



RN 147 – Créneaux de dépassement entre Limoges et Bellac Communes de Berneuil et Chamborêt

Dossier d'Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Pièce H / Bilans de la concertation publique



SOMMAIRE

1	BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DRESSE PAR LA DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES ROUTES CENTRE OUEST.....	1039
2	BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DRESSE PAR LE GARANT.....	1085

1 BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DRESSE PAR LA DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES ROUTES CENTRE OUEST

AVRIL 2019

RN 147 – Créneau de dépassement Limoges – Bellac

BILAN DE LA CONCERTATION – 18 JANVIER 2019 AU 14 FEVRIER 2019



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION
INTERDÉPARTEMENTALE
DES ROUTES

CENTRE-OUEST

Par arrêté du 21 Décembre 2018, le Préfet de la Haute-Vienne a prescrit l'organisation d'une concertation avec le public sur le projet « RN147 – Créneau de dépassement Limoges – Bellac ».

Cette concertation s'est déroulée du 18 Janvier au 14 Février 2019 sur les communes de Berneuil et Chamborêt.

Le présent document dresse le bilan de cette concertation et en tire les enseignements.

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS ET DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET	5
1.1. LA CONCERTATION AU CŒUR DES GRANDES ETAPES DE LA REALISATION DU PROJET.....	6
1.2. CONTEXTE GENERAL DE L'AMENAGEMENT DE LA RN147.....	7
1.3. PRESENTATION DES VARIANTES ETUDIEES.....	8
2. L'ORGANISATION ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	9
2.1. UNE CONCERTATION REGLEMENTAIRE POUR RETENIR LE FUSEAU	10
2.2. ENJEUX ET CONTENU DU BILAN DE LA CONCERTATION.....	10
2.3. ACTEURS DU PROJET.....	11
2.4. ORGANISATION DE LA CONCERTATION : LARGE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE MOBILISATION AU SERVICE DE LA PARTICIPATION ET DE L'EXPRESSION DU PUBLIC.....	11
2.4.1. DISPOSITIF D'INFORMATION	12
2.4.2. MOYENS D'EXPRESSION DU PUBLIC.....	14
3. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : COMBIEN DE PARTICIPANTS ?.....	15
4. LE BILAN QUALITATIF : QUELS THÈMES ABORDÉS ?	17
5. LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES A DONNER.....	26
5.1. LES CONCLUSIONS DU GARANT DE LA CONCERTATION	27
5.2. LES CONCLUSIONS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	28
6. ANNEXES.....	32
6.1. ANNEXE 1 : COMPARAISON AMENAGEMENT 2x2 VOIES OU 2+1 VOIES	33
6.2. ANNEXE 2 : ACCIDENTALITE ROUTIERE SUR LA RN147 DE 2010 A 2017 ENTRE CHAMBORET ET BELLAC	34
6.3. ANNEXE 3 : DONNEES DUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL : UN TERRITOIRE TOURNE VERS LIMOGES	35
6.4. ANNEXE 4 : EXEMPLE D'AMENAGEMENT AVEC VOIE D'EVITEMENT	36
6.5. ANNEXE 5 : AMENAGEMENT D'UN ITINERAIRE ALTERNATIF.....	37
6.6. ANNEXE 6 : ANALYSE DE LA VARIANTE PROPOSEE EN ATELIER DE BERNEUIL : UNE VARIANTE QUI CONDUIT A PLUSIEURS OUVRAGES D'ART POUR SE RACCORDER A UNE FUTURE 2X2 VOIES.....	38
6.7. ANNEXE 7 : ARRETE PREFECTORAL DEFINISSANT LES MODALITES DE LA CONCERTATION.....	39
6.8. ANNEXE 8 : PRINCIPAUX SUPPORTS DE COMMUNICATION	40
6.9. ANNEXE 9 : COMPTES-RENDUS DES REUNIONS PUBLIQUES	43
6.10. ANNEXE 10 : COMMUNIQUE ET LES ARTICLES DE PRESSE	51
6.11. ANNEXE 11 : RAPPORT ET LES CONCLUSIONS DU GARANT DE LA CONCERTATION	54

1. RAPPEL DES OBJECTIFS ET DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

1.1. LA CONCERTATION AU CŒUR DES GRANDES ETAPES DE LA REALISATION DU PROJET

Le déroulement des études et des procédures liées aux opérations routières sur le réseau routier national se décompose en plusieurs grandes phases successives.

Les phases initiales des projets sont qualifiées d'études d'opportunité. Elles s'organisent en trois niveaux d'études séquentiels :

- les études d'opportunité d'itinéraire définissent un ensemble hiérarchisé d'opérations à mettre en œuvre afin de répondre à un besoin local ou localisé de mobilité, sur un axe déterminé. Elles permettent de donner un cadre aux opérations qui se tiendront sur les zones géographiques concernées et de prioriser les opérations en vue des exercices de programmation pluriannuels, définis dans les Contrats de Plan Etat-Région (CPER),
- les études dites d'opportunité de projet de phase 1 sont relatives à un projet routier identifié, permettant d'en vérifier la pertinence et d'en esquisser les principales caractéristiques au regard d'objectifs d'aménagement prioritaires,
- les études dites d'opportunité de projet de phase 2 sont relatives à un projet routier précisément identifié et dont le contenu permet, après l'analyse et la comparaison de plusieurs variantes regroupées au sein d'une ou plusieurs familles, d'aboutir au choix d'une variante privilégiée dont les caractéristiques seront plus finement précisées dans la suite des procédures et notamment les études préalables à l'enquête publique.

La phase de concertation publique, menée préalablement au choix de la solution d'aménagement qui sera portée à l'enquête publique, a pour but d'informer le public et de répondre à ses interrogations éventuelles sur les principales caractéristiques et orientations du projet telles que définies à la fin de la deuxième phase des études d'opportunité.

Elle vise à associer la population à la prise de décisions publiques, en phase amont de conception des projets.



RN147 à Berneuil



RN147 à Chamborêt

1.2. CONTEXTE GENERAL DE L'AMENAGEMENT DE LA RN147

Le projet d'un aménagement de la RN 147 a pour finalité l'amélioration des conditions de circulation entre Poitiers et Limoges, deux pôles de la nouvelle région Nouvelle-Aquitaine.

Les conditions de circulation de la RN147, entre Limoges et Poitiers, sont relativement dégradées (sécurité, confort...). Les opérations d'aménagements sur cet axe visent donc à améliorer ses conditions d'utilisation pour rapprocher les deux agglomérations.

La mise à 2x2 voies de la RN147 au Nord de Limoges, la déviation de Lussac-les-Châteaux dans le département de la Vienne, ainsi que la mise en place d'un créneau de dépassement s'inscrivent dans cette démarche. Ils ont pour objectifs d'augmenter significativement les capacités de dépassement sur la RN147.

Bellac et les communes qui l'entourent s'inscrivent au sein d'un territoire rural fragile d'un point de vue sociodémographique et économique, sur lequel la voiture reste le mode de déplacement principal.

Les faibles densités de population, les hameaux disséminés sur le territoire contraignent l'usage des modes doux de par les distances importantes à parcourir, mais limitent également la pertinence des transports collectifs en raison de coûts prohibitifs par rapport aux avantages procurés aux habitants.

Dans ce contexte, la qualité de la desserte routière est essentielle. Les différents aménagements prévus sur la RN147 permettront de faciliter l'accès au secteur de Bellac et de désenclaver le territoire.

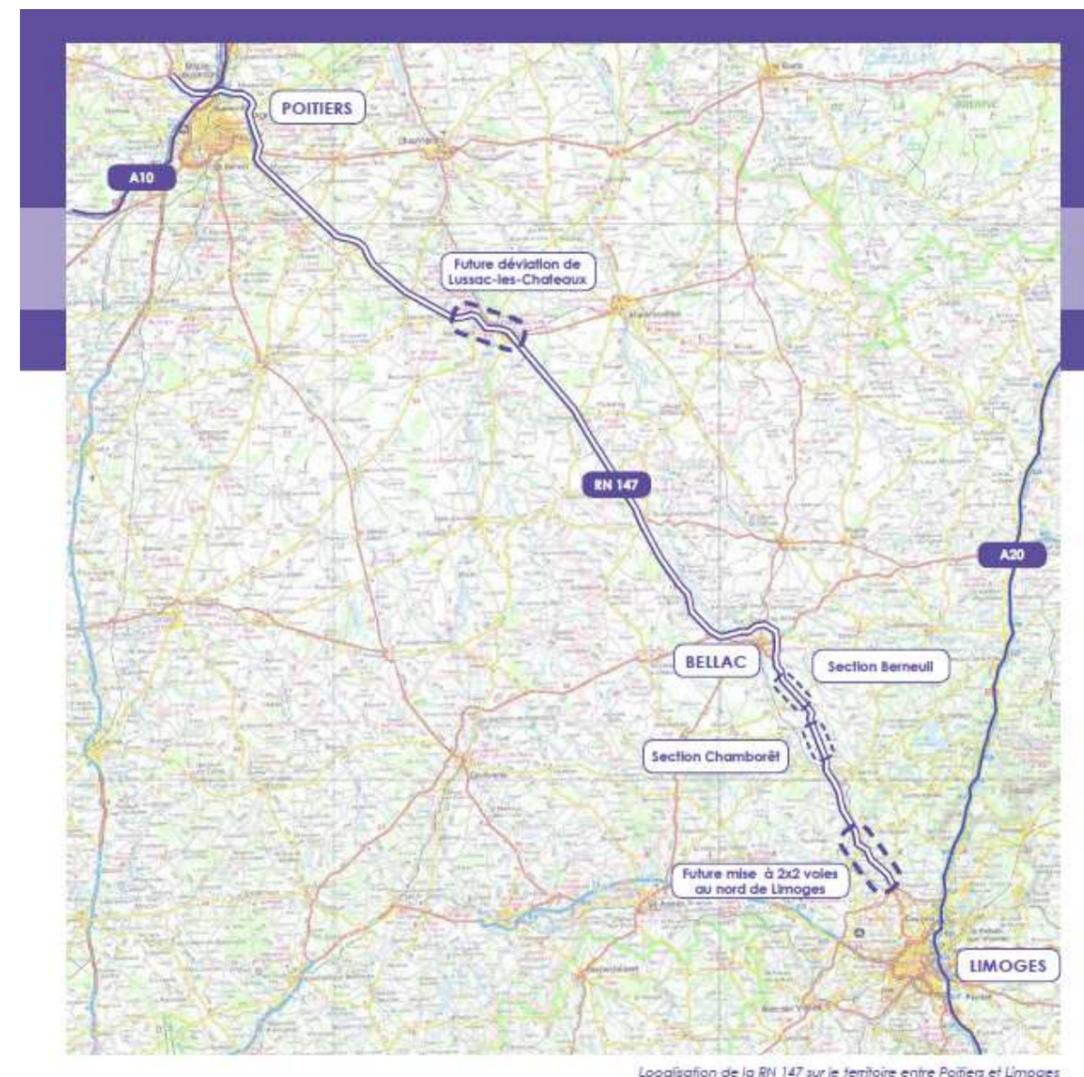
Les distances actuelles entre les créneaux de dépassement sont importantes et participent à dégrader les conditions de circulation des usagers de la RN147 : allongement des temps de parcours, accroissement de l'insécurité de l'axe en cas de dépassement en dehors des créneaux...

Les enjeux majeurs concernent donc le confort et la sécurité des usagers du tronçon avec :

- Une fiabilisation du temps de parcours grâce à de nouvelles possibilités de dépassement notamment de poids lourds,
- Une limitation du nombre de dépassements dans des zones non appropriées,
- La mise en place progressive d'une liaison régionale de qualité entre Limoges et Poitiers.

L'objectif de l'opération est de sécuriser l'écoulement du trafic sur cet axe par un créneau de dépassement à 2 x 2 voies avec limitation de la vitesse à 110 km/h et la création d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents.

La Direction des Infrastructures de Transport (DIT), dans sa commande, souligne la nécessité de rechercher une cohérence avec le parti d'aménagement que représente l'opération de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges.



En application des dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014, fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, et de son instruction technique modifiée le 8 novembre 2018, la Direction Interdépartementale des Routes Centre Ouest (DIR CO) s'est vu déléguer la Maîtrise d'Ouvrage de l'opération d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac.

En 2018, le bureau d'études SEGIC Ingénierie s'est vu confier la mission de réalisation des études d'opportunité de phase 2, dont l'objectif était de définir et de comparer les différentes variantes d'aménagement possibles, de préciser leur faisabilité technique et leur coût, eu égard aux enjeux humains et environnementaux de la zone d'étude, et d'identifier, au travers d'une analyse comparative multicritères, la solution préférentielle qui aurait vocation à être portée à l'enquête publique.

Afin de mener à bien les différents éléments de mission, SEGIC Ingénierie, en charge des études environnementales, s'est associé à EXPLAIN, en charge des études de trafic et de socioéconomie.

Une étude liée au milieu naturel a par ailleurs été réalisée par BIOTOPE.

1.3. PRESENTATION DES VARIANTES ETUDIEES

Six variantes ont été envisagées : 3 par section (Chamborêt et Berneuil). Sur chaque site (Chamborêt ou Berneuil), les trois mêmes méthodes d'aménagement à 2 x 2 voies ont été étudiées (schéma page ci-contre) :

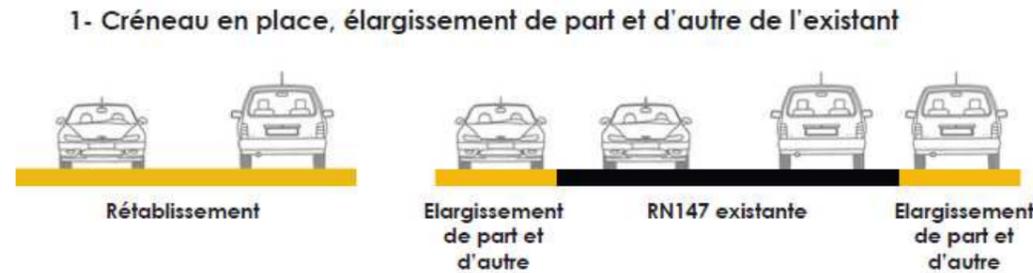
- 2 par élargissement de la chaussée existante,
- 1 par création d'une nouvelle chaussée en parallèle

Les différentes variantes d'aménagement envisagées s'étendent toutes sur un linéaire d'emprise avoisinant 2 km dont 1 km de capacité de dépassement effectif, 250 m de zone d'accélération et 500 m de zone de rabattement.

SCHÉMAS DES DIFFÉRENTES VARIANTES ENVISAGÉES

1- Créneau en place, élargissement de part et d'autre de l'existant :

- Reprise de la chaussée en place
- Création de deux simples voies de part et d'autre
- Création d'une voie de rétablissement à l'Ouest du créneau
- Création d'un passage inférieur pour le rétablissement des voies agricoles



2- Créneau en place, élargissement à l'Est de l'existant :

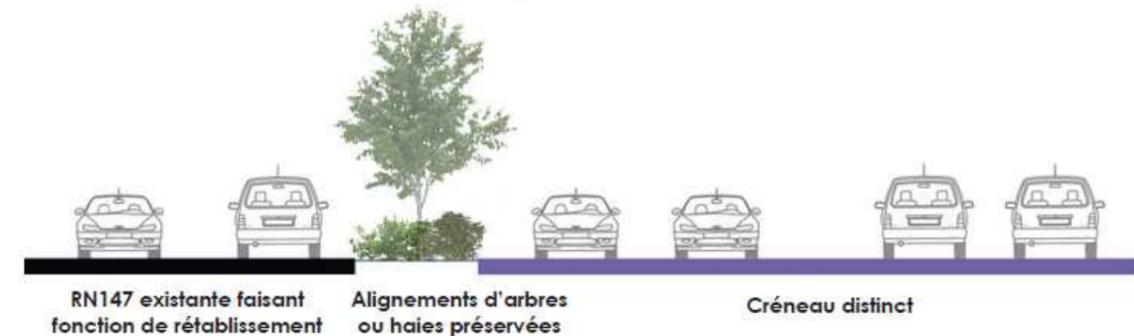
- Reprise de la chaussée en place
- Création d'une double voie côté Est
- Création d'une voie de rétablissement à l'Ouest du créneau
- Création d'un passage inférieur pour le rétablissement des voies agricoles



3- Créneau distinct :

- Création d'une route nouvelle à 2 x 2 voies côté Est
- La voie existante assurant le rétablissement du trafic en phase travaux tout en maintenant les possibilités de desserte existantes pendant et après les travaux

3- Créneau distinct



2. L'ORGANISATION ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

2.1. UNE CONCERTATION REGLEMENTAIRE POUR RETENIR LE FUSEAU

LE CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION

L'article L 121-15-1 prévoit l'organisation d'une concertation pour les projets assujettis à une évaluation environnementale, c'est à dire pour les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine.

La présente concertation est menée en application des articles L121-16 et L121-16-1 du Code de l'environnement, qui prévoit d'associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, pendant toute la durée de l'élaboration d'un projet susceptible d'affecter l'environnement ou l'activité économique.

Les objectifs et les modalités de la concertation ont été définis par le Préfet de la Haute Vienne dans un arrêté du 21 Décembre 2018.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Le dispositif de concertation visait à :

Informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, acteurs économiques...

- Communiquer au public les principales orientations et caractéristiques du projet.
- Écouter le public pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, économiques, sociaux et environnementaux, en faisant émerger les attentes de la population.
- Dialoguer pour recueillir les observations et propositions du public pour enrichir le projet.

La concertation publique s'est déroulée du 18 Janvier au 14 Février 2019.

En particulier, deux réunions publiques ont été organisées les 18 janvier et 14 février 2019.

2.2. ENJEUX ET CONTENU DU BILAN DE LA CONCERTATION

Ce document dresse le bilan de la concertation menée par la DIR CO sur le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac, entre le 18 Janvier et le 14 Février 2019.

A ce titre, il rappelle les différents outils déployés dans le cadre de cette concertation pour l'information, la mobilisation et l'expression du public puis présente un bilan chiffré de la participation ainsi qu'une analyse globale des avis exprimés.

A partir des enseignements et conclusions du bilan de la concertation, l'Etat soit, ne donnera pas suite au projet, soit retiendra une variante de tracé et engagera la poursuite des études sur le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac afin de préparer l'enquête d'utilité publique. Joint au dossier d'enquête publique, le bilan de la concertation constitue un élément important qui permettra à la commission d'enquête d'apprécier l'association du public à l'élaboration du projet.

Le bilan de la concertation s'articule autour de six parties :

- Une présentation synthétique du projet, de ses enjeux et des variantes soumises à concertation ;
- Un rappel des enjeux, du cadre légal et des modalités de concertation et d'information du public ;
- Un bilan quantitatif de la concertation : combien de participants ?
- Un bilan qualitatif de la concertation : quelles thématiques les plus discutées ?
- Les conclusions du maitre d'ouvrage en vue de la poursuite du projet ;
- Les annexes qui reprennent les documents d'information, les synthèses des deux réunions publiques ainsi que les retombées médiatiques sur la concertation et le projet.

Rendu public, le bilan de la concertation s'adresse à tous. Il sera notamment disponible sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine : <http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-rn-147-entre-r4489.html>

2.3. ACTEURS DU PROJET

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet d'aménagement du créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac est une opération dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État, représenté par le préfet de région Nouvelle-Aquitaine, qui s'appuie sur les services de la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO) par délégation de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Le maître d'ouvrage s'est entouré, pour mener les études techniques, de différentes compétences de prestataires ou partenaires publics, ainsi que de cabinets d'études et intervenants privés.

La conduite du projet a été menée et sera poursuivie en mobilisant les instances de concertation locales (comités de pilotage, groupes de travail...) permettant d'enrichir le contenu de l'opération, de l'expertise et du point de vue des acteurs du territoire - institutionnels, consulaires ou associatifs - comme du grand public.

LE GARANT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Au titre des articles L 121-16 et L121-16-1 du Code de l'environnement, la DIR Centre-Ouest a sollicité la Commission nationale du débat public (CNDP) afin qu'elle veille à la qualité de la concertation préalable. À ce titre, la CNDP propose à la DIR Centre-Ouest l'intervention d'un garant de la concertation préalable chargé de veiller au respect de la charte de participation du public que le Ministère de la Transition écologique et solidaire s'est engagé à appliquer pour les projets dont il assure la maîtrise d'ouvrage.

M. Michel PERIGORD a été désigné garant de la concertation préalable du projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac.

LES PARTENAIRES FINANCIERS

Le projet d'aménagement de la RN147 dans sa globalité est financé par le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 ex-région Limousin (CPER), à hauteur de 67 M €, dont 6 M€ consacré à la réalisation du créneau de dépassement.

2.4. ORGANISATION DE LA CONCERTATION : LARGE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE MOBILISATION AU SERVICE DE LA PARTICIPATION ET DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

Afin de faire connaître l'existence de la concertation au plus grand nombre, ce dispositif a été complété par :

La publication d'un communiqué de presse diffusé par les médias locaux :

- Journal l'Echo le 27 Décembre 2018
- Journal le Populaire le 16 janvier 2019
- Radio France Bleu le 17 janvier 2019

Un affichage dans les mairies de Berneuil et Chamborêt

La diffusion de plaquettes d'information par «boîtage» dans les communes concernées (600 dépliants diffusés)

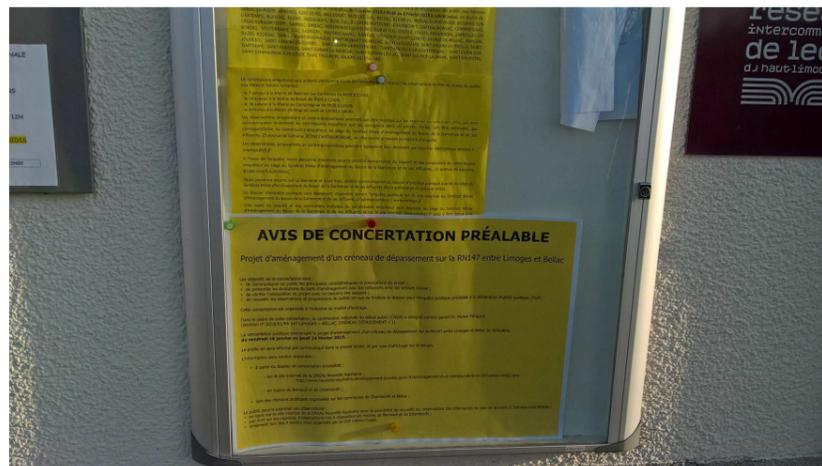
La diffusion d'une affiche au format A3 dans tous les commerces du secteur

La pose de panneaux d'information au droit des zones d'étude dans chaque sens de circulation

Un affichage sur panneau à messages variables (PMV) dans les communes concernées



Panneaux d'informations au droit de la zone d'étude - Berneuil



Affichage en mairie

2.4.1. Dispositif d'information

Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DIR CO a déployé un dispositif de mobilisation et d'information sur le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac et l'organisation de la phase de concertation.

Le dossier de concertation



Le dossier de concertation est le support d'information le plus complet sur le projet : il s'agit d'une synthèse des études d'opportunité de phase 2. Il a pour objectif de fournir à tous un maximum d'informations sur le projet, ses enjeux, les études en cours et les modalités de la concertation.

Il permet ainsi de renforcer le niveau de connaissance du projet chez les acteurs du territoire et de faciliter la formulation d'avis par le public.

Ce document a été mis à disposition du public :

- Dans les mairies de Berneuil et Chamborêt ;
- Lors des réunions publiques ;
- En le téléchargeant sur les sites internet :
 - de la DREAL Nouvelle Aquitaine : <http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-rn-147-entre-r4489.html>

Les réunions publiques

Le projet a été présenté par le maître d'ouvrage lors des réunions publiques qui se sont tenues le

- le 18 janvier 2019, à Chamborêt,
- le 14 février 2019, à Bellac,

Déroulement des réunions publiques :

- Mot d'accueil, présentation des intervenants et du sommaire de la réunion
- Présentation du planning et des modalités de la concertation
- Présentation du projet par la DIR CO : historique, objectifs, variantes proposées pour le tracé
- Animation d'un temps d'échanges pendant une heure pour permettre aux participants de poser des questions, d'émettre des suggestions et d'exprimer un avis sur le projet proposé
- Conclusion de la réunion publique par le garant

A noter, qu'en complément, des ateliers pour réfléchir ensemble au projet ont eu lieu :

- à Bellac, le 25 janvier 2019
- à Chamborêt, le 1er février 2019



Atelier à Chamborêt

L'exposition itinérante

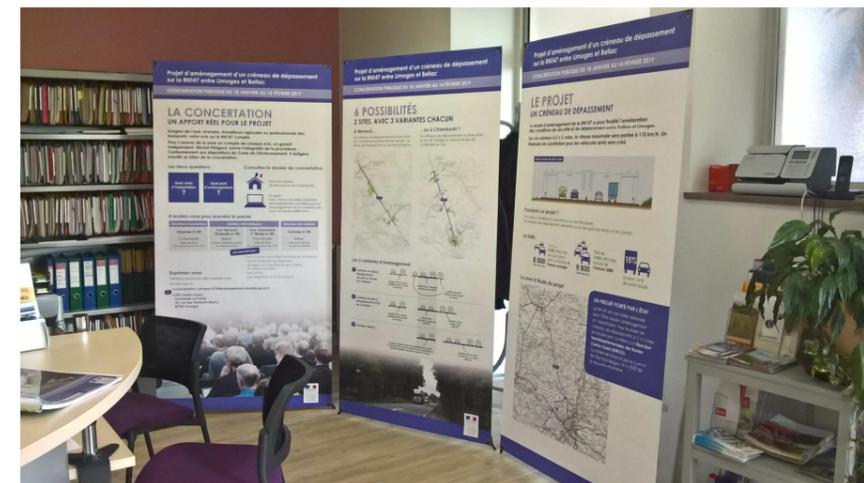
Grâce à ces trois panneaux d'exposition, la population locale a pu prendre connaissance d'informations que ce soit sur le projet, son historique, ses enjeux, ses acteurs, sur les principales caractéristiques de chacune des variantes de tracé... mais aussi sur les modalités d'information et de concertation.

