



Saint-Junien Environnement
130 Route de Pressaleix
Le Mas
87200 SAINT-JUNIEN

contact@saint-junien-environnement.fr

<http://saint-junien-environnement.fr>

Madame et Messieurs les
membres de la commission d'enquête

Saint-Junien, le 08 avril 2025

Enquête publique « Sortie nord de Limoges », du 24 mars au 23 avril 2025.

Saint-Junien Environnement est une association de protection de l'environnement qui a notamment pour objet de lutter contre les pollutions de toutes natures et les atteintes aux équilibres écologiques quelle qu'en soit l'origine, et de veiller à la sauvegarde des paysages et du patrimoine culturel et architectural. Promouvoir un aménagement harmonieux et équilibré du territoire, et défendre une anthropisation maîtrisée. C'est pourquoi notre association s'intéresse à ce projet et participe à l'enquête publique.

1) Sécurité

Le projet de création d'une deux fois deux voies de six kilomètres et demi de Couzeix à Nieul est justifié dans le dossier d'enquête publique par la dangerosité (20 morts en 10 ans entre Limoges – Poitiers) et la forte fréquentation de la route nationale 147 par les poids lourds. Des travaux d'aménagement sont nécessaires pour améliorer la sécurité sur cette nationale. Pour autant doit on créer une deux fois deux voies pour en améliorer la sécurité ?

Nombre d'accidents mortels sur la RN 147, période 2014 à 2023. (Sources Observatoire national interministériel de la sécurité routière, <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom>)

Dépt	Commune	Date	Tué(s)	Blessés	nt hospitali	dont légers	Milieu	Autoroute	Adresse	Latitude	Longitude	Résumé
87	87116 - Peyrat-de-Bellac	04/03/201	1	0	0	0	Hors agglol	Non	RN147 - PK43+350	1,004	46,127	Accident Mortel, Hors agglomération, Hors intersection, Nuit sans éclairage public, avec une météo Pluie forte et une surface chaussée : Mouillée.
87	87139 - Saint-Bonnet-de-Bellac	06/08/201	1	1	1	0	En agglom	Non	RN147 49 + 410	0,955	46,166	Accident Mortel, En agglomération, En X, Plein jour, avec une météo Normale et une surface chaussée : Normale. 1 Véhicule de tourisme (VT) circulant sur Route Départementale (ou provinciale) RD conduit par 1 usager Féminin de 34 ans (Ind)
87	87107 - Nieul	06/06/202	1	0	0	0	Hors agglol	Non	RN 147	1,186	45,936	Accident Mortel, Hors agglomération, En X, Plein jour, avec une météo Normale et une surface chaussée : Normale. 1 Véhicule de tourisme (VT) circulant sur Route Nationale (ou territoriale) RN (VMA à 80) conduit par 1 usager Masculin de 81

- Sur la période 2014 – 2023, trois accidents mortels répertoriés sur le tronçon Haute-Vienne dont 1 seul pour la partie Couzeix – Nieul. Le choix d'améliorer la sécurité sur cette partie qui n'est pas la plus dangereuse pose question.
- Si la sécurité doit être amélioré, celle-ci n'impose pas de faire une deux fois deux voies.



- Qu'advient-il de l'amélioration de la sécurité de la portion de la RN 147 qui sera déclassée en départementale et gardera sa dangerosité, alors même que le département n'a pas les moyens financiers de réaliser les travaux qui seraient nécessaires ?
Le département doit trouver 40 millions d'euros pour boucler son budget pour l'année 2025.
[France 3 Région](#), [Le Populaire du centre](#),
- D'autre part, quel est la baisse attendue du nombre d'accident une fois la nouvelle portion créée ?

2) Impact environnemental

C'est près de 300 hectares qui seront impactés par ce projet. Perturbation des milieux, destruction de terres agricoles, d'espaces boisés, de zones humides, d'espèces protégées comme l'Alouette Lulu..., fermeture des continuités écologiques.

