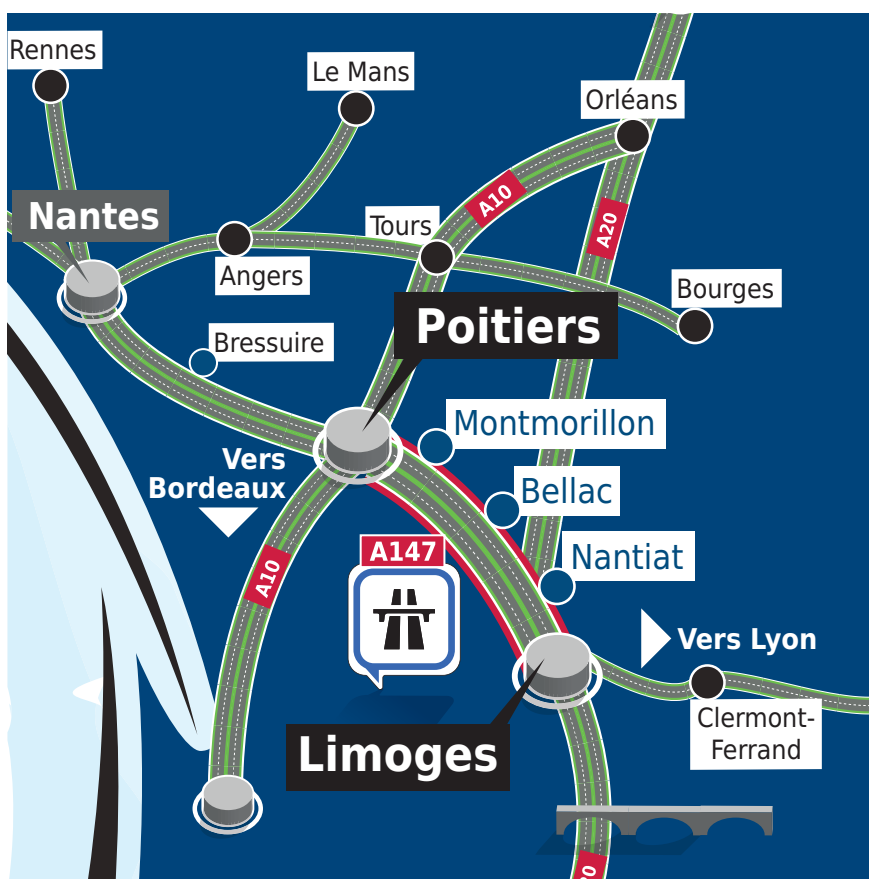


L'AUTOROUTE LIMOGES - POITIERS

L'urgence d'une ambition

Document de préfiguration

octobre 2018



L'AUTOROUTE LIMOGES - POITIERS

L'urgence d'une ambition

L'ensemble des responsables publics ou privés de la Vienne et de la Haute-Vienne font pratiquement le même constat après trois décennies de combats que les uns et les autres ont menés en faveur d'un itinéraire fluide, sécurisé, moderne, entre Limoges et Poitiers. La situation actuelle et les actions envisagées pour cet axe majeur qu'est la RN 147 ne sont pas à la hauteur des défis auxquels vont être confrontés nos territoires et notre pays dans la prochaine décennie. Ce document préfigurateur vise à rassembler autour d'un constat mais surtout autour d'un projet.

Un constat commun

Ne nous attardons pas sur la méthode qui fut suivie. Nous sommes pratiquement unanimes pour considérer ce passé comme dramatiquement décevant. Ne serait-il donc pas possible de nous mettre d'accord également sur notre avenir commun ? La reconnaissance sans cesse réitérée de l'importance stratégique de l'itinéraire implique logiquement une nouvelle donne à la hauteur de l'enjeu. Au regard de l'attente des acteurs territoriaux qui s'exacerbe comme de la dimension européenne qui s'affirme, il nous faut définir ensemble une ambition, une méthode et un agenda aptes à résoudre en dix ans les problèmes qui n'ont pu qu'être si partiellement traités depuis trente ans.

Rappel d'une évidence : le caractère stratégique de l'axe 147

« La RN 147 est un axe structurant de l'Ouest de la France.

- Aux niveaux international et européen, la RN 147 constitue le trait d'union entre le réseau routier et autoroutier de la façade atlantique (route des Estuaires reliant la Belgique et l'Espagne, via l'A 29, l'A 84, l'A 83 et l'A 10) et celui de l'Est de la France. La RN 147 permet également de connecter entre eux les axes Nord/Sud de la route des Estuaires et de l'A 28 (Rouen/Niort via l'A 10) et de l'A 20 (Paris-Toulouse).
- Au niveau interrégional, la RN 147 possède le statut d'axe structurant du Centre-Ouest français en assurant la liaison entre les capitales régionales de Poitiers et Limoges.
- Au niveau local, la RN 147 constitue également un axe de desserte locale à partir duquel les routes départementales et les voies communales irriguent l'intérieur des territoires poitevins et limousins. »

Cette analyse rédigée en 2016 peut être adaptée suite à la création de la Nouvelle-Aquitaine en retenant les trois niveaux local, régional, national et européen.

Source : Étude de mars 2016, page 5, sur la déviation de Lussac-les-Châteaux - DREAL Nouvelle - Aquitaine, maîtrise d'ouvrage, Groupement de maîtrise d'œuvre Ingérop, Ecosphère, BKM.

C'est sur la base de cette évidence partagée que l'Association A147 Grand-Ouest a été créée en juillet dernier pour promouvoir et faire acter la solution d'une autoroute concédée entre Limoges et Poitiers. Elle peut s'appuyer sur une volonté massivement exprimée par les acteurs économiques, sur un soutien de très nombreux élus et décideurs, ainsi que sur la qualité des relations tissées aux niveaux régional et interdépartemental en vue de faire aboutir ce projet d'intérêt économique général¹ trop longtemps différé. Cette mobilisation sans précédent, tant par sa dimension que par la pertinence de ses objectifs, a rencontré une écoute, là aussi inédite, de la part

¹ Le service d'intérêt économique général (SIEG) est une notion retenue par le droit européen pour « articuler le service public avec le cadre concurrentiel », que l'État a repris en attribuant aux sociétés concessionnaires d'autoroutes la qualité de « prestataire de services économiques ». Cf. notamment le colloque du Conseil d'État du 14 octobre 2011 sur les SIEG.

de l'État : celle de la Ministre des Transports qui s'est engagée avec sincérité, lors de sa visite du 16 juillet à Limoges, à intégrer la concession autoroutière dans les solutions possibles que devra étudier le comité de pilotage en vue de « répondre au plus vite aux demandes d'amélioration » ; celle de M. le Préfet de Région qui a accepté de présider dans des délais très brefs ce groupe de travail avec la volonté de trouver les méthodes pertinentes puis les solutions réalisables, en vue de répondre à l'ampleur des problèmes posés ; celle de M. le Préfet de la Haute-Vienne qui a brillamment appréhendé le caractère crucial de la démarche engagée par les chefs d'entreprise et les décideurs. Il y a urgence à répondre aux questions que se posent les usagers professionnels et particuliers face à la lenteur du trajet entre nos deux villes, aux risques considérables d'accidents, à la discontinuité structurelle de l'itinéraire.

