

Contribution de l'association ALDER Climat-Energie

Le projet de doublement de la RN147 au nord de Couzeix, sur 6,5km, a pour objectif principal de réduire les risques d'accidents sur la portion de route entre Anglard et la Pivauderie. L'examen détaillé du projet montre qu'il est démesuré par son ampleur et ne répond ni à la raison impérative d'intérêt public majeur de sécurité routière (RIIPM), qui avait motivé une DUP en 2020, ni au « gain de temps » évalué sur les 5 km de la partie 2x2 voies à 110 km/h de ce doublement.

Voyons les faits.

« Ce projet entraîne une fragmentation majeure d'un paysage bocager et forestier de grande qualité écologique » (Conclusion de l'Avis du CNPN du 7 janvier 2025).

L'enquête publique en 2019 se situait dans l'hypothèse d'aménagements progressifs en 2x2 voies à 110 km/h entre Limoges et Poitiers, au moyen de contrats de plans Etat-Région successifs, voire d'une liaison par une autoroute qui aurait intégré ces 6,5km dans son tracé.

Le débat public qui a suivi en 2022 a conclu sur l'abandon du projet d'autoroute concédée A147. Cette nouvelle enquête publique reprend donc les éléments de l'EP en 2019 pour examiner aussi comment réduire l'impact environnemental par une séquence « *Eviter – Réduire - Compenser* ».

Cet « *aménagement* », pour reprendre le terme officiel qui désigne la création de cette nouvelle route, permettra-t-il de réduire l'accidentologie d'environ 3 fois par rapport à ce qui est actuellement observé sur cette portion de route, comme l'indique l'Avis du CNPN en date du 7 janvier 2025 ? Nous pouvons en douter !

Examinons d'abord les portions de la RN147 où des accidents graves ou mortels survenus depuis 2012, puis l'ampleur des travaux envisagés.

La DREAL Nouvelle Aquitaine avait publié, lors du débat sur le projet A147, une fiche thématique sur l'évolution de l'accidentologie entre les années 2012 et 2021 (https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fiche_thematique_accidentologie_vf.pdf). Elle indique une diminution de 30 % du nombre d'accidents, et de 60 % du nombre de blessés hospitalisés au cours de cette période. Mais, à contrario, le nombre de personnes tuées n'avait pas diminué, restant élevé en Haute-Vienne. Cette fiche remarque aussi que « **cette diminution de l'accidentologie est probablement à rechercher du côté de la diminution de la limitation de vitesse à 80 km/h à partir du 1er juillet 2018** ».

Il faut rappeler aussi que la plupart des accidents graves survenus depuis 2021 sont situés hors de la portion de route qui fait l'objet de cette EP . En voici la liste : à Lathus-Saint-Rémy le 15 novembre 2022, 2 morts et 2 blessés sur une ligne droite ; à Mazerolles le 6 juin 2023, un mort ; sur la commune de Val d'Oire et Gartempe le 5 juillet 2023, 3 morts et un blessé ; le 23 décembre 2023 aux Perrières, sur la commune de Couzeix, 4 blessés dans un accident impliquant 4 véhicules ; à Persac le 10 avril 2025, une conductrice de 31 ans a perdu la vie dans une collision s'est produite à un stop, impliquant un poids lourd qui n'a pas pu s'arrêter à temps ; le 14 avril 2025 à Saint-Jouvent, une personne décède lors d'une collision entre une voiture et un camping car, survenue hors du carrefour de La Poitevine; le 17 avril 2025, entre Moulismes et Lussac-les-Châteaux, une femme de 52 ans a été tuée dans un accident impliquant un poids lourd.

La portion de route concernée sur Couzeix et Nieul n'est donc pas la plus accidentogène, mais à chaque fois, l'examen des zones à risques d'accidents, l'aménagement de carrefours, la création de rond-points ou l'installation de radars sont des moyens efficaces qui devraient être retenus car plus adaptés et moins coûteux.

L'ampleur considérable des travaux pour le projet de doublement de la sortie nord de Limoges pose questions !

Le coût affiché de 132M€ pour 6,5km, c'est-à-dire 20M€/km, apparaît choquant alors qu'il est dédié à une petite portion de la RN147 et qu'il ne réduirait le temps de parcours que d'une minute pour une voiture, 2 à 3 minutes pour un poids lourd. L'aménagement proposé est celui d'une vision d'un autre temps, mettant la mobilité routière en priorité sur tous les autres solutions de mobilités et de sécurité.

Des travaux d'amélioration de la RN147 en quelques endroits dangereux, des créneaux de dépassement en quelques endroits adaptés sont possibles. Mais il faut aussi prévoir des budgets pour le raccordement d'Océalim avec la RN520, l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Poitiers et Limoges, l'intermodalité avec la création d'un tram-train relié aux transports urbains de Limoges (<https://www.tramtrain-limousin.fr/>), les aménagements cyclables par la création d'un réseau vélo (<https://velivelo-limoges.org/revel-un-reseau-velo-pour-limoges/>).

Le terrassement massif envisagé par ce projet chamboulerait 22 ha d'espaces naturels (forêts, terres agricoles, cours d'eau, sources et zones humides), provoquant l'artificialisation des sols et la destruction d'habitats pour la faune sauvage, très nombreuse sur ce site : Alouette Lulu, Faucon Pèlerin, Loutre d'Europe, Sonneur à ventre jaune, etc. obligeant à de très nombreuses mesures de compensations (https://www.haute-vienne.gouv.fr/content/telechargement/46875/398702/file/RN147-NL_DAE_PIECE%20G2_Actualisation%20etude%20impact%20volet%20M.NAT_IndF.pdf).

C'est donc un projet surdimensionné par rapport à l'objectif de réduction des risques routiers : afin d'obtenir un tracé relativement horizontal, adapté principalement à la circulation des poids-lourds, l'étude technique montre que le poste « terrassements » est de loin le plus émissif. Il concentre en effet une grande partie des émissions avec 95 400 tCO₂e, soit 66% des émissions de la phase construction. Le bureau d'étude technique estime que *« ce résultat est peu étonnant au regard du terrain chahuté sur lequel s'inscrit le projet et des volumes de terrassement mis en jeu : 1 710 00 m³ de déblais, besoin en matériaux de 1 560 000 m³. »* (voir lien ci-dessous, page 228).

Ce profil routier nécessite donc la création de plusieurs viaducs (celui sur la Glane, et aussi celui pour re-traverser la voie ferrée Limoges-Poitiers), le terrassement d'environ 2 millions de m³ de terre, l'usage massif de chaux pour stabiliser les talus qui seront créés, etc. Ce serait au total l'émission de 145 millions de tonnes de CO₂, ce qui est l'équivalent des émissions de carbone pour plus de vingt ans de la circulation d'une voiture à moteur thermique sur ces 6,5km : voir : (https://www.haute-vienne.gouv.fr/content/telechargement/25766/194131/file/31011INT3200_F_Piece_E_Etude_d_impact_DUP_AvecANNEXES_partie1.pdf , page 227).

C'est donc un projet d'un monde où le « *tout routier* » était vu comme la seule solution pour « *moderniser* » un pays jugé « *enclavé* ». Mais qu'est-ce le désenclavement au prix de la destruction d'espaces naturels et nourriciers, alors que les signaux du réchauffement climatique, de la perte de biodiversité et des événements de sécheresse et de pluviosité extrêmes sont devenus de plus en plus fréquents ?

Ce projet est un projet d'un autre temps !

ALDER Climat-Energie, le 23 avril 2025