

M. Etienne Blaud - Saint-Benoit

17 janvier 2022

Page 35 du dossier de présentation: »Avec 210 000 voyageurs par an, la ligne est assez peu fréquentée. «

Quelle est la raison ? Est-ce que les trains ne sont pas suffisamment remplis **ou** parce qu'il n'y a pas suffisamment de trains proposés ?

La ligne Poitiers-Limoges fait partie du réseau TER Nouvelle-Aquitaine, la Région Nouvelle-Aquitaine étant l'Autorité Organisatrice des Transports ferroviaires régionaux. Cette ligne TER, longue de 138 kilomètres, dessert 9 gares de l'itinéraire : Mignaloux-Nouaille, Lussac-les-Châteaux, Montmorillon, Lathus, Le Dorat, Bellac, Nantiat, Peyrillac, Saint-Jouvent et Nieul.

Depuis 2017, la voie présente des défauts de plate-forme entre Poitiers et Montmorillon, ayant entraîné la pause de limitations de vitesse de 140 à entre 100 et 40 km/h. Les exigences de la circulation en voie unique ont fait diminuer le nombre de trains par jour de 22 à 15.

Comme le précise le dossier de concertation, l'état de la ligne a été estimé préoccupant dans l'audit réalisé en 2017 par SNCF Réseau : des ralentissements induits, des annulations et des retards constatés, une fréquence peu satisfaisante ... L'ensemble de ces facteurs explique très probablement la faible fréquentation de la ligne.

La régénération complète de la voie permettant de revenir aux performances initiales est à l'étude et les travaux sont prévus à l'horizon 2024.

Par exemple, la fiche horaire de la ligne TER indique 7 trains de bout en bout par jour en semaine dans les 2 sens et une desserte squelettique le week-end. Est-ce que les horaires proposés répondent aux besoins de déplacement ? Est-ce qu'il y a absence de besoin de mobilité entre Poitiers et Limoges le week-end ?

La principale problématique de la ligne, et vous le mentionnez à juste titre ci-avant, réside dans son attractivité. Or cette attractivité dépend, entre autres, de la fréquence des trains et de la durée de trajet entre l'origine et la destination du voyageur.

A l'atelier Mobilité (27 janvier 2022) organisé dans le cadre de la concertation publique, SNCF Voyageurs, par l'intermédiaire du Directeur TER Territorial de lignes Limousin Périgord, a confirmé qu'un renforcement de l'offre était prévu. La démarche optim'ter (menée par le conseil régional, qui consiste à réexaminer complètement le besoin et l'offre de transports sur un secteur donné) est prévue en 2023 sur le secteur étoiles de Limoges et Brive et permettra de bâtir une offre de transport en adéquation avec les besoins des populations.

Pour information, la fréquence actuelle reste modérée - un train toutes les 2h - principalement en raison d'une infrastructure à voie unique nécessitant des croisements. Concernant la durée de trajet, les travaux de régénération programmés au CPER permettront de fiabiliser les temps de parcours (1h51 à l'issue de la première phase de travaux en 2025, puis 1h45 à termes).

Quel est l'impact de la future autoroute sur la fréquence et l'attractivité de la ligne TER adjacente ? Si l'impact est négatif (basculement d'une partie du trafic du train vers l'autoroute proposant un temps de trajet plus faible), quelle est la charge d'exploitation plus importante à supporter par la région pour maintenir le service existant ? Est-ce que l'impact a été étudié et pris en compte dans le projet (notamment au niveau de la subvention) ?

Tout d'abord, l'autoroute n'a pas vocation à impacter la fréquence de la ligne TER : les travaux de régénération programmés au CPER permettront justement de fiabiliser les temps de parcours, contribuant à l'amélioration de son attractivité.

