

Conseil Municipal du 31 janvier 2022

à 18h00

N°ordre 2  
N° identifiant 2022-0005

**Titre** Avis et propositions alternatives de la Ville de Poitiers dans le cadre de la Concertation préalable du public au sujet du projet d'autoroute Poitiers - Limoges

Rapporteur(s) M. Robert ROCHAUD  
Date de la convocation

Président de séance Mme Léonore MONCOND'HUY  
Secrétaire(s) de séance

**PJ.**

Membres en exercice 0  
Quorum 18

Présents 0

Absents 0

Mandats 0 Mandants Mandataires

Observations

Projet de délibération étudié par:	Commission Transition écologique et résilience
------------------------------------	--

Service référent	Direction Générale des Services
------------------	---------------------------------

Dans le cadre de la Concertation préalable du public au sujet du projet d'autoroute Poitiers – Limoges, la ville de Poitiers soumet l'avis suivant.

Déplorant l'inefficacité des liaisons actuelles entre Poitiers et Limoges, l'Etat propose la création d'une autoroute concédée parallèle à l'actuelle RN147. Un débat public vient d'être ouvert, encadré et animé par la Commission Nationale du Débat Public et ses garants. L'ensemble des acteurs privés, publics et institutionnels sont invités à exprimer leur avis sur le dossier avant sa présentation à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

L'association **Voie rapide 147-149**, à laquelle la Ville de Poitiers adhère aux côtés d'autres communes et habitants des départements des Deux-Sèvres, de la Vienne et de la Haute-Vienne, et qui défend l'amélioration des conditions de circulation et la sécurisation de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges, propose la motion suivante :

## **MOTION**

### **demandant l'accélération de l'aménagement de l'axe BRESSUIRE – POITIERS – LIMOGES**

Le Conseil d'Administration réuni en séance plénière le 26 novembre 2021

**RAPPELLE** la priorité absolue que constitue pour les trois départements concernés, Deux-Sèvres, Vienne et Haute-Vienne, l'aménagement en voie rapide de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges par les RN 149 et 147.

**RAPPELLE** qu'à l'exception d'un tronçon entre PARTHENAY et LA FERRIERE, du contournement de POITIERS et du contournement de FLEURE qui sont aménagés en 2x2 voies avec carrefours dénivelés, les RN 149 et 147 sont des routes à deux voies sur la quasi-totalité de l'itinéraire, avec des caractéristiques relativement médiocres et la traversée des agglomérations rencontrées.

**RAPPELLE** qu'elles offrent des possibilités de dépassement réduites et que les temps de parcours sont élevés, 1h30 entre BRESSUIRE et POITIERS pour 83 km et 2h10 entre POITIERS et LIMOGES pour 128 km.

**CONSTATE** que, compte-tenu de ces caractéristiques et du trafic Poids Lourds qu'elles supportent, le niveau d'insécurité est élevé en certaines portions de l'itinéraire, entraînant de nombreux accidents malheureusement souvent mortels.

**PRECISE** que le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement a approuvé en 2002 un avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI) retenant le parti d'aménager la liaison NANTES – POITIERS – LIMOGES en route express 2x2 voies, en fonction de l'évolution du trafic et retenant en priorité les sections suivantes :

- Dans la Vienne la section entre POITIERS et LUSSAC-LES-CHATEAUX
- Dans la Haute-Vienne la section entre BELLAC et LIMOGES.

**DEPLORE** qu'aucun aménagement n'ait été réalisé depuis la mise en service du contournement de FLEURE à l'été 2011.

**SOULIGNE** qu'une infrastructure sûre et rapide permettra :

- de lutter contre la désertification des territoires en favorisant leur accès et leurs liaisons avec les agglomérations
- d'assurer un maillage avec les schémas départementaux
- de développer l'économie de tous nos territoires : commerce local, trafic PL et VL local nécessaire à l'activité,
- de résoudre les trafics pendulaires locaux aux abords des grandes agglomérations.

