

La CRI (Coordination des riverains et impactés) se positionne contre le projet d'autoroute A147 et pour des aménagements ciblés de l'actuelle RN 147 après la mise à deux fois deux voies de la RN 520 entre Anglard et Limoges. La CRI développe les arguments suivants :

a/ L'annonce d'une vitesse de 130 km/h est trompeuse : le contournement de Bellac et 11 ouvrages d'art seront à voie unique dans chaque sens et donc limités à 90km/h. Étant donnée la nature accidentée de notre relief, nombre de ces ouvrages seraient en Haute-Vienne. Il ne s'agirait plus d'une autoroute mais d'un fractionné, comme on dit en athlétisme ! Alors qu'il s'agit de minorer l'accidentologie, il y aurait accroissement des risques d'accident par accordéon des vitesses autorisées. L'augmentation de la vitesse à 130 Km/h entraînerait une majoration de la gravité des accidents. Et bien sûr, malheur aux conducteurs distraits par la multiplication des changements de vitesses autorisées : les radars fixes et mobiles ont de beaux jours devant eux !

b/ Toute création d'autoroute contribue à aggraver le dérèglement climatique car il y a incitation à se déplacer en voiture sur de plus longues distances.

c/ L'autoroute à péage conduit bien sûr à créer un itinéraire gratuit nommé itinéraire de substitution. L'actuelle RN 147 servirait d'itinéraire de substitution et le contournement de Bellac ne serait accessible qu'aux usagers payants de l'autoroute (bien qu'il soit à voie unique dans chaque sens). Il y aurait donc retour d'au moins 30% des poids lourds et 50% des véhicules légers dans le centre-ville de Bellac. De même dans la traversée des nombreux villages qui sont sur le trajet. Le temps de parcours de l'itinéraire de substitution serait allongé par rapport à la situation actuelle, dit l'Autorité Environnementale. S'agit-il d'« emmerder » (terminologie présidentielle) ... les citoyens qui ne prendraient pas l'autoroute ?

d/ Certaines études prévoient l'augmentation du trafic poids lourds sur l'itinéraire Poitiers-Limoges par délestages de l'A10 ou de la RN145,

e/ Le dossier de concertation ne rend pas compte de la complémentarité du train et de la route : seule la route devenant autoroute (ou parfois à 2x2 voies dans la variante) est valorisée, au détriment du train pour tous que constitue le TER (Trains Express Régional).

f/ Le coût financier des travaux semble sous-évalué. La LGV, que nous avons contribué à faire annuler en 2016, coûtait deux milliards d'euros en 2015 pour créer une voie unique de chemin de fer entre Limoges et Poitiers. Certes les rayons de courbure et les profils en long sont différents de ceux d'une autoroute ; mais qui peut croire que cette large autoroute ne coûterait « qu'un milliard » ou un milliard deux cent millions (prévision maximale dans le dossier soumis au public) ? Il y a sous-évaluation, probablement dans le but de rendre le projet irréversible. L'Autorité environnementale (AE) indique que, selon le dossier de saisine de la CNDP, une subvention dite "d'équilibre" au bénéfice du concessionnaire serait d'un montant estimé pouvant atteindre 771 millions d'euros.

L'infrastructure serait donc financée pour plus des trois quarts par des fonds publics ; mais

le privé recevrait 100% des bénéfices futurs (si bénéfices il devait y avoir). Dans le cas d'une opération déficitaire, le prêt consenti au concessionnaire étant garanti par la Caisse des Dépôts et Consignations, en fin de compte l'Etat financerait à 100% ).

g/ La DREAL annonce une rentabilité très incertaine de la concession autoroutière . On peut donc douter que ce projet puisse se concrétiser autrement que par l'aménagement de tronçons. L'Etat, qui va de plus en plus gérer une pénurie financière à la suite du « quoi qu'il en coûte », se désengagera probablement en dehors d'une période d'élection. Il y a des précédents : par exemple le projet d'A45 dans le Département de la Loire. Quant aux investisseurs privés, ils feraient bien d'anticiper la réduction du trafic avec le développement du télétravail, le renchérissement du prix des carburants et avec l'évolution générale des prises de consciences écologiques. Le risque est qu'ils fassent le pari de la rentabilité pour leurs sociétés commerciales. Cette rentabilité est évidemment favorisée par l'investissement massif d'argent public alors que les bénéfices d'une autoroute sont affectés exclusivement aux investisseurs privés (système des PPP : Partenariats Publics-Privés avec prêts garantis par l'Etat via la Caisse des Dépôts et Consignations).