L'impact de l'autoroute Poitiers-Limoges (si ce scénario venait à être validé) sur la fréquentation n'a pas été évalué, le modèle de trafic choisi pour l'étude étant un modèle monomodal routier. Pour

plus d'informations sur les enjeux ferroviaires, nous vous invitons à consulter la fiche thématique « Enjeux ferroviaires » disponible sur le site internet.

Pourquoi un seul scénario alternatif est présenté dans le dossier de présentation ?

Le scénario alternatif d'aménagement proposé dans le dossier de concertation est un scénario envisagé en cas de non-réalisation du projet d'autoroute. Le scénario alternatif présenté est une solution sans péage, contrairement au scénario autoroutier. Mais ces deux scénarios respectent la commande ministérielle qui demande de proposer une solution d'aménagement global de l'axe Poitiers-Limoges au plus près de la RN147 actuelle et reprenant les opérations du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le public peut formuler des contributions, qui peuvent être des avis sur les projets présentés, des recommandations, ou d'autres propositions de scénarios alternatifs. Un retour sur ces contributions sera bien sûr proposé par le maître d'ouvrage.

Il manque au minimum les scénarios suivants :

- Scénario sans aménagement,

Le scénario sans aménagement que vous mentionnez correspond en fait au scénario de référence : la RN147 avec les aménagements prévus au CPER réalisés.

- Scénario de modernisation de la ligne TER : diminution du temps de parcours et augmentation de l'offre, c-a-d les aménagements préconisés par le rapport du sénateur du Nord Michel Delebarre concernant la ligne TER Poitiers Limoges (page 44 du dossier de présentation).
- Scénario avec aménagements pour favoriser l'utilisation de la ligne TER actuelle : augmentation de l'offre, créations de haltes ferroviaires périurbaines proches de Poitiers et de Limoges, création de pôles multimodaux dans les gares et haltes (parking vélos et voitures, lignes de bus de rabattement, commerces de proximité dans les gares, etc.) modification des règles d'urbanisme (PLU, etc.) pour urbaniser en priorité les zones proches des gares/haltes.
- 1 ou plusieurs scénarios mixtes.

Allez-vous revoir votre dossier de présentation sur ce point ?

Le dossier de concertation est définitif. Néanmoins, au regard des questions et des avis formulés par le public (pendant les réunions et sur le site internet), nous publions des fiches thématiques complémentaires pour éclairer sur les différents scénarios et sur différents enjeux (caractéristiques des différents scénarios routiers, coûts des scénarios, enjeux ferroviaires, concession autoroutière, consommation d'espaces etc.). Aussi, comme expliqué plus haut, un retour sur les contributions (dont propositions d'alternatives) sera proposé dans le bilan du maître d'ouvrage.

Sur le sujet de la voie ferrée, sa régénération est programmée, rendant possible une augmentation substantielle de l'offre dont la décision relève du conseil régional en tant qu'autorité organisatrice des TER.

Les aménagements complémentaires de pôles d'échanges pour renforcer l'attractivité des gares intermédiaires sont du ressort des collectivités locales : mairies et communautés de communes ou d'agglomération. Elles peuvent bénéficier du soutien technique et financier de la Région. La création d'une halte ferroviaire est soumise à une évaluation socio-économique.

Concernant la subvention au concessionnaire pour la création de l'autoroute, quelle est la répartition de financement entre l'État et les collectivités publiques (région, départements, communes, etc.) ? Où sont les lettres d'engagement de participation au financement de cette future infrastructure des collectivités publiques ? Comment l'état et les collectivités publiques vont financer leur

participation ? Quel sera l'impact sur les impôts pour le contribuable ? Après engagement pris pour financer le projet d'autoroute A147, est-ce que les collectivités publiques pourront toujours financer d'autres projets (coût de renoncement) ?

Le scénario autoroutier s'accompagne d'un péage et d'une subvention d'équilibre réduite à 450 M€ cofinancée au tiers par l'État.

A ce stade des études très amont, il est courant (comparativement à d'autres projets autoroutiers en cours) de ne pas avoir encore acté le plan de financement pour le scénario autoroutier. Pour rappel, la concertation publique en cours vise surtout à évaluer l'opportunité des projets présentés.

