

ASSOCIATION CENTRAL PARC MIGNALOUX-BEAUVOIR

Nos avis et apports sur le projet A 147

L'Association Central Parc Mignaloux-Beauvoir s'engage depuis 2003 pour améliorer les conditions de vie dégradées des habitants des abords de la RN 147, des riverains, des enfants des écoles.

Nous agissons pour obtenir une déviation à Mignaloux-Beauvoir depuis de longues années : acteurs locaux, nous sommes impliqués dans les projets des 2 entrées sud-est de Poitiers, la Route de Limoges RN 147 et la Route de Chauvigny RD 951, pour permettre aux habitants de retrouver un cadre de vie acceptable. Un arrêté ministériel pour une déviation Nord a été pris en 2006 mais aucune suite ne lui a été donnée. Les scénarios soumis à concertation en 2019 sont toujours en suspens. Nous sommes directement concernés par la partie « finale » du projet au sud-est de Poitiers puisque c'est notre lieu de vie. Nous avons sur ce projet de fortes attentes et des interrogations.

1. NOS AVIS SUR LES CONSTATS ET LES OBJECTIFS DU PROJET AUTOROUTE

1.1. L'État constate le besoin d'une nouvelle infrastructure routière rapide et sûre

1.2. Nous partageons le constat d'insuffisance de l'actuelle RN

- 1.2.1. Comme usagers de cette route
- 1.2.2. En tant que riverains de la 147
- 1.2.3. Comme habitants d'une même région.

1.3. Nous partageons les objectifs du projet, solution globale d'aménagement de l'axe

- 1.3.1. Eviter tous les bourgs actuellement traversés par la RN 147
- 1.3.2. Améliorer significativement la sécurité.

2. NOS AVIS SUR LES SOLUTIONS PROPOSÉES

2.1. Il manque une brique à l'édifice : la déviation de Mignaloux-Beauvoir

- 2.1.1. Un tronçon détournant le trafic de transit des entrées sud-est
- 2.1.2. Résoudre le problème des cumuls de trafic aux extrémités

2.2. Les bénéfices de l'approche globale autoroute

- 2.2.1. L'autoroute et le projet partiel de 2x2 voies
- 2.2.2. L'autoroute sera-t-elle chère ? Investissement et exploitation
- 2.2.3. L'autoroute est compatible avec la stratégie bas carbone

3. CONCLUSION : L'URGENCE de la DÉVIATION, les DÉLAIS et PRIORITÉS

1. NOS AVIS SUR LES CONSTATS ET LES OBJECTIFS DU PROJET

1.1. L'État constate le besoin d'une nouvelle infrastructure routière rapide et sûre, comme en 2005, comme en 2019, mais cette fois dans le cadre d'une approche globale de la liaison Poitiers-Limoges. Il met aujourd'hui en lumière l'inadaptation de toute la liaison. Il constate aussi que les portions qui reçoivent le plus de trafic sont aux 2 extrémités, entre Bellac et Limoges et entre Lussac et Poitiers. ► Sur ce dernier point, L'Etat maître d'ouvrage a prévu de répondre avec les 5 projets d'aménagement inscrits au CPER 2015-2022, dont celui de l'aménagement des entrées sud-est de Poitiers avec la déviation de Mignaloux-Beauvoir.

1.2. Nous partageons le constat d'insuffisance de l'actuelle RN

- ✓ 1.2.1. comme usagers de cette route
- ✓ 1.2.2. en tant que riverains de la 147
- ✓ 1.2.3. comme habitants d'une même région

1.2.1. Comme usagers de cette RN, que nous empruntons pour rejoindre les différentes zones d'emploi de l'agglomération, pour travailler à la centrale de Civaux, pour des déplacements professionnels ou personnels à Limoges. Nous déplorons :

- le temps de trajet anormalement long, à allure réduite incitant à doubler les véhicules lents
- un mélange de tous les modes de transports, poids lourds, voitures, motos, tracteurs, convois exceptionnels, posant de graves problèmes de sécurité
- une route inadaptée à l'écoulement du trafic à fort pourcentage de poids lourds (1800 PL par jour entre Lussac et Poitiers, 1400 PL entre Bellac et Limoges), des accotements non stabilisés qui n'autorisent aucun rattrapage en cas de sortie de route
- une accidentologie démontrée : 26 tués, 328 blessés dont 131 hospitalisés entre 2012 et 2021 selon l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, qui chiffre le coût économique de ces accidents à 136 millions d'€. Ce n'est plus admissible.