Pour assurer une bonne visibilité au projet et à la concertation, cette exposition a été installée temporairement dans chacune des réunions publiques.

Pour faciliter l'installation des panneaux dans ces différents lieux, ils ont été imprimés sur des bâches souples et dotées d'un système d'enrouleur mécanique.



Exposition itinérante en réunion d'ouverture de la concertation



Exposition itinérante à Chamborêt

2.4.2. Moyens d'expression du public

Le public avait la possibilité de s'exprimer via :

Des réunions publiques et ateliers

Des registres d'expression

Deux registres d'expression ont été mis à disposition dans les mairies de Berneuil et Chamborêt pour consigner les avis et observations de chacun.



Cahiers de doléances en mairies

Une adresse postale

Le public pouvait également donner son avis par courrier à l'adresse :

DIR Cente-Ouest
Immeuble Le Pastel
22, rue des Pénitents Blancs
87032 LIMOGES

Un outil d'expression numérique

Une adresse électronique a été créée renforçant les possibilités d'expression de la population permettant de donner un avis ou de poser une question, à toute heure de la journée, sans avoir à se déplacer en mairies ou à assister aux réunions publiques.

concertation-creneau147@developpement-durable.gouv.fr

ou

michel.perigord@garant-cndp.fr

Le site Internet dédié :

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-rn-147-entre-r4489.html>

3. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : COMBIEN DE PARTICIPANTS ?

□ RÉPARTITION DES CONTRIBUTIONS PAR MOYEN D'EXPRESSION

131 personnes ont participé aux deux réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation : 70 personnes à la réunion d'ouverture et 51 personnes à la réunion de clôture.

Ces rencontres ont permis de présenter le projet puis d'échanger avec les participants. Le maître d'ouvrage a ainsi pu profiter de leur connaissance du territoire et des enjeux locaux mais aussi recueillir leurs préoccupations, leurs avis et suggestions.

40 participants sont intervenus au cours des deux réunions publiques.

L'atelier thématique concernant Berneuil a rassemblé 28 personnes préalablement inscrites.

L'atelier thématique concernant Chamborêt a rassemblé 24 personnes préalablement inscrites.

Les 2 registres de concertation ont recueilli 4 observations :

- 2 à Berneuil ;
- 2 à Chamborêt.

3 observations concernent la localisation du projet et 1 observation propose des mesures d'insertion.

9 courriers électroniques ont été envoyés sur la boîte mail RN147 dont 5 sont des questions et 4 des avis.

Pendant le mois de la phase de concertation, 31 observations/avis ont été émis par courriers postaux.

26 questions / observations / contributions ont été envoyés au garant via son adresse mail CNDP.

Les remarques formulées concernent principalement la sécurité sur la RN147 : Vitesse sur le créneau, raccordement à l'existant, temporalité, aménagement plus global entre Limoges et Poitiers (voir chapitre 4), ...

A noter également le retour de 3 acteurs publics du territoire :

- Limousin Nature Environnement - Fédération Limousine pour l'Etude et la Protection de la Nature –
- Chambre d'agriculture de la Haute Vienne
- Association la CRI (Coordination des Riverains et Impactés)

□ BILAN DES MOYENS D'EXPRESSION

Contributions écrites	
Dont registres	4
Dont courriers postaux	31
Dont courriers électroniques	9
Contributions orales lors des réunions publiques	
Dont réunions publiques	40
Dont ateliers thématiques	40

NB. Une même personne peut avoir émis un avis sur plusieurs moyens d'expression.

4. LE BILAN QUALITATIF : QUELS THÈMES ABORDÉS ?

Les avis recueillis dans le cadre de la concertation ont tous été analysés. Le bilan de la concertation présente la synthèse de toutes ces contributions regroupées par thématique.

Au cours de la réunion publique du 14 février 2019 et comme annoncé par le garant de la concertation en séance, tous les échanges verbaux entre les différents intervenants ont été enregistrés.

L'ensemble de ces échanges a été retranscrit dans un compte rendu puis pris en compte dans le bilan.

Il permet d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage et de guider ses choix, notamment concernant le parti d'aménagement à retenir pour la poursuite des études de l'opération « RN 147 – créneau de dépassement entre Limoges et Bellac ».

Les contributions ont été regroupées autour des quatre thèmes suivants :

- Thème n°1 – Parti d'aménagement
- Thème n°2 – Modalités techniques de réalisation du créneau
- Thème n°3 – Environnement
- Thème n°4 – Autres sujets

Les différentes associations concernées par le projet ont effectué leur propre analyse et présenté la synthèse de leurs réflexions auprès de leurs adhérents, sympathisants et riverains au cours de plusieurs réunions.

Ainsi, certaines contributions individuelles reprennent ces analyses, en partie ou sous différentes formes d'expression.

De même, certaines personnes ou associations ont utilisé plusieurs moyens mis à leur disposition pour faire connaître leurs avis, observations ou propositions sur le projet (registre, internet, lettres ou courriel).

Aussi, pour ne pas alourdir le bilan, toutes les interventions n'ont pas été retranscrites in extenso.

Pour rendre compte des débats, des indications sont données sur leur occurrence, c'est-à-dire par le nombre de fois où la remarque a été formulée, tous modes d'expression confondus, par le code couleur suivant :

Rare	Portée par une association	Assez fréquent	Fréquent
------	----------------------------	----------------	----------

Thème n°1 : Parti d'aménagement

Occurrence	Principales remarques formulées	Éléments de réponse de la DIRCO
Fréquent	Pourquoi ne met-on pas tout de suite Limoges-Poitiers à 2 x 2 voies ?	La DREAL a lancé une étude sur la concessibilité de la RN 147. Un premier Comité de Pilotage s'est réuni sous l'égide du Préfet de Région à l'automne puis un second en Mars. Les conclusions de cette étude devraient être connues au mois de Juillet et donneront des perspectives sur la suite de l'aménagement de la RN 147.
Fréquent	Pourquoi pas ne pas consacrer plus d'argent pour une 2 x 2 voies de Limoges à Poitiers ?	Cette question doit être remise en perspective avec l'effort financier réalisé par l'État et les collectivités territoriales au titre du CPER 2015-2020. Lorsque l'on cumule toutes les opérations programmées par axe, on s'aperçoit que la RN 147 est le second axe qui concentre les financements les plus importants. En effet sur la période 2015-2020 : <ul style="list-style-type: none"> • 192 M € sont consacrés à la rocade de Bordeaux ; • 167 M € sont consacrés à la RN 147 (Déviation de Lussac, RN 147 Nord Limoges à 2 x 2 voies et créneau) ; • un peu plus de 150 M € pour la RN 141 entre Limoges et Royan.
Fréquent	Techniquement, le créneau, qu'il soit à Berneuil ou à Chamborêt peut-il s'intégrer à une future 2 x 2 voies ?	Le créneau proposé à la concertation possède les caractéristiques d'une 2 x 2 voies : 2 voies de 3,50 m par sens, un terre plein central, des bandes d'arrêt d'urgence. Par ailleurs, des itinéraires alternatifs pour les véhicules lents ne pouvant emprunter le créneau seront mis en œuvre. Il peut donc techniquement s'intégrer sans difficultés à une future 2 x 2 voies.
Fréquent	Comment s'articule le projet de créneau et une future 2 x 2 voies entre Limoges et Poitiers ?	Du fait de ses caractéristiques techniques, le créneau de dépassement peut être raccordé à une future 2 x 2 voies. Les projets en cours seront pris en compte dans les éventuelles futures études de mise à 2 x 2 voies afin de réutiliser au maximum les aménagements qui auront déjà été réalisés. Conformément à la réglementation, que le projet soit ou non concédé, il fera l'objet d'une concertation avec le public. Nota : Un tracé à 2 x 2 voies a été étudié et présenté à la concertation des élus locaux dans les années 2005. Mais ces études n'ont pas été approuvées et ne préjugent pas de ce que donneraient de nouvelles études qui devront être actualisées et notamment tenir compte de l'urbanisation qui est intervenue depuis ainsi que de l'éventuelle évolution de la réglementation.
Fréquent	Quelle sera la vitesse autorisée sur ce créneau ? Les PL auront-ils une interdiction de dépasser ?	Afin de permettre aux VL de dépasser facilement les PL : <ul style="list-style-type: none"> • La vitesse limite autorisée des VL sera de 110 km/h. • Il est bien envisagé d'interdire aux PL toute possibilité de dépassement.

Assez fréquent	Pourquoi ne pas faire des créneaux de dépassement à 2+1 voies comme à Poitevine dans les secteurs en côte ? Cela coûterait moins cher.	<p>De tels créneaux n'offrant pas le même niveau de service, il faut comparer tous les avantages et inconvénient de tels aménagements (cf document technique mis en annexe 1).</p> <p>En résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans le cas d'espèce, les longueurs de dépassement y sont beaucoup plus courtes (les créneaux à 2 x 2 voies offrent 1,2 km de dépassement ; les créneaux à 2+1 voies guère plus de 600 mètres) • Du fait de la vitesse autorisée, les possibilités de dépassement des Poids Lourds sont nettement meilleures sur créneau à 2 x 2 voies (limitation à 110 km/h pour les VL) que sur créneau à 2+1 voies (limitation à 90 km/h). Or, la concertation a régulièrement mis en avant la nécessité de pouvoir doubler facilement les PL. • Il ne peut y avoir de véhicules lents sur un créneau à 2 x 2 voies alors qu'ils seraient autorisés sur un créneau à 2+1 voies : de ce point de vue, le parti d'un créneau à 2 x 2 voies améliore la sécurité. • Compte tenu du fait que les créneaux à 2+1 voies seraient dans des secteurs en courbe, ils ne peuvent être intégrés à une future 2 x 2 voies qui aura un tracé plus rectiligne. Or, la concertation a régulièrement mis en avant la nécessité d'intégrer facilement l'aménagement à une future 2 x 2 voies. <p>Pour ces raisons, même s'ils sont d'un coût moindre, de tels créneaux ne répondent pas aux attentes exprimées lors de la concertation.</p>
Assez fréquent	Pourquoi ne pas plutôt rectifier les secteurs en virages qui sont plus dangereux ?	<p>Deux éléments d'éclairage peuvent être donnés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La carte des accidents publiée au dossier de concertation et jointe en annexe 2 du présent bilan ne fait pas apparaître de prépondérance dans les secteurs en virages. • La rectification des virages mobilise des financements plus importants (il faut réaliser des viaducs, des terrassements importants) et des études plus longues (techniquement et pour la prise en compte de secteurs environnementaux plus sensibles). <p>Le CPER propose d'avancer avec deux types d'aménagements distincts mais complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des rectifications de virage sur une grande section dans le secteur Nord de Limoges (6,5 km à 2 x 2, avec un délai de réalisation significatif), • un ou des créneaux de dépassement, moins onéreux et dans un délai plus court. <p>Ces deux opérations sont intégrables dans une éventuelle future 2 x 2 voies.</p>
Assez fréquent	Pourquoi ne pas faire les deux créneaux, puisque même s'il semble plus intéressant de réaliser celui de Chamborêt, celui de Berneuil présente un intérêt ? D'autant plus que le Président du CD 87 semble prêt à apporter un financement complémentaire pour cela.	Si accord des co-financeurs, ce peut être une option envisageable.

Portée par une association	Pourquoi ne pas plutôt faire un créneau entre Bellac et Lussac ?	<p>Le choix de réaliser le créneau de dépassement entre Bellac et Limoges a été opéré au regard des données de trafic. Ces données de trafic ont été mises en ligne sur le site de la concertation.</p> <p>Il s'avère, par ailleurs, que les habitants de Bellac dans leurs déplacements domicile-travail réalisent plutôt des échanges entre Bellac et Limoges (cf données mises en annexe 3 du présent bilan).</p> <p>Cette approche est conforme au rapport Delebarre de Mai 2017 sur l'accessibilité du Limousin qui indiquait que « la RN 147 devrait être améliorée plus rapidement sur les portions qui reçoivent le trafic le plus important, c'est-à-dire aux extrémités, entre Bellac et Limoges d'une part et entre Lussac-les-Châteaux et Poitiers d'autre part ».</p>
Rare	Pourquoi pas ne rien faire et plutôt réfléchir aux moyens de lutte contre le réchauffement climatique ?	<p>La lutte contre le réchauffement climatique est un enjeu majeur de société du XXI siècle et ce créneau n'y contribue que très marginalement (les études d'impacts sur ce sujet seront fournies lors de l'enquête d'utilité publique).</p> <p>Il faut souligner qu'il n'induit pas d'augmentation de trafic, puisque les temps de parcours restent peu modifiés (cf point plus haut).</p> <p>D'autres actions sont également menées sur ce secteur pour lutter contre le réchauffement climatique : développement des aires de co-voiturage (exemple de l'aire près de la gare de Peyrilhac sur la RN 147), amélioration de la ligne Limoges-Poitiers au titre du CPER.</p> <p>Cependant, la voiture reste le mode prédominant de déplacement dans ce secteur. La concertation a montré qu'il y avait une forte attente de possibilité de dépassement sur la RN 147 pour apaiser la conduite des usagers de la route et avoir moins de conduite à risques, les enjeux de sécurité routière (avant même ceux de gain de temps) ayant été jugés primordiaux lors des débats.</p>
Rare	Est-ce que l'objectif de l'aménagement est un gain de temps ?	<p>Le gain de temps sera mineur. Il ne motive pas l'aménagement.</p> <p>L'objectif de cet aménagement est d'améliorer la sécurité de l'axe. Il offre aux usagers de la route :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une possibilité de dépassement sécurisé des PL et VL et, • par cette garantie, la possibilité d'une conduite apaisée : « en sachant que je peux bientôt dépasser, je ne prends pas de risques immédiats et inconsidérés ».

Thème n°2 : Modalités techniques de réalisation du créneau

Occurrence	Principales remarques formulées	Éléments de réponse de la DIRCO
Fréquent	Comment seront aménagés les carrefours aux extrémités ? Les participants craignent que la vitesse ne soit excessive à ces endroits.	<p>Le dispositif de rabattement en fin de créneau pour ramener la section de 2 voies à une voie et la limitation de vitesse de 110 km/h à la vitesse limite autorisée au-delà sont conformes aux textes techniques du ministère. De tels dispositifs en place ne connaissent pas de problème de sécurité particulier (exemple du créneau de dépassement sur la RN 151 entre Neuvy et Pailloux, exemple du créneau sur la RN 149 au nord de Vouillé).</p> <p>En outre, le maître d'ouvrage s'engage à examiner des dispositifs complémentaires pour sécuriser ces carrefours. Il peut, par exemple, être étudié des dispositifs avec voie d'évitement comme il en existe sur la RN 147 au droit de la desserte du village de Taillac, sur la commune de Chamborêt. En annexe 4 est donné un exemple de ce type d'aménagement.</p>
Fréquent	La solution présentée pour Chamborêt ne comporte pas de carrefour au sud du créneau permettant de connecter la section de la RN 147 qui serait déclassée à l'actuelle RN 147. De ce fait, les habitants de Morcheval auront des allongements de parcours importants les obligeant à passer par des voies de faible largeur. Ne serait-il pas possible de connecter l'ancienne RN 147 à l'actuelle par un giratoire ou un carrefour plan ?	<p>Le Maître d'ouvrage a fait une pré-étude de carrefour, comme suggéré. Ces carrefours (giratoire ou plan) seraient situés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en sortie de courbe, • dans des secteurs en pente. <p>Pour ces raisons une telle localisation ne semble pas garantir de bonnes conditions de sécurité.</p> <p>On peut par exemple souligner que la conception de giratoire en secteur en pente est fortement déconseillée car susceptible d'occasionner des déversements de Poids-Lourds.</p> <p>Le Maître d'ouvrage s'engage à étudier l'aménagement d'un itinéraire alternatif permettant de réduire les allongements de parcours (cf annexe 5).</p>
Fréquent	Sur la solution de Chamborêt, il est prévu un passage à faune. Pourquoi ce passage à faune ne serait-il pas élargi afin de permettre la traversée de la voie par les engins agricoles, car les exploitants ont des parcelles de part et d'autre (ou un siège d'exploitation d'un côté et des parcelles de l'autre côté) ?	La DIRCO propose que le passage à faune de Fianas soit agrandi pour permettre le passage des engins agricoles, ainsi que celui des véhicules légers.
Fréquent	Sur la solution de Berneuil, il est proposé de traiter en même temps la question de sécurité des carrefours de Panissac et Lassalle. Pourquoi ne pas déporter la voie de Panissac sur la voie de Lassalle pour regrouper les carrefours et les sécuriser ?	<p>Le carrefour de Lassalle est situé en courbe et il ne serait pas opportun de reporter la voie de Panissac sur la voie de Lassalle.</p> <p>Par contre, l'inverse pourrait être intéressant, car le carrefour de Panissac est situé en ligne droite avec une bonne visibilité.</p> <p>Si ce créneau est retenu le maître d'ouvrage s'engage à étudier un tel aménagement.</p>
Fréquent	<p>Sur la solution de Berneuil, pour la desserte des parcelles au Sud du créneau et coté Ouest, ne serait-il pas possible de réaliser un chemin agricole ?</p> <p>En effet le passage d'engins agricoles par le village de Savignac serait difficile du fait de l'étroitesse des voies.</p>	Le maître d'ouvrage est d'accord pour étudier une telle solution.

Fréquent	Sur la solution de Berneuil, pourquoi ne pas faire un ouvrage (soit souterrain soit aérien) pour permettre la traversée de la voie par les engins agricoles puisque les exploitants ont des parcelles de part et d'autre (ou un siège d'exploitation d'un côté et des parcelles de l'autre côté) ?	Le maître d'ouvrage est d'accord pour étudier les déplacements liés à l'activité agricole avec la Chambre d'agriculture.
Fréquent	Sur les deux créneaux, quel que soit celui qui sera retenu, pourquoi ne pas mettre des grillages pour empêcher la traversée du créneau par du gibier grande faune et éviter les risques de collision ?	Le maître d'ouvrage est d'accord pour étudier et mettre en place une telle solution.
Portée par une association	Un aménagement sur place consommerait moins d'espace (avis Limousin Nature Environnement).	<p>Comme indiqué dans le dossier de concertation, le fait d'interdire l'utilisation du créneau aux véhicules lents impose la réalisation d'un itinéraire alternatif qui leur soit dédié.</p> <p>De ce fait, sur place ou distinct, l'aménagement nécessite la construction d'une voie nouvelle et peu ou prou la même consommation d'espaces agricoles ou naturels (cf schéma page 8 du présent rapport).</p> <p>Par ailleurs, la construction d'une 2 x 2 voies distincte de la RN 147 permet de préserver les haies qui la bordent alors qu'un élargissement sur place les condamne (cf schéma page 8).</p>
Rare	Pour la solution de Berneuil, pourquoi ne pas réaliser le créneau distinct à l'Ouest de l'actuelle RN 147 pour que celle-ci devienne une voie de desserte agricole pour les terrains situés à l'Est ?	<p>La réalisation de créneaux à l'Ouest rendrait bien plus compliqué et onéreux le raccordement à une future 2 x 2 voies dont le tracé serait plutôt situé à l'Est (pour rejoindre plus facilement la déviation de Bellac qui est à l'Est et pour éviter les secteurs des vallées qui sont à l'Ouest).</p> <p>En effet, des franchissements par pont de l'actuelle RN 147 seraient à prévoir, ce qui outre leur coût important engendrerait des consommations d'espaces agricoles significatifs (cf schéma en annexe 6).</p> <p>Pour ces raisons, le maître d'ouvrage estime que cette solution est plutôt à écarter.</p> <p>Pour autant, le sujet des dessertes agricoles est réel et à approfondir avec les exploitants agricoles et la Chambre d'agriculture.</p>

Thème n°3 : Environnement

Occurrence	Principales remarques formulées	Éléments de réponse de la DIRCO
Fréquent	Le projet générera-t-il du bruit ?	<p>Les études de bruit ont été réalisées conformément à la réglementation (mesures de bruit sur place, simulation tenant compte du trafic et du vent lors des mesures).</p> <p>Ces études montrent qu'aucune des solutions ne génère d'impact dépassant les seuls réglementaires. Cela s'explique par deux facteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au droit des villages bordant la RN 147, la route n'est pas modifiée et la vitesse n'est pas augmentée. • Dans les sections nouvelles à 2 x 2 voies et avec des sections rapides, l'éloignement des lieux habités fait que les niveaux sonores restent conformes aux seuils réglementaires. <p>Toutefois, les études menées montrent que certaines habitations (secteur du village du Châtain au nord de Chamborêt) connaissent aujourd'hui des niveaux de bruit importants qui conduisent à les classer comme des « points noirs bruit ».</p> <p>Leur traitement ne relève pas de la DIR CO mais doivent être abordés dans le cadre d'une autre procédure : celle des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).</p> <p>Dans ce cadre et selon des critères établis, des crédits peuvent être mobilisés : pour les maisons individuelles (hors secteurs à urbanisation denses), des aides de l'État sont envisageables pour subventionner les travaux de renforcement des isolations de façade par les propriétaires.</p> <p>Les riverains qui souhaiteraient initier une telle démarche peuvent s'adresser à la Direction Départementale des Territoires, la DIRCO n'étant pas habilitée à préciser les volumes financiers mobilisables.</p>
Fréquent	Même si les protections phoniques ne s'imposent pas au maître d'ouvrage ne pourrait-on pas imaginer de réaliser des merlons pour protéger du bruit ?	Si les travaux conduisent à des excédents de matériaux inutilisables en construction de la route, il pourrait être envisagé de réaliser des aménagements paysagers et des buttes de terre (à condition qu'ils n'aient pas d'impact sur les zones de biodiversité).

Thème n°4 : Autres sujets

Occurrence	Principales remarques formulées	Éléments de réponse de la DIRCO
Fréquent	À quelle hauteur seront fixées les indemnisations pour les agriculteurs (acquisitions et pertes d'exploitation) ?	À ce stade, la DIRCO ne peut répondre, la convention fixant des barèmes d'indemnisation étant en cours de renégociation entre l'État et la Chambre d'agriculture.
Portée par une association	Vos comptages de trafic ne sont pas fiables.	<p>Les comptages ont été publiés sur le site Internet de la concertation.</p> <p>Les appareils de la RN 147 relèvent d'une catégorie régulièrement utilisée sur le réseau national mais aussi par des gestionnaires de routes départementales. Leur fiabilité est reconnue. Ils sont en outre annuellement vérifiés.</p>

5. LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES A DONNER

5.1. LES CONCLUSIONS DU GARANT DE LA CONCERTATION

Avis du garant sur la concertation

- Sur l'information du public, le garant considère que le dispositif mis en œuvre par le Moa était robuste et que la population a été bien informée. Cependant une personne dit ne pas avoir reçu la plaquette dans sa boîte aux lettres, une autre regrette de ne pas avoir été contactée par la chambre des métiers et de l'artisanat.
- Sur les documents mis à disposition du public, c'est la plaquette déposée dans les boîtes aux lettres des habitants des deux communes qui a permis au public de prendre connaissance du projet, des deux options et des trois variantes relatives à chaque option. Comportant un coupon réponse « T », cette plaquette a générée 31 réponses.

Les documents mis à disposition n'ont pas fait l'objet de remarques particulières.

- Sur les options mises en débat, le garant a constaté qu'elles ont suscité la remise en question de l'opportunité du projet avec la proposition d'une troisième option 2 voies + 1 voie (habitants impactés par le tracé), mais également la remise en cause de la conception de la co-construction dans la mesure où le tracé global Limoges-Poitiers n'était pas soumis au débat public (association CRI).
- Sur la consommation d'espaces agricoles et forestiers, le public a porté à connaissance le fait que, s'il accepte le sacrifice de terres agricoles dans une perspective d'amélioration de la sécurité, en revanche il n'acceptera pas une consommation excessive d'espaces agricoles et forestiers (une participante a avancé le fait qu'en 10 ans nous avons « consommé » l'équivalent de la superficie d'un département français) engendrée par des projets plus ambitieux (autoroute payante qui nécessitera le maintien de la RN 147 pour les usagers désireux d'éviter les péages).
- Cette concertation préalable a permis au public de valider le lieu où le créneau de dépassement a été estimé être le plus pertinent et de valider ensuite le choix du tracé qui est apparu être le plus approprié. La démarche mise en place a permis d'associer les publics des territoires concernés et de proposer des solutions (ou des recherches de solutions) aux problèmes qui ont été identifiés au cours des ateliers.

Une majorité de participants accepte le choix d'une option de créneau à 2x2 voies sur le territoire de la commune de Chamborêt, et, un tracé « distinct ».

D'autres personnes proposent des projets alternatifs à l'instar d'une RN 147 à 3 voies (2+1), d'autres encore une 2x2 voies de Limoges à Poitiers, ou l'abandon du projet, ou encore sa suspension dans l'attente d'éléments nouveaux (A147), alors que le conseil départemental et le conseil régional « veulent aller vite » afin d'améliorer significativement les conditions de circulation sur cet axe.

Le maître d'ouvrage est confronté à des injonctions contradictoires.

Recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Dans la mesure où des habitants ont fait remarquer au garant que la concertation préalable n'engendre aucune obligation vis-à-vis des décideurs de prendre en considération l'avis des habitants (cf. charte de la concertation du ministère de l'environnement), et qu'ils estiment que cette concertation était plus une présentation du projet qu'une co-construction, que le projet n'était pas situé dans une perspective du changement climatique et qu'il conviendrait de revisiter nos modes de déplacements, le garant émet quelques recommandations au maître d'ouvrage :

I – De poursuivre les études sur l'aménagement des carrefours identifiés « sensibles » et d'engager dès à présent des réunions de travail avec les maires et les riverains impactés, à l'instar du « tourne à gauche », ou d'une interdiction de tourner à gauche avec création d'un rétablissement parallèle à la RN 147 au niveau du carrefour de Panissac ; la création d'un passage mixte : engins agricoles/faune (le Moa pense qu'un passage élargi peut avoir un intérêt pour la faune alors que la CRI en souhaite deux) ; l'aménagement du carrefour de Corrigé.

II – D'envisager la réduction des nuisances sonores pour les maisons isolées et les hameaux en s'appuyant sur l'armature paysagère. Ici, nous sommes dans les paysages bocagers de la Basse-Marche. À l'occasion des travaux il serait opportun de restaurer les formes paysagères du bocage constituées de fossés et de talus plantés d'arbres (avec convention d'entretien entre les parties prenantes). Peut-être serait-il possible de renforcer à certains endroits les talus afin de limiter l'impact sonore des poids lourds ? Ce point particulier relatif à « l'esprit des lieux » serait aussi l'occasion d'associer divers conseils municipaux à travers la création d'un « conseil de citoyens » (à créer) associant les parties prenantes dans une œuvre de « création paysagère ». Une fois réalisé, le créneau sera sous le regard des usagers et des habitants des territoires impactés.

III - Dans le cadre des compensations foncières, le garant recommande au Moa d'envisager la mise en place d'une convention à l'instar de celle mise en place pour le projet de LGV Poitiers-Limoges associant Moa/conseil départemental/chambre d'agriculture/SAFER (le garant a pu constater que dans « Union & Territoire », la SAFER était en mesure d'attribuer, ou d'échanger -en février-mars 2019- : 47 ha à Berneuil, 71 ha au Dorat, 51 ha à Saint-Sornin-la-Marche, 52 ha à Magnac-Laval. Il y a en ce moment des possibilités de constitution de réserves foncières susceptibles de répondre aux besoins des agriculteurs impactés).

Du point de vue de la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne, que ce soit Berneuil ou Chamborêt, l'impact du projet sur les exploitations est équivalent.

IV - Le garant recommande au Moa de lever au plus vite l'incertitude sur le futur gestionnaire de l'ex RN 147 : voie communale ou voie départementale ?

V - Le garant attire l'attention du Moa sur le fait que les études relatives au projet de l'A147 (long terme), ne doivent pas ralentir la mise en œuvre de ce projet de créneau (court terme).

VI – Le garant attire l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que les questions dites d'opportunité qui ont émergé au cours de cette concertation n'ont peut-être pas trouvé aux yeux de certains participants de réponses satisfaisantes :

- pourquoi on ne fait pas une 2x2 voies entre Limoges et Poitiers ?
- pourquoi les virages ne sont-ils pas traités prioritairement ?
- pourquoi pas une mise à 3 voies de l'axe RN 147 ?
- et, pourquoi pas ne rien faire ?

À cet effet, le garant suggère au maître d'ouvrage de revenir régulièrement devant le public avant l'ouverture de l'enquête publique.

5.2. LES CONCLUSIONS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

Les sujets de l'opportunité du projet, de son articulation avec une future 2 x 2 voies, de la localisation de ce créneau, de la conception des carrefours situés de part et d'autre des créneaux sont ceux qui sont revenus les plus fréquemment lors des échanges avec le public que cela soit en réunion, par écrit ou par courriel.

1) SUR LE SUJET DE L'OPPORTUNITE

1.1 Peu de personnes se sont exprimées pour une solution consistant à ne rien faire. La majorité des personnes en réunion et la totalité des avis exprimés sur les coupons réponse vont dans le sens d'un aménagement de la RN 147 avec une préférence pour l'accélération du processus.

La quasi-totalité des expressions souligne donc une nécessité d'améliorer la sécurité sur cet axe.

Deux personnes s'étant exprimées pour un rejet de tout aménagement, leur avis doit être considéré, car il est aussi l'expression d'une sensibilité à la bonne prise en compte de l'environnement, à la lutte contre le réchauffement climatique et au développement durable.

1.2 Un certain nombre de personnes et d'associations ont affirmé leur préférence pour une mise à 2 x 2 voies de la totalité de l'axe de la RN 147 et dans un délai extrêmement court plutôt que de réaliser un créneau. L'alternative était, en résumé : « une 2 x 2 voies de Limoges à Poitiers tout de suite, sinon rien ».

Ce serait restreindre les possibilités d'expression sur la question de l'opportunité qui demeurent : « tout, rien ou des aménagements ponctuels qui améliorent la situation actuelle et qui peuvent s'inscrire dans une future 2 x 2 voies ».

Tel est l'objectif de ce créneau de dépassement : permettre, avec des moyens financiers mesurés, une réalisation rapide de travaux qui apporte, sur cet axe, une amélioration de sécurité que tous demandent.

L'aménagement offre aux usagers de cette route :

- une possibilité de dépassement sécurisé des PL et VL (tous les participants ont souligné l'extrême difficulté de doubler les poids-lourds sur cet axe) et,
- par cette garantie, la possibilité d'une conduite apaisée : « en sachant que je peux bientôt dépasser, je ne prends pas de risques immédiats et inconsidérés » (tous les participants ont souligné que l'absence de possibilité de dépassement pouvait expliquer les risques pris par certains conducteurs).

Pour autant aussi modeste soit le projet de créneau de dépassement, certains le considèrent, comme l'a indiqué un élu, comme une « brique » à intégrer dans un dispositif d'ensemble.

Enfin, les services de l'État sont attendus sur une communication soutenue, complète et transparente en matière d'études menées, qu'il s'agisse de la concessibilité actuelle de la RN 147 ou d'une mise à 2 x 2 voies non concédées.

1.3 La demande est également forte pour que la concertation autour des nouveaux projets soit la plus large possible.

1.4 Une autre demande forte a été de financer les deux créneaux plutôt qu'un seul, Même si l'un d'entre eux a émergé plutôt que l'autre, aucun des deux ne présente d'inconvénients majeurs.

Cette question renvoie à des échanges plus approfondis entre co-financeurs.

1.5 Certaines personnes ont suggéré de réaliser des créneaux à 2+1 voies moins onéreux et moins consommateurs d'espaces.

De tels créneaux n'offrant pas le même niveau de service, il faut comparer tous les avantages et inconvénient de tels aménagements (cf document technique en annexe 1). En résumé :

- Les longueurs de dépassement y sont beaucoup plus courtes (les créneaux à 2 x 2 voies offrent 1,2 km de dépassement ; les créneaux à 2+1 voies guère plus de 600 mètres).
- Du fait de la vitesse autorisée, les possibilités de dépassement des Poids Lourds sont nettement meilleures sur créneau à 2 x 2 voies (limitation à 110 km/h pour les VL) que sur créneau à 2+1 voies (limitation à 90 km/h). Or, la concertation a régulièrement mis en avant la nécessité de pouvoir doubler facilement les PL.
- Il ne peut y avoir de véhicules lents sur un créneau à 2 x 2 voies alors qu'ils seraient autorisés sur un créneau à 2+1 voies : de ce point de vue, le parti d'un créneau à 2 x 2 voies améliore la sécurité.
- Compte tenu du fait que les créneaux à 2+1 voies seraient dans des secteurs en courbe, ils ne peuvent être intégrés à une future 2 x 2 voies qui aura un tracé plus rectiligne. Or, la concertation a régulièrement mis en avant la nécessité d'intégrer facilement l'aménagement à une future 2 x 2 voies.

Pour ces raisons, même s'ils sont d'un coût moindre, de tels créneaux ne répondent pas aux attentes exprimées lors de la concertation.

1.6 Un certain nombre de personnes a estimé qu'il aurait mieux valu traiter les secteurs présentant des virages.

Sur ce sujet deux éléments sont à prendre en compte :

- La carte des accidents publiée au dossier de concertation et jointe en annexe 2 du présent bilan ne fait pas apparaître de prépondérance dans les secteurs en virages.
- La rectification des virages mobilise des financements plus importants (il faut réaliser des viaducs, des terrassements importants) et des études plus longues (techniquement et pour la prise en compte de secteurs environnementaux plus sensibles).

Le CPER se propose d'avancer avec deux types d'aménagements distincts mais complémentaires :

- des rectifications de virage sur une grande section dans le secteur Nord de Limoges (6,5 km à 2 x 2 voies, avec un délai de réalisation significatif) ;
- un ou des créneaux de dépassement, moins onéreux et dans un délai plus court.

1.7 Enfin nombre de personnes a souhaité que les deux créneaux soient maintenant réalisés puisque le président du Conseil départemental de la Haute-Vienne, dans un communiqué de presse, a indiqué qu'il était prêt à augmenter la participation du Département pour atteindre cet objectif.

En conclusion sur ce sujet, les expressions quant à l'opportunité du projet ont été variées mais domine assez nettement la demande d'une mise à 2 x 2 voies de l'intégralité de l'axe, avec une préférence pour l'accélération du processus. La DIRCO propose de ne pas s'enfermer dans un débat de type « une 2 x 2 voies de Limoges à Poitiers tout de suite, sinon rien » mais d'avancer sur le projet de créneau en veillant avec une extrême fermeté à ce qu'il s'intègre dans une future 2 x 2 voies au moment où celle-ci émergera.

2) SUR L'ARTICULATION AVEC UNE FUTURE 2 x 2 VOIES ET L'INTEGRATION DU CRENEAU A UN FUTUR TRACE PLUS LARGE

Parmi les participants qui soutiennent un aménagement intégral de l'axe RN 147, la quasi-totalité d'entre eux demande à ce que le créneau s'il devait se réaliser puisse s'intégrer dans une future 2 x 2 voies.

Le créneau proposé à la concertation possède les caractéristiques d'une 2 x 2 voies : 2 voies de 3,50 m par sens, un terre-plein central, des bandes d'arrêt d'urgence.

Il peut donc techniquement s'intégrer sans difficultés à une future 2 x 2 voies. L'État pourra demander au porteur des études sur une future 2 x 2 voies, qu'elle soit concédée ou non, d'intégrer dans son projet de tracé les opérations du CPER en cours : section de 6,5 km à 2 x 2 voies au Nord de Limoges et créneaux de dépassement.

3) SUR LA LOCALISATION DES CRENEAUX

La quasi-totalité des personnes qui se sont déclarées favorables à un créneau se sont prononcées pour celui de Chamborêt considérant que sa position centrale était plus favorable à l'adoption d'une conduite apaisée.

En effet, les usagers sont plus enclins à modérer leur allure s'ils savent qu'une possibilité de dépassement est proche mais beaucoup moins s'ils savent qu'il est pratiquement situé en extrémité de l'itinéraire.

Deux personnes et une association se sont toutefois prononcées pour le créneau de Berneuil. L'association a indiqué qu'elle considérait que les impacts environnementaux y étaient moins forts.

Le maître d'ouvrage considère :

- d'une part, que si les impacts environnementaux sont un peu plus forts à Chamborêt, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (par exemple : préservation d'alignements d'arbres et de haies arbustives, création de passage à faune, reconstitution de mares pour les batraciens, etc) sont envisageables et permettront d'avoir des impacts relictuels acceptables ;
- d'autre part, que la position centrale offre de meilleures garanties de conduite apaisée et de gain de sécurité.

Enfin la très nette majorité des personnes qui étaient favorables au principe du créneau se sont prononcées pour un créneau distinct, l'ancienne RN 147 devenant alors une voie de desserte locale.

4) SUR LES AMENAGEMENTS DES CARREFOURS DE PART ET D'AUTRE DU CRENEAU

Tous les participants se sont inquiétés de la vitesse des véhicules en sortie de créneau, en particulier au droit des carrefours situés de part et d'autre de la zone de dépassement.

Le dispositif de rabattement en fin de créneau pour ramener la section de 2 voies à une voie et la limitation de vitesse de 110 km/h à 90 km/h sont conformes aux textes techniques du ministère. De tels dispositifs en place ne connaissent pas de problème de sécurité particulier (exemple du créneau de dépassement sur la RN 151 entre Neuvy et Pailloux, exemple du créneau sur la RN 149 au nord de Vouillé).

En outre, le maître d'ouvrage s'engage à examiner des dispositifs complémentaires pour sécuriser ces carrefours. Il peut par exemple être étudié des dispositifs avec voie d'évitement comme il en existe sur la RN 147 au droit de la desserte du village de Taillac sur la commune de Chamborêt. En annexe 4 est donné un exemple de ce type d'aménagement.

Les participants concernés se sont inquiétés des allongements de parcours pour les habitants de Morcheval voulant se rendre vers le sud (Chamborêt ou Nantiat).

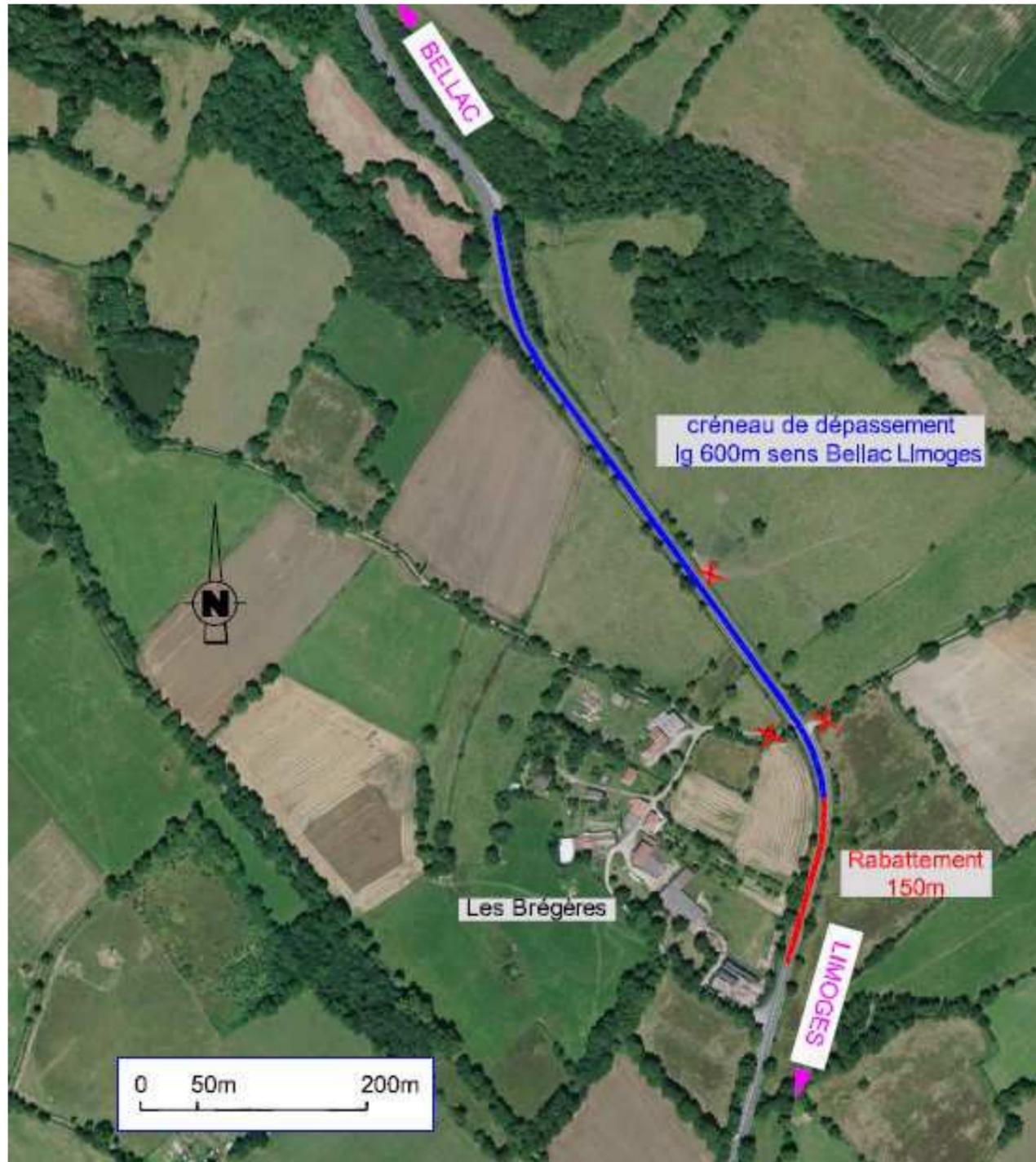
Le Maître d'ouvrage s'engage à étudier l'aménagement d'un itinéraire alternatif permettant de réduire les allongements de parcours (cf annexe 5). Cet itinéraire emprunterait le tracé d'un chemin rural passant à travers un espace boisé. Compte tenu du faible trafic, le chemin rural qui sera aménagé ne sera pas élargi et le projet sera étudié de telle sorte que les arbres et murets de pierre existants soient préservés.

EN CONCLUSION, LA DIRCO PROPOSE DONC, SUR LA BASE DU BILAN ETABLI :

- de retenir, comme localisation préférentielle pour la réalisation d'un créneau de dépassement, le secteur situé au Nord de Chamborêt ;
- que l'État tienne régulièrement informé le public des avancées des études de concessibilité et d'itinéraire, visant à déterminer le parti d'aménagement souhaitable à long terme pour la RN147 ;
- de chercher à intégrer au mieux les aménagements du CPER en cours (section de 6,5 km à 2 x 2 voies au nord de Limoges et créneaux de dépassement) dans le futur parti d'aménagement global de la RN147, que ce soit une 2x2 voies concédées ou un aménagement sur place plus limité ;
- de retenir la proposition faite lors de la concertation d'une interdiction faite aux Poids -Lourds de dépasser sur le créneau ;
- de retenir le principe proposé lors de la concertation d'un élargissement du passage à faune du créneau de Chamborêt, pour permettre également le passage des engins agricoles et des véhicules légers ;
- de retenir la proposition faite lors de la concertation de poser un grillage le long du créneau afin d'éviter des collisions entre la grande faune et des véhicules ;
- d'étudier un aménagement du carrefour au nord du créneau (au village du Châtain), en concertation avec la commune et les riverains, sur la base du principe exposé en annexe 4 du bilan ;
- d'étudier un raccordement à Chamborêt pour les habitants du village de Morcheval, en concertation avec la commune et les riverains sur la base du principe exposé en annexe 5 du bilan : compte tenu du faible trafic, le chemin rural qui sera aménagé ne sera pas élargi et le projet devra être étudié de telle sorte que les arbres et murets de pierre existants soient préservés ;
- d'étudier si les travaux conduisent à des excédents de matériaux qui ne pourraient pas être utilisés pour la construction de la route mais recyclés en aménagements paysagers ou en buttes de terre dans les secteurs les plus proches des habitations (si celles-ci n'ont pas d'impact sur les zones de biodiversité) ;
- d'étudier en lien avec la chambre d'agriculture les mesures compensatoires pour réduire les impacts pour les exploitants agricoles ainsi que les indemnités pour pertes d'exploitation ;
- de retenir enfin la possibilité de réalisation d'un deuxième créneau de dépassement à Berneuil sous réserve qu'un accord des co-financeurs permette d'augmenter le montant de l'enveloppe actuellement dédiée aux créneaux de dépassement.