Prospective de la RN 147 à 10 ans : 14% de l'itinéraire en 4 voies

Un « scénario de mise à 2x2 voies » complète à la fin du siècle, au mieux



Source (actualisée) : Nouvelle République - CP

Ne mésestimons pas les efforts financiers consentis par l'État et les collectivités territoriales, et donc par les contribuables, pour appréhender cette situation critique en aménageant au cas par cas certains tronçons, soit en 2x2 voies², soit en 2x1 voies assorties de quelques créniaux de dépassement³. Nous entendons les interrogations de certains responsables de nos territoires quant à la difficulté de changer de méthode comme de modèle, considérant que ce qui est acquis – partiellement au plan financier – dans le contrat de plan demeure toujours bon à prendre. Pour autant, le caractère accidentogène de la RN 147 sera-t-il annihilé ? Nos territoires seront-ils, malgré ces efforts, armés pour demain ? Pouvons-nous continuer comme avant ? Nous connaissons les réponses. Il est une évidence à laquelle chaque participant du groupe de travail régional ne peut qu'adhérer, quelle que soit sa fonction ou sa localisation, c'est que nous changeons d'époque.

Une nouvelle donne

Nous changeons d'époque sous l'effet d'une concurrence globale des territoires mais aussi de la dynamique économique porteuse de l'Europe. Du Limousin, du Poitou, il nous faut regrouper nos forces et nos atouts au sein de la Nouvelle-Aquitaine. Nous changeons d'époque à l'heure des révolutions du numérique et de l'intelligence artificielle. Chefs d'entreprises, agriculteurs, artisans, acteurs de la société civile, il nous faut faire cause commune pour affronter l'intensité des disruptions dans un monde ouvert mais aussi pour saisir les nouvelles potentialités de développement endogène et exogène qu'elles rendront possibles. Nous changeons d'époque avec la nécessité de

² Contournement de Fleuré (7,4 km en 2011) - projet de tronçon Nord de Limoges entre Couzeix et Nieul – esquisse pour le CPER suivant de la déviation de Mignaloux-Beauvoir

³ Crénneau Nieul-l'Espoir – Fleuré (2004) – contournement de Bellac (2,5km) – projet de Lussac-les-Châteaux.

retenir une approche apaisée et collaborative de la mobilité. A cet égard, la sécurité et le bon état des infrastructures deviennent des impératifs absolus, dont les manquements ne sont plus tolérés par l'opinion et qui deviennent opposables juridiquement. Nous changeons d'époque quant à la manière même de décider dans l'intérêt général grâce à la diversification possible des partenariats et des financements en vue d'agir et d'innover. Le temps de la décision puis de l'action, ne peut plus être celui que nous avons constaté sinon accepté depuis tant d'années.

L'État, le premier, par la voix de ses plus hautes autorités, se réfère aux mutations drastiques qui nous attendent car il demeure garant de la compétitivité, de la soutenabilité et de la cohésion de notre pays dans les prochaines décennies. Mais les contraintes qui pèsent sur les finances publiques l'amènent, aujourd'hui comme hier, à étager ses crédits dans le temps, voire à sous-estimer son apport au regard du coût des projets, on le constate dans le CPER 2015 - 2020 pour lequel les autorisations d'engagement nécessaires à la réalisation des projets de Lussac et de Couzeix-Nieul ne sont que partiellement au rendez-vous. Il convient de saluer dans ce contexte l'engagement convaincu des services territoriaux pour faire avancer les choses malgré tout. Le portail de la DREAL décrit d'ailleurs parfaitement l'état de la situation et les agendas possibles. Mais, il n'en souligne que davantage le décalage croissant entre la méthode retenue pour « améliorer » pas à pas la RN 147 et l'ampleur des moyens qu'il faudrait mettre en œuvre pour répondre aux impératifs de demain, tels qu'ils sont mis en lumière au sommet de l'État.

Avec modestie mais aussi gravité et détermination, l'association Autoroute A147 Grand-Ouest, aux côtés de nombreux autres acteurs, réfute un tel décalage en proposant à l'État et à ses services, aux collectivités territoriales et aux élu(e)s, aux habitants de notre région, de lancer le projet d'autoroute concédée entre Limoges et Poitiers. Ce projet représente la seule solution pour répondre dans des délais décents à l'ensemble des questions qui sont posées de manière aiguë aux responsables que nous sommes.



À des questions cruciales,

1. Comment concilier les exigences propres à chacun des niveaux territoriaux qui font le caractère structurant de la 147 ?
2. Peut-on retenir une stratégie crédible pour mettre fin à l'intolérable dangerosité de l'itinéraire ?
3. Comment concevoir un changement d'ambition dans des cadres juridique et financier pertinents et lisibles ?
4. Comment anticiper les transformations et les innovations telles que mises en exergue par la COP 21, les Assises de la mobilité et le plan « Europe en mouvement » ?
5. Sommes-nous capables de définir ensemble un nouvel agenda ?

Une réponse à la hauteur.

LE PROJET
A 147
Grand-Ouest

- I -

CONCILIER LES QUATRE ENJEUX TERRITORIAUX DE L'ITINÉRAIRE

L'approche gagnant-gagnant de l'A147

De par leur situation géographique et leur histoire respectives, le Limousin et le Poitou constituent tout à la fois des bassins de vie à fort potentiel, un prometteur pôle d'équilibre en réseau pour la Nouvelle-Aquitaine, un espace d'interconnexion stratégique pour l'aménagement du territoire national et une porte d'entrée naturelle sur la façade atlantique, vue d'Europe. Ces trois niveaux de territoire, local, régional, national et européen bénéficieront de la création d'un axe rapide et sûr entre Limoges et Poitiers. Ce faisant le réseau des deux villes confortera l'attractivité internationale de notre région en complémentarité avec Bordeaux et la façade atlantique.

1.1. L'amélioration de la desserte locale

La situation des habitants est une préoccupation prioritaire et légitime mise en avant par des responsables qui craignent que le projet d'autoroute n'entraîne une dégradation de l'accessibilité des bourgs et des territoires de la Haute-Vienne et de la Vienne concernés. Il faut les convaincre que l'autoroute sera au contraire un atout pour la desserte de proximité.

■ Cette inquiétude s'avère paradoxale alors même que la route nationale souffre aujourd'hui de trois maux qui affectent négativement – et de plus en plus – la desserte et la mobilité locales : la dangerosité, la densité de circulation et le mauvais état de certaines chaussées. La question de la sécurité sera abordée spécifiquement dans la partie II de ce document, car elle est dramatique. Le caractère accidentogène de la route apparaît bien entendu d'autant plus inacceptable pour les usagers du quotidien. De même, la densité de la circulation, la présence d'un nombre considérable de camions (1/3 des véhicules à certaines heures), le temps perdu, disqualifient de fait la fonction d'irrigation des territoires ruraux et des petites aires urbaines de la RN 147. L'autoroute ne supprimera nullement la route, axe alternatif conformément aux textes ; elle permettra au contraire à celle-ci de retrouver une crédibilité en termes de proximité. Il faut aborder à cet égard l'état de la route actuelle que l'audit récent publié par le

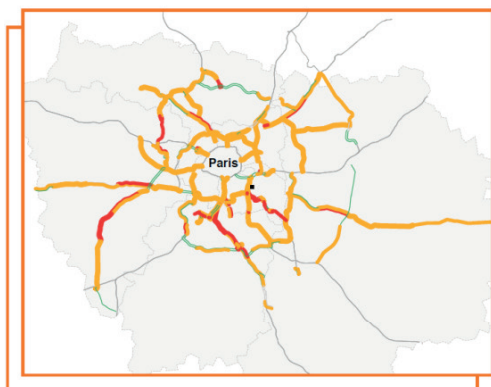
ministère de l'écologie classe en orange (chaussée nécessitant un entretien) la quasi-totalité du trajet⁴. Un tel constat souligne, s'il en était besoin, les contradictions de la démarche suivie depuis trente ans. On affiche la responsabilité essentielle de l'itinéraire à plusieurs niveaux, du local à l'Europe. Mais l'on affecte ce rôle stratégique à une route nationale très majoritairement à 2x1 voies, dont même le maintien à niveau de ses chaussées et ouvrages d'art n'est pas

L'état des chaussées sur le réseau routier national non concédé (2016)



Source : DGITM-DIT

Le réseau francilien



Source : Audit externe - DGITM

acquis, car sous-financé.

