

## Participation à la concertation préalable du public sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges.

**I UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR LA ROUTE EST SURCHARGÉE ? P 2**

**II UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR LES TRAVAILLEURS ONT UN BESOIN INTENSE DE PASSER DE POITIERS À LIMOGES (FLUX DOMICILE – TRAVAIL) ? P 3**

**III UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR IL FAUT DÉSENCLAVER ÉCONOMIQUEMENT LIMOGES ? P 4**

**IV UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES POUR RAPPORTER DE L'ARGENT PUBLIQUE À L'ÉTAT ? P 5**

**V UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES POUR DIMINUER LE TRAFIC DE POIDS-LOURDS SUR BORDEAUX ? P 6**

**VI UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR CE SERA PLUS EFFICACE POUR LE TRAFIC DE POIDS LOURDS POUR L'ESPAGNE ? P 9**

**VII UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR C'EST L'UNIQUE MOYEN DE SÉCURISER LE TRAFIC ROUTIER ET DE LUTTER CONTRE SA HAUSSE ? P 13**

**CONCLUSION : P 14**

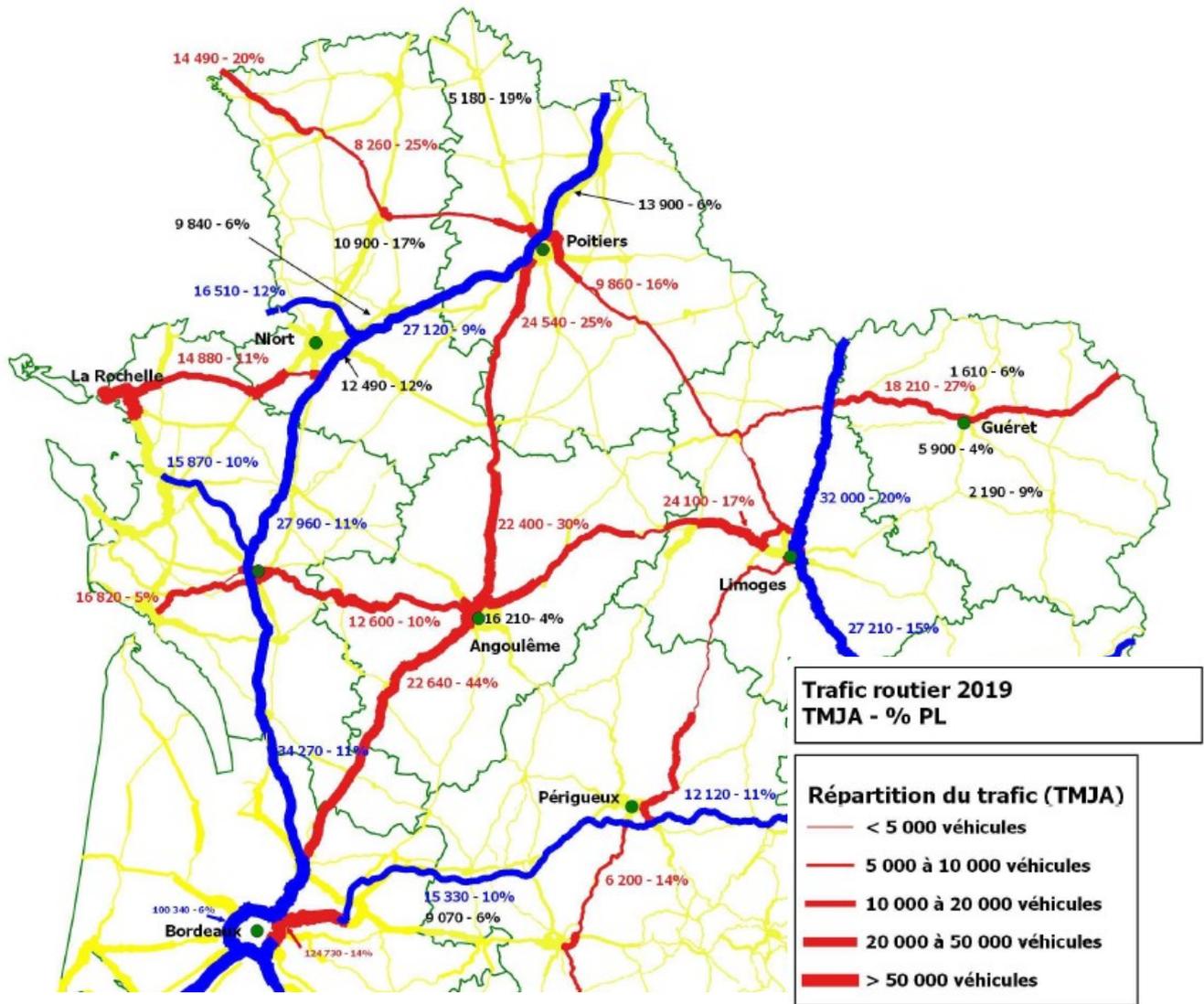
J'ai fait mes études à Poitiers et je vis actuellement dans le Béarn ( 64400 Oloron ). Je considère que ce projet d'aménagement de la route entra Poitiers et Limoges fait partie de l'aménagement de l'axe E 7 pour le transit internationale entre l'Espagne et le nord de l'Europe, et je vais vous le démontrer en apportant des faits. Je milite depuis des années et connaît bien ce dossier (FB : blog personnel La pigouille béarnaise @LaPigouilleBearnaise , page [ANVII Béarn - STOP Déviation Oloron](#)).

