



**Madame, Messieurs les Commissaires
enquêteurs**

à Limoges, le 21 février 2025

objet : Enquête publique sur la mise à 2x2 voies de la RN147 entre Couzeux et Nieul

Madame, Messieurs les Commissaires enquêteurs,

France Nature Environnement Limousin est la fédération des associations de défense de l'environnement en Limousin. FNE Limousin regroupe directement une quarantaine d'associations qui agissent sur des thèmes généraux comme les animaux, les plantes, le climat et l'énergie, l'eau, mais aussi des associations locales qui défendent leur territoire. On peut y ajouter une quarantaine d'associations affiliées. Créée en 1975, FNE Limousin intervient aussi bien sur les problèmes de biodiversité, d'eau, d'aménagement du territoire, de transport, de cadre de vie, de déchets. FNE Limousin a défendu avant tout le monde le recyclage des papiers, l'usage du vélo en ville, la continuité aquatique, l'agriculture biologique etc.

FNE Limousin est agréée au titre de l'environnement et habilitée à participer aux débats sur l'environnement dans le cadre d'instances consultatives.

Préambule

Pour donner un avis sur cette demande d'autorisation environnementale, ce qui est l'objectif d'une enquête publique, on ne peut faire abstraction de l'historique du projet et du contexte dans lequel il s'insère. En effet l'atteinte à l'environnement qu'entraîne le projet ne peut être acceptable et acceptée que s'il présente des avantages suffisants. La présente enquête ne contient pas les éléments permettant d'analyser complètement les avantages et les inconvénients même si elle contient certaines indications qui ont été lues avec attention.

Historique

La mise à 2x2 fois 2 voies de la RN147 est un projet quasiment du siècle dernier. Rappelons que le document prospectif Limousin 2007 réalisé en 1987 indiquait que cet axe n'avait pas de caractère structurant majeur, ce qui est confirmé par les décisions du comité interministériel des infrastructures en 2023.

La RN 147 entre Poitiers et Limoges avait fait l'objet d'une étude d'avant projet sommaire d'itinéraire (APSI) approuvé par une décision ministérielle du 2 mai 2002 qui a fixé le parti d'aménagement à long terme de la RN 147 à 2x2 voies avec carrefours

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT LIMOUSIN

Fédération des associations de protection de la nature et de l'environnement –
1 rue de La Loutre 87430 Verneuil sur Vienne
contact@fne-limousin.fr – www.fne-limousin.fr

dénivelés et un statut de route express.

L'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale et la demande de permis d'aménager déposées par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la Nouvelle-Aquitaine et relatives au projet d'aménagement de la RN 147 (mise à 2x2 voies) à Nieul et à Couzeix sont des conséquences de cette décision d'il y a 23 ans.

Que s'est-il passé durant ces 23 années ?

Le fait majeur est l'accumulation de preuves de l'impact des activités humaines sur le climat et les risques que fait courir ce changement climatique sur les sociétés humaines et la nature. Les rapports du GIEC s'accumulent (2007, 2015, 2023) et sont chaque fois plus alarmants. Rappelons que ces rapports sont établis et validés par des milliers de chercheurs venus du monde entier. En 2025, personne ne remet en doute le réchauffement climatique, son origine humaine ni les conséquences catastrophiques qu'il aura si on ne peut le limiter à +2°C.

Les volets n°3 de ces rapports, consacrés aux modèles socio-économiques à mettre en place pour limiter le réchauffement sont très clairs : on ne peut continuer à prolonger le modèle actuel et il faut profondément modifier l'organisation de nos sociétés et notre aménagement de la planète. Ils disent bien que le modèle de nos déplacements, avec l'usage de la voiture individuelle, est à revoir en profondeur.