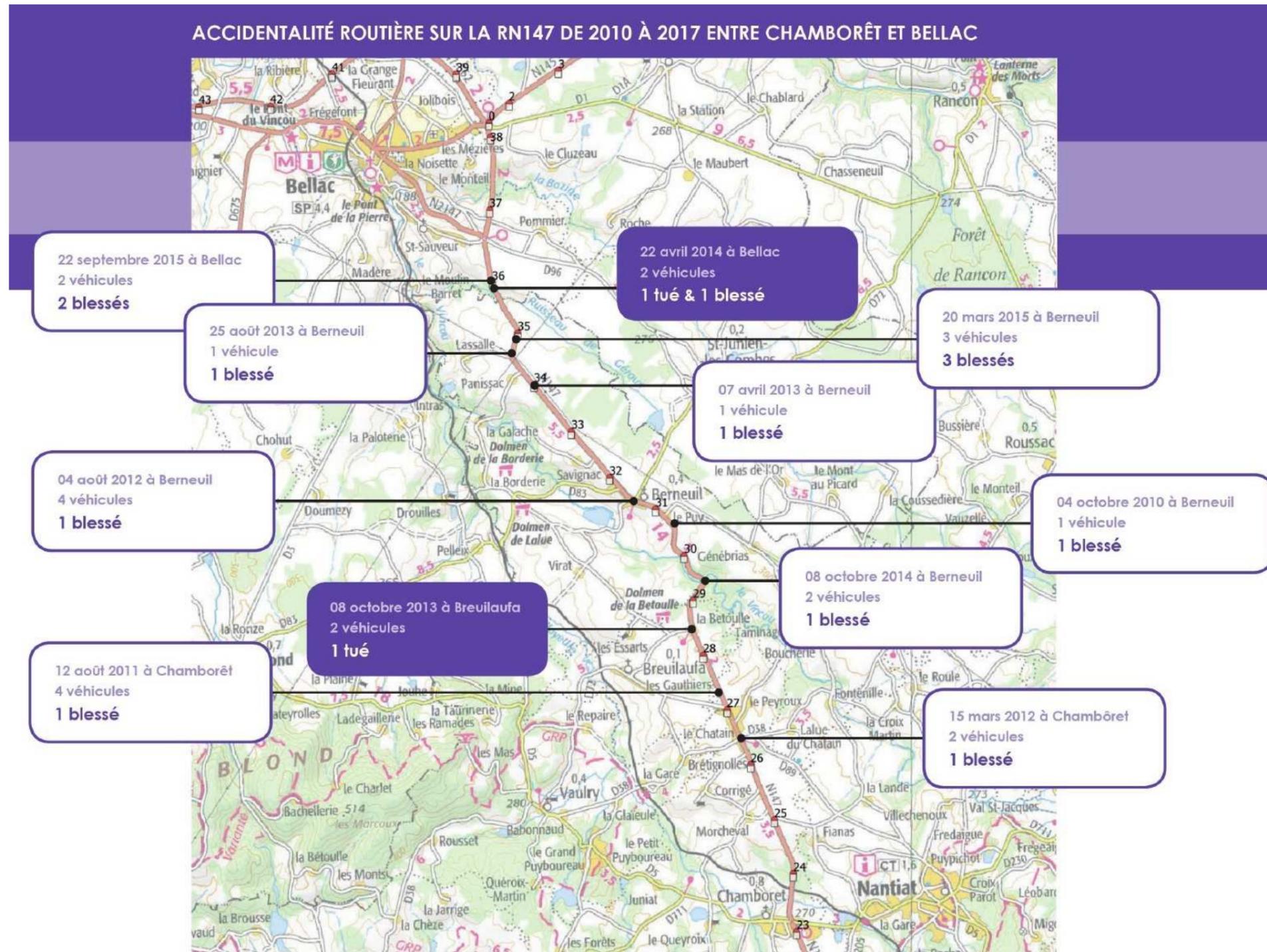
6. ANNEXES

6.1. ANNEXE 1 : COMPARAISON AMENAGEMENT 2x2 VOIES OU 2+1 VOIES

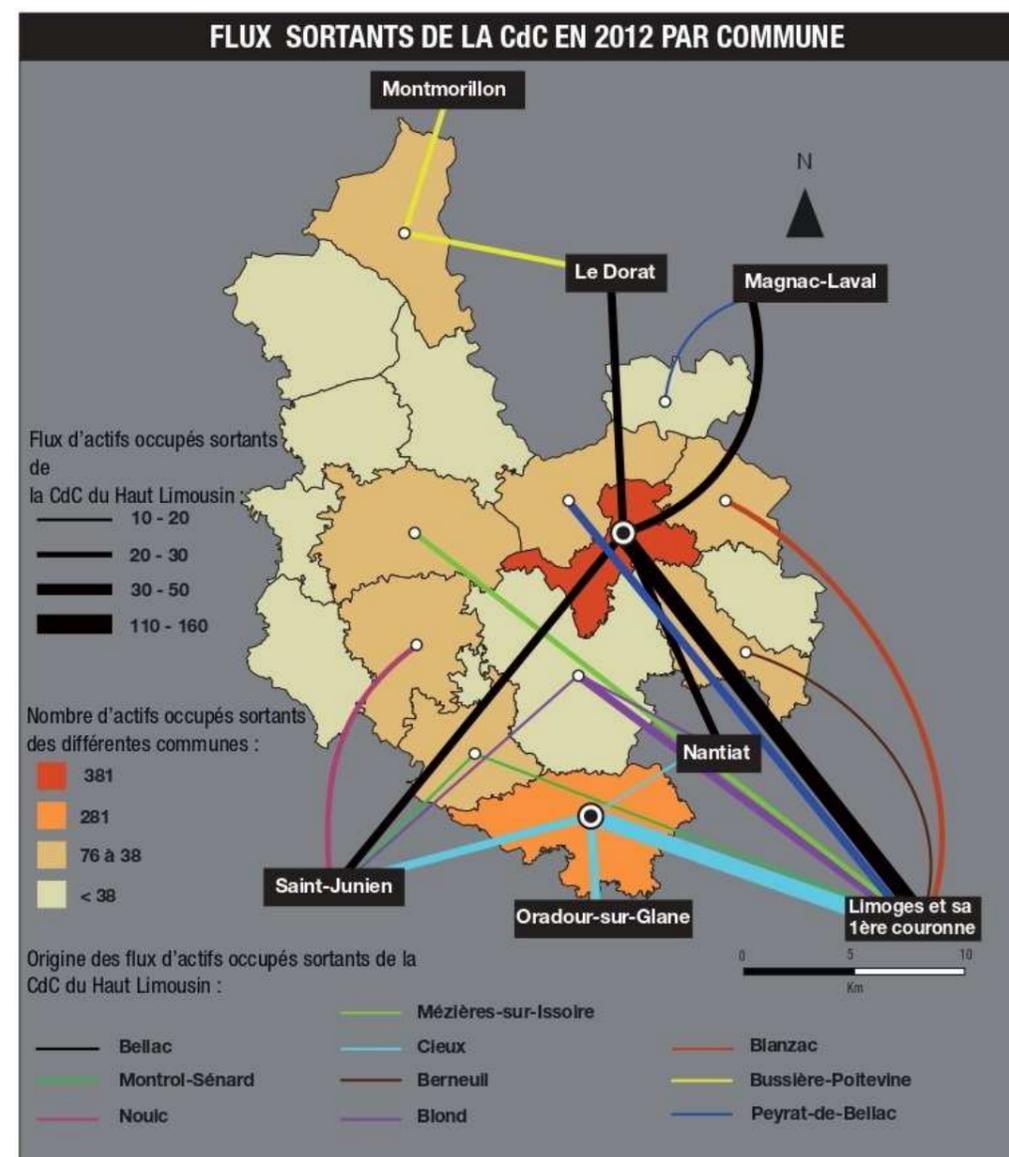
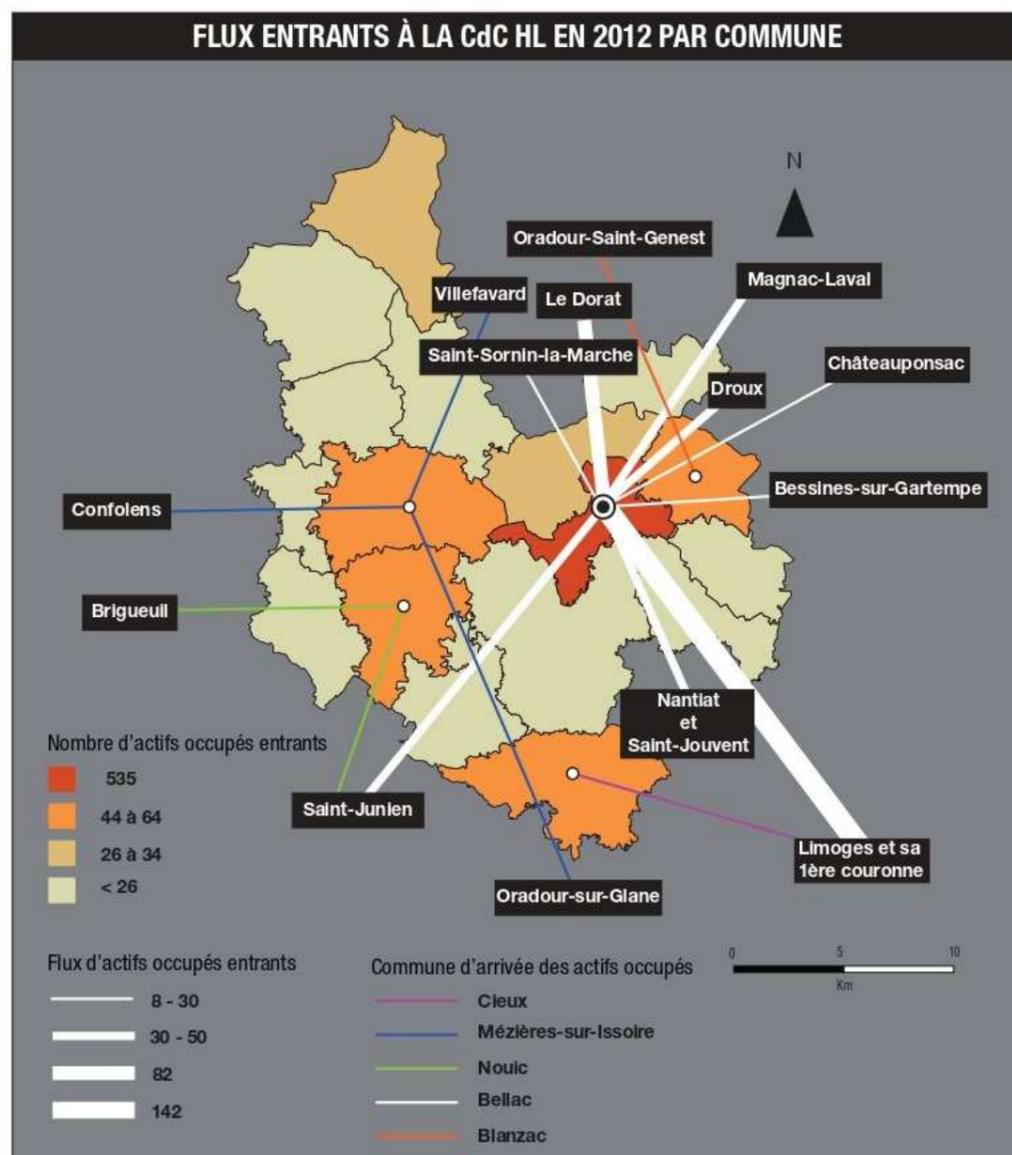


	créneau 2x2 voies	Créneau 2+1 voies
	suppression des accès directs Exclusion des véhicules lents	
longueur de dépassement	Entre 1000 et 1250 m (en terrain plat)	variable
zones de transition	150 m, 234m + 150 m	130 m, 234 m +130 m
vitesse de dépassement	110 km/h	90 km/h
équipements spécifiques	TPC	ligne continue
circulations transversales	impossibilité de traverser	interdiction de traverser
compatibilité avec une future 2 x 2 voies	+++	-

6.2. ANNEXE 2 : ACCIDENTALITE ROUTIERE SUR LA RN147 DE 2010 A 2017 ENTRE CHAMBORËT ET BELLAC



6.3. ANNEXE 3 : DONNEES SUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL : UN TERRITOIRE
TOURNE VERS LIMOGES



6.4. ANNEXE 4 : EXEMPLE D'AMENAGEMENT AVEC VOIE D'EVITEMENT



6.5. ANNEXE 5 : AMENAGEMENT D'UN ITINERAIRE ALTERNATIF



6.6. ANNEXE 6 : ANALYSE DE LA VARIANTE PROPOSEE EN ATELIER DE BERNEUIL : UNE VARIANTE QUI CONDUIT A PLUSIEURS OUVRAGES D'ART POUR SE RACCORDER A UNE FUTURE 2X2 VOIES



6.7. ANNEXE 7 : ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DÉFINISSANT LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION



PRÉFET DE LA HAUTE-VIENNE

Arrêté préfectoral n° 34-2018-M-21.001
fixant les objectifs et les modalités de la concertation sur le Projet d'aménagement d'un créneau de
dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac

LE PRÉFET DE LA HAUTE-VIENNE
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le Code de l'Environnement, et notamment les articles L121-16 et L121-16-1 ;

Vu le volet mobilité multimodale du contrat de Plan Etat Région Limousin signé le 28 mai 2015 ;

Vu le dossier de concertation se rapportant au projet présenté par la Direction Interdépartementale
des Routes Centre-Ouest ;

Considérant que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux
informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions ;

Considérant que le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre
Limoges et Bellac se situe sur ou à proximité immédiate des communes de Berneuil et Chamborêt ;

Considérant qu'il appartient au Préfet de fixer les objectifs et les modalités de la concertation ;

Sur proposition du secrétaire général,

ARRÊTE :

Article 1^{er} :

Les objectifs de la concertation du projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la
RN147 entre Limoges et Bellac sont :

- de communiquer au public les principales caractéristiques et orientations du projet ;
- de présenter les évolutions du parti d'aménagement issu des réflexions avec les acteurs
locaux ;
- de vérifier l'adéquation du projet avec les besoins des usagers ;
- de recueillir les observations et propositions du public en vue de finaliser le dossier pour
l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Article 2 :

Les modalités de la concertation sont définies de la manière suivante :

La concertation publique concernant le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la
RN147 entre Limoges et Bellac se déroulera du **vendredi 18 janvier au jeudi 14 février 2019**.

Le public en sera informé par communiqué dans la presse locale, et par voie d'affichage sur le
terrain.

L'information sera rendue disponible :

- à partir du dossier de concertation accessible :
 - sur le site internet de la DREAL Nouvelle Aquitaine : <http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-rn-147-entre-r4489.html>
 - en mairie de Berneuil et de Chamborêt ;
- lors des réunions publiques organisées sur les communes de Chamborêt et Bellac ;

Le public pourra exprimer ses observations :

- en ligne sur le site internet de la DREAL Nouvelle Aquitaine avec la possibilité de recueillir
les observations des internautes ou bien en écrivant à l'adresse mail dédiée ;
- par écrit sur les registres d'observations mis à disposition en mairies de Berneuil et de
Chamborêt ;
- oralement lors des 4 rendez-vous organisés par la DIR Centre-Ouest.

Article 3 :

Dans le cadre de cette concertation, la commission nationale du débat public (CNBP) a désigné
comme garant M. Michel Périgord (décision n° 2018/91/RN 147 LIMOGES – BELLAC
CRÉNEAU DÉPASSEMENT – 1).

Son rôle est de veiller au bon déroulement de la concertation, à la bonne information du public, à sa
participation et son implication dans un processus de co-construction du projet. Le garant prend en
compte tous les avis formulés par le public, et, à l'issue de la concertation, le garant rédige un bilan
de la concertation préalable qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Article 4 :

À l'issue de la concertation, un bilan sera dressé par l'Etat. Celui-ci présentera le déroulement de la
concertation, restituera les échanges ayant eu lieu avec le public, en dressera la synthèse et indiquera
les suites données par le maître d'ouvrage aux observations du public.

Le bilan sera mis à disposition sur le site de la DREAL Nouvelle Aquitaine.

Article 5 :

Un exemplaire du présent arrêté sera notifié aux maires des communes de Berneuil et Chamborêt.
Il fera l'objet d'un affichage dans chacune des mairies pendant la durée de la concertation.

Article 6 :

Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Vienne, le directeur de la DIR Centre-Ouest, les
maires des communes de Berneuil et Chamborêt sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de
l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la
Haute-Vienne.

Article 7 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de
Limoges dans un délai de deux mois à compter de sa publication au recueil des actes administratifs.

Limoges, le 21 DEC. 2018

Le Préfet
Pour le Préfet,
le Secrétaire Général

Jérôme DECOURS

6.8. ANNEXE 8 : PRINCIPAUX SUPPORTS DE COMMUNICATION

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

Projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac

Les objectifs de la concertation sont :

- de communiquer au public les principales caractéristiques et orientations du projet ;
- de présenter les évolutions du parti d'aménagement issu des réflexions avec les acteurs locaux ;
- de vérifier l'adéquation du projet avec les besoins des usagers ;
- de recueillir les observations et propositions du public en vue de finaliser le dossier pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Cette concertation est organisée à l'initiative du maître d'ouvrage.

Dans le cadre de cette concertation, la commission nationale du débat public (CNDP) a désigné comme garant M. Michel Périgord (décision n° 2018/91/RN 147 LIMOGES – BELLAC CRÉNEAU DÉPASSEMENT – 1).

La concertation publique concernant le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac se déroulera : **du vendredi 18 janvier au jeudi 14 février 2019.**

Le public en sera informé par communiqué dans la presse locale, et par voie d'affichage sur le terrain.

L'information sera rendue disponible :

- à partir du dossier de concertation accessible :
 - sur le site internet de la DREAL Nouvelle Aquitaine :
<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-m-147-entre-r4489.html>
 - en mairie de Berneuil et de Chamborêt ;
- lors des réunions publiques organisées sur les communes de Chamborêt et Bellac ;

Le public pourra exprimer ses observations :

- en ligne sur le site internet de la DREAL Nouvelle Aquitaine avec la possibilité de recueillir les observations des internautes ou bien en écrivant à l'adresse mail dédiée ;
- par écrit sur les registres d'observations mis à disposition en mairies de Berneuil et de Chamborêt ;
- oralement lors des 4 rendez-vous organisés par la DIR Centre-Ouest.

Projet d'aménagement d'un
créneau de dépassement
sur la RN147
entre Limoges et Bellac

**Concertation
publique**

Du 18 janvier au 14 février

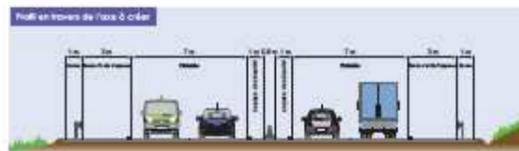
**Participez
à Berneuil et
à Chamborêt**

Projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac

CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 JANVIER AU 14 FÉVRIER 2017

LE PROJET
UN CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT

Le projet d'aménagement de la RN147 a pour finalité l'amélioration des conditions de sécurité et de déplacement entre Poitiers et Limoges. Sur ce créneau à 2 x 2 voies, la vitesse maximale sera portée à 110 km/h. Un itinéraire de substitution pour les véhicules lents sera créé.



Pourquoi ce projet ?

Il va surtout améliorer la sécurité sur un axe fréquenté. Le créneau de dépassement permettra aussi des gains de temps et de confort.

Le trafic



La zone d'étude du projet



UN PROJET PORTÉ PAR L'ÉTAT

La RN147 est une voie nationale, dont l'État assure l'aménagement et l'exploitation. Pour le projet de créneau de dépassement à 2 x 2 voies, les études sont confiées à la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO). Ce projet est financé par le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de la Nouvelle-Aquitaine.



Projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac

CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 JANVIER AU 14 FÉVRIER 2017

LA CONCERTATION
UN APPORT RÉEL POUR LE PROJET

Usagers de l'axe, riverains, travailleurs agricoles ou professionnels des transports, votre avis sur la RN147 compte.

Pour s'assurer de la prise en compte de chaque avis, un garant indépendant, Michel Périgord, suivra l'intégralité de la procédure. Conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, il rédigera ensuite un bilan de la concertation.

Les deux questions :



Consultez le dossier de concertation



4 rendez-vous pour prendre la parole

Réunion d'ouverture	Ateliers thématiques		Réunion de clôture
18 janvier à 19h Chamberét Salle des fêtes 34 avenue du 8 mai 1945	Pour Semeuil 25 janvier à 15h Bellac Centre culturel municipal rue des Rochettes	Pour Chamberét 1 ^{er} février à 15h Chamberét Salle des fêtes 34 avenue du 8 mai 1945	14 février à 19h Bellac Salle Jean Borast rue des Rochettes

sur INFORMATION

Pour s'inscrire aux ateliers thématiques, 4 solutions :

- lors de la réunion du 18 janvier ;
- en ligne sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine ;
- par e-mail ;
- par téléphone au 07 83 65 55 22.

Exprimez-vous

Prenez la parole lors des 4 rendez-vous

Ecrivez-nous à :

- concertation-creneau147@developpement-durable.gouv.fr
- DIR Centre-Ouest
Immeuble Le Pastel
22, rue des Fêtes Blancs
87032 Limoges



Projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac
CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 JANVIER AU 14 FÉVRIER 2019

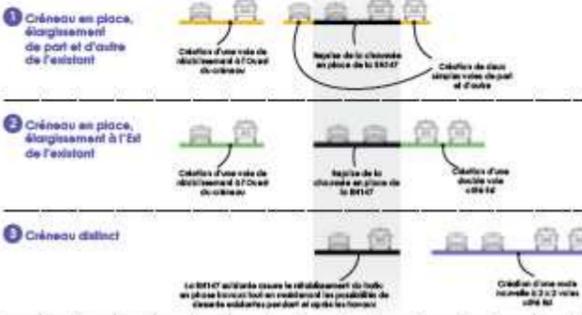
6 POSSIBILITÉS
2 SITES, AVEC 3 VARIANTES CHACUN

À Bemeuil...
 Le créneau de dépassement se situe entre les 2 carrefours localisés par les cercles : au Nord vers Pansac et au Sud vers Savignac.

...ou à Chamborêt ?
 Le créneau de dépassement se situe entre le feu-dit Corrigé au Nord et le feu-dit La Barrière au Sud.



Les 3 variantes d'aménagement



LE PROJET EN BREF

Le projet d'aménagement de la RN147 a pour finalité l'amélioration des conditions de sécurité et de déplacement entre Follères et Limoges, deux pôles de la région Nouvelle-Aquitaine. Sur la section retenue, la vitesse maximale sera portée à 110 km/h et un itinéraire de substitution pour les véhicules lents sera créé.

UN PROJET PORTÉ PAR L'ÉTAT
 La RN147 est une voie nationale, dont l'Etat assure l'aménagement et l'exploitation. Pour le projet de créneau de dépassement à 2 x 2 voies, les études sont confiées à la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO). Ce projet est financé par le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de l'ex-région Limousin, pour un montant total de 6 millions d'euros.

DES BÉNÉFICES POUR LES USAGERS
 La RN147 est un axe très fréquenté. Sur les sections bidirectionnelles, les dépassements sont dangereux. La création d'un créneau à 2 x 2 voies d'une longueur de 2 km aura un effet positif sur les temps de trajet, le confort et surtout la sécurité des déplacements.



LA CONCERTATION

UN APPORT RÉEL POUR LE PROJET

Organisée du 18 janvier au 14 février 2019, la concertation publique a pour objectif de choisir la localisation et la méthode d'aménagement du créneau de dépassement à 2 x 2 voies. Usagers de la RN147, riverains, travailleurs agricoles... chacun dispose d'une expertise locale pour éclairer le choix des services de l'Etat.

UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE AVEC UN GARANT

La concertation est organisée au titre de l'article L121-15 du Code de l'Environnement. Un garant indépendant, Michel Périgord, veillera au bon déroulement de la concertation, à la qualité de l'information, et à la prise en compte des avis de chacun. Présent tout au long des échanges, il rédigera un bilan de cette concertation.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

S'informer
 • En ligne : <http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-rn-147-entre-4489.html>
 • Dans les mairies de Bemeuil et de Chamborêt : exposition et dossier de concertation

4 rendez-vous

Réunion d'ouverture	Ateliers thématiques		Réunion de clôture
18 janvier à 11h Chamborêt Site de l'Inra 34 avenue du 8 mai 1945	Pour Bemeuil 25 janvier à 18h Bellac Centre Culture Municipal Le de Rochette	Pour Chamborêt 11 février à 18h Savignac Chamborêt Site de l'Inra 34 avenue du 8 mai 1945	14 février à 11h Bellac Site Jean Bourcier 14 rue de la Roche

Pour s'inscrire aux ateliers thématiques, 4 solutions : participez à la réunion du 18 janvier à Chamborêt, inscrivez-vous en ligne sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, envoyez-nous un e-mail ou appelez au 07 83 45 93 22.

S'exprimer

- Prenez la parole lors des 4 rendez-vous
- Remplissez et postez le coupon-réponse joint à ce document
- Ecrivez-nous à : concertation-creneau147@developpement-durable.gouv.fr

OUI DIR Centre-Ouest
 Immeuble Le Pastel
 22, rue des Pénitents Blancs - 87032 Limoges

Projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac



CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 JANVIER AU 14 FÉVRIER 2019
 INFORMEZ-VOUS ET PARTICIPEZ À LA CONCERTATION.

Quel choix d'implantation ?
 Quel parti d'aménagement ?

DIR Centre-Ouest
 Immeuble Le Pastel
 22, rue des Pénitents Blancs
 87032 LIMOGES

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

EXPRIMEZ-VOUS SUR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT SUR LA RN147 ENTRE LIMOGES ET BELLAC. LOCALISATION, VARIANTE, ENVIRONNEMENT DU PROJET : VOTRE AVIS COMPTE.

Envoyez cette carte T par la Poste, sans l'affranchir.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Merci d'avoir contribué à la concertation sur le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac. Votre avis sera intégré au bilan de la concertation et enrichira la réflexion sur le projet.
 Merci d'indiquer vos coordonnées en précisant si vous acceptez d'être informé ou recontacté lors des prochaines étapes du projet.

Nom

Prénom

E-mail

Je souhaite que la DIRCO m'informe ou me contacte lors des prochaines étapes du projet.

OUI NON

Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification de vos données nominatives.
 Afin d'exercer ce droit, vous pouvez vous adresser par courrier postal à DIR Centre-Ouest - Immeuble Le Pastel - 22, rue des Pénitents Blancs - 87032 Limoges

DIR Centre-Ouest
 Immeuble Le Pastel
 22, rue des Pénitents Blancs
 87032 LIMOGES

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

6.9. ANNEXE 9 : COMPTES-RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac

Réunion de lancement de la concertation
Vendredi 18 janvier 2019
à Chamborêt

Compte-rendu



Concertation publique du 18 janvier au 14 février 2019

La réunion d'ouverture de la concertation préalable sur l'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac a eu lieu le vendredi 18 janvier 2019 à 19h, à la salle des fêtes de Chamborêt. Elle a réuni environ 70 personnes, en présence de la sous-préfète de Bellac Pascale SILBERMANN.

Assurant la maîtrise d'ouvrage déléguée du projet, la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO) était représentée par :

- Grégoire GEAI, directeur adjoint ;
- Dominique BIROT, chef du service ingénierie routière ;
- Nelly CARTELIER, chef de projet ;
- Thomas GOMEZ, chargé d'études.

Introduction

Jean-Jacques DUPRAT, maire de Chamborêt, accueille les participants à la réunion et fait part de sa satisfaction de voir enfin un aménagement de la RN 147.

Pascale SILBERMANN, sous-préfète de BELLAC rappelle l'importance de la concertation afin d'assurer la nécessaire prise en compte les attentes du public et d'apporter des réponses. Grégoire GEAI revient sur les récents articles parus dans la presse écrite locale : il précise qu'il n'y a pas deux, mais un seul projet de créneau de dépassement, à choisir entre les deux sections qui seront proposées.

Michel PÉRIGORD, garant de la concertation, décrit le contexte juridique de cette concertation préalable, menée au titre du Code de l'Environnement. Il présente le rôle du garant et le dispositif permettant au public de participer. Enfin, il propose de tenir une journée de permanence le 12 février si le public en émet le souhait.

Présentation

Jean VEYRAT, assistant à maîtrise d'ouvrage de la DIRCO pour la concertation, présente les objectifs de la concertation et les modalités d'inscription aux ateliers prévus pour échanger plus spécifiquement sur Berneuil et sur Chamborêt.

La DIRCO expose ensuite les éléments techniques du projet.

Dominique BIROT évoque le contexte de cette opération, inscrite dans une volonté d'améliorer la sécurité du trafic sur la RN 147. Thomas GOMEZ présente les deux sections retenues (à Berneuil et à Chamborêt). Il décrit les variantes de réalisation du projet. En tout, six possibilités sont étudiées pour implanter le créneau de dépassement.

Nelly CARTELIER décrit ensuite les enjeux liés à l'environnement naturel et humain du projet, et les modalités de construction. Elle souligne qu'il est plus facile, pour assurer la sécurité des usagers en phase travaux, de réaliser un créneau distinct que d'élargir la route actuelle. Dominique BIROT conclut la présentation par l'analyse multicritères de chaque variante.

Réunion de lancement : 18 janvier 2019

2

Échanges avec le public

Conseillère municipale de Chamborêt, une agricultrice concernée par un des tracés estime que la DIRCO a déjà choisi le tracé du futur crèneau : le crèneau distinct à l'est de la route existante sur la commune de Chamborêt. Elle veut savoir si cette option se situe à l'intérieur du fuseau présenté sur le diaporama.

- *Pascale SILBERMANN oppose que le tracé n'a pas été choisi : c'est justement le but de la concertation.*
- *Dominique BIROT précise qu'il s'agissait des zones d'études et que le crèneau distinct en fait bien partie.*

Un habitant de Chamborêt demande si ce crèneau de dépassement est une première étape vers une future route à 2 x 2 voies, et où en est le projet global de mise à 2 x 2 voies de la RN 147.

- *Dominique BIROT répond que l'avenir de la RN 147, en dehors de ce qui est prévu dans le contrat Etat-Région, est toujours en débat. Sur ce point, des études portant sur la concession pour la construction et l'exploitation d'une autoroute sont menées par la DREAL : un comité de pilotage s'est réuni pendant l'automne 2018 et doit rendre un rapport sur la faisabilité d'une concession au 1^{er} semestre 2019.*
- *Pascale SILBERMANN indique que les élus n'ont pas encore pris de décision à ce sujet. Le crèneau de dépassement vise à faciliter la vie des gens, avant qu'une décision globale soit prise à l'échelle de la RN 147.*

Cet habitant souhaite également savoir pourquoi la DIRCO privilégie un crèneau de dépassement au lieu de rectifier les virages dangereux sur la RN 147.

- *Dominique BIROT explique que rectifier les virages dangereux n'est pas possible avec l'enveloppe allouée par le contrat de plan Etat-Région. Les délais d'études et de réalisation ne sont pas non plus les mêmes que pour un crèneau de dépassement. Il souligne aussi que les accidents sur la RN 147 n'ont pas eu forcément lieu dans des virages¹. Il faut surtout apaiser la conduite des automobilistes, ce qui est un des effets des crèneaux de dépassement.*
- *Pascale SILBERMANN ajoute qu'il faut permettre aux automobilistes d'être plus patients et de dépasser les véhicules lents, pour sécuriser la route.*

Un participant, résident de Chamborêt, prend l'exemple de la RCEA rejoignant Mâcon, où il est impossible de dépasser en dehors des crèneaux dédiés, en raison de la présence de lignes continues. Il demande si cette option est envisagée pour le projet.