**I UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR LA ROUTE EST SURCHARGÉE ?**

Voyons la carte du trafic, p. 11 de ce lien [https://www.ornouvelleaquitaine.fr/wp-content/uploads/2021/07/2019\\_RECUEILVOYAGEURS.pdf](https://www.ornouvelleaquitaine.fr/wp-content/uploads/2021/07/2019_RECUEILVOYAGEURS.pdf)



**Le trafic en 2019 sur le réseau structurant en Nouvelle-Aquitaine**



NON, c'est bien l'axe Poitiers - Angoulème - Bordeaux qui est plus emprunté que celui Poitiers-Limoges .

Même la présentation du dossier de concertation publique le dit : trafic modéré

**Un niveau de trafic modéré**

En dehors de congestions le matin et le soir à hauteur de Mignaloux-Beauvoir (86), et plus rarement à Couzeix (87), la RN147 est peu sujette aux embouteillages. Sur les deux sens cumulés, le trafic atteint un niveau modéré entre 6 600 et 10 700 véhicules.

Pourquoi alors une autoroute entre Poitiers et Limoges ?

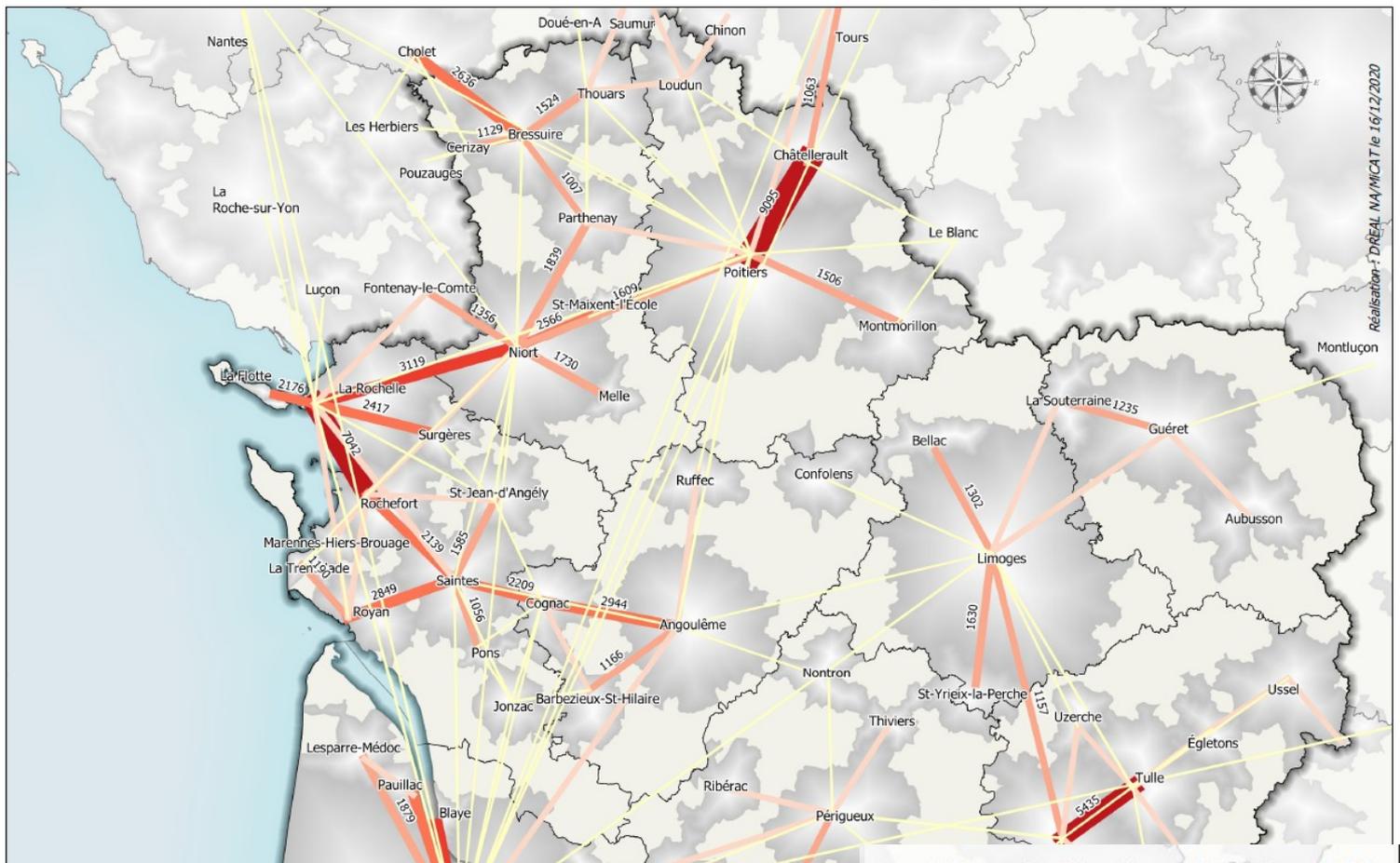
## II UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR LES TRAVAILLEURS ONT UN BESOIN INTENSE DE PASSER DE POITIERS À LIMOGES (FLUX DOMICILE – TRAVAIL) ?