► Une question se pose : combien faut-il encore attendre de drames humains pour que soit mise en cause la responsabilité de l'Etat et des collectivités concernées ?

1.2.2. En tant que riverains de la RN 147

- La RN actuelle traverse la commune de Mignaloux-Beauvoir dans un environnement urbanisé, avec 2 carrefours à feux et un carrefour giratoire à proximité du CHU de Poitiers à La Milétrie.

« Des fortes congestions de la circulation générées par ces feux sont récurrentes aux heures de pointe ; elles pénalisent la vie locale par les nuisances sonores, les pollutions locales, les temps perdus ... » (DREAL Rapport V2 des études d'opportunité 2019 Chapitre 4.2.3 p179).

Mignaloux-Beauvoir souffre d'un excès de trafic, d'un excès de camions pour des centaines d'habitants. Dans une zone de 250 m de part et d'autre de l'axe, il y a plus de 500 habitations.

Un exemple : les 420 enfants des écoles et de la crèche scolarisés à 50 m de la RN 147, tout comme les riverains, sont obligés de vivre fenêtres fermées à cause du bruit et de la pollution, **avec tous les effets sur la santé** qui sont démontrés aujourd'hui.

- La RN est saturée dans Mignaloux-Beauvoir depuis qu'elle a atteint 17.000 véhicules/jour en 1996 (DREAL 2019 Dossier de concertation p34).

En 2017, il y avait 19.000 véhicules/jour TMJA, dont 12% de Poids Lourds en moyenne jour/nuit. En heure de pointe du soir, le trafic PL atteint 19 % (DREAL Rapport V2 des études d'opportunité 2019 Chapitre 4.3.2.1. p216).

- La circulation « fuit » sur les Routes Départementales et les voies de lotissements en parallèle, inadaptées. C'est la « congestion » évoquée dans le dossier d'autoroute comme dans les études de l'Etat en 2005 et 2019. Et ceci ne va pas s'arranger avec le développement de l'habitat prévu dans les PLU des 4 communes du Sud-Est autour de la RN 147 (DREAL Rapport V2 des études d'opportunité 2019 - 4.2.1.1 - p174).

1.2.3 Comme habitants d'une même région

1.2.3.1. Le trafic de passage nous impacte fortement

Le « POINT NOIR » de la sortie sud-est de Poitiers se traduit par des pics de circulation lors des grands week-ends et des départs en congés. Il crée encore plus de nuisances par les remontées de file sur la rocade (Liaison Nord-Est), les arrêts entre les 2 feux tricolores de Mignaloux, les itinéraires de shunt au sein des lotissements bordant la 147. Passé le centre-bourg, la circulation est ralentie jusqu'à Lussac, Lhonnaizé. ► Quelle image est ainsi donnée par Poitiers, aucun progrès depuis 30 ans alors que des situations analogues ont toutes fini par trouver une issue ailleurs en France ? Quelle image offre le sud-est de la Vienne, mal desservi, par contraste avec le Futuroscope qu'on voit de l'Autoroute A 10 ?

► **A combien est mesuré le flux de passage aux pics des vacances et des grands WE ?**

1.2.3.2. L'attractivité du territoire

- Les infrastructures de transports sont un facteur clé de l'attractivité : or les localités à distance de Poitiers et de Limoges perdent inexorablement des habitants. L'éloignement et l'absence de route rapide et sûre est un vrai frein.

- Si l'effet d'attractivité sur l'économie locale n'est pas mécanique, ce n'est pas une raison pour ne rien tenter ! A la condition que les plans de territoire s'adaptent à la nouvelle donne du passage de l'autoroute, l'accès rapide pourrait à minima faciliter le maintien des activités (relocalisation au droit des échangeurs, nouvelle dynamique), encourager la reprise d'exploitations agricoles et assurer une meilleure visibilité des offres touristiques au sud-est de la Vienne.