- C'est dans le même esprit que l'on doit aborder les interrogations sur les futurs diffuseurs. La localisation de ces « sorties » d'autoroute, structurantes en termes de développement économique, peut-être bien entendu conçue de manière à accroître les possibilités d'accès à la voirie locale et non à les restreindre, sachant que la RN 147 conservera ses propres accès. On peut imaginer de plus qu'à l'instar de la future A 79, les usagers locaux soient exonérés de paiement grâce à des modes de péage dématérialisés autorisant les abonnements différenciés ou au péage « ouvert ».
- Rappelons également que nombre d'études ont identifié l'effet positif d'une autoroute moderne, d'une part, sur la productivité des entreprises (tous secteurs confondus), d'autre part, sur l'activité économique des territoires traversés dès lors qu'elle en complète ou en améliore l'accès. La prise en compte volontariste des impératifs de l'écosystème local et les incitations à la découverte des territoires traversés (comme le « 1 % paysage et développement ») participent de cette perception probante des autoroutes « nouvelle génération ». Une telle vision est désormais soulignée par les pouvoirs publics eux-mêmes dans certains dossiers comme « le projet en concession autoroutière A 31 bis sur le tronçon Thionville-Luxembourg (qui) est apparu d'une grande utilité socio-économique sans dépenses prévisibles pour l'État »⁵.

⁴ Rapport d'audit externe sur l'état du réseau routier national non concédé et la politique d'entretien de ce réseau – Ministère de la Transition écologique et solidaire – Réalisé par Nibuxs et IMDM – Avril 2018. Voir aussi le Rapport Maurey – Sénat – mars 2017.

⁵ Rapport de Philippe Duron, page 13 – Conseil d'orientation des infrastructures - janvier 2018

1.2. Le rayonnement du pôle régional Limoges - Poitiers

La création, par la loi du 16 janvier 2015, de la Nouvelle-Aquitaine, représente un changement majeur dès lors qu'elle permet à la région d'exercer ses compétences de développement d'aménagement (dans le cadre du SRDEII et du SRADDET⁶) sur un vaste territoire de près de 6 millions d'habitants, comprenant 12 départements. Dans ce cadre, la création d'un réseau structuré entre nos deux aires urbaines et leur environnement, déjà esquissée - car nécessaire à l'échelle européenne - devient par nature un projet prioritaire. Les synergies possibles, en termes d'innovation et de recherche, d'éducation et de formation, de tourisme et de culture, de visibilité économique, sont incontestables. Déjà active dans de nombreux domaines, la relation Limoges-Poitiers doit saisir cette opportunité de changer d'échelle dans le cadre d'un pôle d'équilibre régional visible au niveau européen. Mettre les deux bassins d'emplois et de formation à un peu plus d'une heure grâce à une autoroute moderne et sécurisée apparaît comme une condition sine qua non pour démultiplier l'impact d'un tel réseau de villes et de territoires. Citons par exemple l'importance de cette visibilité pour les Universités, au moment où les COMUE⁸ souhaitent s'inscrire dans la nouvelle cartographie régionale, pour le CNRS, pour les institutions consulaires et les organismes de formation, pour les fédérations professionnelles.

- ▀ Nous bénéficions à cet égard de l'expérience acquise par l'Aquitaine qui fût à l'origine de l'autoroute concédée A 65 entre Pau et Bordeaux (Langon), avec cette même idée que l'isolement respectif de villes à forte notoriété et à fort potentiel est une faute dans le monde en réseaux d'aujourd'hui.

1.3. La réalisation d'un chaînon manquant dans la stratégie de maillage intelligent des flux routiers aux plans national et européen

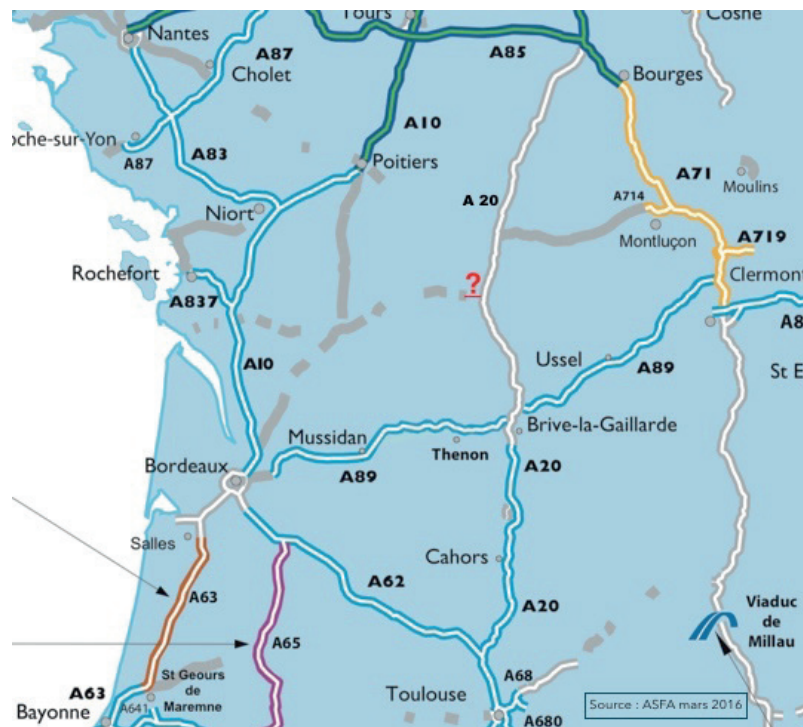
Depuis le début de ce siècle, la carte autoroutière française a profondément évolué, mettant en exergue plusieurs réalisations des plus structurantes, comme l'achèvement de la route des Estuaires, de l'A 20 et de l'A 65 mais aussi de l'A 28, surlignant par là-même des « absences » persistantes, telles que certaines liaisons est-ouest ou d'indispensables interconnexions entre les réseaux existants. Ainsi l'ARAFER, Autorité de régulation en charge des transports, publie-t-elle sur son site une [carte](#) de l'ASFA recensant les réseaux autoroutiers concédés et non concédés comme les « routes de type autoroutier », sur laquelle ne figure pas le nom de Limoges desservi pourtant par l'A 20 !

Cet oubli typographique représenterait-il un acte manqué lié à l'absence criante pour Limoges de liaisons transversales aux normes autoroutières ?

⁶ Schéma régional de développement, d'innovation et d'internationalisation et schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires)

⁷ Les deux aires urbaines (nomenclature INSEE) représentent nettement plus de 500 000 habitants.

⁸ Communautés d'Universités et Établissements instituées par la loi n° 2013-660 du 22 juillet 2013 relative à l'enseignement supérieur et à la recherche.



