

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN147 entre Couzeix et Nieul sur 6,5 km a été conçu il y a une trentaine d'années. Son opportunité peut être remise en question :

- prétendre que ce projet de 6,5 km désenclavera Limoges n'est pas crédible. S'il s'agit d'un maillon pour un projet d'autoroute Limoges Poitiers, qui apparaît compromis suite à la concertation publique, alors pourquoi dissocier les procédures de consultation et de concertation ?
- investir dans ce type de projet n'est plus compatible avec le contexte de réchauffement climatique : quel est le bilan carbone de ce projet ?
- Quel est l'intérêt public majeur de ce tronçon ? Le gain de temps est négligeable (1 mn par rapport à la situation actuelle). L'argument de la sécurité routière a-t-il fait l'objet de recherche de solutions alternatives ?
- Le projet est-il compatible avec la Loi climat et résilience qui fixe un objectif de réduction de moitié du rythme de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en 10 ans (2021 – 2031) et d'absence d'artificialisation nette à 2050 ?

Les impacts du projet, au regard des bénéfices attendus sont extrêmement lourds car il se situe dans un contexte écologique remarquable, au cœur d'un zonage dont l'intérêt faunistique et floristique est attesté par les zonages environnementaux et les inventaires conduits dans le cadre de l'étude d'impact. En particulier, les spécimens et les habitats de plus de 125 espèces protégées par la réglementation nationale seront détruites. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne permettront pas d'atteindre l'objectif de « zéro perte nette de biodiversité ». La destruction de ces espèces est elle justifiée par l'intérêt du projet ?

Le projet apportera des nuisances pour les riverains qui auront à subir plusieurs années de travaux avec son lot d'aléas puis les impacts des flux de camions en particulier. Les effets négatifs du projet sur la valeur des biens immobiliers situés dans sa zone d'influence ont ils été évalués ? Quelles sont les solutions de compensation proposées ?

Le dossier présente des variantes pour le tracé mais pas d'alternative à ce nouveau tronçon routier : l'étude d'impact est donc incomplète : - il apparaît incontournable de faire du rail un axe prioritaire de l'amélioration de la liaison Limoges – Poitiers mais cette option n'est pas présentée, la sécurisation de l'axe actuel de la RN147 (radars, aménagement des carrefours, créneaux de dépassement) n'est pas présentée.

Le coût du projet évalué à 135 millions (21 millions / kilomètre) est totalement indécent au regard de la situation des comptes publics, des priorités pour garantir une transition écologique efficace. Ce budget est il consolidé (qui paye) ? Comment seront gérés les surcoûts systématiquement constatés sur ce type de projet ?