

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Projet d'autoroute concédée Poitiers-Limoges

Dates de la concertation

Du 4 Janvier 2022 au 20 Mars 2022

Kasia CZORA, Sylvie HAUDEBOURG

Jean-Daniel VAZELLE

garant.e.s désigné.e.s par la CNDP

Remise du bilan le 20 avril 2022



SOMMAIRE

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clef de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.....	5
1. Introduction.....	6
1.1. Le projet objet de la concertation	6
1.2. La saisine de la CNDP	10
1.3. Garantir le droit à l'information et à la participation	11
2. Le travail préparatoire des garants	12
2.1. Les résultats de l'étude de contexte.....	12
2.2. L'élaboration du dispositif de concertation	15
2.2.1. Les recommandations des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation	15
2.2.2. La prise en compte des recommandations par le responsable du projet	17
3. Avis sur le déroulement de la concertation	20
3.1. Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	20
3.2. Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	21
4. Le « tour des arguments » échangés durant la concertation préalable	24
4.1. Les avis déposés sur le site de la concertation.....	24
4.1.1. Qui s'est exprimé ?.....	25
4.1.2. Quelle est la nature des avis déposés ?	26
4.1.3. Que disent les avis déposés sur le site de la concertation ?	26
4.1.3.1. Les thématiques abordées	27
4.1.3.2. Les questions adressées au Maître d'ouvrage.....	35
4.1.3.3. Les propositions alternatives	36
4.2. Les contributions longues déposées sur le site de la concertation	39
4.2.1. Les thématiques abordées, les avis exprimés, les analyses proposées	40
4.2.1.1. La concertation	40
4.2.1.2. L'opportunité du projet d'autoroute concédée	40
4.2.1.3. Les impacts du projet d'autoroute concédée.....	44
4.2.2. Les préconisations au porteur du projet	48
4.2.3. Les proposition de solutions alternatives	50
4.2.4. Les demandes et questions au maître d'ouvrage	54
4.3. Les arguments échangés dans le dispositif présentiel.....	55
4.3.1. L'assemblée des territoires de lancement de la concertation	55
4.3.2. Les Amphi-débat étudiants.....	56
4.3.3. Les ateliers de travail.....	58

4.3.3.1. Synthèse des ateliers	58
4.3.3.2. Les questions transversales issues des ateliers	61
4.3.4. Les réunions publiques de partage.	63
4.3.5. L'assemblée territoriale de clôture	65
4.3.6. Les débats mobiles.....	66
5. Synthèse des observations et des propositions ayant émergé pendant la concertation	67
5.1. Synthèse des observations portées à la concertation.....	68
5.2. Synthèse des propositions faites par les contributeurs.....	69
5.3. Les réponses des garants aux questions relatives à la concertation.....	71
6. Demandes de précisions et recommandations au responsable du projet	73
6.1. Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	73
6.2. Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	73
Annexes.....	76
Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants	77
Annexe 2 –Les principales décisions de la CNDP	79
Annexe 3 –La cartographie des avis déposés sur le site de la concertation	86
Annexe 4 – Synthèse des contributions longues publiées sur le site de la concertation	89

AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 20 avril 2022 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement).

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public. Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

SYNTHESE

La concertation préalable relative au projet d'autoroute concédée entre Poitiers et Limoges a fait l'objet d'une participation notable, et ceci dès les 1^{ers} jours. Les participants ont manifesté dès le début la volonté de questionner l'opportunité du projet. Les impacts du projet ont été abordés essentiellement de façon critique, eu égard aux données environnementales fournies.

Des prises de positions extrêmement tranchées se sont exprimées, car la problématique (les mobilités) et le projet (une voie rapide payante) « parlent » à toutes et tous. Une dynamique s'est rapidement mise en place, avec l'objectivation de certains sujets par les participants, l'apport d'expertises d'usage ou « académiques » du monde associatif et socio-professionnel, l'apport d'information par la DREAL pour préciser des sujets au fur et à mesure et adapter les contenus des réunions au fil de la concertation.

La concertation préalable a balayé l'ensemble des principales thématiques en lien avec la problématique et le projet : le besoin d'une voie rapide Poitiers Limoges eu égard à la situation de la N147 et aux enjeux territoriaux ; le bien-fondé d'une autoroute concédée eu égard aux engagements nationaux et au contexte territorial ; l'acceptabilité des impacts d'une autoroute (environnement, agriculture, cadre de vie, socio-économiques) ; les solutions alternatives possibles de mobilités.

Elle a révélé des écarts parfois importants dans la vision des pratiques et des besoins de mobilité, avec l'expression de convictions fortes tant sur les enjeux du territoire (en matière de développement économique en particulier) que de prise en compte des impératifs liés à la transition écologique.

Les enseignements clef de la concertation

La progression dans les débats permise par une dynamique forte, portée à la fois par la DREAL et plusieurs contributeurs, a permis de partager et d'objectiver plusieurs sujets à l'issue de ces 10 semaines de concertation, tout en laissant ouvertes diverses questions de fond :

Consensus notables	Dissensus qui demeurent
<ul style="list-style-type: none">• Les difficultés et risques relatifs à l'utilisation de la RN 147, le sentiment fort d'insécurité à utiliser cette route, et la nécessité d'améliorer la situation rapidement d'une façon ou d'une autre,• La nécessité de prêter une attention particulière aux impacts environnementaux d'une autoroute, si un projet en ce sens se poursuit,• Le besoin d'une politique locale volontariste pour concrétiser des bénéfices territoriaux d'une voie rapide ou d'une autoroute,• La nécessité d'une complémentarité rail/route pour satisfaire les besoins de mobilité du territoire,• La nécessité de consolider le modèle de financement quelle que soit la solution retenue, pour garantir sa mise en œuvre• Dans une certaine mesure, la nécessité que l'Etat, s'il souhaite poursuivre sur un projet de voie rapide, « sorte du cadre » adopté pour la conception des projets portés à la concertation préalable, très	<ul style="list-style-type: none">• Le bien-fondé de l'autoroute en matière de compatibilité avec les engagements de transition écologique, de performance routière (si les limitations de vitesse évoluent), de modèle économique retenu, ou de conception générale,• La réalité de l'enclavement du territoire, en particulier pour l'agglomération de Limoges,• Le clivage entre le monde économique, prêt à payer pour utiliser une voie rapide, et les habitants qui pour la plupart refusent le principe d'un péage jugé trop élevé (en particulier pour des usages quotidiens) et discriminant,• Les impacts sur l'agriculture, en fonction du modèle de développement à retenir pour la filière, compte tenu d'enjeux qui font de toute évidence débat,• Les impacts environnementaux réels d'un projet structurant, et l'efficacité du système ERC (Eviter - Compenser- Réduire),• Les effets sur le cadre de vie, entre les riverains de la N147 qui en subissent dès aujourd'hui les nuisances et les habitants des bourgs concernés par un futur tracé,

Consensus notables	Dissensus qui demeurent
structurant, et qui ne représenterait pas un optimum en termes d'impacts territoriaux.	<ul style="list-style-type: none"> Dans une moindre mesure, l'impact effectif d'une autoroute sur l'accidentologie et la létalité, en fonction de l'ampleur du report de trafic et des caractéristiques de l'autoroute elle-même.

La concertation a fait émerger 3 grands familles de solutions alternatives, avec des motivations très diverses : optimiser une autoroute, limiter le trafic poids lourds pour éviter l'autoroute, modifier le modèle de développement pour favoriser la transition écologique, ...

L'autoroute, mais autrement

Il s'agit de mettre en œuvre un équipement structurant, propre à améliorer fortement la fluidité du trafic et la performance des temps de parcours, avec une logique très proche de celle du projet d'A147 porté à la concertation préalable.

Les modifications proposées relèvent d'une optimisation différente (sous l'aspect des impacts environnementaux et socio-économiques en particulier), qui amènerait donc à sortir du cadre imposé par le Ministère.

L'aménagement de la RN147, de façon plus ou moins importante, avec le train en complément, voire le développement de la multimodalité

Cet aménagement prend diverses formes, avec des motivations convergentes : la gratuité d'utilisation du réseau routier, souvent le refus assez catégorique du modèle de la concession, une adaptation « fine » à la répartition constatée du trafic et aux besoins du territoire, la minimisation des impacts (environnementaux en particulier), la limitation des investissements ou la recherche d'un gain à réinvestir dans l'aménagement de l'entrée de Poitiers ou dans la modernisation du rail pour le transport de voyageurs et éventuellement de marchandises.

OPTION 1 - L'amélioration de l'existant sur les portions les plus difficiles ou dangereuses, intégrant la réalisation de travaux prévus au CPER, voire la mise à 3 voies de certaines portions, pour faciliter les dépassements.

La rénovation (voire la modernisation – avec électrification) de la ligne ferrée Poitiers Limoges doit permettre d'améliorer le service rendu au transport de personnes, et d'augmenter le ferroutage pour limiter le trafic poids lourds.

L'amélioration de la RN145 est évoquée pour boucler l'axe Centre Europe Atlantique.

OPTION 2 – il s'agit d'une option très proche de la précédente : le scénario alternatif du dossier de concertation, complété par la rénovation ou la modernisation de la ligne ferrée.

OPTION 3 - La mise en voie rapide 2X2 voies complète de la RN 147, éventuellement sur un périmètre plus étendu (ex. Bressuire- Limoges par les RN 149 et 147).

OPTION 4 - Un MIX route-rail-transport doux- multimodalités, qui complète l'option 1 avec des solutions de multimodalités (centres multi modaux, transports doux, parkings relais, covoiturage, innovations pour faciliter les accès dans les deux métropoles, ...).

Cette option relève d'une logique d'activation de multiples leviers de facilitation des mobilités, à destination de diverses typologies d'usagers, dans le but de limiter les difficultés rencontrées sur la RN 147. Cela pour éviter des solutions structurantes jugées à trop fort impact environnemental et social.

Elle se réclame d'une approche territoriale globale, et engagerait la contribution de nombreux acteurs du territoire, et la mobilisation des habitants sur des pratiques alternatives de mobilités.

Le rail comme solution préférentielle.

Cette option consiste

- à réaliser les projets routiers inscrits au CPER 2015-2022, et à utiliser les moyens financiers envisagés pour l'autoroute en investissant massivement sur le ferroviaire (personnes et marchandises).
- à améliorer rapidement la ligne ferrée (voie et fréquence des trains), a minima entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux, et Le Dorat-Limoges, pour répondre au trafic « pendulaire » des 2 agglomérations.

Il s'agit de diminuer l'usage de la route, voire de promouvoir un modèle de développement différent, avec en ligne de mire le respect des objectifs fixés en matière de bilan carbone et de protection de la biodiversité

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable.

Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe 1 de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

N°1. Préciser le processus de décision d'un aménagement autoroutier, si le principe en est validé à l'issue de la concertation préalable : quels acteurs, quel calendrier, quels jalons-clés, etc.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

N°2. S'engager à analyser et évaluer les solutions alternatives proposées, et à porter les résultats à la connaissance du public

N°3. Consolider un diagnostic partagé des mobilités sur la Vienne et la Haute-Vienne, articulé avec les projets et schémas directeurs de Poitiers et Limoges, et des bourgs.

N°4. Préciser et partager les modalités d'application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 (et son 3ème objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre la pollution et la congestion routière) et de la loi « Climat-résilience » d'août 2021 (objectifs de Zéro Artificialisation Nette des sols).

N°5. Eclaircir les accords de principe possibles et la capacité contributive des collectivités territoriales en amont de toute décision, pour faciliter la mise en œuvre d'un projet, quelle que soit sa nature.

N°6. Formuler une décision claire quant à la mise en œuvre et aux délais d'une solution propre à résoudre les difficultés de circulation des usagers de la RN147 et les besoins d'une mobilité performante des acteurs économiques.

N°7. Définir des dispositifs associant plus fortement les « jeunes » (étudiants, jeunes actifs, en recherche d'emploi, etc.) dans la concertation continue.

N°8. Plus associer les représentants de l'Etat décideur dans la concertation sur tout projet structurant qui serait décidé, aux côtés des services instructeurs.

N°9. Prévoir des moyens suffisants, en cas de poursuite d'un projet structurant et d'une concertation continue, de façon à faciliter un dialogue réactif avec les publics du territoire.

1. INTRODUCTION

1.1. Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués.**

Le projet d'autoroute concédée Poitiers-Limoges est porté par le ministre délégué, en charge des Transports, auprès de la ministre de la Transition écologique. La réalisation des études est faite par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Nouvelle-Aquitaine (DREAL NA) sous l'autorité de Madame la Préfère de Nouvelle-Aquitaine.

C'est cette préfecture de Nouvelle-Aquitaine, par l'intermédiaire de la DREAL NA qui a la charge de la conduite de la concertation décidée par la CNDP sous l'égide des 3 garants qu'elle a nommés.

C'est le ministre en charge des transports, à l'issue de la concertation préalable, qui décidera de la suite donnée à ce projet en prenant en compte les contributions, arguments et propositions recueillies.

- **Le projet d'autoroute**

Le projet envisagé, scénario de référence, est une **autoroute concédée à 2x2 voies reliant le sud-est de Poitiers au nord-ouest de Limoges**. Il s'agit de créer cette nouvelle autoroute sur les 110 km qui séparent les rocades de chaque agglomération.

Ce projet de voie nouvelle, rapide et sécurisante, doit permettre de répondre aux constats de l'état actuel de la RN 147 en termes de circulation, de sécurité routière et de temps de parcours entre les 2 villes de Poitiers et Limoges, préfectures des anciennes régions Poitou-Charentes et Limousin, mais aussi de mieux irriguer le territoire du sud Vienne et Nord Haute-Vienne.

Cet itinéraire s'inscrit dans un complément du maillage de routes à 2X2 voies du réseau routier national en Nouvelle Aquitaine (cf. carte ci-dessus) et d'une liaison entre les autoroutes A10 à Poitiers et A20 à Limoges.

La RN147 qui assure la liaison entre Poitiers et Limoges est une route bidirectionnelle à 2 voies de circulation, en dehors de la déviation de Fleuré à 2X2 voies et de quelques créneaux de dépassement à 3 voies. La vitesse y est limitée à 80 km/h et le temps de parcours pour relier les 2 agglomérations est d'environ 2 heures pour un peu moins de 130 km de centre à centre.

Outre le temps de parcours entre les 2 agglomérations, **cette voie présente un fort caractère d'insécurité** en raison de son tracé sinueux et vallonné où les dépassements des véhicules lents sont difficiles. Le nombre d'accidents mortels y est supérieur aux autres voies du territoire. Aussi la demande d'aménagement de cet itinéraire est réclamée depuis des décennies par les usagers et élus du territoire sans grand succès.

Une liaison ferroviaire à voie unique non électrifiée relie les 2 agglomérations, desservant 9 gares intermédiaires pour des temps de parcours de 1h51 en semi-direct à 2h38. 7 liaisons journalières sont assurées sur cette ligne TER.



Source : dossier de concertation page 39

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

Les objectifs fixés par le ministre des Transports sont de **réaliser cette autoroute au plus près de la RN 147 en y intégrant les déviations actuelles de Fleuré et Bellac ainsi que les projets inscrits au Contrat de plan Etat Région (CPER) 2015-2022** et d'irriguer le territoire traversé.

Le choix de la concession autoroutière a 2 motivations :

- d'une part répondre aux demandes récurrentes d'amélioration des déplacements entre les 2 agglomérations,

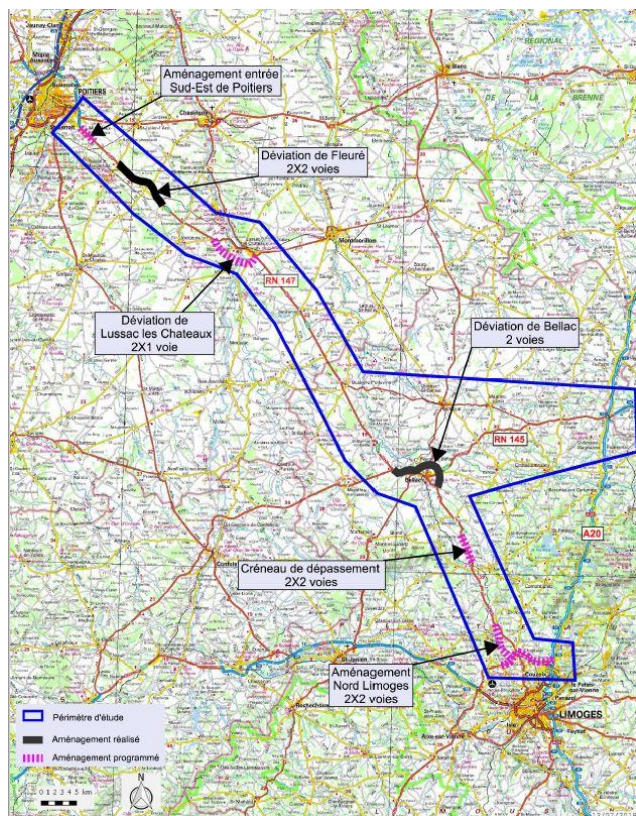
- et d'autre part raccourcir le délai de réalisation pour la mise à 2x2 voies de la RN147, qui serait plus long en cas de recours aux seuls crédits publics, compte tenu des contraintes financières de l'État.

L'aménagement d'une autoroute par un opérateur privé, dans le cadre d'une concession, permettrait un gain de temps significatif, la mise en service pourrait alors intervenir à l'horizon 2030.

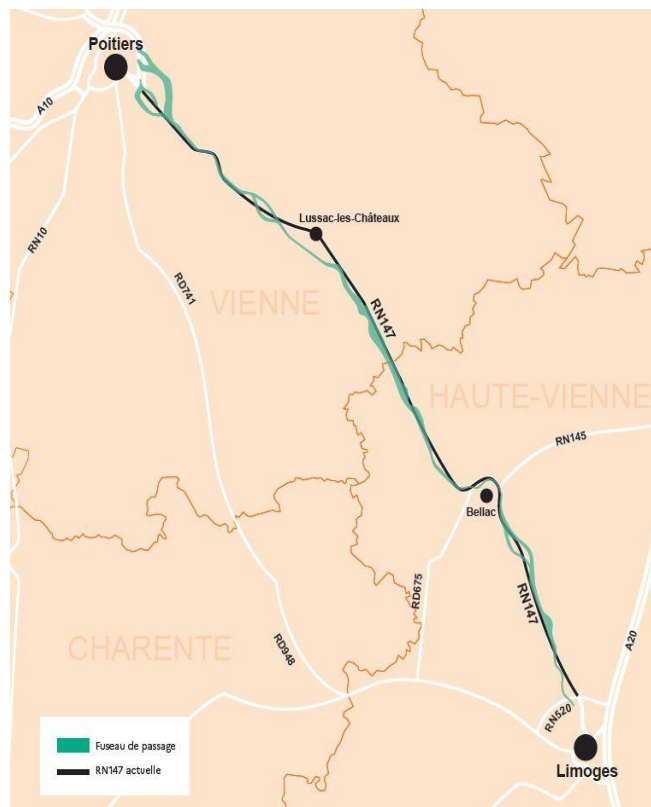
- **Carte du projet :**

Pour répondre aux objectifs fixés par le ministre des Transports, la DREAL a arrêté, après une étude de zone de passage de moindre impact autour de la RN 147, un fuseau où devra s'inscrire le tracé de cette nouvelle voie, si elle est décidée.

Les cartes ci-après situent le périmètre d'études et le faisceau arrêté.



Périmètre d'études



Fuseau de passage de l'autoroute

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le scénario de référence mis au débat est un projet d'autoroute concédée sur 110 km entre les rocades de Poitiers et Limoges. La plateforme est à 2x2 voies pour une circulation à une vitesse de 130 km/h.

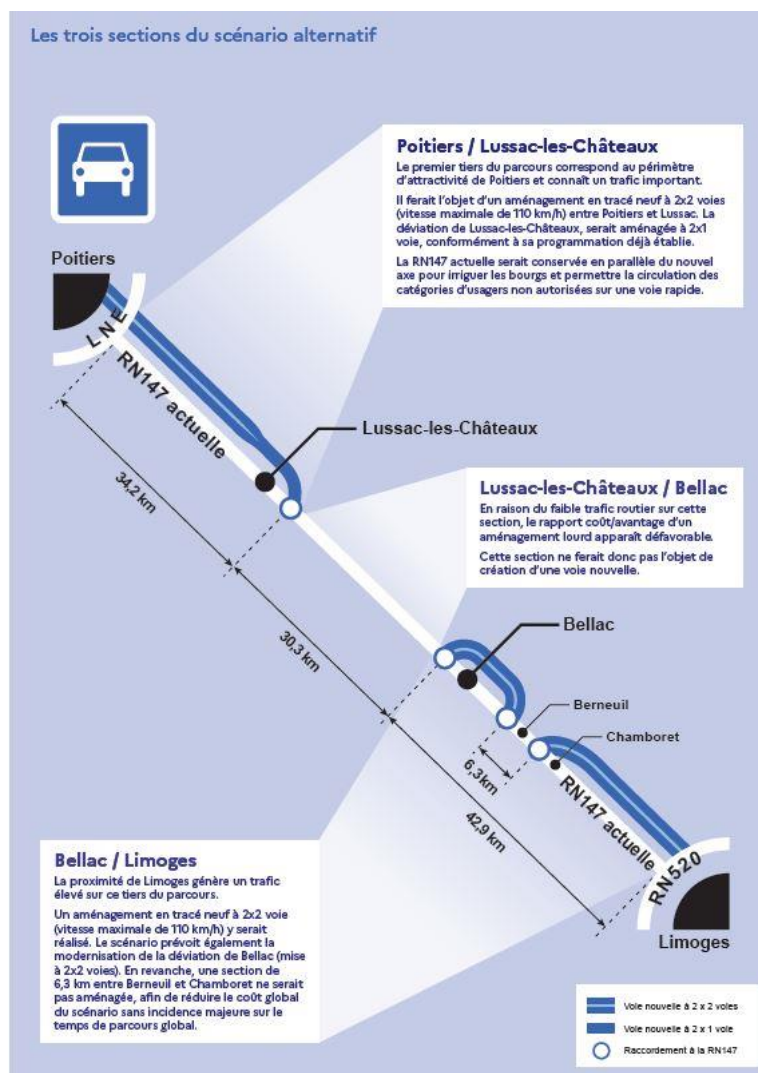
Toutefois afin de limiter le coût de cet aménagement, les 11 ouvrages d'art non courants seraient conçus à 2x1 voies avec une vitesse limitée à 90 km/h.

Huit échangeurs sont envisagés afin de bien desservir le territoire traversé, soit un échangeur tous les 13 km.

Dans une optique de gain de temps et de fluidité du trafic, un système de péage en flux libre est étudié, ce système permet aux usagers de s'acquitter du péage sans barrière et sans arrêt. Les coûts du péage sont évalués à 14 € pour un véhicule léger et 22 € pour un poids lourd.

L'itinéraire de substitution à l'autoroute est la RN 147 actuelle qui serait interdite aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes hors desserte riveraine. Les déviations actuelles de Fleuré et Bellac et celle future de Lussac-les-Châteaux devant être intégrée à l'autoroute, les usagers de la RN 147 traverseront à nouveau ces bourgs.

Le dossier propose **un scénario alternatif consistant à compléter les aménagements de la RN 147 au-delà des aménagements prévus dans le cadre du CPER**. Ces aménagements consistent à créer une voie rapide à 110 km/h entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux ainsi qu'entre Bellac et Limoges, hormis une section entre Berneuil et Chamboret. Le coût de ces aménagements complémentaires au CPER est évalué à 450 millions d'euros.



Source : dossier de concertation page 75

- **Coût**

Le projet de l'autoroute concédé est évalué à 1 014 millions d'euros valeur 2020.

Une subvention d'équilibre est nécessaire lorsque les recettes de péages ne couvrent pas l'ensemble des coûts de la concession, ce qui est le cas compte tenu du trafic attendu. Selon les hypothèses issues des tests de sensibilité de l'étude de rentabilité, la subvention d'équilibre est évaluée en fourchette basse à 449 millions d'euros et 771 millions d'euros en fourchette haute. Cette subvention devra être apportée par l'Etat et les collectivités territoriales concernées notamment Région, Départements et Agglomérations.

- **Contexte du projet**

L'amélioration des déplacements entre Poitiers et Limoges, par l'aménagement de la RN147 et de la voie ferrée, est réclamée depuis de nombreuses décennies par les élus et les milieux économiques du territoire. Des aménagements routiers et ferroviaires sont inscrits dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2022 mais ne répondent que partiellement aux besoins exprimés. La liaison ferroviaire à grande vitesse entre Poitiers et Limoges est définitivement abandonnée après la décision d'annulation par le Conseil d'Etat de la déclaration d'utilité publique de ce projet.

Depuis les années 1960 des projets d'amélioration de l'itinéraire Poitiers-Limoges ont été étudiés, présentés au territoire mais souvent non suivis d'effets par faute de financement. Seuls les aménagements des déviations de Fleuré et Bellac et plusieurs créneaux de dépassement ont pu être réalisés. Le tracé accidenté et son utilisation par tous les divers modes de transport, des cyclistes aux ensembles agricoles, conduit à

une route insécure, accidentogène et aux temps de parcours très longs. Tous les usagers de cet axe soulignent cela et demande instamment son amélioration.

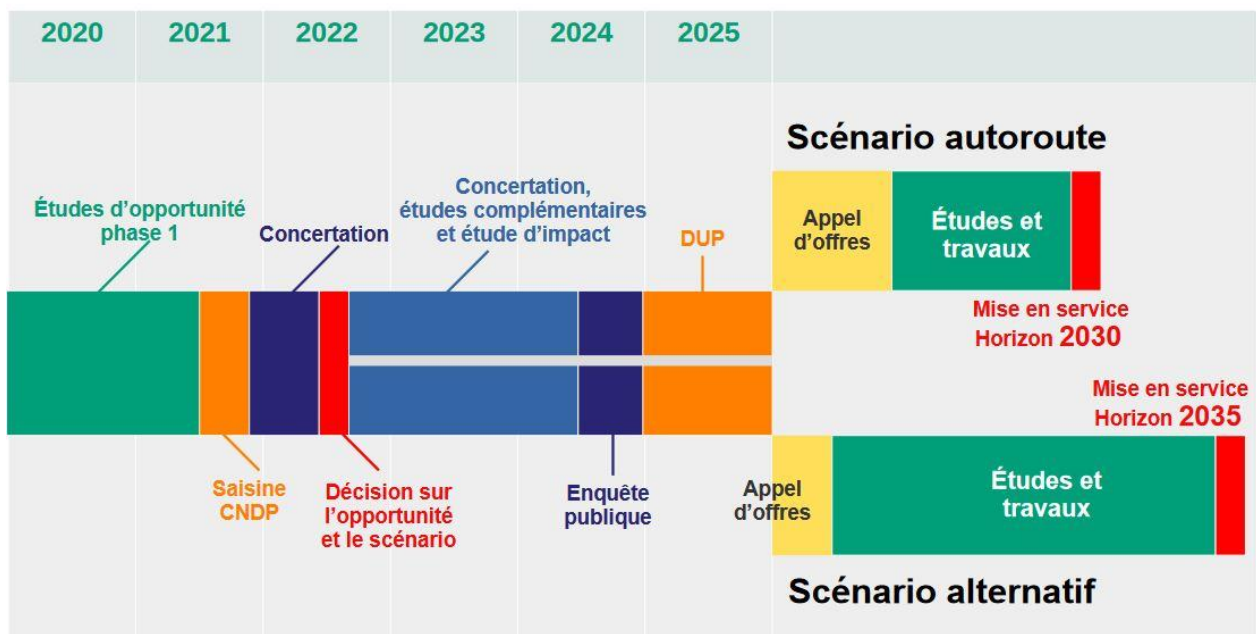
Le projet d'autoroute est très fortement porté par les milieux économiques des 2 départements traversés et par l'agglomération de Limoges.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.**

A la suite de la concertation préalable et de la publication du bilan des garants, le porteur du projet, c'est-à-dire le ministre en charge des Transports, devra produire son propre bilan de la concertation en réponse à celui des garants et indiquer la suite qu'il compte donner à son projet en tenant compte des contributions et propositions apportées.

Le calendrier élaboré par la DREAL envisage une décision d'opportunité du projet à mi-2022, les études d'opportunité de projet de phase 2 et les études préalables à la déclaration d'utilité publique d'ici mi-2024 pour une enquête publique à mi-2024.

Dès la réception de la déclaration d'utilité publique vers la fin 2025, l'appel d'offres pour la concession pourrait être lancé puis la concession attribuée. Le concessionnaire aurait alors à faire les études de conceptions détaillées et réaliser les travaux pour une mise en service vers 2030.



Source : diaporama de la DREAL – Assemblée des territoires du 11 janvier 2022 – page 18

1.2. La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le 16 juillet 2018, Élisabeth BORNE, ministre chargée des transports de l'époque, a annoncé lors de son déplacement en Haute-Vienne le lancement d'une étude de faisabilité de mise en concession autoroutière de la liaison entre Poitiers et Limoges. Les conclusions de cette étude ont été formalisées en 2020. C'est notamment sur cette base que la CNDP a été saisie le 9 juillet 2021 par Jean-Baptiste DJEBARRI, l'actuel ministre en charge des transports.

Cette saisine est intervenue relativement tard dans la mesure où l'État souhaitait que la concertation soit organisée au premier trimestre 2022. En effet, compte tenu des échéances électorales occupant une bonne partie du printemps 2022, si la concertation ne se tenait pas au début de l'année 2022, il semblait difficile de l'organiser avant la rentrée de septembre 2022, soit plus d'un an après la saisine de la CNDP.

La maîtrise d'ouvrage proposait de soumettre au débat le scénario autoroutier et un scénario alternatif. Au moment de la nomination des garants, une première proposition de modalités de concertation et d'information du public avait été élaborée. Elle a été soumise à l'appréciation des garants, qui malgré les

délais extrêmement contraints ont accepté d'essayer de respecter le calendrier de travail initialement proposé.

Aussi, l'analyse de contexte menée par les garants s'est déroulée en parallèle du travail avec la DREAL et son AMO (assistance à maîtrise d'ouvrage) sur le dossier de concertation et les modalités de cette dernière.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 1^{er} septembre 2021, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9 du Code de l'environnement et a désigné Kasia CZORA et Walter ACCHIARDI comme garante et garant de la concertation, considérant que ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs.

Par décision lors de la séance plénière du 6 octobre 2021, la CNDP a désigné Jean-Daniel VAZELLE garant de la concertation préalable sur ce projet.

Vu le courriel du 28 octobre 2021 de Walter ACCHIARDI informant la CNDP de son souhait de démissionner de sa fonction de garant pour motifs personnels, par décision lors de la séance plénière du 3 novembre 2021, la CNDP a désigné Sylvie HAUDEBOURG garante de la concertation préalable sur ce projet.

1.3. Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garant.e.s qui se trouve en annexe 2 de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs à préciser l'articulation entre :

- une approche territoriale :
 - o L'axe Poitiers-Limoges dans l'ouest métropolitain, d'une part,
 - o Des sorties de villes problématiques posant des questions de déplacements locaux, d'autre part
- et une approche thématique, intégrant par exemple :
 - o La soutenabilité socio-économique et environnementale à court comme à long terme,

- Les effets du développement routier sur l'aménagement du territoire, la revitalisation locale et les mobilités.

mais aussi à dépasser le socle minimal des dispositions réglementaires d'information afin d'avoir une meilleure diffusion de l'information et d'organiser avec le maître d'ouvrage les modalités les plus pertinentes pour faciliter la participation des citoyens.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, si le porteur du projet poursuit le projet une concertation continue est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

2. LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTS

2.1. Les résultats de l'étude de contexte

Entre octobre 2021 et janvier 2022, les garants ont conduit, en présentiel ou en visioconférence, une série de rencontres avec des acteurs du territoire afin de déterminer leur connaissance et leur perception du projet, les enjeux qu'il leur semblait indispensable de mettre au débat, et envisager les modalités de concertation. En effet, la concertation sur un projet ne peut pas faire abstraction de l'environnement du projet : historique du territoire, organisation politique, autres projets en cours, autres démarches de concertation ou débat public, etc.

Les garants ont profité de ces rencontres pour mener un travail d'information sur la concertation, en expliquant son cadre juridique et ses objectifs, le rôle de la CNDP et des garants. Ils ont notamment veillé à souligner leur indépendance vis-à-vis du porteur du projet et toute autre partie prenante, en précisant que le cadre réglementaire dans lequel s'inscrivait la concertation préalable chargeait la CNDP de définir les modalités de la concertation, mais que l'organisation du débat revenait au porteur du projet.

Ainsi ont été auditionnés :

- Des institutionnels :
 - Préfète de la Région Nouvelle Aquitaine : Fabienne BUCCIO
 - Préfet de Haute-Vienne : Seymour MORSY
 - Préfète de Vienne : Chantal CASTELNOT
 - Le sous-directeur de l'aménagement du réseau routier national à la DGITM du ministère de la Transition écologique
 - Le directeur régional TER, SNCF
 - Le directeur infrastructures, SNCF Réseau
- Des élus :
 - La maire de Poitiers : Léonore MONCOND'HUY
 - La présidente de la communauté d'agglomération du Grand Poitiers : Florence JARDIN
 - Le maire de Limoges : Roger LOMBERTIE
 - Le président du Conseil départemental de la Haute-Vienne : Jean-Claude LEBLOIS
 - Le président de Limoges Métropole : Guillaume GUERIN
 - La sénatrice de la Haute-Vienne Isabelle BRIQUET
 - Le député de la 2^{ème} circonscription de la Vienne : Sacha HOULIE
 - La députée de la 1^{ère} circonscription de la Haute-Vienne : Sophie BEAUDOUIN-HUBIERE
 - Le député dans la 2^{ème} circonscription de la Haute-Vienne : Pierre VENTEAU
 - Le président Michel JARRASIER et des élus de la communauté de communes Vienne et Gartempe,
 - Le président Jean-François PERRIN et des élus de la communauté de communes Haut Limousin en Marche,
 - Le maire de Couzeix Sébastien LARCHER et Maurice LASNIER, conseiller municipal de Couzeix,

- Des chambres consulaires :
 - o La présidente et des membres de la Chambre de commerce et d'industrie de la Vienne
 - o Le président, et des membres de Chambre de commerce et d'industrie de la Haute-Vienne
 - o Le président, et des membres de la Chambre d'agriculture de la Vienne
 - o Le président et la directrice de la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne
 - o La directrice générale des services de la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne
- Des associations :
 - o Le président, et des membres de l'association A 147 Grand Ouest
 - o Le président, et des membres de l'Association voie rapide 147/149
 - o Les associations environnementales de Haute-Vienne : LNE, CRI, Barrage, ADUR
 - o Vienne Nature
 - o Le délégué territorial LPO Limousin
 - o Le délégué territorial LPO Poitou-Charentes

Le projet concerne l'amélioration de la desserte routière entre les deux villes de Poitiers et Limoges, sièges des anciennes régions Poitou-Charentes et Limousin.

Ces deux villes sont reliées par la RN 147, route bidirectionnelle à 80 km/h sur la majorité de son tracé. Le temps de parcours entre ces deux villes est d'un peu plus de deux heures de centre à centre. Cette route est sinueuse, accidentogène, et parcourue par un pourcentage de poids lourds significatif (30% de poids lourds dans la zone d'étude et représentant 69% du trafic de transit).

La question d'amélioration de l'axe routier entre Poitiers et Limoges est considérée sur le territoire comme une « vieille » question, remise sur la table avec une certaine régularité depuis environ 60 ans. Les problématiques de desserte et les priorités politiques des deux territoires concernés (Vienne et Haute-Vienne) n'ayant pas toujours été les mêmes, la RN 147 a connu peu d'évolutions significatives au cours des années.

Quelques aménagements ont été réalisés (mise à 2x2 voies du contournement de Fleuré, contournement de Bellac) et d'autres sont programmés dans le cadre du CPER 2015-2020 (déviation de Mignaloux-Beauvoir, le contournement de Lussac-les-Châteaux, deux créneaux de dépassement et l'aménagement du contournement nord de Limoges entre l'A20 et la RN147 (RN520)). Toutefois ces aménagements sont généralement considérés comme insuffisants et, s'ils peuvent améliorer la sécurité du parcours, ils ne feront gagner que très peu de temps sur ce trajet entre les deux villes.

Par ailleurs, si au premier abord la perception des besoins en termes de mobilité et donc celle du projet varie en fonction du territoire, la réalité reste plus nuancée, d'où le choix des lieux et des formats des temps de concertation dont il sera question dans les parties suivantes du présent document.

Les garants ont pris note d'un nombre important d'arguments mis en avant soit pour justifier le projet, soit pour le remettre en question. Ils seront développés et débattus tout au long de la concertation préalable.

Principaux arguments en faveur du projet récoltés pendant la phase d'étude de contexte :

- Le temps de parcours en voiture pour relier Poitiers et Limoges par la RN 147, soit plus de 2 heures pour environ 130 km,
- Le temps de trajet en train entre Poitiers et Limoges, identique à celui de la route, la faiblesse des fréquences et l'absence d'arrêt à toutes les communes traversées, ce qui n'est pas une solution de remplacement à la voiture,
- Le nombre élevé d'accidents sur cet itinéraire,
- L'évitement des traversées d'agglomération surtout par les poids lourds,
- Le besoin d'accéder aux services administratifs et de santé situés en ville,
- Le désenclavement du territoire rural,
- Le désenclavement de Limoges et notamment son accès à la façade atlantique,
- La liaison entre les autoroutes A10-A20,
- L'accès au TGV en gare de Poitiers pour les Limougeauds.

Arguments contre le projet récoltés pendant la phase d'étude de contexte :

- L'inutilité d'une voie nouvelle compte tenu des évolutions de la mobilité, utilisation des transports collectifs, covoiturage, télétravail,
- L'évolution du transport de marchandises en favorisant le transport par voie ferrée,
- L'artificialisation des sols et la perte de surface agricole importante,
- La dégradation et la fragmentation de l'environnement naturel,
- La destruction de la biodiversité,
- Le projet favorisant un mode de transport polluant et émetteur de gaz à effet de serre (GES),
- La faible fréquentation de l'itinéraire existant ne justifiant pas la construction d'une autoroute,
- Le risque d'étalement urbain non-maîtrisé autour des futurs échangeurs,
- Le risque de dépeuplement de Limoges et les communes environnantes.

Le précédent « LGV Poitiers Limoges », avec un débat public mouvementé et l'annulation de la DUP par le Conseil d'Etat a été présent lors des échanges avec les acteurs du territoire, à la fois les défenseurs et les détracteurs du projet autoroutier, montrant son ancrage important dans la « géopolitique locale ».

Le souvenir de la concertation publique sur le projet « RN147-Aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers » posant la question de déviation de Mignaloux qui avait été organisée par l'Etat (de manière volontaire) au printemps 2019, et dont le bilan n'a jamais été rendu public, demeure également relativement vif.

Enfin, les garants ont noté un certain nombre d'interrogations, voire de réserves concernant la future concertation préalable :

- Les raisons du choix d'une concertation préalable et non d'un débat public,
- L'opportunité d'organiser une concertation peu avant les élections présidentielles et législatives,
- Les raisons de la non-publication du dossier de saisine de la CNDP,
- La crainte, de la part de certains acteurs associatifs que leur participation éventuelle à la concertation soit instrumentalisée et considérée comme caution du projet,
- La difficulté de s'exprimer et de travailler de manière constructive sur un projet peu précis (phase très en amont, absence de l'étude d'impact, absence d'un tracé de passage, etc.).

Les garants amènent une réponse aux questions dans ce bilan.

De manière générale, les avis autour du projet étant partagés et ce depuis bien longtemps, les acteurs rencontrés – qu'ils soient pour ou contre le projet – ont exprimé **une attente forte à l'égard de cette concertation et des garants comme défenseurs du droit à l'information et la participation de chacun, quel que soit son avis sur le projet**. Cette attente a amené les garants à formuler des prescriptions en termes de modalités de concertation présentées ci-dessous.

Les garants sont restés à disposition des acteurs rencontrés tout au long de leur mission. Certaines personnes sont revenues vers eux avec des questions ou des remarques concernant la forme ou le contenu de la concertation préalable une fois cette dernière entamée.

De la même manière, pendant la durée de leur mission, les garants ont sollicité à deux reprises Fabienne BUCCIO, préfète de la Nouvelle-Aquitaine, afin de rediscuter des étapes clés de la concertation. La préfète a répondu favorablement à ces sollicitations.

2.2. L'élaboration du dispositif de concertation

Le projet d'autoroute Poitiers-Limoges a fait l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP au titre de l'article L.121-8 du Code de l'environnement. Après l'étude de cette saisine, effectuée le 9 juillet 2021 par Jean-Baptiste DJEBARRI, ministre en charge des transports, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable dont elle définirait les modalités.

Dès leur nomination les garants ont pris contact avec le porteur du projet. Ils se sont fait présenter le projet, le contexte du territoire, les concertations déjà réalisées et ont demandé les coordonnées des principaux acteurs à rencontrer.

A partir de cette date, des réunions hebdomadaires rassemblant la DREAL, son AMO concertation et les garants ont eu lieu tout au long du processus, jusqu'à la clôture de la concertation préalable. Elles ont facilité le travail de préparation et de mise en œuvre de la concertation en offrant la possibilité de travailler de concert sur chaque élément du dispositif, et les réajuster au fil de l'eau.

L'ensemble du dispositif de concertation et de communication associée a été soumis à la validation des garants. Autant les modalités de concertation ont pu être débattues et réajustées en prenant en compte les prescriptions des garants, autant certaines actions de communication auraient mérité davantage de réflexion, ce qui n'a pas toujours été possible compte tenu le temps de préparation relativement court.

Cela dit, de manière générale, la DREAL et son AMO sont restés à l'écoute de l'avis des garants tout au long de la mission. Les relations ont été fluides et sincères, le porteur du projet ayant pris en compte la totalité des prescriptions méthodologiques formulées par les garants.

2.2.1. LES RECOMMANDATIONS DES GARANTS CONCERNANT LES MODALITES D'INFORMATION, DE MOBILISATION ET DE PARTICIPATION

Le calendrier de la concertation

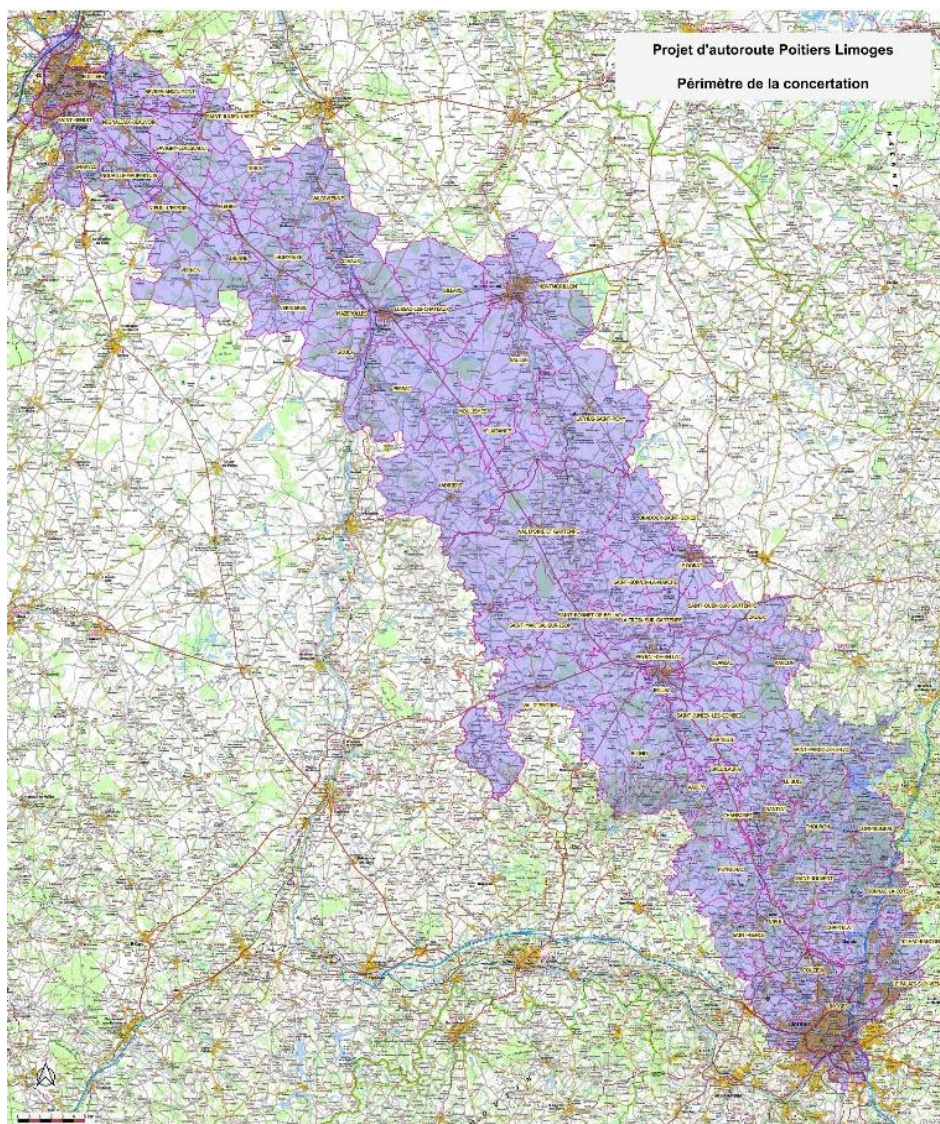
Le maître d'ouvrage a dès le départ informé les garants de sa volonté d'organiser la concertation préalable au premier trimestre 2022. Les garants l'ont informé des conditions règlementaires qui devraient être réunies pour que son calendrier puisse être maintenu (validation préalable du dossier et des modalités de concertation par la CNDP, annonce de la concertation 15 jours au plus tard avant son ouverture, etc.) ainsi que de leur souhait de proposer la concertation la plus longue possible compte tenu de la complexité du sujet et des enjeux liés au projet d'autoroute.

Après vérifications concernant l'obligatoire réserve électorale des services de l'Etat avant l'élection présidentielle et prise en compte du calendrier des vacances scolaires, il a été décidé d'organiser une concertation préalable d'un peu plus de 10 semaines (4 janvier – 20 mars 2022).

Le périmètre de la concertation

Le porteur du projet a proposé un périmètre de concertation englobant 63 communes potentiellement concernées par le périmètre d'étude du projet. Le maître d'ouvrage a transmis aux mairies de ces communes l'avis de concertation, le dossier de concertation et la brochure « essentiel du projet », ainsi qu'une affichette A3.

Les garants ont demandé que cette documentation soit également transmise aux sièges des intercommunalités.



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine

Le dossier de concertation

Dès la première réunion, les garants ont été sollicités pour accompagner le maître d'ouvrage et son AMO dans l'élaboration du dossier de concertation. Le dossier de saisine de la CNDP ayant été très complet, il s'agissait de faire évoluer ce document en le rendant accessible au grand public et en complétant certaines parties par des informations plus précises, indispensables à la bonne compréhension du projet et répondant aux enjeux du projet et de la concertation identifiés dans le cadre de l'analyse de contexte.

Sur la base du dossier de saisine de la CNDP, les garants ont notamment formulé les demandes suivantes :

- Mise à jour des données chiffrées,
- Information plus complète sur les impacts potentiels du projet,
- Information plus explicite sur le coût global du projet,
- Rappel de l'historique LGV,
- Estimation de coût de la modernisation de la voie ferrée,
- Présentation des travaux et aménagements liés à la construction d'une autoroute.

Afin de proposer au public un document « abordable », les garants ont demandé de traiter certains éléments techniques du dossier sous une forme de fiches thématiques mises à disposition sur le site internet de la concertation.

Les modalités de participation

Le dispositif de concertation initialement proposé par le maître d'ouvrage s'organisait de la manière suivante :

- 4 réunions publiques au contenu identique réparties sur 4 secteurs : Poitiers, Lussac, Bellac, Limoges,
- 4 ateliers à l'échelle locale sur le thème « développement économique et mobilité » sur les 4 secteurs : Poitiers, Lussac, Bellac, Limoges,
- 4 ateliers thématiques à l'échelle départementale, soit 2 ateliers « agriculture » et 2 ateliers « environnement »
- Une assemblée des territoires de clôture de la concertation.

Dans ce cadre, il a été proposé de coupler les 4 réunions publiques avec les ateliers locaux dans le cadre de « journées de concertation territoriales ».

Les garants ont prescrit de faire évoluer le dispositif proposé afin de proposer des temps d'échange permettant de mieux mailler le territoire du projet, de toucher davantage de publics, notamment les publics qui ne viendraient pas à des réunions de concertation très formelles et de varier les sujets de discussion :

- Tout d'abord, ils ont demandé qu'une réunion publique d'ouverture de la concertation soit organisée. Cette réunion ne devait pas consister en une simple présentation du projet, mais permettre d'élargir le débat en abordant notamment la question des besoins en mobilité sur le territoire.
- Ensuite, ils ont demandé d'élargir le nombre de thématiques abordées dans le cadre d'ateliers de travail. Aussi, 5 ateliers ont été proposés : agriculture, environnement, mobilité, économie, et un cinquième atelier libre dont le thème serait défini ultérieurement, en fonction de la teneur des premiers débats.
- Par ailleurs, ils ont demandé que des temps d'échange moins formels, idéalement mobiles, soient proposés afin d'aller vers des publics différents sur leurs lieux de vie (marché, train, etc.) ; ils ont notamment souligné la nécessité d'associer au débat les jeunes, futurs usagers des aménagements existants sur le territoire.
- Enfin, ils ont préconisé que les temps d'échange, et notamment les réunions publiques, apportent une vision élargie du projet et de ses enjeux, en laissant la place à des points de vue autres que celui du maître d'ouvrage.

Les versions finales du dossier et des modalités de concertation ont été présentées par le maître d'ouvrage et validées par la Commission nationale lors de la séance plénière du 1^{er} décembre 2021. Le dispositif de concertation est présenté ci-dessous.





2.2.2. LA PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS PAR LE RESPONSABLE DU PROJET

Un travail conjoint entre le maître d'ouvrage, son AMO et les garants a permis d'élaborer les modalités de participation répondant aux demandes des garants. Tout au long de la concertation, le maître d'ouvrage a été très à l'écoute des conseils des garants, et a suivi leurs prescriptions. Les garants saluent son effort dans la mise en place d'un dispositif de concertation répondant à leurs prescriptions en termes de variété des thématiques, des formats d'échange, et de localisation des temps d'échange sur l'ensemble du territoire.

Le dispositif de concertation final s'est organisé de la manière suivante :

L'agenda de la concertation

 = Participation possible en visioconférence

	04/01	Ouverture de la concertation et de la plateforme d'expression		
JANVIER	11/01	ASSEMBLEE DES TERRITOIRES DE LANCEMENT	18h Espace Gartempe Rue des écoles, MONTMORILLON (86) 	
	18/01	Emission spéciale en partenariat avec France Bleu Limousin et France Bleu Poitou	18h Modalités de diffusion sur www.autoroute.poitiers-limoges.fr	
	20/01	Amphi-débat étudiants	16h Université de Poitiers, amphi 600 Rue Jean Carbonnier, POITIERS (86)	
	25/01	Permanence d'information	15h	Salle du Trait d'Union Place de l'Eglise, NANTIAT (87)
		Atelier agriculture	18h	
	26/01	Permanence d'information	15h	Salle polyvalente Jacques Brel Rue du Commandant Barlier, VAL D'OIRE ET GARTEMPE (87)
		Atelier environnement	18h	
	27/01	Permanence d'information	15h	Salle Michel Maupin 16 Rue du Quai, LUSSAC-LES-CHATEAUX (86)
		Atelier mobilités	18h	
	FÉVRIER	02/02	Permanence d'information	15h
Atelier économie			18h	
03/02		Permanence d'information	15h	Salle des Grassinières Espace des Grassinières, SAVIGNY-LEVESCAULT (86)
		Atelier complémentaire	18h	
10/02		Amphi-débat étudiants	16h	Université de Limoges, amphi Vareille 39, rue Camille Guérin, LIMOGES (87)
MARS	01/03	Réunion publique de partage « Agriculture et environnement »	18h	Salle polyvalente Rue des écoles, NIEUIL L'ESPOIR (86) 
	02/03	Réunion publique de partage « Économie et mobilités »	18h	Centre culturel de Couzeix Allée Maurice Genevoix, COUZEIX (87) 
	10/03	ASSEMBLEE DES TERRITOIRES DE CLOTURE	18h	Foyer club polyvalent Rue de la Colline, FEYRAT-DE-BELLAC (87) 
	20/03	Clôture de la concertation et de la plateforme d'expression		

+ 5 débats mobiles, à la rencontre du grand public :

Le 20 janvier à Poitiers (université), le 2 février à Saint-Bonnet-de-Bellac (restaurant L'Étape), le 3 février à Lussac-les-Châteaux (gare), le 10 février à Limoges (université) et le 26 février à Bellac (marché).

source : dossier de concertation p.16

*Les dates des émissions spéciales sur France Bleu Limousin et France Bleu Poitou ont été modifiées en raison d'autres engagements de ces stations.

Par ailleurs, il est à noter que le maître d'ouvrage a répondu favorablement aux demandes des garants concernant la production de fiches thématiques permettant d'éclairer certaines questions spécifiques du projet. Aussi, 12 fiches ont été mises à disposition du public sur le site de la concertation :

- « Effets sur l'économie locale »,
- « Caractéristiques des différents scénarios routiers »,
- « Enjeux ferroviaires »,
- « Coûts »,
- « Bilan GES »,
- « Mesures environnementales ERC »,
- « Consommation d'espaces »,

- « Agriculture »,
- « Accidentologie »,
- « Trafics routiers »,
- « Cadre de vie »,
- « Concession autoroutière ».

Le porteur du projet a enfin suivi des recommandations des garants concernant la mise en ligne des sources bibliographiques permettant d'approfondir la compréhension des enjeux du projet :

- Analyse bibliographique des effets sur l'activité économique,
- Synthèse des bilans ex post des projets autoroutiers structurants,
- Portrait territoire Nord Haute-Vienne,
- Portrait territoire Sud Vienne,
- Liste de documents sur la biodiversité, le climat, les effets socio-économiques et les mobilités,
- Avis du CGEDD sur le bilan LOTI de l'A65,
- Synthèse du bilan LOTI de l'A65 Pau-Langon,
- Rapport Terre de Liens « Etat des lieux des terres agricoles en France ».

Les outils d'information :

68 affiches réglementaires envoyées aux 63 communes du territoire de la concertation

500 affichettes A3

Annonces légales dans les journaux : Le Monde, Le populaire du Centre, Union et Territoire, La Nouvelle République et Centre Presse

12 encarts presse, 4 dans chacun des journaux : Le Populaire du Centre, Centre Presse et La Nouvelle République

100 spots radio par France-Bleu Poitou et 100 également par France-Bleu Limousin

2 débats radio et 1 interview du porteur du projet

150 dossiers de concertation

3000 brochures « L'essentiel du projet »

188 407 dépliant d'invitation aux différentes rencontres distribués dans les boîtes aux lettres

4 panneaux « bord de route »

1 conférence de presse

1 site Internet ayant reçu 19 018 visites

Les outils de participation :

4 réunions publiques

17 autres rencontres publiques (5 ateliers thématiques, 2 amphi-débats étudiants, 5 permanences d'information, 5 débats mobiles)

1 rubrique participative en ligne

3. AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

La concertation préalable constitue donc un temps de débat ouvert à tout le monde. Cependant, il ne s'agit pas d'un référendum ou d'un sondage, mais d'un débat d'idées, échange d'arguments, qu'ils soient favorables ou défavorables au projet. C'est sur la base de ces arguments que le porteur de projet décide de poursuivre ou non son projet et le cas échéant précise les conditions de sa réalisation.

Le rôle des garants est de s'assurer que le droit du public à être informé du projet de manière claire et transparente, et de pouvoir s'exprimer sur le projet soit respecté. Dans ce cadre, les principes suivants guident leur action : la transparence (de l'information en lien avec le projet), l'égalité de traitement et l'argumentation (tous les participants ont le même temps de parole et tous les avis sont recevables, quelle que soit leur origine, à condition qu'ils soient argumentés), l'inclusion (la concertation doit permettre à toute personne intéressée de s'informer et s'exprimer sur le projet).

Sur cette concertation, l'équipe projet est restée, tout au long de la procédure, à l'écoute des prescriptions des garants et disponible pour leur mise en œuvre effective, notamment en ce qui concerne l'élargissement du champ de débat au-delà d'un simple projet d'autoroute et la multiplication des temps participatifs permettant une meilleure association de différents types de public.

Le seul point qui aurait mérité d'être amélioré a été la gestion de la rubrique participative sur le site de la concertation. En effet, une très forte participation en ligne a rapidement dépassé les capacités des moyens humains mis en œuvre pour traiter les questions posées sur le site, provoquant ainsi des retards non négligeables dans la mise en ligne des réponses du maître d'ouvrage. Les garants ont été interrogés à plusieurs reprises sur cette question-là. Aussi, des moyens complémentaires auraient sûrement pu être mis à disposition pour remédier à cette difficulté.

Au-delà de cet élément, **la concertation s'est déroulée sans difficulté particulière**. La participation aux temps publics a été correcte, les échanges ayant permis d'approfondir plusieurs volets du projet (objectifs, caractéristiques, enjeux, impacts, alternatives), faisant ainsi avancer la réflexion sur l'opportunité d'un projet autoroutier sur ce territoire.

3.1. Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Des moyens conséquents ont été mis en œuvre pour informer de la concertation préalable et des temps d'échange proposés dans ce cadre. Cependant, certains participants à la concertation ont relevé des manques dans ce dispositif, qui certes auraient pu être évités, mais qui selon les garants n'ont pas remis en question le respect général du droit à l'information du public en amont et pendant la concertation préalable.

- **Annonce de la concertation**

Conformément à la réglementation, la concertation préalable a été annoncée 15 jours avant l'ouverture de cette dernière, à savoir le 15 décembre 2021 par la voie d'affichage et d'annonce dans la presse locale et régionale. Le site internet de la concertation a également été mis en ligne à cette date. Cette annonce réglementaire a été suivie d'une conférence de presse avec une intervention de la préfète de la Vienne le 4 janvier 2022, en présence d'un des garants.

La brochure « L'essentiel sur le projet » a été déposée dans les mairies du périmètre de la concertation dès décembre 2021. Les panneaux « bord de route » ont été mis en place dès janvier 2022 et les dépliants d'invitation à la concertation diffusés par La Poste entre décembre 2021 et janvier 2022 aux habitants des 63 communes du périmètre de la concertation. Les garants ont été informés de plusieurs cas de non-distribution de ce dépliant et en ont informé la maîtrise d'ouvrage. Il leur a également été signalé à plusieurs reprises que ce document ne comportait pas d'information sur le scénario alternatif.

- **Dossier de concertation et sa synthèse**

Comme mentionné ci-dessus, le dossier de concertation a été établi sur la base du dossier de saisine de la CNDP, en lien avec les garants. Comprenant 86 pages, il présente les éléments suivants : le projet en bref, la concertation préalable, le contexte du projet, les solutions déjà avancées, le scénario autoroutier, le scénario alternatif la comparaison des scénarios. Il a été mis à disposition du public sur le site de la concertation.

Lors de la concertation, certains participants ont fait part de leurs remarques concernant ce document (document trop communicant, déséquilibre entre le scénario de référence et le scénario alternatif, chiffres incomplets, pas de détail sur l'entrée sud-est de Poitiers, etc.). Les garants ont rappelé que le document a été validé par la Commission nationale du débat public, qui veille par ailleurs au bon équilibre entre transparence et exhaustivité d'une part, et pédagogie et lisibilité d'autre part. Afin de compléter certaines informations, les garants ont demandé au porteur de projet d'élaborer des fiches complémentaires. Ainsi, 12 fiches ont été préparées par le maître d'ouvrage et mises à disposition sur le site internet de la concertation, ce qui a été salué par certains participants à la concertation.

Lors des temps d'échange et via le site internet, le maître d'ouvrage a également mis à disposition du public « L'essentiel du projet », un document de 16 pages présentant de manière synthétiques les grandes lignes du projet. Ce document ne comportait pas d'information sur la concertation, ce qui a été relevé par certains participants.

- **Site internet de la concertation**

Le site internet de la concertation (www.autoroute.poitiers-limoges.fr) a été mis à disposition du public dès décembre 2021.

Il comporte 5 rubriques : « le projet », « les documents », « je participe aux réunions », « je m'exprime » et « je consulte les avis déposés ». Mis à jour tout au long de la concertation, il a donné la possibilité de consulter les questions et contributions déposées (avec un certain retard pour les questions comme mentionné ci-dessus), les documents d'information sur le projet et la concertation, les comptes rendus et les diaporamas des temps publics, les fiches thématiques et une bibliographie permettant d'aller plus loin dans la réflexion sur le projet.

En réponse à la demande des garants, par souci de clarté, la rubrique « je consulte les avis déposés » a évolué pendant la concertation afin de pouvoir distinguer les questions/observations provenant du questionnaire « je m'exprime », les contributions portées à la concertation et les courriers échangés pendant la durée de celle-ci.

Le site donnait enfin la possibilité de s'inscrire aux temps publics et renvoyait vers différentes plateformes permettant de suivre les réunions publiques à distance.

- **La couverture presse**

Le projet et la concertation préalable ont bénéficié d'une couverture média notable, au travers d'articles réguliers dans la presse régionale, et d'interviews radio ou TV. Les médias ont associé les garants à un certain nombre d'interventions, au-delà de la DREAL.

Cette couverture a permis de diffuser l'information relative à la concertation préalable (organisation, calendrier, etc.) et aux options portées au débat. Elle a aussi été l'occasion pour plusieurs partis prenantes de relayer leurs avis et positions sur la problématique et le projet.

3.2. Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Le projet d'autoroute Poitiers-Limoges étant un projet ancien et clivant, la concertation préalable a connu une très forte participation, notamment par le biais du questionnaire sur le site internet de la concertation

Des moyens permettant d'associer les publics éloignés des dispositifs classiques de participation ou peu habitués à utiliser les outils numériques auraient pu évidemment être renforcés compte tenu de l'étendue du territoire du projet. Les garants constatent notamment une faible participation du public étudiant, malgré deux temps d'échange organisés à l'Université de Poitiers et à l'Université de Limoges. Toutefois l'organisation des réunions et ateliers dans 11 lieux différents sur le territoire concerné permettait d'aller au plus près du public le plus concerné.

Cela étant, le droit à la participation a été globalement respecté, le porteur de projet ayant suivi l'ensemble des prescriptions des garants concernant le format et le contenu des temps publics.

L'ensemble du dispositif a donc permis de répondre de manière satisfaisante à l'obligation réglementaire de pouvoir débattre de l'opportunité des objectifs et des caractéristiques du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire, des solutions alternatives, y compris l'absence de mise en œuvre du projet.

Le débat a enfin permis d'avancer sur un certain nombre de sujets en lien avec le projet, par exemple des alternatives autres que celle proposée par le maître d'ouvrage. Ces sujets devront sûrement être approfondis dans le cadre de la concertation continue (cf. chapitre 6 - Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme).

L'organisation de la concertation préalable a offert de nombreuses possibilités d'échanges, de débat et d'expression.

- **Les réunions publiques et les ateliers**

Le dispositif de concertation mis en place s'organisait autour des temps d'échange suivants :

- Une assemblée des territoires pour l'ouverture de la concertation (format réunion publique),
- Cinq ateliers thématiques,
- Deux réunions de partage (format réunion publique thématique),
- Une assemblée des territoires de clôture de la concertation.

Une telle organisation a permis d'instaurer une dynamique intéressante dans la concertation.

Ainsi, l'assemblée des territoires d'ouverture avait pour objectif de poser le cadre de la concertation : approfondir le contexte du projet et dresser un premier panorama du territoire (via des interventions des acteurs autres que le maître d'ouvrage), présenter les grandes lignes du projet, répondre aux premières questions et présenter le dispositif de concertation.

Organisés en présence d'intervenants extérieurs (bureaux d'études, SNCF, experte thématique), les cinq ateliers de travail (agriculture, environnement, mobilités, économie, prospective – sujet défini à l'issue des premiers temps d'échange) ont permis de débattre par thème des éléments essentiels du projet. Ces ateliers ont été suivis de deux réunions publiques de partage (agriculture et environnement, économie et mobilités) lors desquelles le maître d'ouvrage a présenté au public les interrogations et idées qu'il avait retenues à l'issue des ateliers. Il a également fourni des éléments de réponse, par exemple les premiers éléments du bilan carbone du projet autoroutier et de son alternative ou un retour d'expérience des mesures compensatoires sur des projets d'ampleur similaire.