Il y a vingt-cinq ans que l'État a reconnu explicitement l'intérêt stratégique de mailler intelligemment les axes autoroutiers verticaux et d'éviter les effets pervers de la morphologie radioconcentrique du réseau français. Le choix de la concession a permis de concrétiser dans cet esprit l'itinéraire Bordeaux-Lyon par l'A 89. En revanche, l'impératif qui s'attache parallèlement aux jonctions entre l'A 10 et l'A 20 comme à la liaison entre l'A 6 (Mâcon) et l'A 20 a été sous-estimé, voire évacué. Les moyens financiers et les méthodes employées n'ont jamais correspondu aux proclamations du caractère structurant de cet axe. Peut-on encore étaler sur huit décennies ou plus sa mise aux normes autoroutières, au prix de surcroît d'une charge croissante pour les contribuables locaux ?

Alors que la RCEA et ses usagers retrouvent quelque espoir avec l'ouverture dans cinq ans de l'A 79 concédée dans l'Allier, il serait inexplicable – au regard de l'intérêt territorial comme national - de ne pas inscrire l'itinéraire 147 dans une dynamique similaire. Et il serait paradoxal de constater dans quelques années que l'accroissement – attendu – du trafic sur la RCEA vient buter sur la route Limoges-Poitiers à juste titre limitée à 80 km/h ou à 70 km/h car durablement dangereuse.

1.4. Ne pas céder sur la qualité des infrastructures de transport, clé de l'attractivité internationale de nos territoires

Citons le Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères : « *la France continue d'attirer dans les fonctions dites stratégiques (recherche et développement, ingénierie, design, numérique) avec une véritable reconnaissance par les décideurs économiques de l'innovation française, ce qui renforce considérablement l'attractivité d'un territoire métropolitain diversifié. L'une des clés de cette réussite réside dans son positionnement géographique idéal comme voie d'accès vers les autres pays et dans la qualité de ses infrastructures de transport multimodales* ». De manière constante, les études et les évaluations sur les investissements étrangers soulignent l'importance de l'accessibilité des territoires dans les choix de localisation des investissements, au même titre

que la fiscalité, la qualité de la main d'œuvre, le cadre de vie, et le niveau de l'éducation ou de la recherche. De même, l'accueil des étudiants étrangers passe par des réseaux universitaires et de recherche reconnus et accessibles. Un refus de créer l'axe autoroutier performant Limoges - Poitiers, cumulé à l'annulation de la DUP de la ligne à grande vitesse, condamnerait de facto nos territoires à aborder demain la compétition globale avec un handicap structurel et à passer à côté du « choc d'attractivité » dont bénéficie la France⁹. Redisons dans ce climat de « regain » de la « French tech » que la constitution d'un pôle structuré Limoges-Poitiers en réseau avec Bordeaux, 3^{ème} métropole la plus attractive de France, représente un formidable enjeu de niveau régional comme national.



- II -

PRÉSENTER UN AGENDA CRÉDIBLE POUR METTRE FIN À L'INTOLÉRABLE DANGÉROSITÉ DE L'ITINÉRAIRE ?

Le présent document propose dans sa conclusion de diligenter, en sus de celles qui s'attachent à tout avant-projet autoroutier, une étude d'impact sur les conséquences financières et socio-économiques à 20 ans d'une non-décision ou d'un refus relatifs au projet de l'A147. Les enjeux de sécurité sont concernés en tout premier lieu par cette indispensable méthode. Le devoir collectif est de regarder les choses en face : pouvons-nous continuer comme cela ? La seule solution apte à tenir un agenda volontariste pour la sécurité de l'axe Limoges-Poitiers consiste dans une infrastructure autoroutière sûre, réalisable dans des délais compréhensibles. On peut expliquer que l'on s'attaque à la totalité du problème en ouvrant l'autoroute dans dix ans et en résorbant certains points noirs d'ici là. On ne peut en revanche demeurer crédible en annonçant une mise en sécurité complète de la route à la fin du siècle par le biais « d'améliorations » successives.

2.1. La gravité de la situation est malheureusement connue de tous : il est nécessaire de remédier à l'ensemble de ses causes

Depuis des années, la RN 147 est la 3^{ème} route la plus accidentogène de France. A kilométrage égal, la route comporte huit fois plus de décès que l'autoroute A20. Sont mis en cause, avec raison s'agissant d'une route essentiellement à 2x1 voies, les traversées de village, les virages, l'état des chaussées. Cette corrélation -réelle - mais incomplète - donne le sentiment que les déviations avec créneaux de dépassement (comme celles de Bellac ou de Fleuré) suffiront à supprimer le caractère hyper-accidentogène de la route. En réalité, une analyse d'accidents intervenus depuis deux ans montre que le fléau, s'il peut être atténué par ce type de travaux, demeurera une caractéristique structurelle de la RN 147 pour deux raisons :

- ▀ la densité croissante du trafic, et d'abord celui des poids lourds, produit ses effets critiques pour la sécurité sur toutes les parties de la route dès lors qu'elle n'est pas à 4 voies. Les longues séquences rectilignes tout comme les 2x1 voies incitent certains conducteurs de camion

⁹ cf. Retour gagnant ? [Baromètre EY de l'attractivité](#) – France 2018

à dépasser les limites de vitesse au point de ne pouvoir s'arrêter à un giratoire (accident sur la déviation de Bellac en juin dernier impliquant trois poids-lourds). Affirmer que l'on favorise la sécurité en s'en tenant à quelques passages à 2X1 voies avec créneaux et de très rares tronçons à quatre voies, apparaît donc comme une demi-vérité, c'est-à-dire aussi comme une demi-omission.

- le choix des améliorations au cas par cas sur la RN 147 ne modifie pas, voire accentue, la discontinuité de son tracé et de ses profils, dont les caractéristiques ne correspondent en rien à ce que les textes imposent aux routes de cette catégorie lorsqu'on les construit : « homogénéité, stabilité, lisibilité, prévisibilité ». On retrouve ici les ravages du « mélange des genres » qui conduit à faire assumer par une route de proximité les fonctions dévolues à un axe européen, en particulier le transport de fret.

2.2. Une telle situation, de par son ancienneté, sa pérennisation, alerte l'opinion et met en cause la responsabilité publique

Aujourd'hui plus qu'hier, et demain plus encore, l'absence de vigilance ou de mobilisation sur la sécurité des transports entraîne des mises en cause de la responsabilité publique. On a pu le constater au plan pénal s'agissant d'accidents ferroviaires. On vient de le percevoir au plan financier puisque la Cour des Comptes a fait de la sécurité l'objet principal d'un référé adressé le 16 mars 2018 aux Ministres de l'Écologie et des Transports dans le cadre de son contrôle sur la gestion du dossier de la RCEA.