Thématique	Principaux enjeux	Objectif de préservation par rapport au projet	Niveau de sensibilité et d'intérêt de l'enjeu
Topographie, géologie et sous-sols	Relief vallonné, collines et les plateaux du massif de leucogranites	Insertion du projet dans le contexte topographique existant. Éléments à intégrer dans les études constructives (terrassements, ouvrages)	Faible
Eaux souterraines	Masse d'eau en bon état Nombreux usages, notamment agricoles et AEP	Éviter la pollution des eaux souterraines Maintenir les usages existants	Fort
Eaux superficielles	Nombreux cours d'eau dans la zone d'étude, dont les plus importants : la Glane et le ruisseau de Frégetord	Assurer les continuités hydrauliques Éviter la pollution des cours d'eau Ne pas aggraver le risque d'inondation	Fort
Risques	Vallée inondable de la Sève	Caractéristique à intégrer dans les études constructives	Moyen
Zones et habitats humides	Nombreuses zones humides dans les zones topographiquement basses, les dépressions et les zones riveraines des cours d'eau. Habitats de nombreuses espèces de faune	Préserver les zones humides, leurs rôles et leur fonctionnement.	Fort
Habitats forestiers et ouverts / semi-ouverts	Habitats à dominante humides	Maintien des habitats	Moyen
Flore	Population de Bleuet au Sud de l'aire d'étude	Maintien des populations	Faible à Moyen
Insectes	Conocéphale des roseaux, Pique-prune	Maintien des habitats favorables aux espèces et des populations	Moyen à Fort
Amphibiens	Sonneur à ventre jaune, Crapaud calamite, Tridon marbré		Moyen à Fort
Reptiles	Couleuvre vipérine, Cornelle lisse		Faible à Moyen
Oiseaux	Nombreuses espèces des milieux boisés (Chardonneret élégant, Serin cini, etc.), des milieux ouverts et semi-ouverts (Linotte mélodieuse, Bruant jaune, Alouette lulu, etc.) ou humides (Martin pêcheur d'Europe et du Grèbe castagneux, etc.)		Fort
Mammifères (hors chauves-souris)	Campagnol amphibie, Loutre, Crocoïpe aquatique, Putois		Moyen à Fort
Chauves-souris	Nombreuses espèces (Petit rhinolophe, Noctule commune, Barbastelle d'Europe, Grand murin, etc.)	Fort	
Activités agricoles		Maintien de l'activité	Fort
Infrastructures	RN147, RN520, voie ferrée	Maintenir et améliorer les conditions de déplacements	Fort
Qualité de vie (bruit, air)	Ambiance sonore existante modérée	Maintien de conditions acceptables	Fort
Paysage et patrimoine	Site inscrit de la vallée de la Glane	Maintien en l'état et respect du site	Moyen à Fort

Oiseaux	Nombreuses espèces des milieux boisés (Chardonneret élégant, Serin cini, etc.), des milieux ouverts et semi-ouverts (Linotte mélodieuse, Bruant jaune, Alouette lulu, etc.) ou humides (Martin pêcheur d'Europe et du Grèbe castagneux, etc.).	Maintien des habitats favorables aux espèces et des populations	Fort
---------	--	---	------

D'ailleurs le CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) a émis un premier avis négatif le 21 décembre 2023 et un deuxième avis négatif le 30 juillet 2024 malgré les améliorations apportées par le porteur de projet. Elles ont été jugées insuffisantes.

Le CNPN émet un avis défavorable avec toutes les recommandations suivantes et propose que le pétitionnaire améliore les points soulevés dans le présent avis avant de proposer une nouvelle version (avec des cartes et figures paginées et/ou insérées dans le texte) du projet à l'avis de la commission.

