

Concertation au sujet du projet d' autoroute A 147

Né près de Poitiers, et habitant près de Limoges, il y a plus de soixante-dix ans que j' utilise la N 147 entre ces deux villes. C'est pourquoi ce projet m'intéresse tout particulièrement, ce qui m'a décidé à vous envoyer ce texte.

Après des « Considérations générales » je mettrai en avant les raisons qui me poussent à retenir la version « autoroute concédée » et mes arguments contre la variante « 4 voies ». J'examine également la possibilité d' itinéraire alternatif et propose deux solutions de financement.

Je me suis appuyé pour rédiger ce texte sur les documents disponibles en ligne sur le site de la DREAL Aquitaine et dans le dossier de concertation.

Considérations générales

En Haute -Vienne extrêmement peu de travaux ont été faits sur cet axe au cours de cette très longue période, exceptée la déviation de Bellac. De ce fait la N 147 est devenue une des nationales les plus dangereuses de France et des moins « roulantes ».

D'une manière générale, très peu de projets d'infrastructures de « mobilité » ont été réalisés dans ce département, et quand ils l'ont été, ce fût sur des formats « minimalistes », sans aucune projection vers l'avenir, dont un accroissement inéluctable du trafic automobile.

Citons par exemple:

- au nord-ouest de l'agglomération la « RN 520, ex D 2000 » entre l' A 20 et la N 141, qui a été réalisée il y a une vingtaine d'années en 2x1 voie. Elle est aujourd'hui très chargée, avec de nombreux poids-lourds (en continuation de la RCEA).
- Format minimal également pour la déviation de Bellac, avec ses quatre ronds-points qui ralentissent considérablement la circulation à cause des poids lourds, nombreux sur cet axe, qui peinent à reprendre leur vitesse de croisière après chaque franchissement d'un rond-point. Aussi la tentation est grande pour les automobilistes de « tout essayer » pour les doubler avant d'aborder ces ronds-points, sur les trop courts créneaux de dépassement à 3 voies (et limités à 90 km/h, vitesse réelle « de croisière » des poids lourds). C'est pourquoi cette déviation à 2 + 1 voies est très dangereuse, et n'apporte pas le service attendu d'une déviation.

Les principaux projets « enterrés » après de longues phases d' études et de concertations sont beaucoup plus nombreux, citons :

- Au sud-ouest, le contournement de l'agglomération de Limoges en 2 x 2 voies pour relier l'A 20 et la N 141 (arrêté préfectoral de mise à l'étude du 2 mars 2007) abandonné vers 2017
- Après consultation du public étalée sur 2015-2016, sur la mise à 2 x 2 voies de la N 147 « au nord de Limoges » (jusqu'à Bellac) le bilan de cette concertation a été publié par le Préfet de la Haute-Vienne en avril 2017, avec une mise en service prévue en... 2023 !
- Fin 2018, la mise à 2x2 voies de la RN 520 entre Lavaud et Grossereix a déjà fait l'objet de réunions publiques organisées par la DREAL. Ce projet a souffert du projet concomitant de ligne à grande vitesse LGV Poitiers-Limoges, qui a été annulé. Ce qui a entraîné le report puis l'annulation de ce projet routier, indispensable aujourd'hui pour l' aménagement de la N 147
- Le projet de contournement est de Limoges (Panazol-Feytiat) a eu une vie assez brève qui s'est terminée en avril 2019 suite à un désaccord politique

Une autoroute concédée, pourquoi ?

Les études effectuées montrent que c'est la solution qui apporte, et de loin, le plus de gain de temps de trajet et de quiétude pour les habitants. Les acteurs économiques s'accordent à dire que c'est un puissant outil de développement. Les chiffres pris en compte dans les projections de la DREAL concernent essentiellement les déplacements pendulaires Potiers-Limoges. Logique, puisque l'on interroge les habitants le long de cet axe. Mais il me semble que l'on oublie à tort que cette liaison constituerait aussi une voie de transit importante pour les Poitevins, liaison autoroutière vers Toulouse et l'Occitanie, et pour les Limousins vers Nantes, Rennes et la Bretagne, toutes régions à l'économie dynamique et au tourisme développé. En tous cas le rôle de l'A 147 comme voie de transit me semble sous-estimé dans l'approche économique du projet. Et ce ne sont pas les « concertations » bien trop locales qui mettront en avant l'atout que constituerait cette autoroute au niveau national.

Refus d'un scénario alternatif à 4 voies

En effet, l'expérience passée des projets ayant concernés cette route et plus généralement les projets d'infrastructure, rappelée dans les Conditions Générales ci-dessus, montre qu'ils sont, en ce qui concerne notre département, très lents à réaliser, sujets à de nombreux retards, et très souvent à la merci d'un abandon partiel ou total, car mal défendus par les décideurs locaux.

Les deux créneaux de dépassement longs de 1700 mètres prévus au sud de Bellac sont de vrais «pousse-au-crime», avec leurs ronds-points en amont et en aval, comme pour la déviation de Bellac. Comme la section Bellac-Lussac ne sera pas aménagée sur 30 km, il y aura des candidats nombreux pour doubler les poids-lourds sur ces créneaux à 2 x 2 voies avant d'aborder cette déviation de Bellac.