Enfin, l'assemblée des territoires de clôture a donné la parole à cinq participants, de sensibilités différentes, ayant publié pendant la concertation des contributions argumentées sur le site de la concertation. Ont été présentés dans ce cadre : l'avis sur le projet du milieu économique néo-aquitain, la question de la compatibilité d'un projet autoroutier avec le contexte d'urgence climatique par un climatologue, la proposition d'une alternative multimodale au projet autoroutier formulée par un collectif d'associations, l'avis sur le projet d'une association de protection de l'environnement, un projet alternatif proposé par un particulier. Ces interventions ont été suivies d'une table ronde d'élus du territoire dédiée à la question des mesures qui devraient accompagner la mise en œuvre d'une infrastructure de transport performante, quelle qu'elle soit.

Lors de chaque temps public une place importante a été laissée aux échanges avec le public, jusqu'à l'épuisement quasi-total des questions (d'où la durée de certaines réunions, plus de 3 heures pour la réunion d'ouverture). Il est à noter que lors des réunions publiques, les participants avaient la possibilité de poser leurs questions avec un micro ou via un QR code dédié. Lors des réunions d'ouverture, des amphis-débats et de clôture la présence d'interprètes en langage des signes permettait au public malentendant de suivre les débats.

Quelques personnes ont fait part aux garants de leur désaccord avec le système d'inscription aux ateliers thématiques. Cette mesure a été mise en place en raison du format réduit de ce type temps d'échange ainsi que l'obligation de respecter les mesures sanitaires. Il est à noter qu'aucune personne n'a été refusée à l'entrée des cinq ateliers. Quelques interrogations ont également été formulées concernant le « passe sanitaire » : non applicable aux activités organisées par la CNDP, il a été imposé par certaines structures d'accueil. Les garants ont rappelé au maître d'ouvrage la réglementation interdisant de demander celui-ci à l'entrée des réunions de concertation.

- **Le travail de proximité**

Les réunions publiques et ateliers mobilisant principalement les personnes sensibilisées au projet et ayant souvent un avis formel sur le sujet, le maître d'ouvrage a répondu favorablement à la demande des garants de prévoir des temps de rencontres plus réduits, moins « impressionnants » par leur formalisme et de préférence délocalisés.

Ont été proposés :

- Cinq permanences d'information (avant chaque atelier) donnant la possibilité d'échanger sur le projet directement avec le maître d'ouvrage,
- Deux émissions radio interactives (France Bleu Limousin, France Bleu Poitou),
- Cinq débats mobiles visant à aller à la rencontre des habitants du territoire sur leurs lieux de vie : université de Poitiers, restaurant à Saint-Bonnet-de-Bellac, gare de Lussac-les-Châteaux, université de Limoges, marché de Bellac.
- Il est à noter que l'organisation de ces débats mobiles a connu deux mini « incidents » : la date du débat à l'université de Poitiers a dû être décalée en raison d'un problème de communication entre la maîtrise d'ouvrage et l'université, les horaires du débat au marché de Bellac communiqués dans certains supports étaient erronés, ce qui a induit en erreur des personnes souhaitant y participer. Néanmoins, ce dispositif itinérant a permis de rencontrer 225 personnes qui peut-être n'auraient pas participé à cette concertation sans cela.

- **Le site internet**

Le nombre extrêmement important de questions, avis et contributions déposés sur le site de la concertation confirme l'utilité de ce type d'outil dans le cadre des concertations publiques.

De conception assez simple (5 rubriques), le site a été le principal outil de participation lors de cette concertation préalable.

Comme mentionné ci-dessus, les moyens humains réduits attribués à la gestion du site n'ont pas permis de répondre à l'ensemble des questions posées pendant la durée de la concertation. Au 6 avril 2022 toutes les questions posées jusqu'au 20 mars, date de clôture de la concertation, étaient consultables sur le site. Les dernières réponses de la DREAL ont été apportées la semaine du 18 avril, sur la base de réponses « normées », à la suite d'un processus incluant un contrôle par les garants.

Ces délais assez longs de réponse seront évidemment à améliorer dans le cadre de la concertation continue, si un projet est décidé à l'issue de la concertation préalable.

- **En conclusion**

La concertation préalable a largement mobilisé à la fois les particuliers et les acteurs du territoire (associations, chambres consulaires, élus), principalement ceux issus du territoire directement concerné par le projet. Cette mobilisation a donné lieu à toute sorte d'expressions, allant d'un avis simple pour ou contre le projet, jusqu'à des contributions structurées et argumentées, y compris des propositions de scénarios alternatifs à l'autoroute relativement élaborés.

Certaines personnes ont participé activement à plusieurs temps d'échange, d'autres sont venues de manière ponctuelle pour s'informer simplement ou pour partager leur avis sur le projet. Il est à noter que malgré le caractère clivant du projet, **aucune partie prenante n'a officiellement refusé de participer à la concertation, que ce soit en présentiel ou via une contribution écrite**. Toutefois, les garants réitèrent leur regret quant à la faible participation des publics « jeunes » (adolescents, étudiants), futurs usagers du territoire et de ses infrastructures de mobilités.

Tout au long de la concertation, l'animateur des temps d'échange a veillé à ce que les contributions soient argumentées et équilibrées en termes de durée. Exercice complexe, notamment lors de l'assemblée des territoires d'ouverture. Le travail préparatoire à chaque temps de concertation associant le maître d'ouvrage, l'AMO et les garants a permis d'adapter le déroulé, l'animation et la précision de l'information fournie.

Dans la limite des informations dont il disposait à ce stade d'élaboration du projet, **le maître d'ouvrage a apporté une réponse à la plupart des questions du public**. Le projet autoroutier et la concertation étant portés par l'État, la présence des instances ministérielles ne serait-ce qu'à certains temps publics aurait

probablement pu faciliter l'argumentation des réponses. En effet, indépendamment des efforts louables des services de la DREAL, le dispositif n'a pas donné au public de possibilité effective d'échange avec le « décideur » censé trancher sur une éventuelle poursuite ou non du projet à l'issue de la concertation.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

Environ 930 personnes ont participé aux diverses rencontres

28 personnes ont eu un entretien avec le porteur du projet dans le cadre des permanences

225 personnes ont été rencontrées lors des débats mobiles

19 018 connexions uniques au site internet

2 724 questions ou avis déposés sur le site internet

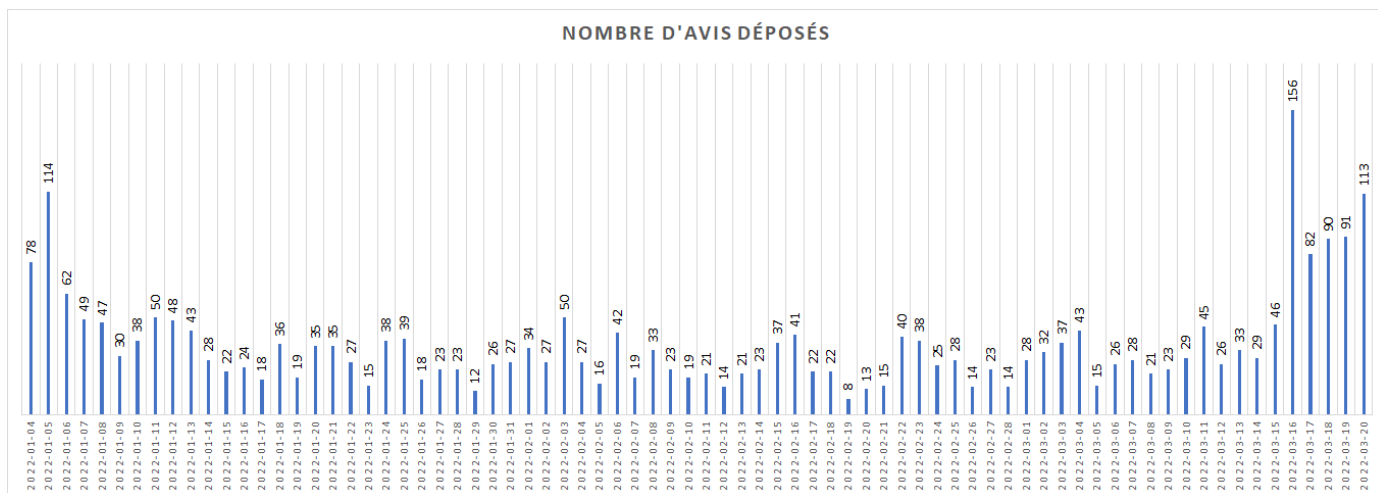
95 contributions/cahiers d'acteurs remplis

4. LE « TOUR DES ARGUMENTS » ECHANGES DURANT LA CONCERTATION PREALABLE

4.1. Les avis déposés sur le site de la concertation

Il reviendra à la DREAL d'effectuer une analyse fine de tous les avis déposés et de compléter le travail des garants, qui ne disposent que d'un temps limité pour effectuer une analyse exhaustive, étant donné le nombre d'avis déposés, en particulier dans les derniers jours de la concertation préalable.

2 724 avis ont été déposés sur le site de la concertation, entre le 4 janvier et le 20 mars, avec un pic de dépôts au début et à la fin de la concertation.



Les garants ont souhaité que la DREAL, au-delà des éléments de réponse apportés aux questions posées, amènent des éclaircissements sur certaines affirmations ou avis. Les garants ont été associés à la vérification des réponses, « normées » pour la plupart, à ce stade de l'exercice..

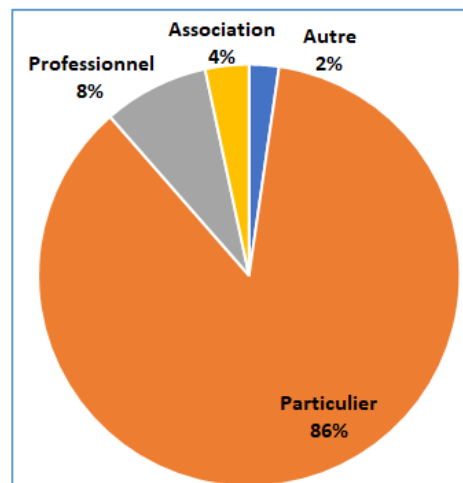
4.1.1. QUI S'EST EXPRIME ?

Sur la base du choix proposé aux internautes pour s'identifier, on constate que **les personnes qui se sont exprimées l'ont majoritairement fait à titre particulier** (même si certaines ont par ailleurs des fonctions électives ou associatives).

Dans la rubrique « professionnel », on note des personnes qui utilisent la route pour leur usage professionnel, des agriculteurs, des responsables d'entreprise, des commerçants, ...

Les associations intervenantes ne se sont pas toutes identifiées ; toutefois on retrouve dans les avis les porteurs de contributions longues. Certaines ont déposé plusieurs avis ou questions.

Dans la rubrique « autre », on note l'intervention d'élus, de conseils municipaux, d'organisations socio-professionnelles, de collectifs, de partis politiques ou de syndicats, parfois en doublon de contributions longues déposées sur le site.



Environ 1 000 avis sont exprimés de façon anonyme. L'examen des avis analysés par les garants (Cf. paragraphe suivant) montre des proportions relativement proches entre avis favorables au projet et avis défavorables au projet parmi ces dépôts anonymes.

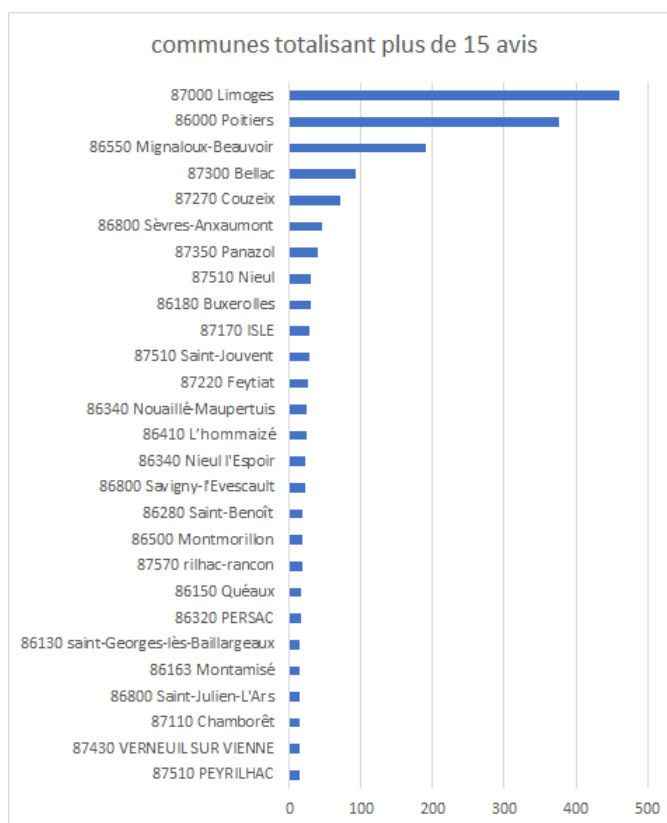
Les avis émanent très majoritairement de la Vienne (près de 1 300 soit 47%) et de la Haute-Vienne (plus de 1 200 soit 45%). Les Deux-Sèvres, la Corrèze, la Charente-Maritime et la Loire Atlantique sont à l'origine de 3,5% des dépôts (Cf. carte 1 – annexe 3).

Sur la Vienne et la Haute-Vienne, les avis émanent de plus de 250 communes, réparties essentiellement de part et d'autre de la RN 147 et du fuseau du projet d'A147, et autour de Poitiers et Limoges (Cf. carte n°2 - annexe 3).

27 communes sont à l'origine de 60% des dépôts.

On constate une mobilisation importante des habitants

- de Limoges et Poitiers,
- et des communes à l'interface du projet d'autoroute et de Poitiers et Limoges (Couzeix, Mignaloux-Beauvoir et Sèvres-Anxaumont)
- de Bellac.



4.1.2. QUELLE EST LA NATURE DES AVIS DEPOSES ?

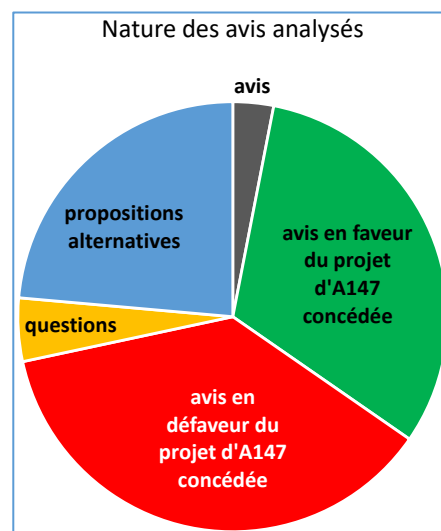
En vue de la rédaction du bilan, les garants ont analysé, un par un, environ 80% des avis déposés (période du 5 janvier au 15 mars), en qualifiant la nature de l'avis (avis sur le projet d'autoroute, question, proposition, mix des 3 possibilités), et en identifiant les mots-clés et les thématiques-clés liés à chaque avis. Il n'a pas été possible de finaliser l'analyse dans les délais impartis à la rédaction du bilan.

Les analyses mentionnées dans ce chapitre ont été élaborées à partir des avis examinés par les garants.

Sur ces 2 187 avis examinés, on constate que **90% expriment une opinion tranchée sur le projet d'A147 concédée**, et 4% une analyse neutre de la situation.

Un avis peut contenir des questions ou formuler des propositions d'alternatives, et plusieurs sont un mix de prise de position, de questions et de propositions.

Si les avis « pour » ou « contre » le projet d'A147 concédée prédominent, dans des proportions équivalentes, les contributeurs ont fait **un nombre important de propositions**, soit d'amélioration du projet, soit (et surtout) d'alternatives plus ou moins importantes à l'autoroute.



Dans la zone d'impact et d'influence directe du projet, on constate des avis « en faveur » ou « en défaveur » aussi bien dans la Vienne que dans Haute-Vienne. Pour autant, un examen « au plus proche du terrain » montre **une situation assez nuancée sur le territoire, entre les communes dont des habitants ont déposé des avis.**

Ainsi, des « lots » d'avis majoritairement favorables ou opposés, ou bien « partagés* » se retrouvent aussi bien d'un côté que de l'autre du territoire du projet, ce qui montre **des besoins et des perceptions diverses et indépendantes du lieu d'habitation** (Cf. carte n°3 – annexe 3).

** : c'est-à-dire un nombre équivalent d'avis « pour » et « contre » ou très proche (1 avis d'écart)*

Il convient toutefois d'être prudent dans l'utilisation des résultats de toute analyse quantitative qui serait élaborée à partir des avis déposés : rien ne permet d'affirmer que les contributeurs sont complètement représentatifs des publics concernés ou impactés, plusieurs avis sont écrits « à l'emporte-pièce » et ne sont aucunement motivés, certains contributeurs ont déposé plusieurs avis, et d'autres ont de toute évidence « enrôlé » des proches pour faire « masse » ...

Les garants rappellent que la concertation préalable n'est ni un sondage représentatif, ni une consultation : c'est bien l'analyse des arguments portés à la concertation qui fait sens et doit amener un éclairage sur la façon dont le projet est vu, de la part des citoyens et organismes qui ont participé au débat.

4.1.3. QUE DISENT LES AVIS DEPOSES SUR LE SITE DE LA CONCERTATION ?

Les analyses mentionnées dans ce chapitre ont été élaborées à partir des avis examinés par les garants. Pour autant, la lecture des 500 derniers avis, dans le cadre du contrôle des réponses apportées par la DREAL, ne fait pas apparaître d'arguments nouveaux complémentaires.

4.1.3.1. Les thématiques abordées

Les avis vont, dans leur énoncé, de 1 mot (« pour », « contre » ...) à des analyses très élaborées, voire des « mini contributions ». Ils sont l'occasion, pour beaucoup, de **témoigner de leur usage de la RN147 ou de la façon d'habiter le territoire, et de porter des convictions fortes**, sur des sujets divers, ou des inquiétudes.

Chaque fois que les avis ont été suffisamment explicites, les garants ont cherché à identifier les thématiques évoquées (même si l'avis n'est pas développé) et des « mots-clés » propres à dresser une image des préoccupations des contributeurs.

➤ La concertation

Parmi les avis analysés, une 40-aîne abordent la concertation préalable. Si certains font part de leur satisfaction à être consultés et à disposer d'un dossier, d'autre expriment des critiques et des inquiétudes :

- Des critiques
 - sur le dossier de la concertation (jugé « pauvre » sur les aspects environnementaux, partial dans son approche, insuffisant en termes d'alternatives présentées, ...) ou le dépliant distribué (« déloyal » car n'abordant pas le scénario alternatif),
 - sur la communication jugée insuffisante,
 - sur le périmètre de la concertation jugé limité
 - « Cette concertation ne porte pas sur d'autres moyens de transport que l'automobile (le train n'est cité que sur une seule page), et je pense que c'est une erreur qui empêche d'avoir une vision globale de la mobilité sur notre territoire » ; « Si le bureau d'études ne propose pas de variantes, où est le débat public ? »
 - « La conclusion logique est donc la suivante : annuler ce projet d'autoroute Poitiers-Limoges, et lancer une concertation publique avec tous les acteurs (sociaux, économiques, environnementaux...) pour déterminer quel sont les besoins avant de construire un projet. », « Nous demandons ainsi que les décideurs de Grand Poitiers, du Département et de la Région s'engagent sur le lancement d'une grande concertation : agir concrètement et rapidement, abandonner tout projet 'tout voiture' créant définitivement une saignée sur nos territoires. Soignons dignes de nos générations futures. »
- sur le calendrier de la concertation (« un contexte anxigène, bien éloigné de l'autoroute : covid 19 et son variant Omicron, campagne électorale, guerre en Ukraine »)
- Des inquiétudes sur les suites données à cet exercice
 - « J'espère sincèrement que cette concertation publique n'est pas juste une chambre de validation et que l'avis des répondants sera bien pris en compte dans la décision concernant la A147 », « Dommage que les avis des utilisateurs ne soient pas pris en compte. Malheureusement le pot de terre n'a jamais cassé le pot de fer »

➤ Le besoin d'une voie rapide Poitiers Limoges eu égard à la situation de la N147 et aux enjeux territoriaux

Pour plusieurs contributeurs, il s'agit d'un projet ancien, qui aurait manqué de soutien politique local et national :

« toute ma vie j'ai entendu parler de la mise en 2x2 voies par les politiques de tout bord qui, en promesse électorale, s'engageaient sur le projet et l'oubliaient une fois élus », « Depuis maintenant des décennies on entend parler de ce projets d'autoroute, de voies rapides , plusieurs études ont été réalisées, il est temps que les collectivités et surtout les élus prennent les bonnes décisions », « il en est question depuis 1953... », « Cela fait plus de 60 ans que l'on nous parle de projets, d'études (qui coûtent chers et n'aboutissent jamais.) », « Depuis 50 ans que j'entends parler de ce projet et des problèmes liés a la nationale entre Poitiers et Limoges », ...

Plusieurs sujets se dégagent, militant pour ou contre un aménagement important, de type autoroute ou voie rapide à 2X2 voies :

- La sécurité de conduite et le gain de temps apporté qu'apporterait un 2X2 voies rapide par rapport à la N147 actuelle :

Le RN 147 est vécue comme une route dangereuse par près de 30% des avis analysés, et par plus de la moitié des soutiens à une autoroute. **Il s'agit d'un sujet majeur d'expression des contributeurs : une route dangereuse car extrêmement fréquentée par des poids lourds, avec une alternance route/traversées de bourgs qui aboutit à une conduite « en accordéon », sans voies de dépassement en nombre suffisant pour doubler en sécurité et fluidifier le trafic.**

« le trajet s'avère dangereux et les poids lourds ne respectent pas les distances de sécurité lorsque vous avez le malheur de respecter les limitations de vitesse », « route actuelle est extrêmement dangereuse, de par la circulation dense de camions et la nervosité de certains conducteurs qui doublent à tout prix, avec peu de visibilité. », « beaucoup de conducteurs (voitures et camions) qui ne respectent pas le code de la route (grands excès de vitesse, doubléments dangereux et souvent sur ligne continue) », « De nuit il est extrêmement dangereux de doubler les camions voire quasi impossible sans prendre de risques et je peux constater que de nombreuses personnes en prennent des risques sur cette route », « Trafic intense, ralenti par de très nombreux camions, nombreuses traversées de villages, innombrables variations de la limitation de vitesse entre 50, 60, 70, 80, 90 et 110 km/h, avec plusieurs radars qui profitent de votre moindre distraction ! », « la dernière partie du trajet par la RN 147 est vraiment un cauchemar! », « actuellement c'est la route de la peur surtout à cause des trop nombreux gros camions et portions quelques fois étroites et sinueuses », « la route actuelle est dangereuse : elle incite à des dépassements risqués quand on se retrouve coincé derrière un véhicule lent. », « Impossibilité de pouvoir doubler (tracteur, voiture sans permis, personnes âgées roulant à 60km/h, etc...) sans prendre un risque certains », « La montée de Lhonnaizé impossible par temps de neige ou de gel intense avec des camions qui se mettent en travers . La mortalité y est importante » ...

On constate **une approche essentiellement qualitative de l'accidentologie et de la mortalité, avec les ressentis ou parfois les témoignages de plusieurs contributeurs** sur le nombre d'accidents et de décès, et le risque encouru à emprunter cette route.

« J'ai vu trop d'accidents et trop de morts sur ce trajet où l'on perd patience, encore pire depuis le passage à 80 km/h » « Les dangers sont quotidiens, les morts sur cette route sont toujours plus nombreux. », « je suis donc amenée à faire cette route régulièrement et à avoir peur pour ma sécurité », « La circulation sur la route actuelle est trop risquée et le nombre d'accidents et de décès est là pour en témoigner », « il aura fallu plusieurs dizaines de morts et plusieurs centaines de blessés pour qu'enfin un tout petit espoir de réaliser cette autoroute pointe à l'horizon », « l'une des voies les plus meurtrières de France », « la 2eme route de la mort comme la RN79 » « tous les weekends, je peux y observer des situations dangereuses et des presque-accidents », « je suis médecin et il y a beaucoup d'accidents entre Poitiers et Limoges, très graves », « Déjà 3 accidents en 12 ans sur cet axe pour mon actif sans compter le nombre de personnes de mes connaissances qui ont eues, malheureusement perdu la vie dont 3 amis de moins de 25 ans », « mes parents ont eu un accident mortel sur cette route », « Sur cet axe bien connu, j'ai vu trop de familles endeuillées, trop d'amis accidentés trop de véhicules remorqués », « j'ai perdu des proches sur cette Nationale. Entre autres, un oncle est resté handicapé à vie après une sortie de route dans les virages du Berceau (BELLAC), il y a plus de soixante ans, et une filleule de 20 ans » ; « Les dangers sont quotidiens, les morts sur cette route sont toujours plus nombreux. », « Le nombre de morts sur cette route est trop important pour ne rien faire », « Je suis utilisateur de la N147 depuis 1988 à raison de deux fois par mois. Depuis cette date, j'ai vu au moins 20 accidents dont quelques-uns mortels, des croisements à trois véhicules de front, etc. .. » ...

Le **besoin d'une route plus performante** se retrouve dans près de 20% des avis analysés.

« Aller à Nantes est compliqué. Aller à Angers est très compliqué. Aller à Limoges est encore plus compliqué ! », « toutes les villes d'importance ont des liaisons rapides. Sauf Poitiers-Limoges et nous tous, qui attendons depuis des années ? », « honnêtement cette autoroute sera un gain de temps très important pour moi et tous mes collègues... Je rentrais chez moi moins tard », « trajet actuel trop long et pénible entre 2 préfectures », « le jour, trouvez-vous correct de mettre près de 2 h pour faire environ 120 km », « Trop de camions, les jours de

semaine circulent, et ralentissent tous les autres utilisateurs. » « La route entre Poitiers et Limoges est sinueuse, longue, lente et donc fatigante », « il faut attendre de traverser la Vienne et cette fameuse 147 pour découvrir 5 feux tricolores (les seuls sur 1300 kms) : Lussac, Verrières, Mignaloux encore Mignaloux !!!! et Vouillé », « Je mets plus de temps qu'il y a 25 ans pour faire le trajet !!! »

- L'enclavement du territoire et la garantie du développement économique

Ce sujet est abordé par 17% des contributions analysées. Ce qui s'exprime, c'est la certitude qu'une autoroute ou a minima une 2X2 voies favoriserait **l'attractivité du territoire**, permettrait un **développement vers la façade Atlantique** estimé essentiel, améliorerait les relations entre les 2 agglomérations, dans **un contexte de territoires qui seraient oubliés de la République et de la nouvelle Région Nouvelle Aquitaine**.

C'est aussi que l'autoroute réparerait l'abandon de la LGV Poitiers Limoges et le sous-investissement estimé chronique dans les 2 départements, permettrait de lutter contre la désertification démographique, et **permettrait aux 2 capitales de se faire une place dans la compétition régionale, nationale voire internationale**.

« Il en va de l'attractivité de Poitiers, de l'ouverture de Limoges, ...mais aussi de la considération que l'on porte aux territoires ruraux de notre pays », « Ce tronçon faciliterait également l'accès au grand ouest (Loire Atlantique, Bretagne) », « Le trajet actuel est un frein aux relations professionnelles entre nos deux CHU et nos universités, contribuant au déclassement de ceux-ci dans cette région dominée par une métropole centralisatrice », « Ce projet outre son aspect structurant en terme d'axe de communication transversal aura un impact fort sur l'économie (activités des entreprises directement ou indirectement et sur l'emploi) », « A quand le désenclavement du centre-ouest de la France? », « il n'est pas juste que l'on REFUSE SYSTEMATIQUEMENT à une partie de notre pays les investissements que l'on accorde aux autres », « tout se meure... Des sorties d'autoroute permettrait peut-être de désenclaver ces territoires et ramener du travail et des habitants et créer un cercle vertueux de réappropriation de ces territoires », « une réelle opportunité de rééquilibrage économique de la grande région Nouvelle-Aquitaine » ...

Le sentiment du **risque de déclassement économique**, et la vision des bénéfices d'une voie rapide s'expriment particulièrement côté Limoges :

« Nous n'avons pas de LGV, ayons au moins des autoroutes vers Poitiers et Angoulême », « Limoges, dernière zone n'ayant aucun moyen rapide de rejoindre la capitale, rendant la région moins attractive par rapport à d'autres zones » ; « le projet faciliterait aussi l'accès au réseau TGV- OUEST pour tous les habitants du Limousin qui en sont actuellement privés », « Je pense qu'il est opportun pour Limoges de se rapprocher de Poitiers. Non seulement Poitiers en voie directe mais ensuite Niort et Nantes. C'est une véritable ouverture sur l'ouest du pays. », « Cela pourrait permettre peut-être un repeuplement du secteur de Bellac où les entreprises ont des difficultés de recrutement parce qu'il manque de main d'œuvre. », nous aurons « la chance d'avoir un réseau autoroutier se rapprochant de celui de départements dynamiques comme la Vendée, département Français dont le taux de chômage est le plus faible. Les entreprises s'y installent car le réseau routier permet à la chaîne logistique d'être efficace », « cela fait bien longtemps que nous sommes les "oubliés". », « Il serait grand temps aussi que le limousin soit traité avec la même considération que les autres citoyens français c'est à dire avec respect. », « Projet qui sera sans nul doute moteur pour les villes qui auront des sorties à l'instar de St Junien avec la 4x2 voies qui s'est fortement développée contrairement à Bellac qui se meurt malgré qu'elle soit sous-préfecture », « il faut bien admettre que Poitiers a été sauvée par la ligne TGV. Beaucoup d'administrations, universités...ont été délocalisées là-bas compte tenu de la proximité des réseaux autoroutiers, ferroviaires... allons-nous encore longtemps rester inactifs et laisser notre belle ville de Limoges mourir... », « puisque que maintenant Limoges est relégué au second plan et est devenu isolé, Bordeaux aspirant tout » ...

Pour autant, ces perceptions ne sont pas unanimement partagées : certains contributeurs

s'interrogent sur **la réalité des difficultés de circulation**

« La sur-fréquentation de cet axe ne pose réellement problème que lors des grandes transhumances »

ou **contestent la réalité d'un Limousin et de Limoges enclavés ...**

« Limoges n'est absolument pas enclavé. Nous avons un aéroport international, un train direct qui relie Paris en 3 heures, une autoroute gratuite. Peu de villes sont aussi bien desservies », « au vu du nombre de circulation de poids lourds sur les axes A20, N141, N145, N147, le limousin n'est pas enclavé », ...

ou encore **contestent la capacité d'une autoroute payante à désenclaver Limoges** (du fait de l'acceptabilité sociale d'un péage),

« Cette solution n'est pas la meilleure des solutions pour désenclaver Bellac et Lussac les Châteaux (qui souffre moins que Bellac) », elle « ne favorisera aucunement le développement économique du Limousin. Pour s'en convaincre il n'y a qu'à regarder l'impact de l'autoroute A 89 entre Clermont-Ferrand et Brive : la fréquentation est déplorable et elle n'a servi en rien l'essor des villes comme Ussel et Tulle » , « Les autoroutes se développent là où il y a de l'activité économique, mais ce ne sont pas les autoroutes qui créent l'activité économique. A titre d'exemple, Vierzon qui est devenu un nœud autoroutier connaît un fort taux de chômage et continue de perdre des habitants. En revanche, par effet d'isolement et de coupure, elle pénalise l'activité agricole, le tourisme et le commerce local »

voire **la pertinence de désenclaver ce territoire** (au titre d'un modèle de développement alternatif).

« La vision du désenclavement est vaine, surtout que nous devrions considérer le développement de notre territoire par un autre prisme que le développement économique. Le cadre de vie que nous avons est riche, il suffit de le mettre en valeur et insister davantage sur le territoire en lui-même plutôt que de favoriser des entreprises internationales qui impacteraient négativement nos populations et notre territoire », « l'enclavement de notre zone au nord de la Haute Vienne peut devenir un atout touristique (= argument économique quand ni l'agriculture, ni les PME ne proposent d'alternative) »

La façon d'objectiver les besoins de mobilité au sein du territoire Vienne Haute-Vienne est de fait interrogée, de façon implicite ou parfois très explicite :

« Les aspirations d'aujourd'hui ne sont plus celles des années 1980. ...il faut que l'étude qui sera faite pose les vraies questions : quels sont les motifs de déplacement entre Poitiers et Limoges (déplacements obligés et déplacements domicile-travail) à l'heure du développement du télétravail visioconférence télé-médecine. ?, comment est maillé le territoire par les services publics et services essentiels ? Quelles sont les complémentarités et les dynamiques territoriales entre Poitiers et Limoges ? Comment faire en sorte de limiter les déplacements entre Poitiers et Limoges ? C'est à toutes ces questions qu'il faut d'abord répondre pour justifier la réalisation de cette autoroute. Le gain de temps peut être envisagé éventuellement mais en jouant plutôt sur la proximité (distance) nécessaire des services

« La conclusion logique est donc la suivante : annuler ce projet d'autoroute Poitiers-Limoges, et lancer une concertation publique avec tous les acteurs (sociaux, économiques, environnementaux...) pour déterminer quel sont les besoins avant de construire un projet ».

➤ **Le bien-fondé d'une autoroute concédée, eu égard aux engagements nationaux et au contexte territorial**

Au-delà des besoins de mobilité liés à des enjeux de territoires, et indépendamment du fait que la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) et le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) ne prévoient pas le projet autoroutier Limoges-Poitiers (point rappelé par quelques avis, et que le dossier de concertation mentionne), plusieurs avis questionnent le bien-fondé du projet d'autoroute concédée, sur au moins 2 aspects :

- La compatibilité du projet avec des engagement nationaux et régionaux, voire le modèle de développement sous-jacent

Quelques avis mentionnent explicitement la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", visant à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises.

De façon moins « experte » mais dans le même ordre d'idée, des expressions très négatives sur la nature autoroutière du projet s'expriment dans près de 15% des avis opposés au projet : un projet « daté », « aberrant », d'une « autre siècle », d'un « autre temps », « anachronique », « rétrograde », une « hérésie » ... Environ 5% des avis analysés (soit ~10 des avis opposés au projet d'A147) questionnent clairement **le bien-fondé du projet par rapport à l'urgence climatique**.

« A l'époque où la réduction des gaz à effet de serre doit être une priorité absolue, la construction de nouvelles autoroutes en France doit absolument être écartée. Sans cela la France ne pourra respecter ses engagements au niveau national, européen et international », « un projet autoroutier en complète contradiction avec ce que tout le monde, y compris en haut lieu, nous expose quant aux conséquences du changement climatique », « La voiture est le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre chez les français, qui contribuent au phénomène du changement climatique, extrêmement urgent à résoudre ! », « il me semble que ce projet est à contre-courant de la nécessité de lutter contre un des problèmes climatiques à savoir l'émission de gaz à effet de serre et ses conséquences. », « on est en 2022, depuis des décennies les scientifiques nous alarment sur le réchauffement climatique et maintenant l'urgence à revoir impérativement nos modes de transport (important émetteur de CO²). Et la réponse de nos pouvoirs publics : un projet d'autoroute! », « le projet de construction d'une autoroute tel qu'il est présenté par la DREAL, n'est pas respectueux de l'environnement, et ne correspond pas aux objectifs de réduction d'ici à 2050 des gaz à effet de serre, n'est pas en phase avec la nouvelle position du Président MACRON, exposée lors du discours du conseil Européen du 17 janvier 2022 », « Comment défendre une position nationale allant vers la transition écologique, la réduction des émissions et des consommations de carbone, le ZAN... en construisant une nouvelle autoroute, le long d'une RN qui a déjà fait l'objet de tant de travaux ? », ...

Plusieurs avis questionnent par ailleurs **la compatibilité du projet avec les objectifs d'artificialisation des sols du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Nouvelle Aquitaine**.

« Le GIEC a principalement montré du doigt l'artificialisation des sols comme cause majeure de cette catastrophe, notamment par la suppression des petites zones humides, la disparition de la biodiversité qui les habite, la raréfaction des forêts et des prairies. Personne, même à Poitiers ou à Limoges, n'est dispensé de lutter contre ce phénomène dans la mesure du possible. Hypothéquer l'avenir par des destructions irréversibles de zones naturelles, c'est dépasser le droit que donne aux élus et aux préfets leur pouvoir de décideur », « le projet ne respecte ni le SRADDET de Nouvelle Aquitaine qui impose pour 2030 une diminution de 50% de l'artificialisation des terres par rapport aux valeurs de référence 2009-2015, ni l'objectif de Zéro Artificialisation Nette fixé par la loi Climat et Résilience. », « La réduction de l'artificialisation des sols est un des enjeux prioritaires du SRADDET de la région NA, et concerne tous les travaux de la RN147 (avis délibéré n° 2019-16 du 28/08/2019 – page 31). Ce projet autoroutier est donc une aberration écologique et antagoniste à notre SRADDET et à la loi ZAN », ...

Au final, **c'est donc la cohérence de l'action publique à ses différentes échelles (nationale/régionale/locale) qui est questionnée, et que le projet remettrait en cause**.

Au-delà certains contributeurs vont sur le terrain du **modèle de développement à adopter dans un contexte de crise climatique, d'augmentation des prix de l'énergie et des carburants, et d'évolution des modes de travail**.

« La lutte contre les effets du dérèglement climatique nous obligera très probablement à modifier nos comportements. », « Dans un contexte de lutte contre le changement climatique et de sobriété énergétique, je doute fort que la voiture individuelle soit l'avenir de l'humanité, même si elle devient 100% électrique », « L'avenir n'est pas pour la voiture, (interdiction de vente de voitures thermiques à l'horizon 2030-2040). Le prix du carburant va également grimper et en plus, l'offre se contracter (pic pétrolier en octobre 2018). (Sources : the shift project). », « dans 20 ans nous n'utiliserons plus nos véhicules polluants... toujours la course à celui qui ira le plus vite », « On pêche pour les circuits courts, faisons en sorte

que nous n'allions pas chercher au loin ce que nous pouvons récolter sur place faute de surfaces agricoles », « Dans le cadre du dérèglement climatique et de la perte de biodiversité, il me semble que les objectifs prioritaires pour la population, et les politiques qui la représentent, est justement de privilégier d'autres modes de mobilité que la voiture. »

- Le coût du projet et le modèle économique de la concession retenu, avec l'intégration des aménagements faits au titre du CPER dans la concession

Le choix d'une concession revient dans 10% des avis analysés, et 20% des avis défavorables au projet, avec des critiques parfois virulentes sur au moins 3 points :

- Le coût du projet (sujet abordé dans 13% des avis analysés, et 25% des avis défavorables). Ce coût est jugé le plus souvent « exorbitant » dans l'absolu (et au regard du trafic prévu), et dans la contribution attendue des collectivités au travers d'une subvention d'équilibre, avec le risque pointé par certains de fragiliser la capacité financière à améliorer l'itinéraire de substitution, ou à rénover la ligne de chemin de fer Poitiers-Limoges

« Le coût, notamment en argent public, de construction de cette infrastructure est trop élevé au regard des bénéfices pour le territoire », « Le coût est exorbitant : l'investissement est chiffré à 1,04 Milliards d'euros – valeur 2020 – dont les ¾ seraient pris en charge par les pouvoirs public, auquel il faut ajouter les études déjà faites et les aménagements déjà votés dans le cadre du plan routier Etat Région d'environ 500 Millions d'euros, soit au total près de 1,5 Milliards pour quelques véhicules », ...

« Le coût du projet est « une aberration économique. Le coût global du projet serait de 1014 M€ avec une subvention de l'État jusqu'à 771M€ d'où un total avec ce qui est déjà réalisé de plus 1,23 Milliard d'euros à charge du contribuable (1/3 de l'État et 2/3 des collectivités). L'usager aura en plus de cette participation au financement global à payer le coût du péage », « Les collectivités (Région et Département) se sont engagées à participer au montage financier de l'aménagement de la RN 147 moins coûteux que la construction d'une autoroute pourquoi chercher plus compliqué ? »

« C'est un projet couteux pour le citoyen, alors qu'il serait utile de moderniser et électrifier la ligne de trains Poitiers-Limoges. », « il faudra quand même entretenir la route actuelle. »,

- L'intervention d'un tiers privé, au travers d'une concession (sujet abordé dans 10% des avis analysés, et 20% des avis défavorables).

Beaucoup d'avis négatifs expriment **un rejet de ce modèle, ou a minima une méfiance forte**, sur la base soit de convictions personnelles, soit d'une certaine méconnaissance du fonctionnement d'une concession, alimentée :

- par la difficulté à comprendre la logique du montage proposé par l'Etat : une motivation mal cernée (gagner du temps ou bien compenser l'insuffisance des moyens publics ?), une subvention d'équilibre dont le montant n'est pas clair, un apport privé avec des péages en contrepartie de l'investissement consenti, de la mise en œuvre des travaux et de l'exploitation de l'autoroute, mais dont la régulation dans le temps n'est pas claire,
- par des polémiques passées relatives au fonctionnement des concessions autoroutières.

« La circulation des personnes ne doit pas être l'objet de spéculation et de profits privés au détriment des intérêts collectifs », « projet coûteux qui va engraisser un peu plus les grandes compagnies autoroutières »,

« ainsi, l'argent public ne servira qu'à rentabiliser une autoroute inrentabilisable. Sans cet argent public, aucune autoroute concédée », « l'Etat « n'a pas d'argent, et pour cause, et facilite alors les profits des investisseurs à qui il offre ainsi une rente », « financement en grande partie par de l'argent public pour un service payant et rémunérant un acteur privé », « In fine, cette autoroute rapportera à qui : un concessionnaire privé qui n'aura pas été chargé de financer la construction ?! », « Coût trop important pour l'usager et contribuable, gain trop facile pour le concessionnaire », « la solution autoroute n'est pas très coûteuse pour l'Etat puisqu'elle sera confiée au privé qui n'attend que ça pour en retirer des bénéfices importants au détriments des usagers et particulièrement des locaux. Ce sont les locaux qui seront les véritables pourvoyeurs de fonds qui iront vers le privé. »

« coût très important à la fois à la construction et à l'exploitation : en dehors des professionnels, les particuliers ne pourront pas "s'offrir" un tel coût, sachant que les prix des autoroutes augmentent au moins au niveau de l'inflation le coût présenté sera au bas mot

plus de 25 à 30% par rapport à ce qui est annoncé », « Le recours au PPP (Partenariat Public privé) débouche inévitablement sur des surcoûts d'exploitation qui correspondent à la nécessité pour une entreprise privée de dégager des bénéfices. Ces derniers pour partie tout au moins vocation à rémunérer les actionnaires. »,

Les avis favorables au principe d'une autoroute abordent peu ce sujet, à l'exception de quelques-uns, qui suggèrent d'autres montages sans intervention du privé.

« Plutôt que de concéder exclusivement l'autoroute à un grand groupe privé, il serait judicieux de la concéder à une Société d'Economie Mixte (SEM) afin que les bénéfices de la concession retournent dans les budgets des différents partenaires publics », « Je regrette néanmoins que ce projet ne fasse pas l'objet d'un financement 100% public, car il est bien du rôle de l'Etat de participer au désenclavement des territoires et d'assurer la sécurité routière »

La réintégration dans la concession des aménagements faits au titre du CPER est aussi un principe très critiqué dans l'ensemble.

« Ces déviations étant absorbées par l'autoroute, les contribuables locaux, bien qu'ayant participé à leurs financements, seront obligés de s'acquitter du péage s'ils veulent en profiter. Dans le cas contraire ces 13700 personnes faisant des navettes quotidiennes devront à nouveau passer par les centres bourgs », « Les projets engagés dans le cadre du CPER bénéficieront à l'autoroute et non plus aux communes. »

- Les impacts financiers demandés aux habitants du territoire, que certains qualifient de « double peine »

« Le scandaleux réside dans le montage financier. Les habitants de Haute Vienne et de la Vienne devront subir une double peine. D'une part la demande de compensation financière pour l'autoroute sera assurée par l'état d'une part et par les collectivités locales d'autre part. De ce fait les contribuables des deux départements cités devront payer l'impôt pour cette autoroute. De plus quand nous devrons prendre cette autoroute nous devrons payer 14 euros me semble-il mais vraisemblablement 20 euros et plus lorsqu'elle sera terminée si elle se fait en 2035 voire 2040. », « l'argent du contribuable ne doit pas servir à créer un péage, l'usager aura déjà payé pour la construction il ne va pas payer pour l'utiliser. », « le coût de l'autoroute serait payé deux fois par le contribuable : via le financement de la région, puis par les péages ; et ce pour enrichir des entreprises privées. »

➤ Les impacts d'une autoroute

- Les impacts sur l'environnement, l'agriculture, le cadre de vie

La question des impacts environnementaux et agricoles d'un projet d'autoroute apparaît dans environ 27% et 6% des avis, essentiellement dans les avis défavorables au projet.

En l'absence d'un tracé précis, les critiques se concentrent sur les **données d'impact générales du dossier de concertation, jugées disproportionnées**, et plusieurs sont très **méfiantes quant à l'application de la démarche Eviter, Réduire, Compenser**, et ses réels apports.

« Des milliers ou dizaines de milliers d'arbres abattus, des milliers d'hectares de terres agricoles bétonnés », « un impact trop important sur la biodiversité malgré l'application de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » », « les axes routiers qui défigurent nos paysages, dénaturent les écosystèmes et perturbent notre d'espèces animales et des riverains. », « des nuisances maintes fois prouvées : bruit, pollution, artificialisation des terres, perte de valeur du territoire... » , « une aberration écologique, à contre-courant d'un développement raisonné des territoires, qui va détruire de nombreuses agricoles », « Comment est-il possible de réaliser une autoroute Poitiers-Limoges, sans détruire de zones humides, sans impacter les trames vertes, bleues et noires, sans couper des corridors écologiques, sans artificialiser des terres agricoles, sans déboiser ? La réalisation de ce projet équivaut à assumer l'impossible évitement de ces impacts pour se réfugier derrière la politique de compensation des impacts. Planter quelques arbres à des échangeurs ou réaliser un pont pour le passage de la grande faune ne permettra pas de compenser : la destruction de milieux naturels préservés (notamment dans le 87), la création d'une barrière physique sur l'ensemble du linéaire et surtout, l'artificialisation des sols qui ne permettront plus de participer à notre souveraineté alimentaire. », « Comment défendre ce projet sur le plan écologique, lorsque l'on connaît son impact sur l'environnement : destruction des écosystèmes, artificialisation des sols (800 hectares), disparitions des haies, destruction de la faune et de la flore, emprise sur les terres

agricoles. », « cela nuirait considérablement aux marais poitevin... La biodiversité de la faune et de la flore dans ce secteur est à protéger absolument. Il y existe des espèces rares en voie de disparition et uniques sur ce secteur. La construction d'une autoroute détruirait tout ! (idem les "bassines" ils assèchent le marais, c'est ignoble !!) », « Au point de vue environnemental, combien d'hectares de terrain enlevé à nos agriculteurs. On pêche pour les circuits courts, faisons en sorte que nous n'allions pas chercher au loin ce que nous pouvons récolter sur place faute de surfaces agricoles. » ; d » « nombreux problèmes engendrés (suppression de terres agricoles, de bois, risque pour les nappes phréatiques, gênes occasionnés pour de nombreux habitants...) »,

Les impacts sur le cadre de vie sont peu abordés, par contre, sauf concernant le report de trafics dans les centres bourgs via l'itinéraire de substitution.

- Les impacts sociaux économiques

ils sont au moins de 2 natures : les impacts sur l'activité économique locale, et ce qui est vécu comme une rupture de l'équité de traitement des habitants du territoire.

- Les impacts sur l'activité économique locale.

Les avis exprimés (relativement peu nombreux et complètement qualitatifs) sont dans l'ensemble assez négatifs quant à ces impacts, avec le **risque de « déstabiliser » l'économie existante**. Le sujet du développement de l'activité au niveau des échangeurs n'est quasiment pas abordé.

« Il ne faut pas oublier l'impact sur la vie locale et l'activité économique. Le problème de la saturation de certains bourgs ou encore le caractère accidentogène de certains tronçons de la RN147 ne peut être nié. Néanmoins, cette RN147 est également une artère de vie qui permet à nombre de petits commerces de voir leur fréquentation augmenter grasse aux passagers. La création d'une autoroute réduira donc la fréquentation des bourgs entraînant leur déclin. Et que dire de l'activité économique agricole ? Car oui entre Poitiers et Limoges il n'y a pas de "grand pôle" ou de "couronne", comme indiqué dans les documents de l'enquête, mais il y a des habitants, des paysans, qui travaillent sur ces terres pour nourrir les villes », « La 2x2 sera aussi un avantage pour les villes traversées pour les commerces et les restaurants cela évitera la mort de nos villes et villages. », « « Ce projet va à l'encontre d'un aménagement durable du territoire reposant sur le social, l'économie sociale et solidaire et l'environnement. Favoriser le transport de marchandise par le ferroviaire pour désengorger nos routes, favoriser les petites gares de proximité en partenariat avec les régions, développer les itinéraires cyclables autour des villes pour les itinéraires pendulaires serait bien plus profitable aux territoires », « En plus d'être une aberration écologique, c'en est également une économique pour toutes les communes se trouvant le long du parcours de cette autoroute car combien de personnes prendront encore le temps de sortir de l'autoroute pour faire une halte ? Qu'en sera-t-il des restaurants, auberges, hôtels, du tourisme de passage ? Comment les acteurs économiques vont-ils se développer loin d'un échangeur ? »

« Ainsi, si le choix se porte sur le projet d'une autoroute concédée, les petites villes longeant le nouvel axe seront clairement défavorisées par rapport à celles longeant les deux axes (2x2 voies gratuites) traversant notre département, qui en recueillent les bénéfices dans leur développement :

- la RN 141 (Limoges-Angoulême- Bordeaux) : Oradour sur Glane, St Victurnien, St Junien (à 20 mn de Limoges), ... voire Cieux et Blond,... se développent grâce à la possibilité pour les personnes travaillant à Limoges de résider dans ces villes (40 permis de construire délivrés en 2021 à Oradour sur Glane..) et à leur capacité à attirer des activités économiques. Cette voie a été réalisée, et est en train de s'achever, avec des fonds publics (donc permettant un accès gratuit).

- l'A20 : Ambazac, Razès, Bessines, Châteauponsac, La Souterraine, voire même, Arnac la Poste, St Sulpice les Feuilles, au nord,... Magnac-Bourg, Pierre Buffière, St Yrieix,... au sud, se sont également développées ces dernières années et continuent sur leur lancée »

- Le risque **d'une société « à deux vitesses »**.

Cette analyse ressort de 2 facteurs : le **coût du péage**, jugé élevé, et le fait que l'itinéraire de substitution **ne bénéficie pas des travaux de déviations et d'amélioration financés par le CPER**, ce qui prive les personnes ne pouvant pas payer l'autoroute d'un itinéraire performant.

Et cela alors que le report de trafic de la RN 147 sur l'autoroute est estimé faible, sur la base des données du dossier de concertation et des doutes quant à la volonté des sociétés de transport de payer un péage ...

« 14 euros pour prendre l'autoroute, c'est trop cher pour les particuliers », « Le coût d'utilisation de l'autoroute (14€ pour la totalité du trajet) est trop élevé pour la plupart des habitantes et habitants du territoire » ; « D'un point de vue social, ce projet autoroutier ne bénéficiera pas à l'ensemble de la population et ne sera utilisé que par des personnes pouvant se permettre de payer le trajet pour "gagner" quelques minutes sur le trajet. », « Cela créerait deux catégories de citoyens. Il y aurait d'un côté ceux dont le salaire permettra de payer le péage. Ils gagneront du temps et de la sécurité dont un confort de vie supplémentaire. Dans le même temps, ceux dont le salaire est bas et permet déjà de s'en sortir difficilement auront une double peine : soit ils emprunteront l'autoroute et s'appauvriront davantage, soit ils seront contraints d'emprunter l'axe de substitution. Dans ce cas, ils ne gagneront pas en sécurité et perdront en temps de trajet puisque celui s'allonge sur l'axe de substitution. Cette problématique sociale est particulièrement prégnante sur le milieu de l'axe (Lussac-Bellac), les Sud-Vienne et Nord-Haute-Vienne étant des territoires où le revenu moyen est nettement inférieur au reste du territoire des deux départements. »

4.1.3.2. Les questions adressées au Maître d'ouvrage

Les avis ont permis le dépôt d'environ 130 questions en ligne, sur divers sujets, majoritairement en lien avec le projet d'autoroute :

- Les hypothèses de trafic en lien avec le report de trafic poids lourds
- Le tracé, particulièrement à l'arrivée de Poitiers et de Limoges
- Les impacts du projet, sur des points particuliers, ou de façon générale, et sur des sujets d'indemnisation
- Les effets des 11 ouvrages d'arts sur la vitesse, en lien avec la pertinence d'une autoroute
- Le péage, avec la possibilité de tarifs préférentiels voire de gratuité complète
- Le calendrier du projet, du fait de délais jugés très courts ;
- L'avenir de la RN147 en cas d'autoroute (propriété, entretien, ...)
- La rénovation de la ligne ferrée, et la possibilité de ferroutage

L'étude technico-économique suscite elle aussi des questions assez précises :

- Les impacts d'une augmentation durable du coût des carburants et des matières premières, d'une possible limitation de la vitesse autorisée à 110 km/h, d'une augmentation du travail à distance sur la pertinence d'une solution autoroutière par rapport à des variantes non autoroutières, intégrant éventuellement le rail,
- Les modalités de prise en compte, dans le modèle de calcul de la VAN (Valeur actualisée nette socio-économique), des externalités négatives (santé – bruit et pollution ; environnement – gaz à effet de serre ; ...)
- La façon d'intégrer des évolutions de long terme, telles que les innovations, en particulier technologiques (exemple des voitures électriques ou des camions fonctionnant à l'hydrogène qui feront évoluer les externalités négatives)
- La formation du choix d'une autoroute parmi les autres possibilités (« le tableau multi critères pour décider ou non le projet d'autoroute, et leur poids respectifs ? »)

4.1.3.3. Les propositions alternatives

Les avis analysés formulent pour près de 25 % des propositions d'alternatives, sur un large éventail fonctionnel.

➤ L'autoroute, mais autrement

Certaines propositions concernent des dispositions de mise en œuvre ou d'exploitation de l'autoroute : moins d'échangeurs pour limiter le coût, des protections sonores, des aires de repos avec un accès toilettes handicap, etc.

D'autres abordent les modalités de tracé, en particulier aux extrémités du côté de Poitiers ou de Limoges (en termes d'accès à la A20 en particulier, qui suscite plusieurs propositions).

D'autres encore mettent l'accent sur la nécessité d'un nœud routier pour raccorder les axes principaux existant (A20, N145, N141).

Des alternatives autoroutières plus structurantes sont mises en avant :

- L'utilisation du tracé de la LGV Poitiers Limoges, « *qui profiterait d'une emprise un peu plus importante mais qui justifierait les dépenses faites à fond perdu* »
- « *Une autoroute depuis la RN 141 entre Limoges et Etagnac, passant vers Confolens, et rejoignant l'A10 entre Lusignan et Saint Maixent. Elle couperait la RN 10 vers Couhé, et la RD 741, offrant ainsi plusieurs possibilités d'accès à Poitiers (Sud Est, Sud, Sud-Ouest et Nord) tout en offrant au trafic de transit plusieurs directions (Niort, La Rochelle, Nantes, Angers, Tours...) sans passer par la rocade de Poitiers. De plus cet itinéraire qui conserverait la RN147 pour desserte locale pourrait aussi permettre une évolution en ajoutant une 2x2 voies entre la Souterraine-Bellac-Confolens, ouvrant d'autres possibilités aux trafics de transit* »
- Le passage par « *Montmorillon et le trimouillais afin de désenclaver Montmorillon, la Trimouille St Savin et faire rejoindre la A147 à la A10* », ou bien « *à partir de Lussac les Châteaux, il serait souhaitable que le tracé se rapproche de Montmorillon en prenant l'itinéraire suivant : ouest de Saulgé, Plaisance, Saint Remy en Montmorillon, est de Darnac, Saint Sornin la Marche, déviation de Bellac* » pour désenclaver Montmorillon et le Dorat
- « *une autoroute qui irait de NIORT à la SOUTERRAINS environ 80 km qui permettrait également de se raccorder sur l'A20 et de pouvoir rejoindre LIMOGES...* »

➤ Plutôt qu'une autoroute : l'aménagement de la RN147, de façon plus ou moins importante, avec éventuellement le train en complément, voire le développement de la multimodalité

L'amélioration de l'existant

La consistance n'est pas toujours clairement définie mais on comprend que cette appellation recouvre une cible moins ambitieuse que le scénario alternatif du dossier de concertation, avec l'aménagement en 4 voies de la RN 147 sur les portions les plus difficiles ou dangereuses, intégrant (plus ou moins explicitement) la réalisation de travaux prévus au CPER. Se retrouvent aussi des propositions de mise à 3 voies de certaines portions, pour faciliter les dépassements.

Le scénario alternatif du dossier de concertation

Pour ces 2 types d'alternatives, relativement proches, les motivations sont multiples et similaires :

- l'exigence de gratuité et souvent le refus du modèle de la concession,
- une adaptation « fine » à la répartition constatée du trafic et aux besoins du territoire (dévier les bourgs, améliorer la sécurité),
- la limitation des investissements dans l'absolu (économie des ressources consacrées à un projet) ou la recherche d'un gain à réinvestir dans l'aménagement de l'entrée de Poitiers ou

dans la modernisation du rail pour le transport de voyageurs et éventuellement de marchandises

- la minimisation des impacts

Plus de 40% des soutiens d'une amélioration de l'existant plébiscitent le train (voyageurs et fret) en complément, contre 20% des supporters du scénario alternatif.

Une voie rapide 2X2 voies.

La définition en est parfois ambiguë, puisqu'on retrouve sous cette appellation à la fois des scénarios plus aboutis d'amélioration de l'existant et la mise à 2 voies complète de la N147.

Les motivations sont essentiellement doubles :

- l'exigence de gratuité et souvent le refus du modèle de la concession,
- des coûts et impacts estimés moins importants, voire notablement plus faibles que pour l'autoroute

Moins de 10% des soutiens de cette solution plébiscitent le train (voyageurs et fret) en complément. La comparaison avec d'autres territoires bénéficiant de voies rapides gratuites revient assez fréquemment :

« dans certaines régions (comme la Bretagne que je connais bien) le réseau routier comporte un grand nombre de voies rapides gratuites. Un exemple à suivre. », « peut être un peu comme nous avons pu voir la réalisation d'une 2X2 en accès gratuit entre Guéret et Montluçon. », « pourquoi en Bretagne et en Vendée il n'y a que des 2x2 voies gratuites cherchez l'erreur », « une 4 voies, comme celle qui existe entre La Souterraine et Montluçon, serait amplement suffisante. L'impact environnemental en termes d'emprise serait plus limité, les véhicules roulant moins vite (110 au lieu de 130 km/h) les émissions de CO2 seraient moins fortes, le coût pour la collectivité serait du même ordre et cela permettrait d'éviter des péages qui sont de plus en plus impactants. »

Plusieurs propositions développent une vision extensive des aménagements à mettre en œuvre, au-delà ou à la place d'une voie rapide Poitiers-Limoges :

« L'élargissement de la route Départementale D727, entre l'échangeur de Lussac les Châteaux du projet autoroute et Montmorillon, en route à trois voies alternées et de son classement en route nationale »

« Une autre Poitiers -Confolens -Limoges (134km) Une route 2x2 voies Poitiers - Confolens reviendrait moins chère, voie pour retrouver la 2x2 voies Confolens -Limoges déjà construite. », « réaménagement de la RD 741 moins coûteux en travaux en périphérie de Limoges (donc moins de nuisances dans des zones densément peuplées) en profitant des 2x2 voies de la RN 141 entre Limoges et Saint-Junien, et ce avec une augmentation d'à peine 5 km »

« Le prolongement de la quatre voies entre Bressuire et Poitiers, afin d'avoir une liaison transverse dans notre région »

« Une couronne à environ 30 km de Poitiers serait cohérent » avec l'ensemble des projets et compatible avec le développement de Poitiers et de son agglomération »

« mettre la RN 147 à sens unique et à 2 voies (par ex vers Poitiers) et de transformer parallèlement une ou plusieurs des nombreuses départementales suivant approximativement le même tracé en route à sens unique inverse (vers Limoges) et à 2 voies. Ces voies pourraient autoriser, comme en Bretagne une circulation à 110 km/h mais même à 90 km/h le progrès par rapport à la situation actuelle, en sécurité comme en temps de trajet serait important »

Les MIX route-rail-transport doux- multimodalités

Certains avis portent des projets avec des visées d'amélioration globale des mobilités, à l'échelle Vienne et Haute-Vienne, sur la base de projets mixant l'amélioration de la RN 147, la rénovation voire la modernisation de la ligne ferrée Poitiers Limoges, le développement des transports en commun sur Poitiers et Limoges, le développement des « transports doux », de parkings relais, et la mise en place de centres multi modaux.

Le sujet d'une articulation entre l'avenir de la RN147 et les projets de territoire de Poitiers ou Limoges est aussi posé.

➤ Le rail comme solution préférentielle

Les motivations sont diverses. Il s'agit a minima de diminuer l'usage de la route, et a maxima de promouvoir un modèle de développement différent, avec en ligne de mire le respect des objectifs fixés en matière de bilan carbone et de protection de la biodiversité.

De fait, la gratuité du système routier est peu évoquée (moins de 20% des avis analysés), et l'option du ferroutage pour réduire drastiquement la circulation routière est mise en avant dans 30% des avis.

« L'enjeu de demain est de supprimer les véhicules thermiques et pas de faciliter et donc augmenter le trafic des véhicules individuels. Il faut miser sur le transport en commun, l'amélioration de la desserte du TER et de l'inter mobilité. », « Ce projet va augmenter dramatiquement la circulation routière, nous éloignant encore plus de l'Accord de Paris (COP21), alors qu'il faudrait réduire drastiquement l'usage automobile et a minima mettre les camions sur les trains pour désengorger le réseau routier. », « Alors, à l'heure d'une dette colossale des états et région, cessons la gabegie et privilégions les investissements dans le train, dans les transferts modaux et dans une relocalisation des unités de production industrielles, artisanales et agricoles. Il y a urgence de changer de paradigme et de mettre les vieilles méthodes au placard. », « Seuls des transports en commun résoudront cette problématique, y compris un gain de temps et d'argent pour les utilisateurs »

« Dès lors que les camions de fret devraient être remplacés par des wagons de trains, il n'est pas nécessaire de créer une portion d'autoroute », « ce dont nous manquons cruellement c'est d'un VRAI service de transport collectif ferroviaire entre les 2 gares. Si les TER étaient plus réguliers, plus rapides, mieux équipés (surtout accès wifi), il n'y aurait (presque) plus de raison pour moi et mon équipe de louer des voitures pour faire le trajet. Le train = gain de temps (il me semble qu'on pourrait gagner au moins 30 minutes sur ce trajet si l'infrastructure le permettait), moins de fatigue, moins de risque, moins de pollution, du temps réellement utile au travail pendant le trajet. »

Zoom sur la place du train dans les avis analysés

Si la solution « rail » est peu abordée dans les avis favorables à l'autoroute, elle se retrouve dans plus de 25% des avis défavorables au projet d'A147 concédée, soit qu'il s'agisse d'une solution à privilégier par principe à la route, pour contribuer à la transition écologique et au respect des objectifs Climat et Carbone nationaux et internationaux, soit qu'il s'agisse d'une façon de limiter le trafic poids lourds en particulier sur la RN 147, et donc le besoin de travaux structurants.

La moitié des propositions correspondantes proviennent

- de Poitiers (~ 30%, soit 20 % de l'ensemble des avis déposés au titre de la commune),
- de Limoges (~15%, soit 10 % de l'ensemble des avis déposés au titre de la commune),
- et de 3 communes limitrophes de Poitiers (~10%)

➤ La question des innovations

Certains avis se positionnent sur les innovations à mettre en place pour éviter l'autoroute, ou mieux la valoriser.

« créer une autoroute du numérique qui me paraît davantage indispensable pour ainsi mailler le territoire qui est avant tout très rural et le réoccuper en faisant référence aux migrations constatées grandes villes vers les villes moyennes et campagne liées aux conséquences de la pandémie actuelle... », « dans l'idée d'une infrastructure routière la plus verte possible: innovation sur le revêtement routier, mise en place de zones vertes innovantes sur les zones d'arrêts, de repos, mise en place de station bio gaz pour les camions et borne électrique pour les voitures, attention particulière au développement et à l'aménagement de zone de protection de la flore et de la faune »

4.2. Les contributions longues déposées sur le site de la concertation

La société civile et les collectivités ont contribué à alimenter l'analyse et la réflexion au travers des contributions longues. Au-delà, des élus et des groupes politiques ont souhaité faire entendre leurs opinions et propositions.

Cette mobilisation, impressionnante par son ampleur, la diversité des arguments portés et souvent leur niveau d'analyse de la problématique ou de précision et de technicité, a permis d'élargir le débat d'idées au-delà de ce qui s'est exprimé dans le dispositif présentiel.

95 contributions ont été publiées sur le site de la concertation :

- 27 émanent de 19 associations de riverains ou de protection de l'environnement, 4 collectifs rassemblant diverses associations
- 20 émanent
 - de collectivités territoriales (dont une communauté de communes un conseil communautaire, 15 conseils municipaux, le conseil départemental de la Vienne, le conseil départemental de la Haute-Vienne via son président, et la Région Nouvelle Aquitaine via son président)
 - d'une association fédérant diverses collectivités
- 10 émanent d'élus et d'un parti politique
- 9 émanent du monde économique
- 29 émanent de particuliers, dont certains occupent ou ont occupé des fonctions électives locales, ou des postes à responsabilités.