h/ Le coût n'est pas seulement financier : les coûts environnemental, humain et agricole seraient énormes. Certains prétendent que l'homme a toujours façonné les paysages. Oui, mais les moyens actuels ne sont plus de nature à façonner nos collines : c'est un déménagement, et non un aménagement, auquel on assisterait : une catastrophe écologique et humaine. Par exemple, l'hydrologie serait modifiée au détriment des sources, des cours d'eau, des points d'abreuvement du bétail, des puits que des particuliers avaient sauvegardés, etc. Suggérons aux promoteurs du projet de se pencher sur le concept de biens communs (l'air, l'eau, les sols et sous-sols, les paysages, ...)

i/ La séquence ERC (éviter, réduire, compenser) ne semble envisagée que sous sa forme de compensation, en oubliant l'évitement ou la réduction des dégâts portés à l'environnement naturel. De plus, certains organismes agricoles semblent vouloir entretenir une confusion entre les compensations environnementales et les compensations financières pour dédommager les agriculteurs impactés. Deux thèmes pourtant fort différents par leurs enjeux. Il est évident que la terre bétonnée ou goudronnée est définitivement perdue, même avec un système de compensation destiné à donner bonne conscience aux destructeurs et à ceux qui refusent de lutter contre eux.

j/ Au nom de quelles valeurs construit-on encore des autoroutes ? Le développement infini de l'économie est-il compatible avec la survie de notre espèce ? Et si l'on optait pour la sobriété, cette « recherche de modération dans la production et de la consommation de biens et de services nécessitant des ressources énergétiques ou matérielles" (définition de l'ADEME) ? Il semble que les promoteurs de l'autoroute soient convaincus que la sobriété reste connotée négativement et qu'elle soit d'inspiration punitive. En réalité, sur des territoires en difficulté, il est probable que l'autoroute amplifie les problèmes, faute d'une politique publique qui ne reste pas rivée aux idées du vingtième siècle. A l'époque (et oui, c'est loin déjà) l'autoroute était symbole de

croissance économique. Au vingt-et-unième siècle, ne contribue-t-elle pas à scier la branche sur laquelle nous sommes assis ? Quel en serait le bilan carbone ? Tient-on à aggraver le changement climatique et ses conséquences, par exemple sur l'activité agricole ou maraichère ?

k/ L'agrotourisme serait bien plus développé par l'aménagement des petites lignes ferroviaires (avec admission des vélos dans les rames) et chemins que par une autoroute devenant un épouvantail au-delà même de sa zone de diffusion du bruit.

l/ La consommation des terres par l'autoroute, et même par la variante proposée par la DREAL, semble incompatible avec les documents qui ont précisé la nécessité d'économiser l'espace rural et de lutter contre son artificialisation. En dehors des tronçons déjà mis à deux fois deux voies, l'autoroute serait essentiellement créée en sites neufs sur des terres agricoles (674 ha) et dans des forêts (115,2 ha), pour une artificialisation évaluée à environ 800 hectares (probablement plus, la Chambre d'Agriculture parle de 1000 ha). C'est en contradiction avec le SRADDET. De l'aveu même du maître d'ouvrage, le projet pourrait être « incompatible avec l'objectif affiché dans les documents d'urbanisme de densifier les centres-villes et de maîtriser l'expansion de l'habitat pavillonnaire et des zones d'activité. » A-t-on d'ailleurs songé que l'autoroute favoriserait l'étalement urbain ?

m/ On aimerait des solutions alternatives qui ne soient pas exclusivement routières. Voir par exemple le projet écologique de tram-train.

n/ Quel est l'intérêt du label "village-étapes" ? Voyons par exemple sur l'A20 le Village de Pierre-Buffière et ses commerces désertés.

o/ Le cloisonnement de l'environnement par les barrières de protection de l'autoroute serait considérable. Pour la faune, ces grillages sont infranchissables. Cela aurait un autre coût environnemental avec les problèmes de consanguinité des animaux sauvages parqués du fait des séparations. Quelle est l'efficacité des passages aménagés pour la faune ?

p/ Sur la solution alternative consistant à aménager l'existant : au lieu d'envisager des créneaux de dépassement sur des zones plates, comme c'est prévu actuellement, mieux vaut mettre le prix pour couper les virages dangereux et faire des créneaux là où existent de fortes pentes (une voie unique en sens descendant et deux voie en sens montant pour que les véhicules légers puissent doubler les poids-lourds).