Voyons les données (que j'ai du chercher, absentes du dossiers de concertation, sauf erreurs de ma part): [http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/6\\_mobilite\\_transport.pdf](http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/6_mobilite_transport.pdf)

ATLAS CARTOGRAPHIQUE  
DREAL Nouvelle-Aquitaine

Mobilité et Transport

Flux domicile-travail entre aires  
d'attraction des villes



Réalisation: DREAL NA/MCAT le 16/12/2020

■ Aires d'attraction des villes 2020 (INSEE)

**Nombre de flux bidirectionnels en 2017\***

■ < 500

■ 500 - 1 000

■ 1 000 - 2 000

■ 2 000 - 3 000

■ 3 000 - 5 000

■ 5 000 - 10 000

■ >10 000

\* Seuls les flux hors AAV de Paris et >200 sont représentés

Réponse à la question : NON, pas d'après ces données de 2020, il n'y a pas de flux d'attraction domicile-travail entre Poitiers et Limoges qui pourrait expliquer ce projet d'autoroute ...

Pourquoi alors une autoroute entre Poitiers et Limoges ?

### III UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR IL FAUT DÉSENCLAVER ÉCONOMIQUEMENT LIMOGES ?

Le désenclavement est souvent cité par les aménageurs. Mais dans la réalité, une route crée pas de travail, elle le délocalise vers le pôle le plus attractif, il y aura donc un gagnant et un perdant.

Attention à l'effet Tunnel qui desservirait les petits villages :

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/effet-tunnel>

## Effet tunnel

L'**effet tunnel** est la perte d'accessibilité relative pour les petits pôles lors de la construction d'une infrastructure à grande vitesse entre les grands pôles.

Par souci de raccourcir toujours plus les **distances-temps** entre les plus grandes agglomérations, la densité des nœuds des grands **réseaux de transport** contemporains tend à décroître : les LGV (lignes à grande vitesse) et les autoroutes comportent moins de points d'accès (gares TGV, bretelles) que les lignes classiques et les routes normales. Les transports aériens sont, par nature, créateurs d'effet tunnel.

Aussi, des portions importantes des territoires sont mal desservies par les réseaux de transport rapide, les réseaux qui les traversent ne les irriguent pas et apparaissent comme des corps étrangers. À l'échelle micro-locale, la construction d'un axe à grande vitesse tend même à gêner les circulations, en réduisant les points de traversée possible, compte-tenu de l'emprise des réseaux en largeur et de la nécessité de construire des passerelles ou des tunnels pour les traverser. Cela pose également la question de la **continuité écologique**.

(ST, JBB) dernière mise à jour : janvier 2019.

En reliant 2 pôles (Poitiers et Limoges), c'est le pôle le plus attractif qui gagnera. Limoges sera-t-elle vraiment favorisée dans ce cas ?

Si il est écrit qu'il faut désenclaver Limoges, c'est que Limoges est moins attractive. Comment en la reliant à Poitiers, ville bien plus attractive car directement sur l'axe Paris - Bordeaux, Limoges sera-t-elle gagnante ?

Une des 2 villes gagnera en attractivité au dépens de l'autre.

Les entreprises s'y développeront, les citoyens iront y travailler et devront s'y loger. Les loyers augmenteront face à la demande.

Les trajet pour le travail devra augmenter car pour se loger, les travailleurs les moins bien payés devront habiter loin des pôles attractif... Le trafic augmentera donc et l'insécurité qui va avec.

Même le Gouvernement Espagnol le reconnaît : <https://bap-europe.com/le-gouvernement-reconnait-que-ni-le-train-ni-les-autovias-ne-ralentissent-le-depeuplement-de-lespagne-rurale/>

**La Stratégie de Mobilité** récemment approuvée –un document élaboré par le Ministère des Transports, ratifié en Conseil des Ministres et nécessaire pour l'obtention de millions de fonds européens– comporte un chapitre consacré à la mobilité rurale qui reconnaît que « **le développement des infrastructures de transport ne protège pas en soi de la perte de population dans les zones rurales** ».

En d'autres termes: **construire des infrastructures n'évitera pas le dépeuplement.**

C'est ce que dit le document officiel, même si la **ministre des Transports, Raquel Sánchez**, évoque peu après l'importance des nouvelles infrastructures pour la lutte contre le défi démographique. **C'est ce qu'elle a déclaré** lors de l'inauguration de la gare TGV de Sanabria, sur la ligne Madrid-Galice.

Alors pourquoi créer un autoroute Poitiers-Limoges ?