Toutefois, si le scénario autoroutier devait se poursuivre, il serait préférable que les principes de cofinancement soient formalisés préalablement au lancement de l'enquête publique, idéalement par l'élaboration d'un protocole signé des cofinanceurs.

En cas de réalisation du projet autoroutier et après paiement de la subvention d'équilibre, est-ce que l'État, la Région et SNCF Réseau continueront à payer pour entretenir et régénérer la ligne TER Poitiers Limoges?

Le projet autoroutier et la régénération de la ligne TER Poitiers-Limoges sont des projets indépendants. Il n'est pas envisageable de mettre fin à l'entretien d'une ligne ferroviaire ou à celui d'une route nationale.

L'État et la Région ont signé en 2021 un protocole sur le devenir des lignes de desserte fine du territoire où ils s'engagent à financer la régénération de la ligne Poitiers – Limoges. Une première phase de travaux est de plus prévue dans le cadre du CPER 2015-2022. L'entretien de la ligne reste à la charge du gestionnaire, SNCF Réseau.

La subvention d'équilibre du projet d'autoroute est entre 450 et 771 m€ (450 m€ pour le scénario alternatif présenté) et la rentabilité économique varie de +381 à -39 m€, est-ce que le maître d'ouvrage se réserve le droit d'arrêter le projet ou d'en redéfinir la consistance si à l'issue de l'appel d'offre, les conditions économiques sont défavorables (rentabilité économique négative et/ou subvention supérieure au scénario alternatif) ?

Si le scénario autoroutier est validé à l'issue de la concertation publique, la consistance du projet sera réévaluée préalablement à la DUP par l'Etat. Le Conseil d'Etat sera ensuite amené à émettre un avis sur le projet de décret de déclaration d'utilité publique avant qu'il ne soit pris. Il vérifiera que l'information du public est suffisante et que les hypothèses de financement sont réalistes.

Si le projet est déclaré d'utilité publique, les candidats à la concession feront leurs propres estimations de trafic : c'est sur cette base que sera fixé le niveau de péage, tout en sachant que les concessionnaires veilleront à fixer un niveau de tarif assurant la rentabilité financière de la concession tout en respectant les exigences de la DUP.

Si le trafic réel après mise en service est inférieur au trafic qu'il a estimé lors de la phase d'appel d'offres, le concessionnaire en assume le risque. Pour plus d'information à ce sujet, nous vous invitons à consulter la fiche "Concession autoroutière"

La nouvelle autoroute va vraisemblablement entraîner une augmentation globale du trafic routier par rapport à l'état actuel (cf. page 11 avis autorité environnementale : la création d'une autoroute facilite les déplacements et augmente en conséquence les distances que les personnes consentent à pratiquer).

Quels seront les impacts sur les routes connectées à la nouvelle autoroute (sur le contournement RN147 de Poitiers, sur la RN149 en 2x1 voie, sur l'A10, sur la RN520, sur l'A20 et sur la RN145 notamment entre Bellac et la Croisière) ? Est-ce que ces routes sont bien en mesure d'absorber une probable augmentation du trafic routier (PL et VL) ? Si non, quels sont les aménagements

nécessaires et leurs coûts associés ? Est-ce que cet impact été étudié et pris en compte dans le projet ?

Vous pourrez consulter les évolutions de trafic estimées pour chaque scénario dans une fiche dédiée (Traffics routiers) qui sera publiée sur le site internet.

Les impacts des reports de trafics sur les différentes infrastructures (les RD, la RN, l'autoroute) seront bien sûr affinés dans l'étude d'impact (cf. calendrier de réalisation du scénario autoroutier en page 71).

La loi Climat et résilience établit l'objectif zéro artificialisation nette des sols. L'autoroute artificialisera environ 800 Ha (674 ha de terres agricoles et 115,2 ha de forêts cf. page 5 avis de l'autorité environnementale). Quelles seront les mesures prises pour réduire et compenser cette artificialisation ?