**EST CONSCIENT** que la priorité doit être donnée aux aménagements de sécurité, de réduction de la gêne aux riverains par le contournement des bourgs et de création de créneaux de dépassement :

- SAINT-SAUVEUR – CHICHE
- Déviation de PARTHENAY et CHATILLON-SUR-THOUET
- CHALANDRAY – AYRON
- VOUILLE – MIGNE-AUXANCES
- Déviation de MIGNALOUX-BEAUVOIR
- Déviation de LHOMMAIZE
- Déviation de MOULISMES
- Déviation de SAINT-BONNET-DE-BELLAC
- BERNEUIL – CHAMBORET

**REQUIERT** que les aménagements aient le plus faible impact sur l'environnement et les paysages.

**EXIGE** que ces infrastructures soient gratuites pour les usagers de la route, et donc

**REJETTE** le projet d'autoroute entre Poitiers et Limoges qui ne répond à aucune de ces préoccupations.



Par la présente délibération, le Conseil municipal adopte cette motion et réaffirme ses priorités en matière d'aménagement de l'axe Poitiers – Limoges à savoir :

- **La cohérence avec les impératifs de transition écologique.** Chacun des nouveaux projets d'infrastructure de mobilité devra s'inscrire dans le cadre et dans les intentions de la loi LOM, de la Loi Climat et résilience (et notamment de son objectif de zéro artificialisation nette à inscrire dans les SRADDET), et dans le cadre de l'Accord de Paris et de la Stratégie Nationale Bas Carbone qui fixe l'objectif de neutralité carbone pour 2050. L'impact environnemental des projets devra systématiquement être évalué. Or, l'évaluation environnementale est indisponible dans le présent projet, comme le souligne l'Autorité Environnementale. Ainsi, ne sauraient être soutenus des projets fortement consommateurs de foncier (« L'emprise du projet sera responsable d'une artificialisation directe hors du commun (près de 800 ha) », sans compensation connue, indique l'avis de l'Autorité Environnementale), et encourageant le développement du trafic routier fortement émetteur de carbone et responsable de l'augmentation des pollutions générées.
- **La priorité aux déplacements quotidiens** et au désengorgement des entrées de ville. Les études du trafic routier sur l'actuelle RN147 démontrent qu'environ 70% du trafic aux entrées de ville de Poitiers et de Limoges est composé de trafic local, alors qu'entre Lussac et Bellac le trafic ne représente que 30% du trafic total de l'axe. L'urgence est donc d'agir pour alléger le trafic à l'entrée de Poitiers, source d'engorgement quotidien, préjudiciable à de nombreux salariés et de nombreuses familles. Grand Poitiers est porteuse d'un projet ambitieux sur l'entrée de Poitiers Sud-Est / Mignaloux, fondé d'une part sur l'aménagement d'un contournement léger en 2 voies visant à éliminer le trafic de transit et particulièrement celui des poids lourds, et d'autre part sur la structuration de l'intermodalité, avec des aménagements BHNS, cyclables, ferroviaires notamment. Ce projet doit être mis en œuvre au plus vite, et doit faire l'objet de priorités d'investissement.

En outre, le besoin auquel répond le projet d'autoroute est questionné par l'Autorité Environnementale elle-même. Elle souligne que seules 100 personnes sont concernées par un aller-retour quotidien entre les deux capitales, et s'attarde sur le peu de trafic estimé : « une circulation prévue particulièrement faible pour une autoroute [...] du fait d'un mauvais taux de report du trafic sur l'autoroute ». **Une perspective qui vient affaiblir une valeur socio-économique déjà potentiellement déficitaire.**