S'y ajoutent 12 avis déposés sur le site, que les garants ont choisi de réintégrer dans les contributions, sur la base d'un critère de longueur, d'un contenu apportant des éclairages en complément de ceux des contributions, et d'auteurs identifiés :

- 3 émanent d'associations
- 1 émanent d'un syndicat
- 2 émanent d'un élu et d'un conseil municipal
- 6 émanent de particuliers dont certains occupent des fonctions électives locales

A noter des contributions « informatives » proposées par certains contributeurs :

- une étude « d'estimation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) induites par le projet d'autoroute A147, sur la base des données d'impact fournies par le dossier de la concertation »
- une compilation des « Données sur les accidents corporel 2012-2021 »

et 2 pétitions.

Les garants ont effectué en préalable de leur analyse une synthèse de ces contributions sur 3 axes :

- Les thématiques abordées, les avis exprimés, les analyses proposées par la contribution
- Les propositions de solutions ou les préconisations au porteur du projet d'autoroute concédée
- Les questions posées ou les demandes

(Cf. annexe 4)

4.2.1. LES THEMATIQUES ABORDEES, LES AVIS EXPRIMES, LES ANALYSES PROPOSEES

4.2.1.1. La concertation

Plusieurs contributions portent un regard critique sur la concertation préalable :

- Le choix d'une concertation préalable plutôt que d'un débat public, du fait du coût et des impacts du projet,
- Une période mal choisie (« *contexte de pandémie, d'élections présidentielles et législatives* »),
- Un périmètre trop restreint : « *l'étude d'un projet autoroutier au plus près de l'actuelle RN147, et d'une alternative (travaux CPER avec des compléments de mise à 2X2 voies sur les portions Limoges-Bellac et Poitiers-Lussac)* », la comparaison de « *deux objets financiers qui ne remplissent pas les mêmes fonctions* », et non « *deux projets routiers aux fonctions principales identiques* », et de ce fait un débat jugé « réducteur », l'absence d'alternatives qui paraissent évidentes à certains contributeurs, par exemple une mise à 2x2 voies complète de la RN147 sans péage, et sa rentabilité, « *ce qui aurait permis d'éclairer le débat* », des variantes d'autoroute à péage et sans péage Poitiers -La Croisière , « *une ou deux réelles propositions dans des fuseaux distincts à l'Ouest ou à l'Est de l'actuelle nationale* », etc.
- Une dénomination de la concertation (relative à un « *Projet d'autoroute Poitiers-Limoges* ») qui « *laisse à penser il ne s'agit pas d'une concertation pour connaître l'avis des usagers sur la meilleure solution* »
- Un « *nombre très limité de réunions publiques* »
- Le risque d'une concertation centrée sur une « *logique binaire « pour »/ « contre »* », d'opposition entre des conceptions « *urbaine* » et « *rurale* » du monde avec leurs attributs respectifs, (vélo/voiture, transports collectifs/individuels) »

Il appartient aux garants de répondre à ces remarques (Cf. chapitre 5).

Plusieurs contributeurs critiquent par ailleurs le dossier de la concertation, élaboré par la DREAL et validé par la Commission Nationale du Débat Public, sur les aspects :

- De complétude, en particulier au niveau environnemental :
 - Sur le « *contenu cartographique (carte des remblais et déblais, zones de captage d'eau potable, espaces naturels, ZNIEFF, et zones NATURA 2000)* »
 - Sur la définition de zones environnementales particulièrement sensibles : « *un biais* » car « *ces zones n'ont pas été établies à partir d'études exhaustives récentes* »
 - Sur le changement climatique et la perte de biodiversité « *sous-évalués et sous-documentés* »
 - Sur le tracé « *inconnu* » et du coup une étude d'impact « *très synthétique* »
- D'exhaustivité et de robustesse des hypothèses :
 - Des « *données de trafic incomplètes : limitées aux comptages sur la RN 147 ? pas de prise en compte des voies l'alimentant ?* »
 - Des chiffres avancés qui « *paraissent incohérents. Surévalués pour l'autoroute, sous-évalués pour l'alternatif* »
 - Des « *financements à éclaircir et des coûts qui ne tiennent pas compte de possibles dépassements (ex. de la déviation de Lussac + 50%)* »

4.2.1.2. L'opportunité du projet d'autoroute concédée

L'approche retenue par le porteur du projet dans sa démonstration suscite des commentaires :

Il aurait par exemple fallu « *penser la mobilité entre Poitiers et Limoges avec une vue globale, intégrant ... les autres moyens de mobilité : train, tram-train, transports en commun des deux*

agglomérations, covoiturage, mobilités douces, et respectueuse des engagements pris par l'État et la Nouvelle-Aquitaine (GES, artificialisation des sols, biodiversité) ».

Ou bien, dit autrement, d'organiser « *une véritable réponse aux besoins : Le besoin : né « des fabricants d'autoroutes ? Des citoyen·ne·s qui en ont assez de partager la route avec les camions ? D'élu·e·s qui ont besoin de construire de grands projets ?* », Le rôle d'une autoroute : « *outil de desserte au service de l'économie locale ou bien outil qui trace les voies de l'acheminement des produits encore plus vite (le 0 stock)* ».

Au final le sujet à traiter ce ne serait « *pas la vitesse, mais la mobilité. Quels besoins ? Quels moyens d'y répondre en toute sécurité ?* »

Les arguments peuvent être classés en 2 groupes : ceux se rapportant au besoin d'une voie rapide Poitiers Limoges eu égard à la situation de la N147 et aux enjeux territoriaux, et ceux liés au bien-fondé d'une autoroute concédée, de façon plus générale.

➤ **Le besoin d'une voie rapide Poitiers Limoges eu égard à la situation de la N147 et aux enjeux territoriaux**

L'importance de la RN 147 dans le territoire est soulignée : un « *axe essentiel pour la vitalité économique de l'ensemble du département, pour la desserte et le désenclavement de Montmorillon et du sud Vienne* » ; avec la RN149, un itinéraire est-ouest « *majeur reliant Nantes à Poitiers et Limoges ...et la façade Atlantique à Lyon et Toulouse* ».

L'état de la RN 147 et sa saturation suscitent des **analyses assez convergentes :**

Une RN 147 « *avec des qualités de route médiocres, des zones accidentogènes reconnues, une traversée des agglomérations difficile et une possibilité de dépassement réduite* », une « *durée de temps de circulation sur ces 120 km dépassant souvent les 2 h* » ; « *La RN est saturée dans Mignaloux-Beauvoir depuis qu'elle a atteint 17.000 véhicules/jour en 1996* » ; la RN 147 : une route moyennement fréquentée et accidentogène, avec une « *augmentation constante du nombre de poids lourd* » ; un « *tracé sinueux* » et le passage à proximité de lieux d'habitation (traversées de villages et de hameaux) ; « *un axe peu performant qui fait figure d'exception en Nouvelle Aquitaine (axe bi directionnel sans séparateur central)* » ; un axe « *majoritairement emprunté par des norias de poids-lourds qui monopolisent et saturent la circulation et la rende particulièrement accidentogène* »

Toutefois, certaines contributions nuancent la situation :

La congestion serait limitée à « *quelques jours par an avec des bouchons de plusieurs centaines de mètres voire quelque(s) kilomètre(s)...* », « *Les véritables flux de circulations se situent entre Poitiers et Lussac les Châteaux ainsi qu'entre Limoges et Bellac. Il s'agit de déplacements pendulaires* » ; « *étant donné l'évolution de la réglementation automobile, les coûts qui lui sont liés, le sens de l'évolution de la société et les solutions de déplacement en commun déployées par les collectivités, le nombre de véhicules est voué à diminuer* »

La dangerosité de la RN147 fait l'objet d'analyses contrastées, selon qu'on parle de nombre d'accidents ou de nombre d'accidents mortels :

Il est admis que la route est dangereuse :

la RN 147 « *classée troisième route la plus dangereuse de France au kilomètre* » ; une dangerosité qui « *pourrait s'accroître dans les prochaines années avec l'augmentation de la densité du trafic : les études prévoient une augmentation de 10% à horizon 2040* » ; « *une des nationales les plus dangereuses de France et des moins « roulantes »* » ; Une accidentologie élevée à réduire (un nombre de tués stationnaire induisant un taux de mortalité « *plus élevé que la moyenne nationale pour ce type de route à 2 voies* », et ce malgré les aménagements)

Mais certains avis nuancent la létalité effective de la voie :

les données récentes d'accidentologie seraient représentatives de celles observées sur les 2X1 voies en France (fiche DREAL) ; « *un taux de mortalité « faible » (« 13 morts sur 5 ans »)* » ; la RN147 accidentogène « *mais moins mortelle que la RN141 et la RN145 où les*

accidents sont peu nombreux mais régulièrement graves », des accidents concentrés « aux abords et dans les grandes agglomérations, Limoges et Poitiers, mais c'est aussi dans ces zones que les trafics routiers sont les plus intenses ».

Les avis sont plutôt dissonants sur la réalité de l'enclavement et du déficit d'attractivité du territoire, en particulier côté Haute-Vienne :

Il ressort de plusieurs contributions la perte du rang de capitale régionale,

qui s'est traduite « par la perte de nombreux emplois, dans le secteur public et privé, et par la perte de près de 1000 habitants par an », et des temps de trajet pour rejoindre Limoges « qui restent encore des freins majeurs à son développement », ou considèrent qu'il s'agit d'un territoire qui « a fait partie des oubliés du désenclavement routier et ferroviaire au cours de ces dernières décennies » ; le Limousin est perçu comme un « parent pauvre », par comparaison au poitevin « correctement desservis (autoroutes et LGV) ».

Limoges devrait pouvoir « s'ouvrir davantage vers la façade atlantique (vers Nantes / La Rochelle / Niort/ Rennes...) afin de garantir une connexion optimisée vers des territoires en pleine évolution et entre l'A20 et l'A10 ».

Réduire significativement la distance entre Poitiers et Limoges permettrait « de changer d'échelle au niveau européen. Articuler les deux bassins de vie grâce à un itinéraire moderne et sécurisé, c'est démultiplier l'impact du réseau de nos villes et de nos territoires au profit de l'emploi » ; « sans un outil de désenclavement sérieux, à quoi assisterons-nous ? à des risques de déprise et des pertes d'emplois. Notre territoire recèle du potentiel mais il est menacé ; concurrencé par d'autres territoires mieux desservis, plus accessibles, plus compétitifs et mieux équipés ».

Le monde économique note le problème de l'emploi pour le conjoint salarié, du fait du temps d'accès à Poitiers ou Limoges, le vieillissement des chefs d'entreprises sur la COMCOM Haut-Limousin-en-Marche et la « difficulté à trouver des repreneurs, avec l'impact sur l'emploi », le fait que des « entreprises actives à l'international ont du mal à recruter et garder leurs salariés, avec le risque de relocalisation vers des territoires plus accessibles ».

Toutefois, d'autres contributions s'inscrivent en faux contre ces analyses :

Les voies de circulation « sont déjà nombreuses entre Poitiers et Limoges, notamment celle qui passe par Gençay et Confolens » ;

Le désenclavement serait un « mythe » : Limoges dispose « de nombreuses voies de liaison avec l'ensemble de la France » et « l'étoile ferroviaire est particulièrement riche » ; « le leitmotiv d'une métropole enclavée au sujet de Limoges » interroge, avec un « aéroport et une autoroute A 20 qui l'ouvre sur Paris et sur la Méditerranée en toute gratuité », une 2 x 2 voies « vers Angoulême et donc Bordeaux », et la possibilité de moderniser la ligne POLT pour porter à « 2h20 le temps de trajet Paris Limoges ».

La Haute-Vienne connaîtrait en outre « des immatriculations de nouvelles entreprises en hausse par rapport à 2019 et des radiations ne baisse, plus de 1500 entreprises d'artisanat enregistrées au répertoire des métiers en 2021 ». Les relations seraient « historiquement faibles entre Poitiers et Limoges », et Limoges aurait « peu de relations avec Poitiers mais essentiellement avec le Sud (Brive et Toulouse) ».

Dans ce contexte d'avis locaux divergents, la Région Nouvelle-Aquitaine indique dans sa contribution que :

l'aménagement de l'axe Poitiers-Limoges, « maillon d'une large transversale Nantes-Lyon » constitue « une composante essentielle pour le désenclavement de Limoges » et nécessite un « aménagement de qualité », et ceci

- Pour améliorer l'accès à l'emploi et aux services publics
- Pour « revitaliser les territoires ruraux ; favoriser l'accès au TGV, relier les 2 agglomérations »
- Pour fiabiliser et sécuriser l'itinéraire

➤ Le bien-fondé d'une autoroute concédée, et du modèle de développement induit

La compatibilité du projet et de « notre avenir climatique » constitue un **sujet majeur de désaccord**.

- Le risque climatique est mis en avant par plusieurs contributions, de façon générale ou sur la base des données spécifiques au Limousin : « *depuis 20 ans, augmentation de 34% du nombre de jours de chaleur (plus de 20° C), avec une baisse énorme de l'humidité des sols, entraînant l'inexorable avancée ... des arrêtés-sécheresse* ».

Le projet est considéré « *en opposition avec la politique régionale définie dans le SRADDET et plus globalement la loi 2021-1104 de 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique* » ; il est non compatible avec le SDRADDET « *qui impose pour 2030 une division par deux du rythme d'artificialisation des terres par rapport aux valeurs de référence 2009-2015* » et une trajectoire 0 artificialisation nette à terme ».

Le projet est considéré comme privilégiant le recours à la route, et renforçant délibérément le « modèle socioéconomique du « tout voiture » et du monopole routier du transport des marchandises », au détriment du projet de ferroutage. Il est estimé qu'« *aucun des scénarios n'est compatible avec l'accord de la COP 21. Les scénarios autoroute A147 et alternatif à 110 aggravent significativement la situation* ».

- Des contributions prennent le contre-pied de ces arguments.

D'une part « *le train, adapté aux liaisons entre villes, ne peut pas irriguer la totalité de nos territoires. La voiture n'a pas vocation à être le seul moyen de transport disponible, mais elle n'en reste pas moins un instrument de liberté incontournable et gardera une part du trafic indispensable et irréductible* » ; ainsi l'avenir ne serait pas « *à la suppression de la voiture, mais à sa décarbonation et à son intégration dans une approche multimodale* »

D'autre part ; la stratégie bas carbone et la loi du 22 août 21 n'interdirait « *en rien la construction d'autoroutes (A 147) ou de routes (scénarios alternatifs) mais implique[r]ait une stratégie volontariste de baisse de l'artificialisation des sols qui brise le cercle vicieux actuel* ».

- A noter que la Région Nouvelle-Aquitaine nuance dans sa contribution les modalités d'application de l'objectif 31 cité :

Si cet objectif est bien de « *réduire de 50% la consommation d'espace* », la loi Climat & Résilience « *permet de définir des projets d'envergure « national/régionale » destinés à ne pas être comptabilisés dans la consommation foncière locale, tout en étant comptabilisé au niveau régional* » au titre de la « *mutualisation des efforts de sobriété foncière* »,

Les décrets d'application de la loi Climat & Résilience pourraient définir les projets régionaux correspondants, à « *exclure de la consommation foncière des territoires* », avec une possible intégration d'un projet de « *mise à 2X2 voies de la RN147* » (objectif 26 du SRADDET de désenclavement de limoges) dans ce périmètre.

Le bien-fondé de l'investissement correspondant au projet d'A147 concédée fait débat, ainsi que sa rentabilité.

- Pour certains contributions, l'investissement est jugé « *exorbitant* » et « *déraisonnable* », contrevenant « *à l'exigence de priorisation de l'action publique sur les enjeux essentiels et à la nécessité de justement dimensionner les investissements aux besoins réels* ». il ferait de la A147 « *l'une des autoroutes les plus chères en France* », surtout si « *l'on comptabilise la valorisation de l'intégration dans la concession des infrastructures de déviations existantes déjà financées par des fonds publics* »
Les coûts sont jugés sous-estimés, en référence à la dérive budgétaire constatée sur la déviation de Lussac, et aux coûts kilométriques constatés pour la A147, et qui seraient inférieurs à ceux des projets Nord Limoges 2x2 voies et Lussac 2x1 voies. Il est fait état d'un possible « *coût réel de deux milliards, voire davantage, pour des travaux dont l'achèvement annoncé serait en 2030* » (avant prise en compte des conséquences inflationnistes de la situation sanitaire et géopolitique) ».
- La contribution des collectivités suscite des inquiétudes : le tour de table de financement par les collectivités « *est basé sur la fourchette basse (450 M€), dont la répartition Etat-Collectivités n'est pas définie, et hors de portée des moyens disponibles* » ; la gestion de surcoûts n'est pas précisée.

- La rentabilité constitue un sujet de débat, d'autant que les trafics annoncés sont considérés comme faibles et insuffisants.
La valeur nette actualisée socio-économique par euro investi ou par euro public dépensé est jugée « faible », le fait que « les ¾ des bénéficiaires issus des gains de temps » est « discutable », et « sensible aux dérives de coût du projet ; les pertes de production agricoles ne sont pas chiffrées ». Certains considèrent cette rentabilité « hypothétique », « à objectiver pour les 2 projets présentés ; sensible aux coûts d'investissement et aux évolutions à venir de la mobilité ».

Le modèle économique retenu par l'Etat constitue lui aussi un sujet de controverse.

- Certains avis attendent de la mise en concession une réalisation rapide et un bouclage du plan de financement : « sans concession, pas de financement complet et donc pas d'autoroute » ; la concession : un choix « opératoire pour réaliser la totalité de l'objectif à horizon proche », « le plus favorable pour les finances publiques », présentant une « valeur actualisée nette socio-économique est fortement positive ».
- Pour autant, plusieurs contributeurs critiquent avec virulence d'une part le montage financier intégrant un péage pour rémunérer le concessionnaire et une subvention d'équilibre, et d'autre part la réintégration dans la concession des travaux d'amélioration financés par le CPER. Au-delà du consentement au péage, plusieurs contributions s'opposent à ce montage et au risque « d'iniquité » que risque de créer cette situation sur un territoire jugé socialement « fragile » :

« Les contribuables du département ont déjà payé par leurs impôts les déviations de Fleuré et de Lussac, ils ne comprendraient donc pas qu'ils doivent s'acquitter d'un droit de péage pour emprunter l'autoroute pour se rendre à leur travail » ; « une « forme d'iniquité » serait instaurée par un péage (240€/mois pour un usage Moulismes-Poitiers, qui n'est pas accessible à une grande partie des salariés ; pas de perspective de tarif préférentiel ; pas d'estimation des impacts induits par un trafic moins élevé que prévu) et l'intégration dans l'autoroute des déviations existantes ou à venir (surcoûts liés à la reprise de la RN par le Département et financement de travaux) » ; « un projet qui sera payé « 3 fois, voire 4 fois » par l'utilisateur-contributeur (subvention d'équilibre d'investissement, péage, reprise en route départementale du tracé actuel, éventuellement subvention de fonctionnement au concessionnaire si l'autoroute n'est pas rentable) » ; « Le « cadeau » au concessionnaire des tronçons payés dans le cadre des CPER également payés par les collectivités et l'Etat (donc le contributeur) » : « au détriment d'une partie des usagers qui ne prendront pas la route à péage et des riverains qui continueront à subir la partie de trafic qui n'empruntera pas la route à péage »

- Au-delà, s'exprime l'inquiétude du risque d'un désengagement financier de l'Etat par rapport au projet d'autoroute, et d'une subvention d'équilibre « entièrement à la charge des collectivités ».

4.2.1.3. Les impacts du projet d'autoroute concédée

Les contributions abordent plusieurs des impacts possibles d'une autoroute concédée entre Poitiers et Limoges.

➤ Les impacts environnementaux

Leur intensité et les risques associés font clairement débat sur plusieurs aspects de la question.

- Le risque climatique :
L'autoroute est-elle « un accélérateur de changement climatique (augmentation du trafic, bilan carbone catastrophique, modification des paysages et de l'agriculture) » ? est-ce que son bilan carbone de l'autoroute « rendrait impossible l'atteinte des objectifs climatiques des territoires traversés et même de la Région Nouvelle-Aquitaine » ?
Ou bien l'autoroute est-elle compatible avec la Stratégie Bas Carbone, car « ce n'est pas l'équipement routier en tant que tel qui augmente la demande de transports, il la recentre sur un axe adapté et y ramène des usagers venant d'itinéraires inadaptés » ? ou du fait de la « suppression des points de congestion, contribution à la baisse des émissions de CO2 » ?
- Les impacts sur la biodiversité : l'essentiel des contributions est fortement critique sur ce point.

D'une part les impacts seraient sous-estimés : l'artificialisation des sols, soit « 800 ha, c'est-à-dire à une emprise moyenne de 72 m le long des 110 km du projet », ne tiendrait pas compte « des artificialisations induites par les centres commerciaux et les zones artisanales qui vont se développer à proximité des échangeurs » ; les impacts d'un projet d'autoroute concédée s'ajouteraient « à toutes les autres causes de perte de biodiversité liées aux activités humaines ».

D'autre part, le « budget de 20 millions d'euros pour les mesures destinées à la démarche ERC (Eviter-Réduire-Compenser) » ne paraît pas « couvrir l'ensemble des « enjeux naturalistes » ». Sachant que cette « destruction des paysages et de la biodiversité » serait « difficilement amortis par les mesures compensatoires qui nécessiteraient de désartificialiser 1300ha soit plus du double de la surface » ; « renaturer les sols, mission impossible » : un processus très long, et coûteux (« entre 90 et 300 € par m² de terre »). Les retours d'expérience de la LGV Tours Bordeaux et du projet de LGV Poitiers Limoges montreraient par ailleurs que « l'application formelle, strictement réglementaire, de la séquence légale ERC « Éviter, Réduire, Compenser » ne suffit ni à sauver les espèces et les habitats les plus stratégiques ni à créer ou restaurer des habitats équivalents ».

Le risque d'étalement urbain est aussi évoqué, et les PAT (projets agricoles territoriaux) pour favoriser l'agriculture « seraient balayés par ce projet qui viendrait artificialiser 800 ha de terres ».

➤ Les impacts sur le cadre de vie

Le sujet fait l'objet de points de vue à la fois opposés et complémentaires.

D'un côté, l'autoroute permettrait « l'amélioration des conditions de vie, de la qualité de l'air, des niveaux sonores et de la santé des riverains » et la « réduction du temps perdu dans les véhicules ».

De l'autre, le passage de l'itinéraire de substitution dans les centres bourgs aurait des impacts estimés importants, voire inacceptables :

« le retour du flux des véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) dans les centres bourgs de Fleuré, Lussac-les-Châteaux et Bellac », alors « qu'ils devaient être délestés par les aménagements CPER » ;

Un faible consentement au péage, qui risquerait de déporter le trafic VL et PL « sur des itinéraires de substitution (tel que par CONFOLEN ou par la RN10) ».

➤ Les impacts socio-économiques

Les analyses s'opposent sur presque tous les aspects des impacts socio-économiques du projet.

- Sur l'accidentologie : la A147 est-elle « l'opportunité de sécuriser la route en fluidifiant la circulation sur un itinéraire continu, fiable et homogène de bout en bout de la liaison Poitiers-Limoges », ou bien serait-elle « en théorie plus sûre, mais des accidents plus graves du seul fait de la différence de vitesse autorisée » ? Risque auquel il faudrait rajouter, sur l'itinéraire de substitution, « une nette dégradation du service routier ... et des conditions de circulation plus dangereuses et moins fluides » ?
- Sur l'attractivité économique : 2 visions des opportunités et bénéfices cohabitent.

Dans l'une, l'autoroute n'apporterait pas de « gain économique », mais « simplement des opportunités possibles » pour les métropoles ; en l'absence d'une dynamique économique préexistante au projet d'autoroute, elle aurait « des effets minimes sur l'économie du Nord Haute-Vienne et du Sud Vienne, voire même négatifs (vision partagée par les services de l'Etat) » ; et cela car une autoroute serait « un tuyau plus ou moins étanche qui dessert deux centres urbains. Une autoroute va seulement traverser des territoires et conforter les dynamiques déjà à l'œuvre ».

Dans l'autre, les infrastructures de transports constitueraient un facteur clé de l'attractivité, alors que les localités à distance de Poitiers et de Limoges « perdent inexorablement des habitants » ; une A147 permettrait le « rapprochement des centralités », l'accès facilité « aux hôpitaux, aux facultés, à la formation professionnelle, à l'ouverture sur l'Europe et aux bénéfices liés au développement économique » et serait un « atout pour garder sa population et éviter le départ des forces vives ». De ce fait « Poitiers aurait bien tort de se satisfaire de vivre dans la mouvance de Bordeaux en ignorant l'axe Est-Ouest. Une liaison rapide et sûre peut attirer ou maintenir des emplois dans nos territoires et dans nos 2 grandes agglomérations si les plans de territoire sont revus à la lumière de cet axe de mobilité ».

S'agissant plus précisément du développement sur les territoires ruraux entre Poitiers et Limoges, les avis sont nuancés.

Certains sont convaincus qu'une autoroute « *n'amène pas d'installation d'entreprises en milieu rural et fragilise celles qui existaient à proximité immédiate de l'axe initial (hôtels, restaurants, garages, stations-services ...)* », et qu'elle fait de plus peser des risques sur « *les commerces de proximité des villes moyennes et bourgs situées le long de l'autoroute (exemple de la A20 en Haute-Vienne)* ». Parallèlement, Il est fait mention du label Village Etape « *pour maintenir l'attractivité des centres bourgs (ex. de Bellac)* ».

Une analyse plus détaillée aborde le développement économique possible sur les nœuds et échangeurs autoroutiers, en suggérant qu'une autoroute permet « *l'augmentation de la densité de population dans les communes limitrophes ; des soldes migratoires et naturels positifs ou qui le deviennent ; l'augmentation de la population active ; le revenu fiscal de référence qui augmente (installation de CSP+)* ; l'accueil de ménages qui travaillent plus loin ». Mais que ce résultat est « *conditionné à des politiques volontaristes locales : actions en faveur du maintien du commerce de proximité ; développement de structures qui proposent de nombreux services et d'activités génératrices d'emplois ; développement de services et équipements structurants, principalement communautaire (équipements sportifs, MSP, tiers lieux...)* ; actions de valorisation touristique, développement d'une offre en restauration et hébergement attractive ».

Et que si l'autoroute est « *pour de nombreux élus locaux* », « *une opportunité pour implanter de nouvelles activités économiques à un emplacement géographique stratégique : foncier attractif, accessibilité, visibilité, offre de services dédiés* », elle peut en effet mettre « *en difficultés certains secteurs d'activités (alimentation, débit de boissons, restaurants et stations-services) notamment en milieu rural pour les communes qui ne sont plus traversées* ».

Une maire témoigne qu'une autoroute n'est pas sans effets, moyennant une stratégie communale voire communautaire : « *certaines pourraient évoquer le fait que ce développement devrait plutôt se répercuter sur les pôles urbains proches et de plus grande importance. Certes, la commune n'aspire peut-être pas à un développement exponentiel mais elle doit s'assurer de veiller à percevoir suffisamment de recettes pour couvrir ses charges. Ses projets se doivent donc d'être structurant pour apporter des recettes nouvelles et financer la stabilisation de la démographie et les besoins de développement urbain liés à une croissance modérée de la population : éolien, photovoltaïque, développements structurants pour servir les usagers de la route* ».

- Sur l'activité agricole.

Pour certains les impacts d'une autoroute seraient faibles :

car l'artificialisation des sols concernerait « *0,12% de la surface agricole de la Vienne et de la Haute Vienne* »

car « *seuls 0,03% de la surface agricole départementale sera impactée et que des compensations sont prévues pour y remédier* » ; les terres préemptées « *ne sont pas de bonne qualité* » ; « *des accès pour permettre la continuité du travail des agriculteurs sont assurés* » ; « *la déprise agricole [serait] ralentie ; l'agrotourisme développé ; les outils (abattoirs) renforcés* »

car le secteur est en décroissance, « *malgré la A20 et la A89 : -3500 fermes de 2010 à 2020 sur le Limousin, un nombre d'actifs en chute, 1 agriculteur sur 2 a plus de 55 ans* » et que « *ce n'est pas une autoroute, dont la mise en service est prévue au mieux pour 2030, qui changera la donne* ».

Pour d'autres, ils seraient importants.

une A147 accélérerait les difficultés d'un monde agricole « *déjà malmené pour de multiples raisons* » (« *consommation et artificialisation des terres agricoles (18 à 20.000ha/ An), disparition progressive de fermes et paysans locaux* ») et la disparition de productions locales « *qui garantissaient jusqu'à présent une certaine autonomie alimentaire* », des circuits de distribution de proximité, des emplois agricoles locaux, d'un « *savoir-faire régional* », et d'une qualité de vie et d'alimentation « *répondant aux besoins des populations locales* ».

elle n'arrangerait pas « *le sort des agriculteurs locaux ou des futurs jeunes paysans qui souhaitent s'installer avec comme perspectives des projets à échelle humaine* ,

(polyculture/élevage) mais aussi innovants, sans oublier un très gros potentiel dans cette région Du Nord Haute-Vienne « l'Agritourisme »».

- Sur les populations du territoire :

S'agissant du temps passé en voiture : s'il est diminué pour les usagers de l'autoroute, il serait « *allongé par rapport à la situation actuelle* » pour les usagers de l'itinéraire de substitution, qui l'utiliseraient par incapacité de payer les péages.

Les arguments sur le consentement à payer les péages vont par contre dans le même sens : un consentement faible du fait d'un montant de péage jugé élevé (« *200 €/mois pour les salariés à temps plein* ») « *intenable au regard du revenu moyen des habitants du Nord de la Haute-Vienne ... en 2019, le salaire moyen à Bellac est de 1793 €/mois, soit 655€ de moins que la moyenne nationale* ».

Et cela d'autant que le coût des carburants resterait durablement élevé.

Pour certains, les conséquences en seraient « *la relégation des plus modestes (qui ont peu accès au télétravail) sur la N147 actuelle, sans bénéficier des aménagements déjà réalisés et des nouveaux prévus dans le cadre du CPER, intégrés dans l'autoroute* », sur la base des données suivantes :

"54% des actifs occupés résidant dans les communes impactées par le projet d'A147 avec le lieu de travail au sein de Limoges Métropole sont employés et ouvriers

12 % à temps partiel

67% n'aurait pas d'accès proche à l'autoroute (Nieul, Peyrilhac, St Jouvent, Thouron et St Gence) »

Relégation à laquelle pourrait s'ajouter, du fait de l'étalement urbain non maîtrisé, « *les risques d'augmentation de la fracture sociale car « la tendance à aller plus loin quand on gagne du temps est connue des urbanistes* », avec toutefois la difficulté à estimer le coût des transports ».

➤ **Les incertitudes liées au raccordement du projet aux rocales, et aux choix de conception**

Au-delà, en l'absence d'un tracé précis, à ce stade encore amont du projet, et du fait du cadre très précis fixé par le Ministère, le raccordement d'une éventuelle autoroute aux rocales côté Poitiers et Limoges et certains choix de conception font débat.

- **Les choix de conception interrogent :**

Le gain de temps annoncé est conditionné par la capacité à rester sur 130 km/h (hors portions 2X1 voies) « *alors qu'il « pourrait y avoir d'autres secteurs limités, de par la topographie des lieux traversés, notamment dans la partie haute-viennoise* », et donc le risque de portions limitées à 110 km/h pour « *une meilleure insertion dans les sites et une optimisation des coûts de construction* » (Cf. A20, A75, etc.) ». Le gain de temps serait alors moins élevé qu'annoncé, avec les impacts sur la rentabilité du projet (due « *au ¾ à la valorisation du temps gagné* » – sans préjuger d'une possible baisse la vitesse maximale autorisée).

« *Par manque de moyens, les 11 ouvrages d'art seront conçus à 2x1 voies* ». De ce fait l'annonce d'une vitesse de 130 km/h serait « *trompeuse* » du fait des portions limitées à 90 km/h (contournement de Bellac et 11 ouvrages d'art).

Avec comme conséquence, au-delà de la performance réelle de l'autoroute, le risque d'accroître les « *accidents par accordéon des vitesses autorisées* ». La configuration présentée (11 passages en 2X1 voie) « *ne réduirait en rien le nombre d'accidents* » du fait de ralentissements « *importants et dangereux* ».

- **Les modalités de raccordements aux rocales côté Limoges et Poitiers suscitent des inquiétudes ou des critiques :**

Côté Limoges :

Pour certains : un projet d'autoroute qui ne tiendrait pas compte des évolutions « *de la configuration du Nord de Limoges depuis 20 ans* », car la « *porte d'entrée fonctionnelle de Limoges de ce côté aujourd'hui c'est l'autoroute A20 !* » ; « *l'arrivée sur Couzeix, qui n'est pas pertinente par rapport aux flux de transit (« 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 ») ».

Pour d'autres « la concertation a retenu la variante ouest sur 6,5km pour relier au nord de Limoges la nouvelle voie expresse RN 147 à la RN 520 dans le CPER 2015-2020 (décision ministérielle en 2017, enquête publique en 2019, 92 millions d'euros dont 61 millions d'euros mobilisés dans le cadre du CPER 2015-2020) ».

Côté Poitiers :

Le « point d'arrivée de l'autoroute sur la Liaison Nord-Est, et la trajectoire pour l'atteindre » constituent un « angle mort dans le dossier ». Il conviendrait d'engager « une réflexion à corréliser avec les enjeux de mobilité au sens large et d'aménagement routier de l'entrée Est de Poitiers qui font actuellement l'objet d'une étude partenariale en cours de finalisation ».

4.2.2. LES PRECONISATIONS AU PORTEUR DU PROJET

Elles sont de plusieurs nature :

- S'agissant de la solution à élaborer :

Pour certains contributeurs, cette solution doit s'inscrire dans un modèle différent de développement économique : « plutôt que de faciliter le transport routier, en particulier celui des marchandises, il faut diminuer le nombre de véhicules, ce qui est la meilleure manière de diminuer le nombre d'accidents et de fluidifier le trafic » ; « un délaissement des moyens de locomotion individuels au profit des transports en commun ; ni le covoiturage ni l'électrification des véhicules ne pourront permettre la baisse de 5% par an des émissions qui devait être réalisée pour tenir l'objectif de limitation à +2°C du réchauffement planétaire ».

Pour d'autres, il faudrait d'élargir le périmètre avec « la priorité « absolue » de l'aménagement en voie rapide de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges par les RN 149 et 147 pour les 3 départements concernés ».

De façon plus générale, il est préconisé de garantir un « **report massif vers le ferroviaire**, auquel la Région contribue fortement via des subventions d'investissement ... tant pour les marchandises que pour les voyageurs », et de mener des études sur la base de conditions financières « réalistes et raisonnables » :

sur le montant des péages et des subventions publiques d'équilibre – qui représentent 52 à 66% du coût, « ce qui est considérable et rend fragile le projet » Cf. la jurisprudence du Conseil d'Etat) ;

sur le niveau bas de la fourchette de la subvention d'équilibre (450 M€), conditionné en pratique à plusieurs conditions favorables (coûts de la construction, taux d'intérêts). Ce qui nécessiterait de « faire subir des stress tests » au bilan budgétaire des solutions proposées.

Il est demandé de **veiller** « à l'affectation de l'argent public, pour éviter la concurrence entre projets, et à l'équité de traitement des citoyens dans l'usage de la route ».

La **méthode d'élaboration d'une solution** fait l'objet de recommandations :

Mener une « analyse préalable approfondie et objective des besoins et des impacts, intégrant les « notions de qualité de vie, de santé et de sauvegarde de la biodiversité », avec « une analyse monétaire en intégrant le coût des pertes consécutives à ces aménagements, coûts qui sont diffus et souvent reportés sur l'avenir et supportés par la collectivité dans son ensemble »,

« Dans le cadre du développement du triptyque « Eviter/Réduire/Compenser » et devant l'incessante disparition actuelle de la biodiversité : aborder l'Eviter au niveau de l'opportunité du projet, avant les mesures d'évitement technique et géographique (pertinence des justifications et étude approfondie des alternatives possibles), anticiper les éventuelles futures mesures compensatoires « en appliquant les principes d'équivalences et d'additionnalités écologiques, et de proximité géographique » ,

Et « s'engager vers une limitation de l'augmentation continue des transports routiers, dans un premier temps, une réduction de ces transports dans un deuxième temps »

- **S'agissant des modalités de conception d'une voie structurante :**

Limiter « *la consommation du foncier en utilisant les aménagements et ouvrages existants, en optimisant l'emprise au sol de l'autoroute* », la conception d'un « *aménagement foncier intelligent en s'appuyant sur l'association des expropriés de la LGV et sur les SAFER* » et l'innovation « *dans la qualité environnementale du projet (dont : viser « l'optimum, voire l'autonomie énergétique »)* »,

Eviter les « *zones à enjeux, habitées et sensibles, en minimisant la population potentiellement concernée par la nouvelle infrastructure et en prenant toutes les mesures de compensation environnementales appropriées au contexte (cf Avis de l'Autorité Environnementale)* »

Concevoir un « *aménagement le plus respectueux et vertueux possible au regard des différentes contraintes, par une limitation au strict minimum nécessaire de la consommation de terres agricoles et forestières* »

Prendre en compte « *toutes les composantes de l'écosystème du territoire* », « *en lien étroit avec la feuille de route Neo Terra* » (dont l'intégration des politiques de mobilités urbaines et péri-urbaines pour Limoges et Poitiers) »

Prendre en compte « *pour un projet de 2X2 voies, la problématique relative à l'écoulement et de la transition du trafic entre l'A20 et l'axe Poitiers Limoges* »

Poursuivre les études sur le projet d'A147 pour valider l'impact réel des 11 ouvrages d'art en 2X1 voies à 90 km/h (allongement du temps de trajet – 1 mn étant « *peu crédible* » ; la sécurité routière et le confort d'usage)

- **S'agissant du montage financier d'une autoroute :**

Rechercher l'accord de « *l'ensemble des acteurs publics situés sur le trajet* » (consommation d'espace et conditions de financement)

Faire prendre en charge par l'Etat de 50% de la subvention publique nécessaire pour un projet « *national structurant* »

Evaluer la possibilité de « *revoir à la hausse de l'assiette de la concession ..., permettant une réduction du montant de la subvention publique et une meilleure adhésion des collectivités au projet* »

« *Clarifier la participation des fonds publics* » : clé de répartition des 450 M€ à 771 M€. de financement publics pour l'autoroute à définir, avec la nécessité d'un « *cadre budgétaire précis et réaliste pour les finances des collectivités locales* » ; « *tenir compte, dans les contributions demandées aux collectivités, des coûts de travaux déjà financés au titre du CPER* »

- **S'agissant de l'insertion socio-économique d'une autoroute :**

Pour les péages :

prévoir des « *garanties financières pour les locaux, dans le cadre d'un aménagement gage d'équité pour l'ensemble de ses usagers* » (tarification préférentielle pour les locaux, pour éviter « *la possible création d'inégalités sociales* »)

évaluer la mise en place d'une taxation spécifique pour les PL et d'une taxation « *avantageuse pour le co-voiturage ou des BHNS* »

Pour les projets de développement économique et d'urbanisation aux abords des échangeurs :

prévoir des « *garanties pour que la surface nécessaire à ce développement soit disponible et compatible avec les différents documents de régulation* » ;

« *prendre en compte les attentes des acteurs locaux : «tarif (pour capter les flux domicile-travail) et échangeurs pour irriguer les bassins d'emploi (Bellac et Chamboret en particulier)* »

- **S'agissant du calendrier :**

« *Un agenda volontariste pour garantir la sécurité sur l'axe Limoges – Poitiers* » ;

4.2.3. LES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS ALTERNATIVES

➤ L'autoroute, mais autrement

L'idée est de **sortir du cadre imposé par le Ministère** et en modifiant donc les critères d'optimisation.

- Adapter ou compléter le projet proposé, par exemple :

Adapter le projet sur les bases suivantes :

- L'échangeur de LUSSAC LES CHATEAUX doit desservir MONTMORILLON
- Les trois échangeurs prévus à BELLAC sont inutiles car donnant à cette ville « *le rôle de nœud routier qu'il n'a pas et qu'il n'aura pas dans un futur proche ou à moyen terme* »
- La mise à 2X2 voies des viaducs, pour un supplément de 40 M€ sur une dépense totale de 1 MILLIARD, soit 4 %.

Compléter le projet d'A147 avec « *le barreau manquant de la RCEA/RN 145 entre la Croisière et Bellac* » car le trafic sur le tronçon RCEA Bellac- La Croisière est supérieur à celui de Bellac-Limoges (pour les poids lourds en particulier) »

Adapter les accès côté Poitiers et Limoges « *le cadre de l'organisation des mobilités nord-sud et est-ouest* » :

« *La pénétrante pour Limoges, c'est l'A20* », pour relier cet axe nord-sud (l'A20), déjà relié à l'axe est-ouest (N145 à l'échangeur de La Croisière), avec la future voie rapide Limoges-Poitiers à partir d'un échangeur à placer au nord de l'échangeur de Grossereix»

« L'accès sud-est à Poitiers c'est la Liaison Nord Est (LNE). « *brancher* » la future deux fois deux voies Limoges-Poitiers sur cette LNE en doublant la D951 extrêmement chargée et accidentogène, à partir de Chauvigny »

- Adopter une logique de tracé complètement différente :

Concevoir un nouveau tracé « *en territoire vierge* » pour « *ne pas subir de contraintes environnementales inacceptables, ou d'obligations urbanistiques et foncières onéreuses et finalement ...réduire les nuisances potentielles subies par les riverains et d'optimiser le coût des ouvrages* », par exemple :

Concevoir une variante « *par des itinéraires concurrentiels* », « *si l'opposition aux tracés actuels est trop forte* » :

- Un passage par les RN 141, RD 948 et RD 741 :
- « *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* »
- Soit 80 km à réaliser sont à comparer aux 110 km du projet A 147 envisagé.

Solution qui serait financée par la suppression de la voie ferrée Limoges-Poitiers

peu fréquentée, état « *préoccupant* », un coût d'amélioration annoncé à « *1 milliard d'euros, soit sensiblement le coût de l'autoroute* », un trajet Poitiers-Limoges de « *1h19 à comparer avec les 52 minutes pour l'autoroute* » ; un coût de « *simple régénération* » de 222 M€ pour un gain de 12 minutes, pour un gain de temps faible)

et remplacement par une ligne de bus « *confiée au privé, qui emprunterait l'autoroute* »

ou bien, mettre en place un tracé alternatif à celui présenté :

- qui s'affranchit de la contrainte de réutilisation des aménagements CPER en particulier au niveau de la déviation de Fleuré, et de l'arrivée sur la RN 520 (« *le*

contournement Ouest de Limoges, allonge le parcours de 7 km pour une majorité de véhicules »).

- qui correspond à un tracé plus court et plus droite, et permet d'économiser sur la consommation de carburant
- retenir une « *alternative innovante* » : « *partir de Poitiers vers l'Est en direction de Chauvigny avant de descendre sur Montmorillon puis passer entre Bellac et Le Dorat pour desservir davantage de territoires abandonnés du Sud – Vienne (voire de l'Indre), et Nord Haute – Vienne* », ce qui « *mettrait Montmorillon à 20 mn de l'entrée de Poitiers contre 45 mn aujourd'hui* » ; « *faire arriver l'A147 au nord de l'échangeur 28 (Grossereix) sur l'A20* » ; côté Poitiers « *passer au Nord de Sèvres-Anxaumont et de Saint Julien L'Ars avant de redescendre vers le Sud , vers Montmorillon, en coupant la RD 951 à 10/12 km de la rocade* », ce qui évite de mettre en œuvre une déviation de Mignaloux
- mettre en œuvre « *une complémentarité* » rail-route : la partie rail est « *facilement perfectible entre Le Dorat et Poitiers où la vitesse de croisière atteint 140 km/h d'où l'intérêt de faire passer l'autoroute non loin du Dorat, puis Montmorillon* »
- « *avec une autoroute bien décalée vers l'Est, la nationale actuelle ne sera pas touchée, elle continuera à satisfaire les dessertes locales et sera l'itinéraire de substitution à une autoroute payante ou pas* » ; « *Les déviations de Bellac et Fleuré seront toujours opérationnelles* »
- possibilité de « *demi échangeurs* » (en fait entrée-sortie vers le nord ou le sud suivant le besoin) moins consommateurs d'espace, pour mieux desservir les territoires avec les routes départementales existantes. Cela pourrait être le cas pour Nantiat, Le Dorat et sur la RD 951 coté Poitiers sur la RD 749 au sud de Chauvigny »

ou encore :

- profiter de l'autoroute A20 gratuite jusqu'à La Croisière « *afin de réduire le linéaire de route à construire, ce qui aura aussi pour conséquences de réduire la distance du tracé sur les zones avec fort relief (le plus coûteux). Cette baisse des coûts permettrait de réduire les coûts de péage, voire de les supprimer, tout en sécurisant un autre axe très important.* »
- réfléchir à la « *mutualisation à minima de franchissements les plus complexes (ouvrages d'art) avec RFF (pour une amélioration de l'existant voire de nouveaux transports ferrés plus adaptés au faible flux avec des trains légers) ainsi que l'intégration de voies de circulation douces et de voies de circulations locales* »
- limiter la vitesse à 110 km/h, correspondant à « *un compromis très satisfaisant entre gain de temps et surtout une certaine gratuité de passage* »
- mettre en place une autoroute à péage « *gérée par le public ou une association à but non lucratif (incluant les acteurs économiques et le grand public)* », pour démontrer « *la volonté de désenclavement et un changement de société en limitant la crainte d'une forte hausse des coûts si l'utilisation n'est pas suffisante par rapport aux prévisions* » ; « *réaffecter les bénéfices futurs à d'autres actions publiques (ou autour d'action de l'association à but non lucratif élargie tout en restant sur des actions de développement locaux)* »
- sur le tracé actuel « *intégrer l'échangeur de l'axe "Centre Europe Atlantique" dès à présent* »
- mener une « *réflexion sur des coûts de péage réduit « pour les véhicules sortant et rentrant de l'autoroute en un même point pour desservir des restaurants routiers hors réseau, en veillant à ne pas créer un délestage de l'autoroute sur une traversée de ville entre 2 échangeurs, permettrait de conserver un dynamisme des restaurants routiers existants, avec des places de parking poids lourds* »
- réfléchir à « *une zone de liaison entre le fer (projet de liaison atlantique) et l'autoroute* »

Enfin, la possibilité de modifier le modèle économique est évoquée, en instaurant 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 chiffres restent à faire. Le futur concessionnaire de l'A 147 pourrait « cumuler » avec la concession de l'A 20 »

➤ **Plutôt qu'une autoroute : l'aménagement de la RN147, de façon plus ou moins importante, avec éventuellement le train en complément, voire le développement de la multimodalité**

- **L'aménagement de l'existant**

Ces propositions sont motivées

Par « la prise en compte sérieuse des objectifs de diminution des GES impose un délaissement des moyens de locomotion individuels au profit des transports en commun ; ni le covoiturage ni l'électrification des véhicules ne pourront permettre la baisse de 5% par an des émissions qui devait être réalisée pour tenir l'objectif de limitation à +2°C du réchauffement planétaire »

Par un coût notablement moindre que celui d'une A147

Ou par le constat de trafic essentiellement pendulaires aux 2 extrémités

Elles correspondent à la mise en œuvre des projets prévus au CPER, et intègrent le rail :

« l'amélioration de la desserte ferroviaire avec l'objectif de ramener à 1h le temps de trajet train entre Poitiers et Limoges », « pour améliorer l'offre tant d'un point de vue qualitatif (vitesse, confort) que quantitatif (nombre de dessertes), cette régénération et cette modernisation permettant de couvrir une grande partie des besoins de déplacements entre les deux villes »

Et pourquoi pas l'électrification de la ligne qui « serait un progrès d'intérêt-général au service de l'environnement, pour les déplacements du quotidien mais aussi pour le tourisme et les loisirs (transport de vélos à bord permettant de développer " l'agritourisme"... »

S'y rajoutent éventuellement des aménagements complémentaires, en fonction des besoins de mobilité du territoire du contributeur :

Des « créneaux de dépassement alternatifs (2+1 voies) adaptés » pour sécuriser le trajet,

Une amélioration de la RN145 pour permettre aux camions de ne pas redescendre sur Limoges pour aller de La Croisière vers Poitiers et pour boucler l'axe Centre Europe Atlantique,

Des « aménagements de sécurité, de réduction de la gêne aux riverains par le contournement des bourgs et de création de créneaux de dépassement », sur un périmètre plus étendu : « 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 »

Des « combinaisons complémentaires avec des plateformes multimodales à l'arrivée ou au départ des 2 métropoles » ; un projet « Tram-Train »

- **Le scénario alternatif du dossier de concertation**

Les motivations sont identiques à celles d'une amélioration de l'existant, avec le rail (voyageurs et fret) en complément.

Il est proposé que l'économie entre le coût de l'autoroute et le coût du scénario alternatif (564M€) finance la modernisation de la voie ferrée.

A noter des critiques sur le scénario alternatif, formulées par certains :

- il « diminue faiblement les impacts environnementaux et conserve les inconvénients en matière d'étalement urbain et de consommation d'énergie »,

- le choix des créneaux de dépassement « *ne correspond pas aux zones où la circulation est la plus difficile* »,
- une « *vision fragmentée et mécanique des territoires* » du fait de l'alternance 2X2 voies / giratoires / 2X1 voie ;
- un tracé qui « *n'épouse pas le tracé de moindre impact* » et « *ne pouvant pas traiter globalement les questions du foncier et de l'artificialisation des sols* »
- une « *cohabitation poids lourds/VL qui ne fera que croître et est pérennisée* » avec les conséquences sur l'accidentologie
- ...

- Une voie rapide 2X2 voies

Les motivations sont multiples : un coût estimé inférieur et des impacts environnementaux jugés moindres, pour un résultat qui serait proche du service rendu par une autoroute et la garantie de la gratuité pour les usagers :

- Un aménagement complet et homogène en termes de service (*2X2 voies et vitesse – 110 ou 130 km/h*) entre la A10 et la A20 : pour répondre à l'ensemble des usages (trafic local en approche de Poitiers et Limoges, trafic de transit national et international – dont le transport de marchandises entre la façade Atlantique et l'est et le SE de la France)
- Un « *aménagement durable minimisant les nuisances sur l'agriculture, l'environnement et les riverains* » : qui réduit le trafic routier dans les traversées de bourgs, qui minimise la consommation d'espace agricole et évite les effets de coupure et de morcellement des exploitations (tracés au plus près du tracé actuel)
- Un aménagement « *raisonnable et équitable dans son financement* », avec 50% des financements publics nécessaires pris en charge par l'Etat ; « *le solde du financement public nécessaire réparti équitablement et proportionnellement entre l'ensemble des collectivités concernées, à hauteur des bénéfices escomptés et selon leurs capacités* »
- De travaux réalisés au plus tard en 2035

Côté Vienne, s'y rajoute la demande d'une extension du périmètre à l'axe Bressuire - Limoges.

- Les MIX route-rail-transport doux- multimodalités

Une telle combinaison revient à plusieurs reprises, au motif d'une approche territoriale globale « *qui tient compte des transformations à venir* », et sur la base d'une « *complémentarité des transports et non la concurrence* ».

S'y retrouvent :

- L'amélioration de la RN147 : les travaux au CPER, avec ou sans la mise à 2x2 voies au Nord de Limoges (économie de 100 M€), avec éventuellement des portions « *3 voies (2+1) sécurisées et localisées, en concertation avec les riverains : sur les portions Lhonnaizé-Lussac, sur des portons entre Bellac et Lussac (contournement de Moulismes + 2 sections 3 voies)* », et la sécurisation du passage du Vincou au Sud de Berneuil,
- « L'adaptation de la voie ferrée aux besoins des voyageurs » et la création « de liaisons intermodales adaptées », par exemple :
 - Côté Limoges : davantage de liaisons bus sur Couzeix jusqu'à la RN520 (capter du flux pendulaire et limiter l'autosolisme) ; des liaisons tram-train jusqu'à Bellac et la Souterraine
 - côté Poitiers : des parkings relais au rond-point de la Milétrie, à Nouaillé, à Fleuré, avec des liaisons Bus par la RD12 et par la RN147, la gare multimodale de Mignaloux-Nouaillé intégrée à une véritable connexion routière pour capter le flux de la zone des Magnals (700 logements)
 - Le développement du trafic ferré autour des 2 capitales dans un rayon de 40 km : des trains du quotidien aux multiples arrêts, des omnibus ; la création de nouvelles gares (ZI Nord Limoges vers Bellac et le Dorat ; Fleuré, Nieul l'Espoir, ... côté Poitiers)

Ou bien, formulé autrement :

- La régénération de la ligne Poitiers-Limoges (73M€) et sa modernisation (voies d'évitement, terminus supplémentaires en gare, électrification, modernisation de la signalétique)
 - Des arrêts supplémentaires dans Poitiers et Limoges (1ère couronne et sites stratégiques) ; la concordance des réseaux de transport urbains et régionaux ; des aires de covoiturage à proximité des gares.
 - Un système de tarification unique pour les transports collectifs à l'échelle régionale
 - L'expérimentation d'une exploitation du réseau ferroviaire par bassin de vie versant en complément de l'offre TER de ville à ville
- Le développement du ferroutage
 - « *La voie ferrée Limoges-Poitiers, insuffisante pour de gros tonnages, pourrait permettre le fret en « wagon isolé », ou utiliser le potentiel de remplissage du TER, souvent faible, pour faire un « TER-cargo » (ex. du TER Nice-Breil dans la vallée de la Roya) »*
 - Le développement du co-voiturage, car « *l'engorgement des entrées d'agglomération, est dû pour 70% à des véhicules en flux pendulaire »*, avec des « *incitations réglementaires & fiscales* »
 - Le développement des mobilités douces : possibilité d'utiliser des vélos à assistance électrique en Limoges et Bellac pour des déplacements du quotidien, des pistes cyclables en parallèle aux RN dès que possible ainsi que dans les centres villes, ...
 - Des innovations « *pour faciliter les accès dans les deux métropoles* » : des *Installations Terminales Embranchées (ITE)*, des « *consignes de quartier* » (livraison de colis à domicile), des « *points d'avitaillement* » pour le report vers des modes actifs (vélo-cargo, triporteurs, etc.)

➤ Le rail comme solution préférentielle

Les exigences de transition écologique motivent le soutien à un scénario « tout rail » (qui n'empêche toutefois pas les travaux prévus au CPER sur le RN 147 – non mentionnés).

Il s'agit de « *modifier en profondeur l'organisation de notre société* » :

« *Plutôt que de faciliter le transport routier, en particulier celui des marchandises, il faut diminuer le nombre de véhicules, ce qui est la meilleure manière de diminuer le nombre d'accidents et de fluidifier le trafic* ».

« *Il faut investir massivement sur le ferroviaire. La ligne TER Poitiers-Limoges doit être rénovée, électrifiée et faire rouler des trains plus légers et avec une cadence importante. Cette solution permettra un vrai report modal sur le train* ».

« *Il faut utiliser à plein les étoiles ferroviaires dont bénéficient Limoges et Poitiers qui ont le potentiel pour développer des solutions de type Tram-train* ».

4.2.4. LES DEMANDES ET QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Les contributeurs ont adressé diverses questions ou demandes de précisions à la DREAL, souvent complémentaires des avis et des préconisations formulées.

A noter des demandes plus ou moins structurantes par rapport à la formation d'une décision par l'Etat :

- une « *contre-expertise de l'étude socio-économique (et de l'étude de trafic) pour en rectifier les anomalies et apporter les explications utiles* »,
- une « *enquête sociologique* » pour évaluer les besoins en termes de mobilité (vitesse ? accès facile aux lieux de travail ? ...),
- L'utilisation d'une analyse de fréquentation beaucoup plus précise, « *secteur par secteur, pour mieux qualifier le besoin d'infrastructure* »
- la collaboration avec les élus locaux pour tenir compte « *des besoins des territoires (communes, communautés de communes, agglomérations..) en matière de développement économique* »

- l'intégration dans le calcul de la rentabilité des incertitudes sur les coûts et les trafics (Cf. analyse de l'AE)
- l'intégration dans le processus décisionnel des « méthodes et d'outils novateurs en rapport avec l'enjeu » : « base documentaire pluridisciplinaire ; évaluation des innovations déjà expérimentées ou mises en œuvre en France comme à l'étranger ; modèle de trafic faisant appel à l'IA ; projections de la valeur ajoutée et des retours économiques et fiscaux de l'autoroute A147 ; calcul des coûts complets prévisionnels qu'engendrerait le refus de la solution autoroutière. »
- un « éclaircissement sur les conditions de mise en œuvre de l'effort financier des collectivités »,
- un éclaircissement des modalités possibles d'intensification du développement économique d'une commune sur le tracé, et d'ouverture à l'urbanisation, « si la commune prévoit de tirer bénéfice de cette infrastructure » (« ces projets seront-ils d'emblée compatibles avec les documents d'urbanisme (PLUI, SCOT...découlant du SRADDET) en sachant qu'actuellement l'Etat demande la préservation des terres agricoles et une réduction de 50% de l'artificialisation des sols ? »)
- un bilan Carbone intégrant l'énergie « grise » nécessaire à sa construction y compris l'énergie primaire nécessaire (« consommations des bureaux d'études, extraction des matériaux et transport, consommations des engins de chantier, production du béton, fabrication des revêtements de la plateforme et des glissières de sécurité, déplacements des personnels du chantier »), sur la base d'un « outil bien rodé créé par l'ADEME et développé par l'Association Bilan Carbone »

4.3. Les arguments échangés dans le dispositif présentiel

4.3.1. L'ASSEMBLEE DES TERRITOIRES DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION

Cette assemblée s'est tenue le 11 janvier 2022 à Montmorillon et a rassemblé environ une centaine de personnes.

L'introduction de cette rencontre a été faite par madame Fabienne Buccio préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine qui a rappelé les objectifs de ce projet de liaison Poitiers-Limoges et de la concertation.

La directrice de la DREAL a présenté le déroulé et les différentes étapes de la concertation.

Cette rencontre s'est déroulée en 2 temps, avec des tables rondes avec différents acteurs du territoire pour poser les besoins liés à cette infrastructure, puis avec un second temps de débat du porteur du projet avec le public présent pour apporter les éclairages souhaités et répondre aux questions.

La première table ronde a permis à madame la maire de Moulismes d'évoquer les effets positifs d'être un village traversé par la RN147, en termes d'attractivité pour l'aire de repos et le parking poids lourds créés, et pour les commerces existants, mais aussi les nuisances apportées par la forte fréquentation routière de cet axe, pollution et dangerosité.

Le président de la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne considère que le projet va servir à désenclaver le territoire et rendre de l'attractivité, en accueillant de nouveaux exploitants et en permettant le développement de l'accueil à la ferme.

Le directeur d'une entreprise de transport appelle pour ses chauffeurs la création de l'autoroute, beaucoup plus sécuritaire et qui ne les empêchera pas de fréquenter Moulismes.

Le chef du département Économie de l'État en région Nouvelle-Aquitaine rappelle que les sujets emplois et entreprises sont très liés. Le projet d'autoroute s'il voit le jour est synonyme d'un élargissement considérable du bassin d'emploi fusionnant pratiquement les 2 bassins de Poitiers et de Limoges. C'est aussi une façon d'améliorer la qualité de vie des usagers et de permettre la formation des travailleurs compte tenu des gains de temps.

Le débat avec la salle a permis d'une part, aux représentants des collectivités territoriales de s'exprimer et d'autre part aux usagers et riverains de la RN147 de mettre en avant leurs préoccupations. C'est le cas des habitants du sud est de Poitiers et particulièrement de Mignaloux-Beauvoir qui précisent le trafic en traversée de leur agglomération à 17000 véhicules/jour et des nuisances engendrées. Plusieurs participants considèrent que l'arrivée sur Poitiers est un véritable problème non réglé jusqu'à présent (cf. CPER)

Les élus de l'agglomération de Limoges et le monde économique constatent que l'agglomération de Limoges n'est pas reliée à la façade ouest vers Nantes et qu'il existe un besoin d'améliorer la dynamique d'échanges existantes entre les universités et le monde hospitalier des 2 villes. Si ces liens ne sont pas resserrés, le « tropisme » de Bordeaux risque d'affaiblir fortement les structures existantes. L'autoroute

permettra d'attirer de nouvelles entreprises et d'améliorer leur productivité grâce au gain d'accessibilité. Les interrogations sur le coût du péage pour les petits trajets du domicile-travail pourraient être résolues par des tarifs préférentiels pour les locaux ou d'autres systèmes d'abonnement.

Le département de la Vienne considère nécessaire le rapprochement des 2 anciennes capitales régionales et le désenclavement du territoire. Il est investi financièrement dans le CPER et participera au financement d'une liaison Poitiers-Limoges, mais demande à trouver une solution pour diminuer le coût pour la population qui « paiera 2 fois » avec une autoroute concédée (subvention d'équilibre et entretien de la RN déclassée). Il demande que l'Etat travaille sur le scénario alternatif.

Le maire de Montmorillon constate que le projet ne désenclave pas le Montmorillonais, les échangeurs à Lussac-les-Châteaux n'y répondant pas. Il propose une alternative à l'autoroute : prendre la fourchette haute de la subvention d'équilibre (771 millions d'€) pour faire un aménagement à 2X2 voies de la RN147.

Les agriculteurs notent que les filières ovine et bovine sont en train de disparaître. Les entreprises de transformation sont absentes en raison des difficultés d'accessibilité. Ils s'inquiètent de la « coupure » de leurs exploitations et des rétablissements qui doivent permettre la circulation de leurs engins agricoles.

Des voix critiquent le projet d'autoroute concédée en raison du coût d'une telle infrastructure, du péage qui crée une inégalité sociale en pénalisant les salariés aux faibles revenus, et du fait qu'un tel dossier ne répond pas aux exigences actuelles liées au réchauffement climatique, aux engagements de la COP21 et de la COP26. Une voie à 110 km/h est largement suffisante pour certains.

La question de la compatibilité avec le SRADDET est posée, ainsi qu'avec les divers documents d'urbanisme SCoT et PLU.

4.3.2. LES AMPHI-DEBAT ETUDIANTS

Les modalités de concertation ont prévu des débats avec le public jeune, et donc envisagé des réunions dans les locaux des 2 universités de Poitiers et Limoges. Ces réunions étaient précédées de débats mobiles pour avoir des échanges avec les étudiants et les inciter à participer aux réunions qui se tenaient le jour même. Ces réunions étaient également ouvertes à tous.

Chaque amphi-débat a été organisé autour d'une présentation succincte du projet d'autoroute et de la concertation par la DREAL puis du témoignage d'acteurs du territoire et ensuite de débat avec le public présent.

➤ L'amphi-débat à l'université de Poitiers

Cette réunion s'est tenue le 20 janvier 2022 à l'université de Poitiers et a rassemblé une centaine de personnes. L'organisation de cette rencontre a fait intervenir 3 acteurs du territoire pour poser le débat autour des déplacements du présent, de l'état actuel de la liaison Poitiers-Limoges, et d'essayer de se projeter sur ce que pourraient être les déplacements et le territoire dans quelques années.

Après une présentation du projet et des modalités de concertation, le représentant de l'association RN147-149 a fait part de l'état du réseau routier sur ce territoire. Son association défend depuis longtemps un aménagement à 2X2 voies de Bressuire à Limoges, au motif qu'il serait totalement illogique que la liaison Bretagne-Sud Est de la France soit en 4 voies de Nantes à Bressuire puis en 2 voies de Bressuire à Poitiers et Limoges alors qu'il existe un fort trafic de transit de poids lourds.

La vice-présidente de l'association A147 considère que ce qui est essentiel pour les entrepreneurs, c'est de pérenniser leur entreprise, la faire évoluer et la développer. C'est de permettre de se déplacer rapidement et que les fournisseurs puissent en faire de même : la concurrence étant aujourd'hui au niveau européen, le territoire se doit d'être accessible.

Le géographe invité, professeur de géographie à l'Université de Poitiers développe six points qui doivent selon lui fonder la réflexion d'une liaison rapide entre Poitiers et Limoges.

La sécurité qui est un point évident.

Le confortement des liens entre les 2 villes pour créer un point d'équilibre entre Bordeaux et le Piémont pyrénéen au sein de la région Nouvelle-Aquitaine.

L'impact du coût du péage sur la captation du trafic, insuffisamment étudié.

La périurbanisation liée à une voie rapide, le budget-temps acceptable pour s'éloigner du centre étant de 35'.

Des documents d'urbanisme contraignants (PLU) pour éviter un étalement urbain trop important

La diversification des usages de transport, train, tram, covoiturage

Pour lui, le plus urgent est de travailler à résoudre les problèmes sur le secteur sud de Poitiers et le nord Limoges.