Dans le dossier de présentation page 69, il est indiqué 599 ha, d'où vient la différence avec l'avis de l'Ae ?

La question des impacts précis du scénario autoroutier sur l'artificialisation des sols a été fréquemment posée lors des réunions, à juste titre. Pour lever toute ambiguïté sur le sujet, la fiche thématique « Consommation d'espaces », qui sera prochainement publiée sur le site internet, reprend les différentes surfaces impactées par typologie et pour chaque scénario, et traite de la compatibilité entre le projet autoroutier et la loi Climat et Résilience.

L'avis de l'autorité environnementale rappelle page 6 le contexte réglementaire et notamment le troisième objectif de la loi LOM : « Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ».

Quelles sont les mesures prises et envisagées par le projet d'autoroute A147 pour respecter cette loi (notamment rééquilibrage modal vers le mode ferroviaire, faciliter les déplacements multimodaux et utilisation partagée des modes de transport individuel) ? Est-ce que le projet A147 tel que présenté dans le dossier de présentation respecte bien les principes de la loi LOM ?

Le projet autoroutier répond à un besoin d'amélioration de la sécurité de la RN147, de fiabilisation des temps de parcours, d'amélioration de la desserte entre les territoires ruraux et urbains. L'axe structurant Poitiers Limoges relié au réseau secondaire constitue l'armature du réseau routier. L'autoroute projetée a vocation à faciliter le trafic de transit et à capter notamment une grande partie des poids-lourds en transit qui ne traverseront plus les bourgs. De ce point de vue, le cadre de vie des riverains sera amélioré (baisse des nuisances sonores et de pollution). Les débats publics ont également mis en évidence que la liaison ferroviaire était indispensable à l'irrigation du territoire, et l'amélioration de la régularité et de la performance de la ligne est fortement attendue. Si le train peut faciliter certains déplacements, il ne solutionne pas tous les types de déplacements (artisans, fournisseurs...) ; et le réseau routier s'en trouve alors complémentaire à la voie ferrée. Le projet autoroutier n'est pas incompatible avec la LOM, ne serait-ce parce qu'il correspond à un besoin de déplacement, complémentaire aux autres modes existants. Le projet autoroutier, sous réserve de sa poursuite, devra respecter la stratégie nationale bas carbone : le bilan de gaz à effet de serre du projet a également été appréhendé (voir fiche thématique spécifique).

Concernant l'avis de l'autorité environnementale sur la partie gaz à effet de serre : « Cette analyse devra prendre en compte l'exploitation du projet, mais aussi la phase de conception et de réalisation, en incluant notamment les émissions directes et indirectes du chantier, du changement

direct et induit d'affectation des sols, et des matériaux utilisés sur la base de l'analyse de leur cycle de vie »

Est-ce qu'il est bien demandé dans l'évaluation environnementale du projet de prendre compte les émissions de gaz à effet de serre résultante de l'utilisation de l'infrastructure par rapport à un scénario sans aménagement ? (vitesse de circulation supérieure et aussi augmentation des distances parcourues du fait de la création de l'autoroute qui facilite les déplacements et augmente en conséquence les distances que les personnes consentent à pratiquer page 11 de l'avis de l'Ae).

L'évaluation environnementale, qui interviendra avant l'enquête publique, intégrera les émissions de gaz à effet de serre. Sur ce sujet, une fiche GES est disponible sur le site internet : elle donne une première estimation de l'évaluation empreinte carbone des différents scénarios.

Est-ce que le projet d'autoroute A147 respecte bien l'objectif de la France d'une neutralité carbone à l'horizon 2050 ? Si non, quelles seront les mesures prises pour réduire et compenser ?

Tout d'abord, sur le sujet des émissions de GES, nous vous invitons à consulter la fiche GES qui est disponible sur le site internet.