La déviation envisagée à Lussac-les-Châteaux à 2x1 voies sur 8 km, fait peur également avec un seul créneau de dépassement par sens, de longueur inconnu. Comme la section Bellac-Lussac ne sera pas aménagée sur 30 km, il y aura beaucoup d'automobiliste sur cette première opportunité de dépassement depuis et jusqu'à Bellac, pour doubler en sécurité des poids-lourds sur ces créneaux de la déviation de Lussac. Les giratoires type « cacahuètes » sur une itinéraire où il y a jusqu'à 27% de poids lourds ne sont pas faits pour fluidifier la circulation.

Par ailleurs remarquons que l'Etat a prononcé la déclaration d'utilité publique de l'A 154 de Nonancourt à Allaines (A 10) sur l'axe Rouen-Orléans, au sud du grand contournement est de Rouen, déjà engagé. L' Appel à candidatures va être lancé en 2022, pour une réalisation en 2030. Ce projet concerne des régions peuplées, dynamiques et à vocation touristique. Il est en concurrence frontale avec le nôtre en ce qui concerne les financements de l'Etat et la réalisation par une société autoroutière privée.

Variante par des itinéraires concurrentiels

La variante par la RN 141, la RD 948 et la RD 741 devient très intéressante si l'opposition aux tracés actuels est trop forte. Les 35 premiers kilomètres au départ de Limoges, à 2 x 2voies sont déjà en service (RN 141), et il reste environ 80 km à réaliser pour rejoindre la RN 10 à hauteur de Gençay, qui est déjà à 2 x 2 voies elle aussi, ce qui résout, à peu de frais, le problème de l'arrivée à Poitiers. Au nord de Confolens le relief est plus facile, les zones traversées sont peu peuplées et le foncier est peu cher. Peu d'ouvrages d'art semblent nécessaires.

Ces 80 km à réaliser sont à comparer aux 110 km du projet A 147 envisagé.

En ce qui me concerne, vu les conditions de circulation sur l'actuelle N147, c'est l'itinéraire que j'emprunte et que je conseille aux personnes qui viennent ou vont à Poitiers.

Financement

Je propose deux solutions originales :

- Supprimer la voie ferrée Limoges-Poitiers, peu fréquentée. En effet, l'état de la ligne est préoccupant et la vitesse actuelle des trains n'est pas acceptable, avec des retards et des annulations trop nombreuses. Le chiffrage annoncé par la SNCF pour améliorer cette ligne (scenario 2 du document DREAL) se monte à environ 1 milliard d'euros, soit sensiblement le coût de l' autoroute. Le trajet Poitiers-Limoges en train durerait 1h19 à comparer avec les 52 minutes pour l' autoroute.
La «simple» régénération de cette ligne coûterait 222 M€ pour un gain de 12 minutes, pour seulement supprimer les causes de limitation de vitesse actuelle et sans électrifier cette ligne.

Il faut remplacer cette liaison par une ligne de bus, confiée au privé, qui emprunterait l'autoroute. L'investissement est nul, et l'Etat gagne un milliard d'euros plus l'entretien annuel de cette ligne. On dit que chaque passager transporté sur les lignes TER du département coûte, par voyage, 100 € à la collectivité. C'est probablement vrai.

- Deuxième solution, instaurer une concession sur l'A 20, entre Vierzon et Brive, soit une portion à péage de 250 km environ, soit plus du double que les 110 km de la concession envisagée pour l'A 147. Les chiffrages restent à faire. Le futur concessionnaire de l' A 147 pourrait « cumuler » avec la concession de l' A 20.

Conclusion

Le coût annoncé pour réaliser l'autoroute est de 1 milliard d' euros. Soit grosso-modo le double de la mise à quatre voies envisagées. Cette somme est à comparer aux investissements prévus sur la même période en Nouvelle-Aquitaine: 10,3 milliards d'euros pour la LGV Bordeaux-Toulouse et 3,7 milliards pour celle de Bordeaux à Dax via Mont de Marsan (175 km environ)
L'autoroute, confiée au privée, fait gagner au minimum 5 ans dans sa réalisation, si l'on fait l' hypothèse hardie que l'Etat tiendra ses échéances, ce qui, l'expérience l'a montrée, est rarement le cas. Elle apporte une sécurité de bout en bout alors que le projet de « rapiéçage » à 4 voies fait alterner des portions sécurisées et des portions qui gardent toute la dangerosité qu'elles ont actuellement. Et tout ceci sans prendre en compte l' augmentation du trafic d'ici les 15 ans que va demander sa réalisation.

Il apparait donc que seule une solution autoroutière peut apporter à la fois le maximum de sécurité et de gain de temps de trajet très significatif. De plus la VAN-SE de l'autoroute est de + 172 M € alors que la solution à 4 voies a une VAN-SE de – 175 M €.

La prise en compte de l'importance de ce futur axe pour le maillage autoroutier français et de l'électrification du parc automobile à l'échéance 2030 renforce encore l'intérêt de réaliser cette nouvelle autoroute dans les meilleurs délais.

Hugues Sarrauste

11/03/2022
hugues2mmail.com