

**Concertation préalable organisée par
la Commission Nationale du Débat Public sur le
projet d'autoroute concédée Poitiers-Limoges**

Contribution de Vienne Nature



**Vienne
nature**

Sur les besoins de mobilité entre Limoges et Poitiers

Béton-goudron contre ruralité-biodiversité, un projet sans et contre les habitants.

Une autoroute Poitiers Limoges ?

La stupéfaction devant un projet aussi anachronique ne peut qu'induire une interrogation : à quel exercice se livre la DREAL ?

**De l'ordre de 100 personnes seulement font la navette quotidiennement entre Poitiers et Limoges pour leur travail selon l'avis de l'Ae, l'Autorité environnementale (page 13).
Un peu léger pour une autoroute.**

Dans ces conditions de trafic, pourquoi lancer, en pleine pandémie et en pleine campagne électorale, un projet d'infrastructure de transport voué à l'échec ?

Il est absent de tous les documents de programmation, il n'a jamais été identifié comme prioritaire, il est sans fondement socio-économique, sans étude des besoins de mobilité de la population, ignorant du contexte territorial, il prend grossièrement le contre-pied des exigences légales et sociétales que sont la limitation des émissions des GES, gaz à effet de serre, la réduction du rythme d'artificialisation des terres, le report modal des transports routiers vers le rail, la desserte fine des territoires.

Est-ce la faute à l'inertie d'un système d'aménagement : terrassements plutôt que régénération complexe d'une ligne ferroviaire ?

On bétonne et l'on bitume parce que c'est ce qu'on sait le mieux faire ?

Si c'est le cas, c'est dramatique vu l'urgence climatique et les besoins d'une desserte fine des territoires.

Vienne Nature, janvier 2022

Couverture : RN147, crédit Olivier Prévost

Crédits photos : Samuel Ducept, Olivier Prévost, Vienne Nature

Imprimé par nos soins sur papier recyclé.

1. ET SI L'ÉTAT ORGANISAIT UNE VRAIE CONCERTATION ?

À projet bâclé, concertation bâclée ?

L'État, porteur du projet d'autoroute, doit jouer le jeu d'une concertation non biaisée.

La transparence reste à établir.

L'État doit fournir au public les informations basiques sur l'état du projet.

Il doit mettre en ligne sur le site de la concertation l'« *Avis de l'Autorité Environnementale pour le Cadrage Préalable de la mise en Concession Autoroutière de l'itinéraire Poitiers Limoges* » adopté le 18 novembre 2021 par le CGEDD, Conseil général de l'environnement et du développement durable, et l'« *Étude de concessibilité autoroutière de l'itinéraire Poitiers Limoges* » éditée en novembre 2020 par le Ministère des Transports.

La loi garantit l'accès du public à ces deux documents et le sérieux de la concertation l'impose.

L'intitulé de l'objet de la concertation fausse le jeu.

Les questions posées au public et l'information fournie sont centrées sur le projet d'autoroute présenté par l'État (DREAL Nouvelle-Aquitaine) et focalise en conséquence la réflexion sur un critère dominant, le temps de trajet. **C'est un biais qui compromet le débat dès le départ. Il doit être rectifié.**

La question qui se pose sur le terrain n'est pas celle de la vitesse, mais celle de la mobilité. Quels besoins ? Quels moyens d'y répondre en toute sécurité ?

Deux types de besoins sont identifiés dans le document du Ministère des Transports, l'étude de concessibilité autoroutière pour l'itinéraire Poitiers-Limoges :

- des besoins de mobilité de proximité entre d'une part Bellac et Limoges, et d'autre part Lussac-les-Châteaux et Poitiers, tronçons qui concentrent l'essentiel du trafic ;
- la sécurisation de la liaison routière entre Poitiers et Limoges.

