

**CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC/
OPPORTUNITÉ PROJET D'AUTOROUTE CONCÉDÉE OU ALTERNATIVE POUR RN147**
Cécile MARTEAU LAINÉ usagère et riveraine de la RN147 87510 SAINT-JOUVENT

Ce n'est pas la meilleure réponse aux enjeux actuels de mobilité, c'est un projet rétrograde et hors la loi (les lois).

Oui, il existe de réels besoins d'améliorer la circulation routière sur la RN147, qui nécessitent des solutions urgentes, mais en cohérence avec l'intérêt général des populations et les réglementations en vigueur.

5 aménagements sont en projet, prévus dans le Contrat Plan Etat Région pour une enveloppe de 450 Millions €.

Le projet d'autoroute absorberait, confisquerait les aménagements déjà réalisés (contournement de Bellac, 2x2 voies de Fleuré) et ceux prévus au plan.

Si on ajoute la subvention d'équilibre, 75% du coût du projet reposerait sur un financement public.

► Cette intégration des aménagements au projet autoroutier ne risque-t-elle pas de retarder d'autant leur réalisation ?

► Quelle est leur prise en compte pour les études d'impact ?

C'est un projet hors les lois :

Il n'est prévu ni par la Loi d'Orientation des Mobilités (2019-2037), ni dans les conclusions du Conseil gouvernemental d'Orientation des Infrastructures.

Il est en parfaite contradiction avec la Loi Climat et Résilience et le SRADDET dont les objectifs, entre autres sont de lutter contre l'artificialisation des sols (le chantier « hors norme » de l'autoroute bouleverserait 800ha de terres agricoles, de forêt et d'espaces naturels) et l'étalement urbain, afin de contribuer à freiner (puisqu'il est enclenché) le dérèglement climatique.

Il ne sert pas l'intérêt général :

Selon le dossier soumis à la concertation, le trafic le plus intense est lié aux trajets du quotidien sur un rayon maximum de 40km des deux pôles (Poitiers-Lussac les Châteaux ; Bellac-Limoges). Entre Bellac et Lussac les Châteaux, le trafic est très réduit et ne nécessite pas un « aménagement lourd ».

En quoi une autoroute va-t-elle améliorer les trajets du quotidien ?

Les usagers de la RN147 vont-ils consentir à des détours conséquents pour atteindre l'échangeur le plus proche ? (entre Bellac et Limoges un seul est prévu au niveau de Chamborêt !!! l'aménagement de la N520 n'est prévu qu'entre l'A20 et la RN ou A 147, comment rejoint-on la RN 141?)

Toujours selon le dossier, 30% des poids lourds et 50% des véhicules légers pourraient bien ne pas emprunter l'autoroute, ces véhicules traverseraient donc les centres bourgs dont les déviations seraient confisquées par l'autoroute (Lussac les Châteaux, Bellac...).

Les populations subiraient ainsi une aggravation de leurs conditions de vie et de transport.

S'agirait-il vraiment d'une autoroute ? ou serait-ce un moyen de justifier une possibilité de péage, donc de mise en concession ?

Sur moins de 100km, si on exclut les tronçons déjà réalisés, on prévoit 11 ouvrages d'art en une voie, à vitesse limitée à 90km/h. Le relief accidenté se situant essentiellement en Haute

Vienne, la plupart des ouvrages seraient créés sur le trajet Hautviennois, cela supposerait une conduite en accordéon (décélération-accélération). Nous serions loin d'une vitesse stabilisée, moins gourmande en énergie, moins émettrice de CO2 et de particules dûes au freinage... Par ailleurs ces étranglements sont potentiellement accidentogènes.

En 2017, après l'abandon du projet LGV Poitiers-Limoges, le rapport Delebarre préconisait la modernisation de la ligne ferroviaire existante.

Des trajets directs pourraient relier Poitiers et Limoges en 1h, sans délaissier une fonction de desserte locale.

Une étude déposée en septembre 2021 prévoit une régénération de la ligne Poitiers-Limoges, sa modernisation, son électrification pour une enveloppe de 222Millions€.

Par ailleurs le Conseil gouvernemental d'Orientation des Infrastructures recommande désormais de mieux utiliser les infrastructures existantes et déclare que « l'investissement dans des réseaux autoroutiers n'est plus à l'ordre du jour. ».

Le gain de temps est monétarisé, mais pas l'impact environnemental.

L'augmentation des GES générée par l'augmentation espérée du trafic routier et l'élévation de la vitesse (sur les autoroutes existantes le 130km/h est remis en cause parce qu'il suppose une consommation d'énergie de 20% supérieure par rapport au 110km/h) n'est pas évaluée.

Pas davantage évoquées les émissions considérables de GES générées par un chantier « hors norme ».

Pour ce qui est de l'impact environnemental le projet est d'une pauvreté affligeante. L'autorité Environnementale pointe ce défaut.

Eviter Réduire Compenser. Il s'agirait ici surtout de compenser. Mais quand un milieu est détruit, quand le goudron et le béton artificialisent un espace naturel, une zone humide...il n'y a pas de réparation possible. (la renaturation d'anciennes zones artificialisées, de « friches industrielles » ne peut remplacer à l'identique et à court terme ce qui a été détruit)

Le projet alternatif ne présente pas de solutions aux points noirs de la RN147 et est tout aussi en contradiction avec les objectifs des lois environnementales. Dans le dossier proposé au public, il ne sert que de faire valoir au projet d'autoroute.

En conclusion le projet d'autoroute est porté par une minorité, dont la conception du développement économique nous renvoie 40 ans en arrière et n'a rien de durable, ni de social. Pour les porteurs du projet, le dérèglement climatique, l'intérêt général ne semblent pas exister. Qui plus est si ce projet devait aboutir, il siphonnerait une part considérable de fonds publics qui pourraient être employés de bien meilleure manière.

Des solutions responsables :

Il faut▶articuler l'amélioration de la RN147 avec la modernisation de la desserte ferroviaire Limoges-Poitiers.

Pour la RN147 ▶réaliser en priorité les aménagements prévus au Contrat Plan Etat Région
▶dévier les centres bourgs en corridor (Berneuil, Saint Bonnet de Bellac, Lhonnaizé...)

▶sécuriser les zones accidentogènes : virages, fortes pentes

▶créer des créneaux de dépassement sur le tracé actuel (2 voies montantes/une voie descendante séparées par une barrière centrale).