

SÉCURITÉ

L'urgence de s'attaquer en profondeur à la dangerosité de l'itinéraire 147.

IL N'Y A PAS D'ALTERNATIVE.

Sommaire :

1. L'état des lieux
2. Les points clés
3. L'argumentaire détaillé

L'ÉTAT DES LIEUX

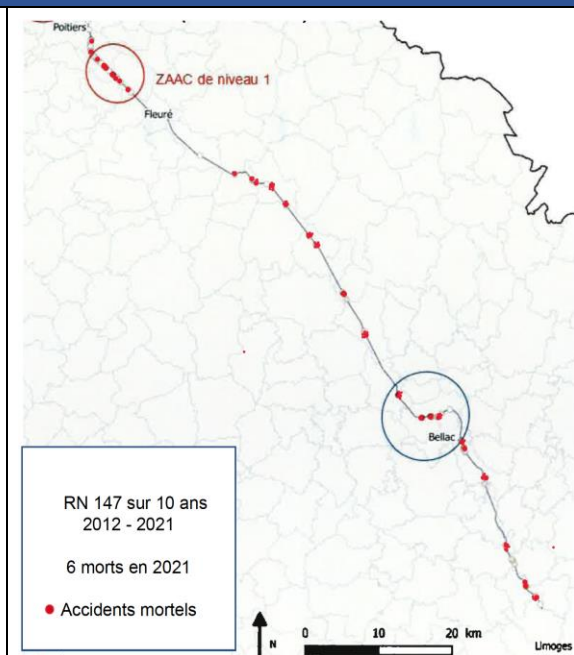
Les chiffres

(source : DIR centre-ouest juillet 21 - actualisée pour les accidents mortels)

6 morts en 2021
28 morts depuis 2012

Une moyenne de 20 accidents par an, dont près de la moitié de graves (tués et blessés graves).

Une moyenne de 36 victimes par an, dont plus de 40% tuées ou gravement blessées.



LES POINTS CLÉS

1. La RN 147 est l'une des routes les plus accidentogènes de France pour 3 raisons :

- => l'impossible cohabitation entre poids lourds, voitures, motos, engins agricoles,
- => la contradiction entre ses fonctions de route de proximité et de route européenne,
- => l'hétérogénéité d'un parcours mal entretenu (classement "orange") faute de crédits, *que perpétuerait le choix de la proposition "alternative" de la Dreal.*

2. Au regard de l'impératif de sécurité et de protection des usagers, la responsabilité publique est engagée. Il est temps de sortir de l'ambiguïté et de l'attentisme qui bafouent les principes définis par le législateur pour un itinéraire de ce niveau : « **homogénéité, stabilité, lisibilité, prévisibilité** ».

3. L'A147, seule réponse respectueuse du droit et crédible pour réduire la dangerosité. L'itinéraire Poitiers-Limoges sera fluide et sûr de bout en bout, aux normes autoroutières les plus récentes. La RN actuelle retrouvera un statut de route de proximité délivrée du trafic poids lourds et de l'intenable confusion des fonctions qui lui sont assignées.

L'ARGUMENTAIRE DÉTAILLÉ

Engageons-nous collectivement pour la sécurité des usagers de l'itinéraire 147

D'année en année, depuis trente ans, les accidents se succèdent sur la RN 147, faisant de l'itinéraire Poitiers-Limoges l'un des plus accidentogènes de France. Trois facteurs de dangerosité cumulatifs sont avancés systématiquement à chaque fois qu'un drame supplémentaire se produit sur cette route : la densité du trafic de transit des poids lourds, l'état des chaussées et les discontinuités du tracé.

Notre devoir collectif est de **regarder la réalité en face** : pouvons-nous continuer comme cela ? La seule solution apte à respecter un agenda volontariste pour la sécurité de l'axe Limoges-Poitiers consiste dans une infrastructure aux normes autoroutières sûre, réalisable dans des délais compréhensibles, permettant à la route nationale d'être débarrassée de la plupart des poids lourds et de redevenir un itinéraire de mobilité douce et de vraie proximité, notamment pour les agriculteurs et pour les habitants.

Soit, on s'attaque collectivement à la totalité du problème en mettant en chantier une autoroute concédée qui garantira **en 2035** la mise à deux voies sécurisées de **l'itinéraire complet**, et en résorbant d'ici là de manière cohérente plusieurs points noirs.

Soit, on engage de fait la responsabilité publique en prétendant que la sécurité de la route actuelle sera obtenue par le biais "**d'améliorations progressives**" **incomplètes** qui s'étaleront sur **les 30 prochaines années** au mieux, et cela sans découpler les trafics poids-lourds et véhicules collectifs ou personnels sur la route nationale.

