

La concertation qui nous est proposée se présente sans doute comme une des dernières voire la dernière occasion de donner notre avis et de se positionner sur ce que nous voulons pour notre territoire en matière de mobilité. En effet le Limousin est souvent considéré comme le parent pauvre, « *les oubliés* » « *la diagonale du vide* » et il est vrai que les limousins ont toujours été des migrants pour fuir la pauvreté, ce phénomène semble perdurer même si les conditions sociales se sont améliorées. On constate toutefois que de profondes transformations de notre société sont en train de se mettre en place, elles sont liées à l'avènement du tout numérique (télétravail) au choix d'un mode de vie plus écologique et depuis 2020 à la crise sanitaire qui suscite des remises en question. De plus en plus d'urbains viennent s'installer dans nos campagnes et font parfois renaître des activités artisanales oubliées, la qualité de vie prime sur l'argent qui semble de moins en moins un critère déterminant dans le choix des carrières.

Une fois ce constat fait, le désenclavement de notre Limousin reste d'actualité, nous avons besoin de nous ouvrir pour rattraper notre retard et cette concertation nous en offre l'opportunité. Les camions et les voitures continueront à circuler et autant qu'ils le fassent dans de bonnes conditions. Il est donc nécessaire que nous mettions de côté nos contingences politiques pour faire aboutir enfin un projet à la mesure des enjeux qui se présentent à nous.

Pourquoi le projet d'autoroute et sa variante en deux fois deux voies (pas partout) ne répondent pas aux besoins.

Tout d'abord, sans revenir sur la longue histoire de ce projet d'aménagement (1992), il faut revenir à la réunion 29 avril 2019 à Bellac organisée par l'association Autoroute A147 Grand Ouest en présence de nombreux élus. Deux plaquettes de présentation de la future l'Autoroute ont été distribuées elles sont intitulées « *A147 exemplaire et novatrice* » et « *Pour une autoroute A147 inclusive* » ce qui confirmait les propos tenus précédemment sur la nécessité de repartir sur *une base zéro*.

Force est de constater que le projet présenté avec un tracé au plus près de l'actuelle RN intégrant les opérations engagées ou prévues au CPER ne remplira pas cet objectif (passages sur 11 ouvrages à 2 fois une voie, arrivée sur Couzeix non adaptée, territoires non desservis ...

Arrivée sur Couzeix.

Le projet à l'origine devait permettre de desservir la zone d'activités Océalim (2^{ème} zone du département après Limoges 500 emplois) ce ne sera pas le cas ni d'ailleurs avec la mise en deux fois de la RN 520, compromettant de fait son extension. 90 % du trafic venant de Poitiers se dirige vers l'est, soit vers l'Autoroute A20, la Zone Industrielle Nord avec son centre routier et ses hôtels, Couzeix n'est donc plus l'entrée naturelle de Limoges de cette route et de fait on rallonge le parcours de plus de 2 kilomètres de l'actuelle 147. Cet aspect et bien d'autres ont déjà été largement développés dans les dossiers d'enquêtes publiques et/ou de concertations de la mise à deux fois deux voies de la RN147 et RN520 et ce sans effet. (voir site internet de la DREAL)

Désenclaver un maximum de communes.

Une autoroute doit permettre de faciliter la circulation sur les grands axes, vers Nantes, Tours... mal desservis par exemple en ce qui concerne Limoges, mais en même temps rapprocher les riverains des centres urbains (hôpitaux, médecins spécialistes, administrations...)

L'idée de faire partir l'autoroute au niveau du nord de Limoges sur l'autoroute A20 est intéressante et pourrait s'avérer plus attractive pour un opérateur autoroutier qui en assurerait quasiment la totalité du financement. Ce tracé permet de desservir à la fois Bellac et Le Dorat, Lussac-les-Châteaux, Montmorillon (sous-préfecture plus de 6000 habitants) tout en éliminant le difficile contournement de Mignaloux-Beauvoir. Coté Limoges cela allège le trafic de la RN520 et permet de solutionner l'accès à la zone Océalim et à Family Village.