L'ancien président de l'université de Poitiers pointe le fait que le dossier ne donne pas l'empreinte carbone des projets, que les enjeux environnementaux et agricoles sont sous-estimés et que le projet et l'alternative sont radicalement différents : vitesse, coûts (avec des incertitudes), accessibilité à tous.

Plusieurs participants ont rappelé qu'ils étaient favorables à une déviation de la RN147 à Mignaloux et s'inquiètent du projet d'autoroute présenté vis-à-vis de « leur » déviation.

Madame la maire de Poitiers constate une concurrence de fond entre l'autoroute et les projets du CPER, et considère que si ceux-ci traînent, c'est en raison des débats autour du projet d'autoroute qui lui paraît « irréaliste ».

Des témoignages sont apportés sur l'importance du trafic, l'accidentologie et les temps de parcours.

Des contributions rappellent l'urgence climatique, la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre, la biodiversité, la sobriété foncière, etc. et considèrent ce projet inopportun.

Des agriculteurs souhaitent connaître les compensations agricoles envisagées.

➤ **L'amphi-débat à l'université de Limoges.**

Cette réunion tenue le 10 février 2022 a réuni environ 120 personnes. L'organisation a orienté le débat vers la prospective en faisant intervenir 3 acteurs locaux autour des questions sur l'avenir du territoire : « où allons-nous avec ce projet et quels territoires voulons-nous pour demain ».

L'enseignant-chercheur invité qui professe à l'Université de Limoges dans le département de géographie a développé son intervention autour de 3 notions :

- Faire de l'aménagement aujourd'hui c'est prendre en compte tous les êtres vivants qui peuvent être impactés.
- L'enjeu de la réflexion sur le développement du territoire c'est avoir des éléments de comparaison avec des arguments d'ordre économique, des considérations environnementales et appréhender le cadre de vie et la qualité de vie.
- Définir le type de développement économique et local que l'on souhaite.

Le président de la Chambre de commerce et d'industrie de Haute-Vienne et de l'association A147 a rappelé l'historique de l'avancement de ce dossier d'autoroute concédé et du travail réalisé avec la DREAL pour aboutir à ce projet et au débat d'aujourd'hui. Il a rappelé que cet itinéraire s'inscrit dans le réseau routier national et européen.

Le président de l'association de la Coordination des riverains et impactés, s'est positionné sur la mobilité de demain et considère que les déplacements ne seront plus les mêmes en raison du développement du télétravail, du covoiturage, du coût des carburants et du développement des transports en commun. Par ailleurs la tendance est à la limitation des vitesses. L'autoroute concédée ne sera pas rentable car le trafic globalement baissera et avec les projets du CPER le coût global du projet est d'au moins 1,6 milliards d'euros. Une autoroute a aussi des incidences très importantes sur la faune et la flore.

Le débat qui a suivi a montré la diversité des opinions sur ce projet d'autoroute.

Il n'y a pas de contestation de la nécessité d'améliorer l'itinéraire Poitiers-Limoges et particulièrement pour répondre aux trafics pendulaires autour des 2 villes.

Il n'y a pas de consensus sur l'avenir du trafic lié aux modes de déplacements, ce qui est essentiel pour la rentabilité d'une autoroute concédée. Certains prédisent une baisse du nombre de déplacements en véhicules individuels avec la fin programmée des moteurs thermiques. D'autres pensent qu'il n'y aura pas de diminution car la voiture, d'une part, est indispensable en zone rurale et pour ceux qui ne sont pas des « cols blancs pouvant avoir du télétravail », d'autre part les motorisations hydrogène et électrique régleront les inconvénients actuels.

Les déplacements par voie ferrée ont été évoqués, pour demander la modernisation de la ligne Poitiers-Limoges mais en constatant que ce mode ne résout pas tous les déplacements ; la mise en place de bus à haut niveau de service (BHNS) entre les 2 villes a été proposée.

Les impacts d'une autoroute à péage sont de deux natures : d'abord de discrimination sociale car il est considéré que les territoires concernés ont un taux de pauvreté important et les habitants ne pourront pas se payer l'autoroute. Et ensuite un impact environnemental par l'artificialisation des sols, les effets sur la faune et la contribution au réchauffement climatique.

Ce dernier point est controversé, un participant indiquant que le transport en France ne représente que 0,3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre, que la RN147 en produit déjà et donc l'augmentation par l'autoroute serait « epsilonesque ».

L'artificialisation des sols et la perte de production qui en découle est évoquée et un participant fait remarquer que la baisse de production des sols sera bien plus importante par l'interdiction des pesticides et la difficulté d'accès à l'eau que par la perte de surface agricole.

Concernant l'évolution démographique du territoire, plusieurs participants ont apporté leur témoignage de départ des jeunes. Savoir si l'autoroute apportera une évolution positive fait dissensus. Les contributions apportées évoquent un renforcement des pôles déjà attractifs, un éventuel déplacement de population des agglomérations vers le rural ou l'inverse du rural vers les agglomérations, la facilitation d'installation de jeunes agriculteurs pour éviter la désertification du rural. Toutefois il est constaté que cet axe de désenclavement arriverait bien tard pour enrayer cette désertification des campagnes.

L'un des participants ne croit pas que ce projet se fera, et pense qu'il occasionnera surtout une perte de temps pour d'autres aménagements. Il cite le cas de la LGV, dont toute la période de l'instruction a conduit à ne faire aucun aménagement de la ligne actuelle dans l'attente de la décision, avec pour résultat une ligne dans un état aujourd'hui « déplorable ».

4.3.3. LES ATELIERS DE TRAVAIL

4.3.3.1. Synthèse des ateliers

Les ateliers de travail constituent une séquence de concertation spécifique, où le public est invité à échanger sur certains éléments précis du projet, dans des groupes plus restreints. Ce type d'échange permet de donner aux participants la possibilité d'approfondir leur connaissance du projet au-delà des éléments présentés en réunion d'ouverture ou dans le dossier d'information et de pouvoir ainsi s'exprimer de manière éclairée sur l'opportunité du projet, les modalités de sa réalisation, ses enjeux, ses impacts, ses alternatives, etc.

Cinq ateliers de travail ont été organisés dans le cadre de la concertation préalable sur le projet d'autoroute entre Poitiers et Limoges :

- L'atelier « **agriculture** », le 25 janvier 2022 à Nantiat (87), 42 participants,
- L'atelier « **environnement** », le 26 janvier 2022 à Val-d'Oire-et-Gartempe (87), 35 participants,
- L'atelier « **mobilité** », le 27 janvier 2022 à Lussac-les-Châteaux (86), 44 participants,
- L'atelier « **économie** », le 2 février 2022 à Moulismes (86), 50 participants,
- L'atelier « **prospective** », le 3 février 2022 à Savigny-Lévescault (86), 46 participants.

Même si chaque atelier était dédié à un thème précis, ces rencontres ont évidemment permis d'aborder d'autres sujets en lien avec le projet. En effet, le territoire du projet étant large, certaines personnes ont choisi les temps d'échange en fonction de leur localisation, pas nécessairement en fonction de leur objet.

Aussi, au-delà des arguments et propositions formulées par les participants sur chacun des thèmes proposés, un certain nombre de questions « transversales » ont été identifiées lors de ces cinq ateliers.

- **Atelier « agriculture »**

Concernant l'état de l'agriculture en Haute-Vienne, selon certains participants le potentiel agricole de la Haute-Vienne est plus faible que celui de la Vienne, ce qui rend plus difficile une conversion en grandes cultures et oblige les exploitants à rester davantage sur de l'élevage (« parent pauvre de l'agriculture aujourd'hui »).

Le problème du déclin de la profession d'agriculteur qui serait principalement dû au vieillissement des professionnels est également mis en avant, avec un faible potentiel de repreneurs.

Aussi, alors que certains considèrent que **l'autoroute contribuera à ce déclin**

« la simple évocation du tracé a pu rebuter certains jeunes agriculteurs à s'installer dans cette zone du tracé de peur de voir leur ferme dévalorisée », « le rôle de l'association est d'essayer de réinstaller des agriculteurs dans le coin (...) de faire appel à des agriculteurs qui privilégient les circuits courts, ce qui va à l'encontre de l'idée d'autoroute et de grande circulation »,

d'autres acceptent le projet autoroutier à condition qu'il apporte des bénéfices locaux

« qu'il y ait beaucoup de sorties et que tout le monde puisse en bénéficier », « avoir un accès plus simple, plus rapide et à priori moins cher pour le matériel agricole »

et qu'il soit acceptable en termes de coût

« Beaucoup de gens autour de moi me disent qu'ils ne paieront pas trois euros pour aller faire leurs courses en zone nord, à Limoges. Ils prendront l'ancienne nationale »

Concernant le risque de consommation d'espaces agricoles, **il est attendu qu'un système de compensations soit mis en place**, « même si la compensation ne permettra pas de compenser intégralement les pertes », **et que l'impact sur le fonctionnement des exploitations soit maîtrisé**

« il faudra absolument qu'il y ait une vraie restructuration au niveau des fermes et que l'activité (...) ne soit pas trop impactée, que l'élevage ne soit pas trop impacté », « la nécessité également d'éviter la segmentation des parcelles ».

Certains rappellent que le projet autoroutier induira non seulement des compensations financières, mais également de compensations environnementales, qui elles « se font sur des parcelles agricoles ». D'autres proposent de « s'inspirer de ce qui a été fait pour la gestion du foncier par RFF sur la LGV entre Tours et Bordeaux ».

Pour certains, le scénario alternatif représente une moindre artificialisation des sols.

Des questions se posent enfin concernant le transport des matériels agricoles, qui « dans les deux scénarios ne seraient pas acceptés sur le réseau ». Il est donc proposé de **rétablir des petites routes permettant la circulation des engins agricoles**.

De manière générale, les participants s'accordent sur le **besoin d'avoir davantage d'information sur le retour d'expérience d'autres territoires sur l'impact d'une autoroute sur l'activité agricole** (« Quels sont les chiffres ? Quelles ont été les répercussions ? Est-ce que ça a aidé le monde agricole d'avoir une autoroute ? ») **et le territoire** : travail des conjoints, agrotourisme, etc. (« Ce projet a-t-il un réel intérêt pour nous, population du Nord Haute-Vienne ? »).

- **Atelier « environnement »**

Concernant l'environnement et la biodiversité, les participants s'accordent sur la nécessité de **préserver le paysage bocager**.

Face au risque de sectionnement des milieux naturels par une éventuelle autoroute, il est proposé d'**établir un comparatif des impacts sur les milieux et la biodiversité entre les deux scénarios** (autoroute et solution alternative proposée par la DREAL).

La mesure éviter-réduire-compenser (ERC) et la nécessité des compensations générée par le projet d'autoroute dans ce cadre suscitent de nombreuses interrogations :

« On a vu qu'il y avait de grandes inquiétudes sur le sujet, avec des **demandes de clarification concernant la mise en application de cette démarche éviter, réduire et surtout compenser** », « la perte de biodiversité ne serait pas compensable, aussi bien pour les espèces ordinaires que pour les zones humides », « la compensation n'est pas un remplacement »

Des interrogations émergent également quant à la réglementation relative à l'artificialisation des sols, et plus particulièrement la superposition des mesures définies au niveau régional (SRADDET) et local (PLU). Une proposition est formulée de **raisonner « en équivalent de personnes nourries »**.

Le manque de retours d'expérience sur la question est enfin relevé.

- **Atelier « mobilité »**

L'atelier « mobilités » permet de mettre en exergue un constat commun à l'ensemble des temps de concertation, largement partagé par les participants : un **existant insatisfaisant en matière des**

déplacements sur le territoire (« *Cela fait des décennies que les territoires attendent une solution, quelle qu'elle soit, et il serait bon que la solution choisie permette une réalisation aussi rapide que possible* »).

Dans ce cadre, certains s'interrogent sur l'avantage en termes de temps qu'apporterait le choix d'une solution concédée (« *Il nous a semblé biaisé de dire que le projet par concession était par nature plus rapide qu'un projet d'aménagement (...) la différence est de 5 ans, et 5 ans c'est la marge d'incertitude sur ce genre de projet* »).

Plusieurs participants soulignent qu'aujourd'hui la RN147 est utilisée principalement pour les déplacements pendulaires, alors que pour des déplacements plus longs « *des itinéraires d'évitement sont choisis, notamment par Chauvigny et Confolens* ».

Le caractère accidentogène de la RN147 est souligné. Face à ce constat, certains considèrent que l'autoroute « *permet la continuité du trajet et procure un **sentiment de sécurité**, elle procure également une **économie pour les transporteurs routiers** en termes de consommation de carburant, en termes de **régularité des horaires** de circulation » et que « *mettre des camions sur les autoroutes, c'est une manière d'éviter des morts* ». D'autres soulignent **le risque de ramener du trafic dans les centres-villes pour ceux qui ne voudraient pas payer le péage**.*

Le **problème des camions** fait consensus parmi les participants, des interrogations émergent sur la pertinence d'une autoroute pour résoudre ce problème, la vitesse autorisée des camions étant limitée (« *Un camion, sur la RN147, roule grosso modo à 80 km/h. Sur une 2x2 voies, il est limité à 90 km/h. Quel est l'intérêt de mettre des camions sur une autoroute où on roule à 130 km/h ?* »).

Une idée est proposée : « *L'État dit qu'il est à même de pouvoir apporter 450 millions d'euros, et en version optimale, 771. Donc, ça nous fait un delta de 300 millions environ. Avec ces 300 millions, j'estime qu'on peut effectivement faire des **aménagements entre Bellac et Lussac, avec des zones de dépassement qui nous permettraient d'éviter le problème des poids lourds*** ». La question d'**amélioration de la desserte ferroviaire** est longuement débattue.

Les participants s'accordent sur le fait que le service actuel est insuffisant et inadapté aux besoins des usagers. La solution d'un **tram/train** est proposée. Les participants s'accordent enfin sur le besoin de disposer de davantage de **données chiffrées** permettant mieux appréhender les solutions proposées dans le cadre de la concertation.

- **Atelier « économie »**

L'effet d'une potentielle autoroute sur l'économie locale fait débat. Alors que certains craignent que « *le trafic soit dévié sur l'autoroute et que cela entraîne des **répercussions sur le chiffre d'affaires*** », voire **sur les projets de développement communaux**, d'autres considèrent que l'absence d'une autoroute a une incidence à la fois sur la compétitivité des entreprises locales (**délais de transport trop longs**) et leur attractivité pour les salariés (accessibilité, emploi des conjoints).

Le consensus semble se dégager sur **la nécessité d'accompagnement d'une nouvelle infrastructure par un projet politique plus large**, basé sur une coopération interterritoriale.

Les modalités de participation des collectivités à la subvention d'équilibre suscitent dans des questions.

Si les entreprises se déclarent plutôt favorables au péage compte-tenu des avantages que représenterait pour elle une autoroute, les particuliers semblent nuancés sur cette question, que ce soit en raison du **montant proposé** (« *le prix à payer pour la vitesse risquait d'être une source d'injustice sociale pour tous ceux qui ne seraient pas en mesure de s'acquitter du péage* », « *il serait plus juste que tout le monde puisse circuler correctement* ») ou des potentiels **impacts de l'autoroute** (« *ce gain de temps avait quelque chose de dérisoire mis en balance avec les enjeux environnementaux que nous connaissons* »).

Certains contrebalancent ces interrogations par la plus-value de l'autoroute pour l'emploi local et les perspectives d'évolution vers des mobilités propres (voitures électriques, hydrogène, etc.). Des demandes de **pouvoir échanger de manière plus approfondie sur les scénarios alternatifs** sont formulées.

- **Atelier « prospective »**

Le thème de cet atelier a été défini conjointement par la maîtrise d'ouvrage et les garants après le début de la concertation préalable, sur la base des premiers échanges lors des temps publics et des premières questions et contributions formulées sur le site internet de la concertation.

En effet, afin d'appréhender pleinement l'opportunité d'un projet autoroutier – qui est un projet de long terme – il a semblé nécessaire de le **replacer dans un contexte plus large, celui des évolutions en termes de**

mobilité (modes de déplacement, technologie), **et de climat** et donc des engagements de la France en matière de la neutralité carbone.

Le lien entre le projet d'autoroute et les questions climatiques fait débat. En effet, une fois le contexte d'urgence climatique posé, certains participants ne voient plus l'intérêt de discuter d'un projet qui pourrait être considéré comme contradictoire avec les objectifs climatiques de la France. Cela dit, d'autres **contrebalancent l'urgence climatique par les besoins de tous les jours des habitants du territoire** (« *Il faut quand même avoir conscience qu'entre les métropoles, il y a des gens qui contribuent à faire vivre l'économie, qui créent de l'emploi, qui se lèvent tous les jours pour aller travailler* »).

Alors que les uns considèrent que « *la voiture ne pourra plus être la priorité dans les années à venir parce que cela représentera un coût trop important pour les particuliers comme pour l'environnement* », les autres ne se voient pas « *dire aux enfants : tu n'auras pas de voiture, tu ne peux plus t'en servir* ».

Selon les participants, le trafic poids-lourds de transit est minoritaire sur le territoire, la plupart des déplacements étant des déplacements locaux.

L'autoroute est donc considérée comme un outil inadapté, générant des **impacts sur la biodiversité, les terres agricoles**, et des **nuisances pour les riverains** (« *Ma question est simple : quelle est la plus-value réelle au quotidien qu'apporterait une autoroute par rapport à un aménagement en 2x2 voies ? Je n'arrive pas à voir la valeur ajoutée de l'autoroute pour les mobilités du quotidien* »).

Il est donc proposé de **prévoir plutôt des aménagements locaux permettant de sécuriser la voie existante**.

Par ailleurs, selon certains, des **mesures d'incitation au covoiturage ou au télétravail** permettraient de diminuer le nombre de voitures sur la RN147.

La question de **densification des agglomérations fait débat** : alors que certains considèrent qu'elle contribuerait à **réduire la circulation sur la RN147** (« *S'il y a de tels niveaux de trafic aux entrées de Limoges et de Poitiers, c'est parce qu'on a énormément étendu les zones d'habitation, et que les pôles d'activité en revanche n'ont pas bougé ; ils sont toujours dans les mêmes endroits. Si on voulait traiter le problème à la racine, il faudrait donc plutôt redensifier les centres-villes* »), pour d'autres **elle générerait d'autres types de contraintes** (« *D'autre part, si on se rapproche tous des grandes villes, est-ce qu'il y aura de la place pour tout le monde ? Est-ce qu'il y aura du travail pour tous ? Et que deviendront les gens qui vivent ailleurs, les agriculteurs, seuls au milieu de leurs champs ?* »).

La nécessité d'un service de **transports en commun**, notamment le train, est également évoquée (« *Il y a des solutions pour diminuer le trafic sur les routes, et le train en est une* »). Il est proposé que le **fret ferroviaire** entre Poitiers et Limoges soit étudié.

Une **comparaison des bilans carbone de l'ensemble des solutions**, y compris des transports en commun, est proposée. Plusieurs questions sur les coûts et la rentabilité du projet sont enfin posées, notamment compte tenu des évolutions futures du parc automobile (« *On a environ 700 poids lourds par jour sur la partie centrale. Donc, finalement, on pourrait avec l'autoroute dépenser 1,5 milliard pour un tronçon de 70 ou 80 km et ces quelques camions. Alors oui, c'est un vrai problème les camions. Mais il faut savoir que l'autoroute va être faite pour les 70 ans, et dans 5 ans, dans 10 ans, dans 15 ans, on aura des camions à hydrogène qui seront peu émetteurs de gaz à effet de serre et qui seront beaucoup plus silencieux. Sachant cela, pourquoi dépenser 1,5 milliard ?* »).

4.3.3.2. Les questions transversales issues des ateliers

- Un débat sur les besoins du territoire en termes de mobilité

Quel que soit leur avis sur le projet, les participants aux ateliers sont d'accord sur la nécessité de « faire quelque chose », c'est-à-dire améliorer la liaison entre les bassins de vie de Poitiers et Limoges (« *Nous devons échanger ce soir sur la mobilité et le tracé entre Poitiers et Limoges. Nous venons tous d'horizons différents, mais c'est un sujet qui nous rassemble parce que c'est un sujet transverse* »).

Les visions quant au besoin auquel cette amélioration devrait répondre ne sont naturellement pas les mêmes. Elles s'organisent globalement autour de deux approches : d'un côté, **la recherche de solutions concrètes permettant d'améliorer la qualité de vie**, que ce soit en termes de déplacements quotidiens, accès aux services, nuisances sonores ou sécurité, et de l'autre, une vision plus « macro », basée sur **la préoccupation environnementale et la conviction que la mobilité de demain ne reposera pas sur l'usage de la voiture individuelle**.

Il est à noter que ces deux approches ne correspondent pas automatiquement à ceux qui soutiennent le projet autoroutier ou à ceux qui privilégient la solution alternative proposée par l'État. Lors des cinq ateliers, de nombreux participants se prêtent à un exercice plus large, celui d'imaginer leur territoire de demain, que ce soit avec une autoroute, avec la solution alternative ou avec d'autres solutions proposées par les uns et les autres.

- Des inquiétudes relatives à la qualité de vie d'aujourd'hui et de demain

Chacune des deux solutions proposées par l'État dans le cadre de la concertation suscite des préoccupations en termes de qualité de vie. Celles-ci ont été exprimées tout au long de la concertation, y compris pendant les ateliers de travail.

Ainsi, parmi les personnes favorables au projet autoroutier, les riverains de l'actuelle RN147 évoquent notamment **les nuisances sonores** et **l'insécurité** au sein de leurs bourgs liées notamment à un trafic important de poids lourds. Les habitants du territoire entre Bellac et Lussac soulignent leur **enclavement** et le **manque de services du quotidien**. Certains opposants au projet d'autoroute, quant à eux, craignent **le retour du trafic dans les villages traversés par la RN147** qui deviendrait un itinéraire de substitution pour les automobilistes ne souhaitant pas payer l'autoroute, d'autres – riverains potentiels du nouvel aménagement – s'inquiètent pour leur cadre de vie, **les nuisances sonores, la potentielle dévalorisation des biens**, etc. La question de **l'avenir (risque de déclin en cas d'autoroute ?) des commerces locaux desservis par la RN147** est également évoquée. De nombreux participants demandent dans ce cadre que *« des comparaisons claires soient établies concernant les impacts associés aux deux solutions proposées »*.

- Des interrogations sur la compatibilité d'une autoroute avec les objectifs climatiques

La question de l'urgence climatique a rapidement pris place au centre des débats et est devenue l'une des questions centrales des ateliers de travail.

Compte tenu des impacts potentiels de l'autoroute, **de nombreux participants s'interrogent sur la compatibilité d'un tel projet avec la politique climatique française, notamment les objectifs en matière de la neutralité carbone et l'évitement de l'artificialisation des sols.**

Les modalités de mise en place de la démarche Éviter-Réduire-Compenser (ERC) sont également largement débattues. Le maître d'ouvrage a décidé d'éclairer cette question lors d'une réunion publique de partage et sous forme de fiches thématiques disponibles sur le site internet de la concertation (bilan carbone de l'autoroute et de la solution alternative, règles sur l'artificialisation des sols, retour d'expérience sur la mise en place de mesures compensatoires).

Certains participants proposent qu'une estimation de bilan carbone soit établie pour l'ensemble des solutions évoquées pendant les ateliers, y compris les transports en commun.

- Des demandes de précision sur le coût et la rentabilité du projet

Même si un atelier entier est dédié à l'économie du projet, **la question des coûts liés à l'autoroute et à la solution alternative revient systématiquement** lors des cinq ateliers. Elle se décline autour de plusieurs interrogations, notamment :

- **Le montant de la participation de l'État à la subvention d'équilibre** (par rapport à la fourchette affichée dans le dossier de concertation – 450 à 771 millions – pourquoi on ne mentionne désormais que de la fourchette basse de 450 millions d'euros ?),
- **Le poids des 11 ouvrages d'art par rapport au budget global du projet** (« une économie d'une quarantaine de millions d'euros sur un budget de plus d'un milliard »)
- **L'acceptabilité du péage** (entreprises vs particuliers).

Au-delà de nombreuses **demandes de précision sur le modèle économique de la solution autoroutière**, des idées alternatives sont proposées quant à l'attribution des crédits fléchés par l'État pour la subvention d'équilibre, par exemple l'aménagement de la RN147 entre Bellac et Lussac, voire d'autres politiques publiques (*« Est-ce que l'on ne pourrait pas financer des aménagements sur des montants plus modestes, et utiliser une partie de l'enveloppe pour d'autres politiques permettant d'avoir une approche plus large de l'attractivité territoriale (santé, éducation, etc.) ? »*).

- Des controverses autour du lien entre une autoroute et l'attractivité d'un territoire

La question des effets potentiels de l'autoroute sur le territoire traversée (économie, démographie) oppose systématiquement les participants aux ateliers de travail.

Alors que pour les uns, l'autoroute est **un facteur de développement territorial** que les aménagements prévus par la solution alternative ne peuvent pas garantir (meilleure compétitivité des entreprises locales, arrivée des services, etc.), pour d'autres elle est « **un facteur parmi d'autres, mais ce n'est pas une solution** ».

Alors que pour les uns « *si on ne fait rien, dans dix ans, on peut s'interroger sur quelle population il restera ?* », les autres se demandent si « *le repeuplement de nos territoires passe nécessairement par la construction d'une autoroute ?* ».

L'ensemble des participants s'accordent néanmoins sur un prérequis indispensable à la réflexion sur l'attractivité d'un territoire : la volonté politique locale et la mise en place de solutions adaptées, quel que soit le scénario retenu.

4.3.4. LES REUNIONS PUBLIQUES DE PARTAGE.

Afin de mettre en commun les travaux des ateliers et surtout d'apporter les réponses aux questions et contributions apportées lors de ces ateliers, il a été organisé 2 réunions publiques thématiques regroupant les thèmes des différents ateliers.

L'une des réunions concernait les thèmes « agriculture, ruralité et environnement » et l'autre les thèmes « économie et mobilités »

Les réunions ont donc été organisées, avec en premier lieu des exposés des spécialistes des thèmes, et ensuite un débat avec les participants qui pouvaient interpellier soit les spécialistes soit le porteur du projet.

Les réunions étaient diffusées en direct sur l'application zoom et YouTube et des feuilles permettant de poser des questions étaient mises à disposition de chaque participant.

- **La réunion de partage Agriculture, Ruralité et Environnement**

Cette réunion s'est tenue à Nieuil-l'Espoir avec 90 participants et a fait intervenir

- les bureaux d'études Segic et Biotope concernant l'impact des scénarios en termes de consommation d'espace et de nature de ces espaces.

Les bureaux d'études ont décrit les méthodes d'élaboration des surfaces nécessaires pour le projet et l'alternative. L'étude a concerné un diagnostic sur une zone d'études de 2,5 km de part et d'autre de la RN 147. Après une étude bibliographique permettant de déterminer les différentes catégories d'occupation des sols, un recensement des enjeux hiérarchisés a permis de déterminer des fuseaux de passage préférentiels. C'est à partir de ces fuseaux préférentiels que l'application d'une emprise autoroutière a permis de déterminer les surfaces. Les surfaces qui résultent de ces estimations sont donc de 800 hectares pour le projet autoroutier et la moitié pour le projet alternatif sachant que celui-ci a uniquement 35 km de route à 2X2 voies.

- La Cheffe de service adjointe de la DREAL qui a présenté la réglementation sur l'artificialisation des sols avec la promulgation de la loi Climat et Résilience et notamment la zéro artificialisation des sols d'ici 2050.

Son exposé montre que ces dispositions n'empêchent nullement les projets dès lors qu'ils sont conformes aux dispositions d'urbanisme. Le Code de l'urbanisme prévoit, dans les dispositions relatives aux SCoT, une faculté de ne pas comptabiliser au niveau des SCoT mais au niveau régional certains projets d'envergure nationale ou régionale, qui pourraient être des infrastructures de transport.

Le 3^{ème} exposé fait par la DREAL a concerné un exemple de mise en œuvre de mesures compensatoires pour un grand projet qui concerne la LGV SEA.

L'exposé suivant par un consultant d'Objectif Carbone a détaillé le bilan carbone des différents scénarios du dossier. Les données résultantes de cette étude montrent que le scénario « autoroute » génère 341 000

tCO₂eq, dont 5 000 tCO₂eq d'empreinte carbone potentiellement induite sur le trafic sur 50 ans et le scénario alternatif 202 500 tCO₂eq dont 60 000 tCO₂eq potentiellement induite sur le trafic sur 50 ans.

Le dernier exposé, par la direction départementale des territoires de la Vienne, a porté sur les outils pour dynamiser le territoire.

Les participants ont posé un certain nombre de questions à partir des feuilles mise à leur disposition et aussi oralement.

L'artificialisation des sols et l'application de la méthode ERC et notamment la compensation ont fait l'objet de plusieurs interventions, par exemple sur la non parution des décrets permettant de mettre en œuvre le Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Le bilan carbone est également contesté car il ne prendrait pas en compte la perte de captation du carbone sur le long terme dû à la destruction de zones forestières.

Un projet d'autoroute aura un impact sur la faune et la flore et de fractionnement des habitats, mais aussi des exploitations agricoles. La compensation au niveau des agriculteurs est soulevée ainsi que le maintien des continuités écologiques.

Si l'écologie est un thème important, certains soulignent le cadre de vie actuel que subissent les riverains de la RN147 et demandent que le volet « humain » soit pris en compte de façon prioritaire.

- **Réunion de partage « économie, mobilité »**

La réunion s'est tenue à Couzeix en rassemblant 150 personnes et a fait intervenir :

La DREAL sur l'accidentologie de la RN147 entre Poitiers et Limoges sur les 2 périodes 2012-2016 et 2017-2021. Il est noté une diminution du nombre d'accidents de 30% entre les 2 périodes avec toutefois un nombre de tués restant quasi identique. Cette dernière période présente donc un taux de tués pour 100 accidents supérieur de 25% à la période précédente.

Une fiche résumant cette étude d'accidentologie, établie par la DREAL, est mise sur le site de la concertation.

La DREAL pour les perspectives concernant le train en rappelant que l'infrastructure de la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges appartient à la SNCF et l'exploitation du transport est réalisé par la Région Nouvelle-Aquitaine.

Le projet de régénération de la ligne est évalué à 222 millions d'€ et une première tranche de 68 millions d'€ est programmé dans le cadre du CPER. Cela permettra un temps de trajet d'un train semi-direct de 1h45 au lieu de 1h51.

Concernant le transport de fret seul la portion de ligne entre Montmorillon et Poitiers est utilisée, et le trafic représente l'équivalent de 2500 camions.

Le bureau d'études Explain a développé les caractéristiques, trafics, coûts et financements des divers scénarios pour mieux les comprendre.

Enfin la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du Ministère de la Transition écologique a informé sur le modèle économique d'une autoroute concédée et sur le péage en flux libre et indiqué pourquoi et comment se calcule la subvention d'équilibre.

Le débat qui s'en est suivi a permis au maire de Couzeix de rappeler que pour lui la priorité est d'achever l'aménagement de la RN520 et l'échangeur avec la RD 35. D'autres personnes sont également intervenues pour appuyer l'aménagement de la RN520.

Un certain nombre d'habitants de l'agglomération de Limoges ont témoigné ne plus prendre la RN147 pour se rendre vers Poitiers compte tenu de son insécurité. Un chef d'entreprise, ancien élu national considère que le fret par voie ferrée est hors sujet car cela concerne les longues distances. Il demande que le péage soit neutralisé en zone urbaine.

D'autres constats ont été évoqués sur le développement urbain lié à des communes qui « ont une route » et celles comme Bellac qui n'ont plus de permis de construire à cause de la difficulté de mobilité, développement contesté par certains en s'appuyant sur des rapports et recherches.

Une association demande d'avoir une approche plus systémique dans laquelle il n'y a pas que l'autoroute. Pour elle l'important dans le projet est de pouvoir assurer des services de mobilité à la population en misant sur la route mais aussi sur le train et repenser l'organisation collective.

Une proposition d'aménagement est évoquée par une autre association qui est favorable à un aménagement de la RN147 à 2X2 voies entre Bellac et Limoges et Lussac-les-Châteaux et Poitiers et un aménagement raisonné entre Bellac et Lussac-les-Châteaux.

4.3.5. L'ASSEMBLEE TERRITORIALE DE CLOTURE

L'assemblée des territoires de clôture des réunions publiques de la concertation a eu lieu à Peyrat-de-Bellac. Elle a réuni environ 150 personnes et une trentaine de personnes sur les applications ZOOM et YouTube ont pu suivre son déroulement et poser des questions.

Cette rencontre s'est déroulée en présence de de la préfète de la Haute-Vienne Fabienne Balussou et du préfet de la Vienne Jean-Marie Girier. La préfète de Nouvelle-Aquitaine Fabienne Buccio a conclu la réunion en distanciel.

Il n'était pas possible d'établir un premier bilan de la concertation compte tenu de la richesse des contributions, aussi la rencontre a été organisée en 3 temps permettant d'évoquer la pluralité des idées et des positions des nombreux contributeurs.

Tout d'abord un point sur la concertation en ligne par la garante CNDP, puis les enseignements des débats mobiles par l'association qui en avait la charge (E-Graine).

Ensuite une tribune de plusieurs acteurs locaux ayant effectué des contributions dans le cadre du débat. Enfin une table ronde composés d'élus pour évoquer les projets de territoire lié à une infrastructure routière. Entre chaque séquence le débat avec le public présent et celui « connecté » est organisé.

La tribune de plusieurs acteurs locaux ayant effectué des contributions dans le cadre du débat :

La Chambre de commerce et d'industrie de Nouvelle-Aquitaine a présenté sa position sur ce projet d'autoroute. Elle considère que L'A147 répond aux attentes maintes fois exprimées de désenclavement et de développement de l'attractivité du nord de la région et que l'équité veut que ce territoire bénéficie des mêmes droits en termes d'accessibilité que le reste du territoire régional.

Le second intervenant, issu du monde associatif, a présenté les avis du GIEC qui montrent que l'augmentation de la température au niveau de la France sera de 2,6° d'ici 2100. Cette augmentation est due essentiellement à l'émission de gaz à effet de serre dont les transports sont une source très importante. Il présente un diagramme montrant que, quel que soit le scénario présenté, autoroute ou aménagement de la RN147, les courbes d'émissions de CO2 par les transports jusqu'à 2050 sont largement au-dessus de la courbe des objectifs de la COP 21.

Le troisième intervenant représentant un collectif d'associations de la Vienne et Haute-Vienne propose une alternative multimodale « globale et réaliste ». Ce projet s'appuie sur le covoiturage et sur la multimodalité car 70% du trafic de la RN147 est du trafic pendulaire à l'entrée des agglomérations, sur des trains omnibus à l'entrée des agglomérations et des trains rapides entre les 2 agglomérations. Concernant la RN147 il est demandé l'achèvement des opérations du CPER, sauf l'aménagement de la RN520 entre la RN147 et la RN141 et la réalisation de portions à 3 voies en concertations avec les riverains.

Le quatrième invité à s'exprimer, de l'association Barrage Nature Environnement met en cause l'opportunité de ce projet d'autoroute au regard des lois votés par le Parlement et du projet proposé. Cela lui paraît en complète contradiction, ce projet ne se retrouvant pas dans le plan gouvernemental de la loi d'orientations des mobilités, ni dans les conclusions du comité d'orientations des infrastructures. Ce projet ne répond pas aux préconisations de la loi Climat et résilience ni au SRADDET de Nouvelle Aquitaine. L'intégration des déviations actuelles et des opérations prévues au CPER n'apparaît pas pertinent ni cohérent par rapport au trafic. Ce projet d'autoroute s'inscrit dans un scénario « d'ultra mobilité » et ne laisse pas de place aux scénarios d'alter mobilité.

Le cinquième invité propose un tracé d'autoroute passant à l'est de la RN147 permettant de rejoindre l'autoroute A10 plus au nord que le tracé envisagé, de desservir Montmorillon et mieux intégrer Le Dorat, Magnac-Laval et Bellac. Il considère que ce projet permet une intermodalité avec le train à partir de la gare de Dorat car des trains rapides peuvent circuler entre Dorat et Poitiers.

Le débat qui s'en est suivi a porté :

Sur **l'acceptabilité financière** pour les collectivités de la subvention nécessaire, certaines collectivités étant fortement réticentes, mais aussi pour les utilisateurs de cet itinéraire compte tenu du péage.

Sur la **contestation du développement économique** lié à une infrastructure en citant les variations de population le long de l'autoroute A20. Mais des contradictions ont été apportées en montrant que le développement autour des échangeurs est une réalité.

Le **respect de la loi Climat** compte tenu des avis du GIEC.

De l'absence d'aménagement de la RN149 de Bressuire à Poitiers pour avoir un itinéraire complet Bressuire-Poitiers-Limoges. Le maire de Limoges a rappelé que « la fermeture » de la RN145 amène tous les poids lourds sur limoges.

Le débat avec les élus locaux a concerné les projets de développement des territoires.

Le maire de Couzeix a indiqué que la Communauté urbaine de Limoges a initié un projet de territoire permettant de prendre en compte l'économie, le tourisme, l'attractivité et l'employabilité de leurs territoires, la recherche, la liaison entre l'université, les hôpitaux et les entreprises. Sa mise en œuvre doit être au niveau de chaque territoire au travers peut-être d'une autoroute.

Le député Jean-Michel Clément a mis l'accent sur la spécificité de chaque territoire et au-delà des zones périurbaines les zones intermédiaires ne soient pas oubliées, certains ont des moyens d'autres pas et le risque est de voir passer l'autoroute sans pouvoir le prendre.

Le vice-président d'une communauté de communes a fait part d'un exemple de développement lié à l'autoroute à Montmarault.

Le député Sacha Houlié considère que le territoire est quand même attractif malgré ce qui se dit et la zone plus rurale autour des agglomérations sera attractive compte tenu de l'augmentation de l'immobilier en zone urbaine. Créer le lien entre Poitiers et Limoges permettra de « briser la glace » de l'égoïsme territorial.

Les propos du débat des acteurs de la table ronde ont concerné très fortement le besoin de consensus entre les acteurs pour ce développement et évoqué les différents outils mis en place, schéma régional d'aménagement du territoire, SCoT, PLU et surtout le Contrat de plan Etat-région (CPER).

Un débat s'est instauré sur la mobilité de demain. L'un des participants a dénoncé l'utilisation de l'hydrogène comme combustible qui ne peut être la solution en raison d'ambition technologique et de production.

La conclusion de la réunion a été faite par la préfète de Nouvelle-Aquitaine.

4.3.6. LES DEBATS MOBILES

Les 5 débats mobiles ont permis de mettre sur la table divers sujets avec des publics divers, dont des routiers, des agriculteur-trices, 3 commerçant-e-s, des étudiant-e-s.

Le constat d'une RN 147 dangereuse, pénible à utiliser avec des trafics poids lourds trop importants est partagé par les personnes rencontrées, quand elles sont utilisatrices de la route.

Par contre les impacts d'une éventuelle autoroute suscitent des avis contrastés :

Le possible lien entre autoroute et attractivité suscite des prises de positions particulièrement discordantes :

L'autoroute améliore t'elle la visibilité sur les communes rurales ou les rend-elles « invisibles » si bien que les utilisateurs de l'autoroute (habitants ou touristes) ne s'y arrêteraient plus spontanément ?

Les gains de temps **attireraient-ils des entreprises ou des familles** travaillant dans les agglomérations et souhaitant se loger « en campagne », ou bien **assisterait-on à la désertification du territoire rural** ?

L'autoroute **dynamiserait-elle l'économie rurale** (nouvelles installations, maintien des activités existantes grâce à l'apport de main d'œuvre facilité par une voie rapide) ou bien

serait-elle un frein au développement rural (disparition des petits commerces, déprise agricole, tourisme du fait des impacts environnementaux ...) ?

L'autoroute permettrait-elle de **favoriser l'activité agricole** (en maintenant les solutions d'abattage en particulier) ou constituerait-elle **un danger pour les terres agricoles et l'organisation du travail des agriculteurs** (parcelles de terrain réparties de part et d'autre de la RN147) ?

A noter le témoignage d'étudiants qui déclarent qu'une autoroute pourrait influencer le choix du lieu de travail (car l'accessibilité des villes et des agglomérations rurales constitue un facteur important dans le choix d'un lieu d'habitation et de travail), et d'habitants de Bellac qui considèrent que le contournement de Bellac a contribué à la fermeture de nombreux commerces et à la diminution de la population.

Les échanges font ainsi émerger des modalités de territorialisation d'une éventuelle autoroute : des aires d'autoroute mettant en valeur le commerce local, une importante signalisation (communes, services locaux, etc.), ...

Des inquiétudes s'expriment sur le report de trafic réel, en particulier pour le trafic poids lourds, avec des injonctions à interdire la RN147 aux poids lourds et intensifier les contrôles de police pour s'assurer du respect de cette interdiction.

Les bénéfices d'une autoroute sur l'accidentologie ne vont pas de soi non plus : la meilleure fluidité est-elle un gage de sécurisation, ou bien une plus grande vitesse est-elle l'assurance d'accidents plus nombreux ?

Le consentement au péage n'apparaît par contre pas très important : si le gain de temps peut justifier un péage pour certains, il apparaît problématique à plusieurs, dont les jeunes. Les coûts induits par une autoroute (péage, carburants, services) semblent aussi constituer un frein pour les routiers qui se sont exprimés, et qui sont attachés à pouvoir accéder aux bourgs et aux commerces de proximité.

Deux sujets apparaissent comme plus consensuels dans les témoignages recueillis :

- **Les impacts d'une autoroute**, au plan environnemental, agricole, cadre de vie (pollution et phase de chantier), qui devraient pour certains constituer des critères prioritaires de choix d'une solution, qui serait de ce fait plus orientée sur l'aménagement de l'existant
- **La complémentarité rail/route** : divers facteurs sont mis en avant pour l'usage du train sur le territoire (le confort, la sécurité, l'écologie, le coût) et le ferroutage est considéré comme faisant partie de la solution globale à mettre en œuvre pour désengorger la RN147.

5. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET DES PROPOSITIONS AYANT ÉMERGÉ PENDANT LA CONCERTATION

Les garants observent que la concertation préalable relative au projet d'autoroute concédée entre Poitiers et Limoges a fait l'objet **d'une participation notable**, et ceci dès les premiers jours.

Les participants ont manifesté dès le début **la volonté de questionner l'opportunité du projet**, ce qui a permis de mettre sur la table divers sujets liés aux besoins de mobilité et au bien-fondé du projet d'autoroute. Les impacts du projet ont été abordés essentiellement de façon critique, eu égard aux données environnementales fournies.

Des prises de positions extrêmement tranchées se sont exprimées, car la problématique (les mobilités) et le projet (une voie rapide payante) « parlent » à toutes et tous : ils concernent à la fois le quotidien des habitants, font partie du champ d'intervention des collectivités, et mobilisent d'ores et déjà nombre d'associations de riverains ou de protection de l'environnement.

Les garants notent **qu'une dynamique s'est rapidement mise en place**, avec :

L'objectivation de certains sujets par les participants et l'apport d'expertises d'usage ou « académiques » du monde associatif et socio-professionnel

L'apport d'information par la DREAL pour préciser des sujets au fur et à mesure, et sa capacité à adapter les contenus des réunions au fil de la concertation, à partir des données issues du dispositif (avis, contributions, réunions).

5.1. Synthèse des observations portées à la concertation

La concertation préalable a balayé l'ensemble des principales thématiques en lien avec la problématique et le projet :

- **Quel besoin d'une voie rapide Poitiers Limoges eu égard à la situation de la N147 et aux enjeux territoriaux ?** avec une attention particulière apportée aux questions
 - de sécurité routière et d'accidentologie,
 - d'enclavement réel ou ressenti des territoires,
 - de besoin de développement économique soit régional, soit en lien avec la façade Atlantique ou l'Europe,
- **Quel bien-fondé d'une autoroute concédée eu égard aux engagements nationaux et au contexte territorial ?**
 - la compatibilité du projet avec des engagement nationaux et régionaux, voire la pertinence du modèle de développement sous-jacent,
 - le coût du projet et le modèle économique de la concession retenu, avec l'intégration des aménagements faits au titre du CPER dans la concession
- **Quelle acceptabilité des impacts d'une autoroute, au plan de l'environnement, de l'agriculture, et du cadre de vie, et au plan socio- économique ?**
- **Quelles solutions alternatives possibles de mobilités ?**

Elle a révélé **des écarts parfois importants dans la vision des pratiques et des besoins de mobilité**, avec très souvent l'expression de convictions fortes tant sur les enjeux du territoire (en matière de développement économique en particulier) que de prise en compte des impératifs liés à la transition écologique.

La progression dans les débats permise par une dynamique forte, portée à la fois par la DREAL et plusieurs contributeurs, a permis de partager et d'objectiver plusieurs sujets.

A l'issue de ces 10 semaines les garants constatent des points de consensus notables :

- Les difficultés et risques relatifs à l'utilisation de la RN 147, le sentiment fort d'insécurité à utiliser cette route, et la nécessité d'améliorer la situation rapidement d'une façon ou d'une autre,
- La nécessité de prêter une attention particulière aux impacts environnementaux d'une autoroute, si un projet en sens se poursuit,
- Le besoin d'une politique locale volontariste pour concrétiser des bénéfices territoriaux d'une voie rapide ou d'une autoroute,
- La nécessité d'une complémentarité rail/route pour satisfaire les besoins de mobilité du territoire,
- La nécessité de consolider le modèle de financement quel que soit la solution retenue, pour garantir sa mise en œuvre
- Et dans une certaine mesure la nécessité que l'Etat, s'il souhaite poursuivre sur un projet de voie rapide, sorte du cadre adopté pour la conception des projets portés à la concertation préalable (intégration des travaux prévus au CPER et minimisation des financements publics), qui est de très structurant et ne représenterait pas un optimum en termes d'impacts territoriaux.

Des sujets de dissensus demeurent :

- Le bien-fondé de l'autoroute en matière
 - de compatibilité avec les engagements de transition écologique (promotion du modèle routier, possiblement au détriment de solutions plus finement adaptées ; artificialisation des sols ; émission de gaz à effet de serre ; etc.),
 - de pertinence en matière de performance routière, si les limitations de vitesse évoluent (abandon du 130 km/h),
 - de modèle économique retenu (une concession avec un partenaire privé, et l'intégration des travaux financés par le CPER à la concession autoroutière),

de conception générale (11 ouvrages d'arts 2x1 voies avec une vitesse limitée à 90 km/h).

- La réalité de l'enclavement du territoire, en particulier pour l'agglomération de Limoges
- Le clivage entre le monde économique, prêt à payer pour utiliser une voie rapide, et les habitants qui pour la plupart refusent le principe d'un péage jugé trop élevé (en particulier pour des usages quotidiens) et discriminant,
- Les impacts sur l'agriculture, en fonction du modèle de développement à retenir pour la filière, compte tenu d'enjeux qui font de toute évidence débat,
- Les impacts environnementaux réels d'un projet structurant, et l'efficacité du système ERC (Eviter - Compenser- Réduire),
- Les effets sur le cadre de vie, entre les riverains de la N147 qui en subissent dès aujourd'hui les nuisances (bruit, pollution, sécurité, incivilités, ...) et les habitants des sites concernés par un futur tracé (perte de valeur foncière, bruit, etc.),
- Et dans une moindre mesure l'impact effectif sur l'accidentologie et la létalité, en fonction de l'ampleur du report de trafic et des caractéristiques de l'autoroute elle-même.

5.2. Synthèse des propositions faites par les contributeurs

La concertation a fait émerger 3 grands familles de solutions alternatives, avec des motivations très diverses : optimiser une autoroute, limiter le trafic Poids lourds pour éviter l'autoroute, modifier le modèle de développement pour favoriser la transition écologique, ...

La famille n°1 de solutions correspond à la mise en œuvre d'un équipement structurant, propre à améliorer fortement la fluidité du trafic et la performance des temps de parcours, avec une logique très proche de celle du projet d'A147 porté à la concertation préalable. Les modifications proposées relèvent d'une optimisation différente (sous l'aspect des impacts environnementaux et socio-économiques en particulier), qui amènerait donc à sortir du cadre imposé par le Ministère.

La famille n°2 correspondent à des motivations moins homogènes :

Pour les solutions n° 2.1 et 2.2, les motivations sont très diverses : l'exigence de gratuité, souvent le refus du modèle de la concession, une adaptation « fine » à la répartition constatée du trafic et aux besoins du territoire (dévier les bourgs, améliorer la sécurité), la minimisation des impacts, environnementaux en particulier, la limitation des investissements dans l'absolu (économie des ressources consacrées à un projet) ou la recherche d'un gain à réinvestir dans l'aménagement de l'entrée de Poitiers ou dans la modernisation du rail pour le transport de voyageurs et éventuellement de marchandises

La solution 2.3 relève d'une exigence de gratuité, parfois d'un refus du modèle de la concession, et souvent de l'analyse qu'elle engagerait des coûts et des impacts estimés moins importants, voire notablement plus faibles que pour l'autoroute, avec une performance proche de celle d'une autoroute, voire meilleure (irrigation du territoire).

La famille de solutions n°2.4 relève d'une logique d'activation de multiples leviers de facilitation des mobilités, à destination de diverses typologies d'usagers, dans le but de limiter les difficultés rencontrées sur la RN 147. Cela pour éviter des solutions structurantes jugées à trop à fort impact environnemental et social. Elle se réclame d'une approche territoriale globale, et engagerait la contribution de nombreux acteurs du territoire, et la mobilisation des habitants sur des pratiques alternatives de mobilités.

La famille n°3 relève de motivations elles aussi diverses. Il s'agit à minima de diminuer l'usage de la route, et à maxima de promouvoir un modèle de développement différent, avec en ligne de mire le respect des objectifs fixés en matière de bilan carbone et de protection de la biodiversité

Famille n°1 L'autoroute, mais autrement	1.1 - La valorisation du tracé précédemment retenu pour la LGV Poitiers Limoges	Utiliser le tracé de la LGV Poitiers Limoges
	1.2 – une autoroute via les RN 141, RD 948 et RD 741	Qui pourrait éventuellement rejoindre l'A10 entre Lusignan et Saint Maixent
	1.3 – Un tracé en site vierge plus direct via le Dorat et Montmorillon	<ul style="list-style-type: none"> - S'affranchir des portions financées par le CPER - Viser un tracé plus court et plus droit - Rejoindre la A20 au nord de l'échangeur 28 (Grossereix), ou au niveau de La Croisière - Organiser la complémentarité rail-route au niveau du Dorat - Rejoindre Poitiers via Chauvigny et Montmorillon
	1.3 – Une autoroute plus étendue	Une autoroute qui irait de Niort à la Souterraine, soit environ 80 km supplémentaires qui permettraient également de se raccorder sur l'A20 et de pouvoir rejoindre Limoges
Famille n°2 L'aménagement de la RN147, de façon plus ou moins importante, avec le train en complément, voire le développement de la multimodalité	2.1 - L'amélioration de l'existant	<ul style="list-style-type: none"> - Aménager en 4 voies de la RN 147 sur les portions les plus difficiles ou dangereuses, intégrant la réalisation de travaux prévus au CPER. - Mettre à 3 voies certaines portions, pour faciliter les dépassements. - Rénover, voire moderniser la ligne ferrée Poitiers Limoges (électrification ?), améliorer le service rendu aux transports de personnes (fréquences, directs vs omnibus, etc.) et augmenter le ferroutage pour limiter le trafic poids lourds - Eventuellement améliorer la RN145 pour permettre aux camions de ne pas redescendre sur Limoges pour aller vers Poitiers et pour boucler l'axe Centre Europe Atlantique.
	2.2 - Le scénario alternatif du dossier de concertation, complété par le rail	Rénover, voire moderniser la ligne ferrée Poitiers Limoges (électrification ?), améliorer le service rendu au transport de personnes (fréquences, directs vs omnibus, etc.) et augmenter le ferroutage pour limiter le trafic poids lourds
	2.3 - La mise en voie rapide 2X2 voies complète	Sur le tracé de la RN 147 actuelle A l'image de la Bretagne en particulier Eventuellement sur un périmètre plus étendu (ex. Bressuire-Limoges par les RN 149 et 147)
	2.4 - Les MIX route-rail-transport doux-multimodalités	<p>Un ensemble cohérent de projets mixant diverses dispositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - améliorer la RN 147 (travaux CPER et portions de 3 voies) - rénover, voire moderniser la ligne ferrée Poitiers Limoges : améliorer le service rendu aux transport de personnes (fréquences, directs vs omnibus, etc.) et augmenter le ferroutage pour limiter le trafic poids lourds - développer les transports en commun sur Poitiers et Limoges, - développer les « transports doux », les parkings relais, le covoiturage - mettre en place des centres multi modaux - mettre en œuvre des innovations pour faciliter les accès dans les deux métropoles : installations Terminales Embranchées (ITE), consignes de quartier, points d'avitaillement pour le report vers des modes actifs (vélo-cargo, triporteurs, etc.)
Famille n°3 Le rail comme solution préférentielle	<p>Réaliser les projets routiers inscrits au CPER 2015-2022 mais utiliser les moyens financiers envisagés pour l'autoroute en investissant massivement sur le ferroviaire (personnes et marchandises)</p> <p>A minima améliorer rapidement la ligne (voie et fréquence des trains) entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux et Le Dorat-Limoges pour répondre au trafic « pendulaire » des 2 agglomérations.</p>	

5.3. Les réponses des garants aux questions relatives à la concertation

Les critiques et questions relatives à la concertation sont de plusieurs natures :

- Pourquoi une concertation préalable et pas un débat public ?

Concernant la décision de la CNDP d'organiser une concertation préalable et non un débat public, la présidente de la Commission a formulé une réponse qui a été rendue publique sur le site internet de la concertation.

Premièrement, les dispositions du code de l'environnement posent aux concertations comme au débat public les mêmes objectifs. La concertation préalable doit mettre en débat l'opportunité, les alternatives et les options du projet selon le même niveau d'exigence qu'un débat public. S'agissant du projet en question, soumis aux exigences de l'art. L. 121-8 du code de l'environnement, les membres de la Commission nationale ont validé le dossier et les modalités de concertation préalable, y compris son calendrier. Le responsable du projet n'avait aucun pouvoir de décision en l'espèce.

Deuxièmement, la CNDP a noté que ce projet ne s'inscrivait dans aucun document de programmation et n'avait pas été identifié comme prioritaire. Or la procédure de débat public ne saurait être mobilisée sans garantie de la réalité d'un projet et de sa capacité à respecter les exigences légales

- Des inquiétudes sur la sincérité de la concertation

C'est une demande légitime.

C'est au travers

du dossier de concertation (pédagogie et complétude),

du dispositif d'information et de consultation du territoire (inclusion de tous les publics par des dispositions adaptées, réponse aux questions, traitement des sujets qui émergent du débat, transparence dans la diffusion et le partage de l'information produite, ...),

de la qualité et de l'exhaustivité des bilans produits (celui des garants puis celui du porteur de projet),

et enfin de la façon dont le porteur de projet formule une décision en faisant le lien avec les enseignements de la concertation

que se démontre la sincérité de la démarche.

- Un périmètre fonctionnel insuffisant porté au débat (l'autoroute concédée et le scénario alternatif)

L'article L Article L121-1 du code de l'environnement précise que « *la Commission nationale du débat public peut décider d'organiser un débat public ou une concertation préalable permettant de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Ce débat ou cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Ce débat ou cette concertation porte également sur les modalités d'information et de participation du public après sa clôture* ».

La CNDP doit vérifier la complétude du dossier de concertation par rapport à ces exigences, et la cohérence globale des options et analyses du dossier de concertation avec les enjeux et finalités portés par le maître d'ouvrage. Elle peut demander des compléments au dossier pour une meilleure compréhension du projet et de ses enjeux.

Par contre elle n'a pas de compétence pour demander l'études d'alternatives autres que celles proposées par le maître d'ouvrage.

De leur côté, les garants s'assurent que le dispositif de concertation permet au public de formuler des propositions d'amélioration ou d'adaptation du projet porté au débat, ou des solutions alternatives. Ils intègrent ces propositions dans le bilan de la concertation de façon à ce que le maître d'ouvrage y réponde.

- Une période mal choisie pour organiser la concertation préalable (« un contexte anxiogène, bien éloigné de l'autoroute : covid 19 et son variant Omicron, campagne électorale, guerre en Ukraine »)

Le code de l'environnement précise les délais auxquels la CNDP est tenue, en particulier :

Article L121-9 « *Lorsque la Commission nationale du débat public est saisie, elle détermine les modalités de participation du public au processus de décision dans les conditions suivantes :*

...

3° La Commission nationale du débat public se prononce dans un délai de deux mois sur la suite à réserver aux saisines prévues aux I, II et IV de l'article L. 121-8. Sa décision est motivée. Celle-ci peut décider de ne recourir ni à un débat public, ni à une concertation préalable.

En l'absence de décision explicite à l'issue de ce délai, la commission est réputée avoir renoncé à organiser le débat public ou la concertation préalable ».

La CNDP a été saisie le 9 juillet 2021 par le ministre en charge des transports, et a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L. 121-9 du Code de l'environnement lors de la séance plénière du 1^{er} septembre 2021, dans les 2 mois qui ont suivi la saisine.

D'une façon générale, si la CNDP doit tenir compte des périodes de réserve électorale pour les concertations relevant d'une maîtrise d'ouvrage publique et mobilisant des fonctionnaires, les autres événements cités ne sont pas de nature à retarder l'organisation d'une concertation préalable ou d'un débat public.

S'agissant de la crise sanitaire due à la COVID 19, la CNDP a proposé dès 2020 des modalités d'information et de participation en présentiel et/ou en distanciel, respectant les consignes ministérielles, dont la complémentarité a permis de garantir à toutes et tous un égal accès au droit à l'information et à la participation dans cette conjoncture exceptionnelle.

- La complétude du dossier en particulier au niveau des impacts environnementaux, et de l'exhaustivité et de la robustesse des hypothèses prises en compte

La CNDP intervient dès le début du processus décisionnel, lorsque toutes les options sont ouvertes y compris celle de ne pas faire le projet (opportunité), ou de le faire autrement (alternative). L'article L Article L121-1 du code de l'environnement indique en particulier que le débat porte sur « *l'opportunité, [les] objectifs et [les] caractéristiques principales du projet ou [les] objectifs et [les] principales orientations du plan ou programme, [les] enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que ... leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ».*

Si il est demandé au maître d'ouvrage de porter un projet au débat, celui-ci ne peut donc avoir fait l'objet d'une étude d'impact complète à ce stade de la réflexion.

S'agissant des hypothèses prises en compte, si la CNDP vérifie la cohérence globale des options et analyses du dossier de concertation avec les enjeux et finalités portés par le maître d'ouvrage, il ne lui appartient pas de les analyser sur le fond.

Par contre, la CNDP peut de sa propre initiative, ou saisie par un garant, demander « *la réalisation d'études techniques ou d'expertises complémentaires ** », si le sujet ressort comme essentiel au débat suite à l'étude de contexte menée par le garant, ou en cours de concertation.

Ce qui n'a pas été le cas pour le projet d'autoroute concédée Poitiers-Limoges.

* Article L121-1 du Code de l'environnement

- Des inquiétudes sur les suites données à cet exercice

Après la publication du bilan des garants, l'Etat a 2 mois pour rendre public les enseignements qu'il tire de la concertation et les suites qu'il compte y donner. Soit une publication attendue pour le 20 juin au plus tard, qui sera publiée sur le site internet du projet et de la CNDP.

Ces délais correspondent aux exigences du code de l'environnement, article R121-24 (« *Conformément à l'article L. 121-16, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable publie dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan du garant sur son site internet, ou, s'il ou elle n'en dispose pas, sur le site internet des services de l'Etat dans le département, les mesures qu'il ou elle juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. »*).

Chacun pourra donc juger de la façon dont l'Etat tient compte des échanges et du bilan des garants dans sa décision, quelle qu'elle soit.

Si l'Etat décide de poursuivre un projet, la CNDP nommera un garant «chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'enquête publique » (article L121-14 du Code de l'Environnement) et notamment de veiller au respect des engagements qu'il aura pris à la suite de la concertation préalable.

6. DEMANDES DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE).

Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

6.1. Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

N°1 - Préciser le processus de décision d'un aménagement autoroutier, si le principe en est validé à l'issue de la concertation préalable : quels acteurs, quel calendrier, quels jalons-clés, etc.

Cette préconisation s'adresse à l'Etat, pour la production de son bilan et des suites à donner à la concertation préalable.

6.2. Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

N°2 - S'engager à analyser et évaluer les solutions alternatives proposées, et à porter les résultats à la connaissance du public

Il s'agit d'apporter des éléments de faisabilité générale, de coût enveloppe, de prérequis associés à leur mise en place, et d'évaluer comment ces propositions répondent – ou pas - aux besoins de mobilité entre Poitiers et Limoges.

Dans ce cadre, **les garants considèrent nécessaire d'éclairer avec la Région Nouvelle-Aquitaine les complémentarités possibles entre le rail et la route**, en fonction des potentialités de la liaison ferrée Poitiers-Limoges de bout en bout, et aux 2 extrémités, et des investissements possibles.

Les garants considèrent par ailleurs que ces données devront être rendues publics et intégrées à la concertation continue qui sera lancée suite à la décision que prendra l'Etat, et que toute décision d'aménagement qui serait prise devra faire le lien avec ces évaluations,

Cette préconisation s'adresse à l'Etat, pour la production de son bilan et des suites à donner à la concertation préalable. Elle engage la participation des collectivités territoriales.

N°3 - Consolider un diagnostic partagé des mobilités sur la Vienne et la Haute-Vienne, articulé avec les projets et schémas directeurs de Poitiers et Limoges, et des bourgs.

Les garants notent en effet les **demandes légitimes de clarifier les besoins précis avant de proposer des solutions**, dans un territoire étendu et dans un contexte où divers sujets ne sont de toute évidence pas complètement partagés : l'enclavement de la partie Est (Limoges), les collaborations effectives entre Poitiers et Limoges, les relations à créer ou renforcer avec la façade Atlantique d'une part et l'Europe d'autre part, les enjeux de la filière agricole, ...

Cette préconisation s'adresse à l'Etat, pour la production de son bilan et des suites à donner à la concertation préalable. Elle engage la participation des collectivités territoriales et des acteurs socio-professionnels, au travers des réflexions qu'ils mènent et des décisions qu'ils prennent dans leurs champs de responsabilité.

N°4 - Préciser et partager les modalités d'application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 (et son 3ème objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre la pollution et la congestion routière) et de la loi « Climat-résilience » d'août 2021 (objectifs de Zéro Artificialisation Nette des sols).

Les garants notent en effet **les débats suscités par la compatibilité entre un projet routier structurant et les engagements français, tant au niveau du « texte » des lois que de leur « esprit »**, et qui ne peuvent se satisfaire du simple rappel des règles « comptables » déclinées a posteriori par la puissance publique.

Cette préconisation s'adresse à l'Etat, pour la production de son bilan et des suites à donner à la concertation préalable. Elle engage la participation des collectivités territoriales et des acteurs socio-professionnels, au travers des réflexions qu'ils mènent et des décisions qu'ils prennent dans leurs champs de responsabilité.

N°5 - Eclaircir les accords de principe possibles et la capacité contributive des collectivités territoriales en amont de toute décision, pour faciliter la mise en œuvre d'un projet, quelle que soit sa nature.

Les garants observent que le sujet est vécu comme **un facteur d'incertitude notable pour tout projet qui serait décidé**, avec en arrière-plan l'annulation du projet de LGV Poitiers Limoges comme illustration de l'importance de ce point.

Cette préconisation s'adresse à l'Etat, pour la production de son bilan et des suites à donner à la concertation préalable, et engage la participation des collectivités territoriales.

N°6 - Formuler une décision claire quant à la mise en œuvre et aux délais d'une solution propre à résoudre les difficultés de circulation des usagers de la RN147 et les besoins d'une mobilité performante des acteurs économiques.

Les garants constatent en effet que la concertation préalable a contribué à (re)mettre en lumière des espoirs et des craintes très importants, sur un sujet ancien, dans un territoire qui tend à se vivre comme « oublié » des politiques publiques nationales et régionales : il est donc important que **la réponse soit à la hauteur de la mobilisation constatée** pour cette concertation souhaitée par la puissance publique.

Cette préconisation s'adresse à l'Etat, pour la production de son bilan et des suites à donner à la concertation préalable.

N°7 - Définir des dispositifs associant plus fortement les « jeunes » (étudiants, jeunes actifs, en recherche d'emploi, etc.) dans la concertation continue.

Les garants ont souligné dans leur bilan la faible participation des jeunes, soit que la communication ne les ait pas atteints, soit que les dispositifs ne les ait pas suffisamment ciblés. Dans **un contexte de lien « profondément distendu » entre les jeunes et les institutions, il est important de mieux les mobiliser**, s'agissant de problématiques de moyen/long terme.

Cette préconisation s'adresse à l'Etat, pour la production de son bilan et des suites à donner à la concertation préalable.

N°8 - Plus associer les représentants de l'Etat décideur dans la concertation sur tout projet structurant qui serait décidé, aux côtés des services instructeurs.