En parallèle, on constate une baisse importante de la biodiversité. L'IPBES organisé sur le même modèle que le GIEC a publié un premier rapport en 2019, puis un autre en 2024. Ces rapports indiquent que la première cause de perte de biodiversité est l'occupation du sol par les activités humaines qui grignote toujours plus les espaces naturels. *« La nature décline globalement à un rythme sans précédent dans l'histoire humaine - et le taux d'extinction des espèces s'accélère, provoquant dès à présent des effets graves sur les populations humaines du monde entier.... Le premier facteurs direct de changement de la nature ayant eu les incidences les plus lourdes à l'échelle mondiale est la modification de l'utilisation des terres et des mers ».*

En 2020, l'Union Européenne a publié un « État de conservation de la nature dans l'Union européenne » qui constate aussi une dégradation de la nature. Il indique : *« l'Union Européenne n'a pas encore réussi à enrayer le déclin des espèces et des types d'habitats protégés dont l'état de conservation est préoccupant dans l'Union. Les principales pressions liées à l'utilisation des terres et des ressources en eau, qui ont contribué à la dégradation de la nature subsistent encore, ce qui se traduit par un écart important par rapport à l'objectif fixé pour 2020, à savoir enrayer et inverser de manière mesurable la dégradation de l'état de conservation des espèces et des habitats. »*

En 2025, on ne peut plus faire comme si de rien n'était et il est nécessaire de réinterroger des décisions prises avant que la connaissance soit établie et largement diffusée.

Un étalement urbain de plus en plus important

L'amélioration des infrastructures routières est une action sans cesse remise en question dans un cercle vicieux. En effet, cette amélioration facilite les déplacements, incitant à un étalement urbain de plus en plus important et augmente le nombre de voitures et de poids lourds empruntant ces axes. On connaît les inconvénients de l'étalement urbain : augmentation des temps de transport et du coût, fatigue, assujettissement à la voiture. Toutes les perspectives d'avenir signalent que cela n'est pas soutenable à l'horizon de quelques décennies.

Le document de présentation non technique estime qu'il n'aura pas d'augmentation de l'urbanisation le long du parcours des 6,5km (page 223) mais ne dit rien sur l'urbanisation des communes de Nieul, Saint Jouvent, Chamboret etc...

La justification du projet

Les objectifs du projet sont :

- Fluidifier le trafic routier,
- Améliorer les conditions de sécurité,
- Réduire les temps de parcours,
- Améliorer les conditions de confort de déplacement,
- Améliorer la desserte des territoires traversés,
- Accompagner le développement économique à l'intérieur du Pays de Limoges, et développer les synergies entre territoires urbains et ruraux localement.

Sur ces objectifs, trois concernent le confort des usagers (fluidifier le trafic routier, réduire les temps de parcours, Améliorer les conditions de confort de déplacement,) et n'ont rien d'essentiel. Il est un peu tendancieux d'en faire trois objectifs au lieu d'un seul.

L'un est une contre-vérité (accompagner le développement économique) car les études scientifiques expliquent bien qu'un axe routier, simple tuyau de déplacement ne modifie pas les dynamiques de développement existantes.

Le seul objectif que l'on peut retenir est celui de la sécurité. Mais la mise à 2x2 voies est-elle la seule solution pour améliorer la sécurité ?

Il est possible de reprendre ces objectifs dans une autre optique que celle du porteur de projet.

Fluidifier le trafic routier et réduire les temps de parcours et améliorer le confort des déplacements

Cette appréciation s'applique sur les 6,5km proposés et sur l'ancien tracé de la RN147. Il convient cependant d'évaluer la fluidité sur l'ensemble des parcours. L'arrivée

sur la RN520 va amener un échangeur supplémentaire à un kilomètre environ de celui existant. C'est un risque de ralentissement, d'engorgement et d'accidents.

L'augmentation du trafic, directement liée à la mise en service de cette infrastructure, gommara aussi les gains attendus, avec des encombrements plus importants sur la RN520 déjà très encombrée et les accès vers Limoges.

On peut également s'attendre à une augmentation du trafic dans la zone commerciale de Limoges Nord, déjà très chargé en journée.

En l'absence d'études prospectives sérieuses, on ne peut conclure à un gain pour les usagers.