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 l'une des routes les plus accidentogènes de France. À 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 et fragmentée, les traversées de villages, les virages précédés de longues parties rectilignes, les giratoires, l'état des chaussées. L'on a donné jusqu'ici l'illusion que les déviations avec créneaux de dépassement (en majorité à 2x1 voie) suffiraient à supprimer le caractère hyper-accidentogène de la route. En réalité, l'analyse des accidents intervenus dans les dernières années démontre que le fléau, s'il peut être atténué par des tronçons à 2x2 voies, demeurera une caractéristique structurelle de la RN 147 dans son ensemble pour deux raisons :

- ⇒ la densité croissante du trafic, et particulièrement 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. Du fait du profil erratique de l'itinéraire et de retards sur leurs objectifs de livraison, certains conducteurs de camion sont amenés dès qu'ils le peuvent à dépasser les limites de vitesse et/ou à se doubler en file indienne sur les créneaux de dépassement. Affirmer que l'on favorise la sécurité en s'en tenant à des passages à 2X1 voies avec quelques créneaux et à de rarissimes tronçons à quatre voies, apparaît donc comme une velléité, c'est-à-dire aussi comme **une dangereuse omission**.
- ⇒ Le choix (peu documenté) des améliorations au cas par cas de l'itinéraire 147 ne modifierait pas, voire accentuerait 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 et le transit. Cette confusion est entretenue par certains services qui attribuent pourtant, dans plusieurs documents et dans le titre d'études techniques, à l'axe 147 le « **statut d'axe structurant du Centre-Ouest français** ». 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 semi-autonomes, des poids lourds guidés ou des transports collectifs

à haut niveau de service. Ce flou entretenu n'est plus tenable au regard de l'impératif de sécurité qui incombe aux décideurs. Il s'agit de risques majeurs.

Une telle situation si ancienne et inacceptable
alerte l'opinion et met en cause la responsabilité publique

Aujourd'hui plus qu'hier, **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. Rappelons-nous aussi qu'il y a moins de quatre ans, **la Cour des Comptes a fait de l'insécurité routière l'objet principal d'un référé** adressé le 16 mars 2018 au gouvernement dans le cadre de son contrôle sur la gestion du dossier de la RCEA (route Centre Europe Atlantique).

- Compte tenu de la proximité des situations entre les deux itinéraires, la gestion de la RN 147 se retrouve dans une situation juridique similaire voire plus inquiétante que ne l'était la RCEA. La Cour a mis en avant la nécessité absolue 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 avait alors demandé au Gouvernement *« d'actualiser rapidement l'évaluation socio-économique de l'aménagement de la route au vu notamment de son accidentologie, afin, si nécessaire, de classer cet investissement parmi les chantiers prioritaires »*¹.
- Dans sa réponse à la Cour, les Ministres avaient argumenté sur le fait que la création de l'autoroute A 79 répondait 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, qui atteste clairement de la rentabilité d'une telle opération (l'autoroute) 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 »*².

Face à cette mise en cause de la responsabilité publique, l'autoroute concédée A79 a été construite avec célérité et devrait être mise en service en octobre prochain.

Nous sommes aujourd'hui face au même choix crucial pour l'itinéraire 147. L'étude de concessibilité du projet A147 présente une évaluation socio-économique qui atteste de l'intérêt de la solution autoroutière pour des avancées décisives en matière de sécurité.

La gravité des chiffres de l'accidentologie sur la route 147 est reconnue par l'État (bilan provisoire pour 2021 de la direction interrégionale des routes du Centre-Ouest) :

- ⇒ 194 accidents entre 2012 et 2021, dont :
- ⇒ 87 accidents graves dont 20 mortels (23%)
- ⇒ 107 accidents légers
- ⇒ 354 victimes entre 2012 et 2021, dont :
- ⇒ 28 tués (6 en 2021)
- ⇒ 121 blessés hospitalisés
- ⇒ 207 blessés non-hospitalisés

Le cumul actuel de types de trafics inconciliables sur une route telle que la 147 - poids-lourds/cars/voitures/motos/tracteurs - et - transit longue distance/desserte locale - s'avèrera toujours dangereux si l'itinéraire continu à 4 voies Poitiers-Limoges n'est pas construit. **La garantie de délais tenables et précis** qu'offrira la solution autoroutière répondra, comme pour l'A 79, à l'urgence de réduire drastiquement les risques encourus par les usagers.

S'agissant de la mise en cause de la responsabilité publique, on peut s'étonner que le "scénario alternatif", conçu par un service de l'État, **annonce renoncer à tout aménagement et donc à toute diminution du risque d'accidents sur le tiers de l'itinéraire ("Lussac-Bellac")**. De surcroît, les aménagements "progressifs", hétérogènes, ni financés ni phasés, tels qu'avancés dans ledit scénario, ne peuvent garantir aux habitants et usagers la réduction drastique des risques dans des délais raisonnables.

1 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.

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

Comme sur les enjeux économiques et territoriaux, l'option "alternative" présentée par la Dreal apparaît superficielle sur celui de la sécurité des personnes et des biens. Elle ne présente à cet égard de garanties concrètes, ni pour des progrès significatifs sur l'itinéraire 147 en termes de sécurité, ni sur un agenda crédible permettant de réfuter un fatalisme inacceptable.

Rappelons enfin que la France doit s'inscrire dans le plan stratégique sur la sécurité routière de l'Union européenne qu'elle préside pour six mois. Il semble pertinent d'intégrer dans ce plan le projet A 147, dont la dimension d'axe structurant est reconnue par l'État lui-même. L'UE a adopté **l'approche de "la vision zéro" et du "système sûr"**, pour mettre fin aux décès et blessures graves sur les routes européennes d'ici 2050. **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 des véhicules.**

Cette vision s'avère porteuse et cohérente puisqu'elle garantit aussi de facto sécurité et sérénité aux mobilités de proximité.