- *Pour Grégoire GEAI, cette solution ne semble pas pertinente, car cela signifie qu'il serait impossible de doubler les engins agricoles hors des crèneaux de dépassement.*
- *Dominique BIROT indique ne pas disposer d'éléments de retours d'expérience à ce sujet. Il se renseignera à ce sujet auprès de la DIR qui exploite la RCEA et apportera ultérieurement une réponse.*

Habitant également à Chamborêt, une personne affirme qu'en raison du relief descendant de la commune vers le lieu-dit la Barrière, il sera difficile de passer de 110 à 50 km/h à la fin du crèneau de dépassement.

¹ Voir à ce sujet la cartographie des derniers accidents en page 22 du Dossier de Concertation

- *Dominique BIROT explique qu'une longue zone de rabattement est prévue à la fin du crèneau pour permettre aux automobilistes de ralentir progressivement. Des zones de transition permettront de passer de 110 à 90 km/h, puis de 90 à 80 km/h, et enfin de 80 à 50 km/h.*

Maire de Berneuil, Guy MERIGOUT demande si le projet est compatible avec la réalisation ultérieure d'une autoroute, en réutilisant le même tracé.

- *Dominique BIROT revient sur le schéma en coupe de l'axe et montre que le crèneau à 2 x 2 voies présente les caractéristiques d'une autoroute : même nombre de voies, séparateur central et bande d'arrêt d'urgence. Il sera donc possible pour un futur axe autoroutier de se raccorder au crèneau. Si l'étude de concession menée par la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) aboutit à la création d'une nouvelle autoroute, les études déjà menées pourront être réutilisées dans le cadre de ce projet d'autoroute.*

Un habitant de Saint-Junien-les-Combes estime qu'il serait préférable de faire un crèneau de dépassement limité à 90 km/h qu'à de 110 km/h, mais avec deux zones de dépassement au lieu d'une seule.

- *Dominique BIROT n'est pas certain que les poids lourds puissent être doublés par les véhicules légers si la vitesse n'est limitée qu'à 90 km/h. Pour offrir la possibilité à plusieurs véhicules de doubler, il faut un différentiel de vitesse suffisant et donc autoriser les véhicules légers à rouler jusqu'à 110 km/h.*

Une personne considère que les possibilités de dépassement qui existent déjà sur la RN147 sont risquées, à cause des véhicules qui arrivent en face et du manque de visibilité. Elle cite la zone de Morcheval, à Chamborêt, et demande si la DIRCO a prévu de se pencher sur le problème si la route existante est conservée en l'état.

- *Dominique BIROT répond que ce secteur sera traité s'il est choisi d'y faire le crèneau de dépassement.*
- *Jean-Jacques DUPRAT, maire de Chamborêt indique qu'à la sortie de la commune, une ligne continue va être créée par la DIRCO pour empêcher les dépassements risqués.*

Un habitant du Châtain, à Chamborêt, veut savoir si les poids lourds auront l'interdiction de dépasser sur le crèneau.

- *Pascale SILBERMANN estime qu'il s'agit d'une bonne question, car un dépassement par un poids lourd est susceptible de bloquer les véhicules légers.*
- *Dominique BIROT ne voit pas trop d'inconvénients à l'interdiction de dépassement pour les poids lourds, et pense que ce sujet peut être débattu lors de la concertation et envisagé par la DIRCO.*

Sachant que les camions et les véhicules légers roulent aujourd'hui à la même allure sur les routes nationales, cet habitant pense que cette interdiction est nécessaire.

Un participant interpelle à nouveau la DIRCO sur le relief des sections à l'étude. Si celle de Berneuil est relativement plate, la section de Chamborêt est en descente dans le sens du Châtain vers le bourg. La personne demande si le relief de cette descente sera rectifié pour faciliter les dépassements, notamment pour doubler les camions qui vont plus vite en descente.

- *Dominique BIROT indique que les travaux de remblai pour rectifier le profil de la RN147 seront plus importants à Chamborêt qu'à Berneuil. Ces modifications de profil pourront aussi permettre de construire des traversées pour la faune, ou des écoulements hydrauliques.*

Une habitante de Breuilaufa, qui réside à environ 600 m de la RN 147, considère que les nuisances sonores seront importantes, même si elles restent inférieures aux seuils réglementaires. Elle souhaite savoir si des protections acoustiques seront mises en place pour les riverains. Elle demande également si elles sont intégrées dans le budget du projet tel qu'il a été présenté.

→ Dominique BIROT montre que pour la section de Chamborêt, proche de Breuilaufa, le tracé à l'Est évite les habitations. Il permet aussi au rabattement d'avoir lieu avant elles. Le niveau sonore pourrait certes être plus fort, mais toujours inférieur aux seuils réglementaires, d'après les mesures effectuées au lieu-dit Marcheval et aux modélisations.

Cependant, si la réglementation ne contraint pas la DIRCO à limiter ces nuisances sonores en dessous des seuils, il n'est pas impossible que certains riverains, les plus proches de la RN147 soient en « Point Noir Bruit ». Le traitement de ces nuisances rentrerait dans un autre cadre défini par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Dominique BIROT envisage de prendre contact avec les services de l'État qui pilote le PPBE pour apporter des réponses à ces questions avant les ateliers thématiques ou la réunion de clôture. L'existence de forts niveaux sonores pour les riverains les plus proches sera également mentionnée dans le dossier d'enquête publique.

Il confirme que l'enveloppe financière présentée intègre les éventuelles protections phoniques.

→ Pascale SILBERMANN demande à la personne où se situe sa maison.

L'habitante donne des précisions et déclare que - bien que sa maison ne soit pas proche du secteur d'étude - cette partie de la route lui crée des nuisances. Elle demande si des protections acoustiques, facultatives au regard des résultats des études acoustiques, seront quand même mises en place.

→ Dominique BIROT indique que les mesures sonores n'ont pas été effectuées à Breuilaufa, qui est en dehors du périmètre de l'opération. L'action contre les nuisances acoustiques existantes s'inscrit dans le cadre d'une autre démarche (PBPE), en dehors de ce projet.

Un habitant souhaite connaître le calendrier du projet, et savoir s'il sera conduit en même temps que la route à 2 x 2 voies à la sortie Nord de Limoges.

→ Dominique BIROT répond que la DREAL envisage pour les 7 km à 2 x 2 voies au nord de Limoges une enquête publique autour de fin 2019 ou début 2020. C'est la même période qui est envisagée pour le projet. Les calendriers des études sont proches. Les travaux devraient cependant être plus rapides pour le créneau de dépassement que pour les 7 km de route au nord de Limoges, en raison de la différence de taille entre les deux projets.

Une autre personne indique que le vent portant peut amener les camions à engendrer davantage de nuisances sonores la nuit, avant La Barrière à Chamborêt. Il souligne la nécessité de prévoir des protections acoustiques.

→ Dominique BIROT propose au représentant du bureau d'études Ségic de développer la méthodologie des études acoustiques.

→ Thibaut ARMANDO, représentant du bureau d'études Ségic, explique qu'une campagne de mesures a été menée sur les secteurs d'étude, avec la pose de sonomètres pendant 24 h. Les deux secteurs sont classés en zone d'ambiance sonore modérée, avec moins de 65 dB le jour et de 60 dB la nuit, bien en dessous des seuils réglementaires. Cela contraint le maître d'ouvrage à respecter un niveau sonore modéré, pour être en harmonie avec l'environnement du projet. De même, les modélisations prennent en compte les vents portants.

→ Dominique BIROT précise que les mesures de bruit et de trafic ont été menées le même jour. Plusieurs paramètres sont pris en compte, et le maître d'ouvrage est obligé d'intégrer les

simulations du trafic à 20 ans dans ses prévisions. Celles-ci définissent les objectifs qu'il doit respecter, et la loi impose de corriger tout écart par rapport à ces objectifs.

Jean-Jacques DUPRAT demande à quelle date le choix entre les deux sections sera arrêté.

→ Pascale SILBERMANN répond que la concertation prend fin le 14 février. À partir de là, il sera nécessaire de choisir rapidement pour lancer l'enquête publique fin 2019.

→ Dominique BIROT précise qu'à partir du 14 février, date à laquelle se termine le recueil des avis du public, le garant de la concertation a un mois pour rédiger son bilan.

→ Puis ensuite la DIRCO fera un rapport au Préfet, qui choisira la section à retenir.

→ Pascale SILBERMANN indique qu'elle donnera aussi au préfet son impression sur le déroulé des réunions auxquelles elle aura assisté, et sur le ressenti des personnes présentes.

Un résident de Berneuil souhaite savoir ce qui est prévu pour raccorder les villages à la route à 2 x 2 voies en toute sécurité.

→ Dominique BIROT affirme qu'il est nécessaire sur une 2 x 2 voies d'avoir de nouveaux carrefours (à la manière des échangeurs autoroutiers) pour relier la RN 147 aux villages, à la place des carrefours actuels. Il se pose alors la question des rétablissements. Cette question pourra être abordée lors des ateliers. L'impossibilité de rentrer sur la route à 2 x 2 voies à l'intérieur du créneau de dépassement devra aussi être prise en compte.

Jean-Jacques DUPRAT précise que la RN 147 actuelle peut être conservée si le créneau de dépassement est distinct, afin de garantir la continuité de la desserte.

→ Dominique BIROT confirme qu'il y aura toujours une voie pour garantir les dessertes. Il reste cependant à en définir le fonctionnement et le tracé.

Martine FREDAIGUE, conseillère départementale du canton de Bellac, intervient. Elle affirme que le président du Conseil départemental Jean-Claude LEBLOIS a écrit à son homologue du Conseil régional Alain ROUSSET le 16 janvier 2019. Dans sa lettre, il lui demande d'acter la réalisation des deux projets à 2 x 2 voies entre Limoges et Bellac auprès de l'État.

→ Pascale SILBERMANN souligne que sur les 2 projets, les remarques du public seront toujours utiles, même si 2 créneaux étaient réalisés. Il faudra donc les prendre en compte. Si les 2 créneaux étaient réalisés, ce serait pour les usagers, mais cela suppose une participation des financeurs.

Une agricultrice demande si une action sera menée auprès des propriétaires pour compenser les pertes de terres agricoles, en attribuant des hectares en compensation de ceux qui sont perdus. Pour elle, une telle action pourrait s'inspirer de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC).

→ Pascale SILBERMANN déclare qu'il n'y aura pas de compensations de terres par de nouvelles terres. Il n'y a pas d'échange. Après la déclaration d'utilité publique (DUP), les expropriations ont lieu sous contrôle du juge judiciaire et entraînent le paiement d'indemnités définies par l'État.

→ Dominique BIROT précise que l'expropriation est une étape ultime qui ne correspond qu'à environ 10% des cas. La plupart des transactions se font à l'amiable, au prix du marché défini par France Domaines.

Un habitant estime le choix de la section de Chamborêt plus judicieux. Pour lui, si cette section est retenue, des travaux pourront être faits ultérieurement à Berneuil pour améliorer le relief. L'inverse ne serait pas possible à Chamborêt si la section de Berneuil est choisie : la descente serait trop difficile à corriger.

Le président de la société de chasse de Chamborêt demande si le créneau de dépassement sera grillagé pour éviter les traversées d'animaux, qui sont vulnérables sur la RN147.

→ Dominique BIROT indique que toute information sur les traversées d'animaux peut être utile dans le cadre de la concertation. L'édification d'un grillage au bord de la RN147 peut être envisagée en fonction de la dangerosité de ces traversées.

Le président de la société de chasse lui répond que la construction de ponts et de tunnels destinés au gibier est inutile, car ils ne sont pas empruntés par les animaux.

→ Pascale SILBERMANN précise que les animaux peuvent effectivement avoir peur des tunnels, mais qu'ils empruntent en général les ponts mis à leur disposition, qui ont prouvé leur intérêt.

Un participant souhaite en savoir plus sur l'indemnisation des exploitants agricoles non propriétaires qui sont concernés par le projet, en parallèle de ce qui est envisagé pour les propriétaires.

→ Dominique BIROT indique que la DIRCO est maître d'ouvrage délégué de la part de la DREAL sur ce projet. Les personnes en charge du foncier sont à la DREAL. La DIRCO prendra contact avec elles pour obtenir les renseignements nécessaires en vue de la réunion suivante.

Un habitant demande ce qu'il faut faire pour que les automobilistes respectent la limitation à 50 km/h à Chamborêt.

→ Pascale SILBERMANN répond que ce point ne relève pas du projet.

Un intervenant, ancien gendarme, aurait aimé que la gendarmerie intervienne dans la concertation. Il estime que la gendarmerie peut apporter sa connaissance des routes et de la sécurité au projet.

→ Pascale SILBERMANN répond que le but de la concertation est d'obtenir l'avis des habitants du territoire plus que celui des professionnels. L'avis des gendarmes peut être obtenu par l'État à n'importe quel moment, celui des habitants est recueilli pendant la concertation.

Synthèse du garant de la concertation

Michel PÉRIGORD remercie les participants et dresse un premier bilan de la réunion. Le maître d'ouvrage a répondu à 23 questions posées au cours de la réunion. Pour deux ou trois d'entre elles, la DIRCO va devoir chercher des éléments de réponse complémentaires, notamment sur la RCEA et les questions de nuisances sonores.

Le garant de la concertation souligne que depuis la concertation sur la LGV, les habitants de Chamborêt ont la culture du débat public, ce qui a donné lieu à des échanges de bonne qualité.

Il n'a pas remarqué de remise en cause de l'opportunité du projet.

Parmi les remarques exprimées pendant la réunion, il relève :

- les délais de réalisation (3 interventions) ;
- la compatibilité du projet à une route plus importante, voire même à une future autoroute, à plus long terme ;
- le traitement spécifique des poids lourds sur ce créneau relativement court ;
- les zones de transition destinées à l'accélération ou la décélération ;
- les nuisances sonores ;

- les compensations agricoles, qui constituent un point particulièrement sensible. Sur le sujet, Michel PÉRIGORD considère que toutes les options sont à étudier. Il peut y avoir une expropriation sèche, ou une compensation foncière, ou encore des remboursements fonciers de part et d'autre de la future RN147. Cette dernière option peut être mise en œuvre par le Département en lien avec la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER) et la Chambre d'Agriculture. Le garant de la concertation envisage aussi des échanges fonciers à l'amiable organisés par la SAFER.

Enfin, Michel PÉRIGORD souhaite que les points à éclaircir trouvent une explication au cours des ateliers thématiques. Il remercie les participants pour la qualité des échanges.

Conclusion

Pascale SILBERMANN conclut en rappelant l'importance du vécu et du ressenti des habitants pour adapter le plus possible le projet à eux. Elle invite les personnes présentes à participer aux ateliers thématiques et poser des questions, et les remercie pour leur participation.

Aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac

Réunion de clôture de la concertation
Jeudi 14 février 2019
à Bellac

Compte-rendu



La réunion de clôture de la concertation préalable sur l'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac a eu lieu le jeudi 14 février 2019 à 19h, à la salle Jean Blanzat de Bellac. Elle a réuni 51 personnes.

Assurant la maîtrise d'ouvrage déléguée du projet, la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO) était représentée par :

- Dominique BIROT, chef du service ingénierie routière ;
- Nelly CARTELIER, chef de projet.

Présentation

Jean VEYRAT, assistant à maîtrise d'ouvrage de la DIRCO pour la concertation, rappelle les objectifs et les modalités de la concertation préalable. Il présente également les moyens d'information et de participation mis en œuvre par le maître d'ouvrage.

Dominique BIROT évoque ensuite la co-construction du projet, et quatre points qui ont fait l'objet d'un consensus pendant la concertation :

- l'implantation du créneau à 2 x 2 voies à Chamborêt,
- le choix de la variante du créneau distinct,
- la nécessaire préservation de l'agriculture par le projet,
- la volonté d'empêcher les traversées de gibier.

Nelly CARTELIER décrit les points de divergence entre les participants. Parmi eux, elle relève :

- l'opportunité du projet de créneau à 2 x 2 voies,
- la devenir de la RN 147 actuelle,
- le choix de la variante sur le secteur de Berneuil,
- les conditions d'exploitation du créneau.

Dominique BIROT développe ensuite les propositions complémentaires faites pendant la concertation, sur :

- le traitement des nuisances sonores,
- l'interdiction de dépasser pour les poids lourds,
- l'aménagement du carrefour de Panissac à Berneuil,
- la réalisation d'un passage mixte pour la faune et les engins agricoles au lieu-dit Fianas à Chamborêt,
- l'aménagement du carrefour de Corrigé à Chamborêt,
- la possibilité d'effectuer des travaux de réseau pour préparer l'arrivée de la fibre optique.

Nelly CARTELIER met enfin en évidence les points d'interrogation soulevés par les participants :

- pourquoi ne pas plutôt aménager un créneau de dépassement au nord de Bellac ?
- comment aménager l'entrée sud du créneau à Chamborêt, dans un secteur très contraint ?
- quels modes de compensation alternatifs à l'acquisition pourraient être envisagés sur le plan foncier ?

Premier temps d'échanges avec le public

Une habitante des Brégères, à Berneuil, demande si la DIRCO compte aménager un passage pour permettre au bétail de traverser la route à Panissac.

→ Dominique BIROT répond qu'un travail sera mené avec la Chambre d'Agriculture pour faciliter les traversées si la solution de Berneuil est retenue. La réalisation d'un passage supérieur n'est pas exclue.

La riveraine veut également savoir si un rétablissement reliant les Brégères, Lassalle et Panissac a été envisagé. Elle remarque que la DIRCO a évoqué la possibilité de réaliser le crèneau aux Brégères.

→ Nelly CARTELIER indique que le hameau des Brégères n'a été cité pendant la présentation que pour illustrer la possibilité (non retenue) de réaliser un crèneau à 2 + 1 voies. Il ne sera pas concerné par l'aménagement car il est en dehors du crèneau envisagé.

Maire de Chamborêt, Jean-Jacques DUPRAT indique qu'il n'est pas opposé à l'aménagement du crèneau dans sa commune, car il est nécessaire d'avancer sur le dossier de la RN 147. Il s'oppose à la proposition de crèneau à 2 + 1 voies qui ne serait pas compatible avec une future 2x2 voies.

Jean-Jacques DUPRAT souligne la nécessité d'adapter le crèneau aux contraintes locales : l'accès à Morcheval et Corrigé depuis la RN 147, la traversée de la voie par les engins agricoles, et la prise en compte d'une plateforme de dépôt de bois située à proximité.

→ Dominique BIROT confirme que le passage à faune de Fianas pourra être agrandi pour permettre le passage des engins agricoles, mais aussi des véhicules légers.

En ce qui concerne l'entrée sud de Chamborêt, le secteur est très contraint pour y aménager un carrefour.

Un habitant de Chamborêt craint un enclavement du secteur de Corrigé. Il suggère la mise en place d'un giratoire à l'entrée du Chatain, ou d'un « tourne-à-gauche » qui permettrait d'accéder à l'ancienne RN147 depuis le crèneau de dépassement.

→ Dominique BIROT voit deux inconvénients à la solution du giratoire : elle réduit la longueur du crèneau de dépassement, et elle consomme des surfaces agricoles.

Toutefois, il est possible d'étudier un aménagement du carrefour actuel au Chatain, où la route est étroite et n'offre qu'une visibilité limitée. La réalisation d'un « tourne-à-gauche » peut faire partie des solutions.

Un participant pointe les risques pris par les véhicules sur la RN 147 pour dépasser. Pour lui, il n'y a que deux solutions : réaliser une route entièrement à 2 x 2 voies de Limoges à Poitiers, ou ne rien faire sur l'infrastructure existante. Favorable à la première solution pour désenclaver le territoire, il pense qu'un simple crèneau de dépassement ne permettra pas de réaliser de gain de temps.

Une habitante de Peyrat-de-Bellac estime elle aussi qu'il convient de mettre complètement la route entre Poitiers et Limoges à 2 x 2 voies, au lieu de ne créer que quelques crèneaux de dépassement.

→ Dominique BIROT répond que les premiers résultats de l'étude de concession de l'axe Poitiers-Limoges doivent être connus en juin 2019. Si les résultats confirment la possibilité de réaliser une autoroute, les études menées pour le crèneau pourront resservir pour ce projet. Le crèneau de dépassement peut également être raccordé au tracé de route à 2 x 2 voies envisagé au milieu des années 2000.

Pour Dominique BIROT, la mise à 2 x 2 voies de l'axe Poitiers-Limoges dans son intégralité ou le maintien de la RN 147 dans son état actuel ne sont pas les deux seules solutions possibles. Le crèneau de dépassement est une troisième solution qui garantit à la fois l'amélioration de la sécurité sur l'axe actuel et le raccordement à une future 2x2 voies. Les projets de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 sur 7 km au nord de Couzeix et de déviation à Lussac-les-Châteaux vont également dans ce sens.

Quant à l'intérêt du crèneau de dépassement, il s'agit plus d'apaiser la conduite des usagers pour améliorer la sécurité que d'obtenir un véritable gain de temps, lequel sera vraisemblablement très marginal.

L'habitant regrette aussi que les ateliers thématiques aient eu lieu à 15 h, un horaire jugé peu compatible avec la venue des usagers de la RN 147.

→ Jean VEYRAT souligne qu'il est difficile de trouver un horaire de réunion convenant à tous. Les horaires proposés pour les ateliers thématiques ont notamment tenu compte des contraintes agricoles.

Martine FREDAGUE-POUPON, maire de Peyrat-de-Bellac, demande pourquoi l'enquête publique n'est toujours pas lancée par le préfet pour la mise à 2 x 2 de voies de la RN 147 sur 7 km au nord de Couzeix.

→ Dominique BIROT rappelle que ce projet n'est pas mené par la DIRCO mais par la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Il croit savoir que l'avis de l'Autorité Environnementale, nécessaire au passage en enquête publique, n'a pas encore été rendu.

Un participant estime qu'il aurait été préférable de réaliser un crèneau de dépassement entre Bussière-Poitevine et Saint-Bonnet-de-Bellac, au nord de Bellac. Cette solution aurait permis un meilleur accès aux services d'urgence pour les habitants du nord de la Haute-Vienne. Le participant dit posséder des documents de la DIRCO prouvant que ce projet serait moins cher et contraignant, et qu'il serait aussi raccordable à un projet de 2x2 voies.

→ Dominique BIROT demande s'il est possible que ce document lui soit communiqué. Il confirme que ce secteur est peu contraint, mais il n'est pas forcément moins cher à aménager. Le choix de réaliser le crèneau de dépassement entre Bellac et Limoges a été réalisé au regard des données de trafic.

Un membre de l'association Voie Rapide 147-149 avait demandé à la DIRCO des comptages sur la RN 147 entre Lussac-les-Châteaux et Bellac lors d'un atelier thématique. L'association souhaiterait avoir des données de trafic entre les deux communes.

→ Dominique BIROT indique que les données des comptages sont disponibles sur le site Internet de la DIRCO.

L'association conteste la méthode de comptage employée par la DIRCO.

→ Dominique BIROT répond que les données sont produites par des appareils de mesure selon une méthodologie éprouvée.

Pour l'association, la route doit être entièrement mise à 2 x 2 voies. Elle ajoute qu'un crèneau de dépassement à 90 km/h ne permettrait pas de doubler les camions.

→ Dominique BIROT confirme que la limitation de vitesse envisagée sur le crèneau est de 110 km/h.

Un participant estime qu'il est urgent de réaliser une route à 2 x 2 voies. Le créneau de dépassement envisagé doit donc pouvoir y être raccordé.

→ Dominique BIROT réaffirme que le projet sera raccordable à une infrastructure à 2 x 2 voies.

Jean-Jacques DUPRAT insiste sur la nécessité d'organiser une réunion de travail sur l'aménagement du carrefour de Corrigé. Il est défavorable à la mise en place d'un radar pédagogique, jugé inefficace et présentant un risque de dysfonctionnement.

→ Jean VEYRAT précise que la pose d'un radar pédagogique avant le carrefour de Corrigé avait été envisagée parmi diverses solutions permettant d'inciter les usagers à ralentir avant les habitations à la sortie du créneau.

Une question porte sur le devenir de la route de Panissac si un créneau est réalisé à Berneuil. Il ne s'agit pas d'une voie sans issue, car elle permet d'accéder aux communes de Blond et Cieux depuis la RN 147, et inversement. Il faut donc prendre en compte la fréquentation de cette route pour étudier l'accès au créneau de dépassement à Panissac.

→ Dominique BIROT indique que des comptages devront être réalisés sur cette route si la solution de Berneuil est retenue, pour en estimer le trafic.

Une participante pense que le secteur de Berneuil n'est pas propice à la réalisation d'un créneau de dépassement (nota : mais sans développer particulièrement ce point). Elle déclare que ce qui est envisagé pour les rétablissements et accès est encore flou. Les questions liées au monde agricole, sur le besoin de clôturer les abords de la route, les compensations agricoles et la traversée des bêtes, n'ont pas véritablement reçu de réponse.

→ Pour Dominique BIROT, le rôle de la concertation est d'apporter des suggestions et des éléments de réponse sur ces points, en affinant le projet. Par exemple, les rétablissements seront étudiés au regard des éléments apportés par les agriculteurs. La pose des clôtures le long du créneau est une proposition issue de la concertation que la DIRCO juge pertinente.

Synthèse du garant de la concertation

Michel PÉRIGORD remercie les participants à la réunion. Il rappelle le rôle du garant de la concertation, qui n'émet pas de jugement sur le fond du projet.