- La synergie Poitiers-Limoges rééquilibrerait la Région Nouvelle Aquitaine ; au-delà des échanges entre universités et CHU, elle devrait viser toutes les complémentarités possibles aujourd'hui, créer des emplois sur place et éviter à nos jeunes de partir systématiquement après leurs études, à Nantes, Paris, Bordeaux ...

► **Poitiers aurait bien tort de se satisfaire de vivre dans la mouvance de Bordeaux en ignorant l'axe Est-Ouest. Une liaison rapide et sûre peut attirer ou maintenir des emplois dans nos territoires et dans nos 2 grandes agglomérations si les plans de territoire sont revus à la lumière de cet axe de mobilité.**

1.3. Nous partageons les objectifs du projet, solution globale d'aménagement de l'axe, qui permettrait, selon l'avis de la concertation, d'éviter tous les bourgs actuellement traversés par la RN 147 et d'améliorer significativement la sécurité.

1.3.1 Nous sommes d'accord avec la volonté d'éviter tous les bourgs actuellement traversés

- Le développement de l'habitat dans nos zones péri-urbaines tend à augmenter la demande de transports et ceci renforce aussi l'usage de la route.
- Le trafic des Véhicules Légers longue distance progresse de + 1,1 % par an entre 2015 et 2070 (DREAL 2022, Taux Croissance Annuels Moyens de la demande de trafic routier).
- Le trafic Poids Lourds augmente aussi de + 0.4 % par an sur cette même période (même source).

En détournant le trafic des camions notamment, avec l'interdiction aux plus de 7,5 tonnes de traverser les agglomérations de la RN147 actuelle, le projet d'autoroute aura des répercussions positives.

La nouvelle infrastructure a du sens car :

- **elle améliorerait les conditions de vie, la qualité de l'air, les niveaux sonores et la protection de la santé pour les très nombreux riverains des localités traversées.** ► le chiffrage a été demandé à la DREAL,
- **en supprimant les points de congestion, elle contribue à baisser les émissions de CO2 et à réduire le temps perdu dans les véhicules.**

L'autoroute devra en parallèle faire en sorte que le tracé évite les zones à enjeux, habitées et sensibles, en minimisant la population potentiellement concernée par la nouvelle infrastructure et en prenant toutes les mesures de compensation environnementales appropriées au contexte (cf Avis de l'Autorité Environnementale).

1.3.2. La sécurité serait améliorée

- Localement : l'insécurité tient au trafic élevé et aux risques liés à la cohabitation des Poids Lourds, voitures et bus dans la traversée de Mignaloux, tout autour sur les RD voisines et les voies adjacentes, et bien au-delà jusqu'à Fleuré, section routière très accidentogène.
- Tout du long de l'itinéraire Poitiers-Limoges, Route Nationale et Européenne 62, partie de la RCEA : nous entendons trop souvent les sirènes des véhicules de secours qui passent sur cet axe. Malgré les améliorations apportées, comment ne pas s'insurger contre la lenteur de l'action publique ?

Le projet d'autoroute offre l'opportunité :

- **de sécuriser la route en fluidifiant la circulation sur un itinéraire continu, fiable et homogène de bout en bout de la liaison Poitiers-Limoges.**

2. NOS AVIS SUR LES SOLUTIONS PROPOSÉES

2.1. Il manque une brique à l'édifice : la déviation de Mignaloux-Beauvoir

Notre demande constante vise à séparer les flux locaux et les flux longue distance, en déviant le transit pour l'écartier des zones les plus habitées. C'est une demande légitime et fortement partagée par les habitants. En Mars 2019, Central Parc M-B a lancé une pétition en faveur d'une déviation qui a recueilli plus de 1200 signataires sur Mignaloux-Beauvoir.

Les communes qui ont déjà leur déviation, comme Fleuré, comme Migné-Auxances, seraient-elles prêtes à revenir en arrière ?