- Rétablir les corridors écologiques majeurs identifiés par la mise en place d'au moins un passage à faune sur les zones en déblais.
- Sécuriser la durée de toute la compensation au maximum possible par un APPB et/ou par rétrocession à un organisme de gestion.
- Préciser les modes de gestion / intervention dans le cadre des mesures de compensation (plantations, gestions forestières / des habitat...).
- Proposer une méthode de suivi (dès l'année 0) des mesures de compensation correctement dimensionnées et répliquables dans le temps, ainsi que des mesures correctives associées en cas de non atteinte des résultats attendus.
- Sécuriser les mesures de réduction avec la mise en place de barrières anti-retour pour l'herpétofaune autour de chaque zone de chantier, et un calendrier de travaux obligatoire et fixe sans dérogation possible sans l'aval et l'expertise d'un écologue sur le chantier.
- Prévoir un abattage « doux » de tous les arbres à cavité / écorce décollée.
- Augmenter significativement le nombre de nichoirs artificiels proposés. Sans cela, il apparaît clairement que malgré une volonté du porteur de projet de prendre en compte la biodiversité dans son ensemble, le pétitionnaire n'arrive pas à convaincre le CNPN que l'objectif de zéro perte nette de biodiversité sera atteint sans réserve. Il apparaît pourtant que le porteur de projet a les capacités (techniques, foncières...) suffisantes pour transformer un travail déjà important (que nous saluons encore une fois) en un exercice définitif de bonne prise en compte de la biodiversité, s'insérant dans les enjeux d'effondrement de la biodiversité et des habitats naturels, et dans la démarche de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), par ailleurs malheureusement absente du dossier.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable Favorable sous conditions **Défavorable [X]**

Fait le : 30/07/2024 Signature :

3) Impact carbone

Dans le dossier d'étude il est affirmé que la création de ce tronçon de 6,5 km permettra de diminuer l'impact carbone produit par la circulation routière des voitures et des camions.

Cette affirmation ne tient absolument pas compte dans son étude du trafic induit chaque fois qu'une voie est créée. D'après une étude Anglaise récente sur le trafic induit, montre qu'au fil des ans – comme celui-ci – les nouvelles routes ne soulagent pas la congestion, mais l'aggravent, car le trafic « induit » remplit tout le nouvel espace routier et déborde sur le reste du réseau routier.

Plus récemment, des recherches sur les projets routiers britanniques de la Campagne pour protéger l'Angleterre rurale (CPRE) ont prouvé que le trafic a augmenté en moyenne de 47 % plus que les niveaux de fond, avec un système qui a plus que doublé le trafic en 20 ans.

Lien vers l'ensemble de l'article :

<https://jiec.fr/la-construction-de-nouvelles-routes-cree-simplement-plus-de-traffic-voici-la-preuve/>

La deux fois deux voies s'arrêtera au niveau du viaduc de franchissement de la Glane. Ce qui veut dire qu'il y aura un fort ralentissement, voire des bouchons en amont du viaduc pour passer de deux fois deux voies à deux fois une voie pour arriver en fin du nouveau tronçon sur un rond-point (1,5 km plus loin). Quand un véhicule est pris dans un ralentissement ou un bouchon, l'effet accordéon de la circulation fait qu'il y a une consommation supérieure de carburant pour parcourir la distance et un doublement des émissions de CO2. Sans parler de la dangerosité que représente l'arrivée de véhicules lancés à 110 km/h sur un ralentissement.

Non seulement ce projet ne diminuera pas l'impact des émissions de CO2 mais participera à leur augmentation.



Conclusion :

Ce projet est dans une logique qui va à l'encontre, de la réduction des gaz à effet de serre, de la réduction d'artificialisation des sols (ZAN), est destructeur d'espaces et d'espèces protégées et de ce fait est climaticide. Il n'apporte aucune preuve de l'amélioration de la sécurité tout en laissant en l'état l'actuel tronçon.

Nous ne sommes pas favorables à ce projet qui ne démontre pas l'amélioration de la sécurité des déplacements en ne chiffrant pas la diminution du nombre d'accident attendu.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte ces éléments dans votre rapport et vos conclusions.

Veillez agréer, Madame et Messieurs les membres de la commission d'enquête, l'expression de nos salutations distinguées

Pour Saint-Junien Environnement

Les membres du bureau

