

3 | LES TRAVAUX RÉALISÉS ET À VENIR

Depuis le classement de la route nationale 147 en qualité de grande liaison d'aménagement du territoire, peu de travaux ont, en réalité, été réalisés :

- **déviations de Fleuré**, mise en service en 2 X 2 voies en 2011 sur 8 kilomètres,
- **contournement de Bellac** en 2 X 1 voie, mise en service en 2008 sur 10 kilomètres.

Pour la période du contrat de plan 2015-2020, plusieurs aménagements sont prévus :

- **un tronçon à 2 x 2 voies de 6,5 km** depuis la RN 520 (contournement de Limoges) jusqu'au lieu-dit La Pivauderie, commune de Nieul,
- **un créneau de dépassement** au sud de Bellac,
- **la déviation de Lussac-les-Châteaux** en 2 X 1 voie sur 8 km avec deux zones de dépassement sur 1 km.

À ce rythme de 600 mètres par an, le passage en 2 X 2 voies de la totalité du parcours devrait s'achever... en 2172 pour un coût de 1,5 milliard d'euros supporté en totalité par le contribuable.

4 | UNE AUTOROUTE CONCÉDÉE, SINON RIEN !

Pour remédier aux difficultés rencontrées depuis vingt-cinq ans, nous proposons d'inscrire dans la loi de programmation, issue des Assises de la mobilité, la réalisation d'une autoroute concédée entre Limoges et Poitiers.

Pour reprendre les propos de la ministre chargée des Transports, Elisabeth Borne : « *Les Français n'attendent pas des solutions dans vingt ans, mais veulent des réponses concrètes.* »

Cette concession permettra, comme cela est prévu depuis 1992, le classement de cette liaison en grande liaison d'aménagement du territoire et :

- de relier l'autoroute A 10, l'autoroute A 20 et la Route Centre Europe Atlantique (RCEA),
- de créer une véritable synergie entre la métropole de Nantes et les aires urbaines de Poitiers et Limoges,
- de limiter (enfin !) le risque constaté depuis des décennies,
- de désenclaver le nord de la Haute-Vienne et le Montmorillonnais dans la Vienne.

Le coût pour le contribuable serait limité puisque la concession permet justement de lever cette difficulté, comme cela a été fait pour l'autoroute Pau-Langon.

Les estimations réalisées en 2005 font état d'un investissement de l'ordre de 1 milliard d'euros. Cette évaluation est sans doute à actualiser, mais est cohérente avec le coût de construction de l'A 65 (1,2 milliard d'euros pour 150 km).

L'impérieuse nécessité de moderniser cette liaison est une préoccupation majeure pour les chefs d'entreprise de la Haute-Vienne. Interrogés en octobre 2017, 60 % d'entre eux (sur 700 réponses) considèrent que la réalisation d'une autoroute concédée entre Limoges et Poitiers est la priorité numéro 1 au même titre que l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Limoges et Paris.