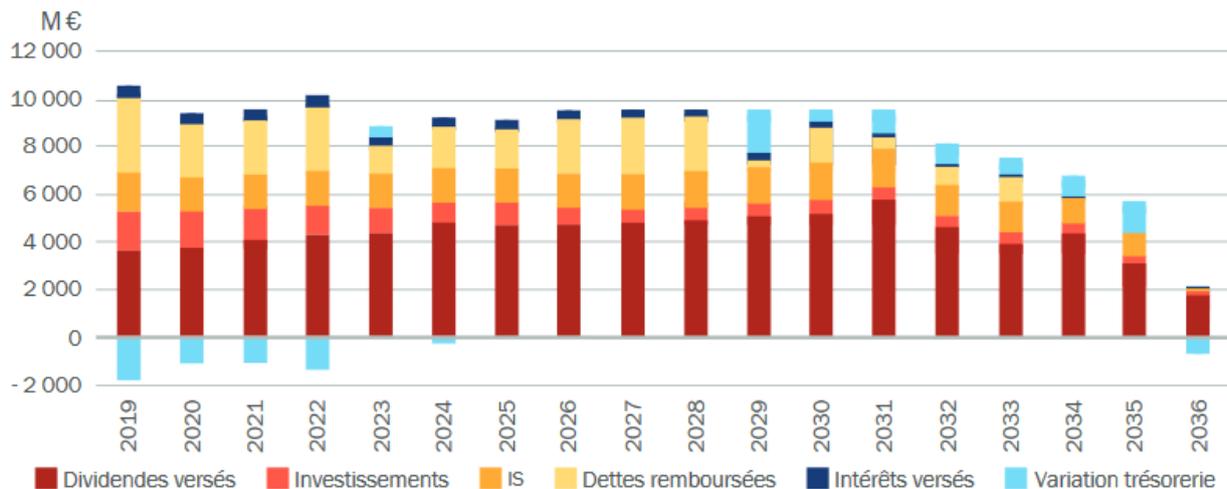
## IV UNE AUTOROUTE POITIERS- LIMOGES POUR RAPPORTER DE L'ARGENT PUBLIQUE À L'ÉTAT ?

Espérons le. Mais L'état a concédé la gestion à des sociétés privés.

Le dernier rapport parlementaire montre que les dividendes versés par les compagnies autoroutière à qui l'État a concédé la gestion sont fleurissants :

[https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/11/rapport\\_economie\\_des\\_concessions\\_autoroutieres\\_nov2020.pdf](https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/11/rapport_economie_des_concessions_autoroutieres_nov2020.pdf)

Affectation prévisionnelle des flux de trésorerie opérationnels et variation prévisionnelle de la trésorerie des sociétés historiques privées



Source : Calculs ART à partir des données transmises par les SCA en juillet 2019

Par contre, l'investissement pour entretenir les autoroutes diminuerait, et le rapport s'inquiète de l'état des autoroutes quand la concession arrivera à sa fin.

- **Devant la rédaction laconique des contrats concernant la définition du bon état, l'Autorité invite le concédant à retenir une approche permettant de défendre ses intérêts patrimoniaux**

La fin des concessions sera d'après ce rapport l'occasion de mieux négocier pour que l'État puisse récupérer une plus grande partie des gains :

« Des travaux doivent également être entrepris pour que les contrats s'achèvent dans les meilleures conditions : l'Autorité demande en particulier que, pour défendre au mieux les intérêts de l'État, une doctrine exigeante sur le « bon état » des biens de retour soit rapidement définie.

Enfin, la question de la gestion des infrastructures à l'issue des contrats en cours doit se poser dès maintenant. Sur ce point, il est d'ores et déjà possible d'estimer que, si la puissance publique décide à nouveau de faire appel à des partenaires privés, les contrats devront être plus courts, afin de tirer pleinement parti des bénéfices de la concurrence. »

Alors pourquoi une autoroute ou une voie plus rapide entre Poitiers et Limoges ?

## V UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES POUR DIMINUER LE TRAFIC DE POIDS-LOURDS SUR BORDEAUX ?

Voici une carte extraite de la page d'un élu Girondin voulant l'axe Limoges – Mussidan – Langon -Pau pour désengorger Bordeaux :

<https://yves-damecourt.com/regionales-2021-nous-soutenons-le-projet-dune-liaison-limoges-perigueux-mont-de-marsan-pau-au-coeur-de-la-nouvelle-aquitaine/>



Voici un extrait du vrai projet défendu par le monde politique sous la pression de Lobby (Develpo'SO, BAP...) dont l'un (BAP) a déjà perçu plus de 250 000 euros de fonds publics (données en ma possession) :

« Pour nous cet axe est essentiel à l'équilibre de la Région, d'une part, et permettra, en proposant un itinéraire au transit Nord-Sud, de l'Europe du Nord vers l'Espagne, de soigner du même coup la thrombose bordelaise. »

« Voici donc le problème essentiel du rééquilibrage : l'axe routier Nord-Sud qui manque cruellement à l'intérieur de notre région et reliant directement Limoges, Périgueux, Mussidan, Langon, Mont-de-Marsan, Pau, Oloron et, par le tunnel du Somport, l'Aragon. »

« Un axe alternatif et plus court au trajet Paris-Madrid actuel pourrait être constitué avec des aménagements finalement moins coûteux que les investissements routiers permanents et répétitifs consacrés à la zone littorale, à la rocade bordelaise ou la N10 au nord de Bordeaux.