Il énumère les interlocuteurs qu'il a contactés dans le cadre de la concertation :

- le secrétaire général de la préfecture,
- la sous-préfète de Bellac,
- la Direction Départementale des Territoires (DDT),
- les maires des communes concernées,
- le président du Conseil départemental de Haute-Vienne,
- le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie,
- le président de la Chambre d'Agriculture, qui a notamment délégué un de ses membres pour le suivi du projet,
- les associations locales : Limousin Nature Environnement, les sociétés de chasse, ou encore les associations d'usagers (qui n'ont pas répondu à l'invitation du garant),
- la DIRCO, maître d'ouvrage.

La concertation préalable vise à informer le public, et à le faire participer pour coconstruire le projet. C'est ce qui a permis aux habitants du territoire de s'approprier le projet. Le garant de la concertation estime que le projet a pu évoluer tout au long de la concertation, au même titre que les opinions des participants. À ce titre, il fait part de sa satisfaction à propos du nombre de participants à la réunion de clôture pour une rencontre organisée en milieu rural.

En ce qui concerne l'organisation de la concertation, il indique que la plupart de ses propositions ont été reprises par la DIRCO, notamment sur la tenue d'ateliers thématiques. La DIRCO a réaménagé certaines d'entre elles, par exemple en regroupant les ateliers sur l'agriculture et l'environnement. Il présente dans un tableau le détail des avis recueillis lors des ateliers thématiques.

Le garant de la concertation souligne les efforts du maître d'ouvrage pour présenter son point de vue critique, à la fois sur le projet et les alternatives proposées. La réflexion de la DIRCO n'est pas terminée selon lui : il reste à penser les aménagements autour du projet.

La synthèse des ateliers thématiques sera présente dans le bilan du garant de la concertation. Michel PÉRIGORD a ainsi fait relire ses notes par des personnes présentes aux ateliers et par le maître d'ouvrage, afin d'en vérifier l'exactitude et de rendre son bilan le plus pertinent possible avant l'enquête publique.

Le bilan du garant sera rendu le 14 mars au plus tard. Il reprendra le contenu de la concertation et permettra aux habitants de bien connaître le projet avant l'enquête publique. Il sera pris en compte lors de l'enquête publique. À compter de la publication du bilan, le maître d'ouvrage aura deux mois pour indiquer aux services de l'État les enseignements retenus de la concertation préalable.

Second temps d'échanges avec le public

Pour un représentant de Voie Rapide 147-149, le tableau des avis recueillis n'est pas représentatif du territoire.

→ Michel PÉRIGORD signale qu'il ne s'agit que d'avis recueillis au cours des ateliers thématiques, qui n'ont pas de valeur représentative. Le garant de la concertation souhaite par ailleurs dialoguer avec l'association et la DIRCO au sujet du projet autoroutier.

Une participante se dit déçue de la concertation. Elle a le sentiment que le secteur envisagé était déjà choisi et il n'y a pas eu de co-construction. En effet, le maître d'ouvrage est libre de ne pas retenir toutes les propositions.

→ Michel PÉRIGORD précise que le maître d'ouvrage doit justifier ses choix d'un point de vue technique dans son rapport aux services de l'État. Il est donc tenu de prendre en compte l'avis du public. La décision de l'État sur les suites à donner à la concertation sera rendue publique ainsi que les raisons qui la motiveront.

Cette personne souhaite ensuite nuancer ses propos. Elle estime que les ambitions de la concertation sont louables, en permettant d'entendre chaque avis et de faire évoluer la pensée de chacun. Elle pense simplement que cette concertation n'a pas permis une véritable co-construction du projet.

Un participant fait remarquer que l'on n'a pas entendu l'avis des victimes de la RN 147 et de leurs familles sur le projet de créneau de dépassement. Il ne comprend pas l'opposition à un projet permettant un gain en termes de sécurité.

Présidente de l'Association des Commerçants et Artisans du Haut-Limousin En Marche, un usager regrette de ne pas avoir été contactée pour la concertation. L'horaire des ateliers n'a pas permis, selon elle, de recueillir les avis de beaucoup d'usagers.

→ Michel PÉRIGORD indique que la CCI a été informée afin de faire connaître la concertation à son réseau.

→ Dominique BIROT ne sait pas si la Chambre des Métiers et de l'Artisanat a été prévenue. Il estime qu'il est très difficile de connaître toutes les associations à prévenir, et que la communication autour de la concertation a été la plus large possible. La publicité a été assurée sur internet, en boîte aux lettres, sur l'affichage en bord de route, en mairie, auprès des élus et des acteurs institutionnels, ainsi que dans les médias. La DIRCO est allée plus loin que ce qui est imposé réglementairement.

Favorable à une amélioration de la sécurité, la participante estime que la concertation ralentit le projet et demande quand les travaux débiteront.

→ Jean VEYRAT rappelle que les projets non concertés se heurtent à une opposition qui les ralentit d'autant plus.

→ En ce qui concerne la sécurité, Michel PÉRIGORD signale que le maire de Chamborêt a insisté auprès de lui sur l'urgence d'agir pour réduire la mortalité sur la RN 147.

→ À propos du calendrier du projet, Dominique BIROT déclare que la localisation du créneau doit être choisie en 2019. L'enquête publique aura lieu en 2019 ou en 2020, puis des études seront menées après la déclaration d'utilité publique. Une fois l'ensemble des autorisations validées et des acquisitions réalisées, les travaux pourraient être lancés en 2021.

Une personne regrette que la sécurité sur la RN 147 ne puisse être améliorée que pour une portion de 2 km : pour elle, la sécurité n'a pas de prix et doit être améliorée sur l'ensemble de l'axe.

→ Dominique BIROT indique qu'il a bien perçu la demande de sécurité sur la RN 147 au cours de la concertation. Le créneau de dépassement permet d'agir pour garantir plus de sécurité à court terme, plutôt que de devoir attendre à plus long terme la possible réalisation d'une infrastructure plus globale.

Dominique BIROT remercie les participants et clôt la réunion.

6.10. ANNEXE 10 : COMMUNIQUÉ ET LES ARTICLES DE PRESSE

Une concertation publique pour l'aménagement de la RN 147 à partir du ... <https://www.lepopulaire.fr/chamboret/travaux-urbanisme/ruralite/2019/0...>

Routes

Une concertation publique pour l'aménagement de la RN 147 à partir du 18 janvier

CHAMBORET TRAVAUX - URBANISME RURALITÉ POLITIQUE

Publié le 16/01/2019 à 11h00



Une concertation publique va être lancée pour le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147, entre Limoges et Bellac © stephane Lefèvre

Une concertation publique commence dès le vendredi 18 janvier pour l'élaboration d'un projet d'aménagement sur la RN 147, entre Limoges et Bellac. Pour la première fois, un « garant » a été désigné par la commission nationale du débat public afin de veiller à ce que chaque observation émise

1 sur 3

16/01/2019 à 14:11

Une concertation publique pour l'aménagement de la RN 147 à partir du ... <https://www.lepopulaire.fr/chamboret/travaux-urbanisme/ruralite/2019/0...>

par les participants à la concertation soit bien prise en compte.

Dans le cadre de l'élaboration d'un projet d'aménagement pour un créneau de dépassement sur la RN 147, entre Limoges et Bellac, la direction interdépartementale des routes centre-ouest (DIRCO), en charge de la maîtrise d'ouvrage pour le compte de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, lance une concertation pour « consulter le public et recueillir ses observations sur les propositions d'aménagement », du 18 janvier au 14 février.

Quatre réunions d'information et de travail en petits groupes sont prévues au programme (encadré ci-dessous).

« Deux créneaux de dépassement en 2x2 voies sont pour le moment envisagés sur la RN 147, au nord de Chamborêt et Nantiat et au nord de Berneuil, de respectivement 1 et 1,2 kilomètres. Nous avons observé à ces deux endroits une portion de route droite et rectiligne, ce qui est assez rare sur cette partie de la RN 147. Nous précisons qu'il s'agit d'une première analyse effectuée par nos services, et non d'un choix arrêté, d'où la mise en place de la consultation publique », explique Dominique Birot, chef du service ingénierie routière de la DIRCO.

Cette concertation publique prévoit, pour la première fois, la désignation d'un « garant » désigné par la commission nationale du débat public. Dans ce cadre, Michel Périgord aura pour rôle de « veiller au bon déroulement de la concertation », afin que « chaque observation et demande émise soit bien prise en compte ».

Quatre réunions, du 18 janvier au 14 février

A **Chamborêt**, le **18 janvier**, à **19 heures** : réunion d'ouverture à la salle des fêtes.

A **Bellac**, le **25 janvier**, à **15 heures** : ateliers thématiques pour Berneuil, au centre culturel municipal des Rochettes.

A **Chamborêt**, le **1er février**, à **15 heures** : ateliers thématiques pour Chamborêt, à la salle des fêtes.

A **Bellac**, le **14 février**, à **19 heures** : réunion de clôture à la salle

2 sur 3

16/01/2019 à 14:11

Route

La concertation pour l'aménagement de la RN 147 entre Limoges et Bellac a pris fin jeudi soir

BELLAC TRAVAUX - URBANISME

Publié le 15/02/2019 à 15h02



Les riverains ont fini d'exprimer leurs idées et craintes pour l'aménagement d'un créneau de dépassement entre Limoges et Bellac. De nombreuses questions ont été soulevées, © stephane Lefevre

Jeudi 14 février, les riverains du nord de la Haute-Vienne sont venus assister à la dernière réunion de la concertation publique sur l'aménagement de la RN 147 entre Limoges et Bellac.

Cette dernière réunion marquait la fin d'un cycle de réunions et d'ateliers de réflexion sur les thèmes « agriculture et environnement » et « déplacement et sécurité », menés depuis le 18 janvier pour l'aménagement d'un créneau de dépassement de 1,5 à 2 kilomètres, envisagé sur la section de Berneuil, ou sur la section de Chamborêt.

« Enfin un début de quelque chose »

« Enfin un début de quelque chose », a lancé un habitant, résumant ainsi l'état d'esprit général de l'assistance qui se tenait face à la Direction interdépartementale des routes centre-ouest (DIRCO), laquelle pilote le projet.

Ceux qui se retrouvent obligés d'emprunter chaque jour la RN 147 connaissent l'enjeu de leur participation à l'aménagement d'un tronçon sur l'une des routes plus accidentogènes de France.

Ce n'est donc pas un hasard si le mot « sécurité » fut le plus prononcé par les habitants

tout au long de la concertation, avec le souci constant de ne pas se tromper pour améliorer au final la sécurité, mais aussi garantir un gain de temps pour une conduite plus apaisée et obtenir la fluidité du trafic.

A lire aussi : [Le président du conseil départemental de la Haute-Vienne prêt à mettre plus d'argent pour la RN 147](#)

Une réflexion très dense sur l'aménagement du créneau

En présence des élus, la population - agriculteurs, commerçants, artisans, enseignants, représentants des associations locales -, attachée au désenclavement du territoire, a pu exprimer ses idées et craintes pour l'aménagement de la route.

Et de nombreuses questions sont en suspens à ce stade de la concertation publique : une 2x2 voies ou une 2+1 voie ? Quelles solutions apporter dans la transformation des carrefours ? Où créer des giratoires pour maintenir la circulation des engins agricoles ? Comment permettre aux animaux d'élevage de traverser tout en empêchant aux animaux sauvages de représenter un danger pour les usagers ? Quelles incidences sur d'éventuelles nuisances sonores ? Où aménager les entrées et sorties des villages qui préviennent d'être raccordés au futur créneau de dépassement ? Doit-on interdire aux poids lourds de doubler sur le tronçon ? Doit-on interdire aux véhicules lents et engins agricoles d'emprunter le créneau de dépassement ? Sur ce dernier point, l'Etat y est favorable. Mais alors, la route existante sera-t-elle conservée ? Quelle vitesse prendre en compte pour pouvoir dépasser ? 90 km/h ou 110 km/h ?

La section de Chamborêt est pour le moment privilégiée

Parmi les « points de consensus », de « divergences » et « d'interrogations » récoltés depuis le 18 janvier par la DIRCO, un point a quasiment fait consensus entre les participants aux réunions et ateliers de réflexion : le tronçon privilégié pour l'aménagement d'un créneau de dépassement est celui de la section de Chamborêt, pour « accroître l'offre de dépassement » face à Berneuil qui a déjà fait l'objet de transformations.

Si les riverains auraient préféré l'aménagement d'une 2x2 voies de la RN 147 sur toute la distance Limoges-Poitiers, la création d'un créneau de dépassement entre Limoges et Bellac va bien se faire.

Début des travaux en 2021

Le « garant », désigné par la commission nationale du débat public pour le bon déroulement du projet, a un mois pour remettre son bilan auprès du préfet. La DIRCO prendra le relais pour finaliser le dossier dans un délai de deux mois avant l'enquête publique.

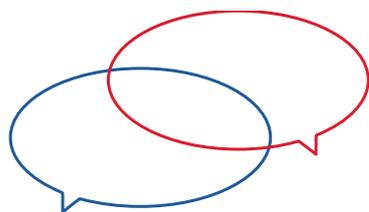
Les travaux devraient commencer en 2021.

Aline Combrouze

BELLAC TRAVAUX - URBANISME

6.11. ANNEXE 11 : RAPPORT ET LES CONCLUSIONS DU GARANT DE LA CONCERTATION

2 BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DRESSE PAR LE GARANT



cndp

Commission nationale
du **débat public**

BILAN DU GARANT

Aménagement d'un
créneau de dépassement
sur la RN 147 entre
Limoges et Bellac

Concertation préalable

18 janvier 2019 – 14 février 2019

Nom du garant : Michel Périgord
Désigné par la Commission
nationale
du débat public le 7 novembre 2018

Bilan du garant

Aménagement d'un
créneau de dépassement
sur la RN 147 entre
Limoges et Bellac

Concertation préalable

18 janvier 2019 - 14 février 2019

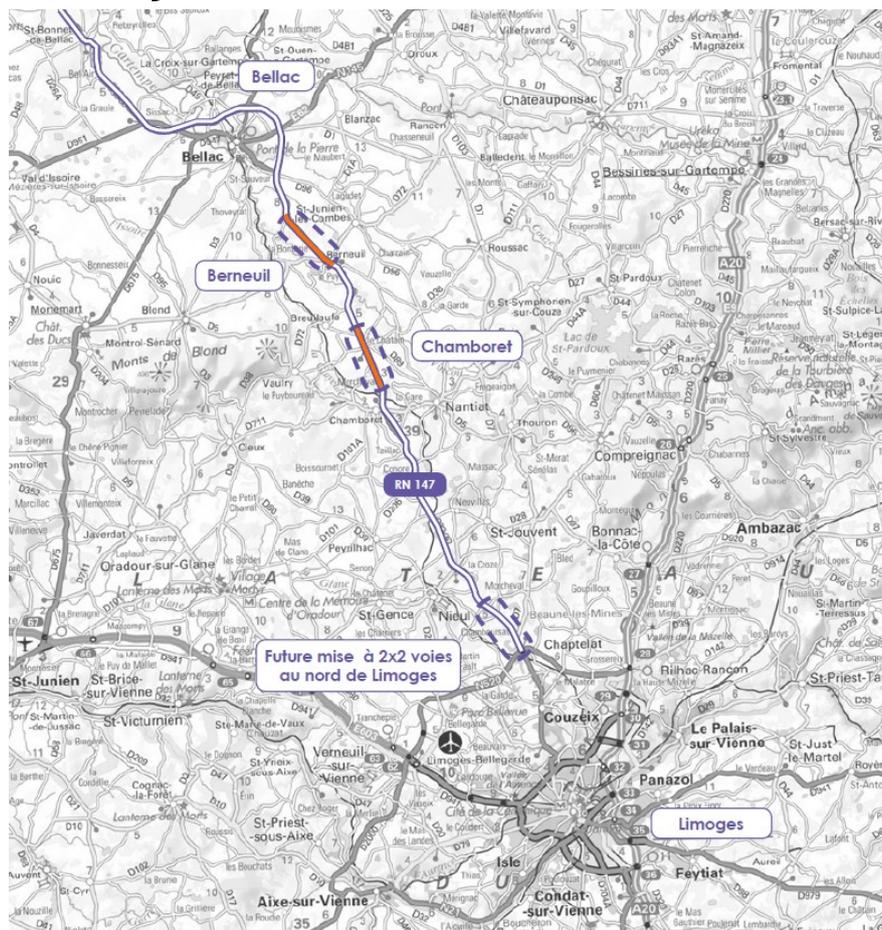
.....
.....

SOMMAIRE

<u>FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET : Aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac (87).....</u>	<u>4</u>
<u>LES CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION.....</u>	<u>6</u>
<u>LE CONTEXTE DU PROJET.....</u>	<u>8</u>
<u>Les conditions de mise en place de la concertation préalable.....</u>	<u>8</u>
<u>Le cadre et la mission du garant.....</u>	<u>8</u>
<u>Le cadre spatio-temporel du projet.....</u>	<u>9</u>
<u>Le maître d'ouvrage.....</u>	<u>9</u>
<u>Les caractéristiques du projet.....</u>	<u>10</u>
<u>DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION.....</u>	<u>10</u>
<u>Les modalités et le calendrier de la concertation.....</u>	<u>10</u>
<u>Les modalités et le calendrier de la concertation.....</u>	<u>11</u>
<u>ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....</u>	<u>13</u>
<u>Paroles des personnes publiques et des associations démarchées par le garant :</u>	<u>13</u>
<u>Déroulement de la concertation.....</u>	<u>14</u>
<u>RÉSULTATS DE LA CONCERTATION.....</u>	<u>25</u>
<u>Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation... </u>	<u>25</u>
<u>Evolution du projet résultant de la concertation.....</u>	<u>27</u>
<u>Avis du garant sur le déroulé de la concertation.....</u>	<u>28</u>
<u>Recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....</u>	<u>29</u>
<u>LISTE DES ANNEXES.....</u>	<u>31</u>

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET : AMÉNAGEMENT D'UN CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT SUR LA RN 147 ENTRE LIMOGES ET BELLAC (87).

- **MAÎTRE D'OUVRAGE** : État/Direction interdépartementale des routes du centre-Ouest (DIRCO).
- **CONTEXTE** : la RN 147 relie Limoges à Poitiers, deux pôles urbains de la région Nouvelle-Aquitaine. Cet axe de développement long de 120 km connecte la RN 520 (Limoges) à la RN 149 (Poitiers), et permet de relier L'A20 à l'A10.
- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION** :



• OBJECT

IFS :

- 1 – Augmenter significativement les capacités de dépassement entre Limoges et Bellac, et donc améliorer les conditions de circulation sur la RN 147.
- 2- Améliorer la mobilité et la desserte du territoire en donnant à la Haute-Vienne des infrastructures indispensables à son développement

en l'ouvrant sur la façade Atlantique tout en la raccordant aux réseaux européens. Il s'agit également de renforcer les synergies entre les territoires urbains et ruraux.

- **CARACTÉRISTIQUES:**

Création d'un créneau à 2x2 voies d'une longueur de 2,2 km à réaliser entre Limoges et Bellac - 87.

- **COÛT :**

6 à 7 millions d'Euros.

Financement : Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 appliqué à l'ex-région Limousin.

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE : 2022.**

2017-2020 : études, concertation, enquête publique en 2019, nécessaires à la déclaration d'intérêt public (DUP).

2020-2021 : phase avant travaux.

2021-2022 : phase travaux

LES CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- 24 juin 2016 : initiative de la concertation préalable par le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.
- 16 octobre 2018 : décision d'organiser une concertation par M. le préfet de la Haute-Vienne.
- 7 novembre 2018 : décision de désigner le garant en séance plénière de la CNDP.
- 21 décembre 2018 : arrêté préfectoral n° 867-2018.12.21.001 fixant les objectifs et les dates de la concertation portant sur le projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac.
- 18 janvier 2019 - 14 février 2019 : durée de la concertation préalable.
- 16 mars 2019 : publication du bilan.

- **PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION** : 2 communes (Berneuil et Chamborêt),
1 département (Haute-Vienne - 87), 1 région (Nouvelle-Aquitaine).

- **60 EXEMPLAIRES « A4 » et 15 exemplaires « A3 » DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE.**

- **600 CARTES T.**

- **600 DÉPLIANTS DISTRIBUÉS DANS LES BOITES.**

- **6 PANNEAUX MIS A DISPOSITION EN MAIRIES.**

- **4 AVIS DE CONCERTATION SUR RN 147 (2m x 1m).**

- **4 ÉVÉNEMENTS PUBLICS :**

1 réunion d'ouverture, le 18 janvier 2019.

2 ateliers thématiques, les 25 janvier et 1^{er} février 2019.

1 réunion de clôture le 14 février 2019.

- **182 PARTICIPANTS**

- **INFORMATION EN LIGNE ET ACCÈS AU DOSSIER SUR LE SITE :**

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-rn-147-r4489.html>

- **EXPRESSION DU PUBLIC :**

<concertation-creneau147@developpement-durable.gouv.fr>

- **2 REGISTRES DÉPOSÉS EN MAIRIES.**

Ils sont destinés au recueil des observations, avis, questions et propositions des habitants des communes de Chamborêt et de Berneuil.

RÉSULTATS :

- **31 CARTES RÉPONSES RETOURNÉES (30 exploitables)**
- **40 QUESTIONS POSÉES EN RÉUNIONS SOIT**
Réunion d'ouverture : 25 questions posées, 22 réponses apportées et 3 réponses à apporter.
Réunion de clôture : 15 questions posées, et 15 réponses apportées.
- **5** questions posées au maître d'ouvrage (Moa) sur la messagerie dédiée.
- **40 AVIS** (en ateliers).
- **4** (déposés sur la messagerie dédiée).
- **4 CONTRIBUTIONS** (sur registres en mairie).
- **Audience de la concertation :**
 - **219 visites de l'avis de la concertation,**
 - **240 visites sur le site de la concertation (DREAL),**(Source : webmaster DREAL Nouvelle-Aquitaine, référence « Alfresco »).

UN GARANT NEUTRE ET INDÉPENDANT nommé par la CNDP.

En signant le 11 novembre 2018 la charte d'éthique et de déontologie de la CNDP, le garant s'est engagé « en faveur du débat », en toute « indépendance, impartialité, neutralité », et au « devoir de réserve ».

26 QUESTIONS OBSERVATIONS OU CONTRIBUTIONS ont été envoyées au garant via son adresse mail CNDP.

LE CONTEXTE DU PROJET

Les conditions de mise en place de la concertation préalable.

C'est par un courrier en date du 24 juin 2016 que le secrétaire d'État chargé des transports confie au préfet de région Nouvelle-Aquitaine le pilotage des études d'opportunité de phase 2 qui ont pour objet notamment de consulter le public sur le choix de la variante portée à l'enquête publique.

Le projet étant soumis à une évaluation environnementale (art. R122-2 du code de l'environnement) d'une part, et à l'article L121-15-1 et suivants du code de l'environnement stipulant que le maître d'ouvrage peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable d'autre part, le préfet de la Haute-Vienne a décidé, compte tenu des enjeux environnementaux, d'associer les élus et les acteurs du territoire à ce projet dans le cadre d'une concertation préalable avec garant (Art. 121 et suivants du Code de l'environnement).

A cet effet, le préfet de la Haute-Vienne (87) a joint au dossier de saisine les modalités de concertation qui « ont vocation à être arrêtées définitivement avec le garant » qui sera désigné.

Le 7 novembre 2018, en séance plénière, la Commission nationale du débat public a désigné M. Michel Périgord garant de cette concertation préalable intitulée « Projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac » (décision n° 2018/91/RN 147 entre Limoges et Bellac (87) en précisant que ce projet s'inscrivait dans « un projet d'aménagement global de modernisation de l'itinéraire Limoges - Bellac (qui) est un projet à 60 M d'Euros financé par le contrat de plan État-région (CPER) 2015-2020 sur un itinéraire reconnu comme particulièrement accidentogène ». Il est précisé que « la concertation préalable ne porte ici que sur la réalisation d'un seul créneau de dépassement pour un montant d'investissement de 7 M d'Euros ».

Le cadre et la mission du garant

L'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 énonce la possibilité au maître d'ouvrage d'organiser cette concertation préalable selon ses propres modalités ou en ayant recours à un garant qui aura pour mission de suivre l'ensemble du processus de concertation. L'État a choisi de solliciter l'appui et le conseil de la CNDP afin que soit nommé un garant sous l'égide duquel sera organisée la concertation préalable.

Pour le préfet de la Haute-Vienne cette concertation préalable a « pour objet de partager les fondamentaux du projet avec les différentes parties prenantes en abordant les sujets suivants :

- la présentation de la situation actuelle du territoire et des enjeux du projet,
- le choix du parti d'aménagement ».

L'État s'est prononcé pour « une concertation amont, organisée suffisamment tôt pour permettre au grand public de prendre connaissance et de s'exprimer à propos des grandes caractéristiques du projet », et, « à un moment où toutes les variantes d'aménagement sont encore envisageables ». La date et la durée exactes de cette concertation préalable seront définies au cours du second semestre 2018 par l'État, en lien avec le garant ».

La lettre de mission de la CNDP au garant désigné précise que la concertation préalable (Art. 121-15-1) permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme,

- des enjeux socio-économiques qui s'y rattachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire,
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre,
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

La CNDP précise le rôle et la mission du garant :

- à compter de sa nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, le garant accompagnera et guidera le maître d'ouvrage dans l'élaboration du dossier de concertation, et dans la définition de son cadre et dans son périmètre.

- Le garant veillera à ce que la démarche mise en place réponde bien aux objectifs fixés par le code de l'environnement et à ceux du maître d'ouvrage dans son dossier de saisine.

- Le garant ira à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains et associations) afin de déterminer avec précision l'ensemble des thèmes qu'il apparaît souhaitables de soumettre à la concertation.

- Le garant veillera à la qualité du dossier qui sera présenté par le maître d'ouvrage à la concertation, notamment en ce qui concerne l'accessibilité, la clarté et la lisibilité des informations mises à disposition du public.

