

Guéret, le 4 juillet 2023

Observatoire – Aménagement des
Territoires – Développement Durable
Dossier suivi par : Rémi Fournaison
Tél : 05.55.51.96.65
rfournaison@creuse.cci.fr

Commission Nationale du Débat Public
Mesdames les garantes
Georgette PEJOUX,
Marianne AZARIO

Objet : Concertation publique pour la modification du SRADDET de Nouvelle Aquitaine

Mesdames les garantes,

La concertation sur la modification du SRADDET, pour la Région Nouvelle Aquitaine nous donne une nouvelle fois l'occasion de faire part de nos enjeux pour le département de la Creuse, et son développement notamment économique.

Le foncier, principal enjeu de la modification du SRADDET, est la clé du développement équilibré des territoires car il leur permet de maintenir et d'accueillir de nouvelles populations et activités économiques. Conscient des menaces que l'artificialisation des sols représente pour la production agricole et la biodiversité, l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) offre la possibilité de mieux planifier la consommation foncière.

Ce nouveau contexte réglementaire offre l'opportunité aux territoires ruraux, comme le nôtre, faiblement couvert par des documents d'urbanisme et « éloigné » des stratégies d'aménagement local du territoire, de changer de modèle. Il s'agira alors de développer une véritable stratégie qui organise l'armature du territoire et qui ne propose que du foncier réellement disponible à l'échéance des documents d'urbanisme. La rétention foncière doit être combattue. Globalement, l'absence de stratégie foncière en Creuse a conduit à une urbanisation au coup par coup, consommatrice de foncier sans générer le rebond démographique toujours espéré.

L'artificialisation du territoire de ces dernières décennies a surtout conduit à conforter les métropoles et le littoral qui frôlent aujourd'hui la congestion démographique et logistique. Malgré le constat de ces inconvénients et des nombreux impacts sur les volets urbains, sanitaires, climatiques, sociaux, de sécurité, ces zones denses souhaitent conserver une dynamique permanente qui ne contribue qu'à leur asphyxie.

Aussi, les hypothèses de pourcentage de réduction de la consommation foncière des 5 grandes catégories de territoires, évoquées dans les travaux de la Région, ne permettent pas de rééquilibrer le territoire. En effet, les écarts de réduction entre 2,5 ou 7,5 points selon les scénarios entre les territoires les plus et les moins contraints sont nettement insuffisants au détriment des territoires les plus fragiles.

Aussi, une véritable différenciation en faveur des territoires à enjeu de revitalisation serait en mesure de réduire les problématiques autour des espaces denses et de soutenir les zones hyper rurales pour lesquelles la région n'envisage paradoxalement qu'un « moindre fléchissement de la population, puis stabilisation », au détriment des ambitions légitimes des territoires concernés. Entre revitalisation et moindre fléchissement notre choix est évident, c'est la revitalisation.

De plus, au regard des coûts du foncier, la soutenabilité économique de l'aménagement dans les territoires ruraux offre un réel atout.

Le second enjeu des modifications du SRADDET aborde la logistique. Nous concentrerons nos remarques sur les infrastructures liées à cette thématique et notamment sur le fait que **la Région Nouvelle Aquitaine est désormais le maillon faible de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA).**

En effet, avec la création de l'autoroute A79 et la livraison prochaine de la liaison Paray-le-Monial / Chalon-sur-Saône, la moitié « est » de l'Hexagone est traversée sans encombre depuis La Croisière (autoroute A20). Pendant ce temps, la moitié « ouest » peine à se connecter aux ports atlantiques de La Rochelle et Nantes et tergiverse depuis longtemps sur des projets moins consensuels (A147 / LGV Limoges-Poitiers).

La mise à 2x2 voies de la RCEA à l'ouest du département de la Creuse depuis La Croisière via Bellac vers Poitiers assurerait la connexion avec la façade atlantique, achèverait le projet RCEA (voir courrier du 14 mars 2022 des présidents des Compagnies Consulaires de la Creuse) et ferait de La Croisière un véritable carrefour à 4 branches RCEA/A20, d'où une véritable opportunité logistique.