Dans ces deux champs, l'étude ignore superbement les possibilités offertes par la régénération de la ligne ferroviaire existante et son potentiel à la fois pour les trajets de proximité autour des deux villes Limoges et Poitiers et sur les trajets rapides de bout en bout.



Trafic automobile sur l'autoroute A10 dans la Vienne. Crédit photo : Olivier Prévost



Portion de la RN 147 dans la Vienne. Crédit photo : Olivier Prévost

Le porteur de projet exclut l'un des volets de l'alternative, **une solution fondée sur la complémentarité entre d'une part une RN 147 modernisée avec contournements des bourgs et modification des passages les plus accidentogènes, et d'autre part la régénération de la ligne ferrée** de façon à réduire le trajet à près d'une heure grâce à l'exploitation en pendulaire.

L'objet de la concertation doit être reformulé. Deux projets sont en concurrence ; une autoroute et un mix rail-route.

L'enjeu du rail dans ce mix a été identifié dès le rapport remis au gouvernement par l'ancien ministre Delebarre le 27 juillet 2017. Comme le souligne l'Avis de l'Ae (page 13), « le rapport conclut notamment à la proposition de moderniser la ligne existante Poitiers-Limoges pour s'approcher d'un temps de parcours d'une heure, à la nécessité d'aménager plus rapidement la RN 147 sur les portions qui reçoivent le trafic le plus important, c'est-à-dire aux deux extrémités... ».

L'essentiel est dit sur l'alternative à l'autoroute.

À la demande des associations, la régénération de la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges a été identifiée comme variante à l'intérieur de l'option centrale du projet de LGV Poitiers-Limoges.

Elle a été sommairement étudiée par RFF avec pour perspectives une refonte de la signalisation, un tronçon central à deux voies pour permettre les croisements et la rectification de certaines courbes et de certaines pentes. Le coût de l'électrification n'a pas été évalué.

Il reste donc à obtenir de SNCF Réseau ou d'un expert indépendant des évaluations quant à une régénération et quant à une exploitation avec des trains pendulaires susceptibles de rouler à une vitesse commerciale de 140 km/h sur une voie de ce type.

Sans un minimum d'informations là-dessus, il n'y a pas de débat possible sur les deux volets de l'alternative.

Autre condition pour une concertation sereine, partir d'un socle de faits reconnus.

Un exemple : selon l'étude de faisabilité et ses données d'accidentologie, la RN 147 est plus accidentogène que la moyenne, mais elle est moins mortifère que les nationales voisines.

Malgré ces données, la CCI de Limoges manipule le nombre de morts (conférence de presse rapportée dans la Nouvelle République du 6 janvier 2021) pour avancer un taux de mortalité hors normes. Donner les chiffres réels n'enlève rien à la réalité d'une RN 147 trop dangereuse.

2. UNE LOGIQUE D'AGGRAVATION DES INÉGALITÉS

Les décideurs se préoccupent si peu des besoins de mobilité de la population qu'ils n'ont même pas commandé sur le sujet une enquête sociologique. Ils prennent pour universelle leur obsession de gagner du temps quoiqu'il en coûte. Rien à voir avec les besoins exprimés.

Qu'ils soient urbains ou ruraux, les habitants sont contraints à des déplacements automobiles sans cesse plus longs. Leurs besoins de base consistent à rejoindre leur lieu de travail, accéder aux services et commerces à moindre coût.

Les rares données objectives fournies par la DREAL sont claires : l'essentiel du trafic sur la RN 147 est un trafic du quotidien concentré autour des deux « métropoles » dans leurs zones respectives d'attraction.

Dans un contexte territorial de rareté des emplois, l'autoroute aggraverait les distances emploi-domicile. En effet, il serait légitime d'attendre d'un salarié qu'il accepte un emploi plus lointain. Salariés et chômeurs apprécieront.

Les données parlent d'elles-mêmes : 8 200 personnes font des navettes quotidiennes entre deux communes conduisant à emprunter la RN 147 entre la Communauté de communes des Vallées du Clain et Grand Poitiers (Avis de l'Ae, page 13) et 5 500 font de même à l'approche de Limoges.