- Compte tenu de la proximité des situations, la gestion de la RN 147, dans une situation similaire voire plus inquiétante, n'est pas à l'abri d'un tel contrôle. Pour la première fois à notre connaissance, la Cour met en avant de manière absolue la nécessité de revoir les critères de priorisation des projets : « L'enjeu principal de ce chantier (la RCEA) est devenu celui de la sécurité et non plus seulement de l'aménagement du territoire ». Le juge financier s'interroge sur un possible rehaussement du niveau des crédits affectés à la mise aux normes de la route et demande à cet effet au Gouvernement « *d'actualiser rapidement l'évaluation socio-économique de l'aménagement de la route Centre Europe Atlantique en Saône-et-Loire, au vu notamment de son accidentologie, afin, si nécessaire, de classer cet investissement parmi les chantiers prioritaires* »¹⁰.
- Il est significatif de constater que, dans sa réponse à la Cour, les Ministres argumentent d'abord sur le fait que la création de l'autoroute A 79 répond aux inquiétudes de la Cour : « *En premier lieu, il convient de souligner que le projet de mise en concession de la RCEA dans l'Allier a bien fait l'objet d'une évaluation socio-économique récente (2016), qui atteste clairement de la rentabilité d'une telle opération pour la collectivité et qui montre que cette utilité se base à niveau comparable aussi bien sur les gains de temps que sur les gains de sécurité* »¹¹. La réponse s'agissant de la mise à quatre voies en Saône-et-Loire dont les évaluations datent de 1997 s'avère ensuite moins catégorique dès lors que l'État, sachant ses limitations de crédits persistantes, ne peut compter sur les mêmes critères de « rentabilité » (gains de temps et de sécurité) pour une route nationale dont il a la charge et pour une autoroute concédée.

¹⁰ Cour des Comptes – Référé au Ministre d'État et à la Ministre des Transports relatif à la Route Centre-Europe Atlantique, en date du 16 mars 2018.

¹¹ Réponse des Ministres à la Cour en date du 15 mai 2018.

2.3. Le bien-fondé de la mesure de limitation de vitesse à 80 km/h et sa signification pour la RN 147

La mesure prise par le Premier Ministre de limiter à 80 km/h la vitesse sur les routes à 2x1 voies trouve sa justification dans le cas de la RN 147, au regard d'un itinéraire fortement accidentogène sur l'essentiel de son tracé et qui le restera majoritairement pendant des décennies. A l'évidence, la limitation à 80 ou à 70 km/h, si elle répond à la nécessité absolue de diminuer les risques inhérents à la route nationale, rend encore plus illusoire le « statut d'axe structurant du Centre-Ouest français » que l'on continue à lui attribuer dans les déclarations officielles et dans le titre des études techniques. Cette différence de nature et de fonctions entre route classique et voies aux normes autoroutières ne fera que croître dans la mesure où ces dernières seront demain les vecteurs de la révolution des mobilités, dont celle des voitures partagées, autonomes ou guidées.

2.4. Contribuer à la réussite du plan stratégique sur la sécurité routière de l'UE

Il sera utile d'intégrer le projet A 147 dans le plan stratégique sur la sécurité routière de l'UE qui adopte l'approche de la vision zéro et du système sûr, pour mettre fin aux décès et blessures graves sur les routes européennes. L'UE encourage dans ce but sur les axes importants de privilégier les dispositifs autoroutiers moins accidentogènes et mieux adaptés à l'intégration des systèmes modernes de sécurisation de véhicules.



- III -

S'INSCRIRE RÉSOLUMENT DANS LE CADRE DE LA CONCESSION DE SERVICE

Un projet pertinent, équilibré, lisible

Des contraintes budgétaires fortes s'imposent aux pouvoirs publics pour des dizaines d'années au regard de l'ampleur des déficits à endiguer et des dettes à rembourser, surtout si les taux d'intérêt remontent. L'État se voit contraint de définir des ordres de priorité drastiques comme l'attestent le récent rapport Duron sur les « grands projets » et de dégager des financements supplémentaires pour la remise à niveau d'un réseau routier à bout de souffle, suite à l'audit évoqué plus haut. Une telle réalité exclut de fait tout « rattrapage » significatif pour les projets de mise aux normes autoroutières, tel que celui de la RN 147, condamné à attendre d'hypothétiques et insuffisants « coups de pouce ». La mobilisation de financements privés doit donc être envisagée pour sortir de l'impasse. Une telle participation de sociétés spécialisées et expérimentées peut aisément échapper aux débats idéologiques comme aux inquiétudes financières dès lors que le droit français des concessions d'infrastructures routières est bien connu, a fait ses preuves et

donne lieu à une jurisprudence attentive. Sous maîtrise d'ouvrage de l'État, dans le cadre d'un processus à la fois souple et sécurisé, la concession, comme son nom l'indique n'est nullement une privatisation. Là aussi ce choix pour la 147 s'avère gagnant-gagnant. C'est celui de l'efficacité et de l'intérêt général.

3.1. La concession articule service public et cadre concurrentiel¹² : un choix pertinent

Sans entrer à ce stade dans une analyse juridique exhaustive, on peut rappeler quelques points structurants.

■ La définition est reconnue.

La concession autoroutière est un contrat de délégation de service public (de « concession de service » après intégration de la directive européenne de 2014 par l'ordonnance de janvier 2016) par lequel l'État, autorité concédante, confie à un opérateur économique, le concessionnaire, la construction, l'entretien, l'exploitation d'une infrastructure autoroutière, en contrepartie de la perception de péages, pour une durée déterminée. A l'échéance du contrat de concession, les ouvrages sont remis à titre gratuit à l'État, qui reste propriétaire du réseau autoroutier national, dont la quasi-totalité est partie intégrante des réseaux transeuropéens du transport (RTE).

■ Le dispositif a fait ses preuves.

Le statut de concessionnaire pour la construction et l'exploitation d'infrastructures autoroutières, qui existe depuis la loi du 18 avril 1955, a été adapté de manière régulière (les dates clés étant 1994, 2001, 2005, 2016). Sous l'influence de l'Europe, les concessionnaires sont devenus des sociétés de droit commun (SCA), toutes privatisées depuis 2005. Mais les autoroutes demeurent propriétés de l'État. Toute nouvelle concession doit donner lieu à un appel d'offres européen, intégrant notamment le modèle économique de la concession. L'État a confié, par la loi Macron du 6 août 2015, à l'ARAFER¹³ (créée en 2009 pour contrôler le secteur ferroviaire) la mission de « régulation des activités routières » (autoroutes et transports par autocar), mais pas celle des ouvrages d'art. La même loi a réformé la gouvernance des contrats de concession autoroutière et renforcé l'encadrement juridique des marchés de travaux, fournitures et services des concessionnaires d'autoroutes. L'objectif poursuivi par le législateur a été de rétablir l'équilibre des relations entre l'État et les concessionnaires, dans l'intérêt des usagers et le respect de la concurrence. Le régime français de la concession se caractérise à la fois par une grande vigilance symbolisée par l'autorité de régulation et une souplesse certaine sous le contrôle du juge.

■ La délégation de l'État est maîtrisée et adaptable.

Stricte ment encadré par la jurisprudence, la concession de construction et d'exploitation d'autoroutes permet la plénitude des attributs d'une gestion privée dans le respect des conditions d'attribution initiale du cahier des charges. Cet équilibre est acquis. Le Tribunal des conflits a ainsi reconnu en 2015 la compétence des juridictions judiciaires pour les relations commer-

¹² Expression de Jean-Marc Sauvé, alors vice-président du Conseil d'État, en ouverture du colloque de 2011 cité plus haut.

¹³ Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières.

ciales et financières des concessionnaires avec d'autres acteurs privés, inversant une jurisprudence vieille de 50 ans. Symétriquement, le juge administratif demeure compétent pour faire respecter les garanties de l'État, donc du contribuable, afin d'éviter toute rupture de l'équilibre juridique, économique ou financier des conditions initiales de la concession. C'est la raison pour laquelle, tout avenant à une convention de concession fait l'objet d'un décret pris en Conseil d'État.

■► L'approche est unifiée et promue dans le cadre européen.

