

Objet : Première contribution à la concertation publique sur le projet d'autoroute Poitiers – Limoges

Introduction

La Dive Vigilante est une association loi 1901 dont le but est la préservation des espaces naturels et du patrimoine dans les communes de Fleuré, Valdivienne, Lhonnaizé et Civaux. Cette association a été créée en 2010 et a contribué à la concertation sur le projet de LGV.

Le bureau de la Dive Vigilante a pris connaissance de l'ensemble des documents fournis dans le cadre de la concertation publique pour le projet d'autoroute Poitiers-Limoges et disponible sur le site [Projet d'autoroute Poitiers-Limoges - DREAL Nouvelle-Aquitaine \(developpement-durable.gouv.fr\)](http://Projet d'autoroute Poitiers-Limoges - DREAL Nouvelle-Aquitaine (developpement-durable.gouv.fr)). Le texte ci-dessous représente sa première contribution au débat public et a été déposé sur la plateforme internet dédiée à recueillir les avis du public. Ce texte a également été transmis aux rapporteurs du projet, Mme Czora, Mme Haudeboug et M. Vazelle.

PREMIÈRE CONTRIBUTION

Le but de la concertation est double. D'une part recueillir les avis du public sur le projet et d'autre part permettre au public de proposer des aménagements. La Dive Vigilante souhaite contribuer sur ces deux aspects. Toutefois, il nous semble qu'à ce stade le dossier est insuffisant pour que le public puisse émettre un avis ou des propositions d'aménagement et sur plusieurs points ce projet est en contradiction avec d'autres décisions des pouvoirs publics.

- D'un point de vue économique, nous apprenons dans le dossier que la rentabilité du projet a été calculée selon la méthode VAN-SE (Valeur Actualisée Nette – Socioéconomique – dossier de concertation préalable page 61). Cette méthode comptable pour le calcul de la rentabilité d'une infrastructure de transport tient compte de paramètres tels que l'investissement et les revenus escomptés mais aussi d'autres variables telles que le gain de temps, la diminution du nombre d'accidents et le bilan carbone. Le résultat du calcul est donné à l'horizon 2070 mais ni son équation ni certaines variables comme le bilan carbone par exemple ne sont fournies. Le public ne peut donc pas s'exprimer sur le résultat sauf à dire qu'une publication de rentabilité à l'échéance 2070 est en soit assez risible. De plus, seulement une centaine de personnes effectuant le trajet quotidiennement de Poitiers jusqu'à Limoges seraient concernées.
- La participation de l'État est annoncée de l'ordre 450 M€. Sans que cela soit explicite, il semble que cela corresponde à la fourchette basse de la « subvention d'équilibre » estimée entre 449 M€ et 771 M€ (dossier de concertation – page 63). Si cela est le cas, comment sont alors pris en compte la participation de l'État les investissements déjà réalisés à Fleuré ou Bellac ou qui vont

l'être à Lussac, à Mignaloux ou à Limoges avant le démarrage du projet pour un montant estimé à 467 m€ (dossier de concertation préalable - page 47)? Il nous semble donc que la contribution totale de l'Etat sera plus proche de 1000 M€ que de 450 M€

- Les scénarios économiques présentés dans le dossier de concertation n'envisagent pas d'augmentation de 50% comme c'est le cas actuellement pour la déviation de Lussac.
- Comme le signale d'Autorité Environnementale (AE), le projet est en opposition avec la politique régionale définie dans le SRADDET de la région Nouvelle-Aquitaine (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) et plus globalement la loi 2021-1104 du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique. Nous approuvons ces remarques faites en page 11 de l'avis délibéré 2021-89 du 18 novembre 2021 de l'AE. Nous notons que la seule réponse donnée sur ce point lors de la réunion du 11 janvier à Montmorillon par les représentants des pouvoirs publics a été ... une absence de réponse.
- Les comptages de véhicules fournis dans le dossier de concertation sont limités aux comptages sur la RN 147. Il semble qu'aucun comptage n'ait été fait sur les voies l'alimentant. En conséquence, le trafic local n'est pas connu ce qui ne permet pas de proposer des alternatives. Ainsi, une alternative passant au sud de Lhonnaizé n'a pas été étudiée. Celle-ci permettrait aux nombreux poids lourds venant des carrières de l'Isle Jourdain et de Gençay, et plus généralement à tout le trafic poids lourd d'éviter la traversée du village de Verrières aux rues étroites. Le centre d'enfouissement des déchets de Sommière du Clain et le centre de traitement de l'amiante du Vigeant pourraient être mieux desservis, ainsi que le circuit automobile.
- Le contenu cartographique du dossier de concertation est indigent. Aucune carte des remblais et déblais, des zones de captage d'eau potable, des espaces naturels, des ZNIEFF, et des zones NATURA 2000, n'est fournie. Ainsi les citoyens ne peuvent se faire une idée de l'impact du projet à l'échelle réelle, et visualiser le désastre qui serait créé par une telle infrastructure sur leur cadre de vie qui est à protéger en premier lieu. On apprend qu'il y aura 8 échangeurs, mais aucune estimation n'est donnée quant au nombre de ponts, de tunnels et de murs anti-bruit à proximité des habitations. Tout laisse à penser qu'il faudrait que les associations se battent pour obtenir ces aménagements.