Dans un contexte d'augmentation des prix des carburants et de l'énergie ce n'est pas d'autoroute dont ont besoin ces « navetteurs », mais d'un maillage de transports publics, train et bus, d'incitations financières, d'aides au covoiturage.

Ils ont besoin d'urgence d'investissements publics massifs dans la rénovation de l'habitat rural et la dynamisation des bourgs, facteurs principaux d'attractivité.

Ils ont besoin de gares rénovées bien desservies.

Ils ont besoin de la création de filières assurant la conservation et le traitement sur place de productions agricoles de qualité, la création d'ateliers de transformation, avec un réseau de routes secondaires performant.

Autant de chantiers prioritaires.

Consacrons-y tout de suite le financement public dont l'État dispose pour une autoroute.

Des inégalités concernent aussi l'exposition de certains habitants aux nuisances directes d'une autoroute. Hameaux, fermes isolées, quartiers de banlieue seront exposés sans équipement de protection au bruit et aux gaz polluants.

Et quelle compensation pour les habitants de Fleuré et Lussac qui verront de nouveau passer sous leurs fenêtres les camions qui se rabattront sur l'itinéraire de « substitution » pour éviter les péages ? Rappelons que les voies de contournement réalisées sur fonds publics seraient généreusement données à l'autoroute.



RN 147 dans la Vienne. Crédit photo : Olivier Prévost

3. UN PROJET DANS L'ILLÉGALITÉ

Une logique d'artificialisation accrue

L'étude de faisabilité annonce 800 hectares artificialisés. C'est une sous-estimation.

C'est compter sans les rétablissements des voiries coupées, sans les bases de chantier et les dépôts de matériaux et les « délaissés » enclavés que l'on ne restitue jamais à la nature ou à l'agriculture, sans l'urbanisation induite par les échangeurs, sans les tronçons à créer pour l'itinéraire de substitution, sans les carrières pour l'extraction de matériaux de plus en plus rares tels que le sable et les granulats.

Donc un bon millier d'hectares impactés sans aucune compensation prévue pour le bilan carbone désastreux de la destruction de surfaces en herbes et de forêts. Sans véritable compensation de l'atteinte au fragile équilibre économique des exploitations agricoles ; sans aucune compensation pour la destruction des paysages et le saccage d'un capital de biodiversité dont dépend pour beaucoup l'attractivité du monde rural.

Ce faisant, le projet viole le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) de Nouvelle-Aquitaine qui impose pour 2030 une division par deux du rythme d'artificialisation des terres par rapport aux valeurs de référence 2009-2015, et ce n'est qu'une étape vers l'objectif de Zéro Artificialisation Nette fixé par la loi Climat et Résilience.

Une logique d'aggravation des émissions de gaz à effet de serre.

Les prophètes de la DREAL en sont certains : dès son inauguration en 2040, l'A147 sera vouée aux véhicules électriques, en attendant les moteurs à hydrogène... À moins que les habitants du secteur n'aient pas eu les moyens de s'équiper en véhicules neufs, ou que la facture d'électricité dépasse leurs moyens, ou que les matériaux non renouvelables et importés nécessaires à nos batteries et nos centrales nucléaires fassent défaut. Très forte probabilité donc pour que l'on consomme encore de l'énergie fossile sur notre autoroute et que l'on émette encore beaucoup de GES.

L'étude de faisabilité prévoit cette augmentation souhaitée de la clientèle par rapport aux usagers actuels de la RN147. C'est renforcer délibérément le modèle socio-économique du « tout voiture » et du monopole routier du transport des marchandises.