Il faut également noter la possibilité de combiner le rail et la route en utilisant la gare du Dorat qui se retrouverait à une vingtaine de minutes de Limoges par l'autoroute évitant ainsi la partie la plus

tortueuse du trajet ferré et capterait la population de la Creuse voire de l'Indre.
Il est donc fortement souhaitable que cette option d'autoroute soit intégrée dans la concertation mais en confiant l'étude à un opérateur autoroutier.

Les principaux utilisateurs de l'autoroute et donc les payeurs sont les professionnels, ils se sont exprimés lors des rencontres et considèrent que le paiement n'est pas rédhibitoire mais bien un avantage (sécurité des salariés, temps passé, cout réel...)

Les particuliers auront toujours le choix de pendre la nationale moins encombrée mais il ne faut pas perdre de vue que les entreprises versent parfois des primes de transport et il est souhaitable qu'une tarification adaptée soit mise en place.

On peut parfois comprendre la position de nos amis Poitevins qui eux sont correctement desservis (autoroutes et LGV) mais on n'ose pas penser qu'ils souhaitent abandonner le sud de la Vienne ni entraver leurs (anciennes) relations (entreprises, université...) avec le Limousin.

En ce qui concerne les écologistes, qui sont d'ailleurs aussi nos amis, leur démarche va souvent dans le bon sens, mais quel que soit l'option choisie il faut bien comprendre que l'on n'évitera pas l'artificialisation des sols y compris pour une deux fois deux voies. La transition écologique nécessite aussi du béton pour l'installation d'éoliennes !

Beaucoup d'autres arguments favorables au choix de l'autoroute ont déjà été évoqués à juste titre dans cette concertation, l'option de la RN en deux fois deux voies conduirait irrémédiablement vers un projet sans fin (exemple de la RN141) d'autant que l'aménageur a la fâcheuse tendance de privilégier les travaux les moins onéreux ; les deux mini créneaux de Chamboret et Berneuil en sont la parfaite illustration. D'ailleurs l'aménagement alternatif proposé en deux fois deux voies partielles exclut d'emblée 30 kilomètres entre Bellac et Lussac-les-Châteaux et 6 km tortueux autour de Berneuil.

Financement :

Si on doit reconnaître que les documents mis à disposition pour cette concertation sont très complets, la présentation du financement nécessite des éclaircissements en effet comparer le scénario alternatif soit 450M€ à 1208€ pour l'autoroute semble plutôt simplificateur et ne reflète pas les éléments du dossier.

Si on fait abstraction de la déviation de Fleuré (8km) déjà réalisée les CPER prévoient sauf erreur

143 M€	pour la déviation de Lussac-les-Châteaux
14 M€	pour Berneuil /Chamboret
100 M€	pour les 6,5 km de Couzeix
130 M€	valeur moyenne des 6 propositions pour la déviation de Mignaloux-
80 M€	pour les 7km de Lavaud à Grossereix sur la RN 520
467 M€	pour environ 38 km

Il en reste environ 35 km à programmer dans le scénario alternatif, donc à financer et à réaliser, on peut sans doute estimer le cout total pour terminer cette route sans tenir compte de l'inflation et telle qu'elle est présentée à **900 M€ pour seulement 80 kilomètres réalisés, à comparer avec les 1014M€ de base de l'autoroute pour 117 km d'autoroute en deux voies.**

En conclusion c'est donc bien un projet d'une autoroute concédée innovante et inclusive qui s'impose avec un financement privé complété nécessairement pour les voies de raccordement par des financements publics qui pourraient être ceux de la Région Nouvelle Aquitaine et des départements concernés (loi 3DS) qui souhaitent s'investir dans un projet d'autoroute.

Maurice LASNIER
87270 COUZEIX