La transposition, par l'ordonnance du 29 janvier 2016, de la directive 2014/23/UE du 26 février 2014 relative à l'attribution de contrats de concession, communément désignée directive Concessions, prend acte de l'unification au niveau européen de la passation des concessions de service. Largement anticipée par la loi Macron, cette transposition a conduit la France à mettre à jour ou à modifier les textes régissant les marchés passés dans le cadre de la gestion des différentes catégories de concessions. Tel est l'objet du décret du 3 mai 2016 relatif à la passation des marchés par les concessionnaires d'autoroutes qui ne modifie pas les conditions du choix du concessionnaire. L'ARAFER, au regard de son rôle de régulateur du fonctionnement de la concession, peut engager un référé précontractuel ou contractuel en cas de manquement aux obligations de publicité et de mise en concurrence à l'occasion d'un marché passé par le concessionnaire.

■► Le sens de ce partage des rôles entre public et privé est clairement perçu :

« Les montages public-privé ont un sens, dans le domaine des infrastructures de transport, s'ils correspondent à une prise de risque réelle des partenaires, s'ils valorisent la capacité de ces partenaires (généralement supérieure à celle des maîtrises d'ouvrage publiques) à bien maîtriser les risques inhérents à ces projets (construction, délai, coût, trafic...) et si le financement peut reposer dans une proportion suffisante sur des recettes perçues auprès des usagers qui permettent une rentabilité de l'investissement privé en préservant l'investissement public » précise Philippe Duron¹⁴.

3.2. Le financement du projet par le concessionnaire traduira une démarche équilibrée

La manière dont l'État conçoit l'outil de la concession se réfère désormais à un équilibre juridique et financier maîtrisé. D'une part, il utilise le dispositif de la concession pour concrétiser des projets innovants (majoritairement entre 50 et 150 km) et d'intérêt socio-économique et territorial reconnu. Le projet A 147 correspond à ce type d'approche. D'autre part, suite notamment aux observations de la Cour des Comptes¹⁵ et de l'Autorité de Concurrence sur la gestion des concessions « historiques¹⁶ », il ne relâche pas son attention sur les sociétés gestionnaires de réseaux, afin qu'elles accroissent leurs investissements (cf. plan autoroutier) et modèrent, voire modulent, leurs tarifs de péage.

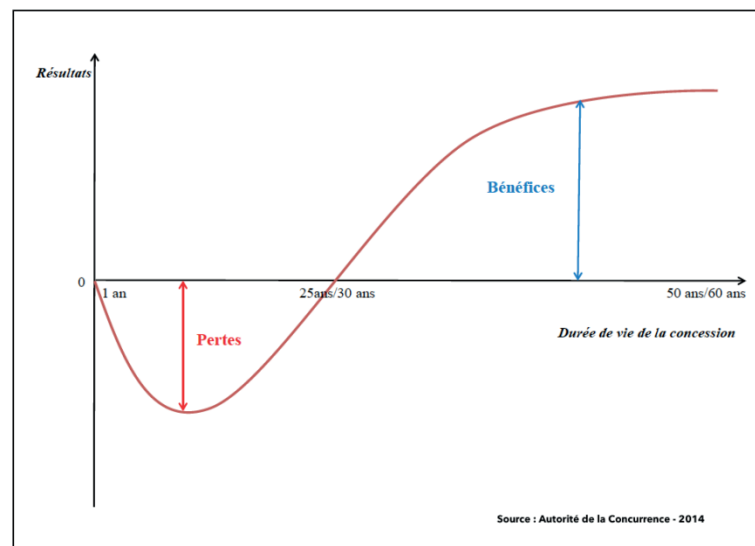
À ce stade préliminaire des discussions, il ne s'agit pas de présenter un plan de financement unilatéral et hors-sol mais de rappeler plusieurs données qui illustrent le cadre financier réglementaire et spécifique dans lequel s'inscrirait la mise en concession de l'itinéraire autoroutier Limoges-Poitiers. Une manière de répondre à certaines inquiétudes ou d'éclairer certaines idées reçues alors même que les pouvoirs publics souhaitent également changer d'époque dans l'approche des nouvelles concessions.

¹⁴ Rapport d'étape du Conseil National des Infrastructures – décembre 2017 – p. 32 -

¹⁵ Cour des Comptes – Rapport sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires – juillet 2013

¹⁶ Autorité de Concurrence - Avis du 17 septembre 2014 sur le secteur des autoroutes après la privatisation des sociétés concessionnaires

- Le modèle économique des concessions d'autoroutes s'avère désormais plus équilibré, après la suppression en 2001 du régime des « charges différées » et la régulation accrue des mises en concurrence, s'agissant en particulier des seuils, de la publicité et des prolongations éventuelles.



- Les péages, dont les modalités d'acquittement peuvent être différenciées dans la convention, sont désormais mieux encadrés qu'il s'agisse de leurs montants et de leur évolution. La loi d'évolution tarifaire est définie spécifiquement dans le contrat, conformément au résultat de la procédure d'appel d'offre¹⁷. La rémunération du concessionnaire et ses modalités représentent un élément fort de la négociation, tout particulièrement quand il apparaît nécessaire de tenir compte des attentes des usagers de proximité comme d'appréhender finement la typologie des véhicules qui circuleront sur l'itinéraire. Il faut noter, s'agissant d'un projet nouveau, que les évolutions tarifaires font désormais l'objet d'un double contrôle renforcé, celui du Ministère compétent comme précédemment et celui de l'ARAFER qui a reçu mission dans la loi Macron de 2015 de « veiller au bon fonctionnement des tarifs de péage ».

Ces garanties sont nécessaires pour rassurer celles et ceux qui se défient parfois de ce mode de « paiement par l'utilisateur ». Pour les usagers de la RN 147, il existe déjà un coût, qu'il s'agisse du temps perdu, de l'énergie gaspillée, du risque d'accidents que les radars et les amendes qui y sont attachées visent à réduire. Et, pour les contribuables régionaux et départementaux, l'aménagement de la route nationale représente un coût qui ira croissant et sera de long terme. En réalité, les citoyens, qu'ils soient usagers ou contribuables, doivent avoir le sentiment de payer le juste prix pour les services qui leur sont apportés. La nouvelle régulation de péages, susceptibles d'ailleurs d'être modulés, doit répondre à cette demande.

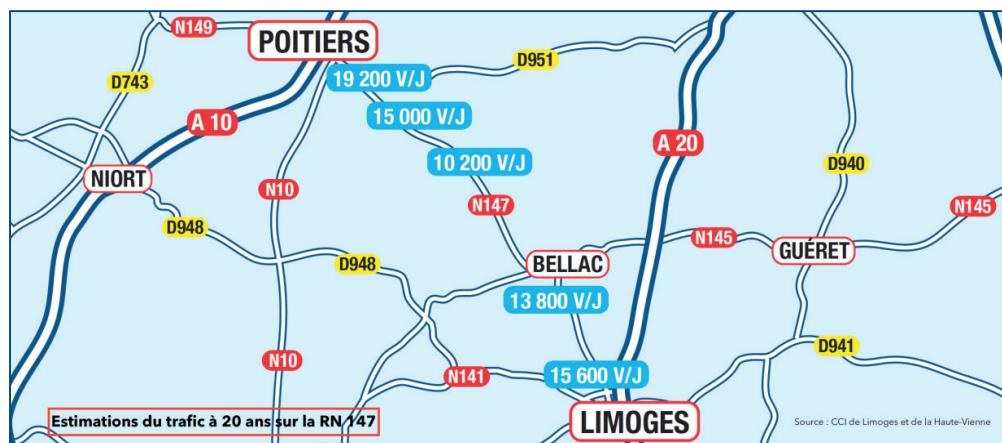
- L'approche par le trafic

Élément en effet fondamental de l'équilibre de la concession, cette question ne doit pas être biaisée par une vision inversée du « risque-traffic » qui conduirait l'État ou certaines collectivités à s'y référer pour réfuter un projet de concession, alors même que l'on vise essentiellement un constat in itinere qui concerne la SCA gestionnaire. Comme le souligne l'IEA de Cergy-Pontoise « *Le risque trafic ou le risque lié à la fréquentation d'un équipement, qui ne se révèle qu'à l'issue du processus de planification et de réalisation, peut occasionner un risque commercial pour l'exploitant* »¹⁸.