Une autoroute sur cet itinéraire renforcerait la tendance massive de l'État et de la SNCF à favoriser le fret routier aux dépens du rail en renvoyant à plus tard le projet de ferroutage dit « Autoroute Ferroviaire Sud Atlantique ». Déjà objet d'une DUP, ce projet doit relier le Nord-Pas-de-Calais à Hendaye. La part du trafic de fret que pourrait capter une A 147 sur l'axe Poitiers-Limoges ou Limoges-La Souterraine, évaluée à 910 camions, serait majoritairement destinée à l'Espagne de l'Ouest et au Portugal, et donc susceptible de ne pas polluer en utilisant une ligne de ferroutage Nord-Sud.

Mais l'empreinte écologique d'une autoroute et son bilan carbone, c'est d'abord l'énergie « grise », la quantité d'énergie cachée nécessaire à sa construction y compris l'énergie primaire nécessaire. Comptabilisons donc les consommations des bureaux d'études, l'extraction des matériaux et leur transport, les consommations des engins de chantier, la production du béton, la fabrication des revêtements de la plateforme et des glissières de sécurité, les déplacements des personnels du chantier. Pourtant aucune esquisse de calcul, pas la moindre évaluation de cette nature dans l'étude du Ministère alors même qu'un outil bien rodé est à sa disposition, créé par l'ADEME et développé par l'Association Bilan Carbone.

La question reste entière : une autoroute, c'est combien de GES au km ? Une certitude : on peut difficilement faire pire par rapport à l'objectif national de réduction des émissions de GES.

4. L'AUTOROUTE : DESTRUCTION INÉLUCTABLE DE LA BIODIVERSITÉ

Non seulement une autoroute stérilise des espaces naturels, agricoles et forestiers, mais aussi elle fragmente les milieux, détruit les continuités, les trames vertes et bleues.

Cet effet barrière serait particulièrement destructeur ici, car l'autoroute traverserait une mosaïque de milieux divers en étroite interdépendance, trancherait dans une trame bocagère identifiée dans le SRCE, le Schéma Régional de Cohérence Écologique, comme réservoir de biodiversité.

Non, les habitats naturels et les espèces protégées ne seront ni évités ni compensés : c'est la définition même d'une infrastructure linéaire de transport de trancher tout droit pour aller au plus court d'une ville à une autre, en n'évitant rien qui puisse la retarder.

Non, les milieux détruits ou perturbés ne seront pas compensés : leur nature, principalement des zones humides, et le système même de la compensation ne permettent pas de rêver à zéro perte nette.

Les retours d'expérience de la LGV Tours-bordeaux et du projet de LGV Poitiers-Limoges sont sans appel : **l'application formelle, strictement réglementaire, de la séquence légale ERC « Éviter, Réduire, Compenser » ne suffit ni à sauver les espèces et les habitats les plus stratégiques ni à créer ou restaurer des habitats équivalents.**



Bocage montmorillonnais. Crédit photo : Samuel Ducept

Quel état initial ?

Le délai annoncé pour la réalisation d'une autoroute exclut de prendre le temps d'inventaires de terrain sérieux, c'est-à-dire étalés sur une année. On se contentera donc de synthèses bibliographiques et de quelques investigations aléatoires.

Et pas question de stopper les travaux quand on tombera sur des espèces protégées non repérées au départ. Pas de détour coûteux pour une simple zone humide stratégique.

Or c'est précisément l'un des plus gros enjeux dans le fuseau retenu autour de l'actuelle RN147. Sur plus de 120 hectares de zones humides fonctionnelles on trouve plusieurs ZHIEP, Zones Humides d'Intérêt Écologique Particulier, et des ZSGE, Zones Humides Stratégiques Pour la Gestion de l'Eau.

Dès le stade actuel du projet, l'Autorité environnementale dénonce (page 9) une sous-estimation de l'enjeu faune, mais aussi de l'enjeu des zones humides, et constate l'absence de tout souci de la dynamique des populations des différentes espèces impactées en fonction des pressions subies. On est en droit de s'inquiéter pour la suite.

