

Madame, Monsieur, Je vous adresse la présente contribution dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet routier au nord de Limoges. Engagé depuis plusieurs années sur les questions de mobilité en tant que président d'une association dédiée à ce sujet, je souhaite exprimer une vive préoccupation quant à l'orientation de ce projet, qui me semble en décalage profond avec les enjeux environnementaux, économiques et territoriaux actuels et futurs. La construction d'une nouvelle infrastructure routière, dans un territoire déjà muni d'une route nationale en parallèle, interroge d'abord sur son opportunité réelle, au vu du gain de temps dérisoire espéré. Les éléments disponibles dans le dossier d'enquête ne permettent pas de comprendre pourquoi les solutions alternatives, qu'elles soient ferroviaires, cyclables, intermodales ou fondées sur la gestion de la demande, n'ont pas été sérieusement étudiées. Ce manque de scénarisation va à l'encontre des principes élémentaires de la planification contemporaine, qui impose d'abord d'éviter la création de nuisances avant de chercher à les réduire ou les compenser. L'expérience en matière d'aménagement montre que la création de nouvelles voiries routières entraîne un trafic induit significatif. Ce phénomène, bien documenté dans la littérature scientifique, invalide l'idée selon laquelle de nouvelles routes pourraient durablement résoudre des problèmes de congestion. Dans les faits, elles contribuent au contraire à une augmentation globale du trafic, et donc des émissions, du bruit, de la dépendance automobile et de l'artificialisation des sols. Ces effets sont totalement incompatibles avec les objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, fixés notamment par la Stratégie Nationale Bas Carbone. Ce projet ne répond pas non plus à un principe d'efficacité économique. Le transport routier individuel est l'un des modes les plus coûteux par usager transporté, tant du point de vue des infrastructures que des externalités qu'il génère : pollution, dégradation de la santé publique, insécurité, étalement urbain, dépendance énergétique. Pour une même emprise au sol, les mobilités actives ou le rail permettent de transporter un nombre de personnes bien plus important, et donc de réduire activement le trafic routier. Ignorer ces ordres de grandeur revient à persister dans un modèle inefficace à long terme. D'un point de vue territorial, le Limousin est une région qui pâtit déjà d'un déséquilibre des investissements en matière de mobilité. Alors que le réseau ferroviaire est en déclin et que les infrastructures cyclables interurbaines sont peu développées, c'est pourtant dans les infrastructures routières que les moyens publics continuent d'être prioritairement dirigés. Ce choix entretient une dynamique de dépendance à la voiture individuelle, facteur d'isolement pour une partie croissante de la population qui ne peut ou ne veut plus conduire, tout en alimentant les inégalités territoriales et sociales d'accès à la mobilité. Plutôt que d'investir dans la création d'un nouvel axe routier, il conviendrait de mobiliser les ressources publiques pour renforcer les alternatives durables : modernisation du réseau ferroviaire, création de services de transport collectif rapides et fréquents, développement d'infrastructures cyclables sécurisées à l'échelle intercommunale, ou encore soutien à l'intermodalité. Un développement effectif du territoire passe par son accessibilité globale, de plus, sortir des voitures de la circulation en offrant d'autres alternatives viables, c'est aussi faciliter la mobilité de celles et ceux qui ne peuvent se passer d'un véhicule (artisans, professionnels, secours, etc...). Ces investissements sont plus cohérents avec les objectifs de long terme que s'est fixée la France en matière de climat, de santé, et de justice territoriale. En définitive, ce projet ne me semble ni utile, ni soutenable, ni pertinent au regard des enjeux du XXI^e siècle. Il représente un coût important pour les finances publiques, pour l'environnement et pour les équilibres territoriaux, sans démontrer une réelle plus-value pour la mobilité des habitants. Je vous demande donc de ne pas retenir ce projet dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, et d'engager la DREAL Nouvelle-Aquitaine à effectuer un travail de fond pour repenser les mobilités du territoire de Limoges dans une logique de performance, de sobriété, de résilience, et d'équité. Je vous remercie pour votre attention et pour le sérieux que vous porterez à cette contribution. David Lapersonne