Alors que les enjeux des infrastructures logistiques doivent assurer la multimodalité des flux, le site de La Croisière avec la proximité de la gare de La Souterraine et de la ligne POLT constitue un atout supplémentaire pour localiser un deuxième nœud logistique sur l'A20 (après Brive au croisement A20/A89) et qui renforcerait la RN145, épine dorsale de l'économie creusoise.

D'autres avantages apparaissent lors de la projection de cette connexion RCEA La Croisière-Poitiers, comme par exemple la liaison en 2x2 voies de Limoges et Poitiers (via l'A20), la décongestion routière du Nord de Limoges, ou encore la connexion vers l'« est » des infrastructures ferroviaires de Niort Terminal.

Le département est moins sensible au sujet de la logistique ferroviaire, pour autant, le projet fret ferroviaire porté par la société Railcoop entre Bordeaux et Lyon est à intégrer aux réflexions, et probablement à articuler avec l'axe routier RCEA.

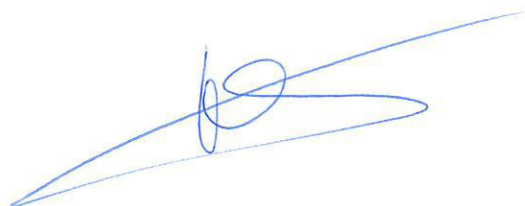
Enfin, sur le volet « déchets », le département de la Creuse ne dispose d'aucune infrastructure de traitement des déchets ménagers. Aussi le SRADDET doit pouvoir organiser le maillage de ce type d'équipement sur le territoire néo-aquitain (site de traitement, site de massification des flux), en relation avec les infrastructures logistiques pour que le déplacement des déchets soit les plus soutenables.

Par ailleurs, l'initiative de l'association EC3, qui vise à massifier les flux de déchets du BTP sur le département de la Creuse est à saluer et à soutenir.

Avec l'espoir que ces éléments apportent un éclairage supplémentaire sur la transcription locale et les opportunités qu'offrent les futures modifications du SRADDET, veuillez agréer, Mesdames les garantes, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean-François TIXIER

Président de la CCI de la Creuse



Guéret, le 14 mars 2022

Commission Nationale du Débat Public
Mesdames, Monsieur les garants
Kasia Czora,
Sylvie Haudebourg,
Jean-Daniel Vazelle

Objet : Contribution à la concertation sur le Projet A147 Poitiers- Limoges

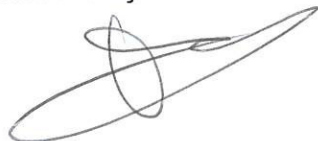
Mesdames, Monsieur, les garants

Dans le cadre de la concertation publique sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges, lancée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, et afin d'élargir les échanges sur les meilleurs moyens de rapprocher les deux agglomérations, tout en intégrant un aménagement équilibré du nord-est de la Nouvelle Aquitaine dans un projet de dimension nationale et internationale, nous vous prions de bien vouloir trouver, ci-joint, la contribution de l'Interconsulaire de la Creuse.

Vous en souhaitant bonne réception.

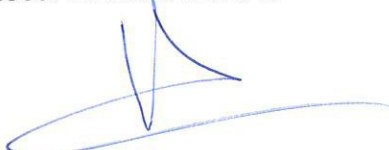
Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Monsieur les garants, l'expression de nos salutations distinguées.

Jean-François TIXIER



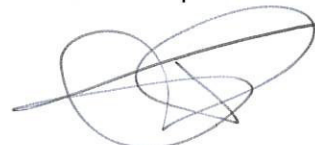
Président de la CCI de la
Creuse

Pascal LEROUSSEAU



Président de la CA de la
Creuse

Paul Chaput



Président de la CMA Nouvelle
Aquitaine/Creuse

Objet :
Contribution au projet A147, maillon manquant de la liaison
Centre Europe Atlantique

Les acteurs économiques du département de la Creuse sont très concernés par le projet A147 de connexion autoroutière Poitiers-Limoges. Ce projet est au cœur des échanges menés dans le cadre du SRADDET et de la contribution inter-consulaire creusoise (CCI, CMA, CA) proposant des alternatives qui ne semblaient pas explorées.