A cet égard, il y a un angle mort dans le dossier : rien sur le point d'arrivée de l'autoroute sur la Liaison Nord-Est, ni sur la trajectoire pour l'atteindre. Le dossier se borne à reprendre les scénarios proposés par la DREAL en 2019.

Le projet d'autoroute annonce inclure les 5 projets d'aménagement inscrits dans les Contrats Plan État Région. Dans les faits, 4 seulement sont décidés. Aucune décision n'a été prise ni sur les modalités ni sur le financement du projet d'aménagement sud-est de Poitiers.

2.1.1. Un tronçon qui détournerait le trafic de transit des entrées sud-est de Poitiers. Nous demandons que la nouvelle voie inclut un tronçon qui reliera la 2 × 2 voies de Fleuré à la rocade voie Malraux par un tracé au nord long et aura le mérite de capter une partie du trafic de la RD 951 très chargée elle aussi avec ses 13000 V/j dont 10 % de camions. C'est la condition pour que ce projet d'autoroute soit cohérent avec les objectifs annoncés.

Quelle que soit l'issue de la concertation, il y a urgence à ce que l'Etat maître d'ouvrage de la 147 trouve une solution durable pour une déviation du trafic national et international, avec un calendrier précis et une mise en œuvre plus rapide que tout ce qui a été évoqué jusqu'ici.

C'est ce qu'attendent des centaines d'habitants vivant aux abords de la RN 147 et RD 951 pour retrouver un cadre de vie apaisé et acceptable. Pourquoi ne pas être plus clair et laisser planer un doute dans l'étude ? Ce projet de déviation, en suspens depuis 2019, doit être repris en charge par l'Etat et faire partie de l'étude d'opportunité de l'autoroute.

2.1.2. Résoudre le problème des cumuls de trafic aux extrémités : au-delà de l'insuffisance de toute la liaison actuelle Poitiers-Limoges, l'Etat met en lumière le problème des trafics cumulés aux extrémités, zones les plus proches des entrées des 2 agglomérations.

► Nous affirmons qu'on ne pourra pas résorber la congestion et les nuisances sur la RN à Mignaloux-Beauvoir en projetant d'y renforcer les transports collectifs et cyclables tout en y maintenant le trafic actuel des poids lourds et du flux de transit, sans parler de son évolution à venir. C'est pourtant ce que laisse entrevoir la Communauté urbaine de Grand Poitiers avec un projet sur les mobilités locales alternatives à la voiture. Nous rappelons que ce projet a toujours été présenté par l'Etat, qui est maître d'ouvrage de la RN 147 (et doit le rester selon nous), comme complémentaire au dossier d'aménagement des entrées sud-est de Poitiers.

2.2. Les bénéfices de l'approche globale autoroute

2.2.1. L'autoroute et le projet partiel de 2x2 voies soulagent dans les 2 cas les localités contournées avec des effets bénéfiques sur les conditions de vie et de santé des riverains, dont Mignaloux-Beauvoir. Mais dans le projet partiel, avec des tronçons de déviation, on laisse en l'état 37 Kms. Que pensent les habitants concernés de ce traitement inégal ? Ils ont autant besoin de la sécurité d'une route à 2X2 voies pour se rendre à Poitiers ou à Limoges.

On condamne ces territoires à ne plus pouvoir ni maintenir ni attirer les emplois de proximité nécessaires, ni offrir des conditions de vie acceptables aux agriculteurs qui voudraient reprendre des exploitations et continuer à prendre soin de ces territoires.

► Un projet de 2X2 voies sans péage avec déviation des centre-bourgs tout du long aurait été préférable à cet aménagement partiel par tronçons, mais ce n'est pas ce qui est proposé.

2.2.2. L'autoroute sera-t-elle chère ? Distinguons l'investissement de son exploitation.

2.2.2.1. En ce qui concerne l'équipement, nous ne sommes pas en mesure de donner un avis sur les coûts. Nous disons par contre que les habitants de la Vienne ont contribué par leurs impôts nationaux à financer les infrastructures de transports pour l'aménagement du territoire national décidé par l'État. Et nous voyons se construire en France des giratoires, des 2x2 voies et des autoroutes partout là où c'est jugé nécessaire, comme l'A 79 (mise aux normes standard autoroute de la RN 79 entre Montmarault et Digoin sur 92 km).