Améliorer la desserte des territoires traversés,

On s'interroge sur cet objectif alors qu'aucune entrée ou sortie n'est prévue sur ce tronçon. Il concerne peut-être les territoires de part et d'autre du tronçon, c'est à dire Limoges et Nieul, Saint Jouvent, Ambazac etc.. L'objectif paraît nettement orienté vers une augmentation de l'étalement urbain et des déplacements en véhicules individuels.

On peut se demander d'ailleurs quel est l'avenir de l'échangeur actuel lors de l'aménagement envisagé de la RN520. Il est possible qu'il soit supprimé (en invoquant la sécurité?) ce qui aboutirait à une dégradation pour une partie des usagers habitant le long de la RN147 actuelle.

Accompagner le développement économique à l'intérieur du Pays de Limoges, et développer les synergies entre territoires urbains et ruraux localement.

Les études présentées lors de la consultation publique sur le projet d'autoroute Limoges Poitiers concluaient à l'absence d'impact significatif sur le développement économique. On peut craindre au contraire une accentuation de la pression des entreprises de Limoges au détriment de celles des territoires ruraux, en particulier les artisans et les commerçants des communes de Nieul, Nantiat, Chamboret, Saint Jouvent, Peyrilhac. Partout où se construisent ce type d'infrastructure, le tissu économique traversé accuse une perte. L'exemple de l'autoroute A20 au nord de Limoges en est un exemple si on analyse la situation avant sa construction et la situation actuelle.

L'impact sur les exploitations agricoles vient aussi déconstruire l'idée d'un développement économique soi-disant amené par le projet.

Améliorer les conditions de sécurité,

Il semble que les accidents signalés sont largement concentrés sur un ou deux points noirs dont le carrefour RN147 RD28. La solution de construire une 2x2 voies de 6,5km semble la seule envisagée. Pourtant on a vu fleurir des ronds points sur les routes

de France dont l'objectif était aussi d'améliorer les conditions de sécurité. On voit donc qu'il existe d'autres solutions que celle proposée.

Le coût de l'opération

Le montant des travaux est estimé à 132 M€, le prix de 13 EPHAD, somme abondée par l'État et les collectivités locales. C'est une somme importante à un moment où les finances publiques sont en tension. Les conditions actuelles peuvent d'ailleurs faire douter du rassemblement de la totalité du financement.

Au vu des exemples de travaux routiers proches, on est en droit de se demander si cette enveloppe sera réunie et suffisante. La RN141 n'arrive pas à boucler son projet de mise à 2x2 voies débuté il y a bien des années. Le créneau de dépassement sur la RN147 à Chamboret semble comporter des malfaçons obligeant à repousser son ouverture et entraînant peut-être des frais supplémentaires.

On peut se demander aussi si le Département de la Haute-Vienne trouvera les moyens pour participer à la construction mais aussi pour l'entretien annuel de l'ancien tracé qui va être déclassé en Route Départementale.

Le choix du tracé.

De nombreuses analyses ont été faites depuis la commande ministérielle de 2015 et présentées lors de l'enquête publique de 2019. Les études environnementales faites depuis le choix de la variante en 2020 ont fait apparaître des difficultés de réalisation qui sont la cause du retard pris par le projet et de l'augmentation du coût de l'ordre de 60 %. Le fait qu'il ait fallu trois avis du CNPN montre d'ailleurs que ces études étaient inabouties et qu'il a fallu les compléter. On peut considérer que le choix fait en 2020 ne reposait pas sur des informations suffisamment fiables et que, au regard des nouveaux éléments, un autre choix aurait pu émerger.

Etude d'impact, volet eau

Présentation du climat (page 8)

Il n'est pas fondé d'utiliser les moyennes 1971-2021, il aurait fallu prendre des périodes de 30 ans comme ce qui est recommandé par les climatologues. La réactualisation de l'étude aurait pu utiliser les normales 1991-2020.

La mise en avant de l'année 2020 peut donner une indication fausse sur le climat.

Il semble y avoir une minimisation de l'évolution thermique. Ecrire que « les étés sont relativement frais » dénote un manque de connaissance des conditions estivales locales depuis une dizaine d'années.

Le terme de perturbation cyclonique utilisé page 9 n'est pas exact, l'atlantique nord n'est pas concerné par des cyclones.