Les aménagements concernés sont décrits dans les documents ci-joints. Cette option présente d'autres multiples avantages que le nécessaire rééquilibrage régional et en particulier l'allègement du trafic routier sur l'axe Bayonne-Poitiers et donc de la rocade bordelaise. C'est moins de bouchons, donc beaucoup moins de pollution. »

Un aperçu de ce que veut BAP (un des lobbys routiers notamment), de qui la compose (en orange), et des aménagements routiers déjà effectués façon puzzle ou voulu sur l'AXE E 7 (en bleu):

## BÉARN-ADOUR-PYRÉNÉES ET SES COMBATS

2 juin 2013 | Bernard Boutin | 43 commentaires

★★★★★ 0 (0)



Béarn-Adour-Pyrénées, association regroupant des socio-professionnels et politiques de tous bords, milite pour l'amélioration des infrastructures dans la région. BAP est déjà bien connu pour ses combats engagés : Le premier, le plus

emblématique, fut celui de l'autoroute A65, Pau-Bordeaux. Gagné, l'énergie de l'association s'est retournée vers : la déserte directe par LGV du Béarn et de la Bigorre, la mise en place d'un diffuseur sur l'A64 à Morlanne, la création d'un liaison la plus courte possible entre Lescar et la rocade d'Oloron, l'amélioration de la RN 134 entre Oloron et le Somport et le renforcement des co-opérations entre Béarn et Bigorre. Rencontre avec Pierre Saubot, président de BAP autour du diffuseur de Morlanne, la Lescar-Oloron et Béarn-Bigorre.

Une confirmation de ce que veut Bordeaux par son commentaire dans l'enquête publique pour son PLUI (plan local d'urbanisme intercommunal) :

[https://participation.bordeaux-metropole.fr/sites/default/files/bordeaux\\_metropole/bm\\_plu\\_9e\\_modif\\_rapport\\_denquete\\_26aout2019.pdf](https://participation.bordeaux-metropole.fr/sites/default/files/bordeaux_metropole/bm_plu_9e_modif_rapport_denquete_26aout2019.pdf)

p 17

Action 8.5 Plan poids-lourds « ... Participer au plan de stationnement pour les poids-lourds en transit : ... - dissuader la circulation poids lourds en heures de pointe (négociation avec les chargeurs et les transporteurs, aires de stockage à proximité de l'agglomération, aménagements limitant le stationnement sauvage, modulation tarifaire des péages en amont de la Métropole) ... Etudier l'aménagement de **barreaux** routiers pour diminuer le trafic de transit et son impact sur la Métropole

p 19

*Concernant les barreaux routiers, la Métropole a demandé à l'Etat de relancer le débat public sur le projet de contournement de l'agglomération. Elle souhaite que soit notamment examinée la possibilité d'un nouveau barreau Langon-Mussidan, limitant les impacts et permettant un report des flux de transit sur un itinéraire A63-A65-A89-A20.*

Voilà des hommes politiques et des lobbys veulent donc : POUR DÉLESTER BORDEAUX DU TRAFIC ET DE LA POLLUTION , ALLONS METTRE CE TRAFIC ET CETTE POLLUTION AILLEURS, CAR NOUS VOULONS CONTINUER A COMMERCER A L'INTERNATIONAL EN TRAVERSANT LA FRANCE ; et faisons payer ces aménagements avec les impôts des français, bien sur.

Aucune vision pour trouver des alternatives au trafic routier (pistes que je propose en conclusion), aucune logique :

Y a trop de trafic ? développons le ailleurs...

C'est ensuite engorgé ailleurs ? Faisons de nouvelles routes,

Routes qui permettront d'habiter plus loin, de travailler plus loin, ce qui augmentera le trafic...

## VI UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR CE SERA PLUS EFFICACE POUR LE TRAFIC DE POIDS LOURDS POUR L'ESPAGNE ?

C'est ce que voulait les grands patrons dès le projet d'ouverture du tunnel du Somport ,  
voie d'accès à ce nouveau trafic : extrait d'un article de 1997

<https://www.lesechos.fr/1997/07/pyrenees-le-percement-du-tunnel-routier-du-somport-est-enfin-termine-817867>

Lanta, président de la CCI de Pau. Tous attendent en effet de ce nouveau franchissement des Pyrénées un désenclavement du Béarn, un accès à l'Espagne plus direct et plus sûr que via le Pays basque et, si l'autoroute Bordeaux-Pau est construite, un axe supplémentaire du nord de la France vers Madrid et la Méditerranée. Même point de vue pour les Aragonais, désireux d'ouvrir vers le nord Saragosse et le bassin de l'Ebre.

Et l'autoroute Pau Langon pour Bordeaux a été construite depuis.