Nous demandons aujourd'hui un juste retour des choses en ce qui concerne notamment le sud-est de notre département. Après le refus de la ligne LGV, il est logique qu'à notre tour, nous puissions bénéficier d'une infrastructure routière adaptée au XXI^e siècle.

2.2.2.2. Concernant l'exploitation : il faudra rendre cette autoroute attractive pour attirer les poids-lourds et véhicules en transit qui paieront in fine ; ceux-ci seront d'autant plus nombreux qu'elle leur fera gagner du temps et du carburant sur longue distance. Elle est d'ailleurs censée faire revenir des usagers qui allaient chercher un autre itinéraire moins risqué mais plus long, par exemple les camions empruntant la RD 741 et la RN 541, inadaptées à cela.

En ce qui concerne les usagers locaux qui feraient le choix de l'autoroute, tous ne paieront pas 14€, comme on l'entend dire partout mais en proportion de la distance, et moins avec le système des abonnements. ► Est-il en outre possible d'envisager un péage encore plus réduit en fonction des points d'entrée et de sortie pour les usagers locaux ?

2.2.2.3. L'autoroute présente pour la sécurité une vraie valeur ajoutée. Un tracé homogène, régulier et des équipements spécifiques offrent une sécurité très supérieure.

- Nous pensons que les usagers privés et les professionnels ont droit à conduire sur longue distance en confort et en sécurité : le péage en est le prix. Chacun doit être en mesure de choisir selon ses contraintes, selon la distance, entre l'autoroute et la RN « historique » qui sera délestée notamment du trafic de transit.

- Car l'insécurité a aussi un coût élevé pour la collectivité : faut-il discuter du rang de la dangerosité de la RN 147, 3^{ème} ou X^{ème} ?, au regard des 26 morts, 121 blessés hospitalisés entre 2012 et 2021 et du coût de ces accidents chiffré à 136 Millions d'€ ? (DIRCO-Juillet 2021). Il s'agit bien d'argent public tristement dépensé, conséquence de la lenteur à réaménager cet axe.

Dans le projet « partiel », nous notons que la sécurité n'est pas assurée sur toute sa longueur : l'alternance « désoptimise » la liaison par des rétrécissements répétés. Les 110 km à 2 × 2 voies seront coupés par une dizaine de passages ralentis à 2 × 1 voie dont les ouvrages, ponts, viaducs : ce seront des points sensibles comme tous les rétrécissements.

2.3. L'autoroute est compatible avec la Stratégie Bas Carbone

Avec l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, le transport doit aller vers la décarbonation quasi complète du transport terrestre. Analysons 4 leviers de la transition énergétique de la mobilité dans le contexte de la neutralité carbone (Source : Atelier du 3 Février 2022, Thèse : A.BIGO).

2.3.1. Au regard de la demande de transports : celle-ci existe et il est essentiel que différents modes de transport puissent être proposés aux usagers.

Dans les projections à 2070, avec des hypothèses permettant d'atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone 2050, la demande de circulation routière continue à évoluer avec des taux de croissance dits modérés :

- pour les Véhicules Légers longue distance > 100 km : + 1,1 % par an entre 2015 et 2070
- pour les Véhicules Légers courte distance <100 Km : - 0,7 % par an entre 2015 et 2070
- pour les Poids Lourds : + 0.4 % par an d'ici 2070 (Taux de Croissance Annuels Moyens TCAM de la demande de trafic routier- projections issues du scénario AMS de la Stratégie Nationale Bas Carbone).

Ce n'est pas l'équipement routier en tant que tel qui augmente la demande de transports, il la recentre sur un axe adapté et y ramène des usagers venant d'itinéraires inadaptés (2.2.2.2).

2.3.2. Au regard du report modal :

Le train a évidemment toute sa place, mais il apporte dans les faits une réponse limitée.