Il nous semble que, bien que l'enjeu de la liaison Poitiers-Limoges soit essentiel, il doit être élargi 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 la Loire) et plus largement encore entre la façade atlantique et l'est de la France et le Centre Europe.

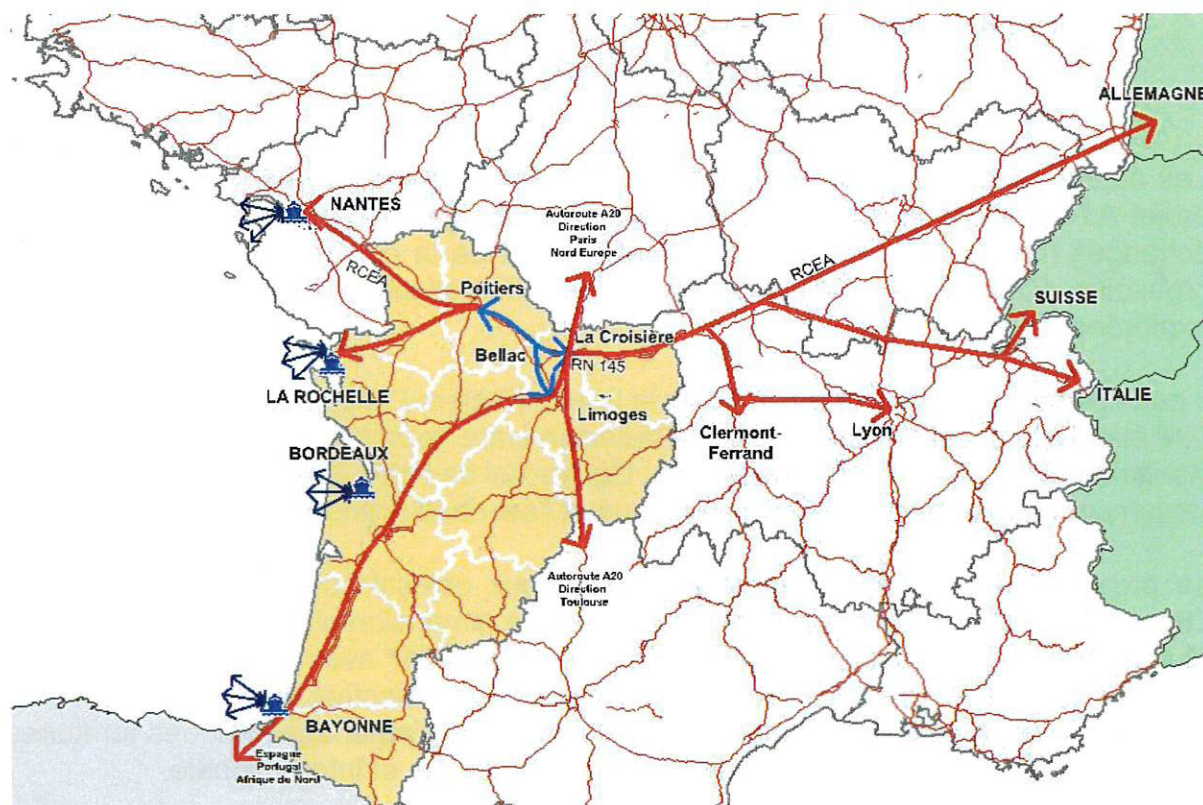
Le projet A147 dans son état actuel répond aux objectifs de liaison rapide entre Limoges et Poitiers. Toutefois, il pourrait offrir une dimension plus large au profit d'un plus grand nombre d'usagers en complétant le projet A147 avec le barreau manquant de la RCEA/RN145 entre La Croisière et Bellac. La perspective de ce « Y » renversé offrirait à la région Nouvelle Aquitaine, un équipement d'aménagement des territoires structurant complet et intégrateur de dimension nationale et internationale.

En effet, les données de trafic montrent un trafic routier très supérieur sur le tronçon RCEA Bellac-La Croisière par rapport à celui sur Bellac-Limoges.