Le garant nommé répond de ses actions devant la seule CNDP qui prend en charge sa mission et à ce titre il doit :

- inscrire son action dans le respect du principe du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française : convention d'Aarhus, charte de l'environnement et code de l'environnement ;

- agir en liaison avec le maître d'ouvrage mais en totale indépendance et neutralité, et dans le respect des principes et des valeurs de la CNDP.

Les relations CNDP/garant sont précisées :

- le garant remettra à l'issue de sa mission un bilan de la concertation préalable, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique ;

- de plus, et compte tenu de l'importance du projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac, le garant devra conserver un contact régulier avec la CNDP afin de la tenir informée régulièrement du bon déroulement de la concertation.

Le cadre spatio-temporel du projet

Le projet d'aménagement de la RN 147 a pour finalité l'amélioration des conditions de sécurité et de déplacement entre Poitiers et Limoges, deux pôles urbains de plus de 100 000 habitants de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Le présent projet est inscrit dans un cadre de quatre opérations dont deux sont situées en Haute-Vienne qui ont pour objectif d'améliorer l'infrastructure de la RN 147 sur le court terme :

- mise à 2x2 voies d'un tronçon de 6,5 km au Nord-Ouest de Limoges entre Couzeix et Nieul, et,

- **création d'un créneau de dépassement de 2 km entre Limoges et Bellac, soit au niveau de Chamborêt, soit à hauteur de Berneuil.**

Les deux autres projets d'amélioration de la RN 147 sont situés dans le département de la Vienne et concernent :

- le contournement en 2x1 voie de Lussac-les-Châteaux avec créneau de dépassement sur 8,1 km, et,

- dans le cadre du prochain CPER, le projet de contournement de Mignaloux-Beauvoir.

À plus long terme, ces opérations participeront à une possible mise à 2x2 voies de la RN 147, et en intégralité.

D'autres aménagements sont en cours d'études : études d'itinéraire et étude de concessibilité de la RN 147. En octobre 2018, l'Association A 147 Grand-Ouest a édité un document de préfiguration portant sur « la solution d'une autoroute concédée entre Limoges et Poitiers ».

Le maître d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État, représenté par le préfet de région Nouvelle-Aquitaine, avec en appui, les services de la direction interdépartementale des routes du centre-ouest (DIRCO).

Dans sa démarche, le maître d'ouvrage s'est entouré pour la conduite des études techniques de différentes compétences de prestataires ou de partenaires publics ainsi que de cabinets d'études et d'intervenants privés.

Ainsi, pour le compte du maître d'ouvrage, SEGIC Ingénierie a fait appel à des bureaux d'études spécialisés dans des domaines de compétences spécifiques :

- BIOTOPE pour les expertises de la faune, de la flore, des milieux naturels et des zones humides,

- TECHNISM pour les études air/santé,

- EXPLAIN pour les études socio-économiques, et,

- FRANCOM en appui de maître d'ouvrage pour la mise en place des outils de la concertation préalable.

Dans sa lettre de saisine (16/10/2018) le préfet de la Haute-Vienne précise que « le thème central de **la concertation doit porter sur la comparaison des variantes d'aménagement**, le terme *variante d'aménagement* désignant un parti d'aménagement inscrit sur une zone géographique ».

Le projet d'aménagement de la RN 147 est financé dans sa globalité par le CPER 2015-2020 de l'ex-Région Limousin, à hauteur de 67 M d'euros, dont 6 M d'euros consacrés à la réalisation du créneau de dépassement.

Les caractéristiques du projet

La géométrie du projet doit être en cohérence avec le parti d'aménagement à 2x2 voies de la RN 147, le profil en travers devant respecter les recommandations du guide de l'aménagement des routes principales (ARP). Les carrefours utilisés pour le rétablissement des voies de communication doivent être adaptés, et les accès supprimés sur la RN 147 seront traités.

Dès le lancement du projet, en 2015, le maître d'ouvrage a piloté une analyse comparative qui avait permis d'identifier 8 à 11 tronçons routiers répartis sur 27 km entre la RN 520 et Bellac.

Pour des raisons de faisabilité géométrique, et en application de l'instruction gouvernementale du 29/04/2014 et de l'instruction technique modifiée du 06/02/2015, deux zones étaient susceptibles d'accueillir un créneau de dépassement :

- une zone au nord de Berneuil, et,

- une zone au nord de Chamborêt.

C'est donc à partir des résultats de cette analyse comparative que le maître d'ouvrage s'est engagé dans des études de deuxième phase afin de produire un dossier en vue d'une concertation avec le public.

Le maître d'ouvrage a identifié diverses possibilités d'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 sur les sites de Berneuil et de Chamborêt : deux par élargissement de la chaussée existante et une par création d'une nouvelle chaussée en parallèle.

Au total, ce sont 6 variantes qui sont soumises à la concertation publique.

L'objectif de cette concertation préalable est donc de **valider le lieu où le créneau de dépassement sera estimé être le plus pertinent** et **ensuite de choisir le tracé le plus approprié**.

Dans sa lettre de saisine, le préfet de la Haute-Vienne rappelle que l'État souhaite inscrire sa démarche dans le cadre de la charte de la participation du public qui précise dans son chapitre 3 que « la participation du public inclut tous les publics concernés, à travers une **démarche proactive pour associer les publics les moins disponibles ou les moins enclins à participer** ». Son article 4 « engage le porteur de projet à accueillir le public, mais aussi aller à sa rencontre ».

DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Les modalités et le calendrier de la concertation.

Le dossier soumis à la concertation préalable initialement remis au garant a fait l'objet d'une quinzaine de remarques parfois assorties de propositions qui ont toutes été prises en compte par le maître d'ouvrage.

Les modalités de concertation préalable qui avaient été pré-établies par le maître d'ouvrage avec l'appui du cabinet en communication ont évolué sous l'impulsion du garant qui a suggéré une ré-articulation du dispositif des réunions destinées à l'ensemble des parties prenantes (le dossier initial comportait deux réunions : une à Berneuil, l'autre à Chamborêt) avec la mise en place d'une **réunion publique d'ouverture** suivie de **deux ateliers** destinés aux habitants de Berneuil et de Chamborêt (à la demande des maires, au garant), d'une **réunion publique de clôture**, et ce, afin de répondre à l'injonction de M. le préfet : mettre en place une démarche proactive visant à valider le lieu où le créneau sera le plus pertinent.

Le garant a demandé au maître d'ouvrage s'il lui était possible de mettre en place une **opération de boitage destinée aux habitants des deux communes 15 jours avant la réunion d'ouverture**. Il a également demandé à ce que les plaquettes d'information relatives au projet soient assorties d'un coupon de réponse « T » et que l'adresse mail du garant y soit portée.

Enfin, le garant a demandé au maître d'ouvrage de s'engager au moyen d'une **charte de la concertation préalable garantissant des relations de travail de qualité**, dans un climat de confiance : un maître d'ouvrage transparent et à l'écoute du public et des parties prenantes.

Le maître d'ouvrage souhaitant « aller vite », le garant a toutefois proposé de ne faire **débuter cette concertation préalable qu'après les fêtes de fin d'année afin de s'assurer la présence d'un maximum de résidents**.

Les modalités et le calendrier de la concertation.

La mise en place des modalités de concertation a été élaborée conjointement par le maître d'ouvrage, le cabinet FRANCOM et le garant, avec en filigrane l'objectif de rendre cette concertation préalable compréhensible à l'ensemble des parties prenantes et des publics concernés, tant au niveau des supports d'information que des moyens de communication.

Les supports d'information retenus sont fondés sur :

- une campagne médiatique comportant :
 - . **des communiqués de presse** dans deux journaux locaux (Union & Territoire et l'Écho Haute-Vienne) relayant les informations sur le projet ainsi que les différents événements de la concertation 15 jours avant la réunion d'ouverture, avec rappel dans le Populaire du Centre du 15 janvier 2019 « Une concertation publique se tiendra du 18 janvier au 14 février 2019 ».

- . **La presse a relayé l'information** sur cette concertation préalable :
 - Le 17 janvier 2019, in Le Populaire du Centre,
 - le 17 janvier 2019, sur France Bleu Limousin,
 - le 16 février 2019, in Le Populaire du Centre « Les idées et les craintes se sont exprimées »,
 - et le 28 février 2019, France Bleu Limousin a consacré à la RN 147 : « les points noirs de la mobilité » où des journalistes de la station ont testé la RN 147 entre Limoges et Poitiers.

- . **Des documents papier :**
 - 30 dossiers papier déposés en mairies,
 - 600 plaquettes d'information en format A4 avec coupon réponse « T » distribuées par La Poste 15 jours avant la réunion d'ouverture,
 - l'affichage en mairies de Berneuil et de Chamborêt de l'avis d'information du public,
 - la présence en mairies de panneaux d'information (3 de 200cm x 100cm par site) présentant sur des plans la localisation des variantes,
 - pose de 4 panneaux jaunes de 2m x 1m sur l'itinéraire (au niveau des raccordements envisagés) indiquant la tenue de la concertation préalable,
 - 6 photo-plans en couleurs par atelier.

- . **Des sites Internet :**
 - Un dossier en ligne sur le site de la DREAL : <http://nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-rn-147-entre-r4489.html>

- des possibilités d'expression par courriel adressées à :
concertation-creneau147@developpement-durable.gouv.fr
ou au garant :
michel.perigord@garant-cndp.fr

- . **Des possibilités d'expression écrite :**

- sur les registres en mairie,
- avec les cartes réponse « T ».

- . **Des possibilités d'expression orales :**

- à l'occasion des ateliers et des réunions publiques.

Le calendrier de la concertation :

Le calendrier de la concertation a été établi conjointement par l'État, la DDT, la DIRCO et le garant :

- Réunion publique d'ouverture le 18 janvier 2019 à Chamborêt, salle des fêtes, 34 avenue du 8 mai 1945,
- atelier thématique pour les habitants de Berneuil à Bellac le 25 janvier 2019 au centre culturel municipal, rue des Rochettes,
- atelier thématique pour les habitants de Chamborêt à Chamborêt le 1^{er} février 2019 en salle des fêtes, 34 avenue du 8 mai 1945,
- Réunion de clôture le 14 février 2019 à Bellac, salle Jean Blanzat, rue des Rochettes.

Le garant dans la phase préparatoire

Le garant a engagé un ensemble de démarches sous forme d'entretiens préalables avec :

- le maître d'ouvrage afin de définir le périmètre de la concertation, les modalités et le calendrier :
 - . 12 novembre 2018 : réunion Moa/garant ;
 - . 15 novembre 2018 : réunion garant/Directeur de la CNDP ;
 - . 6 décembre 2018 : réunion État/Moa/DDT ;
 - . 6 décembre 2018 réunion Moa/cabinet FRANCOM/garant) ;
- Madame le sous-préfet de Bellac le 12 décembre 2018,
- M. le président du conseil départemental de la Haute-Vienne le 14 janvier 2019,
- M. le directeur de la DDT le 9 janvier 2019,
- Les maires des communes concernées par le projet :
 - . M. le maire de Berneuil le 13 décembre 2018,
 - . M. le maire de Chamborêt le 14 décembre 2018,
- Les présidents de chambres consulaires :
 - . M. le président de la CCI de la Haute-Vienne, le 14 décembre 2018,
 - . M. le président de la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne le 11 janvier 2019,
- Des associations environnementales :
 - . Limousin nature environnement le 13 décembre 2018,
 - . La coordination des riverains et impactés (CRI) le 13 décembre 2018,
- Les présidents des ACCA :
 - . de Berneuil, le 13 décembre 2018,
 - . de Chamborêt, le 14 décembre 2018.

Ces entretiens ont permis au garant d'élargir, en accord avec le maître d'ouvrage (Moa), l'information relative à cette concertation préalable aux institutions et associations suivantes :

- Le président de la communauté de communes du Haut Limousin en Marche incluant la commune de Berneuil,
- Le président de la communauté de commune Elan Limousin avenir nature incluant la commune de Chamborêt,
- La chambre des métiers et de l'artisanat 87,
- Le conservatoire des espaces naturels du Limousin,
- La fédération des chasseurs de la Haute-Vienne,
- La fédération de pêche de la Haute-Vienne,
- la FNAUT,
- La FNTRE,

- LPO France, délégation limousine (protection des oiseaux),
 - Le GMHL (protection des chauves-souris),
 - SLEM (protection des insectes),
 - SLO (protection des odonates : libellules),
 - FFRandonnée Haute-Vienne sous le label PDIPR,
 - La mission randonnée (site de la Préfecture),
- et,
- Mme le maire de Bellac,
 - Mme le député du secteur,
 - Mme et M. les sénateurs de la Haute-Vienne.
 - M. le président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine.

Tous ont reçu par voie électronique la plaquette d'information, avec mention du site où aller ouvrir le dossier soumis à concertation.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Paroles des personnes publiques et des associations démarchées par le garant :

Au cours de la phase préparatoire, le garant a consulté des personnes publiques et des associations qui lui ont permis de prendre en compte l'ambiance à l'échelle locale.

- Mme le sous-préfet a demandé au garant « d'être vigilant au regard de certains points sensibles : sites protégés, bâtiments classés, problèmes de co-visibilité ».
- M. le président du conseil départemental 87 veut « que le projet se réalise vite, en écoutant tout le monde » et « que le département est prêt à investir plus pour la réalisation d'un tronçon supplémentaire, en accord avec la région Nouvelle-Aquitaine ».
- M. le président de la chambre d'agriculture a avancé des points de vigilance comme : « la prise en compte de la résilience des exploitations concernées, la possibilité de mise en place de remembrements partiels, de restructurations foncières, de compensations ».
- M ; le président de la CCI de la Haute-Vienne voit dans ce projet de créneau « un maillon de la chaîne des travaux à réaliser dans le cadre d'une ouverture à l'ouest afin de désenclaver la Haute-Vienne ». Il rappelle qu'un premier projet d'autoroute remonte à 1954 et que la CCI est « partie prenante du projet d'autoroute A147 grand-ouest », et que « ce maillon devra être compatible avec un projet autoroutier à venir, qu'il ne faut pas gaspiller l'argent public tout en rendant le projet acceptable par les agriculteurs, la continuité de l'itinéraire étant la solution au problème de sécurité posé par cet axe ».

- Les présidents des ACCA ont informé le garant de l'existence de passages de grands gibiers : à Berneuil « avant le bois », à Chamborêt « entre la cote 314 et Morcheval », ainsi que la présence de chasses privées à 3 et 5 km, et, « qu'en cours de chasse les gibiers passent partout ».

- Les présidents de Limousin nature environnement et de la coordination des riverains impactés précisent que si « on peut faire des aménagements, des créneaux de dépassement, des dessertes de villages (en revanche, ils sont très réservés sur) la création de routes nouvelles » et proposent : « pourquoi ne pas éviter Berneuil si cette option était choisie ? ». À la demande du garant, ils l'informent de l'existence de 4 associations de protection de la nature (GMHL, SLEM, SEL et SLO) à qui la plaquette d'information a été

envoyée par le Moa.

- M. le maire de Berneuil dit que « le conseil municipal de la commune préfère la solution *Chamborêt*, car elle semble plus stratégique, plus médiane entre Couzeix et Bellac ». Il regrette que « les 3 points noirs (virages au niveau des franchissements des cours d'eau) ne soient pas traités en priorité, c'est un contre-sens sécuritaire ». Il précise que la chambre d'agriculture avait déjà organisée une réunion mais que tous les agriculteurs n'étaient pas venus. Il est d'accord pour une réunion d'ouverture, deux ateliers (car « s'il y a un atelier commun aux deux communes les gens ne viendront pas, et pour les horaires, il propose la fin de journée pour les réunions publiques, et pour les ateliers soit 15h soit 20h lorsque les soins aux bêtes sont effectués et la traite terminée »).

- M. le maire de Chamborêt préfère que le projet « soit chez lui, car tout ce qui peut renforcer la sécurité et améliorer l'adéquation au trafic qui dessert sa commune l'intéresse ». Il y a cependant des conditions qu'il partage avec M. le président du conseil départemental : « c'est qu'à terme ce projet soit intégrable à un tracé de mise à 2x2 voies complet et qu'il conviendra de préserver les accès et les passages pour les habitants et les exploitants agricoles ». Sur le dispositif de concertation, M. le maire propose que la réunion d'ouverture ait lieu à Chamborêt, à 19h pour le début des réunions et, pour les ateliers « pourquoi pas 15h? ». M. le maire ajoute que « ses concitoyens sont rompus au débat public depuis le projet de LGV Poitiers-Limoges.

Le garant a retenu la nécessité de 2 ateliers à 15h afin qu'un maximum d'agriculteurs puisse être présent.

Le garant tient à disposition de tout un chacun les minutes de ces entretiens.

Déroulement de la concertation.

La réunion publique d'ouverture

Le 18 janvier 2019, à Chamborêt, a été ouverte la concertation préalable relative au projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Poitiers.

De 19h05 à 21h15, 74 personnes étaient présentes dans la salle des fêtes de Chamborêt.

Personnalités présentes : Mme le sous-préfet de Bellac, les maires des communes concernées, de communes environnantes, et une conseillère départementale.

La réunion s'est déroulée en 2 temps : présentation du dossier (1h) et interventions du public et des acteurs locaux (1h).

1 - Présentation du dossier :

. M. le maire de Chamborêt a ouvert cette réunion en rappelant que cette RN 147 avait été barrée par les habitants en 1978 pour demander la suppression d'un passage à niveau au lieu-dit *La Barrière*, il y a donc 41 ans.

. Mme le sous-préfet de Bellac/Rochechouart souhaite la bienvenue aux personnes présentes et les remercie.

. Le garant se présente, précise le cadre éthique et déontologique de sa mission ainsi que celle de la CNDP. Il explique la démarche engagée à l'attention du public : information, participation et co-construction du projet, décrit les moyens mis en œuvre à cet effet, et propose de tenir une permanence en mairie le 12 février 2019, s'il y a une demande en ce sens.

. Le prestataire en charge de l'animation, le cabinet FRANCOM, présente la démarche, les étapes de cette concertation préalable et comment s'inscrire aux ateliers.

. Le Moa (DIRCO), présente le dossier soumis à concertation : la genèse du projet,

l'amélioration de la sécurité au moyen de la création d'un créneau de dépassement, et, à cet effet, les 2 options en présence, déclinées en 3 variantes, soit 6 hypothèses de travail. Il rappelle les caractéristiques du projet :

- longueur : 2 200 m pour l'option Berneuil et 2 300 m pour l'option Chamborêt,
- largeur de la zone d'étude : 150 m de part et d'autre de l'axe, soit 300 m,
- emprise : 63 ha pour Berneuil et 65 ha pour l'option Chamborêt.

2 - Intervention du public et des acteurs locaux : échanges avec le Moa :

Il n'y a pas eu de temps formel « acteurs locaux » suivi d'un temps « grand public ». Les acteurs locaux (maires des communes concernées et des communes environnantes, conseillers municipaux, conseillère départementale) se sont glissés dans le flux des questions/réponses sans parasiter le débat donnant à la **réunion une fluidité appréciée de tous**.

. Au total, 23 personnes ont pris la parole pour poser 1 ou 2 questions chacune, donner des points de vue, faire des propositions.

. Dans son point de synthèse à l'issue de la réunion, le garant a relevé 7 points saillants :

- **Il n'y a pas eu débat sur l'opportunité du projet, ce point est effleuré en fin de réunion,**
- **en filigrane de la réunion, une demande récurrente émerge : une réalisation rapide,**
- **suivie d'une autre demande : la nécessité d'interdire aux poids lourds de se doubler sur ce court créneau,**
- **la compatibilité avec d'autres aménagements à venir est mise en débat,**
- **tout comme la prise en compte des zones d'accélération et de décélération,**
- **la prise en compte des nuisances sonores, la demande de mise en place d'un grillage de protection contre les gibiers,**
- **la prise en compte des compensations agricoles.**

A l'issue de la réunion, les deux options restent ouvertes.

Mme le sous-préfet clôture la réunion.

Après avoir analysé les interventions des élus et du public, le garant a hiérarchisé les thèmes abordés au cours de cette réunion publique d'ouverture et les a classés en fonction d'un critère statistique simple : le nombre.

. 13 interventions sont relatives à des questions de sécurité : le dépassement des poids lourds entre eux, la création de lignes blanches continues, une voie réservée aux véhicules lents, création d'un séparateur, comment passer de 110 à 50 km/h, comment raccorder ces tronçons à une 2x2 voies, comment se raccorder aux villages, comment protéger l'axe des gros gibiers ? Une personne pose une question d'opportunité : « pourquoi ne pas avoir commencé par la réduction des zones les plus dangereuses comportant des pentes fortes et des virages dangereux ? ». Le Moa met en avant la dimension de l'enveloppe budgétaire ouverte.

. 3 interventions concernent les nuisances sonores : des niveaux sonores déjà « impressionnants », comment réduire les nuisances sonores ? Quel est le coût des mesures de protection ? Le Moa répond en s'appuyant sur le cabinet SEGIC présent à la réunion, sans pour autant donner satisfaction aux intervenants.

. 2 interventions portent sur le foncier agricole : achats négociés, expropriations,

compensations, échanges, remembrements partiels.

Au total, le public a été attentif, il a largement questionné et proposé des solutions aux problèmes identifiés, la qualité d'écoute fut excellente.

La réunion fut de grande qualité.

Le rôle des ateliers visera à préciser et à approfondir les questions et les avis formulés au cours de la réunion d'ouverture.

L'atelier n° 1, « Berneuil », le 25 janvier 2019

Cet atelier s'est déroulé à Bellac au centre culturel municipal des Rochettes, il s'est déroulé de 15h à 17h40 et a rassemblé 32 participants.

. L'organisation des ateliers : 19 personnes inscrites à l'atelier « déplacements et sécurité », 10 à l'atelier « agriculture » et 3 à l'atelier « environnement ». Afin de rééquilibrer les groupes le Moa a proposé en accord avec le garant, de regrouper ces deux derniers ateliers sous l'intitulé « agriculture et environnement ».

L'atelier n° 1 s'est déroulé en deux temps autour de deux « tables rondes ».

. Le Moa rappelle l'objectif de cet atelier :

- dans quelle commune situer le créneau de dépassement ?
- Comment le réaliser ? »

. Phase 1 : débat collectif sur l'option « Berneuil ».

- Le garant ouvre la séance en présentant la synthèse de la réunion d'ouverture, fait un point de situation, rappelle les principes de la concertation et présente l'ordre du jour.

- L'animateur FRANCOM explique les raisons du remaniement des ateliers, les quatre fonctions au sein de chaque groupe, et organise un tour de table qui débouche sur la désignation d'un rapporteur par table.

- Le Moa revient sur la question des nuisances sonores abordées lors de la réunion d'ouverture pour préciser que cette question relève de la DDT 87 en charge du plan de protection du bruit (PPBE), précise que le créneau de dépassement est compatible avec une 2x2 voies, rappelle les enjeux thématiques et lance le débat collectif propre à chaque thématique.

Ce débat se poursuit avec la présentation de la synthèse des points retenus par le rapporteur de chaque table devant l'assemblée.

- Le garant a suivi les débats en allant d'une table à l'autre :

à la table « déplacements et sécurité » il a relevé une polémique sur le comptage des véhicules/jour, une personne parlant de « chiffres manipulés ». La question du bruit est abordée, le Moa va demander des éléments de réponse et, il retient la proposition d'interdiction aux poids lourds de se dépasser. Au cours de ces échanges, des participants demandent pourquoi les études de 2005 portant sur la mise à 2x2 voie n'ont pas été reprises, et présentent des coupures de journaux de l'époque (non datées). M. le maire de Berneuil dit préférer la solution « Chamborêt », plus judicieuse à son sens et assimile ce créneau à une « brique » à intégrer dans un dispositif d'ensemble.

À la fin de cette première phase, l'animateur-médiateur pose à la table « déplacements et sécurité la question suivante : « si on doit ne faire qu'un créneau, où serait-il le mieux situé ? ». Les avis des participants sont formalisés dans le tableau ci-dessous :

Avis	Option Berneuil	Option Chamborêt	Réaliser les 2 créneaux	Traiter les virages	Contre les créneaux	Voie de 3x1 voie	Ne rien faire
19 participants	0	10	4	2	1	1	1

À la table « agriculture et environnement », le garant note que les agriculteurs ne souhaitent pas rallonger les distances de parcours de plus de 2 km, qu'ils sont préoccupés par les traversées de bétail, par la circulation des engins agricoles, et qu'une « 3 voies » serait pour eux une « bonne solution : fluidité, ça ne gêne en rien les agriculteurs, ça permet de doubler ». Le Moa s'engage à apporter des précisions ultérieurement, sur ce point.

S'il y avait consensus sur l'option « Berneuil », les agriculteurs l'accepteraient à condition que les clôtures soient refaites, que les cheminements soient correctement traités, que les réseaux de drainage et d'irrigation soient refaits. « Si on nous prend des terrains, comment on nourrit les bêtes ? ». Cette interrogation fait référence aux pertes en fourrage, céréales, primes animales, agrienvironnementales qui représentent sur le long terme des sommes très importantes, d'où des demandes de compensation surfaciques. En outre les agriculteurs découvrent la présence de deux bassins de traitement des eaux de la plateforme routière, obligatoires, et s'interrogent sur l'utilité des études conduites en 2005 et qui avaient coûté 720 000 euros.

M. le maire souhaite qu'à cette occasion soient pris en charge l'enfouissement des réseaux électriques et qu'une réservation pour la fibre soit réalisée, l'arrivée de la fibre étant prévue pour 2020.

. Phase 2 : restitution des points retenus et présentés par les rapporteurs.

