

[INTERNET] mise à 2x2 voies de la RN147 au nord de Limoges

07 - ASSOCIATION CRI - 26062019 - 17H48

Sujet: [INTERNET] mise à 2x2 voies de la RN147 au nord de Limoges

De : Marcel Bayle <marcel.bayle@unilim.fr>

Date : Wed, 26 Jun 2019 17:48:19 +0200

Pour : pref-enquete-publique <pref-enquete-publique@haute-vienne.gouv.fr>

Monsieur le préfet,

J'ai l'honneur de vous adresser les observations de l'Association CRI (Coordination des Riverains et Impactés) au sujet de l'enquête publique visant la mise à 2x2 voies de la RN147 au nord de Limoges.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments dévoués.

Marcel Bayle

Président de la CRI

Professeur des universités

Obs-CRI-RN147-juin 2019.pdf

Content-Type: application/pdf

Content-Encoding: base64

La CRI, depuis le début des projet d'aménagement de l'axe routier Limoges-Poitiers, dénonce un important vice de co-construction. Le projet soumis à enquête publique est-il ou non cohérent avec un éventuel projet global de 2x2 voies Limoges-Poitiers ? Les administrations en charge de ces dossiers (tantôt DIRCO, tantôt DREAL) répondent clairement oui : un itinéraire global a été élaboré en 2005-2006. L'actuelle enquête publique est donc organisée comme si le tracé global des 2x2voies entre Limoges et Poitiers était inéluctable et définitivement adopté, et comme si l'éventualité d'une autoroute concédée devrait coïncider par son tracé avec le tracé prédéfini pour la 2x2 voie non autoroutière. La CRI estime que cette conception de la concertation par enquête publique néglige l'essentiel, c'est-à-dire une concertation sur le tracé global à partir d'une étude d'impact globale. Il n'y a pas co-construction du projet. Le tracé global, non soumis à enquête publique, deviendrait obligatoire au fur et à mesure que les aménagements partiels se multiplieraient et s'enchaîneraient, sans que cette perspective soit soumise au public. Ou alors il n'est pas possible d'attester de la cohérence des aménagements actuellement projetés ; dans ce cas, le risque est de bétonner maintenant une zone rendue inutile quelques années plus tard, et d'en stériliser bientôt une autre. Quant à faire coïncider le tracé d'une éventuelle autoroute concédée avec le tronçon soumis ici à enquête, la CRI estime que c'est irréaliste : une autoroute payante suppose un itinéraire bis, gratuit.

La charrue est mise avant les bœufs : il convient d'abord de savoir clairement quels seront les aménagement de la RN 520 et si le projet d'autoroute concédée (qui semble avoir les faveurs des élus politiques et consulaires) est ou non crédible. Comme l'étude sur la faisabilité de l'autoroute ne sortira pas avant septembre, il est plus qu'étonnant de voir la présente enquête publique précéder dans le temps ce qui conditionnera totalement la forme de l'aménagement qui en est l'objet. Cette absence de logique dans la chronologie des enquêtes semble relever de la fantaisie ou d'un défaut total de maîtrise dans la gestion des financements possibles.

Le projet est à relier au thème de la RCEA. Dans le passé, un maire de Limoges a voulu que le trafic routier entre la Péninsule ibérique et l'Est de la France soit détourné par Limoges afin de favoriser le développement de cette ville. Le tracé naturel de la Route Centre-Europe Atlantique passe par la RN 145 entre Bellac et La Croisière. Le trajet effectué par les camions (notamment) sur cet axe s'est trouvé rallongé significativement par le détour au sud. Le bilan carbone de ce crochet est calamiteux. Même ceux qui se réfèrent à un schéma conservateur des mobilités routières constatent que l'aménagement de la RN 145 est prioritaire. Il aurait pour effet de désengorger la RN 147 et le Centre

Routier de Limoges-nord. Sans que les pouvoirs publics aient à y effectuer d'aménagement lourd, l'actuelle RN 147 serait plus agréable, rapide et moins accidentogène si la moitié des camions y était supprimée. Où est l'étude permettant d'évaluer l'inutilité de l'aménagement proposé entre Anglard et La Pivauderie et l'utilité de l'aménagement de la RN 145 ? A trop sectoriser les aménagements, ne perd-on pas de vue la globalité et l'intérêt général ? Les arbres ne cachent-ils pas la forêt ?

Le projet présenté s'inscrit résolument dans un modèle de développement dépassé. Une récente étude de l'INSEE (entre autres études) montre que la pollution de l'air due au trafic automobile affecte la santé respiratoire des populations urbaines à très court terme et augmente les admissions aux urgences pour maladies respiratoires (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4160040> Etude d'Alexandre Godzinski (CGDD) et Milena Suarez Castillo, division Marchés et entreprises de l'INSEE.).

L'accroissement du trafic lié à la mise à deux fois deux voies, par création d'un itinéraire nouveau, aura un impact de pollution qui ne semble envisagé que dans la zone rurale traversée et non sur la Ville de Limoges. Et encore, l'accroissement en nombre de véhicules ne semble pas chiffré. Ce sont des lacunes peu admissibles alors que le réchauffement climatique est ressenti désormais comme une évidence brûlante par tous les citoyens, notamment par les citadins.

Quant à la biodiversité qui s'effondre, les documents soumis au public n'abordent que de manière très imprécise la séquence ERC, comme si cet effondrement était secondaire.

Pour la CRI, le 26 juin 2019,

Marcel Bayle