Qu'évitera-t-on ?

L'étude de faisabilité énumère les critères de classement des sites sensibles selon l'intensité des enjeux environnementaux : Très Fort (faune et flore à statut de protection européenne), Fort, Moyen, **mais l'étude oublie d'annoncer quelles catégories impliqueront l'évitement.**

On comprend cette prudence. Dans le projet de LGV, il fallait un enjeu « Très Fort » pour imposer l'évitement, mais il est apparu en cours d'études qu'à ce compte-là, la voie ne pouvait pas passer tout droit et les critères ont changé. Le bureau d'études EGIS a donc abaissé le seuil à un cumul de trois enjeux très forts (concertation, réunion n°3 du 19 janvier 2009). C'est avec ce genre de calcul que la LGV SEA a traversé 12 sites Natura 2000. Qui dit mieux ?

Autre obstacle à l'évitement : la règle d'or d'équivalence entre volumes de déblai et de remblai. C'est elle qui dicte bien des choix de tracé et de profil en long.

Autre règle d'or, celle qui consiste à éviter les ouvrages d'art non conventionnels. **Franchir une zone humide sur pilotis sur plusieurs centaines de mètres c'est protecteur, mais trop cher.** On l'empêchera de fonctionner par une chaussée en remblai qui détruira les continuités. Ce sera présenté comme une « réduction d'impact ».

Quelle faisabilité pour des mesures compensatoires ?

Les mesures compensatoires au stade actuel des pré-études n'existent pas. C'est significatif d'un choix délibéré de minorer les enjeux de biodiversité.

Elles ne sont prises en compte ni dans l'estimation financière ni dans l'estimation des 800 ha de foncier à mobiliser. Du coup, **l'estimation des coûts est gravement faussée.**

Un minimum de 20 % des sites de compensation est en règle générale acquis par le porteur de projet afin de garantir la pérennité d'un certain nombre de mesures. Le prix sera élevé. La loi impose de compenser à 200 % les zones humides à fort enjeu.

Les 80 % de surfaces de compensations non acquises auront aussi un coût à l'hectare : la mise en œuvre par les exploitants de mesures agroenvironnementales favorables aux espèces impactées est rémunérée dans le cadre de conventions pluri annuelles renouvelables.

Ce refus d'anticiper le coût des compensations a un effet bien connu : improvisation et retard de mise en œuvre font que beaucoup de mesures arrivent trop tard et que la mise en œuvre des suivis est compromise.



De gauche à droite : Crapaud calamite, Triton crêté et Rainette arboricole, trois espèces d'amphibiens protégées qui seraient impactées par le projet d'autoroute. Crédits photos : Samuel Ducept

Du point de vue du foncier, l'oubli des compensations au stade actuel de pré-projet compromettra leur faisabilité faute de réserve foncière.

Dans un marché du foncier très tendu, il sera quasi impossible de libérer du foncier pour les acquisitions puisque le porteur de projet ne disposera pas de monnaie d'échange.

Comment trouver au dernier moment, avant de combler les mares d'une zone humide, les espaces favorables à la création d'une zone humide de substitution, avec garantie d'alimentation pérenne en eau ?

Comment acquérir une zone humide non fonctionnelle et la restaurer si le site de l'opération, complexe et longue, n'a pas été recherché de longue date ?

Sans anticipation très en amont, sans réserve foncière donc, il n'y aura pas de mesures compensatoires pérennes, c'est-à-dire pas de mesures compensatoires du tout.

La séquence légale ERC ne pourra pas être appliquée. Et l'on invoquera la force majeure pour s'affranchir de la loi et masquer une improvisation délibérée.

Les conditions de faisabilité de ERC, dont l'anticipation des mesures de compensations, ont été identifiées dans le rapport de la commission sénatoriale sur l'efficacité des mesures compensatoires prises sur la LGV SEA entre Tours et Bordeaux. La DREAL a oublié bien que, comme nous, elle ait été auditionnée.

