

## **TRANSPARENCE ET ÉQUITÉ DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE A147**

Dans le dossier de concertation, concernant le GARANT, il est dit (page 5 du dossier) : " **il est chargé de veiller à la pertinence des modalités de la concertation mises en place, ainsi qu'à la qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées. Il doit garantir la possibilité pour le public de poser des questions et d'obtenir des réponses argumentées par le porteur de projet.**

Concernant les **modalités de la concertation**, il aurait été pertinent d'attendre l'été pour sortir le l'épidémie COVID, afin de permettre à tous les citoyens de venir aux réunions sans la peur au ventre d'attrapper le virus, d'autant plus que l'accès était libre, sans pass sanitaire, puisqu'il n'était pas contrôlé.

Pour la "**qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées**", il y a beaucoup plus à dire : celui qui se dit être l'initiateur du projet, a mené une véritable campagne de "fakes news", dans les médias mais aussi dans les réunions. A savoir, en martelant certains arguments fallacieux ("la RN147 est la 3ème route la plus accidentogène de France", "33 tués en 10 ans", "l'autoroute va apporter croissance économique et de la population dans le nord 87 et le sud 86") il a conditionné certains citoyens à penser la même chose.

Or, pour l'**accidentologie**, la fiche de la dréal montre que sur la période 2017/2022, cette accidentologie a baissé de 30 %, par rapport à la période précédente 2012/2016. Sur cette fiche, les données de la dréal disent que le nombre de tués sur les 10 ans est de 25 et non 33. Sur le classement de la RN147 pour l'accidentologie, Mr LANDAIS de la dréal a parlé plutôt d'une 30ème place et non de de la 3ème.

Pour la **croissance économique**, la fiche sur ce sujet, de la dréal conclue qu'il n'y a pas de corrélation évidente entre construction d'une infrastructure et croissance économique, mais que cette infrastructure va servir de catalyseur des tendances déjà observées et des politiques d'accompagnements mises en place par les territoires parcourus par cette infrastructure. Il en est de même pour la **croissance de la population** qui est liée à ces politiques des territoires.

**Etant donné le manque de sincérité de ces arguments, pourquoi n'êtes vous pas intervenus pour corriger ces informations qui étaient reprises régulièrement lors de ces réunions ?**

### **Autre élément important : manque de transparence dans la communication de la DREAL.**

En effet, début janvier 2022, un flyer (format A4) fut distribué dans les boîtes aux lettres des habitants des communes riveraines du projet, avec pour titre : "PROJET D'AUTOROUTE POITIERS-LIMOGES". C'est la 1ère tromperie de cette concertation car on ne parle pas de la solution alternative. Beaucoup de personnes ne savent pas qu'il y a un scénario sans autoroute. Ce manque de transparence dans la présentation de l'aménagement de la RN147 continue dans le document "l'essentiel du projet", puis dans le dossier où la dréal fait la part belle à l'autoroute (24 pages pour l'A147 contre 9 pages pour le scénario alternatif).

Ensuite, dans le dossier (page 6), le 1er élément présenté est la **lenteur pour faire Poitiers-Limoges soit**

**60 Kms/h, de centre à centre**, soit 121 kms en 2h. l'aménagement de la RN147 consiste à relier dans de meilleures conditions la rocade nord-est de Poitiers(LNE) et la N520, au nord de Limoges, soit d'entrée de ville à entrée de ville. Et là, sur "MAPS", le trajet se fait en 1h26 pour 105 kms, soit une vitesse de 73 kms/h. La vérité sur la lenteur du trajet sur la RN147 est donc, une fois encore, travestie.

Dans le tableau comparatif sur les liaisons entre préfectures de la Nouvelle Aquitaine, certains trajets sont oubliés : Angoulême-Périgueux (83 kms réalisés en 1h19 par la D939, soit 63 kms/h) et Limoges-Périgueux (99 kms pour 1h34, soit 63 kms/h). Certes, pour certains trajets, il est possible d'emprunter des voies plus rapides, comme pour Limoges-Périgueux, il est possible de prendre la A20 + la A89, mais cela vous amène à parcourir 164 Kms pour 1h33, soit 106 kms/h, mais cela vous fait faire 65 kms de plus et du fait de l'évolution du prix des carburants, on comprend que le gain de vitesse puisse avoir des limites pour chaque automobiliste, pour la société et pour l'environnement.

Cas de la comparaison du coût du voyage Poitiers-Limoges, de centre à centre, en voiture ou en train(page 35 du dossier). Lors de la 1ère réunion à Montmorillon, j'ai dit que ce n'était pas cohérent puisque le tarif fiscal pour la déduction des frais kilométrique pour 2022 indique un coût de 40 centimes par kms (véhicule de 5 cv fiscaux, pour plus de 20000 kms/an) , ce qui donne un coût de 48 Euros. Mr LANDAIS a soutenu que le montant de 14,15 euros contenait aussi l'amortissement du véhicule. Par la suite Mr LANDAIS a reconnu que ce coût pour une voiture devait être supérieur à 30 euros. A ce jour, 14 euros ne couvrent que l'essence.

Il est donc évident que ce dossier contient des erreurs qui amènent les citoyens à être trompés.

On voit donc dans ce dossier que beaucoup d'éléments visent à critiquer la RN147, voir même de façon fallacieuse, pour vanter ensuite l'autoroute.

**" QUI VEUT TUER SON CHIEN, L'ACCUSE D'AVOIR LA RAGE "**

Ce projet d'autoroute a été survendu par les chambres consulaires en utilisant des arguments qui manquent de vérité. Le coût est exubérant et demande une participation trop élevée de l'état. **Ce projet d'A147 est voué à ne pas être rentable. J'y suis donc très opposé.**

**Il convient donc d'étudier et d'améliorer le scénario alternatif tel que présenté par ACIDDE.**

Laurent BLOT

ASSOCIATION SAVIGNY VENT DEBOUT

**86800 SAVIGNY L'EVESCAULT**