propositions, 2 préconisent un passage au-dessus (au Nord) de la RD 951 et la coupe à 4,5 km de la rocade de Poitiers, c'est intéressant puisqu'on rassemble les 2 flux, 147 et 951, sur une même route à 2 fois 2 voies mais ne serait-il pas judicieux de pousser le raisonnement plus loin et de prolonger/décaler cette nouvelle voie en la faisant passer au Nord de Sèvres-Anxaumont et de Saint Julien L'Ars avant de redescendre vers le Sud , vers Montmorillon, en coupant la RD 951 à 10/12 km de la rocade ? Par ailleurs on évoque aussi un projet de déviation sur la RD 951 de Saint Julien L'ARS !

Doubler ainsi la RD 951 sur une dizaine de kilomètres c'est faire d'une pierre 3 coups ! Cela peut mériter une réflexion approfondie. Les villes et villages traversés déviés de fait et il n'y a **plus de déviation de Mignaloux à imaginer** ! Une seule autoroute pour doubler à la fois la RN 147 et la RD 951. Cela rapprocherait réellement Montmorillon, et ses environs, mais aussi Chauvigny, de Poitiers. Ce projet autoroutier participera pleinement au désenclavement du Sud Vienne et Nord Haute Vienne.

Pour la Haute Vienne l'aspect rail-route avec le Dorat peut ouvrir des perspectives en plus de tout ce qui a été décrit.

Sans avoir une vision globale, entière, chiffrée, planifiée de l'ensemble du projet il serait inconscient de commencer quelques travaux que ce soit sous prétexte que l'on a un budget et qu'il « faut bien faire quelque chose ».

Une autoroute entre Poitiers et Limoges **se justifiera** d'autant mieux qu'elle **fera gagner du temps**, qu'elle sera la **plus courte possible** tout en **desservant réellement de nouveaux territoires**. Il faut donc saisir cette opportunité et ne **pas se tromper de projet** ! Il reste maintenant à penser cet aménagement de territoire autour de ce qui est développé dans cette réflexion et faire participer, au plus tôt, un concessionnaire qui voudra bien s'investir dans le projet en lui donnant réellement les **moyens de nos ambitions**.

J'espère que ce débat public pourra faire évoluer les réflexions et apporter une solution aux besoins du plus grand nombre.

Jean Claude HYVERNAUD 18/01/22