16 place Jourdan - 87000 Limoges

Facebook icon @A147.Grand.Ouest

Projet d'autoroute concédée LIMOGES >> POITIERS



conception-réalisation : CCI Limoges Haute-Vienne / juillet 2018

autoroute A147.grandouest@gmail.com

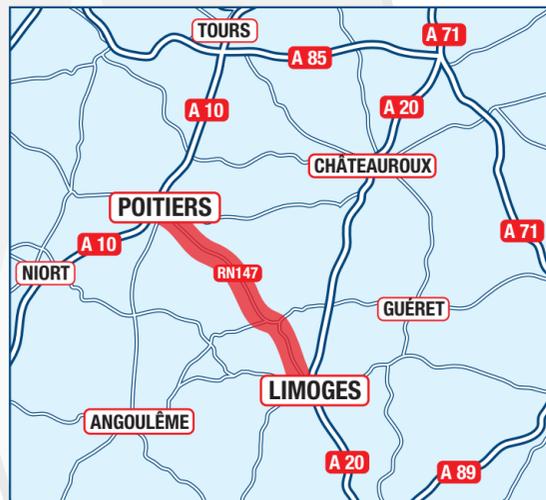


1 | 25 ANS QUE LES GOUVERNEMENTS DÉPLORENT UNE RN 147 ACCIDENTOGÈNE

La route nationale 147, longue de 130 kilomètres, relie les villes de Limoges et Poitiers. Le temps de trajet entre les deux villes est de deux heures avec un trafic dense sur sa majeure partie et une fréquentation de poids lourds élevée, de l'ordre de 10 % en moyenne sur le parcours.

Au fil des ans, la RN 147 est devenue un véritable point noir de la circulation au nord de la Haute-Vienne, aussi bien pour les usagers que pour les riverains. La route, aux nombreuses courbes sans visibilité, est devenue particulièrement accidentogène avec l'accroissement du trafic, notamment celui des poids lourds. **Elle est, à ce titre, classée troisième route la plus dangereuse de France au kilomètre** avec seulement deux voies de circulation, plusieurs zones de virages, de nombreux villages à traverser et des accidents souvent mortels impliquant des camions.

Depuis plus de vingt-cinq ans, les gouvernements successifs et les exécutifs locaux sont convenus de la nécessité de son passage en route à 2 X 2 voies à haut niveau de service ou en autoroute concédée comme cela a été proposé dès 2003.



Une position commune pour un tracé unique

La route nationale 147 présente une configuration marquée par l'attractivité de ses deux pôles urbains d'extrémité, Limoges (300 000 habitants sur l'aire urbaine) et Poitiers (270 000 habitants sur l'aire urbaine). **Elle est classée grande liaison d'aménagement du territoire** dans le schéma routier national de 1992. Plus récemment, les schémas de services collectifs des transports, approuvés par le décret du 18 avril 2002, ont inscrit l'aménagement de la liaison Nantes-Limoges via Poitiers en route express à 2 x 2 voies (limitation de vitesse à 110 km/h). **Cet itinéraire a une fonction de niveau national et européen**, en proposant une liaison entre l'A 10 et l'A 20, **et un usage de niveau interrégional**, en assurant la connexion entre les capitales régionales Nantes, Poitiers et Limoges.

Préalablement à la mise en place de ces schémas, le ministre de l'Équipement a initié, par courrier en date du 14 février 2000, une étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI) concernant la RN 147 entre Poitiers et Limoges ayant pour but d'établir une stratégie d'investissement sur cette liaison compatible avec les perspectives financières de l'État et de ses partenaires à l'horizon 2020. Cet avant-projet sommaire portait en priorité les sections suivantes :

- **dans la Vienne** : la section entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux, y compris les déviations de Mignaloux et Lhommaizé-Lussac-les-Châteaux,
- **dans la Haute-Vienne** : la section entre Bellac et Limoges.

Les contrats de plan État-Région (CPER) ont anticipé ces aménagements et programmé des travaux pouvant être intégrés au projet global de la RN 147, notamment la déviation de Bellac et l'aménagement d'un premier tronçon entre Bellac et Limoges. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT), qui s'est tenu le 18 décembre 2003, a confirmé ce processus en terme d'aménagement du territoire pour les régions concernées par « la mise à 2 x 2 voies des RN 147 et 149 entre Nantes, Poitiers et Limoges ».