- **La priorité au transport ferroviaire.** Si la nécessité de mieux relier Limoges aux territoires environnants, et en particulier à Poitiers, n'est pas à contester, la solution ferroviaire apportera un complément performant au désengorgement des entrées de ville. La modernisation de la ligne TER Poitiers-Limoges, inscrite à l'Accord Régional de Relance et engagée par la Région Nouvelle-Aquitaine, est indispensable. Pour rappel, le rapport Delebarre, publié en 2017, évoque des scénarios de temps de parcours en train approchant 1h00. Considérant que les trajets réalisés en train émettent significativement moins de GES que les trajets réalisés en automobile<sup>1</sup>, il apparaît nécessaire de donner la priorité au transport ferroviaire et de lui rendre son attractivité par rapport aux déplacements routiers. Cette priorité concerne tant les déplacements des personnes que le transport de marchandises et donc l'indispensable relance du fret ferroviaire abandonné depuis trop longtemps en France. Pour rappel 80% des marchandises en France sont transportées par des poids lourds.
- **La priorité à la sécurité routière et à la qualité de vie des bourgs.** La réalisation de contournements de bourgs sur l'axe Poitiers – Limoges pour préserver la tranquillité et la santé des riverains, et l'ouverture de quelques créneaux de dépassement à deux fois deux voies, tels que mentionnés dans le dossier de concertation, doivent également être accélérés dans leur mise en œuvre.
- **La priorisation dans l'affectation de l'argent public.** Les priorités affichées doivent faire l'objet d'une priorisation claire de l'argent public et les opérations susmentionnées, en particulier relatives au cadran Sud-Est de Poitiers, ne sauraient être réalisées sans le soutien de l'Etat et de la Région, comme le confirme leur inscription au CPER. La concertation précise que leur coût n'est pas inclus dans celui du projet d'autoroute ; il existe donc un risque fort de concurrence entre le financement des différents projets. Le coût initial du projet est estimé à plus d'1 Milliard d'euros, soit environ 9 Millions d'euros par kilomètre. La subvention d'équilibre est estimée à 771 millions d'euros d'argent public, dont une partie non négligeable devrait en outre reposer sur l'engagement des collectivités locales.  
Enfin, la Ville de Poitiers accorde un attachement particulier à l'équité des citoyennes et des citoyens dans les financements publics de projets de mobilité, qui doivent être au service du plus grand nombre. Le caractère payant de l'autoroute entraînerait une inégalité entre les plus aisés pouvant se déplacer plus rapidement et les plus vulnérables conduits à subir des conditions de circulation dégradées. La priorité à accorder au financement public d'une autoroute à péage, à terme concédée, s'en trouve donc questionnée.

En ce sens, le scénario dit alternatif proposé dans le dossier de concertation de la CNDP consistant en l'aménagement en 2x2 voies des sections Poitiers – Lussac-les-Châteaux et Limoges – Bellac, proposant une route sans péage, pourrait constituer une base de travail acceptable, vis-à-vis de la réponse à identifier aux enjeux de sécurisation et d'amélioration des conditions de circulation. Les conditions suivantes seront nécessaires :

- Priorisation des aménagements d'entrée de ville et contournements déjà inscrits au CPER,
- Respect d'un cadrage budgétaire précis et réaliste pour les finances des collectivités locales,
- Conduite d'une évaluation environnementale rigoureuse et indépendante,
- Limitation au strict minimum nécessaire de la consommation de terres agricoles et forestières, et compensation afin d'atteindre la neutralité foncière,
- Préservation de la qualité de vie des bourgs des villes traversées,
- Articulation à une solution ferroviaire robuste pour réduire le trafic automobile.

---

<sup>1</sup> 43g de CO<sub>2</sub>/Km pour le TER et l'Intercité contre 135g de CO<sub>2</sub>/Km pour une voiture à essence de taille moyenne selon l'ADEME

POUR	0	
CONTRE	0	
Abstention	0	
Ne prend pas part au vote	0	

Pour la Maire,

**RESULTAT DU VOTE**

--

<b>Affichée le</b>	
Date de publication au Recueil des Actes Administratifs	
Date de réception en préfecture	
Identifiant de télétransmission	

Nomenclature Préfecture	9.4
Nomenclature Préfecture	Voeux et motions