

10_ ASSOCIATION LNE - 27062019 - 11437

Sujet: [INTERNET] Enquête,publique 2X2 Voies RN147 au nord de Limoges », à l'attention du commissaire enquêteur

De : Galliot <famille.galliot@free.fr>

Date : Thu, 27 Jun 2019 11:37:48 +0200

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

Monsieur le commissaire enquêteur,
Veuillez trouver, ci joint, l'avis de Limousin nature environnement sur l'enquête publique 2X2 Voies RN147 au nord de Limoge.

Cordialement

Michel Galliot

président de LNE

2019-06-27-avis-enq-publique-RN14V2.pdf

Content-Type: application/pdf

Content-Encoding: base64

Limousin Nature Environnement

- Fédération Limousine pour l'Etude et la Protection de la Nature -



LIMOUSIN NATURE
ENVIRONNEMENT

Limoges, le 27 juin 2019

Objet : *Enquête publique - Projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au nord de Limoges sur le territoire des communes de Nieul et de Couzeix*

Limousin Nature Environnement est la fédération des associations de défense de l'environnement en Limousin. Elle est agréée au titre de la protection de l'environnement.

En cette période de fin juin 2019, l'alerte canicule qui concerne les trois-quarts de la France est un signe évident du réchauffement climatique en cours. Les objectifs auxquels l'État français a souscrit afin de limiter le réchauffement global à 1,5°C nécessitent de mobiliser tous les efforts pour d'abord éviter les impacts sur le milieu naturel, et en particulier éviter de contribuer à augmenter les émissions de gaz à effet de serre et l'artificialisation des sols. **Sur chacun de ces enjeux, ce projet est une véritable provocation au bon sens.**

Son titre peut induire en erreur le public car il ne s'agit pas d'un simple « aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au nord de Limoges » mais de la création d'une route nouvelle.

Toutes les études montrent que la création de routes nouvelles augmente le trafic. Dans le cas présent, sur un axe reliant deux métropoles régionales, la mise à 2x2 voies sera un aspirateur à camions et conduira aussi à une augmentation du trafic sur la périphérie de Limoges, en particulier sur la RN520 et sur l'A20 traversant la ville de Limoges. L'étude d'impact, qui constate 8000 véhicules actuellement, en envisage selon les horizons 2023 ou 2043, entre 10000 et 13000 sur la nouvelle route (page 121), auxquels il faudra ajouter le trafic local qui restera sur l'ancienne route. L'Autorité environnementale évalue l'augmentation du trafic total (RN 147 déclassée + RN 147 nouvelle) à environ 3000 véh/j en 2043.

Ce projet est présenté en occultant des projets connexes, comme le projet d'autoroute sur l'ensemble du parcours, la liaison La Croisière-Saint Junien ou le projet sur la RN520. Il n'est pas remis dans le contexte général des liaisons longue distances.

Ce projet sera néfaste autant en termes d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre qu'en termes de pollutions de l'environnement naturel et de l'agglomération. Mais, comme le remarque l'Autorité environnementale¹, le dossier soumis à l'EP ne comporte pas de partie dédiée aux émissions de gaz à effet de serre : elle juge nécessaire la réalisation d'une telle partie afin d'avoir une vision globale des émissions liées au projet, aussi bien en phase d'exploitation que de construction, car, « *au vu des volumes de matériaux mis en œuvre, cette dernière est susceptible d'avoir un impact significatif* ».

Alors que tous les EPCI du territoire sont en phase d'élaboration de leurs PCAET (plan climat air-énergie territorial), alors que la loi sur la transition énergétique et la loi de reconquête de la biodiversité demandent des efforts pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et les

¹ Avis délibéré n°2018-111 adopté lors de la séance du 6 mars 2019

Limousin Nature Environnement

- Fédération Limousine pour l'Etude et la Protection de la Nature -



LIMOUSIN NATURE
ENVIRONNEMENT

consommations énergétiques, de stopper l'artificialisation des terres agricole et naturelle, de limiter l'extension des villes en relocalisant les habitations et les entreprises, de stopper l'érosion de la biodiversité, ce projet est à l'opposé de ce qu'il faudrait faire.

Nous remarquons que l'étude d'impact passe totalement sous silence toutes ces incidences, allant même jusqu'à se féliciter de favoriser l'étalement urbain vers le nord de l'agglomération. Il y manque en particulier le bilan énergétique en comparant la situation actuelle à une situation future aux horizons 2030 et 2050. Le bilan carbone annoncé, pour la phase de fonctionnement, représente les émissions de 13000 habitants supplémentaires. Il est étonnant de voir que ce bilan est effectué à trafic constant, sans donner de chiffres pour ce trafic.

L'étude sur la qualité de l'air utilise des chiffres sur le trafic prévu, chiffres qui ne sont pas dans le corps de l'étude d'impact. Mais surtout elle se limite aux impacts sur la zone rurale du projet. Elle n'a pas évalué la surfréquentation de la RN520 et de l'A20 dans la ville de Limoges.

Dans les séquences d'évitement et de compensation, il n'y a rien sur ces aspects de GES, d'énergie, de pollution de l'air. En ce qui concerne la biodiversité, la compensation est souvent un leurre. Comment faire revenir une espèce rare qui disparaît ? Comment compenser la rupture de continuité que représente une 2X2 voies, les quelques passages prévus ne remplaçant pas la perte ? Il conviendrait de désartificialiser une superficie au moins équivalente à la superficie qui sera goudronnée.

Il n'est rien précisé sur la manière dont vont être gérés les espaces de compensation ni qui le fera. On peut craindre que 10 ans après, les mares, les zones humides, les ornières, les gîtes artificiels etc., soient laissés à l'abandon. Le projet d'autoroute concédé, s'il voit le jour, sera probablement l'occasion d'oublier les promesses.

LNE rappelle sa position concernant les infrastructures routières nouvelles.

Considérant le risque climatique et les engagements de la France de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre, considérant les engagements de la France à limiter l'artificialisation des sols, considérant les engagements de la France à stopper la perte de biodiversité sur son sol, considérant la nécessaire remise en question de la trop faible part du transport ferroviaire des marchandises, LNE n'est pas favorable à la réalisation de nouvelles voies routières à grande vitesse. Dans le cas de ce projet, elles sont des incitations à multiplier les déplacements et à augmenter le nombre de camions, pour un gain de temps que l'Autorité environnementale évalue à environ 1,3 minutes pour les véhicules légers et 2,9 minutes pour les poids-lourds en 2043 !

LNE est soucieux d'améliorer la sécurité routière et de travaux pouvant réduire les risques d'accidents. LNE ne s'oppose donc pas à certains aménagements pour améliorer la circulation et réduire les nuisances, comme des créneaux de dépassement, le contournement de certains villages ou la réalisation d'ouvrages d'art dans certains secteurs où le tracé est accidentogène. La part de budget prévue pour financer ce projet pourrait ainsi utilement leur être transférée.

Le Président de LNE,
Michel GALLIOT