Des mesures compensatoires seront effectivement mises en œuvre pour réduire l'impact du projet (phase construction et exploitation) : la plantation d'arbres est l'exemple le plus classique.

De plus, les objectifs de neutralité carbone de la France n'excluent pas l'aménagement de nouvelles infrastructures sur le territoire (cf. Conseil d'État - 19/11/2020 - projet de Contournement Est de Rouen).

L'avis de l'Ae et le dossier de présentation citent le rapport du sénateur du Nord Michel Delebarre sur le désenclavement du Limousin et des territoires limitrophes. Ce rapport présente plusieurs actions notamment pour le ferroviaire (sur l'infrastructure et sur les dessertes) et pour l'aérien. A quel stade d'avancement sont les actions ? Ont-elles été réalisées ? Si non, pourquoi privilégier le projet d'autoroute A147 ?

Le rapport que vous mentionnez a justement alimenté les réflexions sur le scénario autoroutier et alternatif, et participé au lancement des travaux de régénération de la ligne ferroviaire, évalués à ce stade à 222 M€.

Sur la ligne ferroviaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, SNCF Réseau mène de grosses opérations de régénération pour 1,6 milliards d'euros. Le schéma directeur de la ligne POLT piloté par l'État prévoit 385 M€ de modernisation de l'axe. L'État s'est engagé à financer les 2/3 et négocie avec les collectivités pour le tiers restant. Les premières études ont été lancées par l'Etat.

L'horizon de réalisation de ces opérations de régénération et modernisation de l'infrastructure permettant des gains de temps sur les trajets Paris-Limoges, Paris Brive et Paris Toulouse et une meilleure fiabilité, est fixé à fin 2025, date de mise en circulation des nouvelles rames.

Page 35 du dossier de présentation, il est indiqué un coût de 14,15€ pour un déplacement entre Poitiers et Limoges en voiture. Ce coût de 14,15€ ne concerne que le carburant consommé et ne prend pas en compte la dépréciation du véhicule, les frais de réparation et d'entretien, les dépenses de pneumatiques et les primes d'assurances. Le barème kilométrique prend en compte ces données et donne une estimation d'un coût plus fidèle à la réalité, par exemple pour un véhicule de 4 CV et 125 km parcourus, le coût est de  $125 \times 0,523 = 65\text{€}$ . Par conséquent la voiture apparaît comme le mode de transport le plus onéreux (contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier).

Allez-vous modifier cette information dans le dossier de présentation?

Le coût indiqué dans le dossier de concertation ne comprend effectivement pas les coûts d'entretien et de dépréciation du véhicule. Néanmoins, la méthode de calcul qui a été choisie pour réaliser le bilan socioéconomique intègre les coûts d'entretien et de dépréciation du véhicule. Pour un trajet de 130 kilomètres entre Poitiers et Limoges, le coût réel payé par l'utilisateur est de :

- 27,14 € pour les VL
- 54,52 € pour les PL

Page 50 du dossier de concertation : « LE TRAIN NE SUFFIT PAS

Malgré la volonté de l'Etat et de la Région Nouvelle-Aquitaine d'investir pour moderniser la ligne Poitiers- Limoges, celle-ci ne permettra pas de répondre à tous les enjeux. En effet, la répartition de l'habitat et de l'emploi dans les deux départements, avec une urbanisation diffuse, limite la capacité du chemin de fer à apporter une réponse adaptée à tous les déplacements. L'usage de la route restera donc une nécessité pour de nombreux usagers des transports. »

Quelle étude permet d'affirmer le paragraphe précédent ? Quels sont les chiffres de fréquences et de report modal par rapport à la route après les investissements de modernisation projetés par l'état et la région sur la ligne de chemin de fer Poitiers Limoges ?

A ce sujet, nous vous invitons à consulter la fiche « Enjeux ferroviaires » disponible sur le site internet.