À l'époque, devant le risque de concurrence posé par l'aménagement simultané de la RN 141 et de la RN 147, le conseil régional du Limousin, le conseil général de la Creuse, le conseil général de la Haute-Vienne, la Ville de Limoges et la chambre de commerce et d'industrie de Limoges et de la Haute-Vienne ont envisagé toutes les solutions permettant de rendre ces deux projets routiers complémentaires. **Les partenaires limousins ont ainsi établi une position commune concernant un tracé unique** : autoroute A 10 (échangeur n° 31), puis, par autoroute concédée, Lusignan-Vivonne-Lussac-les-Châteaux (grand contournement sud de Poitiers), Lussac-les-Châteaux-Bellac, toujours par autoroute concédée (tronçon central de la liaison Limoges-Poitiers) avec raccordement à l'autoroute A 20 à La Croisière (autoroute concédée entre Bellac et La Croisière). La mise à 2 x 2 voies de la totalité de l'itinéraire Limoges-Poitiers sera réalisée par l'aménagement des sections terminales de la RN 147 connaissant le plus fort trafic dans le cadre des contrats de plan État-Région : Couzeix-Bellac, d'une part, Poitiers-Lussac-les-Châteaux, d'autre part.

Autoroute concédée, un dossier récurrent

Force est d'ailleurs de constater que **les élus limousins et creusois avaient une vision juste de la situation** puisque douze ans plus tard, leurs craintes sont avérées. Le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIADT), qui s'est tenu le 14 octobre 2005, **a confirmé les grands projets d'infrastructures** décidés par le CIADT de 2003 et s'est prononcé sur **l'accélération de la mise en œuvre de ces programmes**. En 2005, la direction régionale de l'Équipement a confirmé le classement de cette liaison comme ayant une fonction de niveau national et européen et une fonction de niveau inter-régional :

- barreau entre l'autoroute A 10, l'autoroute A 20 et la Route Centre Europe Atlantique (RCEA),
- liaison entre les capitales régionales : Nantes, Poitiers, Limoges.

Les aménagements en 2 X 2 voies sont peu ou prou inscrits dans les contrats de projets et les contrats de plan État-Région depuis lors. Cependant, **en 2011, le projet disparaît du schéma national des infrastructures terrestres** (SNIT). À la question du sénateur Jean-Pierre Demerliat sur la non-inscription de la RN 147 au SNIT, le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, chargé des Transports, Thierry Mariani, répond : « *Cet aménagement n'entre pas dans la catégorie de ceux qui ont vocation à être portés sur ces documents. En effet, il a été décidé de ne faire figurer sur ces cartes que les seuls projets dont la réalisation est de nature à créer de nouvelles fonctionnalités à grande échelle (...) les projets qui visent à une adaptation des infrastructures existantes (...) n'ont pas vocation à être évoqués explicitement dans le SNIT.* »

C'est exactement le contraire de tout ce qui a été dit et écrit depuis vingt ans !



2 | UN TRAFIC DENSE QUI AUGMENTERA DE 20 %

Selon la Dreal Nouvelle-Aquitaine, **le trafic actuel sur le tracé est de l'ordre de 10 000 à 12 000 véhicules/jour** dont 10 à 12 % de poids lourds et se décompose comme suit :



13 000 véhicules/jour dont 5 % de poids lourds à proximité du diffuseur d'Anglard, sortie nord-ouest de Limoges à Couzeix au croisement de la RN 520 et de la RN 147

8 000 véhicules/jour dont 10 % de poids lourds au nord de la RD 28, environ 10 km de Limoges jusqu'à Bellac

11 500 véhicules/jour dont 19 % de poids lourds de la sortie de Bellac jusqu'au croisement avec la RD 951, soit environ 5 km

8 500 véhicules/jour sur la portion Bellac-Lussac-les-Châteaux dont 14 % de poids lourds

12 500 véhicules/jour à Fleuré dont 12 % de poids lourds

16 000 véhicules/jour à Mignaloux-Beauvoir dont 10 % de poids lourds

Les études prévoient une augmentation de 20 % à horizon 2040. Pour mémoire, le trafic sur l'A 89 (Bordeaux-Lyon) est compris entre 5 000 et 10 000 véhicules/jour sur la majeure partie du tracé, hors entrées d'agglomérations. Celui sur l'A 65 (Pau-Langon) est de l'ordre de 10 000 véhicules/jour (moins de 6 000 selon les opposants).