Sur la liaison Poitiers-Limoges, l'État et la Région Nouvelle Aquitaine se sont engagés à rénover sur plusieurs années la ligne ferroviaire SNCF pour développer une offre de TER voyageurs mieux adaptée.

Il n'y a pas de perspective de ferroutage annoncée sur cet axe ferroviaire.

► En revanche, l'autoroute peut évidemment favoriser les Bus et Transports collectifs propres, assurés d'une régularité et d'un temps de trajet raisonnable qui fait défaut aujourd'hui, avec des allers-retours envisageables dans la journée.

2.3.4. Au regard du taux de remplissage :

Le covoiturage se développe fortement aux entrées d'autoroute, l'internet facilitant la mise en relation. Il est aisé de s'y garer et de changer de véhicule, des aires de stationnement bien dimensionnées sont prévues pour ça. Et surtout, le trajet est sécurisé et l'horaire d'arrivée est prévisible en raison d'une circulation fluide et régulière. La RN 147 actuelle et les risques routiers qu'elle comporte n'incitent pas à covoiturer !

2.3.5. Au regard de l'efficacité énergétique des véhicules : l'électrification du parc des véhicules légers est engagée. La transition s'annonce plus complexe pour les véhicules lourds. Mais pendant cette période de transition, une circulation régulière qui supprime les points de congestion comme celui de Mignaloux-Beauvoir et bien d'autres contribue à diminuer les émissions de CO2.

- Pour les voitures, avec l'évolution du prix du carburant et la prise de conscience écologique, nous pensons que les usagers de l'autoroute vont privilégier le besoin de régularité, de sécurité et le confort de conduite bien davantage que la vitesse, sans doute appelée à baisser.

- En ce qui concerne les poids lourds, nous constatons l'énergie qu'ils dépensent pour redémarrer aux 2 feux de Mignaloux et c'est ainsi sur toute la route. A vitesse stabilisée, un poids-lourd va consommer moins, de l'ordre de 4 à 5 litres, que s'il s'arrête, change de vitesse aux feux rouges, dans les virages et dans les côtes. Or le trafic des PL est élevé sur cet axe.

La transition vers la décarbonation pour les véhicules lourds se fera plus lentement, biocarburants, électrification, hydrogène... (Rapport d'information du Sénat sur les transports de marchandises face aux impératifs environnementaux 19 Mai 2021). Et les équipements de recharge pour ce type de véhicules sont plus faciles à prévoir dans le temps et à intégrer sur une Autoroute que sur des portions de 2X2 voies, comme d'ailleurs toutes les évolutions technologiques.

3. L'urgence de la déviation, les délais et priorités

Pour nous, il y a **URGENCE d'une route performante sur toute la distance** Poitiers- Limoges et en particulier sur notre secteur sud-est de Poitiers compte tenu des niveaux de trafic élevés.

Le meilleur choix d'aménagement, autoroute ou projet partiel alternatif, sera celui qui permettra de concrétiser au plus vite **la déviation de Mignaloux-Beauvoir**. A cet égard :

- **l'autoroute avec un concessionnaire** qui participe le plus possible financièrement permet un calendrier annoncé plus court et une mise en service à l'horizon 2030, avec un échéancier et un **engagement ferme et contractuel** entre l'Etat, les collectivités et le concessionnaire.

- **le projet partiel alternatif** serait quant à lui financé au fil de la mobilisation des crédits des Contrats CPER prévus sur 15 ans ; le risque de dérapage des coûts est bien supérieur dans **des opérations d'aménagement successives** qui s'échelonnent sur 15 ans plutôt qu'en 1 fois.

► **Cette concertation publique est une opportunité historique pour que l'Etat maître d'ouvrage prenne les décisions pour cette RN dans sa globalité, et qu'il y inclut spécifiquement la réalisation de l'aménagement sud-est de Poitiers par la déviation de Mignaloux-Beauvoir, comme il l'a prévu et s'y est engagé dans le cadre du CPER 2015-2022.**

✚ **Association CENTRAL PARC Mignaloux-Beauvoir**

✚ centralparcmb@gmail.com