Ce qui donne comme carte pour Poitiers à Saragosse avec en jaune le tracé voulu pour les lobbys et certains politiques :

**mappy** LIEUX ITINÉRAIRES

De : 50001-50820 Saragosse Aragon (Espagne) +  
Vers : Poitiers 86000

Départ maintenant Mes options

6 h 37 6 h 22 --

**LE PLUS RAPIDE** 6 h 37 >  
746 km > A-15, A10 101,24 €  
Carburant : 69,34 € | Péage en France : 31,90 €  
Actuellement 8 min de retard trafic

DÉTAILS ET PARCOURS

**LE MOINS DE KILOMÈTRES** 8 h 38 >  
647 km - Actuellement 12 min de retard trafic 60,08 €

Prix basé sur une voiture de taille moyenne - B7 (Gazole) Hors coût des péages à l'étranger

**Sur ma route**

Hôtels B&B Hôtels Stations-services Supermarchés Restaurants

**On y va autrement ?**

MOTO 6 h 22 >  
1 itinéraire A partir de 84,81 €

Trafic international vers l'Europe du Nord

La même carte avec en bleu les aménagements déjà effectués sur l'axe E7 en France (informations sur les aménagements effectués côté espagnol évoqués ensuite) et en rose ceux envisager (Poitiers – Limoges ; Mussidan - Langon ; Pau – Oloron ; déviation d'Oloron et d'autres en vallée d'Aspe)

The screenshot shows the Mappy app interface. At the top, the route is defined as 'De : 50001-50820 Saragosse Aragon (Espagne)' and 'Vers : Poitiers 86000'. The estimated travel time is 6 h 37 for a car, with a distance of 746 km. The cost for fuel is 69,34 € and for tolls in France is 31,90 €. The app also shows a 'Sur ma route' section with icons for hotels, B&B hotels, gas stations, supermarkets, and restaurants. A 'MOTO' section indicates a travel time of 6 h 22 for a motorcycle. The map on the right shows the route from Saragosse in Spain, through the Pyrenees (Somport tunnel), and through France towards Poitiers. The route is color-coded: blue for completed works, pink for planned works, and green for existing roads.

C'est le tunnel du Somport flèche rouge sur la carte au-dessus) qui fut la première pierre en France de cet axe :

<https://www.lesechos.fr/1997/07/pyrenees-le-percement-du-tunnel-routier-du-somport-est-enfin-termine-817867>

Si en Espagne la voie rapide est en effet quasi prête depuis Saragosse, car les crédits européens ont financé à 80 % les travaux, en vallée d'Aspe, par contre, la modernisation de la RN134 demandera encore une dizaine d'années faute de ressources suffisantes. C'est dire que l'accès français est aujourd'hui un goulet

Côté Espagnol pour déferler sur cet axe via le tunnel du Somport , tout est prêt (article de 2017, les constructions sont faites depuis) :

JOURNAL LA REPUBLIQUE

PAR JOANNA MORENO, PUBLIÉ LE 18 AOÛT 2017 À 7H30, MODIFIÉ À 8H30.

## **Au-delà du Somport, plusieurs énormes chantiers doivent relier trois autoroutes, de Lérida à Saragosse, en passant par Huesca et Jaca. Vu du Béarn, le contraste est saisissant.**

Situé dans la région de Huesca, au nord de l' Aragon, le col de Monrepós est un couloir stratégique où viennent s'embrancher la A22, en provenance de Lérida, et la A23 qui file en direction du Somport. Plus au Nord, à hauteur de Jaca, cette A23, appelée aussi E7, est rejointe par la A21 qui vient de Pampelune. **Au terme des travaux, ces trois autoroutes formeront un « pont » entre la Navarre et la Catalogne.**



Par effet d'aubaine (sachant que l'axe E7 va être aménagé et depuis l'ouverture du tunnel du Somport en 2003 permettant le passage même si la route est impraticable ( déjà plus de 20 accidents de camions en vallée d'Aspe, avec un chauffeur mort et des pollutions du gave en zone Natura 2000 à répétition <https://www.leparisien.fr/faits-divers/pyrenees-un-camion-au-contenu-dangereux-chute-dans-un-ravin-le-chauffeur-est-mort-28-08-2018-7868319.php>), les entreprises se développent sur Saragosse en Espagne

<https://www.revueconflits.com/espagne-aragon-saragosse-nicolas-klein/>

autonome est également un **pôle industriel et logistique de plus en plus prisé** en raison de son **excellente dotation en infrastructures**. Outre la gare TGV, que nous citons plus haut, l'on peut mentionner la présence de l'aéroport de Saragosse, situé dans le quartier de Garrapinillos, qui a ravi en 2019 la deuxième place au niveau national à l'aéroport Josep-Tarradellas de Barcelone-El Prat en matière de transport de marchandises [simple\_tooltip content='« Los aeropuertos españoles transportaron un récord de 275 millones de pasajeros en 2019 », Cinco Días, 13 janvier 2020.'](11)[/simple\_tooltip] ; **ou encore plusieurs autoroutes et voies rapides** (A-2 entre Madrid et Barcelone, A-23 entre Valence

**Cette concentration explique l'installation à Saragosse ou à proximité d'usines relevant de nombreux domaines** : automobile (Opel, LeciTrailer, Schmitz Cargobull), électroménager (BSH), équipement de la maison (Pikolin), bâtiment (Schindler), textile (Adidas), papeterie et cartonnerie (Torraspapel, Industrias Celulosa Aragonesa), agroalimentaire (Sabeco, Chocolates Lacasa, La

Cet essor date des années 2000, date à laquelle le tunnel du Somport est en construction.