2020 (DIRCO)	RCEA RN 145 Bellac-La Croisière	RN147 Bellac-Limoges
Trafic Moyen Journalier Annuel (tous véhicules)	7 200	6 314
dont Poids Lourds	3 169 (44%)	1 039 (16,5%)

En particulier, **le trafic poids lourds est plus de trois fois supérieur sur Bellac-La Croisière que sur Bellac-Limoges, soit une différence journalière de 2130 PL** (source : DIRCO, carte des données de trafic routier année 2020).

Ce constat nous amène à privilégier la construction dans un premier temps d'une liaison autoroutière Poitiers-Bellac-La Croisière, suivie dans un 2^e temps d'une liaison Bellac-Limoges comme illustré ci-dessous :



Réalisation CCI de la Creuse

Cette solution présente plusieurs avantages :

- Potentiel de rentabilité accru car le projet répond aux besoins d'un plus grand nombre d'utilisateurs.
- Délai plus court de mise en service de l'A147 par l'amélioration probable de la faisabilité technique et financière du projet. La construction de l'A147 à la sortie de Limoges va se heurter à des contraintes urbaines, foncières et techniques qui pourront retarder l'ouverture de cet équipement. En revanche, à la condition qu'il y ait une concertation obligatoire avec le monde agricole afin de préserver l'outil de production des agriculteurs en limitant l'impact sur le foncier, en permettant la restructuration des exploitations et en proposant des compensations en terme de foncier, l'environnement rural du parcours Bellac-La Croisière, offre moins de contraintes techniques et urbaines, laissant imaginer une mise en œuvre plus rapide et moins coûteuse.
- Amélioration de la sécurité sur la RN 147 dont une partie du trafic sera détournée vers l'A20 et la RCEA, afin de dédier le parcours Bellac et Limoges via la RN147 à des mobilités du quotidien plus sûres.

- Le temps de parcours légèrement accru entre Poitiers et Limoges par cette solution mixte A 147 / A20 par rapport à une liaison A 147 directe devrait rester très acceptable surtout compte tenu de la situation critique actuelle via la RN 147. Le tronçon autoroutier Bellac-Limoges pourrait faire l'objet d'une 2^e tranche de travaux afin d'aboutir à une solution complète.

De plus, cette proposition d'un « Y » renversé :


- délesterait les trafics congestionnant le nord de Limoges, et faciliterait la construction dans une 2^e phase du tronçon Bellac – Limoges.
- prolongerait et sécuriserait le parcours haut viennois de la RCEA entre le site de La Croisière (23) et Bellac qui souffre comme la RN 147 d'une accidentologie élevée.

A une échelle nationale et internationale, le séquençage de ce projet global « A145-147 » permettrait de compléter, sécuriser et fluidifier l'axe historique de la RCEA, véritable colonne vertébrale « est-ouest » du centre de la France qui relie la façade atlantique à l'est de la France et l'Europe centrale. Cet équipement structurant serait alors conforté assurant un potentiel de développement aux territoires connectés.

Notre approche intègre les enjeux de développement des territoires ruraux qui sont au cœur de l'actualité.

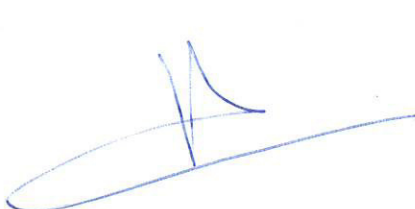
Pour toutes ces raisons, les trois chambres consulaires de la Creuse soutiennent le projet A147 dans la version décrite ci-dessus avec la liaison vers la RCEA à La Croisière pour positionner Poitiers et Limoges au cœur d'une infrastructure d'échelle nationale et européenne.

Jean-François TIXIER



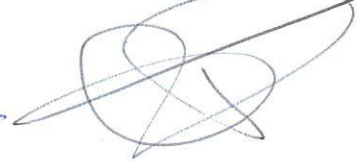
Président de la CCI de la
Creuse

Pascal LEROUSSEAU



Président de la CA de la
Creuse

Paul CHAPUT



Président de la CMA
Nouvelle
Aquitaine/Creuse