Les garants notent la demande légitime d'une « incarnation » plus forte de la puissance publique, pour se positionner sur des aspects stratégiques et politiques de la problématique.

Cette préconisation s'adresse à l'Etat, pour la production de son bilan et des suites à donner à la concertation préalable.

N°9 - Prévoir des moyens suffisants, en cas de poursuite d'un projet structurant et d'une concertation continue, de façon à faciliter un dialogue réactif avec les publics du territoire.

Cette préconisation concerne aussi bien les aspects présentiels que la gestion d'un site internet de la concertation.

Cette préconisation s'adresse à l'Etat, pour la production de son bilan et des suites à donner à la concertation préalable.

ANNEXES

[Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants](#)

[Annexe 2 –Les principales décisions de la CND](#)

[Annexe 3 –La cartographie des avis déposés sur le site de la concertation](#)

[Annexe 4 – Synthèse des contributions longues publiées sur le site de la concertation](#)

Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées			
N°1. Préciser le processus de décision d'un aménagement autoroutier, si le principe en est validé à l'issue de la concertation préalable : quels acteurs, quel calendrier, quels jalons-clés, etc.			
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.			
N°2. S'engager à analyser et évaluer les solutions alternatives proposées, et à porter les résultats à la connaissance du public			
N°3. Consolider un diagnostic partagé des mobilités sur la Vienne et la Haute-Vienne, articulé avec les projets et schémas directeurs de Poitiers et Limoges, et des bourgs.			
N°4. Préciser et partager les modalités d'application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 (et son 3ème objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre la pollution et la			

congestion routière) et de la loi « Climat-résilience » d'août 2021 (objectifs de Zéro Artificialisation Nette des sols).			
N°5. Eclaircir les accords de principe possibles et la capacité contributive des collectivités territoriales en amont de toute décision, pour faciliter la mise en œuvre d'un projet, quelle que soit sa nature.			
N°6. Formuler une décision claire quant à la mise en œuvre et aux délais d'une solution propre à résoudre les difficultés de circulation des usagers de la RN147 et les besoins d'une mobilité performante des acteurs économiques.			
N°7. Définir des dispositifs associant plus fortement les « jeunes » (étudiants, jeunes actifs, en recherche d'emploi, etc.) dans la concertation continue.			
N°8. Plus associer les représentants de l'Etat décideur dans la concertation sur tout projet structurant qui serait décidé, aux côtés des services instructeurs.			
N°9. Prévoir des moyens suffisants, en cas de poursuite d'un projet structurant et d'une concertation continue, de façon à faciliter un dialogue réactif avec les publics du territoire.			

Annexe 2 –Les principales décisions de la CNDP

Décision d'organiser une concertation préalable



SÉANCE DU 1^{er} SEPTEMBRE 2021

DECISION N°2021/114/ POITIERS-LIMOGES / 1

MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE DE L'ITINERAIRE POITIERS-LIMOGES (86-87)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé reçus le 15 juillet 2021 de Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre chargé des Transports, relatif au projet de mise en concession autoroutière de l'itinéraire POITIERS - LIMOGES

considérant que :

ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 : Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3 : Madame Kasia CZORA et Monsieur Walter ACCHIARDI sont désignés garante et garant de la concertation préalable sur le projet de mise en concession autoroutière de l'itinéraire POITIERS - LIMOGES.

Article 4 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO



LA PRESIDENTE

Paris, le 4 novembre 2021

Mesdames, Monsieur,

Lors de ses séances plénières du 1^{er} septembre, du 6 octobre et du 3 novembre 2021, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés garantes et garant du processus de concertation préalable pour le projet de création d'autoroute par mise en concession de l'axe Poitiers-Limoges relevant de la catégorie 1-a (« *Création ou élargissement d'autoroutes* ») de l'article R.121-2 du Code de l'environnement, porté par le ministère des Transports et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Nouvelle-Aquitaine.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux très forts enjeux environnementaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L121-8 du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle **en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant*** ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en reprecisant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

Mmes Kasia CZORA et Sylvie HAUDEBOURG et M Jean-Daniel VAZELLE

Garants de la concertation préalable

Projet d'autoroute Poitiers-Limoges (DGITM/ DREAL)

la commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - chantal.jouanno@debatpublic.fr

debatpublic.fr

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, la concertation du grand public sur le projet doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- Le ministère des Transports saisit la CNDP sur un projet de création d'autoroute sous concession privée qui **n'est inscrit dans aucun document de programmation**. Ce qui peut amener le public à s'interroger sur la réalité de ce projet. Pour autant, la liaison entre Poitiers et Limoges est un sujet ancien : un projet de ligne de TGV Poitiers-Limoges a fait l'objet d'un débat public en 2006 ; le Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 liste déjà plusieurs projets d'amélioration de la RN 147 pour un montant total d'environ 450M€. Aujourd'hui, le ministère présente un nouveau projet au calendrier particulièrement serré en ce qui concerne la participation du public. Etant donné l'historique du territoire et les enjeux majeurs qu'emportent la création d'autoroutes concédées, comment allier rapidité de la procédure et temps nécessaire à la préparation de la participation ? Il y a beaucoup d'arguments et de positions exprimées sur le territoire qu'il s'agirait de comprendre finement, dans un jeu d'acteurs complexe où se mêle impatience de trouver des solutions aux problèmes de trafic, sentiment d'enclavement territorial et économique et divergences politiques. Je vous invite à traiter au plus tôt dans votre mission la question de l'urgence souhaitée par le MO et vous rappelle qu'aux termes de la loi, **c'est bien la CNDP qui décide du calendrier de la concertation préalable**.
- La préparation de cette concertation doit aussi être le temps de la plus **grande transparence des informations disponibles** sur les enjeux de société emportés par le projet, tels que le bilan carbone ou la rentabilité de la mise en concession pour le contribuable. De ce point de vue, je vous invite à vous tourner vers l'Autorité environnementale, saisie en août par le MO d'une demande de cadrage préalable pour définir le périmètre de l'étude d'impact du projet. En tout état de cause, aucun sujet dont les publics souhaiteraient débattre ne saurait être exclu des échanges au motif qu'ils seraient trop indirectement liés au projet porté par le ministère.
- En effet, la saisine est construite autour de 2 variantes au projet, ce qui est un point de départ important pour une phase de participation avec les publics. Affiner ces variantes avec les participants peut être un premier objectif à la participation, et des modalités très adaptées d'ateliers le permettent (cartographies, maquettes, etc.). Pour autant, **comment permettre les débats sur les alternatives présentées par les acteurs locaux eux-mêmes ?** Comment intégrer à la réflexion l'avenir de la ligne TER et du réseau de mobilité de transports en commun ?
- Sur un territoire où les déplacements se font en grande partie en véhicule individuel, et où les besoins des personnes peuvent varier suivant leur secteur d'emploi et leur lieu de vie, comment mobiliser efficacement toutes celles et ceux qui se sentent concerné.e.s ? Comment permettre une mobilisation équilibrée entre des territoires aux intérêts très distincts dans le projet ? **Comment gagner la confiance des différents acteurs locaux tout en préservant le droit de chacun.e à être informé et débattre dans de bonnes conditions ?** Il s'agira de ne pas considérer l'ancienneté des débats sur la liaison Poitiers Limoges comme gage de l'acceptation de ce projet. Si l'attente locale est forte de régler les problématiques routières et de participer au désenclavement de certaines communes, les options

d'aménagement proposées par le ministère sont ici très différentes de ce qui est contenu dans le CPER.

Définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable

Dans le cadre des articles L121-8 et R121-8 du Code de l'environnement, **la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP**. L'organisation pratique de la concertation revient, elle, au MO. L'une de vos missions principales est donc de définir avec le MO ces éléments pour qu'ils répondent bien aux objectifs fixés par le Code de l'environnement. Ces propositions seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP, lors de sa plénière mensuelle.

A cette fin, votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains du tracé, migrants pendulaires, associations environnementales, chambres consulaires, acteurs économiques, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation. Il en va de la mobilisation du public aux rencontres de la concertation, gage de richesse dans les arguments échangés autour du projet. La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

Il s'agira manifestement de définir avec précision l'articulation entre :

- une approche territoriale :

- L'axe Poitiers-Limoges dans l'ouest métropolitain, d'une part,
- Des sorties de villes problématiques posant des questions de déplacements locaux, d'autre part ;

- et une approche thématique, intégrant par exemple :

- La soutenabilité socio-économique et environnementale à court comme à long terme,
- Les effets du développement routier sur l'aménagement du territoire, la revitalisation locale et les mobilités.

Puis, à partir de l'analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques, vous définirez les modalités de concertation, naturellement en collaboration avec la CNDP et le MO. Vous accompagnerez également le MO dans la rédaction du dossier de concertation qui servira de base à l'information mise à disposition du public et contiendra la présentation des modalités de la participation.

Notez que vous serez invités à réaliser une synthèse de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et son organisation. Cette synthèse, accompagné du dossier et des modalités de concertation proposées par le MO, sera présentée à l'équipe de la CNDP, un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP. La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP.

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation. En votre qualité de garants, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du

dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation. Par conséquent, la concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP. J'insiste ici sur le fait que **les dispositions légales sont un socle minimal à respecter mais qu'il est bon de dépasser en vue d'une meilleure diffusion de l'information.**

Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations : sont-elles assez précises ? Permettent-elles aux publics ayant participé d'évaluer l'utilité de leur participation et l'aboutissement de leurs arguments ? Permettent-elles à tou.te.s de se faire une idée sur les prochaines échéances ? Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique.** Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

La responsabilité de garants de la concertation relative au projet d'autoroute Poitiers-Limoges est donc majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 CE en**

application de la Constitution. La défense de ces droits est placée sous votre garantie, au nom de la CNDP.

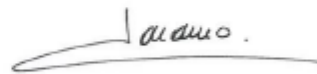
A cet effet, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Je vous demande tout particulièrement d'informer mes équipes de la publication par le MO des dates, du site internet et du dossier de la concertation. Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Mesdames, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

Décision validant le dossier et le dispositif de concertation



SÉANCE DU 1^{er} DECEMBRE 2021

DECISION N°2021/155/ POITIERS-LIMOGES / 4

MISE EN CONCESSION AUTOROUTIERE DE L'ITINERAIRE POITIERS-LIMOGES (86-87)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé reçus le 15 juillet 2021 de M. Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre chargé des Transports, relatifs au projet de mise en concession autoroutière de l'itinéraire POITIERS – LIMOGES,
- vu sa décision n° 2021/114/ POITIERS-LIMOGES/ 1 ,en date du 1er septembre 2021 décidant d'une concertation préalable sur le projet de mise en concession de l'itinéraire POITIERS- LIMOGES et désignant Kasia CZORA et Walter ACCHIARDI garante et garant de la concertation préalable,
- vu sa décision n° 2021/135/ POITIERS-LIMOGES/2 , en date du 6 octobre 2021 désignant Jean-Daniel VAZELLE garant de la concertation préalable sur ce projet,
- vu le courriel du 28 octobre 2021 de Walter ACCHIARDI, informant la CNDP de son souhait de démissionner de sa fonction de garant, pour motifs personnels,
- vu sa décision n° 2021/149/ POITIERS-LIMOGES/ 3, désignant Mme Sylvie HAUDEBOURG garante de la concertation préalable sur ce projet,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 novembre 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant le confinement Covid-19,
- vu la décision n°2021/144/PERIODE DE RESERVE ELECTORALE/1 du 3 novembre 2021, adoptant le document de positionnement de la CNDP en matière de droit à l'information et à la participation du public en période électorale et pré-électorale,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage du projet de mise en concession autoroutière de l'itinéraire Poitiers – Limoges est suffisamment complet pour engager la concertation.

Article 2 : Les modalités de la concertation proposées par le maître d'ouvrage sont approuvées.

Article 3 : La concertation préalable se déroulera du 04 janvier 2022 au 20 mars 2022.

Article 4 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

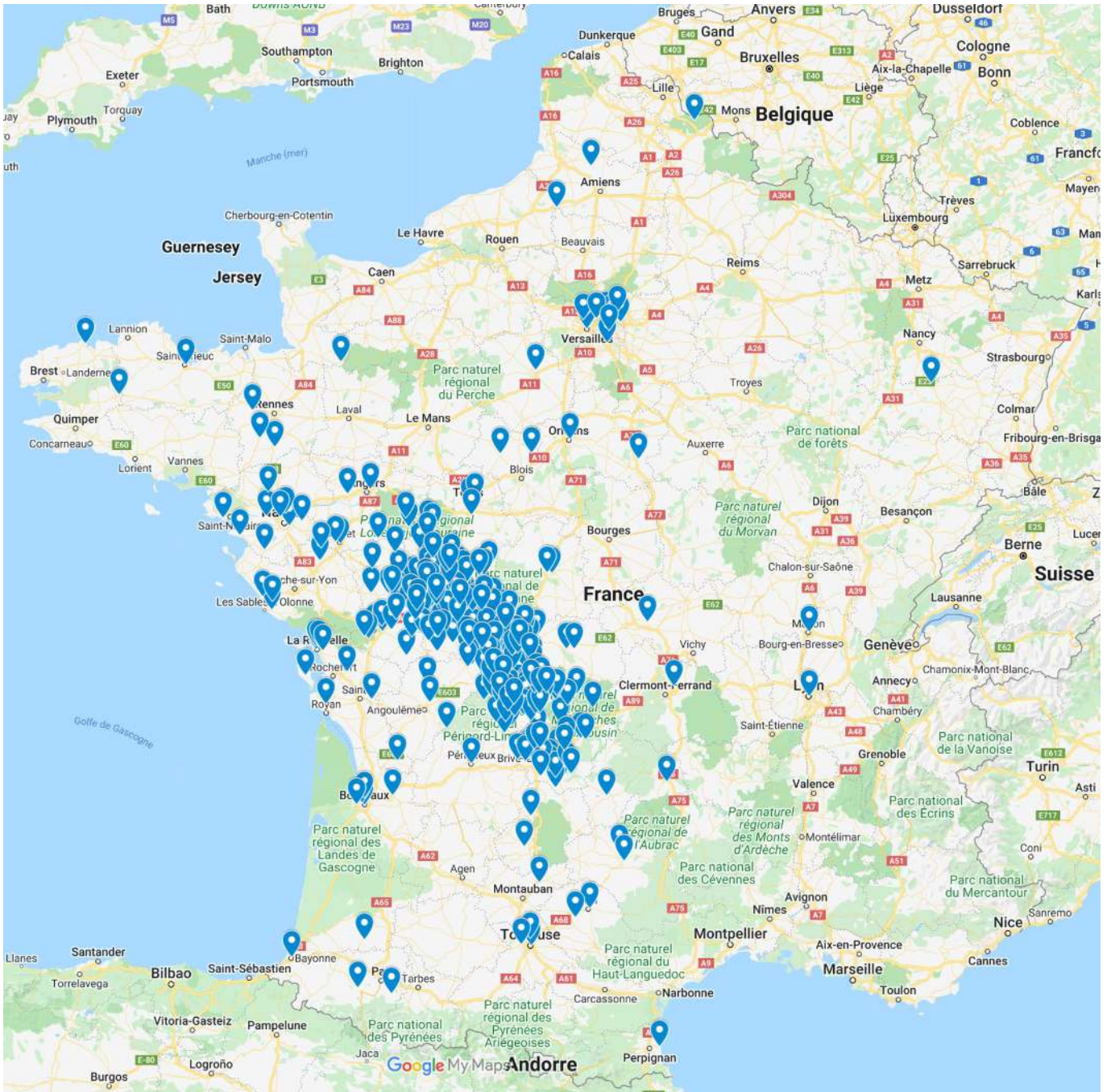
La Présidente

A handwritten signature in black ink that reads 'Chantal Jouanno'.

Chantal JOUANNO

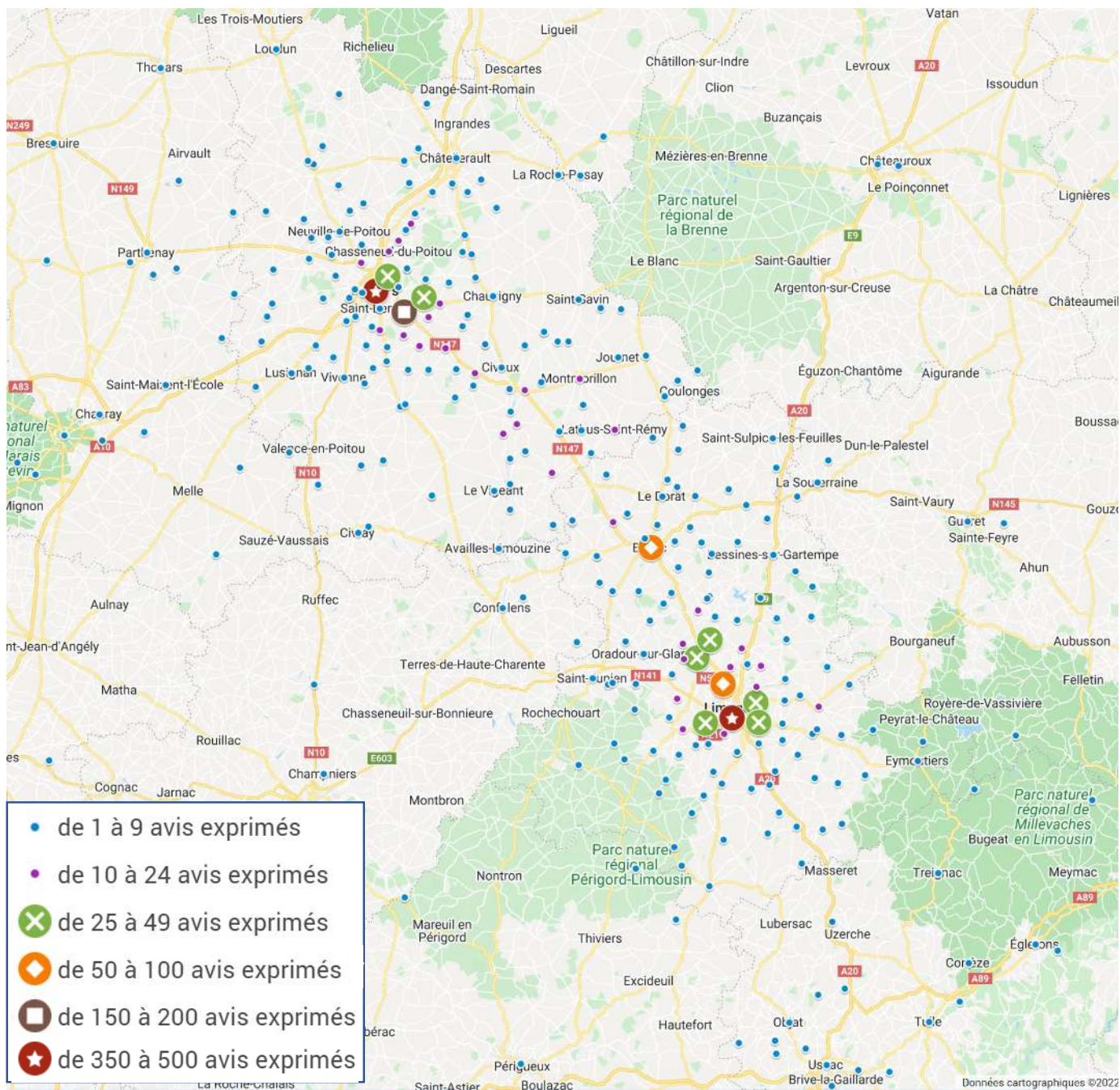
Annexe 3 –La cartographie des avis déposés sur le site de la concertation

Carte n°1 - La localisation des avis déposés :

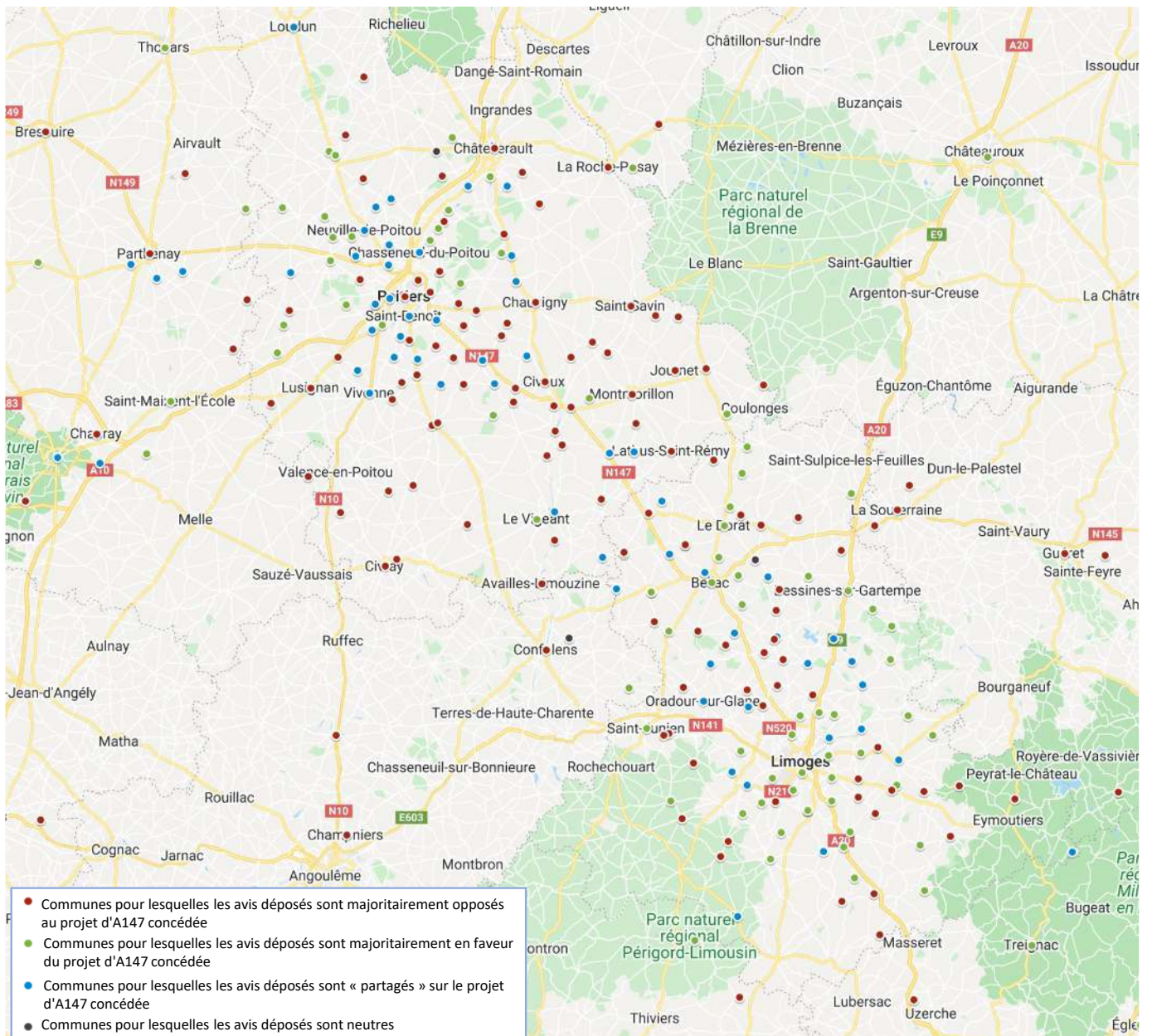


(My Maps)

Carte n°2 : nombre d'avis déposés par communes- territoire de la Vienne et de la Haute Vienne



Carte n°3 : répartition des avis par nature - - territoire de la Vienne et de la Haute Vienne



Annexe 4 – Synthèse des contributions longues publiées sur le site de la concertation

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
Associations et collectifs de riverains ou de protection de l'environnement			
Association ADUR (N14) Association pour la défense des usagers et riverains de Grossereix 87570 Rilhac-Rancon	<ul style="list-style-type: none"> - Un dossier « très incomplet », qui « paraît accorder une trop forte importance au projet d'autoroute au détriment de la solution alternative » et qui manque « d'autres solutions alternatives » <ul style="list-style-type: none"> o Le périmètre du projet : un « projet d'autoroute Couzeix/Poitiers » sur 110 km car la portion de 6 km de la RN 520 reliant Limoges au nord à Grossereix est « occultée » o Les réductions de temps de trajet annoncés : « les chiffres avancés nous paraissent incohérents. Surévalués pour l'autoroute, sous-évalués pour l'alternatif » o La compatibilité avec Loi « Climat-résilience » et notamment dans ces articles 191 et 194 : inscription dans la trajectoire de 0 artificialisation nette des sols à 2050 o L'impact de la consommation foncière pour une autoroute sur le développement économique des communes situées sur l'axe - La prise en compte des observations de l'AE dans son avis de 2021 pour déterminer le projet le plus pertinent : <ul style="list-style-type: none"> o La rentabilité du projet : sensible au niveau des coûts et des trafics (Cf. analyse de l'AE) o Les hypothèses de trafic considérées, avec « une circulation des PL paraît très modérée pour une nationale de ce type », et l'on ne prend pas en compte « de l'évolution du travail à domicile » o Les alternatives à la route et l'impact d'une amélioration de la ligne de chemin de fer sur le besoin d'infrastructure routière o Le détail géographique de l'accidentologie 	<ul style="list-style-type: none"> - Moderniser la RN 147 (scénario alternatif) et la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges en parallèle, et financer les travaux sur le rail avec l'économie entre le coût de l'autoroute et le coût du scénario alternatif (564M€) - Mener les aménagements sur la RN 147 simultanément avec ceux de la RN 520 et de Grossereix (études, d'enquête publique, et travaux) <i>Pour éviter un effet entonnoir sur la RN 520 et le secteur de Grossereix/le Malabre si les la RN 147 entre la Croix d'Anglard et la Pivauderie débutent en 2023</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Eclaircir le coût du projet d'autoroute : le montant de 1014M€ n'intègre pas les aménagements programmés dans le CPER, 450M€, ni les infrastructures nécessaires (péages, flux libres...). - Eclaircir le montant estimé de la subvention d'équilibre (entre 449M€ et 771M€ dans le dossier). - Eclaircir les gains en temps avec « des études plus précises et justifiées » - Tenir compte dans le calcul de la rentabilité des incertitudes sur les coûts et les trafics (Cf. analyse de l'AE) - Partir d'une analyse de fréquentation beaucoup plus précise, secteur par secteur, pour mieux qualifier le besoin d'infrastructure - Tenir compte des besoins des territoires (communes, communautés de communes, agglomérations..) en matière de développement économique, et les mener en collaboration avec les élus locaux - Intégrer dans l'étude d'impact les préconisations de l'AE sur le volet « Air-santé » et les volet « nappes phréatiques », « zones humides et cours d'eau »
Association ALDER Climat Energie (n°28) 87100 LIMOGES	<ul style="list-style-type: none"> - Le sujet de la compatibilité du projet et de « notre avenir climatique » : la nécessité de « réduire très rapidement nos émissions de GES, en revoyant nos modes de consommations, donc de mobilité et de transport qui sont actuellement les plus importantes sources d'émissions. » - Le changement climatique en Limousin : <ul style="list-style-type: none"> o « depuis 20 ans, augmentation de 34% du nombre de jours de chaleur (plus de 20° C), avec une baisse 	<p>« Pour des travaux dimensionnés à notre avenir sous la menace climatique » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer rapidement la sécurité de la RN147 : <ul style="list-style-type: none"> o des « zones de dépassement en sécurité » o « des aménagements de type viaduc pour quelques franchissements de rivières, telle que la traversée du Vincou » o les travaux au CPER en fonction de leur bilan 	<p>Mettre à disposition du public l'évaluation des émissions de GES liées au projet</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>énorme de l'humidité des sols, entraînant l'inexorable avancée ... des arrêts-sécheresse »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « d'ici la fin du siècle, une augmentation de +3,6°C des températures moyennes en été est prévisible, avec des températures à plus de 40°C en plein été et des canicules plus longues. <p>- Energie, transport et mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « à charge équivalente, le train consomme environ 5 fois moins d'énergie que n'importe quel mode de transports sur route » ○ La motorisation électrique : en partie une solution si la production d'électricité est faiblement émettrice de carbone <p>- Impact des chantiers sur la biodiversité : « l'artificialisation des sols et leur changement d'affectation lors d'un grand chantier provoque une émission nette de GES »</p> <p>- La pertinence du projet remise en cause : « par manque de moyens, les 11 ouvrages d'art seront conçus à 2x1 voies », urgence climatique, le besoin de sécurité routière comme sujet principal des usagers de la RN 147</p> <p>- Bilan carbone : « aucun des scénarios ne permet de tenir le budget carbone fixé par la loi climat-énergie votée en 2019 ».</p>	<p>carbone</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Adapter la voie ferrée aux besoins des voyageurs » et créer « des liaisons intermodales adaptées » : <ul style="list-style-type: none"> ○ « 1 station SNCF à l'entrée nord de Couzeix, proche de l'aire de co-voiturage, pour relier le TER avec la ligne 11 de bus de Couzeix-Océalim à Landouge » ○ « une 2^{ème} station du côté d'Uzurat, pour permettre aux voyageurs de rallier la zone industrielle nord, où se trouvent de nombreuses entreprises » ○ « à terme, mettre en service un tram-train , en augmentant les fréquences, en améliorant la 9 qualité de service » - Développer le ferroutage : « La voie ferrée Limoges-Poitiers, insuffisante pour de gros tonnages, pourrait permettre le fret en « wagon isolé », ou utiliser le potentiel de remplissage du TER, souvent faible, pour faire un « TER-cargo » (ex. du TER Nice-Breil dans la vallée de la Roya) - Développer la production locale pour réduire le fret routier (« autonomie alimentaire ») - « Innover pour faciliter les accès dans les deux métropoles » : des Installations Terminales Embranchées (ITE), des « consignes de quartier » (livraison de colis à domicile), des« points d'avitaillement » pour le report vers des modes actifs (vélo-cargo, triporteurs, etc.) 	
<p>Association ALDER Climat Energie (n°34) 87100 LIMOGES</p>	<p>Estimation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) induites par le projet d'autoroute A147, sur la base des données d'impact fournies par le dossier de la concertation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emissions des émissions de GES de la construction (hors destructions de puits de carbone, remblais et construction des ouvrages d'arts) : <ul style="list-style-type: none"> ○ Aménagements de la RN147 prévus au CPER → 94 kteqCO2 ○ Projet alternatif à 110 km/h → 94 + 134 kteqCO2 ○ Autoroute A 147 → 94 + 210 kteqCO2 - Emissions de GES annuelles dues au trafic routier : <ul style="list-style-type: none"> ○ Aménagements de la RN147 prévus au CPER → 1 968 kteqCO2 ○ Projet alternatif à 110 km/h → 2 487 kteqCO2 ○ Autoroute A 147 → 2 382 kteqCO2 - Conclusions : 		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> ○ « Aucun des scénarios n'est compatible avec l'accord de la COP 21. Les scénarios autoroute A147 et alternatif à 110 aggravent significativement la situation » ○ « Aucun des scénarios ne permet de tenir le budget carbone fixé par la loi climat-énergie votée en 2019 » ○ « Les scénarios Autoroute A147 et Alternatif à 110 sont les plus émissifs. Ils dépassent le budget carbone respectivement de 138% et 141 %. Le scénario Alternatif a moins d'émissions de construction mais cette baisse est intégralement compensée par l'augmentation du trafic des poids lourds » ○ « Le scénario RN + CPER présente le bilan d'émissions de GES le moins mauvais, cependant il dépasse de 83% le budget carbone nécessaire pour respecter les engagements climatiques de la France » ○ « L'amélioration des performances des véhicules ne peut pas à elle seule nous permettre d'atteindre nos objectifs climatiques » 		
<p>Association ALTERNATIBA Limousin (N°20) 87100 Limoges</p>	<p>- Mise en perspective des travaux relatifs au changement climatique et des travaux des institutions internationales depuis 1990 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « En 2022, personne ne remet en doute le réchauffement climatique, son origine humaine ni les conséquences catastrophiques qu'il aura si on ne peut le limiter à +2°C. » ; « c'est l'organisation de notre société qui en est la cause » ○ « Le secteur du transport voit ses émissions stagner depuis 2009 et rester supérieures à celles de 1990. Il est impératif de s'engager à les diminuer et non à les augmenter. » ○ « Toutefois, des réductions fortes et soutenues des émissions de dioxyde de carbone (CO2) et d'autres gaz à effet de serre limiteraient le changement climatique » (GIEC 2021) <p>- Des engagements européens et français depuis 2003 : diviser par 4 les émissions de GES en 2050 ; ramener, d'ici 2020, les émissions du secteur des transports à leur niveau de 1990 ; baisser les émissions à 20 % en 2020 par rapport à 1990 ; réduire de 40 % de la consommation d'énergies fossiles d'ici 2030, par rapport à 2012 ; arriver à la neutralité carbone en 2050 ; objectif 43 du SRADDET Nouvelle-Aquitaine de réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050</p>	<p>Pour limiter le changement climatique, il faut « modifier en profondeur l'organisation de notre société. Cela peut se faire en gardant une grande qualité de vie » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Plutôt que de faciliter le transport routier, en particulier celui des marchandises, il faut diminuer le nombre de véhicules, ce qui est la meilleure manière de diminuer le nombre d'accidents et de fluidifier le trafic ». - « Il faut investir massivement sur le ferroviaire. La ligne TER Poitiers-Limoges doit être rénovée, électrifiée et faire rouler des trains plus légers et avec une cadence importante. Cette solution permettra un vrai report modal sur le train ». - « Il faut utiliser à plein les étoiles ferroviaires dont bénéficient Limoges et Poitiers qui ont le potentiel pour développer des solutions de type Tram-train ». 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> - La remise en cause : <ul style="list-style-type: none"> o de la compatibilité du projet avec des décisions du Gouvernement et du Parlement o de l'enclavement de Limoges ou de l'impact positif des autoroutes sur l'économie des zones traversées o du modèle économique de la concession o du modèle de développement (vitesse versus aménagement durable de nos territoires » - Un bilan carbone de l'autoroute qui serait considérable et « rendrait impossible l'atteinte des objectifs climatiques des territoires traversés et même de la Région Nouvelle-Aquitaine » : <ul style="list-style-type: none"> o « Les émissions de GES de la construction d'1km d'autoroute sont estimées à environ à 40 000 TCO2eq » o « Les terrassements vont libérer une grande quantité de CO2. ...L'A147 stérilisera 800 hectares, et libérera environ 280 000tonnes de CO2 fixés dans les sols naturels » o L'utilisation de l'autoroute : « La plus grande part des émissions de GES calculées sur 30 ans, environ 90 %. ... le passage de 110km/h à 130km/h augmente la consommation de carburant de presque 20 %. Passer de 80km/h à 130km/h augmente les émissions de presque 100 %. » o Augmentation du temps passé en voiture en augmentant globalement le nombre de kilomètres parcourus. Etalement urbain accentué, déplacements interurbains augmentés. 		
<p>Association Barrage Nature Environnement (N°3) 87410 le Palais sur Vienne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le contexte : <ul style="list-style-type: none"> o Une RN 147 « avec des qualités de route médiocres, des zones accidentogènes reconnues, une traversée des agglomérations difficile et une possibilité de dépassement réduite », une « durée de temps de circulation sur ces 120 km dépassant souvent les 2 h » o Des projets d'aménagement régulièrement « annoncés, sans cesse repoussés, faute de réelle volonté de la part d'élus régionaux ou du gouvernement » - Le risque de retard dans la mise œuvre des aménagements CPER, qui « devant être intégrés au projet autoroute devront être adaptés (maître d'ouvrage, opérateur, adaptation des entrées et sorties...) » - L'opportunité du projet questionnée : 	<p>La prise en compte sérieuse des objectifs de diminution des GES impose un délaissement des moyens de locomotion individuels au profit des transports en commun ; ni le covoiturage ni l'électrification des véhicules ne pourront permettre la baisse de 5% par an des émissions qui devait être réalisée pour tenir l'objectif de limitation à +2°C du réchauffement planétaire.</p> <p>« Il faut un vrai projet alternatif », « autre que celui proposé dans cette consultation » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'amélioration de la RN147 doit être menée en concordance avec l'amélioration de la desserte ferroviaire avec l'objectif de ramener à 1h le temps de trajet train entre Poitiers et Limoges. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les 5 aménagements prévus au CPER <ul style="list-style-type: none"> a) Quelle garantie pouvez-vous apporter que les aménagements se réaliseront indépendamment de la réalisation de l'autoroute concédée si cette dernière est actée ? b) Ces projets seront-ils pris en compte dans les études d'impacts (environnementales, biodiversité, artificialisation des sols...) ? - Ce projet d'autoroute concédée correspond-il aux objectifs du conseil gouvernemental d'orientation des infrastructures COI ?

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> ○ « Pas inscrit dans le plan gouvernemental pour 2019-2037 défini dans le cadre de la loi d'orientation de mobilités 2019 », ○ « n'entre pas dans le cadre défini par les documents légaux et administratifs existants » : <ul style="list-style-type: none"> ▪ loi mobilité & loi climat, ▪ conseil gouvernemental d'orientation des infrastructures ▪ SRADDET (Priorité donnée à la modernisation de la ligne « POLT » + objectif n°31 : « Réduire de 50% la consommation d'espace à l'échelle régionale, par des modèles de développement économes en foncier. ») ▪ documents d'urbanisme qui en découlent (densification des centres-villes et maîtrise de l'expansion de l'habitat pavillonnaire et de zones d'activité) ○ quelle pertinence par rapport au besoin de mobilité de la population ? la RN147 étant « principalement un axe de desserte locale » : <ul style="list-style-type: none"> ▪ accès à l'autoroute depuis les bourgs ▪ report de circulation dans certaines villes ○ « Le seul argument restant pour l'autoroute est le temps de parcours » - L'inopportunité environnementale mise en avant : <ul style="list-style-type: none"> ○ plus d'émissions de gaz à effet de serre (absence de bilan GES) ○ plus d'artificialisation des sols (projet + étalement urbain autour de chaque échangeur), contraire aux objectifs légaux et stratégiques - L'absence de « gain économique », mais « simplement des opportunités possibles » pour les métropoles, sachant que « en 2017 avec le rapport "Delebarre" il y a déjà eu débat sur l'idée d'une autoroute, cela n'a pas été retenu, car la circulation sur cet axe ne justifie pas un tel projet » - Un « dossier de concertation [qui] fait quelques constats de situation, mais n'apporte aucune proposition nous permettant d'avoir un jugement réel sur les répercussions d'un tel projet » - Un « projet alternatif reste en contradiction avec les objectifs affichés dans le SRADDET et les documents d'urbanisme qui en découlent » - La nécessité d'une concertation préalable conforme à l'article L121-15-1 du Code de l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> - Constatant que la RN147 ne présente pas de saturation notoire, le projet routier doit se situer autour de 4 axes : <ul style="list-style-type: none"> ○ réalisation prioritaire des 5 zones d'aménagement prévues au Contrat de plan État/Région ○ contournement de villes et de bourgs présentant des difficultés de circulation ○ suppression de zones accidentogènes ○ création de zones de dépassement sur l'emplacement de la RN147 actuelle à 2+ 1 voies (2 voies sécurisées par une barrière et une voie) 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
Association Central Parc Mignaloux Beauvoir (n°32)	<ul style="list-style-type: none"> - Le constat d'insuffisance de l'actuelle RN 147 partagé : <ul style="list-style-type: none"> o « Mignaloux-Beauvoir souffre d'un excès de trafic, d'un excès de camions pour des centaines d'habitants. Dans une zone de 250 m de part et d'autre de l'axe, il y a plus de 500 habitations. » ; « La RN est saturée dans Mignaloux-Beauvoir depuis qu'elle a atteint 17.000 véhicules/jour en 1996 » o Les infrastructures de transports : un facteur clé de l'attractivité, alors que les localités à distance de Poitiers et de Limoges « perdent inexorablement des habitants » ; « Poitiers aurait bien tort de se satisfaire de vivre dans la mouvance de Bordeaux en ignorant l'axe Est-Ouest. Une liaison rapide et sûre peut attirer ou maintenir des emplois dans nos territoires et dans nos 2 grandes agglomérations si les plans de territoire sont revus à la lumière de cet axe de mobilité. » - Les objectifs du projet, solution globale d'aménagement de l'axe, partagés <ul style="list-style-type: none"> o « La nouvelle infrastructure a du sens car : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration des conditions de vie, de la qualité de l'air, des niveaux sonores et de la santé des riverains ▪ Suppression des points de congestion, contribution à la baisse des émissions de CO2 ; réduction du temps perdu dans les véhicules o « Le projet d'autoroute : l'opportunité de sécuriser la route en fluidifiant la circulation sur un itinéraire continu, fiable et homogène de bout en bout de la liaison Poitiers-Limoges » - Un « angle mort dans le dossier : le point d'arrivée de l'autoroute sur la Liaison Nord-Est, et la trajectoire pour l'atteindre (reprise des scénarios proposés par la DREAL en 2019 ; « Aucune décision n'a été prise ni sur les modalités ni sur le financement du projet d'aménagement sud-est de Poitiers ») - « on ne pourra pas résorber la congestion et les nuisances sur la RN à Mignaloux-Beauvoir en y renforçant les transports collectifs et cyclables, tout en y maintenant le trafic actuel des poids lourds et du flux de transit, sans parler de son évolution à venir. » (Cf. projet de Grand Poitiers) - Solutions : <ul style="list-style-type: none"> o « Un projet de 2X2 voies sans péage avec déviation des centre-bourgs tout du long aurait été préférable à cet aménagement partiel par tronçons, mais ce n'est 	<ul style="list-style-type: none"> - L'autoroute devra en parallèle faire en sorte que le tracé évite les zones à enjeux, habitées et sensibles, en minimisant la population potentiellement concernée par la nouvelle infrastructure et en prenant toutes les mesures de compensation environnementales appropriées au contexte (cf Avis de l'Autorité Environnementale). - Il manque une brique à l'édifice : la déviation de Mignaloux-Beauvoir : <ul style="list-style-type: none"> o séparer les flux locaux et les flux longue distance, en déviant le transit pour l'écartier des zones les plus habitées. C'est une demande légitime et fortement partagée par les habitants. o Inclure un tronçon qui reliera la 2 x 2 voies de Fleuré à la rocade voie Malraux par un tracé au nord long et aura le mérite de capter une partie du trafic de la RD 951 très chargée elle aussi avec ses 13000 V/j dont 10 % de camions. C'est la condition pour que ce projet d'autoroute soit cohérent avec les objectifs annoncés. 	<ul style="list-style-type: none"> - A combien est mesuré le flux de passage aux pics des vacances et des grands WE, sur la sortie sud-est de Poitiers ? - En ce qui concerne les usagers locaux qui feraient le choix de l'autoroute, tous ne paieront pas 14€, mais en proportion de la distance, et moins avec le système des abonnements : est-il possible d'envisager un péage encore plus réduit en fonction des points d'entrée et de sortie pour les usagers locaux ? -

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>pas ce qui est proposé »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Après le refus de la ligne LGV : le besoin de bénéficier « d'une infrastructure routière adaptée au XXIe siècle » ○ « les usagers privés et les professionnels ont droit à conduire sur longue distance en confort et en sécurité : le péage en est le prix » ○ « L'autoroute est compatible avec la Stratégie Bas Carbone » : « ce n'est pas l'équipement routier en tant que tel qui augmente la demande de transports, il la recentre sur un axe adapté et y ramène des usagers venant d'itinéraires inadaptés » ; pas de perspective de ferroutage annoncée sur l'axe ferroviaire Poitiers Limoges ; « En revanche, l'autoroute peut évidemment favoriser les Bus et Transports collectifs propres, assurés d'une régularité et d'un temps de trajet raisonnable » ; « Le covoiturage se développe fortement aux entrées d'autoroute, l'internet facilitant la mise en relation. », « l'électrification du parc des véhicules légers est engagée. » ○ « Le meilleur choix d'aménagement, autoroute ou projet partiel alternatif, sera celui qui permettra de concrétiser au plus vite la déviation de Mignaloux-Beauvoir » 		
Association FNE Nouvelle Aquitaine (n°31)	<ul style="list-style-type: none"> - 4 conséquences d'un développement de nos sociétés « qui ne prend pas soin des équilibres des écosystèmes » : <ul style="list-style-type: none"> ○ le changement climatique (modification importante des conditions de vie à la surface de la terre) ○ « un déclin de l'offre en pétrole dans les décennies à venir (gisements de plus en plus difficiles à atteindre) » ○ « l'accumulation de substances non naturelles et difficilement biodégradables dans l'air, l'eau et le sol, et ses conséquences sur la santé humaine et la survie de certaines espèces animales » ○ « L'artificialisation croissante des sols, la fragmentation des espaces et la disparition de continuités écologiques avec toute la diversité biologique qui y vit et en dépend » - Les transports de personnes et de marchandises : une « consommation importante d'énergie, de matières premières et d'espace, que ce soit pour les infrastructures nécessaires à ces transports ou pour leur utilisation » - Le transport routier : une expansion du fait <ul style="list-style-type: none"> ○ D'une souplesse d'utilisation qui crée un sentiment de 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans le cadre du développement du triptyque « Eviter/Réduire/Compenser » et devant l'incessante disparition actuelle de la biodiversité : <ul style="list-style-type: none"> ○ Aborder l'Eviter au niveau de l'opportunité du projet, avant les mesures d'évitement technique et géographique (pertinence des justifications et étude approfondie des alternatives possibles) ○ Anticiper les éventuelles futures mesures compensatoires « en appliquant les principes d'équivalences et d'additionnalités écologiques, et de proximité géographique, en termes de principe de précaution selon l'article 69 de la loi biodiversité - S'engager vers une limitation de l'augmentation continue des transports routiers, dans un premier temps, une réduction de ces transports dans un deuxième temps : <ul style="list-style-type: none"> ○ Limitation de la construction de voies nouvelles (nouvelle infrastructure ou mise à 2X2 voies) : du fait des effets négatifs sur l'aménagement du territoire et de l'impact lourd sur les paysages et la biodiversité, et de l'accroissement de la circulation, camions comme voitures particulières. « Le long terme n'est 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>liberté individuelle (organisation du déplacement, horaires, itinéraire)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ D'un coût de production des carburants qui est très faible ○ D'une construction et d'un entretien du réseau routier supportés par la collectivité, <p>- L'extension continue du transport routier : un problème à cause de</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La consommation de ressources (ressources pétrolières en baisse, la voiture électrique n'état pas une solution car déplaçant le problème, les stocks de matériaux nécessaires pour la construction des voitures, l'artificialisation des espaces naturels par les infrastructures, ○ L'impact sur la santé et les écosystèmes : la pollution de l'eau, l'impact sur la faune et la flore, la pollution, la sécurité des personnes) <p>- Pas d'opposition de principe à des aménagements routiers, mais un positionnement au cas par cas en fonction des projets et de leurs conséquences.</p>	<p>pas envisagé et le coût des impacts environnementaux, et en termes de santé publique mis à part la sécurité routière, n'est pas pris en compte. »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Aménagement de voies existantes : un impact moins important sur l'environnement ; un coût pour la collectivité nettement moindre <p>- Nécessité d'une analyse préalable approfondie et objective des besoins et des impacts, intégrant les « notions de qualité de vie, de santé et de sauvegarde de la biodiversité », avec « une analyse monétaire en intégrant le coût des pertes consécutives à ces aménagements, coûts qui sont diffus et souvent reportés sur l'avenir et supportés par la collectivité dans son ensemble »</p>	
<p>Association La Dive Vigilante (n°77 86410 Lhonnaize</p>	<p>Contribution et pétitions</p> <p>- L'opportunité</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Un projet « en opposition avec la politique régionale définie dans le SRADDET et plus globalement la loi 2021-1104 de 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique » ○ des voies de circulation « qui sont déjà nombreuses entre Poitiers et Limoges, notamment celle qui passe par Gençay et Confolens » ○ un report de trafic faible sur l'autoroute ? (43 à 47% des automobilistes et 28 à 30% des conducteurs de poids lourds utiliseraient toujours la RN147) <p>- Le dossier</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ insuffisant pour que le public puisse émettre un avis ou des propositions d'aménagement » et « plusieurs points en contradiction avec d'autres décisions des pouvoirs publics » ○ « indigent » sur le contenu cartographique (carte des remblais et déblais, zones de captage d'eau potable, espaces naturels, ZNIEFF, et zones NATURA 2000) ○ Les données de trafic incomplètes : limitées aux comptages sur la RN 147 ? pas de prise en compte des 		<p>La participation de l'État est annoncée de l'ordre 450 M€ (fourchette basse de la « subvention d'équilibre » estimée entre 449 M€ et 771 M€) : comment les investissements déjà réalisés à Fleuré ou Bellac ou qui vont l'être à Lussac, Mignaloux ou Limoges avant le démarrage du projet pour un montant estimé à 467 m€, sont-ils pris en compte ? Il nous semble donc que la contribution totale de l'Etat sera plus proche de 1000 M€ que de 450 M€.</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>voies l'alimentant ?</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La méthode VAN-SE (Valeur Actualisée Nette Socioéconomique) pour calculer la rentabilité économique : doit en principe tenir compte des investissements et revenus escomptés, du gain de temps, de la diminution des accidents et du bilan carbone, NON FOURNI ○ Une rentabilité à l'échéance 2070 : « en soit assez risible » ○ Des financements à éclaircir et des coûts qui ne tiennent pas compte de possibles dépassements (ex. de la déviation de Lussac + 50%) ○ La définition de zones environnementales particulièrement sensibles : « un biais » car « ces zones n'ont pas été établies à partir d'études exhaustives récentes sur toute la zone du projet. L'impact environnemental doit être estimé sur chaque km de tracé et chaque m² d'aménagement » ○ une alternative passant au sud de Lhonnaizé qui aurait pu être étudiée <p>- Les impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ L'artificialisation des sols : « 800 ha, c'est-à-dire à une emprise moyenne de 72 m le long des 110 km du projet » ; « ne tient pas compte « des artificialisations induites par les centres commerciaux et les zones artisanales qui vont se développer à proximité des échangeurs » ○ un risque d'étalement urbain 'en contradiction avec les orientations des directives d'urbanisation (SRU, ALUR) qui visent plutôt à densifier les centres villes de Poitiers et Limoges actuellement en perte d'habitants » ○ pour les communes de Lhonnaizé et Morthemmer : « que des nuisances pour les habitants » ; « une très belle zone, restée à l'abri du bétonnage, serait encore saccagée » 		
<p>Association La Fabrique Citoyenne (n°83) 87000 Limoges</p>	<p>Objet : le nombre de navetteurs susceptibles d'utiliser une A147, du fait de déplacements pendulaires vers Limoges et Poitiers majoritaires pour les trajets en VL</p> <p>Unue amélioration des temps de transport (côté Haute Vienne) qui « pose plusieurs questions au niveau social outre la problématique de l'étalement urbain et celle lié au climat et à la biodiversité »</p> <p>- Quelles conséquences en contexte d'augmentation du coût</p>		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>des carburants et avec un coût mensuel hors abonnement de 64 à 140€ par mois ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - La relégation des plus modestes (qui ont peu accès au télétravail) sur la N147 actuelle sans bénéficier des aménagements déjà réalisés et des nouveaux prévus dans le cadre du CPER, intégrés dans l'autoroute ? <ul style="list-style-type: none"> o 54% des actifs occupés résidant dans les communes impactées par le projet d'A147 avec le lieu de travail au sein de Limoges Métropole sont employés et ouvriers o 12 % à temps partiel o 67% n'aurait pas d'accès proche à l'autoroute (Nieul, Peyrilhac, St Jouvent, Thouron et St Gence) (NB : retraitement des données de la contribution) - Les risques d'augmentation de la fracture sociale car « La tendance à aller plus loin quand on gagne du temps est connue des urbanistes », avec toutefois la difficulté à estimer le coût des transports 		
Association Limousin Nature Environnement (n°4) 87000 Limoges	<p>Courrier aux garants du 12 janvier 2022</p> <p>Un dossier de consultation insincère et une garantie qui n'a pas permis d'arriver à une bonne information du public :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un dossier est « très pauvre en données concrètes et qui s'apparente plus à un document publicitaire qu'à un dossier d'information » - Un scénario alternatif qui « ne bénéficie pas du même traitement ce qui nuit à une bonne évaluation par les citoyens » - Le changement climatique évoqué comme « une préoccupation croissante et non une évidence scientifique » ; la perte de biodiversité « passée sous silence » - « Les problèmes survolés, simplifiés, ce qui ne peut donner les éléments aux citoyens pour construire leur avis » - La ligne de train actuelle peu évoquée « ce qui amène une confusion et pourrait laisser penser que ce projet n'est pas définitivement abandonné » - Le dossier qui a servi de référence au cadrage de l'AE non publié - le document de 4 pages distribué ... ne présente « que l'option autoroute concédée et ne dit rien sur l'alternative, ce qui ne permet pas « une information juste et loyale » 		<p>« Nous regrettons que les documents que nous vous avons demandé de diffuser ne soient pas joints à ce dossier, et vous demandons, conformément à l'engagement affirmé par monsieur Vazelle lors de la réunion du 11 janvier, de bien vouloir les mettre à disposition des participants à la concertation. »</p>
Association Limousin Nature	<p>Position de LNE sur les infrastructures de transport</p> <p><u>Le diagnostic :</u></p>	<p>Concernant les liaisons interrégionales, dont la RN147 Limoges Poitiers, projet de mise à 2x2 voies :</p>	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
Environnement (n°12) 87000 Limoges	<ul style="list-style-type: none"> - Un développement du transport routier porté par <ul style="list-style-type: none"> o un sentiment de liberté individuelle en ce qui concerne la souplesse d'utilisation, les horaires, l'itinéraire o un coût du carburant faible o un coût des infrastructures pris en charge par la collectivité donc indolore pour les individus et les entreprises, et non pris en compte dans les études économiques. Le cas des autoroutes concédées est un peu différent : les usagers contribuent aux frais d'entretien, voire à la construction de nouveaux tronçons. Cependant le kilométrage des routes à péage est très faible par rapport au total du réseau routier - Les inconvénients du transport routier <ul style="list-style-type: none"> o La consommation de ressources : ressources pétrolières dont « les plus facilement accessibles ont été exploitées et ...sont actuellement en déclin » ; « matières premières utilisées pour la construction des véhicules et des infrastructures » ; « espace naturel, artificialisant et stérilisant une part de plus en plus importante de notre territoire ... et une superficie concernée qui n'est plus négligeable pour un pays comme la France. » o L'impact sur la santé et les écosystèmes : « pollution de l'air, pollution de l'eau ruisselant sur les chaussées ou par le caractère difficilement franchissable des routes, impact sur la faune et la flore » ; « La pollution apportée par les véhicules est responsable d'une surmortalité importante. » <p><u>La position de LNE sur les infrastructures de transport : « s'engager vers une limitation de l'augmentation continue des transports routiers, dans un premier temps, une réduction de ces transports dans un deuxième temps »</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Constructions de voies nouvelles (« route nécessitant un nouveau parcours ou un aménagement significatif d'une route existante modifiant notablement son emprise et son utilisation », dont la mise à 2x2 voies d'une route ou une rocade urbaine) : LNE n'est pas favorable à la construction de voies nouvelles (accroissement de la circulation, en particulier des camions ; impact lourd sur les paysages et la biodiversité) - Aménagement de voies existantes (« un aménagement qui ne modifie pas fondamentalement le tracé d'une route », dont un créneau de dépassement ou un contournement de bourg) : « LNE peut être à priori favorable à ces 	<ul style="list-style-type: none"> - Ces constructions ne sont pas pertinentes et qu'elles auraient un impact trop important sur l'environnement. - Les améliorations des RN147 et 21 sont des projets qui doivent être envisagés sous l'angle de l'aménagement et non de la mise à 2x2 voies. <p>La transparence et la concertation doivent aussi se faire dès la conception du projet, avant que des options de réalisation soient envisagées</p>	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>aménagement mais un positionnement définitif ne peut être fait qu'au cas par cas », sur la base d'une analyse approfondie des besoins et des impacts, « objective et non partielle », intégrant « les notions de qualité de vie, de santé et de sauvegarde de la biodiversité », et monétisant « le coût des pertes consécutives à ces aménagements »</p>		
<p>Association Limousin Nature Environnement (n°42) 87000 Limoges</p>	<p>L'impact probable du projet d'A147 sur la nature et la biodiversité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contexte international : <ul style="list-style-type: none"> o «La nature décline globalement à un rythme sans précédent dans l'histoire humaine - et le taux d'extinction des espèces s'accélère, ... Le 1er facteur direct de changement de la nature ayant eu les incidences les plus lourdes à l'échelle mondiale est la modification de l'utilisation des terres et des mers » (rapport 2019 de la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques) o « l'Union européenne n'a pas encore réussi à enrayer le déclin des espèces et des types d'habitats protégés dont l'état de conservation est préoccupant dans l'Union » « (État de conservation de la nature dans l'UE » – 2020) - Contexte national <ul style="list-style-type: none"> o « synthèse sur l'environnement en France : « des habitats globalement en mauvais état de conservation » » (Ministère de la transition écologique et solidaire, en 2019) o La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages votée en 2016 - Les impacts d'un projet d'autoroute concédée : « s'ajoutent à toutes les autres causes de perte de biodiversité liées aux activités humaines » : <ul style="list-style-type: none"> o Artificialisation des sols : 800 ha (cadrage préalable de l'AE) + « les surfaces des détournements des voies existantes perturbées par l'aménagement » + » la destruction de surfaces supplémentaires, notamment au travers de la demande en matériaux » → le risque d'une compensation non par désartificialisation mais par « un changement d'affectation et une pseudo-amélioration qualitative » o L'effet barrière : <ul style="list-style-type: none"> ▪ « le morcellement des territoires, le barrage des corridors écologiques et à la création d'isolats de 	-	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>populations », très préjudiciable aux espèces animales terrestres (mammifères, reptiles et amphibiens) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ une double coupure (autoroute –« d'une largeur minimale de 25m mais la plupart du temps 30m, et jusqu'à 45m » + RN existante maintenue et qui restera très utilisée) ▪ la création de passages à grande ou petite faune au travers de l'ouvrage : un « pis-aller dont l'efficacité reste très variable » ; « une attention particulière sera sans doute portée aux espèces protégées » mais « rien pour les espèces courantes dont les populations vont être impactées » - biodiversité ordinaire) <ul style="list-style-type: none"> ○ L'impact sur la flore : coupures définitive de corridors écologiques identifiés au SRCE ; « aucune mesure ne peut réduire ou compenser la perte qui interviendra pour la biodiversité végétale » ○ L'impact sur la biodiversité des sols : sièges « d'une grande partie de la biodiversité et de plus de matière organique que la partie hors-sol » ; une « bouleversement du sol lié aux terrassements ...sur des superficies bien plus importantes que la seule emprise de 800ha de la voie » ; « la reconstitution d'une couverture végétale après travaux qui ne concernera qu'une couche superficielle, qui donnera l'illusion d'un retour de la nature » ; « des dizaines d'années pour retrouver une riche diversité biologique » 		
Association LPO Nouvelle Aquitaine (n°26)	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse sous l'angle de la problématique et du défi de l'érosion de la biodiversité et du changement climatique : un projet d'autoroute et un scénario alternatif « à rebours » des actions à mener : <ul style="list-style-type: none"> ○ du fait de la surface à artificialiser supérieure aux 800 ha annoncés ○ de l'augmentation potentielle des déplacements des personnes et des marchandises - Des « zones à très forts enjeux, tant naturels (ZSC, ZPS, ZNIEFF ...) que paysagers (Sites classés) qu'il est absolument nécessaire de protéger, et qui font les atouts naturalistes et touristiques de ce territoire » - L'inopportunité d'envisager « la coupure de nombreux corridors écologiques et les aménagements fonciers d'une zone bocagère préservée » qui vont « à l'encontre des actions de préservation de l'élevage et de petites parcelles 		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>de prairies bocagères engagées par plusieurs structures au sein de la zone concernée.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le budget de 20 millions d'euros pour les mesures destinées à la démarche ERC (Eviter-Réduire-Compenser) : ne paraît pas couvrir l'ensemble des « enjeux naturalistes » 		
Association pour un Nouveau Printemps à Limoges (n°24)	<ul style="list-style-type: none"> - Le désenclavement de Limoges : un risque lié à la perte du rang de capitale régionale, qui s'est traduite « par la perte de nombreux emplois, dans le secteur public et privé, et par la perte de près de 1000 habitants par an » - De nombreux atouts mais des temps de trajet pour rejoindre Limoges « qui restent encore des freins majeurs à son développement » - Le projet d'autoroute concédée entre Poitiers et Limoges : « la seule réponse rapide à des années d'atermolements » pour : <ul style="list-style-type: none"> o « Accroître l'attractivité de Limoges et des territoires du nord-ouest de la Haute-Vienne » : « attirer les entreprises extérieures à la Haute-Vienne, notamment celles qui prévoient d'étendre leur activité sur le centre-ouest atlantique » ; fixer de « nombreux limougeauds et Haut-Viennois » o « Rendre la RN 147 aux usagers locaux », « avec une diminution estimée à 70 % du trafic de poids lourds sur la RN 147 », qui deviendrait alors « moins dangereuse et plus rapide pour les véhicules légers du trafic de proximité. » 		Engager une réflexion sur une tarification adaptée : l'autoroute, « qui sera financée en partie par des collectivités locales, doit pouvoir être accessible à un tarif préférentiel pour les usagers qui vivent dans la Vienne et dans la Haute-Vienne. »
Association R.N. 147-D2000 (n°48) Haute-Vienne Chaptelat, Couzeix, Nieul et Saint-Jouvent	<ul style="list-style-type: none"> - Un territoire qui « a fait partie des oubliés du désenclavement routier et ferroviaire au cours de ces dernières décennies » - L'entrée de Limoges : la concertation a retenu la variante ouest sur 6,5km pour relier au nord de Limoges la nouvelle voie expresse RN 147 à la RN 520 dans le CPER 2015-2020 (décision ministérielle en 2017, enquête publique en 2019, 92 millions d'euros dont 61 millions d'euros mobilisés dans le cadre du CPER 2015-2020), sur les bases suivantes : : <ul style="list-style-type: none"> o traiter en priorité le tronçon avec les circulations les plus denses et présentant les plus grands risques d'accidents. o -desservir l'aéroport de Bellegarde, la zone Océalim et la façade atlantique (axe de développement avec le renforcement de liaisons avec la capitale de la région Bordeaux - dont la modernisation de la voie ferroviaire). - Des travaux « sans cesse été repoussés », « faute de crédit 	<ul style="list-style-type: none"> - Une A147 « peut constituer un outil aménagement exemplaire pour réparer les erreurs du passé à la double condition de respecter » : <ul style="list-style-type: none"> o le résultat de l'ensemble des travaux de concertation réalisés depuis plus de vingt ans entre les services de l'Etat et les riverains. o les attentes des usagers et d'être exemplaire dans la prise en compte de la qualité de vie des riverains. - Nécessité de retenir le principe d'une liaison rapide dans les meilleurs délais en s'appuyant sur les études de faisabilité qui ont retenu le tracé Ouest pour le raccordement avec la RN 520 conformément au Contrat de plan État/Région 2015-2020 (Tracé ouest) afin de contourner les villes et bourgs présentant des difficultés de circulation, de supprimer les zones accidentogènes 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>ou de réelle volonté de la part d'élus régionaux ou du gouvernement »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le risque que l'étude de scénario alternatif à l'autoroute et les débats qui en découlent retardent l'aménagement au nord de Couzeix déjà programmé au CPER - Une scénario alternatif « en contradiction avec les objectifs affichés, les lois de transition énergétique, les lois mobilités et le SRADDET Nouvelle-Aquitaine » ; « ni la loi ni le COI n'évoquent le projet alternatif. Le conseil gouvernemental d'orientation des infrastructures insiste sur la priorité : rattraper le retard d'entretien accumulé sur les routes nationales non concédées. » ; il entraînerait « une destruction de terres agricoles importante (non chiffré) » et « un étalement urbain autour de chaque échangeur, dans un contexte de stabilité de la démographie » 		
<p>Association SAVIGNY VENT DEBOUT (n°88) 86800 SAVIGNY L'EVESCAULT</p>	<p>Un projet d'autoroute « survendu par les chambres consulaires en utilisant des arguments qui manquent de vérité. Le coût est exubérant et demande une participation trop élevée de l'état. Ce projet d'A147 est voué à ne pas être rentable »</p>	<p>« Il convient donc d'étudier et d'améliorer le scénario alternatif tel que présenté par ACIDDE. »</p>	<p>Questions au garants sur les modalités de la concertation préalable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « il aurait été pertinent d'attendre l'été pour sortir de l'épidémie COVID, afin de permettre à tous les citoyens de venir aux réunions sans la peur au ventre d'attrapper le virus » - La "qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées" : « une véritable campagne de "fakes news", dans les médias mais aussi dans les réunions » menée par la DREAL (en particulier sur l'accidentologie et la mortalité) - la croissance économique : conditionnée par « les tendances déjà observées et les politiques d'accompagnements mises en place par les territoires » - Le flyer distribué début janvier qui omet le scénario alternatif - La vitesse moyenne de 60km/h attribuée au trajet Poitiers-Limoges par la RN 147 alors que MAPS indique « une vitesse de 73 kms/h » d'entrée de ville à entrée de ville - Des erreurs sur le coût du trajet en voiture mentionné dans le dossier, qui n'inclue pas l'amortissement du véhicule , par exemple « Etant donné le manque de sincérité de ces arguments, pourquoi n'êtes-vous pas intervenus pour corriger ces informations qui