L'effet d'aubaine a du marcher :

## Le décollage des années 2000

**C'est tout au long des années 2000**, et en particulier sous la direction du maire socialiste Juan Alberto Belloch (2003-2015), que **Saragosse commence à s'imposer comme un cœur économique majeur du nord de l'Espagne**.

La ville draine une population toujours plus importante et **se dote d'un nouveau réseau de transports**. Entre 2004 et 2011, les premières lignes de *tramway* sont

Ces entreprises et l'État espagnol attendent avec impatience que l'axe E7 soit aménagé côté français aussi « bien » qu'en Espagne.

## VII UNE AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES CAR C'EST L'UNIQUE MOYEN DE SÉCURISER LE TRAFIC ROUTIER ET DE LUTTER CONTRE SA HAUSSE ?

Comme démontré précédemment, le trafic routier facilité sur l'axe évitant Bordeaux pour l'Espagne est voué à augmenter fortement, puisque c'est le vrai but : délester Bordeaux de son trafic trop intense.

Les aménagements prévu comme augmentant la sécurité seront vite surchargé et l'insécurité routière sera vite à nouveau un problème... Une 4 voies sera-t-elle alors proposer comme solution ? belle fuite en avant.

De plus, j'ai déjà expliqué que le pôle attractif attirera les entreprises aux dépens du second pôle relié. Le travail s'y développant, il attirera les travailleurs. La demande de logement augmentant, les loyers augmenteront. Les travailleurs les plus précaires s'éloigneront des villes. Le trajet domicile travail s'allongera, augmenta le trafic routier, l'accidentologie, donc le besoin... de nouvelles routes.

Voici cette augmentation du trafic bien mieux expliqué ici par **Frédéric Héran, économiste et urbaniste à l'Université de Lille, et Paul Lecroart, urbaniste, enseignant à l'École urbaine de Sciences Po**

<https://www.enlargeyourparis.fr/societe/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages>

« Lorsque, pour « faire sauter un bouchon », la capacité de la voirie est accrue par la création d'une voie nouvelle ou l'élargissement d'une voie existante, on constate que l'infrastructure finit par attirer un trafic automobile supérieur à ce qu'avait prévu le modèle »

« Le trafic induit existe parce que les automobilistes profitent de l'effet d'aubaine qu'offre une nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent et plus loin »

Même les instances de l'État, au travers de l'Autorité Environnementale le dise, p. 3 :

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206\\_-\\_note\\_infrastructures\\_routieres\\_-\\_delibere\\_cle7d21bf.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle7d21bf.pdf)

Les études de trafic sont très importantes car elles alimentent la justification du projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre. Or, leurs résultats sont présentés de manière trop succincte et les études elles-mêmes ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure, ni les reports modaux possibles.

L'Ae a constaté également qu'il n'était presque jamais proposé de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des émissions de gaz à effet de serre, malgré les engagements pris par

De plus, l'État a reconnu en 2017 que la RN 134 en vallée d'Aspe ne peut supporter ce trafic. Mais partout le long de cet axe, le trafic s'intensifie, organiser par l'État lui-même qui laisse ces déviations et autoroutes se faire :

<https://www.senat.fr/questions/base/2017/qSEQ17120159S.html>

« Au contraire, l'Espagne a construit un réseau routier : il relie Saragosse au Somport, mais débouche malheureusement, côté français, sur la route nationale 134, qui n'est pas à la hauteur des trafics actuels et encore moins de ceux à venir. »

## CONCLUSION :

Le dossier de concertation présente comme alternative à l'autoroute des déviations ou morceaux de voies rapides.

1) Si on refuse l'autoroute mais accepte les nombreuses déviations : Le trafic évitant Bordeaux par Poitiers, Limoges, Périgueux, Mussidan, Pau, Oloron, vallée d'Aspe, tunnel du Somport, Espagne sans passer par Bordeaux et Biriadou surchargé sera facilité avec un gain de temps par ces nouvelles déviations.

Mathématiquement, le trafic y sera vite surchargé et aussi accidentogène que maintenant donc... Aucun gain de sécurité à long terme... devons nous alors accepter de nouvelles déviations ? Une fuite en avant donc.

2) En faisant l'autoroute, le trafic augmenté se déversera sur les autres villes et villages non contournés de l'axe Poitiers - Saragosse en Espagne par la vallée d'Aspe et le tunnel du Somport. Sécuriser un axe pour augmenter l'insécurité sur d'autres villages est-ce vraiment une vision humainement soutenable ?