¹⁷ Source : ARAFER : Rappels généraux sur les tarifs de péages autoroutiers

¹⁸ IEA – Évaluer, planifier et produire des projets d'infrastructures et d'aménagement dans un contexte incertain – Juin 2017

S'agissant de l'A 147, l'usage de cette notion apparaît doublement inadapté. Outre l'erreur sur le concept, la notion de risque s'avère impropre même en étant pessimiste sur le taux de report de la route vers l'autoroute (une moitié du trafic). Les prévisions de trafic les plus raisonnables car s'appuyant sur une tendance à minima (+ 1%/an) donnent des chiffres de fréquentation sur l'axe Limoges-Poitiers à 20 ans supérieurs aux projections retenues pour des autoroutes récemment mises en service, telles que l'A 65 et l'A 89. Autrement dit, même si l'on divise par deux les chiffres qui apparaissent sur la carte suivante, l'intérêt de l'autoroute s'impose.



- L'estimation financière de l'A 147 dépendra bien entendu du tracé et de la nature du projet. A titre de comparaison proche, le « format du coût » de deux autoroutes entièrement concédées se présente ainsi :
 - A 65 - coût total : 1,2 Mds € pour 150 km, soit 8 M€ au km.
 - A 79 - coût total : 450 M € pour 88 km, soit 5 M€ au km.

Pour donner un ordre d'idée du décalage financier entre les projets tels que les nôtres et des autoroutes concédées en milieu urbain, on indiquera que le contournement Est de Rouen, mis en concession mais avec une subvention d'équilibre de l'État et des collectivités (250 M€ chacun), représente un montant de 890 M€, soit 19 M€ au km. Le biais de l'approche mécaniste des comptages et des impacts tient au caractère cumulatif de la densification démographique, qui génère des besoins évidents mais ne doit pas annihiler toute ambition pour les petites métropoles et les bassins de vie à échelle humaine qui les entourent.

L'accessibilité des autres types de territoire représente un investissement nécessaire dont le retour sera plus élevé qu'on ne le prétend au vu de projection à facteurs constants. Le coût au kilomètre, maîtrisé dans un projet comme le nôtre, permet de surcroît d'élaborer un cahier des charges exigeant et innovant qui intéressera les soumissionnaires. La concurrence sera au rendez-vous de l'appel d'offre relatif à l'A 147.

- Outre son impact sur la stabilisation du système des concessions au regard du droit, l'implication de l'UE dans le développement et le droit des réseaux autoroutiers est susceptible de favoriser l'innovation dans le secteur tant en termes de financement que d'interconnexion des réseaux. Il est utile de mentionner la manière dont l'autoroute A 28¹⁹ a été financée dans le cadre de l'Initiative « Obligation de projet », créée et soutenue conjointement par l'UE et la BEI, qui a permis à la société concessionnaire de procéder à une émission d'obligation « non souveraine » pour la première fois dans l'Eurozone²⁰.



¹⁹ L'A28 (concessionnaire ALIS) relie Rouen à Alençon et s'intègre au niveau européen (E 402) à un axe autoroutier stratégique qui permet de traverser la France par le centre Ouest en évitant Paris.

²⁰ Cf. Rapport remis par PWCA en 2014 à l'ASECAP (association européenne des concessionnaires d'autoroute et ouvrages à péage). Le rehaussement par des obligations de projet (RCOP) a financé également le tronçon central de l'autoroute A 7 reliant l'Allemagne au Danemark.

- IV -

ANTICIPER LES TRANSFORMATIONS ET LES INNOVATIONS À VENIR DANS L'ESPRIT DE LA COP 21 ET DES ASSISES DE LA MOBILITÉ

L'autoroute de notre futur

La décision de principe sur le dispositif d'autoroute concédée revient à l'État et notre document de préfiguration vise à l'éclairer. Ce chapitre IV donnera lieu à de plus amples développements une fois que l'État, comme nous l'espérons, aura exprimé son accord pour travailler sur le projet A 147. Il convient d'ores et déjà de souligner l'importance que revêt l'innovation et l'anticipation dans cette démarche. Le titre renvoie, d'abord, au plan « route du futur » lancé il y a deux ans et à ses prolongements annoncés, ensuite à un mouvement d'ampleur européenne et mondiale visant à innover profondément dans la conception et l'usage des infrastructures routières. L'objectif des pouvoirs publics comme des professionnels consiste à travers la recherche-développement et des expérimentations in situ à répondre positivement : 1. aux défis environnementaux énoncés par la COP 21 - 2. aux bouleversements technologiques mis en exergue tout particulièrement lors des assises de la mobilité de 2017 - 3. aux évolutions sociétales qui accompagnent ces transformations et s'intensifient, telles la demande d'usages collaboratifs.

L'État teste déjà des solutions novatrices, comme sur l'A 4 pour réduire de deux-tiers le bruit. Les SCA mobilisent leurs centres de recherche sur l'autoroute de demain. Les usagers de tous âges plébiscitent les plateformes connectées. Le projet A 147 doit être exemplaire à cet égard, en intégrant dans le cahier des charges plusieurs orientations fortes préparant les transformations à venir. Non seulement cette exigence n'affectera en rien l'économie du projet ni son coût. Il représentera au contraire un facteur d'intérêt supplémentaire pour de nombreux candidats au marché, car les entreprises du secteur ont compris elles aussi que l'on allait changer d'époque, qu'il était « plus tard qu'on ne le pense ». Pour nos territoires, il s'agira d'affirmer leur positionnement sur les innovations écologiques, industrielles et applicatives.

4.1. L'innovation au service de la qualité environnementale de nos territoires.

Les étapes de l'instruction du dossier puis de la concertation telles que prévues par les textes garantissent une réflexion approfondie sur les effets de l'autoroute sur l'environnement, les paysages, la qualité de vie. Indispensables et porteurs de solutions soutenables, les items prévus à la consultation visent à protéger mais aussi à inventer, à anticiper.

Les sujets traités dans l'étude d'impact :

- Les effets sur l'**environnement physique** : ressources naturelles, les masses d'eaux, les risques, le climat...
- Les effets sur l'**environnement naturel** : les habitats, la flore, la faune les zones humides, le réseau Natura 2000
- Les effets sur le **paysage**
- Les effets sur l'**environnement humain** : le chantier, le bâti, le patrimoine culturel, les documents d'urbanisme, les réseaux
- Les effets sur la **socio-économie** : les activités économiques et touristiques, l'agriculture et la sylviculture
- Les effets sur le **trafic et les déplacements**
- Les effets sur le **cadre de vie et la santé humaine**



L'approche réglementaire décrite dans le tableau ci-dessus, de par sa technicité même, apparaît la plus appropriée pour produire dès le début du projet, à la fois un instantané et une prospective des « effets ». A cet égard, il apparaît indispensable de traiter également dans ces études, comme indiqué plus haut, les impacts conséquents à une décision de ne pas construire l'autoroute. Chacun des sept effets de l'étude réglementaire apparaîtraient ainsi en partie double. Il convient de préciser que le dernier item « effets sur le cadre de vie et la santé humaine » intègre l'accidentogénéité des personnes se déplaçant.