Il reste que, même loyalement appliqué, le triptyque ERC ne peut rien contre l'effet « barrière » typique de toute autoroute. La coupure inscrite dans l'espace par une plateforme autoroutière de 20 mètres de large eng grillagée n'est pas compensable.

Les retours d'expérience montrent que les passages pour la grande faune, pour les petits mammifères ou pour les amphibiens ne rétablissent pas les mobilités nécessaires aux échanges entre populations. Quant à l'installation de dispositifs assurant le passage des mammifères semi-aquatiques sous les ouvrages d'art, elle pose des problèmes d'ingénierie non maîtrisés par les entreprises.

Dans ERC, le « R » de réduction d'impacts doit lui aussi être anticipé : sans formation préalable des personnels, sous-traitants compris, les entreprises ne peuvent pas assurer en phase de chantier les mises en défens de sites sensibles, mares à amphibiens par exemple, et des parcelles à flore protégée.

N'abordons pas l'inévitable découverte en cours de chantier d'espèces protégées non identifiées dans l'état initial de l'étude d'impact : impensable d'arrêter le chantier pour les sauver !

5. ACCEPTABILITÉ COMPROMISE PAR L'EXPÉRIENCE DE LA LGV ABANDONNÉE

Un paramètre échappe complètement au porteur de projet : le contexte historique.

Pendant 13 ans, les espaces potentiellement impactés par le projet de LGV ont été gelés : agriculteurs, communes, propriétaires ont été interdits de projets. Il a fallu des années pour faire annuler les arrêtés MECDU, Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme, et rendre leur liberté d'initiative aux acteurs économiques.

En même temps, la comédie de « co-construction » montée par les communicants de RFF ont installé une défiance durable à l'égard de tout appel à une prétendue participation des élus, des associations et des citoyens ordinaires.

La similitude entre les deux projets – LGV et autoroute – ajoute à ce passif la même obsession de la vitesse, la même invocation d'un intérêt public identifié à celui des deux « métropoles », la même ignorance des besoins de mobilité de proximité, le même amateurisme socio-économique.

Et même conséquence : dans l'attente du grand projet miracle, on accumule les retards pour l'amélioration du quotidien, tant sur la RN 147 que sur la ligne ferrée.

Quant aux agriculteurs, trop longtemps victimes du gel des terres, les plus concernés par les expropriations et les aménagements fonciers, qui peut croire qu'ils seront disponibles pour des mesures agroenvironnementales en faveur des espèces impactées, c'est-à-dire pour des contraintes culturelles ?

6. UN AXIOME À QUESTIONNER : L'ENCLAVEMENT DE LIMOGES

Le leitmotiv d'une métropole enclavée au sujet de Limoges peut légitimement surprendre. Limoges bénéficie d'un aéroport et d'une autoroute A 20 qui l'ouvre sur Paris et sur la Méditerranée en toute gratuité. De surcroît elle possède des fonctionnalités locales précieuses : desserte des zones d'activités Nord et Sud. Limoges bénéficie d'une 2 x 2 voies vers Angoulême et donc Bordeaux. Quant à la ligne ferroviaire dite POLT, ligne historique mal entretenue, sa modernisation a été maintes fois réclamée par les usagers potentiels et les collectivités territoriales au nord de Limoges avec des propositions concrètes produites par les CCI de l'Indre, du Cher et du Loiret, la CCI régionale de Centre-Val de Loire, l'Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées et les associations de FNE Limousin. Son « amélioration » est au programme de la « feuille de route » de la Préfète de Région : « moderniser le réseau structurant, dont la ligne POLT » (page 7). Lors du Débat public sur le projet de LGV Limoges Poitiers, la Fédération CGT de la région de Limoges, pas vraiment ignare en ferroviaire, estimait à 2h20 le temps de trajet Paris-Limoges sur une ligne POLT modernisée (cahier d'Acteur N° 4).