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
			étaient reprises régulièrement lors de ces réunions ? »
Association Terre de Liens Limousin (n°79) 87100 Limoges	<ul style="list-style-type: none"> - Le cadre du débat public assez restrictif : l'étude d'un projet autoroutier au plus près de l'actuelle RN147, et d'une alternative (travaux CPER avec des compléments de mise à 2X2 voies sur les portions Limoges-Bellac et Poitiers-Lussac). - La nécessité de penser la mobilité entre Poitiers et Limoges avec une vue globale, <ul style="list-style-type: none"> o intégrant dans la réflexion les autres moyens de mobilité : train, tram-train, transports en commun des deux agglomérations, covoiturage, mobilités douces o respectueuse des engagements pris par l'État et la Nouvelle-Aquitaine (GES, artificialisation des sols, biodiversité) - Opportunité : gain de temps et sécurité : des enjeux partagés, mais la nécessité de « bien identifier les usages pour apporter les solutions appropriées, au coût approprié » - L'autoroute : <ul style="list-style-type: none"> o En l'absence d'une dynamique économique préexistante au projet d'autoroute : des effets minimes sur l'économie du Nord Haute-Vienne et du Sud Vienne, voire même négatifs (vision partagée par les services de l'Etat) o Des effets sur l'agriculture à démontrer (malgré la A20 et la A89) : -3500 fermes de 2010 à 2020 sur le Limousin, un nombre d'actifs en chute, 1 agriculteur sur 2 a plus de 55 ans. « Ce n'est pas une autoroute, dont la mise en service est prévue au mieux pour 2030, qui changera la donne (anachronisme et inadéquation de la solution proposée) » o Des fermes impactées : « évitons que les agriculteurs et agricultrices ne soient la variable d'ajustement d'un progrès autoproclamé » ; la nécessité d'une vision de long terme en garantissant la transmissibilité des fermes o des terres bétonnées : un rythme d'artificialisation des sols limousins plus important que l'évolution de la population ; perte de 23000 hectares de terre agricoles à l'échelle du Limousin entre 2010 et 2020 ; une "consommation dispendieuse d'espaces au détriment des terres agricoles" (DRAAF Nouvelle Aquitaine) o « Renaturer les sols, mission impossible » : un 	<ul style="list-style-type: none"> - La nécessité de passer d'une réflexion anthropocentrée à une vision biocentrée, prenant en compte le vivant - En soutien de la contribution d'ACIDDE : un projet alternatif multimodal permettant à la fois de générer un gain de temps, de sécuriser la RN147, tout en prenant véritablement en compte les enjeux sociaux et environnementaux, notamment la préservation des terres agricoles et naturelles et de la biodiversité associée. 	<ul style="list-style-type: none"> - Combien de fermes seraient impactées en cas d'autoroute ? - « Dans son rapport, l'Autorité Environnementale évoque l'artificialisation d'environ 800 ha, dont 674 ha de terres agricoles et 115 ha de forêts pour la construction de l'autoroute. A priori, ces données ne tiennent pas compte de l'artificialisation des sols induite par les aménagements prévus au CPER » - « 800 ha de terres bétonnées, c'est l'équivalent de 4 années d'artificialisation à l'échelle d'un département comme la Haute-Vienne : Comment alors tenir les engagements pris dans le cadre du SRADDET Nouvelle-Aquitaine ? Comment atteindre les objectifs de Zéro Artificialisation Nette fixés par l'État ? » ; « Ou alors, il faudra se passer d'autres aménagements (habitat, parcs d'activité, autres routes et infrastructures, etc.). »

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>processus très long, et coûteux (« entre 90 et 300 € par m² de terre »)</p> <p>- La nécessité de mettre en œuvre la « résilience alimentaire » : « La crise liée à l'épidémie de Covid-19, la guerre qui se déroule actuellement en Ukraine, la hausse des coûts de l'énergie et des matières premières, le réchauffement climatique, la perte de biodiversité et l'artificialisation des sols sont autant de menaces qui pèsent sur notre modèle agricole et alimentaire. »</p>		
<p>Association Terre de Liens Limousin (n°75) 87100 Limoges</p>	<p>L'urgence de défendre les terres agricoles : synthèse à partir du rapport « L'ÉTAT DES TERRES AGRICOLES EN FRANCE »</p> <p>- La terre agricole :</p> <ul style="list-style-type: none"> o « la première victime, tout comme celles et ceux qui la travaillent » ; o La disparition de 80 000 emplois agricoles et un cinquième des fermes depuis 10 ans ; le départ en retraite de 100 000 agriculteurs supplémentaires dans les 10 ans sur 1/5ème de la surface agricole utile métropolitaine o le constat de la pérennité d'un modèle agricole « insoutenable pour l'environnement et peu souhaitable du point de vue économique et social » <p>- Le besoin :</p> <ul style="list-style-type: none"> o de paysans en nombre o de développer des pratiques agroécologiques préservant l'environnement et la biodiversité, intensives en emplois. o de relocaliser des productions agricoles et développer la transformation et la commercialisation sur des circuits courts et de qualité. o pour maintenir des services publics dans les territoires ruraux et préserver la vie sociale 	<p>En lien avec le sujet de la concertation :</p> <p>Préserver les terres et leur usage agricole :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tendre vers zéro artificialisation (hors logements sociaux en zone tendue), sans recourir à la compensation ; - Adopter des mesures fiscales pour rendre l'artificialisation plus chère que la rénovation urbaine et annuler les plus-values sur les ventes de terres agricoles devenues constructibles 	
<p>Association UFC Que Choisir Vienne et Haute Vienne (n°52)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un projet qui « ne s'inscrit pas dans un schéma national et relève donc uniquement d'une volonté locale » - Le risque d'un désengagement financier de l'Etat par rapport au projet d'autoroute, et d'une subvention d'équilibre « entièrement à la charge des collectivités » - Une « étude de faisabilité » difficile à lire (taille de la police) - Un projet avec un « faible intérêt au plan national et local » : <ul style="list-style-type: none"> o Des trafics 'faibles » insuffisants pour justifier une autoroute 	<p>Au vu des flux locaux domicile-travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> - proposer « une desserte locale ferroviaire adaptée entre les agglomérations » - aménager la RN 147 avec les projets prévus au CPER pour répondre aux besoins de mobilité de proximité entre Bellec et Limoges et Poitiers et Lussac-les-Châteaux (suppression ponctuelle de traversées d'exploitation, suppression des points noirs répertoriés comme accidentogènes, et aménagement à 2X2 voies limités aux 	<p>La nécessité de définir les collectivités concernées par le projet d'autoroute et d'obtenir leur accord de principe « pour financer le projet et couvrir le déficit d'exploitation qui en résultera »</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Un besoin de mobilité essentiellement local (domicile - travail) aux 2 extrémités, ce qui relativise le besoin de gain de temps; un taux de mortalité « faible » (« 13 morts sur 5 ans ») ○ Un nombre insuffisant d'échangeurs par rapport au besoin ; le risque d'un faible report de trafic sur l'autoroute ; une rentabilité économique négative pour l'ensemble des scénarios à l'horizon 2070 ; l'itinéraire de substitution qui ne pourra pas emprunter les déviations existantes, « ce qui aura des répercussions sur le trafic local » ○ Un éventuel (et « inéluctable ») déficit (à la charge des collectivités) qui n'est pas analysé (9,7 à 12,7 M€ /an) ○ Un financement public de plus de 75% (700 à 970 M€) ce qui interroge la nécessité de recourir à une concession (« toujours très défavorable pour les collectivités ») ○ Un impact environnemental « très important, voire irréversible » ; pas de diminution des émissions de CO² 	tronçons qui posent problème)	
Association Vienne Nature (N°2) 86240 Fontaine-le-Comte	<ul style="list-style-type: none"> - Une transparence de l'Etat « qui reste à établir », avec par exemple la mise en ligne de documents éclairants (avis AE, de de concessibilité) - Un intitulé de l'objet de la concertation « faussant le jeu », car centré « sur le projet d'autoroute présenté par l'État et focalisant en conséquence la réflexion sur un critère dominant, le temps de trajet. » - La question à traiter : « pas la vitesse, mais la mobilité. Quels besoins ? Quels moyens d'y répondre en toute sécurité ? » <p><i>Les priorités à financer : « maillage de transports publics, train & bus, incitations financières, aides au covoiturage ,rénovation de l'habitat rural et la dynamisation des bourgs, gares rénovées bien desservies , filières assurant la conservation et le traitement sur place de productions agricoles de qualité, ateliers de transformation, réseau de routes secondaires performant ».</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - « Le leitmotiv d'une métropole enclavée au sujet de Limoges » qui interroge, avec un « aéroport et d'une autoroute A 20 qui l'ouvre sur Paris et sur la Méditerranée en toute gratuité », une 2 x 2 voies « vers Angoulême et donc Bordeaux », et la possibilité de moderniser la ligne POLT pour porter à « 2h20 le temps de trajet Paris Limoges ». dans un contexte de relations historiquement faibles entre 	Le mix railroute identifié dès le rapport remis au gouvernement par l'ancien ministre Delebarre le 27 juillet 2017	<ul style="list-style-type: none"> - Disposer « des évaluations quant à une régénération et quant à une exploitation avec des trains pendulaires susceptibles de rouler à une vitesse commerciale de 140 km/h sur une voie de ce type » - Disposer de données objectivées sur l'accidentologie - Diligenter une « une enquête sociologique » pour évaluer les besoins en termes de mobilité (vitesse ? accès facile aux lieux de travail ? ...) <p>En cas de projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablir un bilan Carbone intégrant l'énergie « grise » nécessaire à sa construction y compris l'énergie primaire nécessaire (« consommations des bureaux d'études, extraction des matériaux et transport, consommations des engins de chantier, production du béton, fabrication des revêtements de la plateforme et des glissières de sécurité, déplacements des personnels du chantier »), sur la base d'un « outil bien rodé créé par l'ADEME et développé par l'Association Bilan Carbone » - Etablir un état initial de l'environnement « basé

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>Poitiers et Limoges.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'absence d'une solution fondée sur la modernisation de la RN 147 et « les possibilités offertes par la régénération de la ligne ferroviaire existante et son potentiel à la fois pour les trajets de proximité autour des deux villes Limoges et Poitiers et sur les trajets rapides de bout en bout » ; A contrario : le renforcement délibéré du « modèle socioéconomique du « tout voiture » et du monopole routier du transport des marchandises », au détriment du projet de ferroutage « Autoroute Ferroviaire Sud Atlantique », DUP-é, qui doit relier le Nord Pas de Calais à Hendaye. - Un projet non compatible avec le SDRADDET « qui impose pour 2030 une division par deux du rythme d'artificialisation des terres par rapport aux valeurs de référence 2009-2015 » et une trajectoire 0 artificialisation nette à terme - Une logique d'aggravation des émissions de gaz à effet de serre, si la population locale ne peut pas acheter et exploiter des véhicules non polluants - Les impacts d'une autoroute : <ul style="list-style-type: none"> o directs : exposition de certains habitants au bruit et aux gaz polluants, sans équipement de protection ; o indirects : report de trafic sur Fleuré et Lussac o une logique d'artificialisation accrue sur 800 ha hors « rétablissements des voiries coupées, bases de chantier et dépôts de matériaux, délaissés non restitués à la nature ou à l'agriculture, urbanisation induite par les échangeurs, tronçons à créer pour l'itinéraire de substitution, carrières pour l'extraction de matériaux de plus en plus rares - sable et granulats » ; o « un effet barrière contre lequel le triptyque Eviter-Réduire-Compenser ne peut rien » o sans véritable compensation possible liée à la perte d'attractivité du monde rural ou les effets sur les habitats naturels et les espèces protégées <p><i>« Les retours d'expérience de la LGV Tours Bordeaux et du projet de LGV Poitiers Limoges ...: l'application formelle, strictement réglementaire, de la séquence légale ERC « Éviter, Réduire, Compenser » ne suffit ni à sauver les espèces et les habitats les plus stratégiques ni à créer ou restaurer des habitats équivalents »</i></p> o la fragmentation des milieux, la destruction des continuités, des trames vertes et bleues « dans une trame bocagère identifiée dans le Schéma Régional de 		<p>sur des inventaires de terrain sérieux, c'est-à-dire étalés sur une année » ; la définition des modalités d'évitement versus les critères de classement des sites sensibles selon l'intensité des enjeux environnementaux, de la règle d'équivalence entre volumes de déblai et de remblai, qui « dicte des choix de tracé et de profil en long », des critères d'utilisation d'ouvrages d'art non conventionnels pour une meilleure protection des zones à franchir</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte des mesures compensatoires dans l'estimation financière et l'estimation des 800 ha de foncier à mobiliser, sur la base des pratiques actuelles ou imposées, en vue d'une estimation réaliste des coûts, et d'une anticipation des réserves foncières à constituer - Anticiper la formation préalable des personnels, sous-traitants compris, pour les mises en défense des sites sensibles en phase chantier

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	Cohérence Écologique, comme réservoir de biodiversité »		
Collectif B.S.P. (Bon Sens Paysan) (n°39) 87000 Limoges	<p>- La RN 147 : une route moyennement fréquentée et accidentogène, avec une « augmentation constante du nombre de poids lourd » ; un « tracé sinueux » et le passage à proximité de lieux d'habitation (traversées de villages et de hameaux)</p> <p>- Un projet qui ne répond pas aux enjeux du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Un « projet économique hors sol » : <ul style="list-style-type: none"> « un tuyau plus ou moins étanche qui dessert deux centres urbains. Une autoroute va seulement traverser des territoires et conforter les dynamiques déjà à l'oeuvre. » « Des retombées économiques plus qu'incertaines pour les territoires » (ex. de Vierzon et du Mans) ; un risque de « délitement accéléré de l'économie locale » avec les « zones commerciales à proximité des sorties privilégiées au détriment des commerces historiques » o Une « aberration écologique » : <ul style="list-style-type: none"> Un accélérateur de changement climatique (augmentation du trafic, bilan carbone catastrophique, modification des paysages et de l'agriculture), Une destruction des paysages et de la biodiversité, « difficilement amortis par les mesures compensatoires qui nécessiteraient de désartificialiser 1300ha soit plus du double de la surface » o Les variantes du projet qui ne sont pas satisfaisantes non plus <p>- Un territoire « loin d'être enclavé » (un « itinéraire bis de qualité, la D741 » ; une ligne de chemin de fer « aujourd'hui sous-exploitée mais qui présente en l'état un temps de trajet concurrentiel vis-à-vis de la route (1h51 contre 2h04) »)</p>	<p>Vers un projet territorial de mobilité :</p> <p>- À court terme : sécuriser les flux, favoriser une cohabitation et soutenir le train</p> <ul style="list-style-type: none"> o Des « petits dispositifs incitatifs » (radar de vitesse, feux tricolores pédagogiques, aménagements d'espace public dans les bourg et hameau pour favoriser le ralentissement et sécuriser les piétons) o des « péages ruraux (revenu reversé aux communes impactées pour l'usure de la voirie avec une tarification privilégiant les habitants et professionnels locaux) o plus impliquer les acteurs politiques et économiques dans les réflexions régionales sur la refonte des horaires TER (programme Optim'Ter) et sur l'amélioration de l'infrastructure (RER Métropolitain). <p>- A moyen terme : investir massivement sur l'infrastructure ferroviaire innover dans l'exploitation des trains</p> <ul style="list-style-type: none"> o régénérer la ligne Poitier-Limoges (73M€) et la moderniser (voies d'évitement, terminus supplémentaires en gare, électrification, modernisation de la signalétique) o des arrêts supplémentaires dans Poitiers et Limoges (1ère couronne et sites stratégiques) ; la concordance des réseaux de transport urbains et régionaux ; des aires de covoiturage à proximité des gares. o un système de tarification unique pour les transports collectifs à l'échelle régionale o expérimentation d'une exploitation du réseau ferroviaire par bassin de vie versant en complément de l'offre TER de ville à ville o des aménagements routiers ponctuels de sécurisation intégrant les mobilités alternatives (traversée de village, zone de virage, zone de forte pente). <p>- A long terme</p> <ul style="list-style-type: none"> o pérennisation du dédoublement de l'offre TER (service express de ville à ville + service du quotidien de type TramTrain cadencé) ; à généraliser sur la Nouvelle Aquitaine o multiplication de nouvelles haltes complémentaires dans les agglomérations. 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
		<ul style="list-style-type: none"> ○ un fret ferroviaire « cohérent à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine et du territoire national » et remise en place d'un service de petite messagerie 	
<p>Collectif d'association Haute Vienne (n°47)</p> <p>Limousin Nature Environnement (LNE), Terre de Liens Limousin, Alternatiba Limousin, les Amis de la Terre Limousin, Saint Junien Environnement, Ecologiesociale87, la Fabrique citoyenne, Vélivélo, Alder climat-énergie, Coordination des Riverains Impactés, Bon Sens Paysan, LPO Limousin, Barrage nature environnement, les Amis de la Confédération Paysane, ATTAC 87, Association pour la défense des usagers et riverains de Grossereix (ADUR), Groupe Mammalogique et herpétologique du Limousin (GMHL), collectif marcheclimat87</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un projet qui aurait dû faire l'objet d'un débat public plutôt qu'une concertation préalable (coût ; impacts divers) - Le dossier de concertation : « document publicitaire » (analyse limitée du projet et du scénario alternatif) ; le changement climatique et la perte de biodiversité sous-évalués et sous-documentés ; un « manque de neutralité » de l'Etat et de ses services - L'opportunité : un projet qui n'est pas adapté aux enjeux actuels (changement climatique ; « faiblesses d'une économie mondialisée »), non abordés dans le dossier <ul style="list-style-type: none"> ○ Le « mythe du désenclavement » : Limoges dispose « de nombreuses voies de liaison avec l'ensemble de la France » et « l'étoile ferroviaire est particulièrement riche » ○ L'impact faible d'une autoroute sur le nombre de décès, ○ Des échanges entre Limoges et Poitiers pas assez importants pour justifier ce projet, en particulier avec le développement du télétravail ○ Une voie qui n'est pas « une liaison structurante pour la Haute-Vienne (Cf. le document Limousin 2007, publié en 1987, le SRADDT Limousin en 2011, le SRADDET 2019) » - L'impact économique : « marginal ou nul » <ul style="list-style-type: none"> ○ Une autoroute : un « tuyau pratiquement étanche qui relie deux centres urbains », « neutre vis à vis de la dynamique de chacune de ses extrémités » ; « Ce qui est déterminant : les atouts de l'une ou de l'autre » ; le risque d'accentuer le développement de Poitiers au détriment de Limoges, et de renforcer « la concurrence d'entreprises de Poitiers, voire de Nantes » ○ « pas d'installation d'entreprises en milieu rural » ; risque sur les commerces de proximité des villes moyennes situées le long de l'autoroute au profit des centres commerciaux urbains (Cf. exemple de la A20, malgré le label « village étape ») ; mise en concurrence des artisans ○ Le risque de déstructuration d'exploitations agricoles - L'impact Cadre de vie et social <ul style="list-style-type: none"> ○ L'étalement urbain, « à l'encontre des politiques actuelles qui incitent à réduire les distances domicile- 	<ul style="list-style-type: none"> - La meilleure alternative : « celle qui répond aux besoins des habitants du territoire, habitants actuels et habitants futurs » <ul style="list-style-type: none"> ○ La rénovation complète de la ligne SNCF actuelle, avec l'électrification, un cadencement élevé et une bonne disposition des arrêts : « pour couvrir une grande partie des besoins de déplacements, diminuer le nombre de véhicules empruntant la RN147 et rendre inutile un aménagement supplémentaire » ○ Des solutions de type Tram-train pour amener les voyageurs directement à l'intérieur des centres urbains de Limoges et Poitiers et « qui ont déjà fait l'objet de pré-études » ○ Le développement du ferroutage, annoncé dans la SNBC, pour résoudre « une grande partie des difficultés amenées par le trafic poids lourds » - Une alternative intermédiaire : <ul style="list-style-type: none"> ○ La rénovation prioritaire de la ligne SNCF actuelle ○ des aménagements de la RN147 sur les zones présentant des difficultés de circulation : les traversées de villages, les zones de virages, les zones à forte pente, en 1+2 voies uniquement, séparées pour raison de sécurité. ○ Une amélioration de la RN145 pour permettre aux camions de ne pas redescendre sur Limoges pour aller de La Croisière vers Poitiers et pour boucler l'axe Centre Europe Atlantique. - Avis sur le scénario alternatif : « diminue faiblement les impacts environnementaux et conserve les inconvénients en matière d'étalement urbain et de consommation d'énergie. » ; « le choix des créneaux de dépassement ne correspond pas aux zones où la circulation est la plus difficile » 	<ul style="list-style-type: none"> - « Il est annoncé que cette autoroute ne sera pas rentable au coût du péage annoncé. Les collectivités devront financer tous les ans le déficit. Le détail du calcul du taux de rentabilité n'est pas connu. Il prend en compte le temps gagné pour ceux qui empruntent l'autoroute, prend-il aussi en compte le temps perdu pour ceux qui resteront sur la RN147 (48 % des usagers) et le coût de la perte de biodiversité ? Il n'est pas cité le montant annuel des contributions des collectivités ni la durée pendant laquelle il leur faudra contribuer au déficit. »

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>travail » ; la compatibilité avec les objectifs de densification des centres urbains, de maîtrise de l'expansion de l'habitat pavillonnaire et des zones d'activité et le "zéro artificialisation nette"</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ L'exemple de la A20 : pas d'extension démographique des zones rurales traversées ○ L'effet « aspirateur à camions » sur l'infrastructure et « sur l'A20 au sud de Limoges et dans la traversée de la ville, déjà très chargée » ; un « trafic induit » automobile qui « augmentera les problèmes de circulation autour de Limoges et de Poitiers. » ○ L'augmentation de la pollution ○ Un frein à l'amélioration de la ligne ferrée Poitiers et Limoges, et au développement du ferroutage ○ Un report important sur l'itinéraire de substitution, et le risque de fragilisation des ménages les plus pauvres, du fait d'un moindre accès à une voie rapide (temps de parcours, carburant) <p>- L'impact Environnemental : un projet « contraire aux objectifs de baisse de l'érosion de la biodiversité » nationaux et régionaux ; « l'application formelle, strictement réglementaire, de la séquence légale « Éviter, Réduire, Compenser » ne suffit ni à sauver les espèces et les habitats les plus stratégiques ni à créer ou restaurer des habitats équivalents. »</p> <p>- Le modèle de développement durable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « Des lois votées pour diminuer nos émissions de GES et nos consommations énergétiques », alors que « avec 31% des émissions de GES, le transport est la 1^{ère} source d'émissions en France et la voiture représente à elle seule plus de la moitié de ces émissions. En Nouvelle-Aquitaine, ce pourcentage monte à 40% et ces émissions sont en constante augmentation depuis 1990 » ○ « Avec l'A147, la vitesse de pointe passera de 80 km/h à 130 km/h, ce qui va augmenter fortement les émissions de polluants (NOX, particules...), la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre » ○ Un bilan carbone « largement négatif » avec un projet qui « éloigne de la trajectoire COP21 » <p>- Un coût qui risque de dépasser celui annoncé ; un montage Etat – Collectivités pas défini ; le fait que l'ensemble des habitants paieront pour une autoroute qu'ils n'utiliseront pas</p>		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	tous		
Collectif d'associations Vienne et Haute Vienne (n°40) ACIDDE, Savigny Vent Debout, Collectif Mignaloux Nord Est, Alternatif 147, Collectif Sèvres-Chantelle, Limousin Nature Environnement, CRI87, Alternatiba 87, Les Amis de la Confédération Paysanne, Terre de Liens, Attac 87, Véli-Vélo, ALDER	Des contraintes inévitables imposées d'ici 2035 par la crise climatique et de l'énergie, qui imposent - La « diminution drastique des transports individuels », avec des solutions multimodales « pour optimiser l'impact énergétique des transports » et « adaptées aux usages de déplacements » - Le « réaménagement de territoires résilients déjà affaiblis par les métropolisations » (circuits courts, communications renforcées à l'intérieur des bassins de vie) - Des solutions « réalistes financièrement, cadencées et progressives prenant en compte l'effectivité des engagements CPER en cours et préparant ceux à venir »	Un projet alternatif multimodal : - Développement du co-voiturage <ul style="list-style-type: none"> o Car l'engorgement des entrées d'agglomération, est dû pour 70% à des véhicules en flux pendulaire o Encouragé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) → Incitations réglementaires & fiscales - Développement de la multimodalité aux 2 extrémités : <ul style="list-style-type: none"> o Côté Limoges : davantage de liaisons bus sur Couzeix jusqu'à la RN520 (capter du flux pendulaire et limiter l'autosolisme) ; des liaisons tram-train jusqu'à Bellac et la Souterraine o côté Poitiers : Des parkings relais au rond-point de la Milétrie, à Nouaillé, à Fleuré, avec des liaisons Bus par la RD12 et par la RN147 La gare multimodale de Mignaloux-Nouaillé intégrée à une véritable connexion routière pour capter le flux de la zone des Magnals (700 logements) o Développement du trafic ferré autour des 2 capitales : Dans un rayon de 40 km : des trains du quotidien aux multiples arrêts, des omnibus ; la création de nouvelles gares (ZI Nord Limoges vers Bellac et le Dorat ; Fleuré, Nieul l'Espoir, ... côté Poitiers) - Développer les interactions rail entre les agglomérations : <ul style="list-style-type: none"> o des trains «rapides» (quelques arrêts) afin de réaliser le parcours dans un temps restreint, autour d'1h20 pour les trajets Poitiers Limoges o le transport de cargaisons PL sur des trains de fret - Améliorer la RN 147 : <ul style="list-style-type: none"> o finaliser les aménagements CPER sauf la mise à 2x2 voies au Nord de Limoges (économie de 100 M€) o réaliser des portions 3 voies (2+1) sécurisées et localisées, en concertation avec les riverains : sur les portions Lhonnaizé-Lussac, sur des portons entre Bellac et Lussac (contournement de Moulismes + 2 sections 3 voies), Sécurisation du passage du Vincou au Sud de Berneuil 	-
Collectif d'associations		Livre vert « nos solutions alternatives, multimodales, innovantes, respectueuses de l'environnement » (Document de Février 2020, relatif à l'aménagement de l'entrée Sud-Est	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
viennaises (N°44) ACIDDE - ALTERNATIF 147 - SAVIGNY VENT DEBOUT - LES USAGERS P.O.L.I. - Collectif du Breuil Mingot -Collectif Mignaloux Nord Est		de POITIERS (RN147) suite aux six scénarios de tracés en mars 2019, lors de quatre réunions de concertation) Sur 5 axes - faire évoluer l'offre des transports en commun routiers : bus et car (échelle du Grand Poitiers) - réhabiliter le réseau ferré du sud-est de la vienne : lignes TER et gares - poursuivre la création de pistes cyclables sécurisées et entretenir celles qui existent. - créer des parkings aux entrées de l'agglomération pour développer le co-voiturage et des zones multimodales afin de faciliter l'accès aux pôles d'activités - aménager les ronds-points d'accès stratégiques et sécuriser les intersections accidentogènes .	
Collectif d'associations viennaises (n°72 et 89) ACIDDE - ALTERNATIF 147 - SAVIGNY VENT DEBOUT - -Collectif du Breuil Mingot -Collectif Mignaloux Nord Est – Collectif Chantelle	Pétition contre le projet d'A147 : - coûteux ; basé sur le tout-routier ; à l'encontre des objectifs de réduction des émissions dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique. - privilégie la réduction du temps de parcours plutôt que la réduction de l'impact écologique des transports - une « rentabilité incertaine », pouvant « entraîner un coût récurrent pour l'état via une dotation d'équilibre, alors que le péage prévu est beaucoup plus élevé que celui de l'A10 (30% à 50%) » - artificialisation de 800 ha de terres agricoles et de surfaces boisées, destruction définitive - retour du flux des véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) dans les centres bourgs de Fleuré, Lussac-les-Châteaux et Bellac	- Un « vrai projet de développement, plus économe, plus écologique, plus social qu'une autoroute Poitiers-Limoges » - un « vrai projet de développement social, accessible à toutes et tous (sans péage), sécurisant et protégeant les centres bourgs » - un projet « plus économe tant financièrement qu'en terme d'impact environnemental, respectueux des engagements français et européens pour la lutte contre le dérèglement climatique » - une « amélioration du trafic par la prise en compte des mobilités multimodales à l'entrée de Poitiers Est (étude en phase d'achèvement) » - la rénovation de la voie ferrée Poitiers-Limoges (« essentielle pour le transport combiné recommandé par l'Agence de la Transition Ecologique »), - La promotion de la liaison ferroviaire Jardres-Mignaloux-Poitiers afin d'offrir une alternative de type tram-train pour les trajets pendulaires.	
Collectif des habitants de Mignaloux Nord Est (N°7)	- Le coût du projet d'autoroute : o « exorbitant », auquel il faut rajouter le coûts des aménagements de la RN 147 issus du CPER 2015-2020 o Un retour sur investissement du projet d'autoroute tardif et dépendant du coût réel final - L'utilisation de l'autoroute : o Le passage dans les centres bourgs des usagers qui ne prendraient pas l'autoroute, alors qu'ils devaient être délestés par les aménagements CPER	Une solution d'aménagement alternative incluant l'évolution des autres modes de transport	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Le sujet du consentement au péage ○ Une fréquentation de l'autoroute en deçà des normes habituelles (5 500 VL/jour contre 19 097 VL/jour en moyenne 2020 sur les réseau autoroutier français) - Les sujets environnementaux insuffisamment traités, dont les sujets « air et santé » et « milieux naturels et ressources en eau » - Un projet <ul style="list-style-type: none"> ○ en contradiction avec la circulaire NOR LOGL 1918090 du 29/07/2019 relatif à l'objectif du 0 artificialisation nette ○ en contradiction avec le contenu et les objectifs du SRADDET Nouvelle aquitaine approuvé en 2020 ○ non prévu dans la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 		
Coordination des riverains et impactés (CRI) (n°81) 87270 Chaptelat	- Aspects Impacts : <ul style="list-style-type: none"> ○ L'annonce d'une vitesse de 130 km/h : « trompeuse » car des portions limitées à 90 km/h (contournement de Bellac et 11 ouvrages d'art) ; Un accroissement des « risque d'accident par accordéon des vitesses autorisées » et une « majoration de la gravité des accidents » du fait de la vitesse à 130 km/h ○ L'aggravation du dérèglement climatique avec « l'incitation à se déplacer en voiture sur de plus longues distances » ○ Du fait du péage, le report sur Bellac de trafics PL et VL ; un temps de parcours de l'itinéraire de substitution « allongé par rapport à la situation actuelle » ; le risque de report sur la A147 de trafics PJ issus de l'A10 ou de la RN145 ○ des « coûts environnemental, humain et agricole énormes » ; une « catastrophe écologique et humaine » (hydrologie ...) ; le « cloisonnement considérable de l'environnement par les barrières de protection de l'autoroute» ○ La consommation des terres par les 2 projets proposés « incompatible avec les documents qui ont précisé la nécessité d'économiser l'espace rural et de lutter contre son artificialisation » ○ La séquence ERC (éviter, réduire, compenser) envisagée uniquement sous sa forme de compensation, « en oubliant l'évitement ou la réduction des dégâts portés à l'environnement naturel » ; « un 	Préconisations : <ul style="list-style-type: none"> - des aménagements ciblés de l'actuelle RN 147 après la mise à deux fois deux voies de la RN 520 entre Anglard et Limoges - des solutions alternatives « qui ne soient pas exclusivement routières. Voir par exemple le projet écologique de tram-train » - Sur la solution alternative consistant à aménager l'existant : « au lieu d'envisager des créneaux de dépassement sur des zones plates, comme c'est prévu actuellement, mieux vaut mettre le prix pour couper les virages dangereux et faire des créneaux là où existent de fortes pentes (une voie unique en sens descendant et deux voie en sens montant pour que les véhicules légers puissent doubler les poids-lourds). » - « La RCEA, dont la finalité est de relier l'Est et l'Ouest de la France, « passe » de manière artificielle par Limoges. Le trajet international de nombreux camions serait raccourci si la RN 145 venant de Guéret était prolongée en 2x2 voies entre La Croisière et Bellac. Ces poids lourds ne passeraient plus par les RN 147 et RN 520, n'encombrent plus l'entrée de Limoges, et auraient un bilan carbone considérablement amélioré » 	<ul style="list-style-type: none"> - « Des créneaux de dépassement sont prévus depuis longtemps au contrat de plan Etat-Région à Chamborêt et Berneuil. Or les concertations qui ont existé sur ces projets d'aménagements ont eu lieu sans indiquer à la population que cela allait déterminer et fixer le tracé d'une autoroute. Il s'agit d'un vice de procédure de nature à induire en erreur les citoyens qui ont exprimé des opinions lors de ces concertations passées. » - « Les deux projets routiers que sont la mise à 2X2 voies de la RN 147 (entre Couzeix et Nieul) et du tronçon de la RN 520 compris entre Grossereix et Anglard ... se présentent dans un ordre chronologique effrayant. Certes, il s'agit de deux projets théoriquement distinct, assortis de budgets différents ; mais le projet de la RN 147 se trouve être plus avancé que celui de la RN 520. Donc, à suivre ce « calendrier », une 2x2 voies (RN 147) va déverser son flot de véhicules sur une 2x1 voie (RN 520), qui sera quelques temps après en travaux alors même qu'aujourd'hui elle est déjà saturée au niveau de Grossereix »

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>système de compensation destiné à donner bonne conscience aux destructeurs et à ceux qui refusent de lutter contre eux » ; le risque « d'étalement urbain »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ L'amplification des problèmes locaux « faute d'une politique publique qui ne reste pas rivée aux idées du 20^{ème} siècle » ○ Un tracé « inconnu » ; une étude d'impact jugée « très synthétique » par l'Autorité Environnementale <p>- Aspects opportunité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Un projet « contradictoire avec la loi "Climat et résilience" du 22 août 2021, et pas prévu par la loi sur les mobilités » ○ Un dossier de concertation qui « rend pas compte de la complémentarité du train et de la route » ○ L'agrotourisme : « bien plus développé par l'aménagement des petites lignes ferroviaires (avec admission des vélos dans les rames) et chemins que par une autoroute » <p>- Aspects coût et financement :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le coût des travaux sous-évalué, par comparaison avec le coût de la LGV Poitiers Limoges ○ Une rentabilité « très incertaine de la concession autoroutière », « annoncée par la DREAL » ; un désengagement de l'Etat à prévoir (gestion d'une « pénurie financière à la suite du « quoi qu'il en coûte ») ; le risque sur le modèle de la concession avec « la réduction du trafic avec le développement du télétravail, le renchérissement du prix des carburants et avec l'évolution générale des prises de consciences écologiques ; les bénéfices d'une autoroute « affectés exclusivement aux investisseurs privés » 		
Collectivités territoriales			
<p>Communauté de communes Vienne et Gartempe (n°29) 86 Montmorillon</p>	<p>- Réaffirmation des priorités de la CCVG en matière d'aménagement de l'axe Poitiers-Limoges :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Désenclaver le territoire et Montmorillon (enjeu de « conservation des populations et à l'attraction de nouveaux individus ») : à cet effet, « favoriser l'installation de nouvelles entreprises sur le territoire grâce à une desserte de voie rapide et sécurisée » ○ « Disposer d'une voie sécurisée et améliorer la qualité de vie des riverains » ○ « Veiller à l'équité sociale sur le territoire » : une « une forme d'iniquité des usagers de la route » créée par un 	<ul style="list-style-type: none"> - Pour les péages : prévoir des « garanties financières pour les locaux, dans le cadre d'un aménagement gage d'équité pour l'ensemble de ses usagers » (tarification préférentielle pour les locaux, pour éviter « la possible création d'inégalités sociales ») - Pour les projets de développement économique et d'urbanisation aux abords des échangeurs : prévoir des « garanties pour que la surface nécessaire à ce développement soit disponible et compatible avec les différents documents de régulation » - Un « aménagement le plus respectueux et vertueux 	<ul style="list-style-type: none"> - « Un autre tracé pourrait être étudié, gage d'un meilleur désenclavement pour la Sous-Préfecture, tout en garantissant un accès fluide et sécurisé sur l'entrée de Poitiers » - Nécessité que « l'Etat, après le vote de la loi 3DS, prenne en urgence le décret d'application permettant le transfert du réseau national concerné aux Départements qui ont manifesté leur volonté de prendre la maîtrise d'ouvrage. »

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>péage, d'autant que le projet intègre les déviations existantes ou à venir ; montant de 200 euros par mois pour un salarié qui voudrait emprunter l'autoroute pour aller travailler, avec le risque d'un report sur l'ex N147 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « Développer une politique de transition écologique en accord avec les impératifs légaux » : nécessité d'être en cohérence avec les lois LOM et i Climat et Résilience (0 artificialisation nette en 2050) pour les projets de développement économique et d'urbanisation aux abords des échangeurs ; ○ Développer l'intermodalité (train-bus-auto-vélo) avec le transport ferroviaire : une solution à développer et à privilégier dans le cadre de la loi LOM et de la Loi Climat et résilience <p>- Vote à la majorité pour le projet d'autoroute, avec divers constats et rappels.</p>	<p>possible au regard des différentes contraintes, par une limitation au strict minimum nécessaire de la consommation de terres agricoles et forestières. »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de « moderniser la ligne TER Poitiers-Limoges, inscrite à l'Accord Régional de Relance et engagée par la Région Nouvelle-Aquitaine » - « Clarifier la participation des fonds publics » : clé de répartition des 450 M€ à 771 M€. de financement publics pour l'autoroute à définir, avec la nécessité d'un « cadrage budgétaire précis et réaliste pour les finances des collectivités locales » 	
<p>Conseil communautaire de Parthenay-Gâtine (N°5) 79200 Parthenay</p>	<ul style="list-style-type: none"> - « Priorité absolue pour les trois départements concernés, Deux-Sèvres, Vienne et Haute-Vienne, de l'aménagement en voie rapide de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges par les RN 149 et 147 » - les RN 149 et 147 : « des routes à deux voies sur la quasi-totalité de l'itinéraire, avec des caractéristiques relativement médiocres et la traversée des agglomérations rencontrée », - des temps de parcours élevés, entre BRESSUIRE et POITIERS et entre POITIERS et LIMOGES - un « niveau d'insécurité élevé en certaines portions de l'itinéraire, entraînant de nombreux accidents malheureusement souvent mortels » - aucun aménagement réalisé depuis la mise en service du contournement de FLEURE à l'été 2011, - le besoin d'une infrastructure sûre et rapide pour « lutter contre la désertification des territoires », « assurer un maillage avec les schémas départementaux », « développer l'économie », « résoudre les trafics pendulaires locaux aux abords des grandes agglomérations » 	<p>Rejet du projet d'autoroute :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Priorité à donner « 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 - Des aménagements avec « le plus faible impact sur l'environnement et les paysages » - Des « infrastructures gratuites pour les usagers de la route » 	<p>Nécessité que « l'Etat, après le vote de la loi 3DS, prenne en urgence le décret d'application permettant le transfert du réseau national concerné aux Départements qui ont manifesté leur volonté de prendre la maîtrise d'ouvrage. »</p>
<p>Conseil Départemental de la Haute-Vienne M. Jean-Claude LEBLOIS, Président (n°18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité d'un désenclavement du nord de la Haute Vienne, - Demande récurrente d'un « aménagement complet et sécurisé à 2X2 voies entre Poitiers et Limoges » inscrit dans un document de programmation - Contribution financière de 11,3 M€ au CPER 2015 2022 pour les opérations relatives à la N147 - Financement de l'infrastructure cible : une grande vigilance sur les contributions des collectivités locales, pour ne pas 	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser dans les délais annoncés des opérations inscrites au CPER concernant la Haute Vienne - Tenir compte, pour un projet de 2X2 voies, de la problématique relative à l'écoulement et de la transition du trafic entre l'A20 et l'axe Poitiers Limoges - Tenir compte, dans les contributions demandées aux collectivités, des coûts de travaux déjà financés au titre du CPER 	<ul style="list-style-type: none"> - Démontrer que le passage à 1 voie sur les ouvrages d'art ne dégrade pas le niveau de service et la rentabilité du projet d'A147 - Etudier l'adaptation du scénario alternatif en intégrant le traitement de la section de 6,3 km autour de Berneuil et celle de St-Bonnet-de-Bellac, dans l'enveloppe des 771 M€ correspondant à la limite haute des

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>« se substituer à l'Etat ou aux sociétés privées »n, et sur l'équilibre en fonction du bénéfice du projet pour chacun.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nécessité d'agir rapidement 	<ul style="list-style-type: none"> - Être exemplaire dans la prise en compte des enjeux environnementaux et de cadre de vie des riverains - Prendre en compte les attentes des acteurs locaux : <ul style="list-style-type: none"> o Tarif (pour capter les flux domicile-travail) o Echangeurs pour irriguer les bassins d'emploi (Bellac et Chamboret en particulier) o Echangeurs de la déviation de Bellac maintenus 	<p>financements publics pour l'autoroute</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préciser l'origine de l'écart de 332 M€ dans la fourchette des financements publics annoncée pour l'autoroute, et la participation de l'Etat
<p>Conseil Départemental de la Vienne (n°63) 86000 Poitiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La RN 147 : un « axe essentiel pour la vitalité économique de l'ensemble du département, pour la desserte et le désenclavement de Montmorillon et du sud Vienne » ; avec la RN149, un itinéraire est-ouest « majeur reliant Nantes à Poitiers et Limoges » et « la façade Atlantique à Lyon et Toulouse » - Une accidentologie élevée à réduire (un nombre de tués stationnaire induisant un taux de mortalité « plus élevé que la moyenne nationale pour ce type de route à 2 voies », et ce malgré les aménagements) - La demande constate du Dpt à l'Etat MOA d'un « aménagement complet et sécurisé à 2X2 voies » ; des améliorations en pratique limitées ; 2 opérations inscrites au CPER 2015 -2020 (entrées SE de Poitiers et déviation de Lussac) - Le projet d'autoroute : <ul style="list-style-type: none"> o répond à la demande d'un aménagement complet et homogène en termes de service entre la A10 et la A20 (sous réserve du traitement sur Mignaloux-Beauvoir), et d'une irrigation complète ds territoires traversés (8 échangeurs) o mais intègre les déviations de Fleuré et de Lussac, et « multiplierait par 4 le trafics dans les 2 traversées de bourgs » en cas d'autoroute payante (« alors que les déviations devaient aboutir à un trafic résiduel de l'ordre de 10% du total ») - Un scénario alternatif qui ne convient pas en l'état : « minimal », reposant sur « l'hypothèse d'un financement apporté par la puissance publique équivalent, obtenu avec un coût de construction inférieur de 20% à l'estimation » → « Un scénario alternatif basé sur la subvention d'équilibre calculée avec l'estimation des travaux et dans des conditions ordinaires de financement, soit 550 M€ (et non pas 450 M€), aurait été préférable. Il permettrait des aménagements dans la section Lussac-les Châteaux – Bellac, par exemple une 	<p>Un aménagement » complet et sécurisé de l'axe Poitiers-Limoges, décidé et assumé par l'État, pour la population, les acteurs économiques, l'environnement et les usagers » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un aménagement complet et homogène en termes de service (2X2 voies et vitesse – 110 ou 130 km/h) entre la A10 et la A20 : pour répondre à l'ensemble des usages (trafic local en approche de Poitiers et Limoges, trafic de transit national et international – dont le transport de marchandises entre la façade Atlantique et l'est et le SE de la France) - Un « aménagement durable minimisant les nuisances sur l'agriculture, l'environnement et les riverains » : qui réduit le trafic routier dans les traversées de bourgs, qui minimise la consommation d'espace agricole et évite les effets de coupure et de morcellement des exploitations (tracés au plus près du tracé actuel) - Un aménagement « raisonnable et équitable dans son financement », avec 50% des financements publics nécessaires pris en charge par l'Etat ; « le solde du financement public nécessaire réparti équitablement et proportionnellement entre l'ensemble des collectivités concernées, à hauteur des bénéfices escomptés et selon leurs capacités » ; - De travaux réalisés au plus tard en 2035 	<p>Pour éviter le report de trafic sur l'itinéraire de substitution dans la traversées des bourgs de Fleuré et Lussac : prévoir « l'accès gratuit à ces contournements pour les usagers »</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	déviations de Moulismes, dernier bourg restant non dévié dans la Vienne dans le scénario alternatif proposé »		
Conseil Municipal d'Azat-le-Ris (n°94) 87360 Azat-le-Ris	Adoption de la motion portée par l'association Voie Rapide 147-149	-	
Conseil Municipal de Bellac (n°41) 87300 Bellac	<ul style="list-style-type: none"> - La RN147 : « essentielle pour le développement et pour lutter contre la désertification des territoires de la Vienne et de la Haute-Vienne » ; « inadaptée au trafic actuel » - Le refus d'une autoroute concédée du fait de : <ul style="list-style-type: none"> o D'un « large apport de crédits publics » alors qu'il s'agit d'une autoroute en concession o L'artificialisation des sols induite o La nécessité pour la « population locale (plus de la moitié des utilisateurs ») d'emprunter l'itinéraire de substitution et de traverser les agglomérations » 	<p>Un projet alternatif</p> <ul style="list-style-type: none"> - faisant évoluer la RN 147 actuelle en route à 2X2 voies, intégrant les 5 projets prévus au CPER et les contournement de Berneuil la Varogne et St Bonnet de Bellac - prévoyant la rénovation de la ligne ferroviaire Poitiers Limoges 	
Conseil Municipal de Breuilaufa (n°22) 87300 Breuilaufa	<ul style="list-style-type: none"> - Le souhait d'une « concrétisation rapide » du projet d'autoroute, en évitant un report « comme cela est constaté depuis plus de 40 ans » - L'opposition au scénario alternatif en raison de « l'impasse sur les 6,3 km entre le nord de Chamboret et le nord de Berneuil » (accidentologie au niveau du pont de la Varogne et cadre de vie au lieu-dit de la Betoulle) - Un projet nécessaire « pour la sécurité des usagers et le développement du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Au-delà d'une voie 2X2 voies sur Poitiers Limoges : nécessité d'ouvrages d'art à 2X2 voies « dont celui du franchissement de la vallée du Vincou » - En cas de scénario alternatif : réaliser les 6,3 km entre le nord de Chamboret et le nord de Berneuil en 2X2 voies 	
Conseil Municipal de Chamboret (n°95) 87140 Chamboret	<p>Soutien à la création d'une autoroute , du fait de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La nécessité de « rendre plus sûre et plus rapide cette route indispensable au développement économique » du nord Haute-Vienne - Dans le projet d'A147 : l'existence d'une sortie au niveau de Chamboret et le maintien du tracé actuel - Dans le scénario alternatif : l'absence de contournement de certains bourgs 	-	<p>La demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De prendre en compte « la situation des utilisateurs locaux de cette autoroute dans l'établissement des tarifs du péage » - De prévoir des mesures adaptées pour que les PL ne traversent plus les bourgs déviés
Conseil Municipal de Civaux (n°46) 86320 Civaux	<ul style="list-style-type: none"> - Le contexte : <ul style="list-style-type: none"> o « Plus d'un demi-siècle que l'on parle de l'aménagement de cet itinéraire entre ... Poitiers et Limoges » o La rN147 : « l'une des plus accidentogènes de France », « un trafic de plus de 10 000 véhicules par jour, dont 20% de poids-lourds » ; « Il est anormal que 	Retenir le tracé actuel pour réaliser une mise à 2x2 voies gratuite de la RN 147	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>le Département ne soit pas desservi par un réseau routier de qualité sécuritaire facilitant les échanges, notamment économiques et touristiques, qui contribue à l'animation du territoire et à son désenclavement. »</p> <p>- « La réalisation d'une telle opération d'envergure ne peut se faire au détriment à la fois des emprises agricoles et des contribuables du département » :</p> <ul style="list-style-type: none"> o « la préservation des ressources agricoles est un impératif non négociable » ; o « les contribuables du département ont déjà payé par leurs impôts les déviations de Fleuré et de Lussac, ils ne comprendraient donc pas qu'ils doivent s'acquitter d'un droit de péage pour emprunter l'autoroute pour se rendre à leur travail. » 		
<p>Conseil municipal de Couzeix (n°56) 87270 Couzeix</p>	<p>- La RN 147 : « un axe peu performant qui fait figure d'exception en Nouvelle Aquitaine (axe bi directionnel sans séparateur central) »</p> <p>- Motion en faveur du projet pour</p> <ul style="list-style-type: none"> o Réduire la durée des trajets o Diminuer le risque d'accidents actuellement 3 fois plus nombreux que sur la RN 141 o Soulager les nombreux bourgs traversés o Agir au bénéfice du désenclavement du territoire et de son attractivité 		
<p>Conseil municipal de Mignaloux-Beauvoir (n°64) 86550 Mignaloux-Beauvoir</p>	<p>- La priorité « absolue » de l'aménagement en voie rapide de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges par les RN 149 et 147 pour les 3 départements concernés</p> <p>- les RN 149 et 147 : « des routes à deux voies sur la quasi-totalité de l'itinéraire, avec des caractéristiques relativement médiocres et la traversée des agglomérations rencontrée »,</p> <p>- des temps de parcours élevés, entre BRESSUIRE et POITIERS et entre POITIERS et LIMOGES</p> <p>- un « niveau d'insécurité élevé en certaines portions de l'itinéraire, entraînant de nombreux accidents malheureusement souvent mortels »</p> <p>- aucun aménagement réalisé depuis la mise en service du contournement de FLEURE à l'été 2011, malgré un avant-projet sommaire approuvé en 2002 d'aménagement de Nantes-Poitiers-Limoges en 2X2 voies, et la priorité donnée aux sections Poitiers-Lussac et Bellac-Limoges</p> <p>- le besoin d'une infrastructure sûre et rapide pour « lutter contre la désertification des territoires », « assurer un</p>	<p>Rejet du projet d'autoroute :</p> <p>- Priorité à donner « 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</p> <p>- Des aménagements avec « le plus faible impact sur l'environnement et les paysages »</p> <p>- Des « infrastructures gratuites pour les usagers de la route »</p>	<p>- Nécessité que « l'Etat, après le vote de la loi 3DS, prenne en urgence le décret d'application permettant le transfert du réseau national concerné aux Départements qui ont manifesté leur volonté de prendre la maîtrise d'ouvrage. »</p> <p>- La réalisation d'une « véritable infrastructure cyclable », et d'un « parking relais dédié aux transport collectifs type Bus » pour « offrir une offre concurrentielle » à la voiture en captant les populations proches pour des destinations vers le CHU, l'université et Poitiers centre</p> <p>- L'aménagement de la RN 147 en boulevard urbain, sous réserve de déviation de Mignaloux-Beauvoir</p> <p>- Le choix d'un contournement nord</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	maillage avec les schémas départementaux », « développer l'économie », « résoudre les trafics pendulaires locaux aux abords des grandes agglomérations »		
Conseil Municipal de Moulismes (n°43) 86500 Moulismes	<p>Les priorités d'aménagement de l'axe Poitiers-Limoges :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'attractivité du territoire : un enjeu de conservation des populations et d'attraction de nouvelles populations à favoriser, grâce l'installation de nouvelles entreprises sur la commune et à une desserte aménagée et sécurisée - Disposer d'une voie sécurisée et améliorer la qualité de vie des riverains (comportements irrévérencieux des usagers de la RN, nuisances sonores et pollution). <p>D'ores et déjà : travail sur l'amélioration des voiries, attention portée aux « naufragés de la route » et aux riverains de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veiller à l'équité sociale du territoire communal : Une « forme d'iniquité » qui serait instaurée par un péage (240€/mois pour un usage Moulismes-Poitiers, qui n'est pas accessible à une grande partie des salariés ; pas de perspective de tarif préférentiel ; pas d'estimation des impacts induits par un trafic moins élevé que prévu) et l'intégration dans l'autoroute des déviations existantes ou à venir (surcoûts liés à la reprise de la RN par le Département et financement de travaux) - Développer une politique de transition écologique en accords avec les impératifs légaux Via le PLUI : l'engagement à « maîtriser le développement urbain sur les surfaces naturelles et agricoles », et le respect « d'objectifs vertueux en matière de transition énergétique » 	<p>Rejet du projet d'autoroute et priorité « absolue » de l'aménagement en voie rapide de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges par les RN 149 et 147 pour les 3 départements concernés, pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les RN 149 et 147 : « des routes à deux voies sur la quasi-totalité de l'itinéraire, avec des caractéristiques relativement médiocres et la traversée des agglomérations rencontrée », - des temps de parcours élevés, entre BRESSUIRE et POITIERS et entre POITIERS et LIMOGES - un « niveau d'insécurité élevé en certaines portions de l'itinéraire, entraînant de nombreux accidents malheureusement souvent mortels » - aucun aménagement réalisé depuis la mise en service du contournement de FLEURE à l'été 2011, malgré un avant-projet sommaire approuvé en 2002 d'aménagement de Nantes-Poitiers-Limoges en 2X2 voies, et la priorité donnée aux sections Poitiers-Lussac et Bellac-Limoges 	<p>En cas de projet autoroutier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour lutter contre le risque de création d'inégalités sociales induites par les surcoûts d'une autoroute sur les usagers → demande « de garanties financières pour les locaux, dans le cadre d'un aménagement gage d'équité pour l'ensemble de ses usagers » - Le projet d'A147 : « 800 ha artificialisés qui seront décontextualisés du SRADDET », mais induiront « une réserve important de terres » pour le projet ; par contre les projets de développement urbain et économique induits aux abords des échangeurs à compenser → demande de « garanties pour que la surface nécessaire à ses projets soit disponible et non opposable aux différents documents de régulation » - Le projet d'A147 : des conséquences environnementales qui « ne sont pas à négliger » (morcellement des exploitations ; altération des linéaires de haies ; altération des habitats de certaines espèces ; augmentation du risque d'inondation), alors que la commune s'engage sur la préservation du bon état écologique de son territoire et souhaite « la limitation stricte de la consommation des terres agricoles et forestières »
Conseil municipal de Peyrat-de-Bellac (n°84) 87300 Peyrat-de-Bellac	<ul style="list-style-type: none"> - La priorité « absolue » de l'aménagement en voie rapide de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges par les RN 149 et 147 pour les 3 départements concernés - les RN 149 et 147 : « des routes à deux voies sur la quasi-totalité de l'itinéraire, avec des caractéristiques relativement médiocres et la traversée des agglomérations rencontrée », - des temps de parcours élevés, entre BRESSUIRE et POITIERS et entre POITIERS et LIMOGES - un « niveau d'insécurité élevé en certaines portions de l'itinéraire, entraînant de nombreux accidents malheureusement souvent mortels » - aucun aménagement réalisé depuis la mise en service du contournement de FLEURE à l'été 2011, malgré un avant- 	<p>Rejet du projet d'autoroute :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Priorité à donner « 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 - Des aménagements avec « le plus faible impact sur l'environnement et les paysages » - Des « infrastructures gratuites pour les usagers de la 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité que « l'Etat, après le vote de la loi 3DS, prenne en urgence le décret d'application permettant le transfert du réseau national concerné aux Départements qui ont manifesté leur volonté de prendre la maîtrise d'ouvrage. » - Demande d'une accélération de l'aménagement de l'axe Bressuire-Poitiers-Limoges, avec 2 aménagement de déviation (Berneuil et Chamboret)