Pour prendre quelques exemples, une telle méthode, associée à des benchmarks relatifs aux routes ou autoroutes récemment créées en France ou en Europe, permettrait d'apporter clarté et équilibre au débat important qui s'annonce :

- L'avenir de la sécurité routière
- La préservation de la biodiversité et des milieux naturels
- La créativité paysagère²¹
- La facilitation et l'attractivité du tourisme rural et/ou patrimonial
- La valorisation des matériaux géologiques naturels
- La réduction du bruit

4.2. Se préparer à la disruption des mobilités


















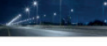
Il y aura 30% de véhicules électriques et la présence de voitures autonomes sur autoroutes en 2030 (source INRIA). Dès 2025, les véhicules « tout électrique » circuleront couramment sur moyenne et longue distances. Pratiquement l'ensemble du parc de camions, cars, automobiles et motos sera connecté. Les usages collaboratifs comme le covoiturage continueront à se développer de même que les « transports en commun de personnes », revendiquant les uns comme les autres des itinéraires sûrs et rapides. 92% de la circulation du fret en Europe continuera à emprunter les axes routiers structurants. Comment refuser de construire une autoroute ou au contraire comment la construire sans débattre de ces projections à seulement quelques années ?

[La plateforme](#) des assises de la mobilité contient à cet égard une somme de réflexions et de propositions, d'opinions diverses, mais toutes stimulantes, pouvant servir de base à la construction intelligente et innovante du projet A 147. On retiendra à titre d'illustration la généralisation du « droit à l'expérimentation » qui permettrait par exemple de « développer les expérimentations de voies réservées sur les autoroutes et sur les voies périurbaines ». La création d'un conseil national de l'expérimentation et des innovations dans le domaine des nouvelles mobilités a été proposée, qui pourrait donner un cadre de référence utile. Nous faisons nôtre cette méthode que nous détaillerons au fur et à mesure de l'avancement du dossier.

²¹ Citons à cet égard la politique anticipatrice du « 1 % paysage et développement » initiée dès 1989 par la Direction des routes. Il s'agit d'une politique d'incitation qui s'appuie sur un projet de Régions Intégrées d'Aménagement Touristique (RIAT) entre l'État et les acteurs socio-économiques et collectivités locales pour financer des projets locaux d'aménagement le long des nouveaux axes autoroutiers. On lui doit notamment les notions de village-étape et d'itinéraire de découverte désormais courante sur les autoroutes.

²² Terminologie datant de l'arrêté du 2 juillet 1982 et reprise dans la loi Macron du 7 août 2015 qui a libéralisé les lignes d'autocars longue distance.

Notre préconisation d'anticiper les transformations à venir dans une démarche proactive est d'autant plus légitime que des actions sont engagées ou sont en passe de l'être afin de commencer à répondre aux nouveaux besoins de mobilité, comme l'illustre l'infographie ci-dessous :

Nouveaux besoins de mobilité	Impacts potentiels sur les autoroutes	Illustrations
Véhicules autonomes (légers et lourds)	Partage de données (ex. accidents, congestions, travaux) en temps réel entre la société concessionnaire et les véhicules autonomes	 Partenariat Waze – Sanef 
	Création d'aires de stationnement spécialisées pour permettre la prise en charge des camions autonomes par des chauffeurs sur les « premiers et derniers » km	 OTTO self-driving trucks 
Véhicules électriques	Aménagement des aires d'autoroute avec des bornes de recharge capables d'accueillir un nombre croissant de véhicules	 Programme Corri-Door 
Co-voiturage	Aménagement d'aires de prise en charge sécurisées	 Parking VINCI sur l'A64 
Mobilité intra aires urbaines	Création de plateformes multimodales permettant aux passagers et aux marchandises de passer de l'autoroute vers les transports en commun	 Madrid : hub multimodal 
	Aménagements destinés à accueillir un nombre croissant d'autocars sur le réseau autoroutier (voies de bus dédiées ou partagée)	 Voie de bus sur l'A48 
Route intelligente	Développement de l'interopérabilité des paiements entre les différents modes de transport (ex. validité du ticket de péage dans l'autocar)	 Etudié par L'AFIMB ¹ 
	Généralisation des péages free-flow sur l'ensemble du réseau autoroutier français (ex. gain de temps, baisse des émissions de CO2)	 Péage free-flow du Golden Ears 
	Installation d'éclairages intelligents (économies d'énergie, éclairage sur-mesure lors de l'approche d'un véhicule)	 Smart lights en Wallonie 

Source : Étude Deloitte - Au-delà du TRI - mars 2017

Ajoutons à cette liste non exhaustive, l'étude de faisabilité lancée sur le potentiel d'électrification d'une voie de l'autoroute A 13 (reprise du concept e-way corridor à alimentation par la chaussée) ainsi que le kilomètre de « route solaire » à Tourouvre (Normandie), symbolique et prémonitoire.

Le projet A 147 devra comprendre à l'évidence plusieurs chapitres en vue d'en intégrer concrètement le contenu le plus concret et opératoire dans l'appel d'offre :

- L'autoroute nouvelle génération au service de la transition énergétique.
- L'autoroute connectée au service des usagers et de la sécurité.
- La diversification des usages dans une économie plus collaborative.



- V -

ADOPTER UN NOUVEL AGENDA

Ce document préfigurateur vise à présenter le projet A 147, mais plus encore à parier sur notre capacité collective à travailler dans le respect mutuel des opinions avec l'ambition de trouver la meilleure solution possible. Nous mettons donc aussi à la discussion un agenda pour atteindre cet objectif :

- ▣▣▣ Engager une instruction du dossier « base zéro » et éviter ainsi de reprendre les études, les constats, les arguments et... les controverses d'hier.
- ▣▣▣ Se projeter résolument vers l'avenir en se fondant sur les études de l'impact du projet lui-même comme de sa non-réalisation. Notre proposition de méthode « en partie double » figurera à cet égard en annexe.
- ▣▣▣ Dès que la décision de Madame la Ministre des Transports sera connue, créer un Observatoire en ligne de l'A 147.
- ▣▣▣ Fixer un calendrier des procédures conforme à la réglementation, qui nous engage tous, en vue d'ouvrir la nouvelle autoroute au plus tard en 2028.





« Parce qu'on ne définit pas une politique de mobilité aujourd'hui comme il y a trente ans, j'ai souhaité décroisonner, dépoussiérer, pour remettre les transports en mouvement ».

Élisabeth Borne, Ministre des Transports, en clôture des Assises de la mobilité.

Nous remercions Madame la Ministre d'avoir permis la création du groupe de travail, présidé par Monsieur le Préfet de région, qui offre l'occasion à nos territoires et à ses responsables d'engager ce débat primordial de manière ouverte et professionnelle.







16 place Jourdan - 87000 Limoges

 @A147.Grand.Ouest

www.a147grandouest.fr

autorouteA147.grandouest@gmail.com