Pour répondre à l'urbanisation diffuse, n'est-il pas possible de créer autour des gares de la ligne TER des parking vélos et voitures, de créer des lignes de bus de rabattement vers les gares, de créer de nouvelles haltes sur la ligne TER ? N'est-il pas possible de modifier les règles d'urbanisme (PLU, etc.) pour urbaniser en priorité les zones proches des gares permettant de rendre accessible le train ? Est-ce que toutes ces questions ont bien été abordées par le maître d'ouvrage en amont de la concertation pour le projet d'autoroute ?

A contrario, est-ce que l'autoroute sera une réponse adaptée à tous les déplacements ?

Visiblement non, car l'autoroute ne captera pas toute la circulation actuelle de la RN147 (report de 53 à 57 % des automobilistes, et 70 à 72 % des PL).

Le dossier de concertation n'aborde effectivement pas ces sujets.

Aussi, le scénario autoroutier ne peut pas être une réponse exclusive adaptée à l'ensemble des déplacements sur le territoire. Nous vous invitons à consulter la fiche « Effets sur l'économie locale » qui indique notamment qu'un projet d'aménagement d'une infrastructure structurante doit être accompagné par un projet de territoire et par des actions locales : il n'est pas autosuffisant pour résoudre l'ensemble des problématiques d'un territoire (notamment les problématiques de mobilité).

En modernisant et en rendant la ligne TER plus attractive, est-ce qu'il est possible d'alléger substantiellement le trafic sur la RN147 et de rendre caduc le projet d'autoroute ?

L'analyse du réseau ferroviaire actuel et notre connaissance des trafics voitures et poids-lourds transitant sur la RN147 nous permettent de conclure que la solution ferroviaire n'est pas adaptée à ce jour pour répondre aux problématiques identifiées sur la RN147. Le programme de régénération dont fait l'objet la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges permettra de retrouver un niveau de service concurrentiel (1h45) pour les voyageurs et de maintenir les circulations fret (charge D) uniquement entre Poitiers et Montmorillon. Un projet de modernisation plus ambitieux du réseau ferroviaire entre Poitiers et Limoges pourrait néanmoins capter davantage de voyageurs, et à moyen terme favoriser le développement du fret ferroviaire.

Page 59 Projections de circulation (2035), est-ce qu'il serait possible d'avoir les projections de circulation non pas sur 2 secteurs (nord à Lhonnaizé et sud à Chamboret) mais sur les 9 secteurs encadrés par les 8 échangeurs, avec le % de report par secteur sur la nouvelle autoroute ? Est-ce que

le projet d'autoroute permet bien de capter une part importante du trafic routier autour de Poitiers et de Limoges et donc d'enlever la congestion routière à l'entrée de Poitiers dans la ville de Mignaloux-Beauvoir ?

Une fiche thématique sur les trafics routiers sera prochainement publiée sur le site internet. Elle aborde spécifiquement les évolutions de trafic entre Poitiers et Limoges (au niveau de L'Hommaizé, Lussac, Saint-Bonnet-de-Bellac, Bellac, Berneuil, Chamboret et Limoges), pour le scénario de référence, le scénario autoroutier et le scénario alternatif à l'horizon 2035.

Page 65 « Si l'opportunité du projet est validée à l'issue de la concertation, une étude d'impact sur l'économie agricole permettra de statuer sur la nécessité de mettre en place ou non, dans le cadre du projet, des mesures de compensation collective. Celles-ci visent à restaurer l'éventuelle perte de valeur de l'économie agricole locale impactée par le projet. » Est-ce que les pertes de valeur de l'économie agricole et sylvicole ont bien été prises en compte dans le calcul de la VAN du projet présenté dans le dossier ?

La méthodologie pour calculer la VAN est définie dans un document officiel : l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport. Les impacts du projet sur l'économie agricole et sylvicole, qui sont évalués dans l'étude d'impact sur l'économie agricole, ne sont pas intégrés dans ce calcul.