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>projet sommaire approuvé en 2002 d'aménagement de Nantes-Poitiers-Limoges en 2X2 voies, et la priorité donnée aux sections Poitiers-Lussac et Bellac-Limoges</p> <ul style="list-style-type: none"> - le besoin d'une infrastructure sûre et rapide pour « lutter contre la désertification des territoires », « assurer un maillage avec les schémas départementaux », « développer l'économie », « résoudre les trafics pendulaires locaux aux abords des grandes agglomérations » 	route »	
<p>Conseil municipal de Peyrilhac (n°67) 87510 Peyrilhac</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La RN147 : un « axe accidentogène avec un trafic de PL trop important » - Le refus d'une autoroute concédée qui : <ul style="list-style-type: none"> o « aurait des conséquences écologiques catastrophiques », et aliènerait « de nombreuses terres agricoles » o dans la configuration présentée (11 passages en 2X1 voie) : « ne réduirait en rien le nombre d'accidents » du fait de ralentissements « importants et dangereux » o dévierait « une grande partie des automobilistes, paupérisés par l'augmentation des prix » et le trafic des PL sur l'axe de substitution 	Un aménagement de la RN147 en 2X2 voies, concomitant au contournement de limoges (RN520)	
<p>Conseil Municipal de Poitiers (n°45) 86000 Poitiers</p>	<p>Dans e cadre de L'association Voie rapide 147-149</p> <ul style="list-style-type: none"> - La priorité « absolue » de l'aménagement en voie rapide de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges par les RN 149 et 147 pour les 3 départements concernés - les RN 149 et 147 : « des routes à deux voies sur la quasi-totalité de l'itinéraire, avec des caractéristiques relativement médiocres et la traversée des agglomérations rencontrée », - des temps de parcours élevés, entre BRESSUIRE et POITIERS et entre POITIERS et LIMOGES - un « niveau d'insécurité élevé en certaines portions de l'itinéraire, entraînant de nombreux accidents malheureusement souvent mortels » - un avant-projet sommaire approuvé en 2002 pour aménager le liaison Nantes-Poitiers-Limoges « en route express 2X2 voies, en fonction de l'évolution du trafic et en priorisant les sections Poitiers-Lussac et Bellac-Limoges » - aucun aménagement réalisé depuis la mise en service du contournement de FLEURE à l'été 2011, malgré un avant-projet sommaire approuvé en 2002 d'aménagement de Nantes-Poitiers-Limoges en 2X2 voies, et la priorité donnée aux sections Poitiers-Lussac et Bellac-Limoges - le besoin d'une infrastructure sûre et rapide pour « lutter contre la désertification des territoires », « assurer un 	<p>Rejet du projet d'autoroute :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Priorité à donner « 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 - Des aménagements avec « le plus faible impact sur l'environnement et les paysages » - Des « infrastructures gratuites pour les usagers de la route » - Le besoin de cohérence avec les impératifs de transition écologique : inscription de tout nouveau projet dans le cadre te les intentions des lois LOM et Climat & Résilience, de l'accord de Paris et la stratégie nationale Bas carbone - La priorité à donner <ul style="list-style-type: none"> o aux déplacements du quotidien (70% du trafic aux entrées de Poitiers et Limoges composé de trafic local) et au désengorgement des entrées de ville (dont l'entrée SE de Poitiers, prioritaire) 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>maillage avec les schémas départementaux », « développer l'économie », « résoudre les trafics pendulaires locaux aux abords des grandes agglomérations »</p> <ul style="list-style-type: none"> - le projet d'autoroute : une évaluation environnementale indisponible - le scénario dit alternatif : « 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 » 	<ul style="list-style-type: none"> o au transport ferroviaire (personnes et marchandises), avec la modernisation de la ligne ferrée Poitiers Limoges « inscrite à l'accord de relance et engagée par la Région NA » o à la sécurité routière et à la qualité de vie des bourgs, avec l'ouverture de « quelques créneaux de dépassement à 2X2 voies, tels que mentionnés dans le dossier de concertation » o à l'affectation de l'argent public, pour éviter la concurrence entre projets, et à l'équité de traitement des citoyens dans l'usage de la route 	
<p>Conseil municipal de Saint-Benoît (N°74) 86281 Saint-Benoît</p>	<p>La difficulté majeure : le trafic local qui engorge la RN147, ce que l'autoroute ne résout pas</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement de l'axe Poitiers-Limoges en 2X2 voies, pour limiter les coûts et éviter de détruire des terres agricoles - L'aménagement prioritaire de l'entrée de la ville de Poitiers - Le lancement des travaux d'ici 2025 	
<p>Conseil municipal de Saint-Julien-l'Ars (n°86) 86800 Saint-Julien-l'Ars</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le constat partagé de déplacements difficiles entre Poitiers et Limoges, une vitesse moyenne de 60KM/H, plus de 2 heures de temps de trajet , et plus de 120 accidents recensés sur les 5 dernières années - La Nouvelle-Aquitaine : une des régions les plus impactées par le changement climatique ; une feuille de route régionale dédiée à la transition énergétique et écologique, Néo Terra, qui fixe 11 ambitions, avec l'objectif d'accompagner l'effort de transition en termes énergétique, écologique et agricole à l'horizon 2030. - Le report modal vers les transports collectifs ou les modes actifs : un enjeu primordial de la transition écologique ; un plan rail régional, pour la régénération des réseaux ferroviaires; l'objectif régional de favoriser le report modal des marchandises vers le ferroviaire et le maritime, dans un contexte de prééminence du transport routier de marchandises (97%) qui entraîne des axes routiers surchargés et sur-sollicités, la pollution chronique de l'air, des nuisances sonores grandissantes pour les riverains - Le projet d'autoroute A147 : un coût qui « sera nécessairement réévalué de fait par les crises successives que traverse notre pays » - Le scénario alternatif : « 12000 véhicules (dont 1800 poids lourds) par jour soit l'émission de CO2 de 27,1 kg/km » alors qu'en qu'en « transport ferroviaire l'émission de CO2 atteint 3,7kg/ km soit 7 fois moins polluant que la voiture » - La loi d'orientations des mobilités (LOM) de décembre 2019 	<p>Le conseil municipal :</p> <ul style="list-style-type: none"> - propose une véritable réflexion sur le ferroutage et le transport collectif des voyageurs et engage l'Etat à orienter judicieusement ses programmes d'investissement - privilégie des modes de déplacements propres avec le transfert des poids lourds sur le rail et la priorité aux transports en commun fluides et complémentaires pour les usagers. Selon cette orientation et un nombre de véhicules fortement réduit : sera-t-il opportun d'envisager alors une déviation de l'entrée sud-est de Poitiers cité dans le dossier de concertation ? - réaffirme sa volonté de développer les mobilités multimodales à l'entrée sud-est de Poitiers, à la rénovation des lignes ferroviaires et à tout mode de déplacements doux non impactant pour l'environnement. 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>qui définit une réorientation claire des investissements en faveur des transports du quotidien, avec 5 programmes d'investissements prioritaires (entretien des réseaux existants, désaturation des grands nœuds ferroviaires, accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires, usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien, renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le retour d'expérience de la A10 entre Poitiers et St André de Cubzac : les poids lourds continuent d'emprunter la N10 gratuite - Le contexte des changements de mode de vie liées au télétravail, en moyenne 2 jours par semaine. - Le rejet des 2 projets présentés (2x2 voies « gratuites » ou une autoroute Poitiers Limoges) qui « n'apportent pas de réelles solutions à la problématique tant en transition écologique, qu'en émission de CO2, qu'en risque accidentogène, qu'en préservation des terres agricoles. » 		
<p>Conseil municipal de Sèvres-Anxaumont (n°91) 86800 Sèvres-Anxaumont</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une réflexion à corrélérer avec les enjeux de mobilité au sens large et d'aménagement routier de l'entrée Est de Poitiers qui font actuellement l'objet d'une étude partenariale en cours de finalisation. » - Enjeu d'amélioration des conditions de circulation et de désenclavement du territoire : des aménagements structurants à poursuivre (sécurité, performance), mais une autoroute ne convient pas : <ul style="list-style-type: none"> o Risque d'isoler les communes en proximité de la RN147 o Risque de report, par incapacité de payer les péages, des populations locales sur une RN 147 dégradée car privée des aménagements récemment réalisés ; d'où « une nette dégradation du service routier ... et des conditions de circulation plus dangereuses et moins fluides. » - Enjeu financier : un investissement à la charge de l'Etat et des collectivités territoriales « particulièrement lourd dépassant largement le milliard d'euro annoncé si l'on comptabilise la valorisation de l'intégration dans la concession des infrastructures de déviations existantes déjà financées par des fonds publics » ; « l'une des autoroutes les plus chères en France » <ul style="list-style-type: none"> o Investissement déraisonnable o Contrevient à l'exigence de priorisation de l'action publique sur les enjeux essentiels et à la nécessité de 	<p>Un projet alternatif</p> <ul style="list-style-type: none"> - visant à l'aménagement de la route existante en particulier à travers la poursuite de la création de zones de dépassement et le contournement des bourgs. - veillant au respect des défis environnementaux (maîtrise de la consommation d'espace par la recherche de la plus grande proximité à la voie actuelle afin de limiter les impacts écologiques et paysagers. Les aménagements devront - intégrant les enjeux d'intermodalité en veillant à la desserte des zones déjà urbanisées et la connexion efficace aux différentes solutions de déplacement (ferroviaire, transports en commun, ...). - « le seul susceptible d'éviter une perte d'attractivité supplémentaire des territoires traversés et d'améliorer le service aux habitants du territoire se rendant sur Poitiers par un équipement routier sécurisé et de qualité. » - « réaliste et responsable » 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>justement dimensionner les investissements aux besoins réels.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enjeux environnementaux et agricoles : le « sacrifice de 800 hectares d'espaces naturels et agricoles » - Le rejet du projet d'autoroute Poitiers/Limoges présenté dans le dossier de concertation 		
<p>Conseil Municipal de Lathus Saint Rémy (n°50) 86390 Lathus Saint Rémy</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Contribution solidaire de celle de la Communauté de communes Vienne et Gartempe - « Priorité absolue pour les trois départements Deux-Sèvres, Vienne et Haute-Vienne, de l'aménagement en voie rapide de l'axe Bressuire – Poitiers – Limoges par les RN 149 et 147 » - un « niveau d'insécurité élevé en certaines portions de l'itinéraire, entraînant de nombreux accidents malheureusement souvent mortels » - aucun aménagement réalisé depuis la mise en service du contournement de FLEURE à l'été 2011 - le besoin d'une infrastructure sûre et rapide pour « lutter contre la désertification des territoires », « assurer un maillage avec les schémas départementaux », « développer l'économie », « résoudre les trafics pendulaires locaux aux abords des grandes agglomérations » - Priorités pour l'aménagement de l'axe Poitiers-Limoges : <ul style="list-style-type: none"> o Disposer d'une voie sécurisée et améliorer la qualité de vie des riverains : mise à niveau des sections en 2x1 voie non sécurisées (a minima par des créneaux de dépassement « réguliers et judicieusement implantés » o Améliorer l'accessibilité routière du territoire : en lien avec les caractéristiques de Lathus (à 1 h. de Poitiers et Limoges une agriculture dynamique ; un caractère bocager – patrimoine paysager reconnu par l'Etat), dont il faut tenir compte o Développer l'intermodalité avec le transport ferroviaire car les 2 offres rail et route sont complémentaires ; nécessité de donner la priorité aux alternatives à l'autosolisme (incitation au covoiturage, offre de transports en commun performante) o Développer une politique de transition écologique « en accord avec les impératifs légaux » 	<p>Des aménagements « avec le plus faible impact sur l'environnement et les paysages »</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de prendre en compte le site classé Roc d'Enfer situé sur la commune, l'abbaye de Saint-Savin classée au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO, le projet d'implantation du futur établissement Robuchon-Marcon sur Montmorillon, et le centre de plein air de Lathus, d'influence régionale - Point de vigilance constitué par le giratoire de la RN147 en direction de Saint Rémy, « de 1ère importance » - Demande de garanties « pour que la surface nécessaire au développement routier soit disponible et compatible avec la préservation des espaces naturels et agricoles, pour que soit absolument évitée la destruction des zones humides et des prairies naturelles » du territoire communal - Prise en compte de l'impact de la construction sur les émissions de GES et sur les matériaux de construction » (dispositions chantier)
<p>Région Nouvelle Aquitaine</p>	<p>- L'aménagement de l'axe Poitiers Limoges, « maillon d'une large transversale Nantes-Lyon » : « une composante essentielle pour le désenclavement de Limoges » et la nécessité d'un « aménagement de qualité »</p>	<p>Sur le projet d'autoroute : la nécessité de « lever plusieurs points pouvant constituer des faiblesses majeures du dossier » :</p>	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
M. Alain Rousset, Président (n°92)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Pour améliorer l'accès à l'emploi et aux services publics ○ Pour « revitaliser les territoires ruraux ; favoriser l'accès au TGV, relier les 2 agglomérations » ○ Pour fiabiliser et sécuriser l'itinéraire <p>- Le « projet envisagé » : « en cohérence avec le SRADDET », malgré les réserves émises par l'Autorité Environnementale (cadrage préalable)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ L'objectif 26 « désenclaver Limoges » → identifie : une amélioration de l'accessibilité ferroviaire, le développement des dessertes aériennes en obligation de service public et la « mise à 2X2 voies de la RN147 » ○ L'objectif 31 « réduire de 50% la consommation d'espace » → la loi Climat & Résilience « permet de définir des projets d'envergure « national/régionale » destinés à ne pas être comptabilisés dans la consommation foncière locale, tout en étant comptabilisé au niveau régional » (« mutualisation des efforts de sobriété foncière ») ; en fonction des décrets d'application de la loi Climat & Résilience : possible définition à venir des projets régionaux correspondants, à « exclure de la consommation foncière des territoires » ; possible intégration du projet dans ce périmètre <p>- Le soutien de la Région à un aménagement « capacitaire, qualitatif et sécuritaire » de la RN 147</p>	<p>- Des conditions financières « réalistes et raisonnables » :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ montant des péages et des subventions publiques d'équilibre – qui représentent 52 à 66% du coût, « ce qui est considérable et rend fragile le projet » Cf. la jurisprudence du Conseil d'Etat ; ○ le niveau bas de la fourchette (450 M€) : conditionné en pratique à plusieurs conditions favorables (coûts de la construction, taux d'intérêts) <ul style="list-style-type: none"> ➔ une présentation qui n'éclaire pas totalement le public « sur la réalité des coûts du projet », dont le bilan budgétaire doit être soumis à des « stress tests » <p>- L'accélération des études et travaux prévus sur les mises à 2X2 voies, et l'inscription des nouveaux travaux au prochain CPER ; la priorité à garantir pour les travaux relatifs à l'entrée Sud Est de Poitiers et à la sortie nord de Limoges (DUP 2020)</p> <p>- La poursuite des études sur le projet d'A147 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ pour valider l'impact réel des 11 ouvrages d'art en 2X1 voies à 90 km/h (allongement du temps de trajet – 1 mn étant « peu crédible » ; la sécurité routière et le confort d'usage) ○ pour évaluer la mise en place d'une taxation spécifique pour les PL et d'une taxation « avantageuse pour le co voiturage ou des BHNS » <p>- L'accord de « l'ensemble des acteurs publics situés sur le trajet » (consommation d'espace et conditions de financement)</p> <p>- La prise en charge par l'Etat de 50% de la subvention publique nécessaire pour un projet « national structurant »</p> <p>- La prise en compte de « toutes les composantes de l'écosystème du territoire », « en lien étroit avec la feuille de route Neo Terra » (dont l'intégration des politiques de mobilités urbaines et péri-urbaines pour Limoges et Poitiers)</p> <p>- La garantie d'un « report massif vers le ferroviaire, auquel la Région contribue fortement via des subventions d'investissement ... tant pour les marchandises que pour les voyageurs »</p>	
Association Voie Rapide 147-149 (n°62) - Région Nouvelle Aquitaine ; - Conseils	<p>77 délibérations de conseils municipaux et d'EPCI, toutes opposées au projet autoroutier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des doutes « quant à la viabilité du projet autoroutier » - Le portage par l'Etat « d'un dossier de concertation construit 	<p>Aménagement en voie rapide sur le tracé existant de Bressuire à Limoges, porté par les Départements, en utilisant les possibilités offerte par la loi 3DS de février 2022 (relative à la différenciation, la décentralisation, la</p>	<p>- L'étude des gains de temps incomplète : «quel gain de temps sur LUSSAC -> POITIERS ou sur BELLAC -> LIMOGES ? Combien d'usagers gagnent les 53' mises en avant ?</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
<p>Départementaux 79, 86, 87 ; Parlementaires 79, 86, 87 ; EPCI et communes traversés</p> <p>- Représentants d'associations d'usagers de la route et de consommateurs ; acteurs économiques ; particuliers</p>	<p>dans la précipitation, visiblement orienté en faveur du projet autoroutier, qui ne comporte pas assez de propositions de variantes telles que l'aménagement sur le tracé existant »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un projet fragile : <ul style="list-style-type: none"> o « sous-évaluation des coûts et des impacts » (Cf. la dérive budgétaire sur la déviation de Lussac ; des coûts kilométriques pour la A147 inférieurs à ceux des projets Nord Limoges 2x2 voies et Lussac 2x1 voies) o un tour de table de financement par les collectivités basé sur la fourchette basse (450 M€), dont la répartition Etat-Collectivités n'est pas définie, et hors de portée des moyens disponibles » ; la gestion de surcoûts non précisée o une rentabilité « hypothétique » : à objectiver pour les 2 projets présentés ; sensible aux coûts d'investissement et aux évolutions à venir de la mobilité - Le refus d'un modèle concédé payant dans un territoire fragile socialement (coût complet du trajet Poitiers – Limoges : 61,30 € pour une 5CV, contre 24,90 € en train) - Un projet qui sera payé « 3 fois, voire 4 fois » par l'usager-contribuable (subvention d'équilibre d'investissement, péage, reprise en route départementale du tracé actuel, éventuellement subvention de fonctionnement au concessionnaire si l'autoroute n'est pas rentable) - L'absence d'aménagements sur la RN149 entre Poitiers et Bressuire ; la nécessité de « répartir les travaux sur les points noirs, y compris sur la RN149 » - Des données « tronquées » entre l'étude de concessibilité (novembre 2020) et le dossier de concertation (décembre 2021, et le trafic PL et report Autoroute/RN - Un report de trafic jugé trop faible, et qui « remettra 50% du flux PL et VL dans les bourgs contournés » - Un calendrier de mise en œuvre « flou », en particulier dans la comparaison autoroute/scénario alternatif - L'impact environnemental et cadre de vie 	<p>déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contournement de tous les bourgs entre Bressuire et Limoges - Sécurisation urgente des points noirs accidentogènes - Création urgente de créneaux de dépassement ou de sections à 3 voies en alternat (en particulier sur le tronçon Lussac-Bellac) - Lutte contre la désertification des territoires ruraux, développement de l'économie locale par une liaison sûre et rapide. - Maillage des territoires. - Limitation de l'impact sur l'environnement et les paysages. - Desserte gratuite et sécurisée des bourgs pour équité entre tous les habitants des territoires - L'engagement prioritaire des contournements de Mignaloux-Beauvoir et de Lhonnaizé dans les CPER 	<p>- Où sont les réflexions sur la RCEA (Route Centre Europe Atlantique) ? On ne peut pas imaginer que l'ensemble de l'axe Ouest – Est de la France soit aménagé en 2x2 voies sauf Bressuire – Poitiers</p>
Elus et partis politiques			
<p>Expression d'élus régionaux, départementaux, communautaires ou municipaux de Vienne et de</p>	<p>Le positionnement « de différentes collectivités réparties sur le territoire et concernées par le projet, élu-e d'appartenance politiques différentes » selon les différentes facettes du dossier soumis à concertation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enjeux sociaux économiques sur nos territoires ruraux et péri-urbains, 		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
Haute Vienne (n°61)	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts sur l'environnement, - Aménagement du territoire. 		
Groupe écologiste, solidaire et citoyen du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine (n°53)	<ul style="list-style-type: none"> - Une concertation qui a « mis en avant les vertus d'une autoroute pour résoudre des problèmes de durée de trajet entre les villes de Limoges et Poitiers, la surcharge du trafic poids lourds et l'accidentologie de la voie actuelle » - Les choix de la vitesse et du « toujours plus de trafic routier » réfutés dans un contexte de « défi de décarbonation de l'activité économique, de la relocalisation de l'économie et des circuits-courts. » - La compatibilité du projet avec le SRADDET et la loi Climat et Résilience qui porte « un développement préservant les terres agricoles et la décroissance absolue des gaz à effet de serre » - Les impacts environnementaux du projet - Le choix d'une concession 	<ul style="list-style-type: none"> - Le besoin d'une « réflexion globale et élargie des questions de mobilités et de transport de la Nouvelle-Aquitaine. » - A court terme : « un projet alternatif, multimodal et réaliste d'aménagement de la voie actuelle a été présenté par des acteurs associatifs de Vienne et de Haute-Vienne, et soutenue par une large expression politique » : <ol style="list-style-type: none"> 1. L'incitation au covoiturage, tel qu'inscrit dans la loi LOM (Loi Orientation des Mobilités), 2. La multi-modalité à proximité des deux grandes villes, en étoffant l'offre des réseaux de transports en commun, l'aménagement de parkings relais et de voies et pôles multimodaux, 3. Le renforcement du transport ferroviaire, avec des trains du quotidien pour les voyageurs, en lignes directes et rapides de Poitiers à Limoges, et en omnibus pour les autres trajets du parcours, <ul style="list-style-type: none"> La nécessité que « les lignes ferroviaires Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême deviennent des priorités absolues du prochain CPER» 4. La fin des travaux routiers engagés par l'État à Lussac Les Châteaux, et entre Bellac et Limoges 	
M. Alain Paillet, Maire de La Croix sur Gartempe (N°11) 87210 La Croix sur Gartempe	<ul style="list-style-type: none"> - Le constat d'un « besoin crucial » d'une voie rapide - La remise en cause de la pertinence d'une autoroute : délais par rapport aux enjeux locaux, capacité d'une population à revenus modestes à payer des péages, concurrence avec les voies rapides sans péage A20 et N141, réalisme des dessertes intermédiaires 	Une route 2X2 voies construite par tronçons	<ul style="list-style-type: none"> - La viabilité du modèle économique de l'autoroute, - Les risques de dérive des coûts et des délais, - La gestion des impacts
M. Bruno Schira maire du Dorat (n°51) 87210 Le Dorat	<ul style="list-style-type: none"> - Un débat réducteur : devrait porter sur « le tracé d'une liaison rapide structurante entre les deux métropoles. » <ul style="list-style-type: none"> o Un tracé qui part d'un principe erroné : « les territoires ruraux ne se développent qu'à l'aune du développement des métropoles » o Un tracé à tracer envisager « en termes de bénéfice pour les territoires traversés » - La nécessité d'élargir le débat « vers Nantes et vers l'A71 » et de « désenclaver le nord du département de la Haute-Vienne et le sud du département de la Vienne » : « démographie en berne et paupérisation grandissante » - « Un impact environnemental et un coût à maîtriser » 	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter les accès côté Poitiers et Limoges « le cadre de l'organisation des mobilités nord-sud et est-ouest » : <ul style="list-style-type: none"> o « La pénétrante pour Limoges, c'est l'A20 → relier cet axe nord-sud (l'A20), déjà relié à l'axe est-ouest (N145 à l'échangeur de La Croisière), avec la future voie rapide Limoges-Poitiers à partir d'un échangeur à placer au nord de l'échangeur de Grossereix » o « L'accès sud-est à Poitiers c'est la Liaison Nord Est (LNE). → « brancher » la future deux fois deux voies Limoges-Poitiers sur cette LNE en doublant la D951 extrêmement chargée et accidentogène, à partir de Chauvigny » 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
		<ul style="list-style-type: none"> - Tenir compte du contexte socio-économique du nord Haute-Vienne et du sud Vienne : une « liaison rapide, gratuite et sécurisée entre Limoges et Poitiers, via l'A20, Bellac, Le Dorat, Montmorillon, Chauvigny et la LNE » - Un nouveau tracé « en territoire vierge » pour « ne pas subir de contraintes environnementales inacceptables, ou d'obligations urbanistiques et foncières onéreuses et finalement ...réduire les nuisances potentielles subies par les riverains et d'optimiser le coût des ouvrages » 	
M. Emile-Roger Lombertie Maire de Limoges (n°23) 87000 Limoges	<ul style="list-style-type: none"> - Quel modèle de développement économique possible, tout en respectant les engagements de la France en matière de lutte contre l'artificialisation et de décarbonation, et tout en conciliant « souverainetés » alimentaire et énergétique, et préservation de l'environnement ? - Le constat d'un enclavement de Limoges et des difficultés d'accéder aux territoires vers l'est et vers l'ouest (malgré la RCEA, inachevée) - Le sujet de la « déprise agricole, commerciale, médicale, etc. » des zones rurales du nord Haute Vienne - Le projet d'autoroute Poitiers-Limoges comme levier « pour préserver l'avenir » 		
M. Sébastien Larcher (n°57) Maire de Couzeix (87270) et conseiller départemental du canton de Couzeix	<ul style="list-style-type: none"> - La concertation préalable sur le projet d'A147 : <ul style="list-style-type: none"> o « la seule opportunité que nous aurons pour des décennies pour finir de désenclaver notre territoire » ; o l'identification « des contraintes qui pèsent sur notre territoire et des enjeux » - les bénéfices d'une voie rapide sur l'activité économique et le dynamisme : exemples de Brive, Bessines, Saint-Junien - le contexte : la volonté de Limoges de « s'ouvrir davantage vers la façade atlantique (vers Nantes / La Rochelle / Niort/ Rennes...) afin de garantir une connexion optimisée vers des territoires en pleine évolution et entre l'A20 et l'A10. » - Le projet : <ul style="list-style-type: none"> o « basé sur l'ancien dossier (avant la DUP sur la LGV) sans tenir compte des évolutions structurelles dont Limoges a bénéficié. A savoir, la création de l'Ex D2000 devenue N520 qui a défini de nouveaux centres d'intérêt comme la création de Family Village, l'Aquapolis, le Zenith, la zone d'activités économiques de la grande pièce... » 	<ul style="list-style-type: none"> - La nécessité d'apporter des réponses aux diverses questions : <ul style="list-style-type: none"> o « la construction d'une autoroute financée par une concession est-elle la meilleure réponse aux enjeux de mobilité ? » o la participation financière des collectivités : « définir rapidement le montant des participations afin de préparer les budgets correspondants » o « le montant supportable pour un utilisateur de cet axe en partant de Bellac par exemple » o les fréquentations pour construire « avec les investisseurs un modèle économique acceptable pour toutes et tous » - Développer une approche globale qui tient compte des transformations à venir (nouvelles formes de travail, relocalisation de fabrications et d'emplois, immigration dues aux changements climatiques et géopolitiques) 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Un scénario alternatif « pas crédible » : « conduit à perturber l'environnement d'un maximum de riverains », des « financements toujours repoussés », des « tronçons qui n'apportent rien comme avantage » mis en œuvre en 1er - Les problématiques de la commune de Couzeix : <ul style="list-style-type: none"> ○ Défendre les habitants directement impactés par le projet ○ Ecouter les riverains impactés par le trafic sur la RD947 pour accéder au parc d'Océalim (le plus grand parc d'activités économiques de Limoges Métropole) ○ Gérer l'héritage du passé (tracés de la RN520, de la RN 147, de la voie SNCF et demain de la future RN147 et/ou A147) ○ Suivre le projet de mise à 2X2 voies de la RN520 et ses impacts sur les déplacements 		
<p>Mme Geneviève Leblanc (n°76) Conseillère municipale de Limoges et conseillère communautaire</p>	<p>Une analyse des principaux arguments favorables au projet d'autoroute :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sécurité : un argument «largement en tête des contributions alors que <ul style="list-style-type: none"> ○ le respect du code de la route permet de diminuer les accidents ○ les données récentes d'accidentologie sont représentatives de celles observées sur les 2X1 voies en France (fiche DREAL) - Le désenclavement : un sujet « non étayé » - Le développement économique : <ul style="list-style-type: none"> ○ une infrastructure tend à jouer « le rôle de catalyseur des évolutions déjà observées » (fiche DREAL) ○ des immatriculations de nouvelles entreprises en hausse par rapport à 2019 et des radiations ne baisse ○ plus de 1500 entreprises d'artisanat enregistrées au répertoire des métiers en 2021 - Les effets sur l'agriculture : l'enjeu national du remplacement des exploitants et de leur rémunération, plutôt que celui d'une autoroute ? - Les arguments qui minimisent les effets d'une autoroute sur la base de comparaisons avec d'autres projets et du fait d'un effet faible à grande échelle, ou qui associent l'autoroute au progrès, alors qu'il faut « se projeter dans le monde de demain » : non-pertinents - Le calendrier affiché : des doutes exprimés par plusieurs 		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>acteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'option ferroviaire : la nécessité de l'inclure, même si la liaison actuelle est peu performante 		
<p>Mme Marie-Ange Magne (n°80) Députée de la 3^{ème} circonscription de la Haute-Vienne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement en 2x2 voies de la RN147 : une préoccupation constante depuis des décennies et qui n'avance pas. - Une attente « forte et légitime » : sécurisation ; création d'un « pôle d'équilibre dans une nouvelle région administrative grande comme l'Autriche » ; développement économique - L'aménagement en 2x2 voies de la RN147 sur 6,5 kilomètres entre Limoges et Nieul et les créneaux de dépassement à Chamboret et à Berneuil : toujours non réalisés malgré l'urgence (sécurisation et désenclavement du territoire) - Le projet d'autoroute concédée : <ul style="list-style-type: none"> o évoqué en 2010 et 2017 ; problème de financement et de rentabilité ; péage jugé « difficilement acceptable pour les usagers » par la Ministre des transports en 2018 ; o le besoin d'une subvention d'équilibre de 450 M€ qui « apparaît sous-estimé » o un montant de péage (200 €/mois pour les salariés à temps plein) « intenable au regard du revenu moyen des habitants du Nord de la Haute-Vienne. ... en 2019, le salaire moyen à Bellac est de 1793 €/mois, soit 655€ de moins que la moyenne nationale » ; le risque de « faire payer deux fois la population alors même que les modélisations montrent qu'un peu plus de la moitié seulement des usagers actuels de la RN147 emprunterait l'autoroute. » <p>Le soutien apporté au « au projet alternatif de mise en 2x2 voies gratuite de la RN147 entre Limoges et Poitiers » : desserte du territoire haut-viennois à horizon 2035 ; sécurisation de la route ; niveau de financement public identique aux hypothèses minimales formulées pour le projet autoroutier, à 450 M€ ; gratuité.</p>		
<p>Fédérations du Parti Communiste Français de la Vienne et de la Haute-Vienne (n°33)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un projet d'autoroute concédée entre Poitiers et Limoges injustifié : « économiquement contestable, contraire aux engagements de la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique et la protection de l'environnement, coût prohibitif pour les collectivités locales et les usagers » - Constat que « Limoges et Poitiers ne sont plus aujourd'hui des villes enclavées » <ul style="list-style-type: none"> o A20, A89, A10 et accès aux ports de l'Atlantique ; 	<ul style="list-style-type: none"> - « Améliorer la sécurité et le confort de la RN147 doit rester une priorité » → Nécessité de poursuivre les opérations prévues au CPER et de procéder à des améliorations complémentaires de l'axe au travers du contournement de bourgs et la réalisation de créneaux de dépassements comme le propose le scénario alternatif. - Engager rapidement les travaux déjà programmés au CPER 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
86000 Poitiers 87000 Limoges	<ul style="list-style-type: none"> ○ TGV Bordeaux-Paris et rénovation en cours de la ligne POLT ; ○ Ligne TER Poitiers – Limoges qui « si elle était rénovée, permettrait de reporter sur le rail une partie non négligeable des flux routiers » <p>- Contestation du lien entre infrastructure nouvelle et développement économique (exemple de Pau avec la A65 et de Vierzon avec la A 20) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « une autoroute n’amène pas d’installation d’entreprises en milieu rural et fragilise celles qui existaient à proximité immédiate de l’axe initial (hôtels, restaurants, garages, stations-services ...) » ; ○ risque de vidage des centres villes (ex. Limoges, -6000 habitants en 6 ans) <p>- Risque d’augmentation sensible de la pollution et de la quantité émise de gaz à effet de serre, et d’accentuation de l’étalement urbain</p> <p>- Impacts sur l’agriculture : risque de disparition ou déstructuration de nombreuses exploitations,</p> <p>- Risque d’artificialisation induite des sols avec des conséquences sur l’agriculture, la biodiversité et la gestion de l’eau, sans cohérence avec le SRADDET (« réduire la consommation foncière de 50 % à l’horizon 2030 »</p> <p>- Un financement public total de 1,236 milliards sur les 1,673 milliards, et une d’équilibre supportée notamment par les collectivités « confrontées simultanément à la baisse continue de leurs dotations, à l’accroissement de leurs compétences et à la baisse de leurs capacités fiscales »</p> <p>- L’impact sur les travailleurs les plus éloignés de la ville, souvent aussi moins riches que ceux des proches périphéries (200€ par mois pour un habitant de Lussac qui travaille à Poitiers ou une augmentation du temps de trajet via l’itinéraire de substitution).</p>	<p>- Rénover la ligne TER « pour améliorer l’offre tant d’un point de vue qualitatif (vitesse, confort) que quantitatif (nombre de dessertes), cette régénération et cette modernisation permettant de couvrir une grande partie des besoins de déplacements entre les deux villes »</p> <p>- Engager rapidement des « investissements à hauteur des besoins ... pour l’intermodalité dans les gares intermédiaires »</p>	
Monde économique			
<p>Association A147 Grand Ouest (n°10)</p> <p>CCI de Limoges et de la Haute-Vienne, CCI Vienne, CMA de la Haute-Vienne, CA Haute-Vienne, CA de la Vienne, CPME 87, Fédération du bâtiment et des travaux publics</p>	<p>Le projet A147</p> <p>- Des enjeux de sécurité des usagers, de fluidité du trafic, de compétitivité économique, d’avenir des territoires, non résolus par une politique d’aménagement progressif de la RN 147 ; « des constats majoritairement partagés ... qui n’ont trouvé leur traduction ni dans les politiques annoncées ni dans l’effectivité des engagements financiers »</p> <p style="text-align: center;">Réduire significativement la distance entre Poitiers et Limoges : permettra de changer d’échelle au niveau</p>	<p>- Un agenda volontariste pour garantir la sécurité sur l’axe Limoges – Poitiers</p> <p>- Repenser les interactions avec les territoires : pour une autoroute inclusive</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ limiter la consommation du foncier en utilisant les aménagements et ouvrages existants, en optimisant l’emprise au sol de l’autoroute, ○ concevoir un aménagement foncier intelligent en s’appuyant sur l’association des expropriés de la LGV 	<p>Intégrer dans le processus décisionnel les « méthodes et d’outils novateurs en rapport avec l’enjeu » : « base documentaire pluridisciplinaire ; évaluation des innovations déjà expérimentées ou mises en œuvre en France comme à l’étranger ; modèle de trafic faisant appel à l’IA ; projections de la valeur ajoutée et des retours économiques et fiscaux de l’autoroute A147 ; calcul des coûts complets</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
<p>de la Haute-Vienne, Fédération interdépartementale des entrepreneurs de travaux publics - Nouvelle-Aquitaine, Fédération nationale des transports routiers, Fédération nationale des transports de voyageurs, Medef 87, UIMM Limousin, Union des entreprises de Transport et Logistique de France (TLF), U2P Nouvelle-Aquitaine</p>	<p>européen. Articuler les deux bassins de vie grâce à un itinéraire moderne et sécurisé, c'est démultiplier l'impact du réseau de nos villes et de nos territoires au profit de l'emploi.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La cible : un « vrai projet d'autoroute concédée, articulée avec les déviations ou créneaux de dépassement retenus dans les CPER et permettant de rendre demain à la route actuelle sa fonction de proximité » <ul style="list-style-type: none"> o Le scénario alternatif : s'appuie sur un « rattrapage d'ici 2028 d'opérations inscrites au CPER qui s'achève », sans garantie pour la suite. o L'autoroute : « le contrat de concession inscrira dans le marbre, tracé définitif, financements, phasage et date de mise en circulation de l'autoroute A 147 » 	<p>et sur les SAFER.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innover dans la qualité environnementale du projet (dont : viser « l'optimum, voire l'autonomie énergétique ») - Nous préparer à la disruption des mobilités : véhicules tout électrique ou à hydrogène, covoiturage ou transports à haut niveau de service sur une voie spécifique, partage des données pour la sécurité, interopérabilité des paiements entre modes de transports, péages sans arrêt (« free flow »). 	<p>prévisionnels qu'engendrerait le refus de la solution autoroutière. »</p>
<p>Association A147 Grand Ouest (n°70) Scénarios alternatifs</p>	<p>Les scénarios alternatifs</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'analyse comparée des scénarios soumis à la concertation « suscite de fortes interrogations » <p>Le projet autoroutier :</p> <ul style="list-style-type: none"> o un enjeu de « création d'un bassin d'emploi de 750 000 habitants au nord de la région NA, équilibrant la métropolisation croissante du sud avec le pôle bordelais » ; o « un gain de temps par rapport à la situation actuelle entre 57 minutes et 1h37 » ; o 8 diffuseurs et 2 aires de service « dont il faudra documenter précisément les fortes retombées pour l'économie et l'emploi » ; o un montant de la subvention d'équilibre pour le projet autoroutier « stabilisé, clair, intégré dans le calcul de rentabilité pour les finances publiques » ; o la capacité « à mieux traiter la transition environnementale » de façon globale (3 composants sur 7 de la VAN SE sont relatifs à la pollution) d'autant que « les questions relatives aux exploitations agricoles et propriétés forestières sont d'ores et déjà identifiées » (commission traitant du foncier et « référentiel équitable et dynamique des compensations ») <p>Le scénario alternatif du dossier de concertation :</p> <ul style="list-style-type: none"> o des déviations à 2x2 voies non mises aux normes autoroutières et « le statu quo à 2x1 voies sur 39,6 km entre les sorties de Lussac et de Bellac, et entre Berneuil et Chamboret » ; 40% de l'itinéraire "oublié" dans « la lutte contre l'insécurité routière, la fluidité de 		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>l'itinéraire, le rééquilibrage des territoires »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ l'amplitude du gain en temps de trajet à documenter plus précisément ; un calendrier peu documenté qui induit des doutes sur l'échéance de 2035 ; ○ un montant non documenté « ni techniquement, ni financièrement, avec un tracé qui fait question » ; une valeur nette actualisée socio-économique (VAN-SE) négative qui le disqualifie ; ○ une « vision fragmentée et mécanique des territoires » du fait de l'alternance 2X2 voies / giratoires / 2X1 voie ; ○ un tracé qui « n'épouse pas le tracé de moindre impact » et « ne pouvant pas traiter globalement les questions du foncier et de l'artificialisation des sols » ○ une « cohabitation poids lourds/VL qui ne fera que croître et est pérennisée » avec les conséquences sur l'accidentologie <p>- La stratégie bas carbone et la loi du 22 août 21 « n'interdisent en rien la construction d'autoroutes (A 147) ou de routes (scénarios alternatifs) mais impliquent une stratégie volontariste de baisse de l'artificialisation des sols qui brise le cercle vicieux actuel »</p>		
<p>CCI Limoges Haute Vienne (N°17) 87000 Limoges</p>	<p><u>Données sur les accidents corporel 2012-2021</u> Source: Direction Interdépartementale des Routes Centre Ouest Juillet 2021 <u>N147 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 45% des accidents recensés entre 2012 et 2021 sont des accidents graves (dont 23% mortels) ; - 63% des blessés ne sont pas hospitalisés suite à ces accidents et ils sont de moins en moins nombreux ; - Nette diminution du nombre d'accidents graves entre les deux périodes de référence (2012 2016 et 2017 2021) : - 53%, mais le nombre d'accidents mortels reste stable ; - La Haute Vienne concentre 26% des accidents mais présente un taux de mortalité supérieur à celui de la Vienne (27% des victimes mais 65% des personnes tuées et 51% des blessés hospitalisés) ; - Les portions à 2x2 voies dans la Vienne concentrent les accidents les plus légers, contrairement aux portions à 2 voies qui, quel que soit le département, présentent les taux de mortalité routière les plus importants ; - Les tronçons de route les plus dangereux sont présents en Haute Vienne car ils concentrent la majorité des accidents 		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>mortels (principalement au début de la RN147 à Anglard ainsi qu'à la délimitation 87/86) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les accidents mortels les plus récents impliquaient un poids lourd ; - La majorité des accidents les plus légers est quant à elle située autour de la Rocade de Poitiers. <p><u>N520 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 24% des accidents recensés entre 2012 et 2021 sont des accidents graves (dont 42% mortels) ; - 78% des blessés ne sont pas hospitalisés suite à ces accidents ; - Le nombre de tués tend à diminuer sur cet axe contrairement au nombre de blessés en forte croissance (+17% de blessés hospitalisés et +58% de blessés non hospitalisés) ; - Nette augmentation du nombre d'accidents légers entre les deux périodes de référence. Le nombre d'accidents graves reste stable (6 accidents par période de référence) ; - Le tronçon Est enregistre plus d'accidents, mais les accidents les plus dangereux ont lieu à l'ouest de l'axe sur la partie reliant le PR6 à la N141. <p><u>Sur la base des coûts de l'insécurité estimés par l'ONISR en France :</u></p> <p>Le coût de l'insécurité sur 10 ans sur les deux axes est estimé à 161 M€ , dont 136 M€ pour la RN147 et 25 M€ pour la N520.</p>		
<p>CCI Limoges Haute Vienne (N°17) 87000 Limoges</p>	<p><u>Nœuds/échangeurs autoroutiers et économie locale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcement de la sécurité routière : <ul style="list-style-type: none"> o Amélioration de la fluidité du trafic routier o Séparation des flux de circulation afin de décharger les grands axes routiers existants. o Limitation des risques de ralentissements et de bouchons o Certains « se positionnent comme de véritables infrastructures multimodales intégrant des équipements structurants (gare routière et/ou ferroviaire, pôle commercial, zone d'activités...) » - Impacts sur l'économie locale : « catalyseur de développement » : accélération du développement, « notamment en milieu rural » , « impact plus limité dans les territoires les plus urbains qui disposent déjà d'une certaine attractivité » : <ul style="list-style-type: none"> o Tendances en milieu rural : augmentation de la densité 		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>de population dans les communes limitrophes ; soldes migratoires et naturels positifs ou qui le deviennent ; augmentation de la population active ; revenu fiscal de référence qui augmente (installation de CSP+) ; accueil de ménages qui travaillent plus loin</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Conditionné à des politiques volontaristes locales : actions en faveur du maintien du commerce de proximité ; développement de structures qui proposent de nombreux services et d'activités génératrices d'emplois ; développement de services et équipements structurants, principalement communautaire (équipements sportifs, MSP, tiers lieux...) ; actions de valorisation touristique, développement d'une offre en restauration et hébergement attractive ○ Pour de nombreux élus locaux : « une opportunité pour implanter de nouvelles activités économiques à un emplacement géographique stratégique : foncier attractif, accessibilité, visibilité, offre de services dédiés (offre clé en main pour les entreprises) » <p>- Impacts sur les entreprises : améliore la relation clients-fournisseurs ; crée de nouveaux marchés/débouchés ; engendre des retombées économiques en termes d'emplois ; impulse les relocalisations et l'ouverture d'établissements secondaires ; favorise la croissance exogène ; encourage la modernisation/développement des établissements » ;</p> <p>mais « met en difficultés certains secteurs d'activités (alimentation, débit de boissons, restaurants et stations-services) notamment en milieu rural pour les communes qui ne sont plus traversées.</p> <p>- Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ du bassin de vie de Saint-Pardoux-l'Ortigier (nœud autoroutier A20/A89 mise en service en 2015) ○ du pôle économique communautaire Atlansèvre (Niort) 		
<p>CCI Nouvelle Aquitaine (N°6)</p> <p>Bordeaux</p>	<p>- Une autoroute « indispensable pour renforcer le développement économique du nord de la Nouvelle-Aquitaine », pour répondre à deux urgences : « une urgence en termes d'attractivité des territoires du nord de la région et une urgence de sécurisation de l'axe entre Limoges et Poitiers</p> <p>- La vocation d'aménagement du territoire ce cet itinéraire, un rôle de « connexion entre l'A10 et l'A20 », et un « usage de niveau interrégional en assurant la connexion entre les</p>	<p>- « Afin de garantir l'équilibre économique du projet, il s'agira de prendre les mesures nécessaires pour assurer le report du trafic de poids lourds vers l'A147. Il serait judicieux d'inciter les préfets et les maires à prendre des arrêtés pour interdire les poids lourds sur les axes parallèles à l'autoroute. »</p> <p>- La possibilité de « revoir à la hausse de l'assiette de la concession ..., permettant une réduction du montant de la subvention publique et une meilleure adhésion des</p>	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>capitales régionales Nantes, Poitiers et Limoges » (Cf. schéma routier national de 1992 – non repris dans le schéma national des infrastructures terrestres (SNIT) de 2011)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une autoroute « pour gagner en attractivité » : faciliter le désenclavement de Limoges et de Poitiers, respectivement deuxième et troisième agglomération de la région, et constituant « deux pôles urbains importants pour l'équilibre régional » <p>La « priorité numéro 1, au même titre que l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Limoges et Paris » pour « 60% des chefs d'entreprises de la Haute-Vienne » interrogés en 2017</p> <p><i>« Renforcer l'attractivité globale de la Haute-Vienne et de la Vienne ; Attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux résidents sur le territoire ; Faciliter les déplacements des entreprises et de leurs salariés d'une ville à l'autre, d'une région à l'autre ; Maîtriser les coûts de transport de marchandises grâce au gain de temps engendré ; Développer la synergie entre les CHU et les universités de Limoges et Poitiers ; Développer le tourisme et le commerce de proximité »</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Une autoroute pour gagner en sécurité (la RN 147 « classée troisième route la plus dangereuse de France au kilomètre ») ; une dangerosité qui « pourrait s'accroître dans les prochaines années avec l'augmentation de la densité du trafic : les études prévoient une augmentation de 10% à horizon 2040 » - La concession comme « seule solution pour construire l'autoroute entièrement et rapidement » : « garantir la vision globale du projet » ; sortir d'une « logique d'aménagements ponctuels et successifs de la RN147 » ; permettre les « huit embranchements permettant d'irriguer tous les territoires » - La concession pour garantir des délais de construction raisonnables ; « Sans concession, pas de financement complet et donc pas d'autoroute » - Un « coût pour l'usage ... limité : ...un coût de péage à environ 12 € pour un Limoges-Poitiers » 	<p>collectivités au projet »</p>	
<p>Entreprises du Nord Haute Vienne (n°37) Bellac, Peyrat de Bellac, Val d'Issoire, Blond, Le Dorat, St Julien les Combes, Blanzac,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sur le nord de la Haute Vienne : <ul style="list-style-type: none"> o une perte démographique depuis plusieurs années et un territoire qui s'appauvrit o le problème de l'emploi pour le conjoint salarié, du fait du temps d'accès à Poitiers ou Limoges o le vieillissement des chefs d'entreprises sur la COMCOM Haut-Limousin-en-Marche et la difficulté à 		<ul style="list-style-type: none"> - Le projet d'autoroute concédée : passer dès l'appel d'offre les 11 zones prévues à 2X1 voies en 2X2 voies pour « une fluidité de parcours optimale » et des « conditions sécuritaires dignes d'une vraie autoroute » - Interdire l'itinéraire de substitution au fret, et le faire passer par les « agglomérations lésées

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
Argenton/Creuse, Brive la Gaillarde, Nouic	<p>trouver des repreneurs, avec l'impact sur l'emploi</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 19 entreprises actives à l'international qui ont du mal à recruter et garder leurs salariés, avec le risque de relocalisation vers des territoires plus accessibles ○ Un insécurité routière importante <p>- Le projet d'autoroute et l'environnement :</p> <p>L'artificialisation des sols :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 0,12% de la surface agricole de la Vienne et de la Haute Vienne ○ La nécessité de rester « attentif à la sauvegarde du patrimoine agricole et des agriculteurs » <p>La pollution : moindre avec une autoroute (freinage et accélération moindres ; moins de virages)</p> <p>Le label Village Etape pour maintenir l'attractivité des centres bourgs (ex. de Bellac).</p> <p>- Le financement du projet d'autoroute :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Des financements publics proches entre l'autoroute et le scénario alternatif, pour des projets non comparables ○ L'effet levier de la subvention publique (450 M€) qui permet d'engager un investissement de 1 md€ ○ La possibilité de négocier des tarifs de péage pour les usagers quotidiens ○ La possibilité de forcer le passages des PL par l'autoroute (arrêtés municipaux) 		par le tracé de l'autoroute »
Fédération française des Villages Etapes (n°65) M. Bertrand OLLIVIER, président	<p>- Le projet de mise à 2x2 voies de la RN 147 : « plusieurs objectifs dans lesquels les Villages étapes existants ou identifiés le long de cet itinéraire nous semblent s'inscrire pleinement » (la sécurité routière vs la capacité à faire des pauses ; la qualité du service aux usagers vs les services et commerces nécessaires aux personnes en transit ; l'attractivité et la desserte des territoires traversés vs sortir et passer un peu de temps à la découverte des régions traversées)</p> <p>- L'exemple de Bellac, labellisée Village étape® en 2010 et des aménagements réalisés et de la mobilisation des commerçants</p>		<p>Village étape® : un label d'Etat attribué par le Ministère de la Transition Ecologique, concernant des communes desservies par un axe routier national (routes nationales ou autoroutes non concédées à une société) → le risque que Bellac perde sa labellisation avec l'arrivée d'une autoroute concédée</p> <p>⇒ « Nous demandons à ce que le Village étape existant sur l'axe, ainsi que les futures labellisations, soient maintenus au titre de l'antériorité et intégré au potentiel futur contrat de concession ; ce qui comprendrait notamment l'inscription de la signalisation relative au label au cahier des charges. »</p> <p>Cf. « la mise à 2x2 voies de la RCEA (RN79 / A79) par recours à une concession. Suite à l'enquête publique, le maintien des Villages étapes existants ... a</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
			été validé et inscrit au cahier des charges du concessionnaire
Inter consulaire de la Creuse (n°54) 23000 Guéret CCI Creuse Chambre d'agriculture de la Creuse Chambre des métiers et de l'Artisanat Nouvelle aquitaine - Creuse	Un enjeu à élargir « à la question plus globale de la liaison entre la partie nord-est de la Nouvelle Aquitaine et les régions voisines (AURA, Centre Val de Loire, Pays de Loire) et plus largement encore entre la façade atlantique et l'est de la France et le Centre Europe »	Compléter le projet d'A147 avec « le barreau manquant de la RCEA/RN 145 entre la Croisière et Bellac » car le trafic sur le tronçon RCEA Bellac- La Croisière est supérieur à celui de Bellac-Limoges (pour les poids lourds en particulier) : <ul style="list-style-type: none"> - Réponse aux besoin de plus d'usagers - Amélioration de la faisabilité technique (moins de contraintes urbaines, même si nécessité d'un concertation avec le monde agricole) - Report sur la A 20 et la RCEA de plus de trafic PL, et délestage des trafics PL congestionnant le nord de Limoges - Sécurisation du parcours haut-viennois de la RCA qui « souffre d'une accidentologie élevée » - Fluidification de la RCEA qui relie la façade atlantique à l'est de al France - Positionnement de Poitiers te de Limoges dans une infrastructure d'échelle nationale et internationale 	
M. Pierre Massy (n°71) Président de la CCI Limoges - Haute-Vienne Président de l'association A147-Grand Ouest	- Les enjeux : <ul style="list-style-type: none"> o « enrayer l'hécatombe de morts et de blessés graves et répondre à l'appréhension des usagers » o « permettre à nos entreprises de saisir leur chance de figurer parmi les acteurs gagnants de la concurrence économique » o « placer nos territoires à la pointe des innovations, des nouvelles mobilités et des transitions numériques et environnementales, en refusant l'enclavement » o « faire de l' autoroute A 147 le chaînon attendu entre la façade ouest atlantique et la route Centre Europe atlantique, et sur l'itinéraire Nantes Poitiers Limoges Toulouse Méditerranée » Le retour d'expérience de la concertation préalable : <ul style="list-style-type: none"> - Le constat « d'un consensus discret sur le fait que les choses ne peuvent plus rester en l'état sur Poitiers – Limoges » concernant : <ul style="list-style-type: none"> o le « caractère inacceptable, de l'extrême insécurité routière sur la route actuelle, déviations à 2x1 voie comprise » o les « menaces lourdes qui pèsent sur les activités, les emplois, le maintien des jeunes, le recrutement, et plus 		L'ouverture par l'État d'un 'débat concret avec les élus et les acteurs territoriaux sur l'égalité des territoires, dans le cadre de la stratégie bas carbone et de la loi du 22 août 21 (articles 191 à 194 particulièrement)'

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>globalement l'attraction de la ruralité »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ la « nécessité de penser l'itinéraire 147 dans une vision plus large, ouverte sur l'interrégional (par exemple la RN 149) et sur les enjeux de niveau national ou européen » ○ le maintien des opérations prévues au CPER 2014-2021 <p>- Le fait que « l'idée de concevoir un itinéraire de bout en bout aux normes autoroutières ne suscite pas de véritable opposition », bien que le portage par la DREAL « d'un scénario d'apparence, non documenté » ait « annihilé durant la concertation toute notion de choix stratégique autre que oui ou non à l'autoroute »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le choix d'une concession : « opératoire pour réaliser la totalité de l'objectif à horizon proche », « le plus favorable pour les finances publiques », présentant une « valeur actualisée nette socio-économique est fortement positive » ○ L'autoroute : un levier du développement économique ○ La possibilité d'un projet innovant et une « vitrine » au plan environnemental (décarbonation, nouvelles technologies propres, chaussées à induction, etc.), bien que la concertation n'ait pas permis d'approfondir ces sujets (rejet apriori de l'autoroute, scénario alternatif « peu opératoire ») <p>- La « réalité d'un dissensus »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ entretenu par le scénario alternatif qui a joué « un rôle de générateur de facilité en exonérant les sceptiques de chercher une solution innovante, voire une synthèse possible » ○ et la concession (régime « méconnu ») 		
Particuliers			
<p>M. Alain Braguier (n°25) 35000 Rennes</p>	<p>-</p>		<p>Des interrogations sur les trafics au vu des documents mis à disposition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles explications aux valeurs de trafics mentionnées différentes de celles observées sur le terrain ? - Quelles explications à des évolutions de trafic résultantes différentes des hypothèses annoncées ? Pourquoi les trafics sur la branche RN145 Bellac – La Croisière stagnent-ils, voire régressent, en solution de référence alors qu'il s'agit d'un trafic surtout

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
			<p>longue distance qui selon les hypothèses annoncées devrait être en croissance importante ? Et pourquoi le trafic sur la RN147 au sud de Bellac croit-il en solution de référence alors qu'il s'agit surtout d'un trafic local qui selon les hypothèses annoncées devrait être en décroissance ?</p> <p>- Pourquoi les aménagements en cours sur la RCEA n'auraient aucune incidence en matière de trafic sur le tronçon Bellac – La Croisière ?</p>
<p>M. Alain Braguier (n°30) 35000 Rennes</p>	-		<p>Des interrogations sur les projets routiers :</p> <p>- « il n'existe pas de liaison Limoges - Lyon directe par un réseau structurant existant ou projeté », alors qu'il est indiqué que " L'accès aux ports de l'Atlantique depuis les pôles industriels de Toulouse et Lyon serait facilité par une meilleure liaison entre Limoges et Nantes" » → Existe-t-il un projet de transformation de la RD941 Limoges-Aubusson-Clermont-Lyon ?</p> <p>- il est aussi question d' "Une liaison est-ouest performante entre l'A10 et l'A20" : « On serait donc tenté d'imaginer une liaison à peu près perpendiculaire aux axes A10 et A20 et au plus court entre A10 et A20 » → est ce qu'il est plus judicieux de faire déboucher un axe transversal sur l'A20 ailleurs qu' au niveau d'une jonction transversale ? Dans le cas présent il s'agit de la RN145</p>
<p>M. Alain Braguier n°3 (n°85) 35 Rennes</p>	<p>- Un périmètre du débat public « extrêmement limité », avec la comparaison de « deux objets financiers qui ne remplissent pas les mêmes fonctions », et non « deux projets routiers aux fonctions principales identiques » ; « un débat tronqué », « alors qu'on ne sait pas si c'est la bonne question » qui est posée</p> <p>- Des alternatives non évoquées dans le dossier de concertation :</p> <ul style="list-style-type: none"> o une mise à 2x2 voies complète de la RN147 sans péage, et sa rentabilité, « ce qui aurait permis d'éclairer le débat » o des variantes d'autoroute à péage et sans péage Poitiers -La Croisière (sans aménagement du tronçon Bellac-Limoges) 		<p>- Des questions sur les scénarios étudiés dans l'étude de faisabilité sur le calcul de la valeur actualisée nette socio-économique (van-SE) des différents scénarii, qui conduisent à une question sur le choix du scénario retenu :</p> <p style="padding-left: 40px;">Est-il « plus facile d'apporter la subvention d'équilibre à la charge des collectivités et de l'Etat (de plus de 736 M€ HT à l'étude de faisabilité et qui varie de 449 M€ à 771 M€ selon le dossier de concertation) en seulement 5 ans plutôt que de financer les mêmes travaux avec les mêmes partenaires (évalués à 1 068 M€) sur 10-15 ans ? »</p> <p>- Le besoin d'une « contre-expertise de l'étude</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> - Le financement de l'autoroute : <ul style="list-style-type: none"> o « La mise en concession présente l'intérêt est de déplacer le risque financier (résultat des appels d'offres, réclamations des entreprises, taux d'emprunt, péages,...) de l'Etat et des collectivités vers un privé. Mais, sans parler « des contraintes financières de l'État », ne faudra-t-il pas que les collectivités elles-mêmes empruntent pour verser rapidement leur part de subvention d'équilibre ? » o Le « cadeau » au concessionnaire des tronçons payés dans le cadre des CPER également payés par les collectivités et l'Etat (donc le contribuable) » : « au détriment d'une partie des usagers qui ne prendront pas la route à péage et des riverains qui continueront à subir la partie de trafic qui n'empruntera pas la route à péage » 		<p>socio-économique (et de l'étude de trafic) pour en rectifier les anomalies et apporter les explications utiles</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'éclaircissement sur les conditions de mise en œuvre de l'effort financier des collectivités
<p>M. Alexis GONIN (N°16) 86320 Persac</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'Etat doit s'engager pour le changement climatique, « ainsi que les collectivités locales et plus largement tous les citoyens ». Le principe de base à tout aménagement est : Éviter Réduire Compenser. « Cette autoroute est encore évitable ». - Si les 2x2 voies prévues au CPER étaient intégrées dans un projet d'autoroute : « les habitants de ces milieux ruraux n'auraient plus accès gratuitement aux 2x2 voies existantes ». - Les impacts de l'autoroute : <ul style="list-style-type: none"> o Le paysage : fracture visuelle et de continuité écologique sur 120 km dans un territoire rural relativement préservé qui fait valoir cet argument comme axe de développement touristique o L'agriculture : la loi climat et résilience interdit toute artificialisation des terres. Les PAT (projets agricoles territoriaux) pour favoriser l'agriculture « seraient balayés par ce projet qui viendrait artificialiser 800 ha de terres ». o La biodiversité o L'eau : passage de l'autoroute sur des zones de captage avec les pollutions qui y sont liées o La qualité de vie des habitants : nuisances sonores et visuelles. - Les véritables flux de circulations se situent entre Poitiers et Lussac les Châteaux ainsi qu'entre Limoges et Bellac. Il s'agit de déplacements pendulaires. 	<ul style="list-style-type: none"> - Il est nécessaire, aujourd'hui, de proposer de nouvelles solutions de déplacement plus respectueuses de l'environnement. Les autoroutes sont des solutions qui datent des années 1970 et répondaient aux besoins de l'époque. - Il semble urgent de penser à des solutions de déplacement alternatives et enfin de favoriser les mobilités douces comme le train. - « L'aménagement de la N147 semble la solution du compromis, aussi bien en termes écologiques qu'économiques. Cela est d'ailleurs prévu dans le CPER, pour lequel une grande partie des crédits est déjà engagée et votée. Ces doubles voies répondent aux véritables besoins que sont : <ul style="list-style-type: none"> o - Contourner les villes o - Faciliter les liaisons entre Lussac-les-Châteaux et Poitiers, Bellac et Limoges » 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> - Répondre aux enjeux du territoire signifie ne pas augmenter les inégalités de déplacement qu'engendrerait la construction d'une autoroute payante dont les premiers impactés, les habitants du territoire, ne pourraient pas profiter. - Etant donné l'évolution de la réglementation automobile, les coûts qui lui sont liés, le sens de l'évolution de la société et les solutions de déplacement en commun déployées par les collectivités, le nombre de véhicules est voué à diminuer. - « Le coût de ce projet est de 1,2 milliard d'euros. Une grande partie doit être financée par l'Etat et les collectivités locales. Les habitants de la Vienne et de la Haute Vienne « sur financeront » cette autoroute : Via leurs impôts, l'argent de leurs collectivités (les sommes utilisées pour l'autoroute ne seront pas pour d'autres projets) leur propre argent à chaque utilisation de cette voie. » - « Le scénario de l'autoroute est largement surreprésenté dans cette consultation et le traitement ne paraît pas équitable avec le scénario alternatif. Ce dernier n'est pas du tout mis au débat, étudié, ou partagé ». « Nous pouvons nous interroger sur la neutralité de cette concertation ». 		
<p>M. Armel ARCONDEGUY (n°87) 87270 Couzeix</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'autoroute Poitiers-Limoges : un projet « inutile et nuisible » : <ul style="list-style-type: none"> o Le gain de temps annoncé de 51 minutes pour les véhicules légers : « ne peut être atteint et garanti tout le temps » et « dans le temps » <ul style="list-style-type: none"> ▪ du fait de « tronçons à forte déclivité difficilement franchissable par les véhicules de faible puissance qui ne peuvent atteindre les vitesses limites envisagées » ▪ du fait des aléas sur les conditions météo ou de circulation ▪ du fait d'une « une modération des vitesses admissibles » que la loi va « immanquablement » imposer ▪ Des consommations d'énergie fortement augmentées o Des coûts d'utilisation élevés : la nécessité d'un salaire supérieur à 2,5 SMIC, pour compenser le coût du péage et de la surconsommation « due à l'augmentation de la vitesse et au franchissement des fortes déclivités » - La mobilité basée sur l'usage généralisé de l'automobile : « pas durable mais très impactant pour notre univers de vie, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle planétaire » 	<ul style="list-style-type: none"> - adopter « un comportement responsable qui nous ramènerait rapidement à une consommation acceptable, durable des ressources de la planète » - réduire l'usage des véhicules automobiles - limiter les vitesses de circulation des véhicules automobiles - « réinventer » l'organisation : « arrêter de créer des désordres plutôt que d'espérer les corriger grâce aux progrès scientifiques et techniques » 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>- Dans un contexte d'empreintes de l'homme sur la planète « absolument intolérables » (consommation des ressources planétaires ; des « désordres et des risques de plus en plus graves et de plus en plus durables » ; la responsabilité de la France « comme toutes les nations les plus riches » ; le déni « des français en particulier et des humains des pays dits développés en général » par rapport à « cette surconsommation de la planète »)</p>		
M. Blaud (n°96)	-	-	
<p>M. Christophe Beurain (n°66) Enseignant-chercheur dans le domaine de l'aménagement du territoire</p>	<p>- Des questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « si les données du débat entre « nous » (les humains ...) sont désormais bien connues, le temps n'est-il pas venu de considérer que la définition de cet « entre nous » doit être élargie, et par conséquent de s'intéresser également, et plus largement, à l'opinion de l'ensemble des vivants de ce territoire potentiellement impactés par ce projet d'infrastructure ? » ○ « que diront nos petits-enfants quand ils sauront que nous avons délibérément sacrifié une partie de ceux à qui ils sont attachés, au double sens du terme ? Que savons-nous de leurs attentes à ce jour ? A la difficulté de faire entendre la voix des non humains s'ajoute donc en réalité celle de prendre en compte dès maintenant la voix des générations futures, humaines ou non. » <p>- Des constats :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « notre rapport à la « nature » ... est depuis plusieurs siècles marqué du sceau du rationalisme ... [et] l'exclusion de ces êtres, pourtant vivants et participants à ce titre à l'habitabilité de notre Terre commune » → une attitude générale consistant à penser que « la nature est belle, ... mais ... n'a pas voix au chapitre, et n'a rien à nous dire sur la manière de vivre ensemble » ○ « plus nous réduisons la part de l'habitat disponible pour les êtres vivants non humains au sein de notre territoire (et au-delà ...), plus nous hypothéquons notre capacité à favoriser le développement du vivant sous toutes ses formes » <p>- La gestion de la problématique posée :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Des arguments « en faveur et « contre » le projet d'autoroute « bien connus », dont certains « à relativiser » ○ « L'essentiel est ailleurs » : « dans la nécessité que nous avons désormais à penser l'aménagement du (de 		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>notre) territoire avec l'ensemble des vivants, donc à imaginer des dispositifs qui permettent de franchir cette barrière entre eux et nous ...»</p> <p>Comment s'y prendre ?</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « identifier ceux des êtres vivants qui seront potentiellement impactés par ce projet » : c'est « la tâche de l'évaluation environnementale et du diagnostic environnemental ... qui ne doit pas servir uniquement à l'évaluation monétaire du coût de ces impacts environnementaux (que le financeur sera contraint d'assumer) mais doit également avoir un objectif pédagogique auprès du public : informer le plus grand nombre d'entre nous de la composition complète du collectif des êtres non humains impactés par ce projet. Les nommer et les sélectionner pour participer à la discussion est déjà une étape cruciale » ○ « imaginer des dispositifs leur permettant de s'exprimer. Ce doit être ici le rôle des expérimentations, d'où qu'elles viennent : des sciences (naturelles et humaines), des professionnels, des habitants... De tous ceux qui en réalité, par l'expérience et au moyen d'outils techniques plus ou moins sophistiqués, donnent à voir et à entendre les pratiques de ces êtres que nous côtoyons quotidiennement et auxquels nous sommes attachés pour notre propre avenir. D'une certaine manière, la démarche Eviter Réduire Compenser (ERC), inscrite dans la loi, s'intègre dans ce type de dispositif, même si ce dispositif est loin d'être totalement satisfaisant. ... Le Limousin ...pourrait constituer un terrain d'expérimentation pionnier en la matière ». 		
<p>M. Francis Kay (n°36) 87300 Breuilaufa</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un projet en contradiction avec la « Loi Climat et Résilience » du 22 octobre 2021, non prévu par la Loi sur les mobilités, en contradiction avec le STRADDET sur l'artificialisation des terres ; un coût « minoré » - Le risque de disparition des derniers commerces de proximité , et d'augmentation du trafic sur la RN 147 - L'impact sur l'environnement, sur la transition écologique et la baisse des G.E.S. 	<p>une véritable amélioration du réseau actuel et un couplage décisif avec un « véritable » réseau ferré, « utilisable par un maximum de travailleurs et retraités » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet d'amélioration de l'existant : projet le plus pertinent, « compte-tenu de l'estimation du trafic principalement important entre Lussac-les-Châteaux /Poitiers d'une part et Bellac/Limoges d'autre part » - La déviation des poids lourds sur une 145 Centre Europe-Atlantique VERITABLE - Réorienter l'écart de coût vers des secteurs plus prioritaires, dont les transports collectifs (projet tram/ train local...) 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
M. Hubert REGUILLON (N°8) 86410 LHOMMAIZE	<ul style="list-style-type: none"> - Les principaux problèmes rencontrés sur la RN147 : <ul style="list-style-type: none"> o Une congestion limitée à « quelques jours par an avec des bouchons de plusieurs centaines de mètres voire quelque(s) kilomètre(s)...(déjà vus à Lhonnaizé et à Lussac les Châteaux) ». o La fluidité de la circulation réduite du fait de traversées des bourgs à 50 (hors zones 30) km/h, de feux rouges, de zones à 70km/h, de « poids lourds à la queue leu leu » - Un faible consentement au péage, qui risque de déporter le trafic VL et PL « sur des itinéraires de substitution (tel que par CONFOLEN ou par la RN10). » - Le sujet de l'insertion environnementale d'une infrastructure : « une voie rapide à 110km/h s'insérera vraisemblablement plus facilement dans nos paysages vallonnés et nos biotopes parfois très endémiques » 	<ul style="list-style-type: none"> - « Le projet alternatif , d'une RN147 aménagée avec tronçons à "2fois2 voies" suffirait à lui seul à résoudre les problèmes cités plus haut. En effet, en transformant ces endroits accidentogènes à fort ralentissement en tronçons à voies rapides et/ou sécurisées, les gains en terme de temps et de sécurité seraient déjà énormes. ». « <i>Le coût public de l'autoroute (449 à 771 Millions d'Euros, page 63) pourrait , ; à lui seul financer les travaux les plus importants et urgents du projet alternatif (450 Millions d'Euros) »</i> - Encourager le ferroutage et améliorer la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges 	<ul style="list-style-type: none"> - Les onze ouvrages d'art (à comprendre, les ponts) seront à 2 fois une voie...et limités à 90km/h. « Mais en déboulant à 130km/h sur ces obstacles, va t'on bien résoudre nos problèmes de bouchons durant les vacances, sachant qu'on peut déjà l'observer aujourd'hui quelques jours par an...de 80km/h à 50km/h ? »
M. Hugues Sarrauste (n°49) 87000 Limoges	<ul style="list-style-type: none"> - La N 147 : « une des nationales les plus dangereuses de France et des moins « roulantes » » ; peu de travaux faits sur cet axe exceptée la déviation de Bellac ; - D'une manière générale : « très peu de projets d'infrastructures de «mobilité» ont été réalisés, 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 » (ex. la «RN 520, ex D 2000 », la déviation de Bellac) - De nombreux projets «enterrés après de longues phases d'études et de concertations » (contournement SO de Limoges, mise à 2 x 2 voies de la N 147 « au nord de Limoges » (jusqu'à Bellac), mise à 2x2 voies de la RN 520 entre Lavaud et Grossereix, contournement est de Limoges (Panazol-Feytiat)) - Une autoroute concédée : <ul style="list-style-type: none"> o « le plus de gain de temps de trajet et de quiétude pour les habitants » ; o « un puissant outil de développement » car « 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 » - Le scénario alternatif : <ul style="list-style-type: none"> o Des travaux « 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 	<ul style="list-style-type: none"> - Une variante « par des itinéraires concurrentiels », « si l'opposition aux tracés actuels et trop forte » : <ul style="list-style-type: none"> o Un passage par les RN 141, RD 948 et RD 741 : o « 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. « o « 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. « o Soit 80 km à réaliser sont à comparer aux 110 km du projet A 147 envisagé. - Solutions de financement : <ul style="list-style-type: none"> o Suppression de la voie ferrée Limoges-Poitiers : peu fréquentée, état « préoccupant », un coût d'amélioration annoncé à « 1 milliard d'euros, soit sensiblement le coût de l' autoroute », un trajet Poitiers-Limoges de « 1h19 à comparer avec les 52 minutes pour l' autoroute » ; un coût de «simple régénération » de 222 M€ pour un gain de 12 minutes, pour un gain de temp faible et remplacement par une ligne de bus « confiée au privé, qui emprunterait l'autoroute » <p>Ou</p>	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>décideurs locaux »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le maintien de l'insécurité routière sur les portions non aménagées 	<ul style="list-style-type: none"> ○ L'instauration d'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 chiffres restent à faire. Le futur concessionnaire de l' A 147 pourrait « cumuler » avec la concession de l' A 20 » 	
<p>M. Jean Puyo (n°19) 86550 Mignaloux-Beauvoir</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une consultation qui est un « leurre démocratique » : <ul style="list-style-type: none"> ○ « contexte de pandémie, d'élections présidentielles et législatives » ; « 20 millions d'euros ...prélevés sur le dos des contribuables [depuis 5 décennies] pour remettre en cause les études et leurs conclusions réalisées successivement mais pour autant quasiment identiques, non seulement quant aux fuseaux proposés mais aussi quant aux tracés, au final, retenus et... « officiellement» envisagés » ○ Proposition d'un projet d'autoroute alors que « les conclusions de la consultation pour l'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers n'ont jamais été communiquées(consultation DREAL 2019) » et que les travaux de contournement de Lussac-les châteaux vont débiter ○ Risque de logique binaire « pour »/ »contre », d'opposition entre des conceptions « urbaine » et « rurale » du monde avec leurs attributs respectifs, (vélo/voiture, transports collectifs/individuels) - Le sujet du périmètre réel de la concertation : amélioration des temps de trajet, liaison transversale régionale ou nationale, désengorgement des arrivées sur Poitiers et Limoges, réseau routier au service d'un « arc atlantique » économique ? <p style="margin-left: 40px;">Renforcé par l'absence de visibilité sur les « sorties » d'autoroute côté Limoges et Poitiers</p> - Les effets de la consultation : les « mobilisations partisans et leurs cortèges de « radicalisations » » : sur les questions d'objectifs (promotion de la vitesse), de coût, de rentabilité (une fréquentation insuffisante pour rentabiliser les travaux), d'artificialisation des sols en lien avec l'évolution du modèle agricole et son besoin de surfaces productibles, les « formes de mobilités » (avec la difficulté à basculer individuellement sur les des transports ferroviaires, ou les mobilités douces) 	<p>Nécessité d'un « contournement de Mignaloux-Beauvoir pour désengorger l'entrée Sud-Est de Poitiers et favoriser le développement de cette commune comme peut le prévoir le PLUI, actuellement en cours d'élaboration pour les dix prochaines années »</p>	
<p>M. Jean-Claude Hyvernaud Pétition de février 2021 (n°90)</p>	<p>Pétition concernant le projet de raccordement de la future RN147 avec la RN520 sur la commune de Couzeix, suite à la DUP du 18/06/2020</p> <p>Opposition au tracé DUPé</p>		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
87270 Couzeix	<ul style="list-style-type: none"> - « présente plus d'inconvénients que d'avantages qu'un tracé à l'est d'Anglard », et « rallonge le tracé vers l'A20 ou Couzeix de 2 km » - Coupure d'une route existante aux piétons et cyclistes - Pertinence questionnée par rapport à la desserte directe de la zone OCEALIM - Impact environnemental local 		
M. Jean-Claude HYVERNAUD (N°1) 87270 Couzeix	<ul style="list-style-type: none"> - Un projet d'autoroute « encore loin d'être suffisamment défini en termes de faisabilité, d'acceptabilité et de financement » - Le besoin d'une autoroute pour maintenir l'attractivité de Limoges et sa place dans la Région, et créer des synergies entre Poitiers et Limoges - La critique du périmètre de la concertation préalable qui « ne présente qu'un seul tracé. Le tracé alternatif étant en fait le projet de l'autoroute présentée réalisée aux 2/3 » ; « Il aurait fallu au moins une ou deux réelles propositions dans des fuseaux distincts à l'Ouest ou à l'Est de l'actuelle nationale » - La remise en cause des reports de trafic cibles (70% des poids lourds et 55 % des VL) et des gains en temps de trajet : <ul style="list-style-type: none"> o relevant des travaux prévus dans les CPER, car « Le départ pour 6,5 km sur Couzeix (Lavaud) ne fera pas gagner de temps puisqu' il allonge le trajet actuel de plus de 2 km » o relevant de l'autoroute, du fait de 11 passages à 2 fois 1 voie sur les ouvrages à une vitesse de 90 km/h. - Un projet qui ne tient pas compte des évolutions « de la configuration du Nord de Limoges depuis 20 ans » : « la porte d'entrée fonctionnelle de Limoges de ce côté aujourd'hui c'est l'autoroute A20 ! » - La remise en cause des coûts annoncés, pour l'autoroute et le scénario alternatif, sur la base du retour d'expérience des coûts (les 6,5 km de Couzeix-Nieul passés de 67 à 104 M€, la déviation de Mignaloux- Beauvoir qui évolue déjà entre 80 et 180 M€). « On arrivera plutôt aux environs de 800 M€ pour les 73 km du scénario alternatif » - Une « solution alternative (2 voies 2 voies partielles ?) <ul style="list-style-type: none"> o Qui reprend le même tracé que l'autoroute sur les 2/3 du parcours. On reste dans un schéma de déviations successives. » o Qui « induit beaucoup plus de contraintes d'espace que l'on pourrait imaginer » car « les abords de la nationale actuelle ont été progressivement aménagés, urbanisés 	<p>« Manifeste pour une autoroute concédée »</p> <ul style="list-style-type: none"> - « La réalisation d'une véritable autoroute doit être confiée à un concessionnaire moyennant la participation significative de l'Etat et des collectivités territoriales » - Donner des marges de manœuvres au concessionnaire « pour optimiser la réalisation de cet ouvrage », sur la base de « son savoir-faire et ses compétences » - Mettre en place un tracé alternatif à celui présenté : <ul style="list-style-type: none"> o qui s'affranchit de la contrainte de réutilisation des aménagement CPER en particulier au niveau de la déviation de Fleuré , et de l'arrivée sur la RN 520 (« le contournement Ouest de Limoges, allonge le parcours de 7 km pour une majorité de véhicules »). o qui correspond à un tracé plus court et plus droite, et permet d'économiser sur la consommation de carburant o retenir une « alternative innovante » : « partir de Poitiers vers l'Est en direction de Chauvigny avant de descendre sur Montmorillon puis passer entre Bellac et Le Dorat pour desservir davantage de territoires abandonnés du Sud –Vienne (voire de l'Indre), et Nord Haute –Vienne », ce qui « mettrait Montmorillon à 20 mn de l'entrée de Poitiers contre 45 mn aujourd'hui ». ; « faire arriver l'A147 au nord de l'échangeur 28 (Grossereix) sur l'A20 » ; côté Poitiers « passer au Nord de Sèvres-Anxaumont et de Saint Julien L'Ars avant de redescendre vers le Sud , vers Montmorillon, en coupant la RD 951 à 10/12 km de la rocade », ce qui évite de mettre en œuvre une déviation de Mignaloux o mettre en œuvre « une complémentarité » rail-route : la partie rail est « facilement perfectible entre Le Dorat et Poitiers où la vitesse de croisière atteint 140 km/h d'où l'intérêt de faire passer l'autoroute non loin du Dorat, puis Montmorillon » o « avec une autoroute bien décalée vers l'Est, la 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>pour faire des lieux de vie et d'échanges (habitation et routes) »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « L'expression « mise à 2 fois » sous-entend pour beaucoup encore que l'on recrée sur la nationale actuelle, en fait on construit une autoroute à côté » <p>- Un péage « dans une moyenne de prix » constatés sur l'A20 au sud de Brive, sur Pau Langon, sur le projet A 69 Toulouse –Castres, etc.</p>	<p>nationale actuelle ne sera pas touchée, elle continuera à satisfaire les dessertes locales et sera l'itinéraire de substitution à une autoroute payante ou pas » ; « Les déviations de Bellac et Fleuré seront toujours opérationnelles »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ possibilité de « demi échangeurs » (en fait entrée-sortie vers le nord ou le sud suivant le besoin) moins consommateurs d'espace, pour mieux desservir les territoires avec les routes départementales existantes. Cela pourrait être le cas pour Nantiat, Le Dorat et sur la RD 951 coté Poitiers sur la RD 749 au sud de Chauvigny » ○ «de vraies bandes d'arrêt d'urgence de 3 mètres de large » pour préserver 2 files de circulation en cas de panne d'un poids lourd 	
<p>M. Jean-Paul Guillon (n°69) 86000 Poitiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une problématique réelle de temps de trajet et d'insécurité ou de sentiment d'insécurité, et la nécessité partagée d'améliorer la RN147 - Une concertation qui « invite à choisir entre 2 projets routiers », alors que « l'idéal pour l'utilisateur serait une autoroute gratuite » et que « le COI invite plutôt à une pause dans les grands projets routiers, en cohérence avec les objectifs de la transition écologique, ce qui pourrait se traduire par un scénario minimaliste limité aux seules opérations CPER » - Des avantages à l'autoroute « à nuancer » : <ul style="list-style-type: none"> ○ Le gain de temps annoncé conditionné par la capacité à rester sur 130 km/h (hors portions 2X1 voies), alors qu'il « pourrait y avoir d'autres secteurs limités, de par la topographie des lieux traversés, notamment dans la partie haute-viennoise », et donc le risque de portions limitées à 110 km/h pour « une meilleure insertion dans les sites et une optimisation des coûts de construction » (Cf. A20, A75, etc.) ➔ un gain de temps moins élevé qu'annoncé, avec les impacts sur la rentabilité du projet (due au ¼ à la valorisation du temps gagné – sans préjuger d'une possible baisse la vitesse maximale autorisée) ○ Une autoroute en théorie plus sûre, mais des accidents plus graves du seul fait de la différence de vitesse autorisée. ○ Le délai de réalisation permis par une concession à questionner : par comparaison avec les projets récents (A65 Langon-Pau - 16 ans d'études + réalisation ; A79 	<p>La possibilité de retenir un scénario alternatif sur la base d'un financement public tenant compte d'une inévitable dérive des coûts du projet d'autoroute, pour en améliorer la performance : soit 550 M€ au lieu de 450 M€ (dérive de 20%), ce qui permettrait de « sécuriser les 35 km du tronçon central »</p>	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>Montmarault et Digoïn – 12 ans pour 92 km ; A154 Dreux-Chartres-Orléans – 20 ans pour 80 km ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La difficulté « majeure » de l'aménagement sud-est de Poitiers, exclu de la concession, amis qui pourrait retarder à lui seul le projet d'A147 ○ Le risque de multiplication par 4 du trafic dans les bourgs, du fait du report prévu <p>- Le désenclavement du Limousin :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Une définition de l'enclavement à objectiver (Cf. proposition de loi sur le désenclavement de M. Mézard en 2018) ○ Limoges dispose « de tous les services, les emplois et les équipements d'une grande ville : aéroport, Université, CHU, Zénith, la A20 gratuite sur l'axe nord-sud, et deux routes à 2x2 voies sur l'axe est-ouest, la RN 145 vers Lyon, la RN 141 vers Bordeaux » ○ Le handicap de la desserte ferroviaire « d'un autre temps », non résolu par une A147 (coût complet d'un trajet Limoges Poitiers + TGV Poitiers Paris, par rapport au train Limoges-Paris) <p>- Le scénario alternatif</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ choisi sur la base d'un financement public équivalent à celui du projet d'autoroute, et qui est donc « forcément moins performant, en gain de temps compte tenu des différences de vitesses autorisées et des sections totalement aménagées, et en gain en sécurité » ○ préserve la gratuité des déviations de Fleuré et de Lussac les Châteaux, et le cadre de vie des riverains. 		
<p>M. Jean-Pierre Limousin (n°58) Ancien président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges de la Haute-Vienne</p>	<p>- La mise en cause de la « consistance » de la région Nouvelle Aquitaine, « fracturée, verticalement, en deux parties, dont une, la nôtre, quasi-ignorée depuis Bordeaux ... » :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La concentration « des populations, des entreprises et les services publics » sur « une façade ouest avec la Charente-Maritime, la Gironde, une partie des Landes et les Pyrénées atlantiques, bien desservie par l'air, la route, et la mer » ○ « L'arrière-pays, composé de la Charente, des Deux-Sèvres, de la Vienne, de la Creuse, de la Haute-Vienne, de la Corrèze, et du Lot-et-Garonne, là où la terre est moins riche, les infrastructures défaillantes, les entreprises moins nombreuses et plus petites, le revenu par habitant moins important et la population 		

