



## UFC-Que Choisir de la Haute-Vienne

4, cité Louis Casimir Ranson  
87000 - LIMOGES

Tél : 05 55 33 37 32

[contact@hautevienne.ufcquechoisir.fr](mailto:contact@hautevienne.ufcquechoisir.fr)

<https://hautevienne.ufcquechoisir.fr>

[www.facebook.com/ufchautevienne/](http://www.facebook.com/ufchautevienne/)

## UFC-Que Choisir de la Vienne

Résidence Le Parvis - RDC n°46  
1, rue du 14 Juillet 1789  
86000 - POITIERS

Tél. : 09 87 76 39 91

(de 9 h à 12 h du lundi au vendredi)

[contact@lavienne.ufcquechoisir.fr](mailto:contact@lavienne.ufcquechoisir.fr)

Site : <https://lavienne.ufcquechoisir.fr>

### **Contribution de l'UFC-Que Choisir de la Haute Vienne et de l'UFC-Que Choisir de la Vienne du 14/03/2022 à la concertation préalable organisée par la CNDP sur le projet d'autoroute concédée POITIERS-LIMOGES**

#### **Approche générale**

Dans les années 2000, le gouvernement a prévu, en ce qui concerne les projets d'infrastructures notamment routières, à l'horizon 2025 :

- au nord de Poitiers : itinéraire transversal autoroutier pour désenclavement de la Bretagne par Angers, Tours, Orléans, Troyes ;

- au sud de Poitiers : itinéraire autoroutier par Saintes et Niort, Guéret, Châlon S/ Saône (route Centre Europe Atlantique) pour désenclavement de la façade Atlantique et du port de la Rochelle.

Une autoroute Poitiers-Limoges ne s'inscrit pas dans un schéma national et relève donc uniquement d'une volonté locale, ce que confirme le faible trafic relevé (5000 à 7000 véhicules dont 10 % de PL par jour dans les 2 sens), insuffisant pour justifier une autoroute. Il est donc à craindre que l'Etat qui œuvre avec difficultés, notamment financières depuis plusieurs dizaines d'années pour aménager et terminer les itinéraires prioritaires à fort trafic indiqués ci-dessus, ne participe en aucune manière à un financement de ce projet. L'étude fait apparaître une subvention d'équilibre importante de 700 à 970 M. d'euros HT qui sera entièrement à la charge des collectivités.

Il convient donc de définir les collectivités concernées et obtenir leur accord de principe pour financer ce projet et couvrir le déficit d'exploitation qui en résultera.

#### **Quelques remarques sur l'étude**

1° Cette étude de faisabilité est présentée avec des caractères beaucoup trop petits et indéchiffrables qui dissuadent de la lecture et nuisent à la compréhension des données. Les tableaux, pour être lisibles, nécessitent de gros efforts et interrogent sur le niveau de prise en compte des lecteurs de cette étude.

2° Les études de circulation montrent que le flux principal est essentiellement local et concerne le domicile-travail. Le transit quotidien, entre Poitiers-Limoges ressort à 4 % du trafic. Un trafic de 6 600 à 10 700 véhicules/jour dans les 2 sens ne justifie pas sérieusement une autoroute. Le type de flux principalement local est constitué de trajets courts qui nécessiteront la réalisation de très nombreux échangeurs non prévus au projet (indication : 6 au minimum, une dizaine en tout semble-t-il). Par ailleurs, il est fort probable que ce type de trafic entraînera une désaffection de l'utilisation d'un itinéraire payant.

A l'horizon 2035, le trafic capté est estimé de 5000 à 7000 véhicules/j suivant les tronçons.

3° L'étude précise qu'à l'horizon 2070, la rentabilité économique est négative pour l'ensemble des scénarios.

4° La concession entraînerait le versement au concessionnaire d'une subvention d'équilibre de 700 à 970 millions d'euros HT, soit 83 % environ du coût du projet (1 168 millions d'euros HT).

Ce projet serait donc financé à plus des  $\frac{3}{4}$  par des fonds publics. Pour le reste à financer, on ne voit donc pas l'intérêt de passer une convention, toujours très défavorable pour les collectivités, pour une durée de 55 ans, avec un concessionnaire. Les collectivités bénéficiant par ailleurs de prêts plus intéressants que ceux offerts par les partenaires publics.

5° Sur le plan de l'environnement, ce projet a évidemment un impact très important, voire irréversible, qui peut être atténué par des réparations qui peuvent s'avérer très onéreuses. On peut cependant noter qu'il ne réduira en rien les émissions de CO2.

6° Le coût de l'exploitation et d'un éventuel déficit (qui peut être considéré comme inéluctable compte tenu du faible trafic), qui devra être assumé par les collectivités, n'est pas analysé. Il est seulement précisé que ce coût « s'élèvera de 9,7 à 12,7 M. HT/an ».

7° Le gain de temps sur l'ensemble du projet n'a que peu d'importance compte tenu du flux principalement local. L'accidentologie fait apparaître 13 morts sur 5 ans, soit un taux relativement faible.

8° L'itinéraire de substitution qui ne pourra plus emprunter les déviations existantes aura donc des répercussions sur le trafic local. Il n'est pas abordé.

9° En résumé, cette étude de faisabilité démontre qu'une autoroute concédée entre Poitiers et Limoges présente un très faible intérêt au plan national et local, pour un coût démesuré pour les collectivités dont aucune pour l'instant n'a pris le moindre engagement financier.

## **Proposition**

**Il est prioritaire pour notre association, compte tenu des flux locaux domicile-travail, de proposer une desserte locale ferroviaire adaptée entre les agglomérations, et d'aménager la liaison routière Poitiers-Limoges envisagée avec les projets d'infrastructures horizon 2025, de manière à répondre aux besoins de mobilité de proximité entre Bellac et Limoges d'une part et Lussac les Châteaux et Poitiers d'autre part, tronçons qui concentrent l'essentiel du trafic.**

**Ce projet aurait l'avantage de s'inscrire dans le cadre de la transition énergétique.**

**L'aménagement de la RN147, vu la faiblesse de son trafic et des accidents mortels répertoriés, devrait s'effectuer dans le cadre d'une vision de suppression ponctuelle des traversées d'agglomération, de suppression des points noirs répertoriés notamment comme accidentogènes et d'aménagements à 2 fois 2 voies limités aux tronçons qui posent problème.**