Etude des eaux souterraines et de surface (pages 11 à 53)

Ne pas parler de l'évolution du climat, avec un réchauffement important, est assez inacceptable pour une étude d'impact d'un projet de cette importance.

Il est dommageable à une bonne appréciation des conséquences qu'il n'y ait pas d'analyse de ces impacts dans des situations de sécheresse comme celles qu'on a connu en 2022 et 2023. Des études existent depuis près de 15 ans sur ce sujet comme Explore 2070 (étude réalisée sous la coordination du ministère chargé de l'écologie en 2012). Une étude de l'EPTB Vienne réalisée en 2023 sur les écoulements futurs montre un impact important à l'horizon 2050.

L'étude détaille assez précisément les impacts possibles sur les eaux de surface et souterraines. Par contre même si des mesures de réduction sont proposées, il n'y a pas de mesures de compensation mis à part pour les zones humides.

Dans le cas des zones humides, l'expérience montre qu'il est extrêmement difficile de ramener une zone anciennement humide à une zone humide avec toute la richesse biologique initiale. Il existe d'ailleurs un risque non négligeable de non réalisation ou de réalisation partielle des mesures de compensation après la mise en service en l'absence d'organisme indépendant de contrôle et de sanction.

Etude des risques (page 46)

Le risque de sécheresse, qui est le risque climatique le plus présent en Limousin, n'est pas traité ni mentionné dans le chapitre dédié aux risques. L'évolution de la sécheresse des sols, celle des températures moyennes sont des faits qu'on ne peut nier. Compte tenu de la durée de vie probable de l'infrastructure, ne pas envisager l'augmentation des canicules et sécheresses ne permet pas de pouvoir en apprécier les impacts.

Par contre l'évolution des précipitations sur les dernières décennies en Limousin ne présente pas de tendance significative et il y a encore beaucoup d'incertitudes pour l'avenir d'après les modèles climatiques.

L'affirmation (page 127) « des ouvrages au dimensionnement adaptés aux enjeux et au contexte actuel de dérèglement climatique et permettront d'assurer la continuité hydraulique en cas de crue exceptionnelles » ne s'appuie pas sur des études permettant d'envisager une augmentation notable des fortes précipitations dans la région de Limoges dans l'avenir mais sans doute sur une extrapolation de situations

envisagées dans d'autres territoires. Cela permet de faire croire, à tort, que le projet diminuera le risque lié au changement climatique.

Effets cumulés avec d'autres projets

On remarque que le projet de mise à 2x2 voies de la RN520 largement connu du public, n'est pas évoqué (pages 118 et suivantes). Le raccordement de la RN141 à l'A20 via la RN520 a pourtant été l'objet d'une concertation publique en 2018. Se limiter aux projets ayant reçu un avis de l'Autorité Environnementale est réducteur.

On note que le projet de la mise en concession autoroutière de la RN147 n'est pas abandonné, contrairement à ce qu'avait annoncé madame la Préfète de Nouvelle-Aquitaine à l'automne 2023. Il conviendrait de préciser à quel stade en est ce projet et si un échéancier est retenu pour sa réalisation.

La mise à 2x2voies de la RN520 est citée ultérieurement mais il n'y a pas réellement d'étude des impacts cumulés.

Empreinte carbone

Dans le contexte actuel, face au risque majeur que représente le dérèglement climatique il est vital de ne plus réaliser de projets dont l'empreinte carbone serait positive.

On trouve, en filigrane du dossier présenté pour cette enquête, la volonté de minimiser l'importance du changement climatique induit par les activités humaines, implicitement de le nier, comme c'est souvent le cas des aménageurs. C'est ainsi que la présentation du contexte page 229 ne dit rien des conséquences de ce réchauffement, le ramenant à un objet immatériel et neutre. C'est un choix qu'on ne peut accepter car le risque est trop grand pour les générations futures.