Suppressions de passages à niveaux au sud de Châteauroux, « puits de vitesse » au niveau de Vierzon et d'Étampes sont des exemples d'aménagements réducteurs du temps de trajet. Avec en prime la possibilité d'une liaison rapide vers Roissy via Juvisy et l'ouverture sur le réseau européen à grande vitesse ; voilà ce qui serait vraiment du « désenclavement ».

Plus qu'un « enclavement » systémique dont Limoges serait victime, c'est la faible attraction réciproque exercée par Limoges et Poitiers qui explique que le mauvais état de leurs liaisons ait été si longtemps toléré. Les deux ex capitales régionales ont peu de liens.

- L'Université de Limoges, jadis antenne de celle de Poitiers, est désormais indépendante et peu tournée vers Poitiers, bien que théoriquement membre d'un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur avec Orléans, Tours et La Rochelle.
À l'heure des visioconférences et du web, ce n'est pas en termes de temps de trajet que l'on facilitera les coopérations entre les deux écoles d'ingénieurs et les universités.
- Les interdépendances économiques sont rares malgré la traditionnelle connivence entre les deux CCI. L'entreprise Legrand, demandeuse de LGV et aujourd'hui d'autoroute, ne semble pas souffrir d'enclavement ; elle maintient son siège social à Limoges et emploie 4 000 salariés dans la région avec des implantations à Limoges, Châlus, Chabanais et Confolens. Quant au salon annuel « INNOVAL », vitrine des systèmes Legrand, il attire à Limoges chaque année sans Covid 6 000 visiteurs. Ils ne savent pas que Limoges est enclavé.
- Culturellement, la scène musicale et théâtrale de Limoges est attractive dans l'aire occitane et pratiquement ignorée côté Poitou. Cela peut changer, mais les facilités de déplacement ne suffisent jamais à créer des affinités culturelles. Limoges n'hébergera pas tous les ans nos matchs de Ligue 1.

En revanche, **il y a enclavement de Limoges par rapport à Clermont-Ferrand**, agglomération attractive de 350 000 habitants. Le CIAT de mai 1991 prévoyait une desserte à grande vitesse des deux agglomérations à partir d'Austerlitz à travers une liaison en Y renversé retombée dans l'oubli.

De l'enclavement aussi pour les weekends à la mer : le trajet Limoges-Royan par Angoulême n'est possible qu'en voiture faute de voie ferrée fonctionnelle : la ligne est coupée entre Limoges et Angoulême pour déficit d'entretien. C'est la mer qui manque aux Limougeauds bien plus que Poitiers.

L'abandon de la ligne Limoges-Angoulême enclave aussi Limoges par rapport à la capitale régionale où se concentrent de plus en plus réunions et décisions.

Alors oui au « désenclavement » de Limoges là où un besoin manifeste existe, mais non au slogan lancé pour justifier tout et n'importe quoi.

Merci quand même à la DREAL. Son projet d'autoroute aura au moins servi à quelque chose. Grand oublié du débat public, l'aménagement du territoire revient en force avec un enjeu principal : l'avenir des habitants des espaces oubliés par les politiques publiques, espaces ruraux et espaces périurbains également privés de transports collectifs, où chacun est condamné à se ruiner et polluer au volant de sa voiture pour travailler et accéder aux services vitaux.

En contrepoint des fantasmes rétro de grande vitesse routière et ferroviaire, ce sont les besoins de mobilité quotidienne et de desserte fine qui s'imposent.

L'exaspération grandit devant le double langage des décideurs : sauvegarde des milieux naturels, économie dans la consommation d'espace, revitalisation des bourgs ruraux et en même temps le retour des grands projets de bétonnage.

Si l'A147 voyait le jour, quelle que soit l'épaisseur du béton, elle serait construite sur des sables mouvants.



**Vienne
nature**