

RECOMANDE avec ACCUSE de RECEPTION

COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC – CNDP
244, Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

A l'attention de Madame Sylvie HAUDEBOURG
Garante de la concertation préalable du projet

Objet : Projet d'autoroute Poitiers - Limoges

Madame,

Vous avez été désignée par la commission nationale du débat public, pour être garante de la concertation préalable au projet porté par l'état et son représentant le Ministre délégué aux transports, et le public a été invité à vous faire part de ses avis.

Notre Collectif, qui a été créé début 2019 à l'occasion de la concertation relative à l'aménagement de l'entrée Sud-Est de POITIERS, est directement concerné par ce projet, et ses conséquences au niveau environnemental.

1 – le coût est exorbitant :

La construction de l'autoroute est chiffrée à 1,04 Milliard d'euros (valeur 2020), dont les 3 / 4 seraient pris en charge par les pouvoirs publics soit 771 Millions d'euros

Il faut également considérer les 5 aménagements de la RN147, issus du contrat de plan Etat-Région 2015-2020 qui représentent un montant de l'ordre de 450 ME. Certains sont faits (contournement de FLEURE et de BELLAC), ou en cours (déviation de LUSSAC, créneau de dépassement et déviation de LIMOGES Nord,...) ou projeté (contournement de POITIERS Sud-Est)

En effet, ces aménagements seront intégrés à l'autoroute et les usagers qui décideront de continuer à transiter par la RN147 devront passer ou repasser au centre bourg des villes concernées (le contournement de FLEURE a permis de désengorger le centre bourg, qui verra revenir les automobilistes).

Le coût, c'est aussi le péage qui sera supporté par les usagers locaux (comme les autres), et qui peut être chiffré à 0,13 ou à 0,15 euro du km (de péage à péage 14 € divisés par 91,5 kms).

2 – Le retour sur investissement sera tardif, et suppose que le coût de l'investissement (valeur 2020) demeure stable

La mise en service est prévue en 2030, et la fréquentation projetée sera très en deçà des normes habituelles du secteur, en raison notamment du maintien de la RN 147, en parallèle, en voie de substitution. Cette projection serait de 5500 VL/jour, alors que le trafic moyen 2020 des autoroutes françaises est de 19097 VL/jour.

3 – L'emprise du projet sera responsable d'une artificialisation de sol, qualifiée « hors du commun » par l'autorité environnementale. C'est près de 800 HA qui seront réquisitionnés :

- 115 HA de forêts
- 674 HA de terres agricoles

Pourtant, sous l'impulsion du Président de la République, la circulaire NOR : LOGL 1918090J du 29 juillet 2019 donnait instruction aux Préfets de région et de département, aux Directions régionales (DREAL, DRIEA, DRAAF,...) d'atteindre un objectif zéro artificialisation nette du territoire, étant ainsi respectueux notamment du foncier agricole (une étude préalable de l'économie agricole du secteur concerné est obligatoire pour l'examen de ce projet).

4 – Les différents sujets liés à l'environnement ne sont pas correctement traités dans la présentation du dossier (ex : absence d'état des lieux des émissions de gaz à effet de serre, qui a conduit l'AE a demandé une évaluation environnementale complète)

- Air et santé : les riverains de l'actuelle RN 147 verront leurs conditions de vie s'améliorer en terme de pollution, mais il n'est pas question des autres, notamment ceux qui se retrouveront aux abords de l'autoroute ou des déviations.
- Milieux naturels et ressources en eau : la qualification de certaines espèces protégées ou menacées en enjeux « moyens » ou « faibles » est inacceptable. Quant à la protection des nappes phréatiques, le sujet semble anecdotique.

5 – Ce projet va à l'encontre du contenu et des objectifs du schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires le SRADDET adopté par le conseil régional de Nouvelle Aquitaine en décembre 2019, et approuvé par la Préfète de région en mars 2020.

Le développement des modes de transports alternatifs (transport ferroviaire, transport en commun routier) n'est pas mis en exergue, si ce n'est pour dire qu'ils sont peu contributifs au besoin des usagers. C'est vrai actuellement, mais les orientations budgétaires des dernières années n'ont pas amélioré la situation (voir infrastructures ferroviaires de la ligne Poitiers-Limoges)

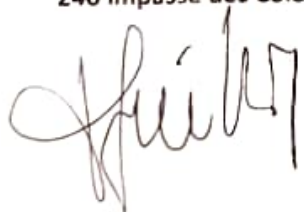
A noter que le projet d'autoroute Poitiers-Limoges n'est pas contenu dans la loi d'orientation des mobilités (L.O.M.) de décembre 2019, et ne revêt pas les critères du 3^{ème} objectif de cette loi.

En bref, ce projet, d'un coût exorbitant, n'est pas respectueux de l'environnement, et ne correspond pas aux orientations de développement durable de la Région, et de l'Etat.

Une solution d'aménagement alternative incluant l'évolution des autres modes de transport, doit y être substituée.

Nous vous remercions, Madame HAUDEBOURG, d'examiner avec attention nos arguments, et vous prions d'agréer l'expression de nos salutations respectueuses.

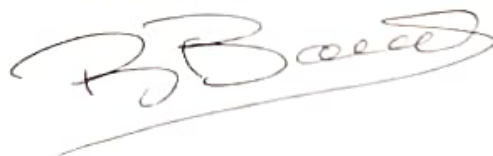
Pierre GUILLON
246 impasse des Colombers



Yves CONTENT
491 route des Rosiers



Brigitte BAUDRY
1694 route des Colombers



Jean Marie GIRONNET
1030 route des Colombers

