

AVIS DE L'ASSOCIATION R.N. 147 - D 2000 : POUR UN AVENIR DURABLE DU TERRITOIRE

Siège Social : Le Mas Neuf

87270 Chaptelat

Chaptelat, le 12 mars 2022

Destinataire :
Mme Chantal Jouanno
Présidente de la CNDP
244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Madame La Présidente,

Agissant en qualité de représentant de cent cinquante adhérents situés sur les communes de Chaptelat, Couzeix, Nieul et Saint Jouvent, nous sommes conscients que la construction d'une liaison rapide entre Limoges et Poitiers est une opération structurante pour notre territoire en déprise.

Si notre territoire a fait partie des oubliés du désenclavement routier et ferroviaire au cours de ces dernières décennies, cette liaison rapide peut constituer un outil aménagement exemplaire pour réparer les erreurs du passé à la double condition de respecter :

- le résultat de l'ensemble des travaux de concertation réalisés depuis plus de vingt ans entre les services de l'Etat et les riverains.
- les attentes des usagers et d'être exemplaire dans la prise en compte de la qualité de vie des riverains.

Il en va aussi du bon usage des fonds publics, de la crédibilité de la parole de l'état et du respect des décisions des élus.

Comme vous le savez **les travaux de concertation ont retenu le choix d'inscrire la variante ouest** (dite Magenta) sur 6,5km pour relier au nord de Limoges la nouvelle voie expresse RN 147 à la RN 520 dans le CPER 2015-2020.

Toutefois, Il nous semble important de vous rappeler l'historique des décisions prises par les représentants de l'Etat :

A l'issue de deux séries d'études (Etudes APS de 2004 à 2006, puis Etudes Aménagement RN 147 en 2015), l'Etat représenté par les préfets de région du Limousin de l'époque :

- Monsieur Dominique BUR en 2006
- Laurent CAYREL en 2015

ont retenu le choix de la variante ouest sur 6,5km pour relier au nord de Limoges la nouvelle voie express RN 147 à la RN 520.

Une décision ministérielle en 2017 a confirmé le tracé Ouest. Il s'en est suivi une Enquête d'utilité publique clôturée fin juin 2019. Le rapport du commissaire enquêteur du 14/08/2019 indique que 70% des contributions préconisent la solution magenta et sont opposées aux solutions verte et bleue. Le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer a ainsi validé le choix de la variante Magenta à l'ouest du rond-point d'Anglard sur la commune de Couzeix. Le choix de la variante magenta est le résultat d'une analyse multicritères portant sur les thématiques de l'environnement, sécurité, géotechnique, socio-économique et financier.

Ce tracé a été fait l'objet d'une mise en compatibilité des PLU de Nieul et Couzeix, DUP le 18/06/2020.

Ces engagements pris par l'Etat ont été confirmés par la signature du CPER 2015-2020 pour lesquels les financements ont été validés dixit le Préfet de région du Limousin dans le compte rendu de la réunion du comité de suivi du 23/09/2015 établi par la DREAL du Limousin le 10/12/2015. Le coût de l'opération était estimé à 92 millions d'euros dont 61 millions d'euros mobilisés dans le cadre du CPER 2015-2020.

De plus ce tracé est le fruit d'une concertation, d'un vote des élus impactés, des avis des riverains et des experts, il a été motivé par la volonté de :

-traiter en priorité le tronçon connaissant les circulations les plus denses et présentant les plus grands risques d'accidents routiers.

-desservir au plus près l'aéroport de Bellegarde, la zone Ocealim et la façade atlantique car c'est vers cette direction que progresse le plus nos échanges, le renforcement de liaisons avec la capitale de la région Bordeaux (dont la modernisation de la voie ferroviaire). Il correspond aux besoins des populations limousines et aux priorités des futurs aménagements.

Pour autant, les travaux ont sans cesse été repoussés au désespoir des riverains, des agriculteurs faute de crédit ou de réelle volonté de la part d'élus régionaux ou du gouvernement.

L'étude de scénario alternatif à l'autoroute et les débats qui en découlent risquent d'empêcher de mobiliser les forces pour réaliser l'aménagement au nord de Couzeix déjà programmé au CPER.

Au vu des éléments fournis dans le document de concertation, le projet du scénario alternatif tel quel est en contradiction avec les objectifs affichés, les lois de transition énergétique, les lois mobilités et le SRADDET Nouvelle-Aquitaine.

Dans sa configuration actuelle, la RN147 est principalement un axe de desserte locale. Elle est essentiellement utilisée par des usagers qui se rendent chaque jour sur leur lieu de travail dans les agglomérations de Poitiers et Limoges. Dans le document « Diagnostic et état initial » on décrit la situation suivante :

- 13 700 personnes font des navettes quotidiennes entre deux communes pouvant conduire à emprunter la RN147, une grande partie entre Lussac les Châteaux et Poitiers, une autre grande partie entre Bellac et Limoges, ce sont des déplacements domicile /Travail.

- de l'ordre de 100 personnes seulement font la navette quotidiennement entre Poitiers et Limoges.

Le dossier de concertation présente notamment les enjeux du territoire dans lesquels pourrait s'inscrire le projet. À ce titre il devrait s'inscrire dans le plan gouvernemental pour la période 2019-2037 défini dans le cadre de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation de mobilités (LOM), comme le fait bien remarquer l'Autorité Environnementale (AE) dans son avis du 9 novembre 2021. La loi mobilité précise le cadre strict de planification s'appuyant sur les travaux des assises de la mobilité et les conclusions du conseil gouvernemental d'orientation des infrastructures (COI). Or, ni la loi ni le COI n'évoquent le projet alternatif. Le conseil gouvernemental d'orientation des infrastructures (COI) insiste sur la priorité qui doit être de rattraper le retard d'entretien accumulé sur les routes nationales non concédées.

L'alternative présentée au projet autoroute entraînera une destruction de terres agricoles importante (non chiffré) et surtout cela provoquera un étalement urbain autour de chaque échangeur, dans un contexte de stabilité de la démographie (p23).

En conclusion, il est nécessaire de retenir le principe d'une liaison rapide dans les meilleurs délais en s'appuyant sur les études de faisabilité qui ont retenu le tracé Ouest pour le raccordement avec la RN 520 conformément au Contrat de plan État/Région 2015-2020 (Tracé ouest) afin de contourner les villes et bourgs présentant des difficultés de circulation, de supprimer les zones accidentogènes.

Je vous prie d'agréer, Madame La Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Signature



Ivan Merlet