La vocation de notre association est la sauvegarde des espaces naturels et du patrimoine. Nous travaillerons donc plus particulièrement sur ces points. Dès à présent, il apparaît que ce travail sera indispensable car les premiers éléments du dossier de concertation minimisent les impacts environnementaux :

- L'artificialisation des sols est estimée à 800 ha, c'est-à-dire à une emprise moyenne de 72 m le long des 110 km du projet. Ce chiffre ne tient pas compte des artificialisations induites par les centres commerciaux et les zones artisanales qui vont se développer à proximité des échangeurs comme cela a déjà été le cas dans notre région. Nous avons également remarqué que le projet comporte un grand nombre d'échangeurs par rapport à d'autres autoroutes.

- En facilitant les transitions entre les zones péri-urbaines et les agglomérations de Poitiers et de Limoges, le projet va favoriser un étalement urbain en contradiction avec les orientations des directives d'urbanisation (SRU, ALUR) qui visent plutôt à densifier les centres villes de Poitiers et Limoges actuellement en perte d'habitants. Pour limiter ce phénomène, il est dit dans le dossier que les PLUs seront revus sans autres indications quant à ces révisions. Les PLUs doivent être revus pour empêcher de nouvelles emprises sur les espaces naturels.
- Le dossier de concertation établit une série de zones environnementales particulièrement sensibles. Nous estimons que cette façon de procéder est un biais dans l'information donnée au public. Ces zones n'ont pas été établies à partir d'études exhaustives récentes sur toute la zone du projet. L'impact environnemental doit être estimé sur chaque km de tracé et chaque m2 d'aménagement. La notion de biotope est globale et son étude ainsi que sa préservation ne peut pas se limiter aux aires de quelques espèces rares.

En conclusion :

- D'un point de vue économique, en limitant la vitesse on limite la consommation, ce qui est important car le coût de l'énergie augmente et sa disponibilité diminue; qu'en sera-t-il dans une dizaine d'années ?
- Le Grenelle de l'environnement avait conclu à la fin du développement des autoroutes, et il est estimé que 43 à 47% des automobilistes et 28 à 30% des conducteurs de poids lourds utiliseraient toujours l'axe actuel, cela n'a donc pas de sens de multiplier les voies de circulation, qui sont déjà nombreuses entre Poitiers et Limoges, notamment celle qui passe par Gençay et Confolens.

Plus précisément, pour les communes de Lhonnaizé et Morthemer :

- Il n'y aurait que des nuisances pour les habitants.
- D'un point de vue environnemental, une très belle zone, restée à l'abri du bétonnage, serait encore saccagée. Aujourd'hui y est présent un patrimoine historique, paysager et naturel si caractéristique du Poitou avec ses champs, bocages, bois et chemins, où agriculteurs, habitants, promeneurs, chasseurs, sportifs et touristes vivent en harmonie, au contact d'une faune et d'une flore qui ne cessent de proliférer.

Pour les générations futures, préservons notre patrimoine !

Non, ne voulons pas d'autoroute au nord de Lhonnaizé !

En conséquence l'association la Dive Vigilance est contre le projet de construction d'une autoroute traversant le village de Lhonnaizé.

Henri Blondelle
Président
La Dive Vigilante