Tous les projets de construction de nouvelles infrastructures routières présentent malheureusement une empreinte carbone nettement positive, que ce soit pour leur construction ou leur exploitation. Cette empreinte doit être calculée de manière exhaustive et avec une vision temporelle et pas seulement sur la consommation de carburants. L'augmentation du trafic, les conséquences sur le réseau routier environnant le projet, sur le mode de vie des habitants et leur consommation doivent être prises en compte. Il n'apparaît pas que cela ait été fait pour ce projet.

L'atteinte à l'environnement naturel

Les avis du CNPN sont clairs : il y aura une atteinte à l'environnement. Malgré les mesures de réduction proposées par la DREAL, il y aura une perte considérable d'écosystèmes naturels. Les travaux vont durer et amener des nuisances sévères pour la

faune et des destruction d'espaces naturels et agricole. Une visite sur le site, comme celle ayant eu lieu de 6 avril 2025 par 150 personnes, permet d'en apprécier la richesse.

Les tableaux des pages 26 à 30 listent les conséquences et indiquent que la plupart ne seront pas évitées mais plutôt réduites, parfois compensées.

Le route va apporter une barrière et un fractionnement des écosystèmes. Les points de passage ne pourront que réduire faiblement et localement ce fractionnement. Ils représentent d'ailleurs des lieux privilégiés pour les prédateurs, ce qui diminue d'autant leur efficacité.

Tous les experts signalent qu'un environnement naturel en bonne santé est le meilleur atout pour limiter les impacts du changement climatique, ce qu'on appelle les solutions fondées sur la nature. En détériorant le milieu naturel, ce projet est une perte pour l'adaptation au changement climatique dont les conséquences se feront jour dans un avenir plus proche qu'on ne pense.

Atteinte aux paysages

Quelles que soient les solutions envisagées pour masquer l'infrastructure, une nouvelle route est toujours une modification des paysages. Le tracé traverse des zones à dominante naturelle où la présence humaine est plutôt discrète. Il y a un bouleversement irrémédiable du paysage. A ce titre la destruction de l'allée de pins située au « Carrefour du Haut Gandeloup » est une atteinte grave à ce paysage. Les mesures de réduction et de compensation sont ridicules par rapport à l'impact négatif du projet.

Il y a un manque évident d'objectivité dans l'appréciation de l'évolution du paysage en cas de non réalisation du projet (page 51) en estimant que « la dynamique naturelle fera son œuvre sur les milieux non soumis aux activités humaines, qui évolueront vers des stades de végétations plus fermés et à terme vers un stade forestier ». Cela supposerait qu'il n'y ait plus aucune intervention humaine sur ces milieux ce qui reste à démontrer car ce territoire restera habité.

Notons que l'augmentation des surfaces forestières n'est pas sans intérêt, en termes de récolte de bois et de captage de carbone. Enfin, la libre évolution amène le plus souvent une plus grande richesse de diversité biologique.

Conclusion et avis de FNE Limousin

L'importance du dossier présenté ne permet pas de détailler tous les aspects dans une analyse de quelques jours. Cependant, malgré les efforts faits pour minimiser les aspects négatifs sur l'environnement naturel, on prend conscience qu'ils seront importants.

Les objectifs de confort des usagers et riverains, de développement économique ne sont pas prouvés et ne peuvent servir à justifier les atteintes à l'environnement.

PAGE 8/9



La non prise en compte du changement climatique ne permet pas d'évaluer valablement les conséquences du projet.

Il n'est pas prouvé que la mise en sécurité des usagers de la route ne peut être réalisée autrement et à un coût moindre.

Le coût de réalisation est trop important pour le gain estimé.

Pour ces raisons, FNE Limousin demande à la commission d'enquête de donner un avis défavorable à cette demande d'autorisation environnementale, avec la suggestion d'abandonner le projet et de réorienter les financements sur des projets d'intérêt général et d'avenir comme la réfection de la ligne ferroviaire Limoges Poitiers, avec multiplication des points de desserte en milieu urbain et périurbain dans le sens du projet de RER métropolitain Tram-Train

Veuillez recevoir, Messieurs les Commissaires enquêteurs, nos respectueuses salutations.

Michel Galliot

président de FNE Limousin