q/ **L'autorité environnementale a rendu un important avis que chacun peut lire sur le site de la DREAL.** Cet avis porte sur la **qualité de l'étude d'impact** présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet, au stade du cadrage. L'AE est en effet compétente pour répondre à la demande de cadrage formulée en application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, tout comme elle le sera pour rendre un avis sur l'évaluation environnementale du projet. L'AE nous apprend que le dossier présenté par la DREAL est « très synthétique », ce qui sonne comme un reproche d'imprécision. L'AE donne un avis sur l'état initial de l'environnement. La difficulté est de préciser, pour ensuite évaluer les impacts du projet autoroutier, si l'état

initial est celui constaté aujourd'hui ou s'il s'agit de l'état environnemental après création des divers aménagements prévus ces prochaines années (créneaux de dépassement, mise à 2x2 voies sur Couzeix-Nieul, déviation de Lussac-les-Châteaux) ou déjà réalisés : contournements de Fleuré et Bellac. Technocratie quand tu nous tiens !... Pour nous, environnementalistes, l'état « initial », déjà bien abîmé, est évidemment celui que nous constatons en 2021 !!! L'AE est en grande partie de notre avis et note que le MO a réalisé un travail lacunaire pour définir l'état initial.

r/ Il existe une contradiction sur le prévisionnel de la mise en service de l'équipement nouveau. La DREAL indique 2030 pour l'autoroute quand un autre dossier dit 2035. 2035, c'est aussi l'année prévue pour la mise en service de la variante, ce qui n'a pas grand sens puisque cette variante repose sur des aménagements progressifs de tronçons.

s/ L'avis de l'AE est très convaincant lorsqu'il traite de **l'artificialisation des sols** : l'emprise du projet sera responsable d'une artificialisation directe « hors du commun » (près de 800 ha comme déjà indiqué). De l'aveu même du MO, le projet pourrait être « incompatible avec l'objectif affiché dans les documents d'urbanisme de densifier les centres-villes et de maîtriser l'expansion de l'habitat pavillonnaire et des zones d'activité. » Par exemple, le SRADDET fixe comme objectif décisif la réduction de 50% de la consommation foncière par rapport aux pratiques antérieures.

t/ Tracé de l'autoroute : Des créneaux de dépassement sont prévus depuis longtemps au contrat de plan Etat-Région à Chamborêt et Berneuil. Or les concertations qui ont existé sur ces projets d'aménagements ont eu lieu sans indiquer à la population que cela allait déterminer et fixer le tracé d'une autoroute. Il s'agit d'un vice de procédure de nature à induire en erreur les citoyens qui ont exprimé des opinions lors de ces concertations passées. De manière plus générale le tracé de l'autoroute reste inconnu : il est juste compris dans un fuseau de part et d'autre de l'actuelle RN 147. Les riverains s'attendaient à ce que des précisions soient apportées lors de l'actuelle concertation ; mais rien n'est encore venu.

u/ Les deux projets routiers que sont la mise à 2X2 voies de la RN 147 (entre Couzeix et Nieul) et du tronçon de la RN 520 compris entre Grossereix et Anglard ... se présentent dans un ordre chronologique effrayant. Certes, il s'agit de deux projets théoriquement distincts, assortis de budgets différents ; mais le projet de la RN 147 se trouve être plus avancé que celui de la RN 520. Donc, à suivre ce « calendrier », une 2x2 voies (RN 147) va déverser son flot de véhicules sur une 2x1 voie (RN 520), qui sera quelques temps après en travaux alors même qu'aujourd'hui elle est déjà saturée au niveau de Grossereix !!! Ces deux projets sont liés au projet autoroutier puisque l'arrivée de l'autoroute sur Limoges se ferait par là.

v/ La RCEA, dont la finalité est de relier l'Est et l'Ouest de la France, « passe » de manière artificielle par Limoges. Le trajet international de nombreux camions serait raccourci si la RN 145 venant de Guéret était prolongée en 2x2 voies entre La Croisière et

Bellac. Ces poids lourds ne passeraient plus par les RN 147 et RN 520, n'encombreraient plus l'entrée de Limoges, et auraient un bilan carbone considérablement amélioré.

w/ Dans le dossier de concertation sur l'alternative (p75) il est précisé qu'entre Lussac les Châteaux /Bellac, en raison du faible trafic routier sur cette section, il n'est pas nécessaire de prévoir un aménagement lourd. Dès lors on peut douter que l'Etat croie en la nécessité, et même en la faisabilité, d'une autoroute. Les pénuries financières devraient faire le reste. Et les subventions publiques, seraient-elle dites d'équilibre, ne tombent pas du ciel : elles sont une part de vos impôts.

x/ Ce projet autoroutier est en dehors du cadre légal. En effet, il est contradictoire avec la loi "Climat et résilience" du 22 août 2021, et il n'est pas prévu par la loi sur les mobilités.

Pour la CRI, son président, Marcel Bayle