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>souvent en déclin »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le « devoir de rééquilibrer notre territoire régional, composante significative du territoire national et du finistère européen » - Nantes-Montpellier par Poitiers-Limoges en autoroute : un projet vieux de 50 ans : le constat d'une RN 147 (« une des routes les plus dangereuses et les plus mortelles de France. ») « rafistolée » depuis 50 ans. - Le projet d'A147 : une opportunité « sans doute unique. Même certainement la dernière des dernières » 		
<p>M. Jocelyn Bescond (n°73) 86170 Cissé</p>	<p>Le soutien « à la mise en place d'une structure adaptée et contemporaine à l'évolution du trafic (notamment PL) et au rayonnement économique, intellectuel et culturel du nord de la Région Nouvelle Aquitaine » et permettant « un aménagement du territoire raisonné ».</p> <ul style="list-style-type: none"> - La pratique quotidienne de la portion 149 -147 située entre Cissé et Mignaloux-Beauvoir (trajet de 20 km) : une augmentation « très significative du trafic, et notamment du transit poids-lourds » et de forts ralentissements en cas de travaux - La pratique mensuelle de l'axe Poitiers-Limoges (N147) vers Brive-la-Gaillarde : le choix de passer par la route Chauvigny-Montmorillon-Le Dorat-Magnac Laval pour retrouver la A20 à la Croisière, pour éviter la surfréquentation de la N147 en périodes de vacances. Toutefois, cet itinéraire bis de plus en plus utilisé par des poids lourds d'Espagne, du Portugal, de Lettonie, de Pologne circulant le week-end - Des situations d'insécurité vécues <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Urgence à « proposer des solutions sécuritaires et d'adaptation au trafic et à d'autres nécessités », qui faciliterait la communication routière pour le sud Vienne nord Haute Vienne qui « semble désertique (Moulistmes, St Bonnet de Bellac, St Sornin Leulac..., centre-bourgs avec nombreuses habitations inhabitées, commerces fermés) » - Faire de Poitiers un lieu de croisement A10 A14 147 pour l'inscrire « dans une dynamique de développement d'une « capitale nord nouvelle aquitaine », en faveur d'un équilibre de l'aménagement du territoire en complément de Bordeaux et des axes (A83 Bordeaux Clermont Lyon et A10 Paris Hendaye Espagne) » 	<ul style="list-style-type: none"> - La nécessité de développer et d'aménager l'axe Nantes-Limoges (poursuivre la construction de l'axe Nantes-Bressuire par Bressuire-Poitiers), dans la perspective d'échanges ouest-est et nord-sud - L'entrée dans Poitiers par Mignaloux-Beauvoir « semblant être problématique pour la mise en place d'un axe autoroutier à partir de Poitiers en direction de Limoges » : mettre en place une « connexion N149 N147 (ou A147) par le sud de Poitiers en utilisant une partie de l'A10 » 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
M. Marcel Bayle (n°82) 87510 Peyrilhac	<p>Le coût d'une autoroute A147 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur la base des coûts de la LGV Poitiers Limoges (1,6 md€ valeur 2011, soit 2,2 md€ « si elle était construite en 2019 ») : un coût affiché sous-estimé « probablement dans le but de rendre le projet irréversible » - « un coût réel de deux milliards, voire davantage, pour des travaux dont l'achèvement annoncé serait en 2030 » (avant prise en compte des conséquences inflationnistes de la situation sanitaire et géopolitique) - la subvention d'équilibre à la charge de l'Etat et des collectivités qui « ne pourrait sans doute pas être augmentée en valeur absolue : il convient de prendre en compte le coût lié à la rareté relative de l'argent public et aussi le coût de la prise de risques » - Le plan de financement qui serait « donc en défaut, ce qui fausse l'information due aux contribuables » - La nécessité d'un plan de financement « rigoureux et tenable, incluant toutes les compensations » (« coût environnemental, le coût humain et le coût agricole ») 		
M. Maurice Lasnier (N°13) 87270 COUZEIX	<ul style="list-style-type: none"> - Le désenclavement du Limousin, « parent pauvre », par comparaison au poitevin « correctement desservis (autoroutes et LGV) » - Les évolutions sociétales et technologiques : « l'avènement du tout numérique (télétravail) », le choix « d'un mode de vie plus écologique » et depuis 2020 à la crise sanitaire - La réponse au besoin : le projet d'autoroute et le scénario alternatif ne répondent pas aux besoins : passages sur 11 ouvrages à 2 fois une voie, arrivée sur Couzeix non adaptée, territoires non desservis ... - Les options présentées : <ul style="list-style-type: none"> o le tracé proposé: l'arrivée sur Couzeix, qui n'est pas pertinente par rapport aux flux de transit (« 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 ») o Le péage : « le paiement n'est pas réhibitoire mais bien un avantage (sécurité des salariés, temps passé, coût réel...) » pour les professionnels, « principaux utilisateurs de l'autoroute » o Les délais : « , l'option de la RN en deux fois deux voies conduirait irrémédiablement vers un projet sans fin (exemple de la RN141) » o Les coûts présentés 	<p>En vue de « rapprocher les riverains des centres urbains » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faire partir l'autoroute au niveau du nord de Limoges sur l'autoroute A20 pour plus d'attractivité pour un opérateur autoroutier. <p><i>Bénéfices :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o <i>desservir à la fois Bellac et Le Dorat, Lussac-les-Châteaux, Montmorillon (sous-préfecture plus de 6000 habitants)</i> o <i>éliminer le difficile contournement de Mignaloux-Beauvoir.</i> o <i>coté Limoges : alléger le trafic de la RN520 et résoudre l'accès à la zone Océalim et à Family Village.</i> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p><i>Bénéfice : capter la population de la Creuse voire de l'Indre</i></p>	<p>Eclaircir le financement du projet : « comparer le scénario alternatif soit 450M€ à 1208€ pour l'autoroute semble plutôt simplificateur et ne reflète pas les éléments du dossier » :</p> <ul style="list-style-type: none"> o hors déviation de Fleuré (8km) déjà réalisée « les CPER prévoient 467 M€ pour environ 38 km o « Il en reste environ 35 km à programmer dans le scénario alternatif » o Soit une estimation de « 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 »

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
<p>M. Michel Henri (n°55) Poitou</p>	<p>Texte d'une chronique radio en février 2022, dont l'invitée était Madame Léonore Moncond'huy, maire de Poitiers.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La liaison routière Poitiers-Limoges : « une question qui empoisonne la vie de notre région depuis des décennies » <ul style="list-style-type: none"> o pas une voie rapide (« alors que « les voies rapides ont fleuri dans la Creuse, le Maine-et-Loire, la Loire-Atlantique, la Vendée, bref tout autour de nous ») o En pratique, la possibilité de « relier Nantes à Lyon par une continuité de voies rapides et d'autoroutes, sauf quand on arrive dans le Poitou, véritable pot-au-noir de ce trajet. » o Le « caractère accidentogène redoutable de cette route » o « qu'un aménagement de l'existant ne ferait que reporter de nouveau aux calendes grecques les travaux » et « les financements publics ne suffiront pas » - « Le train, adapté aux liaisons entre villes, ne peut pas irriguer la totalité de nos territoires. La voiture n'a pas vocation à être le seul moyen de transport disponible, mais elle n'en reste pas moins un instrument de liberté incontournable et gardera une part du trafic indispensable et irréductible » → « L'avenir n'est pas à la suppression de la voiture, mais à sa décarbonation et à son intégration dans une approche multimodale » 	<p>Inclure la partie Bressuire-Poitiers dans la problématique.</p>	
<p>M. Michel Caniaux (n°60) 16000 La Rochelle</p>	<ul style="list-style-type: none"> - En 2016, « torpillage » du projet de LGV Poitiers-Limoges « qui permettait dans un premier temps d'ouvrir le Limousin sur la façade atlantique jusqu'en Espagne » et qui « aurait pu offrir des relations vers La Rochelle, Nantes et Bordeaux ». - Avec l'éviction de la solution ferroviaire : l'éviction « d'une alternative crédible au tout-routier pour échapper à la domination du tout-pétrole », et l'émergence du projet d'autoroute « à contre-courant des exigences de notre temps », mais qui « parle plus aux citoyens qu'une ligne de train moderne ». - Le fait de ne pas opposer rail et route, dans le passé, « a conduit au démantèlement du réseau ferroviaire, en particulier, dans le Limousin, région symbole du sous-développement ferroviaire et non du sous-développement routier » - Le projet d'autoroute <ul style="list-style-type: none"> o pose plusieurs questions : contribution aux économies 	<p>Pour « supprimer l'engorgement de la RN 147 aux abords des agglomération » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les liaisons pendulaires, dans la périphérie de Limoges, mettre en place dans les plus brefs délais le réseau périurbain pensé par le BSP/tram-train-Limousin. De même aux alentours de Poitiers, intensifier la desserte ferroviaire à partir de Mignaloux. - Pour la relation inter-ex-capitales régionales, rétablir la liaison Poitiers-Limoges en 1h35 avec 4 arrêts comme c'était le cas après la modernisation de cette ligne achevée en 2010. - Lancer l'étude de faisabilité d'un projet de lien ferroviaire depuis Brest en direction de l'Italie et de l'Espagne via Poitiers et Limoges (« Via Atlantica ») 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>de carburant et à la réduction de la facture pétrolière, atteinte des objectifs du Livre blanc de l'UE sur les transports (dont le développement du fret), coût du carburant, projet territorial associé, impact sur la désertification ou l'attractivité, oppositions ...</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ risque d'« enterrer la ligne actuelle Poitiers-Limoges avec une exploitation limitée à Montmorillon-Poitiers et Le Dorat, ou Bellac, Limoges » ○ un projet local car « car, dans le futur, qui prendra sa voiture pour traverser la France si ce n'est en mode plaisir et touristique ? » 		
<p>M. Patrice Boileau (N°9) 86300 Valdivienne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La dénomination de la concertation (relative à un « Projet d'autoroute Poitiers-Limoges ») qui « laisse à penser il ne s'agit pas d'une concertation pour connaître l'avis des usagers sur la meilleure solution » - La contestation de 2 points d'opportunité du projet : <ul style="list-style-type: none"> ○ une « route trop lente » (« Aller plus vite pour qui et pour quoi ? ») ○ une « route trop dangereuse » (une dangerosité essentiellement due à une « poignée » d'individus « qui se mettent et mettent les autres en danger », alors que la « route n'est absolument pas dangereuse, bien entretenue, facile à rouler » entre Poitiers et Moulismes) - Un « projet autoroutier ... en contradiction totale avec les préoccupations sur le réchauffement climatique et la prise de conscience de l'urgence écologique » : <ul style="list-style-type: none"> ○ « Artificialisation galopante des terres » ○ Impact sur « la biodiversité si riche et diversifiée présente tout au long du parcours de ce projet » (« Une autoroute sur 110 kilomètres c'est au minimum 220 kilomètres de grillage infranchissable pour la faune ») ○ Impact sur « l'identité du Haut Poitou et de la Basse Marche » - Un faible consentement au péage, qui renforcera « le trafic routier sur les routes secondaires non adaptées et ... le trafic poids lourds via des itinéraires non payants encore moins adaptés à ce trafic de camions (axe Gençay / Confolens par exemple) » 	<p>Sur la portion entre Poitiers et Moulismes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réhabiliter la voie de chemin de fer et la desserte de Poitiers (« très nettement sous utilisée ») et réorganiser la desserte à Poitiers (service de transports en commun insuffisamment « conséquent ») - Supprimer les principaux points noirs : <ul style="list-style-type: none"> ○ la sortie de Poitiers (« les feux tricolores de Mignaloux qui créent l'essentiel de ces perturbations ») ; ○ le feu tricolore de Lhonnaizé (soit par la réalisation d'un ouvrage d'art permettant à ces 2 voies perpendiculaires de se chevaucher », soit par « la réalisation d'un tronçon plus ambitieux que le simple contournement de Lussac actuellement à l'étude. » avec l'éradication de la zone « sensible » des virages de Fonliasse » puis le contournement de Lhonnaizé par le sud - Prévoir la réalisation de quelques créneaux de dépassement, qui « peuvent être alternatifs pour chaque sens de circulation » - Réfléchir sur un transport de marchandises moins carboné 	<p>La nécessité « de réaliser une étude sociologique pour connaître les motifs et la fréquence des déplacements entre ces deux préfectures qui n'ont que bien peu de lien et d'intérêt commun. »</p>
<p>M. Pierre Baena (n°78) 87000 Limoges</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le périmètre choisi pour les études Limoges-Poitiers : trop restreint (« l'ensemble de la stratégie de mobilité de la région Nouvelle-Aquitaine en fait concerné ») - L'accidentologie : 	<p>Dans un contexte de « contraintes inévitables qu'il faut anticiper » (diminution drastique des transports individuels ; réaménagement de territoires affaiblis par les</p>	<p>Quelles suites et les moyens l'Etat entend il affecter aux propositions du rapport Delebarre qui lient amélioration des transports ferroviaires</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> ○ la RN147 accidentogène « mais moins mortelle que la RN141 et la RN145 où les accidents sont peu nombreux mais régulièrement graves ». ○ des accidents concentrés « aux abords et dans les grandes agglomérations, Limoges et Poitiers, mais c'est aussi dans ces zones que les trafics routiers sont les plus intenses ». - Le coût d'usage : la 10^{ème} autoroute la plus chère en France. <ul style="list-style-type: none"> ○ l'utilisateur paiera en tant qu'usager (5 880€ moyen/an pour un salarié temps plein habitant à Limoges et travaillant à Poitiers, sans abonnement autoroutier), et en tant que contribuable (subvention d'équilibre : 449 M€ et 771 M€), ○ Un coût complet plutôt de 58 € par trajet Poitiers Limoges (hors stationnement) pour un véhicule léger 5 CV (soit 24 360€/an en temps plein), hors augmentations des carburants à venir - La modernisation de la voie ferroviaire : évoquée mais pas étudiée complètement (gain de temps ; possibilité de trains directs) <ul style="list-style-type: none"> ○ la modernisation de la voie (électrification, courts shunts et relèvement vitesse entre Saint-Benoît et Le Dorat) : un temps de trajet de 1h05 à 1h15 pour un coût d'~1680 M€ (conditions de 2017 à partir d'une estimation de 2011), ○ à comparer avec une « hypothétique durée de 1h14 avec l'autoroute mais sûrement plus en période de pointes » ○ un coût de 23,9€ (hors abonnement et 18€ en semaine avec carte+) à comparer au coût autoroutier (26,48€ en péage + carburant - 58€ en coût complet) ➔ la voiture compétitive avec au moins 3 passagers (4 avec l'abonnement SNCF) sur Poitiers-Limoges - L'impact environnemental : <ul style="list-style-type: none"> ○ Une grande surface artificialisée et une perte de surfaces agricoles « pouvant accueillir une activité labellisée (vergers à Nieuil et de Saint-Hilaire-la-Treille prairies pour l'élevage caprin à Saint-Junien, Mézière-sur-Issoire et Le Dorat ; et vignobles en Haute-Vienne) » ○ L'état initial de l'environnement très incomplet (avis AE), ce qui ne permet pas d'évaluer l'impact du projet autoroutier 	<p>métropolisations ; charge accrue des infrastructures de transports) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer le co-voiturage entre Poitiers et Limoges et leurs couronnes respectives (Cf. Loi d'Orientation des Mobilités de 2019), avec des incitations (parkings relais, aides par les collectivités, par les entreprises ...) - Réinvestir dans la ligne ferrée Poitiers-Limoges et Poitiers Chauvigny : <ul style="list-style-type: none"> ○ régénération prioritaire de la ligne Poitiers-Limoges (73 M€ inscrits dans l'avenant au CPER 2015-2020) ○ développement de l'intermodalité et des parkings relais en gare ○ rénovation de la gare de Mignaloux-Nouaillé et connexion à un axe routier afin de capter le flux des très nombreuses habitations de la zone des Magnals. ○ mise en place de trains « rapides » avec seulement quelques arrêts afin de réaliser le parcours dans un temps restreint (autour d'1h20). ○ dans les zones d'attraction de Poitiers et Limoges : proposer aux utilisateurs des trains du quotidien, trains légers, des omnibus, de De Bellac (Le Dorat) à Limoges avec la création de nouvelles gares en ZI nord, à l'extrémité de la nouvelle ligne 11 de Montmorillon à Poitiers, en ayant une desserte la plus locale possible, en ouvrant de nouvelles gares (Fleuré, Nieul l'Espoir, ...), - Sur la RN147 : créer des portions en 2x2 voies que sur certaines portions pour permettre le dépassement (notamment des poids lourds) <ul style="list-style-type: none"> ○ compléter certains aménagements CPER, à aménager des sections supplémentaires pour un investissement public beaucoup plus faible, notamment le passage en 2X2 voies de la déviation de Bellac ○ dévier Moulismes. - Aménager le contournement de Poitiers : un contournement le plus court possible avec une jonction à la gare multimodale de Mignaloux Nouaillé (qui doit être le point de ralliement facile d'accès pour permettre aux usagers de prendre un mode de transport en commun depuis la gare vers le centre hospitalier, universitaire ou ville de Poitiers) 	<p>et des conditions de déplacement sur la RN147 ?</p>

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Aucune estimation de l'empreinte carbone ajoutée ○ L'utilisation à terme de véhicules électriques ou à hydrogène « illusoire », du fait de la « quantité d'énergie primaire nécessaire phénoménale ... même avec une technologie améliorée, à moins de construire des éoliennes et des parcs photovoltaïques dans toutes les communes du territoire ou de multiplier par 2 le nombre de réacteurs nucléaires. » ○ De nombreux enjeux environnementaux liés à l'eau (zones de captages, milieux aquatiques fragiles, espèces faunistiques et floristiques protégées, productivité des forages et sur qualité du fait des zones de rabattement) ○ L'impact biodiversité important, en particulier lors de la construction (fragmentation des espaces, suppressions de continuités et de corridors écologiques, surmortalité) ○ Des risques importants non étudiés d'étalement urbain « entraînant des rejets supplémentaires de GES et de nouvelles artificialisation de sols », en particulier autour des 8 futurs échangeurs ; le risque d'incompatibilité avec « l'objectif affiché dans les documents d'urbanisme de densifier les centres-villes et de maîtriser l'expansion de l'habitat pavillonnaire et des zones d'activité », et la loi "Climat et résilience" du 22/08/2021 ○ L'impact pollution et cadre de vie pour les centres ville de Bellac et Fleuré, sur l'itinéraire de substitution - L'impact économique : « une éventuelle augmentation de population ne pourra pas compenser la perte de richesse du territoire et l'appauvrissement de ses habitants » <ul style="list-style-type: none"> ○ la valeur nette actualisée socio-économique par euro investi ou par euro public dépensé : faible ; les ¾ des bénéfiques issus des gains de temps : discutable, et sensible aux dérives de coût du projet ; les pertes de production agricoles ne sont pas chiffrées ○ Le report sur les collectivités de l'entretien de la RN 147 ○ Les risques sur les commerces de proximité des villes moyennes et bourgs situées le long de l'autoroute (exemple de la A20 en Haute-Vienne) ○ Limoges : « peu de relations avec Poitiers mais essentiellement avec le Sud (Brive et Toulouse) » - Le scénario alternatif : « pas satisfaisant d'un point de vue écologique » ; « contribue très largement à l'étalement 	<ul style="list-style-type: none"> - Développer le fret ferroviaire 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	urbain »		
M. Pierre Lefort (n°27) Professeur des universités Limoges	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en perspective des arguments relatifs au réchauffement climatique : « la France n'est responsable que de 0,9 % des émissions annuelles mondiales de gaz à effet de serre, le transport comptant environ pour 1/3 : les 110 km entre Limoges et Poitiers (soit 0,5 % des 21 000 km de nationales et autoroutes françaises) ne représentent donc quasiment rien à l'échelle planétaire, et l'éventuel surplus de consommation de carburant lié à l'autoroute encore moins » - L'impact environnemental du projet « dans sa forme actuelle » 	<ul style="list-style-type: none"> - Approfondir l'interaction d'une autoroute A174 avec les milieux naturels, au travers des items de l'étude d'impact environnemental - Innover dans la constitution et la construction de de l'infrastructure elle-même (autoroute du XXI^e siècle) - Anticiper le « bilan carbone à l'usage » : sujet complexe ; devant anticiper sur les modes d'énergie du futur, les économies de carburants induits par une autoroute, tenant compte des reports de trafic 	
M. Yves SAULNIER (N°15) 87320 VAL D'OIRE ET GARTEMPE	<ul style="list-style-type: none"> - Une liaisons autoroutière attendue depuis « plus d'un demi-siècle par les territoires et les populations situés entre LIMOGES et POITIERS », dans le cadre déjà identifié d'un « déperissement économique de ces territoires » - Les difficultés économiques de l'activité agricole : en particulier « la diminution des surfaces agricoles cumulées avec une diminution du nombre d'exploitations, et la problématique de la succession des exploitants » - « L'affaiblissement continue de l'activité agricole depuis 1945 non compensé par des activités nouvelles, mêmes des activités industrielles créées par des entrepreneurs locaux » - Un enclavement prononcé des trois sous-préfectures BELLAC (87) CONFOLENS (16) MONTMORILLON (86), qui peut être résolu en particulier avec une autoroute véritable reliant LIMOGES et POITIERS - Un scénario alternatif non pertinent (temps de parcours, « ne règle pas la traversée des zones habitées entre BELLAC et LUSSAC LES CHATEAUX », ne traite pas « les besoins des mobilités locales avec un trafic qui aura quand même tendance à augmenter », n'améliore pas la sécurité) - Les atouts d'une autoroute ; niveau de sécurité ; gestion des trafics de transit ; « désenclavement des territoires situés entre POITIERS et LIMOGES [qui] est une priorité absolue », avec : <ul style="list-style-type: none"> o l'installation de nouvelles activités sur les territoires desservis. o l'installation d'actifs urbains recherchant des lieux de vie moins urbanisés o la facilitation du « second emploi » pour les conjoints d'un (e) exploitant (e) agricole 	Le projet d'autoroute à adapter : <ul style="list-style-type: none"> - L'échangeur de LUSSAC LES CHATEAUX doit desservir MONTMORILLON - Les trois échangeurs prévus à BELLAC sont inutiles car donnant à cette ville « le rôle de nœud routier qu'il n'a pas et qu'il n'aura pas dans un futur proche ou à moyen terme » - La mise à 2X2 voies des viaducs, pour un supplément de 40 M€ sur une dépense totale de 1 MILLIARD, soit en 4 %. 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
<p>Mme Cécile MARTEAU LAINÉ (n°35) 87510 SAINT-JOUVENT</p>	<p>- « De réels besoins d'améliorer la circulation routière sur la RN147, qui nécessitent des solutions urgentes, mais en cohérence avec l'intérêt général des populations et les réglementations en vigueur »</p> <p>- Le projet d'autoroute :</p> <ul style="list-style-type: none"> o « prévu ni par la Loi d'Orientation des Mobilités, ni dans les conclusions du Conseil gouvernemental d'Orientation des Infrastructures » ; « en contradiction avec la Loi Climat et Résilience et le SRADDET » (lutte contre l'artificialisation des sols & l'étalement urbain) o Le besoin : trafic est très réduit entre Bellac et Lussac les Châteaux o Le report des PL et des VL vers l'autoroute insuffisant : « une aggravation des conditions de vie et de transport » o 11 ouvrages d'art à 1 voie, à vitesse limitée à 90km/h : impact sur la performance et sur les émissions de GES o « Le gain de temps monétarisé, mais pas l'impact environnemental » o Un projet alternatif qui ne résout pas les points noirs de la RN147 et est en contradiction avec les objectifs des lois environnementales <p>- Le rail : « une étude - septembre 2021 - prévoit une régénération de la ligne Poitiers- Limoges, sa modernisation, son électrification pour une enveloppe de 222Millions€. »</p>	<p>Articuler l'amélioration de la RN147 avec la modernisation de la desserte ferroviaire Limoges-Poitiers.</p> <p>- Pour la RN147</p> <ul style="list-style-type: none"> o réaliser en priorité les aménagements prévus au Contrat Plan Etat Région o dévier les centres bourgs en corridor (Berneuil, Saint Bonnet de Bellac, Lhonnaizé...) o sécuriser les zones accidentogènes : virages, fortes pentes o créer des créneaux de dépassement sur le tracé actuel (2 voies montantes/une voie descendante séparées par une barrière centrale). 	<p>- L'intégration des aménagements au projet autoroutier ne risque-t-elle pas de retarder d'autant leur réalisation ?</p> <p>- Quelle est leur prise en compte pour les études d'impact ?</p>
<p>Mme Corine HOURCADE-HATTE (n°59) 87300 BELLAC</p>	<p>- La mise à 2X2 voies de la RN147 :</p> <ul style="list-style-type: none"> o un projet ancien, budgété dans les années 2000, et mis de côté avec le projet de LGV Poitiers Limoges (opposition plutôt que complémentarité) et le manque de « volonté farouche et partagée de désenclaver leurs communes et ainsi de les développer » de la part des élus du territoire o « face à la teneur du projet tel qu'indiqué dans les différents plans État – Région, il semble clair que la mise à 2 X 2 voies de cette route ne peut être attendue dans des délais proches » o Les « rafistolages » de chaussée, contournements de lieux, tout en laissant des parties à 1 X 1 voies » indiquent « que les deniers publics ne peuvent plus assumer seuls la mise à 2 X 2 voies de l'artère » <p>- Une autoroute</p> <ul style="list-style-type: none"> o « augmenterait la sécurité sur ce trajet et ferait enfin entrer le territoire dans le 21ème siècle » (lutte contre 	<p>L'urgence de décider le projet d'autoroute « pour le désenclavement du territoire concerné, il en va de sa survie » :</p> <p>- L'urgence de désigner « un chef de file du projet pour avoir une vision globale et claire des différents aspects » et de mettre sur pied « une organisation structurée et connue de tous qui permettra de mettre en place un planning clair et surtout de le suivre afin de réduire au maximum le délai de réalisation des ouvrages nécessaires »</p> <p>- La nécessité que le tracé ne comporte pas de tronçons à 2X1 voie</p>	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	<p>la désertification médicale, renforcement des liens inter CHU, accès au Grand Ouest)</p> <ul style="list-style-type: none"> o « plus vite mise en place qu'une mise à 2 X 2 voies uniquement sur certains tronçons » o Les études faites permettent de retenir « un tracé le moins polémique possible » o Le scénario alternatif : la gratuité de l'axe mais « ne répond pas aux attentes ni sur le calendrier, ni sur l'aménagement global et sécurisé en véritable 2 X 2 voies » 		
Mme Courivaud 87300 Bellac (n°93)	Traité dans le cadre des « avis »	-	
Mme Vanessa Lemaistre (n°38) 64 400 Oloron Sainte Marie	<p>Sur la base de données issues de différentes bases de données publiques : un « axe E 7 (Poitiers, Limoges, Périgueux, Mussidan, Pau, Oloron, vallée d'Aspe, tunnel du Somport, Espagne sans passer par Bordeaux et Biriartou) se construit façon puzzle en étant caché aux citoyens »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une RN 147 qui ne peut pas être qualifiée de surchargée : un trafic « modéré » à l'échelle de la Nouvelle Aquitaine - « Il n'y a pas de flux d'attraction domicile-travail entre Poitiers et Limoges qui pourrait expliquer ce projet d'autoroute ») - S'agissant du désenclavement : « une route ne crée pas de travail, elle le délocalise vers le pôle le plus attractif, il y aura donc un gagnant et un perdant », entre Poitiers et Limoges ; avec des impacts sur les loyers et les accès à la ville « gagnante » - « Le dernier rapport parlementaire montre que les dividendes versés par les compagnies autoroutière à qui l'État a concédé la gestion sont fleurissants », mais « s'inquiète de l'état des autoroutes quand la concession arrivera à sa fin » (investissements). - Le souhait d'un axe Nord-Sud « Limoges, Périgueux, Mussidan, Langon, Mont-de-Marsan, Pau, Oloron et, par le tunnel du Somport, l'Aragon » pour désengorger Bordeaux, porté par le monde politique « sous la pression de lobby » ; dans ce cadre : une autoroute Poitiers Limoges renforce l'efficacité d'un reports du trafic PL vers l'Espagne - Des transits de PJ majoritairement étrangers (perte d'impôts ; salariés moins bien protégés) ; « des autoroutes soient exploitées par des sociétés privées en payant un droit qui était moins élevé que ce qu'aurait rapporté les autoroutes 	<p>Un « vrai projet de relocalisation des productions » grâce aux sommes non investies dans les autoroutes, pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • diminuer le trafic international, • lutter contre le réchauffement climatique, • protéger le travail en France en préservant les emplois locaux, et les travailleurs • protéger l'environnement 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
	en gardant leur exploitation publique »		
Mme Colette Watellier (N°21) 87190 DROUX	- « Pas de vision prospective au regard de la réalité du terrain » - Un dossier qui est « un copier-coller de ce qui a déjà été présenté aux habitants du limousin il y a 20 ans et ne répond donc plus à nos attentes (usagers) »	- Les principes : <ul style="list-style-type: none"> o Travailler sur la complémentarité des transports et non la concurrence o Favoriser les relations routières entre Bellac et St Junien : « pôle presque plus accessible pour les habitants du secteur de Bellac ». - Routes : <ul style="list-style-type: none"> o Accélérer l'aménagement de la RN 147 entre Limoges et Poitiers est possible en créant des zones de dépassement où cela est utile o Interdire la RN 145 aux PL entre La Croisière et Bellac o Mettre en place des campagnes de communication sur le co-voiturage et les aires existantes - Chemin de fer : <ul style="list-style-type: none"> o Cadencer les dessertes ferroviaires entre Limoges-Bellac-Le Dorat-Poitiers o Améliorer l'information des usagers o Créer un arrêt de train sur la zone NORD de Limoges et prévoir un croisement à Bellac o Améliorer la desserte après 20 h. o Possibilité de billet train bus vers le Futuroscope o Améliorer les correspondances à Poitiers pour aller à Bordeaux, Paris ou la Rochelle o Améliorer la multimodalité en gare de Montmorillon o Mettre en place des « plan déplacement entreprises-administration ou Interentreprises » o Sur la ligne Paris – Limoges : « Raccourcir les temps de transport entre Paris et Limoges via la Souterraine » ; « Remettre en service le TGV Brive-Limoges-La Souterraine-Roissy-Lille » ; « Développer des liaisons Limoges-Paris et Roissy afin de répondre aux attentes des usagers mais aussi des entreprises régionales » - Mobilités douces : <ul style="list-style-type: none"> o Possibilité d'utiliser des vélos à assistance électrique en Limoges et Bellac pour des déplacements du quotidien o Pistes cyclables en parallèle aux RN dès que possible ainsi que dans les centres villes 	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
		Parkings sécurisés – cadenas pour les vélos sur les aires de covoiturage ou dans les cars	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au MOA	Questions posées - Demandes au MOA
<p>Association « les amis de la confédération Paysanne Limousin » 87000 Limoges</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un monde agricole « déjà malmené pour de multiples raisons » : consommation et artificialisation des terres agricoles (18 à 20.000ha/ An), disparition progressive de fermes et paysans locaux, de productions locales « qui garantissaient jusqu'à présent une certaine autonomie alimentaire », des circuits de distribution de proximité, du « maintien des emplois agricoles locaux, d'un savoir-faire régional , d'une qualité de vie et d'alimentation « répondant aux besoins des populations locales » - La construction d'une autoroute : <ul style="list-style-type: none"> o « en totale contradiction et opposition avec les enjeux climatiques et les différentes recommandations et directives Françaises comme Européennes » o « modification de tous les écosystèmes existants, perturbation (voire disparition) des ressources hydriques, effacement des zones « tampons » des zones humides » o augmentation des surfaces artificialisées « pour la construction de nouveaux logements pour l'habitat péri-urbain de plus en plus éloigné, le développement des grands surfaces, celui de nouvelles zones d'activités, d'infrastructures tendances » o « n'arrangera pas le sort des agriculteurs locaux ou des futurs jeunes paysans qui souhaitent s'installer avec comme perspectives des projets à échelle humaine , (poly-culture/élevage) mais aussi innovants, sans oublier un très gros potentiel dans cette région Du Nord Haute-Vienne « l'Agri-Tourisme »» 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en sécurité de la N147 avec <ul style="list-style-type: none"> o des créneaux de dépassement alternatifs (2+1 voies) adaptés, o des aires de stationnements sécurisés, o l'évitement ou le contournement des bourgs et communes les plus exposées aux risques (pollutions/accidents/bruits/gêne etc...) o des portions courtes à 2X2 voies lorsque c'est possible et limitées à 110 km/h - Un service TER (train +vélo) efficace et adapté 	
<p>Association Véli-Vélo 87100 Limoges</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le choix d'une Concertation préalable de 3 mois au lieu d'un Débat public de 6 mois : « fait craindre une volonté de passage en force du lobby autoroutier » ; crainte « confortée par un nombre très limité de réunions publiques et par un dossier de présentation partiel et incomplet. » - Depuis l'abandon de la LGV Poitiers Limoges : « l'investissement promis sur les trains du quotidien se fait désirer » - le vélo au quotidien : « directement impacté par le projet autoroutier : effet de coupure des itinéraires, pollution et trafic induits, pénalisation du train qui permet l'emport des vélos » - L'autoroute : <ul style="list-style-type: none"> o « déplace les bouchons », « en générant une 		

	<p>circulation induite, de poids lourds notamment, et en incitant à créer de l'habitat loin des lieux de travail »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour la majorité des citoyens : « fait perdre si on comptabilise le temps de travail supplémentaire qu'il faut pour s'affranchir du péage. » (14€ : « plus d'1h40 de travail au SMIC, sans compter la surconsommation de carburant. ») ○ « fait diminuer la fréquence des accidents mais augmente leur gravité du fait de la vitesse » ○ « isole les villes moyennes qu'elle contourne sans les desservir », « coupe également le réseau secondaire et les itinéraires de randonnée » ○ se développe « là où il y a de l'activité économique, mais ce ne sont pas les autoroutes qui créent l'activité économique (exemple de Vierzon) ○ « pénalise l'activité agricole, le tourisme et le commerce local » ○ jusqu'à plus de 700 millions d'euros de financements publics pour le projet Poitiers-Limoges, et « une opération généralement très rentable pour le concessionnaire » ○ ce projet « anachronique », « dans une logique de préservation du climat, de lutte contre l'artificialisation des sols, d'amélioration de l'efficacité des déplacements » ○ « fait disparaître l'investissement ferroviaire » ○ « une bande de 30m de large créant des saignées et des talus sur 110km, coupant tous les cours d'eau et tous les écosystèmes sur son passage, et consommant 800ha de terre », difficile à compenser 		
<p>Comité de Vigilance Citoyenne Limousin Ferroviaire 87000 Limoges</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le constat : « la N.147 ne répond plus aux normes de circulation en vigueur que ce soit en terme de fluidité, en terme de nuisances sonores, d'impacts environnementaux mais surtout de sécurité à tous les niveaux. » ; un axe « majoritairement emprunté par des norias de poids-lourds qui monopolisent et saturent la circulation et la rendent particulièrement accidentogène » - L'exemple de la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême « aujourd'hui menacée de fermeture », du fait du doublement de la RN141 - Le FRET Ferroviaire : « retrouverait tout son sens sur cette ligne en continuité avec bien d'autres régions et permettant aussi des dessertes plus " locales" et un service rendu tant aux entreprises (industries /Artisanats/Agricultures) qu'aux usagers sur l'ensemble des territoires traversés en soulageant les flux routiers pour les trajets du quotidien que 	<ul style="list-style-type: none"> - Raccourcir les temps de trajets pour les TER les plus directs avec un parcours envisagé d' 1H15 / 1H20 - Parallèlement : des liaisons un peu moins rapides pour « un affinage et une desserte des territoires pour les trajets A/R domicile-travail, avec des horaires réellement adaptés (salariés/scolaires/étudiants etc...) du matériel confortable et performant » - L'électrification de la ligne : « serait un progrès d'intérêt-général au service de l'environnement , pour les déplacements du quotidien mais aussi pour le tourisme et les loisirs (transport de vélos à bord) permettant de développer " l'agritourisme"... » - Une tarification "socialement" acceptable et attractive pour tous et toutes - Des « combinaisons complémentaires avec des 	

	<p>ce soit sur le Nord Haute-Vienne ou sur le Sud-Vienne »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les sommes annoncées pour « remettre à niveau et régénérer l'infrastructure (et la signalisation?) » de la ligne de train Poitiers Limoges : une enveloppe insuffisante « pour rendre le train plus attractif et compétitif ». - Le bilan carbone des dessertes voyageurs comme du FRET ferroviaire : à comparer à celui d'une « autoroute "énergivore" , accapareuse de terres et surfaces agricoles, impactant fortement la biodiversité comme l' environnement , toujours polluante en terme de nuisances sonore ,émissions de CO2 importantes », « dont le coût estimé à 1,673 milliard » - La mise en concession autoroutière : « une double peine pour les usagers-contribuables avec le recours au péage, aux seuls profits des actionnaires privés, mettant les utilisateurs devant une inégalité inacceptable de tarification d'accès aux transports » 	<p>plateformes multimodales à l'arrivée ou au départ des 2 métropoles » ; un projet "Tram-Train»</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'amélioration et la sécurisation de la RN147 : « la mise en sécurité et l'évitement des bourgs et communes les plus impactées par la N.147 actuelle , avec des aménagements et des créneaux de dépassements adaptés tout au long du parcours » 	
<p>Comité régional CGT Nouvelle Aquitaine 87000 Limoges</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'enjeu des transports et de leur maîtrise publique (financement et choix privilégiant l'intérêt général social et environnemental) : « mérite mieux qu'un débat orienté et partisan » ; un sujet relevant « d'un véritable débat citoyen » - Une nouvelle infrastructure : « doit résulter d'un processus décisionnel long. L'ensemble des acteurs sociaux, économiques et politiques doivent avoir le souci permanent d'une bonne utilisation des deniers publics dans l'intérêt général » ; doit privilégier la « recherche collective d'une plus-value territoriale » - L'aménagement du territoire en France : « l'État doit y jouer un rôle moteur. Il doit être le garant de valeurs universelles, répondant aux besoins du plus nombreux et non pas des volontés de quelques lobbystes ...» - La « privatisation du réseau autoroutier » : « n'a profité [qu'aux géants des sociétés d'autoroutes] sans pour autant favoriser l'amélioration modale dans nos départements » - La nécessité d'organiser « une véritable réponse aux besoins » <ul style="list-style-type: none"> o Le besoin : né « des fabricants d'autoroutes ? Des citoyen-ne-s qui en ont assez de partager la route avec les camions ? D'élu-e-s qui ont besoin de construire de grands projets ? » o Le rôle d'une autoroute: « outil de desserte au service de l'économie locale ou bien outil qui trace les voies de l'acheminement des produits encore plus vite (le 0 stock) » - La nécessité d'une « maîtrise publique » qui permet : <ul style="list-style-type: none"> o « une atténuation des coûts pour les citoyen-ne-s et 	<ul style="list-style-type: none"> - Développer l'offre ferroviaire publique pour les marchandises et les personnes : <ul style="list-style-type: none"> o Nécessité d'investissements supplémentaires sur la ligne de train Poitiers-Limoges « afin de densifier les circulations de trains FRET et voyageurs » ; utiliser les crédits des études de la LGV Poitiers Limoges pour « la rénovation et pourquoi pas à l'électrification de la ligne ferroviaire en réalisant un saut qualitatif dans les infrastructures de nature à repositionner du fret sur le rail qui pourrait venir du Jura (bois) et aller jusqu'à La Rochelle » o Si les objectifs sont de réduire massivement les circulations routières : « opérer une réelle politique afin de transférer le transport des marchandises de la route vers le rail, avec une complémentarité des derniers kilomètres de dessertes non-embranchés au réseau ferroviaire, et de proposer un nombre de rotations plus nombreuses pour que l'offre « voyageurs » réponde aux besoins » - Améliorer l'axe Poitiers Limoges - « Travailler les complémentarités des richesses de [chaque territoire], sans créer de concurrence entre eux. Des logiques sociales et économiques doivent être développées, afin de créer plus d'attractivité, en maintenant un haut niveau de service public » 	

	<p>usager·ère-s. La gratuité de l'utilisation ... est surtout un facteur de démocratisation de l'usage et « autorise » l'ensemble des populations locales à bénéficier de cet investissement plus sécurisé »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ de créer une « complémentarité, voire une coopération » entre les différents modes de transport ○ de « ne pas surinvestir, alors que les attentes des territoires et collectivités n'y trouveraient pas leur compte » (exemple du projet LGV) ○ de « travailler sur les questions environnementales, le développement de ce transport en lien avec la population, les collectivités et les entreprises locales » 		
<p>Conseil Municipal de Saulgé 86500 Saulgé</p>	<p>Une position défavorable au projet d'autoroute :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « rendrait l'accès à cet équipement difficile à nombre d'habitant-e-s, en particulier celles et ceux qui se rendent quotidiennement à Poitiers ou dans sa périphérie, souvent pour raisons professionnelles, du fait des tarifs pratiqués. L'autoroute concédée serait facteur d'inégalités » - « aurait un impact limité quant à l'installation de nouvelles populations », et le risque d'effet inverse : « l'appel de la grande ville, de son offre socio-culturelle » - favoriserait les phénomènes de « métropolisation » malgré les échangeurs - « beaucoup trop d'incertitudes de financement, en particulier en matière de fonds publics (fourchette annoncée de 449 à 771 M€), à l'heure où les prix des grands travaux flambent, semble-t-il durablement aux vues des tensions sur les matériaux » 	<p>Aménager l'actuelle N147, pour la sécuriser et y faciliter le trafic</p>	
<p>M. Jean-François PLANE 87270 Couzeix</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet d'A147 : pas un projet d'autoroute, mais un projet de voie rapide car : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réalisation de 11 ouvrages d'art à 2 fois 1 voie et réutilisation des tronçons existants de RN à 4 voies ○ Et de ce fait : « des vitesses de circulation variant de 90 , 110 à 130 km/h, tout en faisant payer le prix fort à l'usager; 14 € pour une voiture, 20 € pour un camion » ○ Un temps de parcours qui sera « considérablement allongé » lors des grands départs, du fait des « inévitables bouchons que provoqueront ces 11 goulets d'étranglements » ○ Le risque d'une durée des travaux importante (Cf. les travaux de transformation de la RCEA en autoroute dans le département de l'Allier) - Le projet de voie rapide proposé : « un ersatz d'autoroute de troisième catégorie pour un département considéré en troisième zone par nos dirigeants parisiens » 	<p>Le seul projet autoroutier « digne de ce nom doit emprunter une voie nouvelle qui n'impactera que très peu les populations locales et les usagers et évitera les zones urbaines »</p> <ul style="list-style-type: none"> - un nouveau tracé « rectiligne » qui « doit passer nettement à l'est de la RN 147 , désenclaver Montmorillon et rejoindre l'A20 en évitant la RN 520 » - pour un budget quasiment équivalent, « si l'on additionne les 2 budgets RN 147 +RN 520 et si l'on y retranche les km gagnés et le moindre coût des terrains à préempter » 	<ul style="list-style-type: none"> - Comment va-t-on faire pour transformer les sections existantes de 2 fois 2 voies en sections autoroutières? - Les sections envisagées à 4 voies comme Couzeix/Nieul seront-elles réalisées directement aux normes autoroutières?

<p>M. Jean-Michel Clément Député de la Vienne 86000 Poitiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La question de désenclavement de l'Est et du Sud du département de la Vienne, ainsi que la nécessité de rapprocher Limoges de Poitiers : des préoccupations anciennes ; trois trajets différents « longtemps discutés » par le passé - un projet autoroutier : « n'a jamais participé à un aménagement harmonieux des territoires » - évolution des enjeux : <ul style="list-style-type: none"> o Environnementaux : artificialisation étalement urbain o Economiques : <ul style="list-style-type: none"> - la priorité à donner au x2 extrémités Limoges – Bellac, et Lussac-Les-Châteaux – Poitiers qui reçoivent le trafic le plus important ; - le coût du péage et le risque d'un report faible sur l'autoroute (50% du trafic) ; - la VAN SE 2035-2070 serait négative en cas d'augmentation de 20% du coût de projet autoroutier ; avec les impacts sur la subvention d'équilibre attendue des collectivités - des habitants qui paieraient « trois fois » (subvention d'équilibre ; impôt départemental finançant la route existante , péage) o Sociétaux : <ul style="list-style-type: none"> - « La vitesse n'est plus un critère décisif à l'heure du numérique » ou pour l'achat d'un véhicule - la sobriété énergétique « doit être l'affaire de tous » o Aménagement du territoire <ul style="list-style-type: none"> - Faiblesse des liens entre Poitiers et Limoges ; essentiellement des déplacement pendulaires aux 2 extrémités ➔ « penser l'accessibilité en tenant compte des véritables rayons d'attraction » de Poitiers et Limoges - Pas d'irrigation des territoires concernés , contrairement à une 2X2 voies - L'exemple de la N20 au sud de Limoges : « une sortie en moyenne tous les 7,5 km, des villages étapes qui se succèdent, des espaces réservés pour le covoiturage, et des lignes de bus fréquentes' 	<p>« Seul le projet alternatif soumis également à consultation répond véritablement à tous les enjeux ci-avant évoqués et doit être retenu »</p>	
<p>M. Sébastien ROQUE 87410 LE PALAIS SUR VIENNE</p>	<p>-</p>	<p>Une autoroute selon une autre logique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - profiter de l'autoroute A20 gratuite jusqu'à La Croisière « afin de réduire le linéaire de route à construire, ce qui aura aussi pour conséquences de réduire la distance du tracé sur les zones avec fort relief (le plus coûteux). Cette baisse des coûts permettrait de réduire les coûts de péage, 	

		<p>voire de les supprimer, tout en sécurisant un autre axe très important. »</p> <ul style="list-style-type: none"> - réfléchir à la « mutualisation à minima de franchissements les plus complexes (ouvrages d'art) avec RFF (pour une amélioration de l'existant voire de nouveaux transports ferrés plus adaptés au faible flux avec des trains légers) ainsi que l'intégration de voies de circulation douces et de voies de circulations locales » - limiter la vitesse à 110 km/h, correspondant à « un compromis très satisfaisant entre gain de temps et surtout une certaine gratuité de passage » - mettre en place une autoroute à péage gérée par le public ou une association à but non lucratif (incluant les acteurs économiques et le grand public) », pour démontrer « la volonté de désenclavement et un changement de société en limitant la crainte d'une forte hausse des coûts si l'utilisation n'est pas suffisante par rapport aux prévisions » ; « réaffecter les bénéfices futurs à d'autres actions publiques (ou autour d'action de l'association à but non lucratif élargie tout en restant sur des actions de développement locaux) » - sur le tracé actuel : « intégrer l'échangeur de l'axe "Centre Europe Atlantique" dès à présent » - mener une « réflexion sur des coûts de péage réduit pour les véhicules sortant et rentrant de l'autoroute en un même point pour desservir des restaurants routiers hors réseau, en veillant à ne pas créer un délestage de l'autoroute sur une traversée de ville entre 2 échangeurs, permettrait de conserver un dynamisme des restaurants routiers existants, avec des places de parking poids lourds » - réfléchir à « une zone de liaison entre le fer (projet de liaison atlantique) et l'autoroute » 	
<p>M. Thierry Spiet Conseiller municipal 87300 Bellac</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet d'autoroute Poitiers Limoges : « la dernière opportunité, raison pour laquelle il serait irresponsable de ne pas la saisir tant le déclin du nord Haute-Vienne est lié à son enclavement autoroutier » - Raisons d'intérêt général : <ul style="list-style-type: none"> o Rapprochement des centralités, o Accès facilité « aux hôpitaux, aux facultés, à la formation professionnelle, à l'ouverture sur l'Europe et aux bénéfices liés au développement économique » - Raisons d'intérêt économique : <ul style="list-style-type: none"> o « huit échangeurs pour ouvrir le territoire sur cet axe et permettre le développement des principales zones économiques et ainsi retrouver de la population, des jeunes et amplifier l'attrait du territoire » 		

	<ul style="list-style-type: none"> ○ accéder rapidement à la LGV, ○ se tourner vers l'arc atlantique, et se raccorder à l'Europe du Nord et de Sud <p>- Raisons d'intérêt démographique:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ « atout pour garder sa population et éviter le départ des forces vives » ○ attirer « les populations extérieures par une offre potentiellement plus forte en emplois, en développements et en tourisme » <p>- Des inquiétudes « légitimes mais solutionnables »</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Agriculture : « seuls 0,03% de la surface agricole départementale sera impactée et que des compensations sont prévues pour y remédier » ; les terres préemptées « pas de bonne qualité » ; « des accès pour permettre la continuité du travail des agriculteurs assurés » ; « La déprise agricole ralentie » ; l'agrotourisme développé ; les « outils (abattoirs) renforcés » (Cf. CA Haute Vienne) ○ Environnement : la doctrine ERC (Eviter, Réduire, Compenser) pour gérer « la saignée de 120 km » ; la pollution actuelle induite par les « milliers de camions qui, quotidiennement, s'arrêtent aux ronds-points avant de repartir » importante ; une route mieux sécurisée ○ La possibilité d'« utiliser gratuitement l'ancienne RN 147 libérée de ses camions » 		
<p>M. Yves Jean 86150 QUEAUX</p>	<p>Constats :</p> <p>- L'aménagement de la N 147 : « un enjeu majeur pour les habitants, les salariés, les entreprises » (risque d'accidents, temps de trajet)</p> <p>Mais d'autres aspects à intégrer : les enjeux agricoles et environnementaux (émission de GES, artificialisation, imperméabilisation des terrains, morcellement d'exploitations, altération des linéaires de haies, altération des habitats de certaines espèces ou augmentation potentielle du risque d'inondation)</p> <p>- La concentration des emplois dans les agglomérations de Poitiers et de Limoges et la dispersion de l'habitat pour les salariés : des « mobilités pendulaires » routières importantes de Bellac à Limoges et de Lussac-les-Châteaux à Poitiers</p> <p>De ce fait : des espaces ruraux « essentiellement habités par des ouvriers et employés qui consacrent une part non négligeable de leurs faibles revenus aux transports pour aller travailler » (phénomène de périurbanisation avec « une organisation spatiale de</p>	<p>Le scénario alternatif</p> <p>Et</p> <p>« Entre Lussac-les-Châteaux et Bellac, alors que le trafic chute de 50% entre ces deux villes, des zones de dépassement peuvent être envisagées, voire, si l'Etat et les collectivités veulent financer à la hauteur envisagée de 771 millions d'euros pour l'autoroute, une deux fois deux voies sur ce tronçon ce qui permettrait d'avoir une route à deux fois deux voies de Limoges à Poitiers pour rouler en toute sécurité à 110 km/h. »</p>	

	<p>l'espace très sélective sur le plan social du fait du prix du foncier »)</p> <p>Solutions proposées : « deux logiques aux finalités très différentes »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une autoroute concédée afin d'aller le plus vite possible de Limoges à Poitiers : « le choix du coût financier et environnemental le plus élevé pour satisfaire une partie seulement des usagers entraînant une aggravation des inégalités sociales et territoriales » <ul style="list-style-type: none"> o Plus d'émissions de GES ; sécurité des usagers améliorée ; consommation de terres importante ; coût élevé pris en partie en charge par l'Etat et les collectivités ; concession privée pour le complément d'investissement et l'exploitation o Un coût de 200 euros par mois pour un salarié qui voudrait emprunter l'autoroute pour aller travailler o Quelle garantie de rentabilité (trafic annoncé de 6 500 véhicules /jour) et de maîtrise du montant des péages ? - Le scénario alternatif : « répond aux besoins des habitants, des salariés et des entreprises » ; « une infrastructure qui correspond à un bien public accessible à tous, n'est pas ségrégative, améliore les conditions de sécurité, consomme moins d'espaces agricoles, pollue moins et réduit le temps de déplacement du lieu d'habitat au lieu de travail » 		
<p>Mme Catherine Lathus 86240 Fontaine le Comte</p>	<p>Les atouts d'une 147 pour le développement régional :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « un axe de proximité entre deux agglomérations mais aussi un axe européen, le chaînon manquant ouvrant d'une part sur le Grand Ouest, Nantes puis la Bretagne, et d'autre part vers la RCEA et le Sud » - « pour un investisseur, un critère exogène d'implantation de son ou ses entreprise(s). Un choix de localisation est stratégique, il révèle des besoins de qualité de main d'œuvre, de formations, de débouchés et d'équipements. Une autoroute est donc un élément tangible de la vie des professionnels qui ont besoin d'axes simples et rapides pour leurs salariés et pour la distribution de leurs productions » - Un élargissement du e bassin de recrutement qui « permet ainsi au deuxième emploi (du conjoint) d'avoir accès à une offre légèrement plus lointaine » - « un facteur clé dans le cadre de la reprise d'entreprise » ans un contexte où 38% des chefs d'entreprises de Vienne et Gartempe ont plus de 55 ans ; « Sans un outil de désenclavement sérieux, à quoi assisterons-nous ? à des risques de déprise et des pertes d'emplois. Notre territoire recèle du potentiel mais il est menacé ; concurrencé par d'autres territoires mieux desservis, plus accessibles, plus 		

	<p>compétitifs et mieux équipés »</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Poitiers et Limoges doivent aussi se vivre en réseau de villes moyennes qui, par leurs créations d'emplois supplémentaires et l'addition de leurs talents, peuvent compenser l'effet d'aspiration des très grandes métropoles, présenter un autre modèle que ces surconcentrations urbaines qui finiront par devenir improductives » 		
<p>Mme Nathalie TABUTEAU Maire de Moulismes 86500 Moulismes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le gain effectif de temps de trajet avec une autoroute : « si vous vous retrouvez coincé aux heures de pointe dans les bouchons au péage de sortie quand on se rebranche sur le réseau Départemental » ; « Dans ce cas de figure, l'autoroute n'a aucun bénéfice. » - Les apports d'une autoroute sur l'économie communale : « certains pourraient évoquer le fait que ce développement devrait plutôt se répercuter sur les pôles urbains proches et de plus grande importance. Certes, la commune n'aspire peut-être pas à un développement exponentiel mais elle doit s'assurer de veiller à percevoir suffisamment de recettes pour couvrir ses charges. Ses projets se doivent donc d'être structurant pour apporter des recettes nouvelles et financer la stabilisation de la démographie et les besoins de développement urbain liés à une croissance modérée de la population : éolien, photovoltaïque, développements structurants pour servir les usagers de la route. » - « La mobilité est un vaste sujet qui ne peut se restreindre qu'à des schémas connus tels que l'autoroute. » 		<ul style="list-style-type: none"> - La capacité d'une petite commune située sur le tracé de l'A147 à se développer, si l'infrastructure « prend X ha de terre à la construction plus Y ha de terre de compensation (qui sensiblement ne seront pas décomptés eux du SRADDET) ». « si la commune prévoit de tirer bénéfice de cette infrastructure (comme cela a été vendu au cours des réunions) en intensifiant son développement économique et en ouvrant à l'urbanisation, ces projets seront-ils d'emblée compatibles avec les documents d'urbanisme (PLUI, SCOT...découlant du SRADDET) en sachant qu'actuellement l'Etat demande la préservation des terres agricoles et une réduction de 50% de l'artificialisation des sols ? Mais sur quelles terres la commune pourrait-elle se développer ? Et pourtant, la commune se doit d'anticiper l'avenir en travaillant sur les différents schémas (A147 ou N147) » - L'aspiration que ce travail « aboutisse bien à une décision ferme et définitive doublée d'un calendrier détaillé et d'un financement clair »

