

Je suis opposé au projet autoroutier. En voici les raisons.

Le changement climatique est une réalité que plus personne ne conteste. L'Etat doit s'engager pour cela, ainsi que les collectivités locales et plus largement tous les citoyens. Le principe de base à tout aménagement est : **Éviter Réduire Compenser**. Cette autoroute est encore évitable. L'aménagement de la N147 semble la solution du compromis, aussi bien en termes écologiques qu'économiques. Cela est d'ailleurs prévu dans le CPER, pour lequel une grande partie des crédits est déjà engagée et votée. Ces doubles voies répondent aux véritables besoins que sont :

- Contourner les villes
- Faciliter les liaisons entre Lussac-les-Châteaux et Poitiers, Bellac et Limoges.

Si ces 2x2 voies étaient intégrées dans un projet d'autoroute, comme cela est projeté, cela signifierait que les habitants de ces milieux ruraux n'auraient plus accès gratuitement aux 2x2 voies existantes. Ils devraient obligatoirement utiliser l'autoroute payante pour se déplacer vers Poitiers ou Limoges.

Les impacts de l'autoroute seraient importants sur :

- Le paysage : fracture visuelle et de continuité écologique sur 120 km dans un territoire rural relativement préservé qui fait valoir cet argument comme axe de développement touristique. Une double cicatrice serait présente : N147 et autoroute.
- L'agriculture : les territoires s'engagent pour préserver les terres agricoles. La loi climat et résilience interdit toute artificialisation des terres : impossibilité pour les communes et les bourgs d'étendre leurs zones d'habitations. Mise en place de PAT (projets agricoles territoriaux) pour favoriser l'agriculture qui représentent des efforts importants pour les collectivités. Ceux-ci seraient balayés par ce projet qui viendrait artificialiser 800 ha de terres. Par ailleurs, la création d'une autoroute ferait également peser un véritable risque d'étalement urbain sur un territoire rural relativement préservé.
- La biodiversité : déboisements importants, destruction de corridors écologiques et lieux de vies : haies, zones humides, espaces naturels sensibles, biodiversité ordinaire...
- L'eau : Passage de l'autoroute sur des zones de captage avec les pollutions qui y sont liées. La qualité des eaux des territoires traversés est déjà de mauvaise qualité.
- La qualité de vie des habitants : impactés par l'implantation de cette nouvelle voie : nuisances sonores et visuelles.

Il est nécessaire, aujourd'hui, de proposer de nouvelles solutions de déplacement plus respectueuses de l'environnement. Les autoroutes sont des solutions qui datent des années 1970 et répondaient aux besoins de l'époque. Développer le transport automobile ne paraît plus adapté aux enjeux et aux besoins actuels. La sobriété écologique et environnementale doit primer pour ne plus favoriser le « tout auto » !

L'objectif de cette liaison autoroutière est de rapprocher, par la route, deux villes d'une même région. Pour l'une des deux, Poitiers, cette solution n'est pas la bonne ! Rappelons ici que le choix de la ville de Poitiers représente également le choix des habitants de ce territoire.

Par ailleurs, ce projet d'autoroute ne suit pas les préconisations du rapport Delebarre issu des nombreuses études pour faciliter les liaisons entre Poitiers et Limoges et notamment la LGV. Pour rappel « aménager la N147 sur les portions recevant le plus de trafic ». La partie entre Bellac et Lussac-les-Châteaux selon ces préconisations ne justifie pas un aménagement spécifique en raison d'une faible circulation, bien trop faible pour une autoroute.

Les véritables flux de circulations se situent entre Poitiers et Lussac les Châteaux ainsi qu'entre Limoges et Bellac. Il s'agit de déplacements pendulaires. Les personnes qui font les déplacements quotidiennement entre Poitiers et Limoges ne représentent qu'une part infime de la circulation sur cette route. On le comprend aisément lorsque l'on voit les coûts de carburant qu'un tel déplacement nécessite quotidiennement.

Ce projet se doit avant tout de répondre aux besoins du territoire et non aux pressions et lobbies exercés par une chambre de commerce et d'industrie. Répondre aux enjeux du territoire signifie ne pas augmenter les inégalités de déplacement qu'engendrerait la construction d'une autoroute payante dont les premiers impactés, les habitants du territoire, ne pourraient pas profiter. Quant à l'argument de l'agrandissement du bassin d'emploi : (Poitiers-Limoges) qui peut croire que les gens vont faire une fois de plus 2h de transport quotidiennement avec le coût du péage 28€ (14€ x 2 pour l'aller-retour) ainsi que le coût du carburant ? Depuis la crise COVID, la population souhaite vivre et travailler sur le même territoire.

Par ailleurs, il semble urgent de penser à des solutions de déplacement alternatives et enfin de favoriser les mobilités douces comme le train. Par ailleurs, étant donné l'évolution de la réglementation automobile, les coûts qui lui sont liés, le sens de l'évolution de la société et les solutions de déplacement en commun déployées par les collectivités, le nombre de véhicules est voué à diminuer.

Dans la présentation du scénario et des calculs de temps, rappelons que ce coût d'1.2 milliard permettrait d'économiser 35 minutes de temps de déplacement. (Il n'est pas pris en compte que ce temps pourrait également être réduit si, comme cela semble être la tendance, la vitesse sur les autoroutes diminue de 130 à 110 km/h) alors, le scénario alternatif serait encore plus pertinent et le temps gagné par l'autoroute moins important.

Le coût de ce projet est de 1,2 milliard d'euros. Une grande partie doit être financée par l'Etat et les collectivités locales. Les habitants des départements de la Vienne et de la Haute Vienne « sur financeront » cette autoroute : Via leurs impôts, l'argent de leurs collectivités (les sommes utilisées pour l'autoroute ne le seront pas pour d'autres projets) leur propre argent à chaque utilisation de cette voie.

Il est utile de rappeler au passage que l'opinion publique est très largement défavorable à la mise en concession des autoroutes à une entreprise privée. Il s'agit ici encore une fois d'offrir à une entreprise privée un axe de déplacement financé en grande partie par l'État et quotidiennement par les français.

Enfin, le scénario de l'autoroute est largement surreprésenté dans cette consultation et le traitement ne paraît pas équitable avec le scénario alternatif. Ce dernier n'est pas du tout mis au débat, étudié, ou partagé. D'ailleurs, dans la plaquette de présentation il ne fait que 2 pages sur 15 au total. Cette méthode ne propose par ailleurs qu'un seul tracé déjà identifié par les services de l'état sans concertation aucune. Nous pouvons nous interroger sur la neutralité de cette concertation. L'objectif doit être de choisir la meilleure alternative pour le territoire et son environnement et non celle préférée par un club d'entreprises.

Pour terminer, nous avons pu entendre à plusieurs reprises dans les réunions de concertation l'argument du temps et du besoin de vitesse d'exécution de ce projet. Celui-ci jouerait en défaveur du scénario alternatif plus long. Il est utile de rappeler que le scénario alternatif à une durée de mise en service de 5 ans plus longue que l'autoroute selon les projections. Un projet qui vise à structurer le territoire pour les 200 prochaines années doit-il se voir contraindre par une durée de 5 ans d'écart entre une solution adéquate et une solution destructrice de l'environnement ?