

Concertation relative au projet d'Autoroute Poitiers Limoges

Hubert REGUILLON

Le bois au Loup

86410 LHOMMAIZE.

A LHOMMAIZE, le 03 février 2022.

Riverain de la RN147, habitant la commune de LHOMMAIZE, ces remarques sont issues d'un point de vue personnel, qui n'engage que moi...

Quels sont les principaux problèmes rencontrés sur la RN147 :

1-Le problème des vacances :

Sur cette route largement limitée à 80km/h, on peut observer quelques jours par an des bouchons de plusieurs centaines de mètres voir quelque(s) kilomètre(s)...(déjà vus à Lhonnaizé et à Lussac les Châteaux).

La **fluidité** du trafic se voit réduite par _La traversée des bourgs à 50 (hors zones 30) km/h, et/ou pas, un feu rouge.

_Les zones à 70km/h.

_Les poids lourds à la queue leu leu

2-Les problèmes constants :

_La traversé des bourgs, et cela également par de (trop) nombreux poids lourds.

_Les zones à 70km/h (accidentogènes par nature?).

_les poids lourds à la queue leu leu.

Une bizarrerie du projet apparaît dès la page 08 de la présentation du projet.

On peut en effet y lire que les onze ouvrages d'art (à comprendre, les ponts) seront à 2 fois une voie...et limités à 90km/h.

Soit.

Mais en déboulant à 130km/h sur ces obstacles, va t'on bien résoudre nos problèmes de bouchons durant les vacances, sachant qu'on peut déjà l'observer aujourd'hui quelques jours par an...de 80km/h à 50km/h ?

Sans parler de l'aspect dangereux de la chose.

Le projet alternatif , d'une RN147 aménagée avec tronçons à "2fois2 voies" suffirait à lui seul à résoudre les problèmes cités plus haut.

En effet, en transformant ces endroits accidentogènes à fort ralentissement en tronçons à voies rapides et/ou sécurisées, les gains en terme de temps et de sécurité seraient déjà énormes.

En terme de **fluidité** de la circulation maintenant :

20km/h de ralentissement en arrivant (à 110km/h) aux ouvrages d'art (à 90km/h), seraient bien un progrès au regard de la différence actuelle, précédemment évoquée, de 30km/h pour la traversé des bourgs.

Pas l'autoroute et ses 40km/h de différence !

Je me permet d'observer que c'est la fluidité des itinéraires qui me guide bien souvent dans leur choix. "Un roule vaut mieux que deux tu t'arrêteras"...

Le projet alternatif colle bien plus à l'air du temps qu'une autoroute à 130km/h pour 28 euros aller/retour pour les voitures et 44 Euros aller/retour pour les poids lourds (page 61...), **qui risque d'en déporter sur des itinéraires de substitution** (tel que par CONFOLEN ou par la RN10).

Réchauffement climatique, (future?) crise énergétique, fragmentation et rupture écologique...est-ce vraiment bien raisonnable?

Sans même parler consommation et usure accélérée à 130km/h, je rajouterai encore qu'une voie rapide à 110km/h s'insérera vraisemblablement plus facilement dans nos paysages vallonnés et nos biotopes parfois très endémiques.

En parlant d'insertion, quel sera le résultat des balances (kilométrique et temporelle) entre les locaux perdant leurs trajets directs habituels et une centaine de personnes (page 34) gagnant 28min sur l'autoroute par rapport au projet alternatif (gains de 51min/autoroute ou 23min/alternatif, page 83, ligne "gain de temps des véhicules légers") ?

On se doit d'admettre qu'autoroutes et trajets locaux font rarement bon ménage en campagne...

Mais encore : D'après ce que j'ai compris du financement du projet, il semblerait que le coût public de l'autoroute (449 à 771 Millions d'Euros, page 63) pourrait , en gros, à lui seul financer les travaux les plus importants et urgents du projet alternatif (450 Millions d'Euros)...Le tableau de comparaison est page 83 (Ligne "Dont financement publics").

Pourquoi alors (pardonnez-moi l'expression) s'embourber avec d'éventuelles futures variations de péages et autres compensations à rallonges...?

Enfin, un point de vue plus local,...disons le plus personnel :

Je représente ici ma mère, mon frère et sa famille ainsi que moi-même.

Propriétaires d'un domaine agricole et forestier (Plan de gestion CRPF Poitou-Charentes N° 86-0286-2) théoriquement impacté par tout projet, nous nous interrogeons particulièrement sur le devenir de notre forêt probablement très fortement morcelée par une autoroute.

A contrario, un projet historique de la "2fois2 voies" nous a, depuis 20 ans déjà, résolu à un sacrifice, tout à fait acceptable, pour le bien commun.

Dans ce projet, les bois de Pouzioux (68ha) se voyaient amputés d'une dizaine d'hectares..."Rongés mais contournés", un moindre mal dirons-nous.

Mais de là à être coupé en deux par une autoroute,...le chemin est amère et les récoltes vont être compliquées. Ou stoker les bois? par ou accéder? Autant de questions...

En résumé, NON à une autoroute, mais **OUI à la réalisation du projet dit alternatif.**

Oui également à l'encouragement au ferroutage et à l'amélioration de la ligne ferroviaire Poitiers-Limoges.