D'autant plus que les autoroutes favorisent l'effet tunnel et les petits villages ne bénéficieront pas du tout d'un développement, ils subiront juste les nuisances du trafic : bruit, pollutions...

Et les grandes villes reliées (ici Poitiers et Limoges) seront encore plus facilement en concurrence, la plus avantageuse gagnera l'implantation des nouvelles entreprises, donc les nouveaux emplois, et habitants. Les loyers y augmentant, les travailleurs les moins riches devront habiter plus loin, augmentant d'autant le trafic. L'autre moins attractive perdra ses emplois et habitants

Cet axe E 7 se construit façon puzzle en étant caché aux citoyens.

Il est malheureux que l'État présente des projets morcelés à chaque département comme un gain de sécurité alors qu'il semble évident une fois les documents consultés dans sa globalité (de Poitiers au tunnel du Somport, jusqu'aux autopistes espagnoles déjà prêtes) que ce projet est bien un morceau de l'axe E7 trans-européen voulu depuis des années. Des routes payées et entretenues par nos impôts pour le bien de grandes sociétés de transport.

Sans compter que les sociétés de poids-lourds transitant en France pour l'Espagne sont majoritairement étrangères (avec un droit du travail moins chers car des salariés moins bien protégés) et ne payent donc pas d'impôts en France, voire même ne prennent pas leur essence en France pour en éviter les taxes qui pourtant participent à entretenir les routes sur lesquelles ils passent et qu'ils dégradent largement.

Rajoutons que l'État a permis que des autoroutes soient exploitées par des sociétés privées en payant un droit qui était moins élevé que ce qu'aurait rapporté les autoroutes en gardant leur exploitation publique... Un cadeau aux sociétés privées donc. Et ne parlons pas de la construction d'autoroute en partenariat public -privé, permettant encore plus aux entreprises privées de s'enrichir aux dépens des finances publiques.

Par contre, l'aménagement de cet axe E7 ne sera pas bénéfique pour les citoyens français auxquels on essaie de faire croire que la sécurité sur la route et le gain de temps sont le vrai but.

Je n'ai pas abordé le non respect de la lutte contre le réchauffement climatique, ni l'inquiétude face aux finances publiques qui sont largement ouverte pour construire des routes mais pas pour faire dignement fonctionner nos hôpitaux... Ni même la santé des habitants face à l'afflux d'un trafic routier qui amènera plus de pollutions.

Pour toutes ces raisons, je m'oppose formellement contre tous ces projets et la manière morceler et non complète de les présenter aux citoyens.

A quand un vrai projet de relocalisation des productions qui seront seules capables :

- de diminuer le trafic international,
- de lutter contre le réchauffement climatique,
- de protéger le travail en France en préservant les emplois locaux, et les travailleurs (grâce à notre droit du travail bien plus efficace qu'ailleurs en Europe),
- de protéger l'environnement car chez nous aussi, les lois et les vérifications de leur bonne application pour protéger l'environnement sont largement meilleures que dans beaucoup d'autres pays, notamment l'Espagne qui devient pourtant l'usine et l'industrie de l'Europe expliquant pourquoi cet axe E 7 traversant la France vers l'Espagne leur est stratégique.

Des rapports parlementaires préconisent d'ailleurs de relocaliser nos productions (alimentaires, médicaments, industrie) ce qui permettrait de diminuer grandement le trafic routier :

- [https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/01/20/un-rapport-parlementaire-propose-76-solutions-contre-la-desindustrialisation-en-france\\_6110212\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/01/20/un-rapport-parlementaire-propose-76-solutions-contre-la-desindustrialisation-en-france_6110212_3234.html)
- <https://miramap.org/Rapport-2015-circuit-court.html>

Les sommes colossales investies dans les nouvelles routes devraient être investies dans ces relocalisations.

Si par malheur cette autoroute voit le jour, ce sera peut-être l'occasion de discuter de son mode tarifaire (voir rapport parlementaire sur les autoroutes déjà cité )

Or, de façon générale, la demande de déplacement varie au cours du temps en fonction de l'utilité moyenne qui en est retirée par les usagers. Il en résulte qu'une tarification uniforme sur l'année, telle que celle qui est observée sur la majorité des concessions, peut se révéler, d'une part, excessivement dissuasive aux heures creuses et, d'autre part, trop faiblement régulatrice aux heures de pointe. Par conséquent, l'Autorité préconise, à l'avenir, d'introduire plus fréquemment qu'aujourd'hui une composante liée à la congestion dans les tarifs, sans modification des recettes totales des sociétés concessionnaires.

les coûts pour l'ensemble des parties. À l'avenir, si de nouveaux contrats de concession devaient être signés, la référence à une stratégie de gestion du patrimoine permettrait aux usagers de bénéficier de tarifs de péage les plus faibles possible compte tenu du niveau de qualité souhaité.

Merci de l'attention que vous porterez aux faits que je partage avec vous et qui n'étaient peut-être pas porté à votre connaissance, ce qui serait dommageable pour une consultation publique.

Vanessa Lemaistre