Rapporteur « Agriculture et environnement »	Rapporteur « Déplacements et sécurité »
1- Aménager les accès aux villages de Lassale, Panissac et Savignac afin de pouvoir sortir en sécurité. 2- Pour les accès aux parcelles agricoles, la voie de rétablissement serait plus judicieuse à l'est du projet plutôt qu'à l'ouest. 3- Prendre en compte les traversées des troupeaux de part et d'autre de l'axe. 4- Réfléchir à une restructuration foncière. 5- Rétablir les réseaux : drainage, irrigation. 6- Penser un passage agricole judicieusement placé.	1- Rappel : 67 M au CPER pour 7 km de 2x2 voies + le créneau. 2- Le projet devra être compatible avec une future 2x2 voies vers Bellac. 3- Virages de Les Bregères à prendre en compte dans l'aménagement du créneau. 4- Pourquoi ne pas faire le créneau entre Bellac et Bussière - Poitevine et sur 5 km ? 5- Demande au Moa de présenter d'autres points de comptage des véhicules. 6- Un créneau à 110 km/h assorti d'une interdiction aux poids lourds de de Lassalle. 8- Prolonger la voie latérale au-delà de Panissac. 9- Pourquoi les études antérieures n'ont-elles pas été reprises ? 10- Prendre en compte les traversées de gibiers. 11- Choix de Chamborêt préférable. 12- création d'un créneau distinct préférable à l'aménagement de la RN existantes.

- L'opportunité du projet est à trois reprises remise en cause, dans un sens *maximaliste* : mettre Limoges - Bellac à 2x2 voies, prise en compte des RN 147 et 149, traiter en priorité les virages dangereux plutôt que les créneaux, réaliser les 2 options à l'étude.

- À l'issue de cette réunion ont émergé des solutions concrètes susceptibles de faire évoluer

le dossier du Moa à l'instar d'**un créneau distinct**, d'une voie de rétablissement à l'est et non à l'ouest de la 2x2 voies, d'une interdiction aux poids lourds de se dépasser, de prendre en compte les villages, les engins agricoles, les troupeaux, le foncier agricole, un virage dangereux.

- M. le maire de Berneuil a clôturé la réunion en insistant sur la nécessité de la réalisation de ce projet afin que, pas à pas, la RN 147 soit mise en 2x2 voies.
- Le Moa apporte des précisions sur des points particuliers et se renseignera sur le comptage entre Bellac et Lussac-les-Châteaux, analysera toutes les données en sa possession.

En conclusion, l'ambiance fut animée, les échanges au sein du public très actifs et vifs, mais toujours courtois, sur un sujet concret relatif à l'hypothèse d'une implantation d'un créneau de dépassement sur la commune de Berneuil.

L'atelier n° 2, « Chamborêt », le 1^{er} février 2019

Cet atelier s'est déroulé à Chamborêt, salle des fêtes, de 15h à 18h et a rassemblé 21 participants.

. L'organisation des ateliers : 10 personnes inscrites à l'atelier « déplacements et sécurité » et 11 à l'atelier « agriculture et environnement » pour cette session n° 2 consacrée à l'option « Chamborêt ».

L'atelier n° 2 s'est déroulé en deux temps autour de deux « tables rondes ».

. Le Moa rappelle l'objectif de cet atelier :

- dans quelle commune situer le créneau de dépassement ?
- Comment le réaliser ? »

. Phase 1 : débat collectif sur l'option « Chamborêt ».

- Ouverture : mot d'accueil du Moa, du garant et de l'équipe d'animation, rappel des principes de la concertation et présentation de l'ordre du jour.

- Les animateurs FRANCOM expliquent les enjeux, le déroulé des prises de paroles, et le Moa explique les codes des documents graphiques (plans), ce qui est techniquement possible, ce qui ne l'est pas (à ce stade des études). Un rapporteur est désigné à l'issue de la phase 1 pour exprimer la position du groupe.

- L'atelier « déplacement et sécurité » souligne les trop nombreux changements de vitesse sur de courtes distances, les « dos d'âne » du Châtain, porte son attention sur la sécurisation des carrefours, les rétablissements, les connexions aux villages desservis en prenant en compte les habitudes de circulation des habitants, les gabarits des engins agricoles. Il propose de rendre à l'agriculture une partie de l'actuelle RN 147 (7 m), devenue trop large, en la réduisant à 4 m. Les propositions du groupe ont été hiérarchisées. À l'issue de cette phase, le tour de table révèle une préférence pour l'option « Chamborêt » (10/10 avis, avec l'expression d'un besoin appuyé : « nous préférons Chamborêt, mais on veut surtout les deux créneaux »).

Contrairement à l'atelier n° 1, la table « agriculture et environnement » s'est emparée de la question de l'opportunité du projet. Avec une meilleure connaissance des enjeux, les participants ont pu mûrir leurs avis.

- L'atelier « agriculture et environnement » a consacré plus de réflexion aux problématiques environnementales qu'agricoles, et l'opportunité du projet a été remise en question avec à l'appui, plusieurs suggestions. Cette table a également débattu des deux options de créneau, ou rien.

Limousin nature environnement est favorable à une amélioration du confort de circulation

au moyen d'un système 2 voies + 1, plutôt qu'un créneau 2x2 voies : « plus on va améliorer la route et plus il y aura de camions », et, « si l'autoroute payante était réalisée, elle emprunterait le tronçon et une partie du trafic se reporterait sur la voie de continuité. Il faut donc prendre en compte cet élément pour dimensionner la largeur de la voie en question ».

Cet atelier a travaillé de façon différente du précédent en apportant un éclairage complémentaire dans la mesure où le public a produit des propositions alternatives argumentées. Les avis des participants sont formalisés dans le tableau ci-dessous :

Avis	Option Berneuil	Option Chamborêt	Réaliser les 2 créneaux	Traiter les virages	Contre les créneaux	Voie de 2+1 voie	Ne rien faire
Atelier 2 : table déplacements et sécurité 10 participants	0	10 dont 8 pour les 2 créneaux		0	0	0	0
Atelier 2 : table agriculture environnement 11 participants	0	5	0	0	3 dont 1 contre l'autoroute	2	1

. Phase 2 : restitution des points retenus et présentés par les rapporteurs.

Rapporteur « Agriculture et environnement »	Rapporteur « Déplacements et sécurité »
<p>1- Doutes exprimés sur les 2 projets (2 fois 2x2 voies au final) si autoroute concédée.</p> <p>2- Doutes sur la vitesse en sortie de créneau si les conducteurs gardent une vitesse trop élevée avant d'aborder les virages.</p> <p>3- Doutes sur l'avenir des modes de transports actuels au regard du « pic de pétrole », du changement climatique ; investir dans les déplacements collectifs (TAD, tram-train, covoiturage) ou ferroutage serait préférable.</p> <p>4- Doutes sur les rétablissements : élongation des cheminements pour les agriculteurs : manœuvres compliquées sur des voies étroites avec des angles trop aigus à l'instar d'un rétablissement par Chez Daugère en zone 30 devant la mairie et qui semble peu adapté.</p> <p>5- Préférer 3 voies soit : 2 voies + 1 voie à un créneau (aspirateur de camions).</p> <p>6- Si l'option Chamborêt était retenue, préférer le tracé « distinct » et conserver en l'état l'actuelle RN 147 comme voie de desserte car elle est adaptée aux engins agricoles de grand gabarit.</p> <p>7- Restaurer les réseaux de drainage, d'irrigation, de distribution d'eau aux animaux, des clôtures, limiter la longueur des détours pour les engins</p>	<p>1- Une succession de limitations de vitesse excessive (50, 70, 90, 110, 90, 70, 50 km/h) sur 2,5 km : c'est un problème).</p> <p>2- Les créneaux permettent une conduite apaisée.</p> <p>3- Faire respecter les règles de la circulation aux poids lourds.</p> <p>4- Penser le créneau comme « intégrable » à une autoroute.</p> <p>5- Maintenir le passage par Fianas.</p> <p>6- Installation d'un dispositif de sécurité au Châtain.</p> <p>7- Que les habitants de Morcheval puissent revenir sur Corrigé.</p> <p>8- Que les engins agricoles puissent franchir la nouvelle voie.</p> <p>9- Un raccordement « sud » au moyen d'un rond-point ; la question des raccordements demande des réponses approfondies.</p> <p>10- Sécuriser les carrefours.</p> <p>11- Réduire l'ancienne RN 147 de 7 à 4 m.</p> <p>12- Le Président de l'ACCA insiste sur la nécessité de protections grillagées le long du créneau en raison des passages de hordes de sangliers.</p>

<p>agricoles, conserver l'accès à la zone de débardage des bois ou en créer une nouvelle.</p> <p>8- Positionner les bassins de décantation des eaux de plateforme routière sur un croquis (dans les creux du relief).</p> <p>9- Que le tunnel réservé aux engins agricoles et à la faune sauvage soit adapté au gabarit des engins.</p> <p>10- Assurer la transparence de l'ouvrage aux petits animaux (renards, loutres, blaireaux, putois) au moyen de buses de 40 cm.</p> <p>11- Assurer les écoulements temporaires d'un ruisseau intermittent.</p> <p>12- Réduire l'espacement de 30 m entre l'actuelle RN 147 et la 2x2 voies afin de consommer moins d'espace agricole et favoriser les déplacements des petits animaux.</p> <p>13- Que du point de vue environnemental, l'option « Berneuil » est la moins impactante.</p> <p>14- Que, si un seul créneau doit être réalisé, qu'il vaut mieux opter pour Chamborêt, plus efficace et mieux situé.</p> <p>15- Prendre en compte les compensations agricole (cf. bilan atelier n° 1).</p>	
---	--

Au cours de cet atelier, l'opportunité du projet a été remise en question à la table « agriculture et environnement », dans le cas où le créneau « serait réalisé avant la définition du tracé d'une autoroute concédée : en effet, aucune garantie ne serait apportée aux habitants sur la concordance des deux projets ». Les habitants redoutent au final, et sur leur territoire, la présence de deux infrastructures de transport à 2x2 voies.

Lors de cet atelier consacré à des sujets concrets, l'ambiance fut active, l'opportunité du projet est devenue un sujet central à la table « agriculture et environnement », et, à la table « déplacements et sécurité », la mise à 2x2 voies de la RN 147 entre Limoges et Bellac est devenue une priorité avant même Limoges - Poitiers.

Le bilan des ateliers n° 1 et 2 résulte d'une co-construction fondée sur les idées avancées par les participants.

Le garant ayant souhaité renforcer cette co-construction, et dans un rapport de confiance établi entre les différentes parties prenantes, a fait circuler entre les participants les plus impliqués (Limousin nature environnement, la CRI, une agricultrice, une architecte habitante des lieux, et le Moa) ses fiches de comptes-rendus afin que chacune d'elle puisse préciser sa pensée, ses analyses, ses propositions.

Le garant ayant constaté qu'à la table « agriculture et environnement » des difficultés d'interprétation des documents graphiques d'ingénierie au niveau des profils en long et des coupes en travers, il a suggéré au Moa de présenter à la réunion de clôture un document simplifié, d'échelle réduite montrant les parties encaissées, décaissées, les bosses, les creux et des coupes en travers permettant d'apprécier les dénivelées, la hauteur des talus protecteurs des nuisances sonores, le niveau d'encaissement du passage en dessous de la 2x2 voies des matériels agricoles et d'apprécier l'emplacement des bassins de réception des eaux pluviales issues des routes.

Par ailleurs, et à l'occasion de l'atelier n° 2, le garant a fait l'objet d'une remarque : « pourquoi n'êtes

vous pas intervenu lorsque Mme le sous-préfet s'est immiscée à dix reprises dans la réunion d'ouverture ? elle devait rester neutre ». Le garant répond qu'il en sera fait mention au bilan : effectivement Mme le sous-préfet est intervenue à la réunion d'ouverture pour faire valoir l'intérêt du projet d'un créneau de dépassement, le garant ayant fait le choix de ne pas intervenir afin de ne pas briser la fluidité de la réunion.

La réunion publique de clôture

Le 14 février 2019, à Bellac, la réunion de clôture de cette concertation préalable relative au projet d'aménagement d'un créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Poitiers s'est déroulée de 19h05 à 21h15 en présence de 51 personnes dont une quinzaine (1/4) participait pour la première fois à cette concertation.

Personnalités présentes : les maires des communes concernées, de communes environnantes, une conseillère départementale, le chargé de mission de Mme le député du secteur, la chambre d'agriculture, la DIRCO, le cabinet FRANCOM, absence de l'État (secrétaire général de la préfecture excusé).

1- Le Moa ouvre la réunion et fait le point sur tout ce qui a été dit en cinq semaines.

. Le Moa rappelle l'organisation et le déroulé de la concertation préalable, ses modalités, ses objectifs à atteindre et en particulier le fait d'associer le grand public pour accompagner le choix du préfet de la Haute-Vienne.

. Le Moa rappelle l'ensemble des moyens d'information déployés à cet effet.

. Est mise en avant la co-construction du projet : la méthode et les premières propositions du Moa.

- La méthode : 1 atelier thématique dédié à chacune des sections soumise à la concertation, comportant 2 ateliers « déplacements et sécurité » et « agriculture et environnement » afin d'approfondir l'étude de chaque section, sans tenir compte des préférences pour l'une ou pour l'autre.

- Les premières propositions :

. **Les points de consensus** dégagés par le Moa à l'issue des ateliers :

- Une implantation du créneau à Chamborêt semble se dégager dans la mesure où il y a déjà des possibilités de déplacement à Berneuil (72,5 % des avis émis par les participants aux 2 ateliers mettent en lumière une préférence pour Chamborêt).

- 51 % des avis des participants aux 2 ateliers souhaitent la réalisation des 2 créneaux mis à l'étude (cf. les déclarations à la presse et Radio Bleue Limousin des présidents du conseil départemental de la Haute-Vienne et du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine).

- Une quasi unanimité (exceptée la CRI) se prononce pour la création d'un créneau distinct (qui devra être compatible avec une 2x2 voies).

- Préserver l'agriculture en limitant les allongements de parcours, en conservant les réseaux d'irrigation, en réduisant les espaces délaissés entre le créneau et le rétablissement. (À cet effet, la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne souhaite « que ce projet et ses aménagements connexes prennent particulièrement en compte les demandes des agriculteurs -courrier à DIRCO en date du 14/02/2019).

- Empêcher les traversées de gros gibiers.

. **Les points de divergence** :

- Quelques personnes sont opposées à tout projet (5 % des avis émis par les participants aux ateliers).

- D'autres proposent de réaliser un créneau à 3 voies avec dépassement en montée (7,5 %

des avis émis en ateliers). Le Moa a produit une étude comparative des coûts et contraintes d'un créneau à 2x2 voies et 2 voies + 1.

- D'autres encore, souhaiteraient que les crédits ouverts soient utilisés à la suppression des virages dangereux.

- Le choix de la variante « Berneuil » avec créneau distinct a suscité une proposition : créneau distinct à l'ouest et utilisation de la RN 147 pour les dessertes agricoles. Pour le Moa, ce choix risque de remettre en cause la compatibilité avec un projet Poitiers - Limoges.

. Propositions complémentaires :

- Réduire les nuisances sonores en abaissant le profil en long et en traitant les points noirs. Le traitement des nuisances sonores est hors compétence du Moa (DIRCO), qui suggère cependant aux personnes concernées de déclencher une procédure auprès de l'État (DDT 87), car des actions sont possibles dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

- Interdire aux poids lourds de se dépasser . L'État est favorable à cette mesure.

- Signaler aux véhicules lents l'interdiction d'emprunter le créneau. Une signalisation sera mise en place.

- Mettre un « tourne à gauche », ou une interdiction de tourner à gauche avec création d'un rétablissement parallèle à la RN 147 au niveau du carrefour de Panissac. Le Moa étudiera la possibilité d'un aménagement du carrefour.

- Création d'un rétablissement entre la route de Blond et le lieu-dit Savignac au sud du créneau. Le Moa retient cette proposition dans la mesure où les engins agricoles ne pourraient pas circuler dans le village de Savignac.

- Création d'un passage mixte (engins agricoles/faune). Le Moa pense qu'un passage élargi peut avoir un intérêt pour la faune.

- L'aménagement du carrefour de Corrigé. Le Moa étudiera la possibilité d'un aménagement du carrefour.

- Préparer l'arrivée de la fibre. Il est possible pour le Moa de prévoir des fourreaux dès lors que le projet sera techniquement connu.

. Questions en suspens :

- Conserver ou non la largeur actuelle de la RN 147 pour le passage des engins agricoles. Au futur gestionnaire de décider (Moa).

- Réaliser un créneau au nord de Bellac.

- Cependant les études de trafic montrent que l'itinéraire de Bellac à Limoges (au sud de Bellac), fait l'objet de déplacements pendulaires et qu'il est donc prioritaire (Moa).

- Créer un giratoire à l'entrée sud du créneau « Chamborêt ». Le giratoire proposé par les habitants est dans un secteur en forte pente, incompatible avec les critères de sécurité. Le Moa a produit un croquis où on peut voir que la pente de la route est de 5 %.

- Envisager d'autres modes de compensation que l'acquisition. Une nouvelle convention pour les indemnisations est en cours de discussion entre l'État et la chambre d'agriculture et devrait permettre de rechercher et trouver la plus juste compensation (Moa).

2 - Ce point de situation est suivi d'un temps d'échanges : 15 questions sont posées.

Le public est invité à se reporter sur le site de la DREAL pour consulter le compte-rendu de la réunion de clôture.

Le garant a pu retenir de cette réunion :

- des interventions à toutes les échelles, allant de l'échelle de la parcelle, à l'échelle régionale avec les demandes de l'association « voie rapide 147-149 ».

- 2 contributions ont été communiquées au garant :

. une contribution en alexandrins (lue en séance) « Alexandrins amers » de la part d'une agricultrice impactée (Annexe 1), qui demande des compensations de pertes d'exploitation. Pour cette intervenante, « il est plus facile d'exprimer ainsi sa pensée, ça surprend, ça marque les esprits, c'est moins cinglant ».

Extraits...

Vous nous parlez d'attendre les négociations

De tous les protocoles d'indemnisation.

Ah, ça réglerait les pertes d'exploitation,

C'est laisser le problème des compensations !

Le seul mot prononcé, c'est : EXPROPRIATIONS !

Vous faites preuve ici de considération...

Et quand certains élus, comprenez mon courroux,

M'expliquent froidement que l'argent règle tout !

Je ne peux supporter cette désinvolture.

C'est moi qui vais subir la route et ses voitures !

Cependant vous avez semblé nous écouter.

J'espère y voir ce soir un peu d'humanité.

. et, un mémoire transmis dans le courant de la nuit par la coordination des riverains et impactés (CRI), reçu le 15/02/2019 à 03H22 (Annexe 2). Ce mémoire étant construit, et argumenté, il convient de le porter à connaissance ; extraits...

- sur l'opportunité du projet :

« Les virages les plus dangereux ne pourraient en effet être coupés que grâce à la construction d'ouvrages d'art car ils coïncident avec le franchissement de cours d'eau. Cela représenterait approximativement un triplement du budget pour un seul créneau. La CRI remarque cependant que le budget pourrait déjà être doublé puisque les présidents des collectivités qui financent ont annoncé, sans concertation préalable, vouloir faire les deux créneaux proposés. Ont-ils conscience que le bilan de l'aménagement envisagé serait bien meilleur, en terme de réduction de l'accidentologie et de confort de conduite, si un créneau de dépassement, avec ouvrage d'art, remplaçait une zone de virages, au lieu d'intervenir sur d'actuelles lignes droites ? ».

« Ne vaudrait-il pas mieux choisir de faire des créneaux de dépassement en zone pentue, en prévoyant une voie double en côte, séparée de la voie descendante par un terre-plein ? Cette voie descendante pourrait rester une voie unique. Dans le sens montant, les voitures pourraient plus facilement dépasser les PL : le coût financier, ainsi que l'impact environnemental et agricole de l'aménagement seraient réduits puisqu'il suffirait alors de trois voies et non de quatre. Cette proposition suppose donc d'étudier de nouvelles emprises, autres que celles soumises maintenant au débat, ce qui est une remise en cause de l'opportunité des projets présentés ».

« La CRI estime que cette conception de la concertation 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 donc pas co-construction du projet. Le tracé global, non soumis à débat public, 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 puis d'en stériliser une autre plus tard ».

- sur le projet de créneau (cf. synthèse des observations).

Un dossier rédigé par 2 habitants du hameau a été communiqué au garant. Ces habitants

du hameau de Corrigé proposent une solution fondée sur une 2+1 voies (document graphique remis au Moa le 08/03/2019 par le garant, en vue d'une réunion à organiser à Chamborêt portant sur l'étude approfondie du rétablissement des circulations au niveau de Corrigé).

Certaines questions et interventions ont particulièrement retenu l'attention du garant :

- Le créneau à Chamborêt est-il intégrable à une 2X2 voies ? Le Moa confirme l'intégrabilité.
- Le maire de Peyrat-de-Bellac souhaite savoir où en est la procédure d'enquête publique pour le projet de section à 2x2 voie à Couzeix. Le Moa répond que le dossier est à l'étude à l'autorité environnementale conseil général à l'environnement et au développement durable (CGEDD). *L'avis a été rendu le 6 mars 2019 (avis n° 2018-111), il prend en compte le contexte du projet et ses enjeux environnementaux, l'étude d'impact : eau, milieux naturels, trafics, milieu humain, les travaux, les paysages.*
- Enfin, la concertation a bénéficié de l'expertise de l'ancien adjoint au commandant du Peloton de gendarmerie de circulation routière de Bellac, présent aux quatre séances, rompu aux questions de sécurité sur cet axe, mais également à la gestion des suites des accidents : victimes (blessés) et familles de victimes (décédés) de la RN 147.

3 - Intervention du garant :

Constatant qu'une douzaine de personnes ou plus, n'avait assisté à aucune des réunions précédentes, le garant fait un point de situation et rappelle l'ensemble des acteurs rencontrés.

Le garant constate que les débats ont été de plus en plus riches au fur et à mesure du déroulé de cette concertation préalable : progressivement les habitants ont pris en compte le processus de concertation, se le sont approprié, et se sont forgés une culture du projet qui leur a permis d'argumenter leurs propositions le plus souvent de façon pertinente.

Cette progressivité est mise en évidence par la croissance des interventions portant sur des enjeux :

- 7 points particuliers abordés en réunion d'ouverture,
- 18 observations argumentées en atelier 1,
- 27 observations argumentées en atelier 2,
- élargissement du débat à l'échelle des départements de la Vienne et de la Haute-Vienne en réunion de clôture.

Les ateliers ont permis de formuler des avis (subjectifs, susceptibles d'évoluer), et de dégager une première synthèse portant sur l'impact de la démarche auprès des populations, sur l'urgence à améliorer la sécurité, sur le consensus apparent pour l'option « Chamborêt ». Quelques questions sont restées sans réponses.

Le processus de co-construction a pris vie au cours des ateliers. À l'issue de chaque atelier le garant a soumis à plusieurs acteurs ses propositions de compte-rendu avec des aller/retour des fichiers afin que les points de vue des uns et des autres soient retranscrits avec exactitude, y compris avec le Moa (pour la justesse des termes techniques).

L'opportunité du projet a suscité de vrais débats (cf. les comptes-rendus des ateliers) : pour les uns il faut optimiser la performance du créneau, sécuriser l'entrée et la sortie, protéger les agriculteurs, pour d'autres, ce sont les hectares agricoles qu'il ne faut pas gaspiller, renforcer les exploitations plutôt que les affaiblir, penser aux petits animaux, limiter la présence des camions, les nuisances sonores déjà bien présentes, mais en deçà des 65 et 60 décibels. Pour d'autres encore, il faut faire les 2 créneaux au plus vite.

Pour le Moa, il est difficile pour l'instant d'évaluer la plus-value de ce créneau de dépassement pour le territoire (tourisme en particulier).

Il revient à présent au maître d'ouvrage de porter le dossier devant les services de l'État : il y a matière à réflexion.

Les habitants peuvent aller à l'enquête publique qui sera mise en place au plus tôt fin 2019, et ce, en pleine connaissance du dossier.

Le garant remettra son bilan sous un mois à la CNDP, au Moa, à l'État et aux co-financeurs : le conseil départemental de la Haute-Vienne et le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine.

Le Moa disposera alors de deux mois pour tirer les enseignements de cette concertation préalable.

4 - Un ultime temps d'échange permet :

- à une habitante d'Arnac-la-Poste, représentante d'une association de commerçants et artisans de regretter de ne pas avoir été contactée. La concertation se prive ainsi d'une partie de l'avis et de l'opinion des usagers.

Le Moa rappelle l'ensemble des moyens d'information mis en œuvre.

- De mettre en avant la déception d'une habitante pour qui il n'y a pas eu de co-construction. On a utilisé des paroles citoyennes pour justifier un projet, mais cette concertation a permis d'entendre les voisins sur le projet.

Le garant rappelle que co-construction ne signifie pas co-décision.

- De constater qu'il manque l'avis des victimes et des familles de victimes.

*L'ambiance de cette concertation est relatée avec justesse dans **Le Populaire du Centre** en date du 16 février 2019 sur 5 colonnes par Aline Combrouze journaliste à Centre-France : « Les idées et les craintes se sont exprimées ; l'enjeu : améliorer la sécurité sur la RN 147 ; (reste) tout un catalogue de questions à étudier ; (avec des) élus locaux (qui) veillent à assurer la continuité du trafic agricole » ; et de citer la phrase d'un habitant : « nous attendons la 2x2 voies depuis 1954. Au bout de ces années, vous nous accordez 2 km de dépassement ». Et, sur **le Populaire du Centre en ligne**, par Aline Combrouze et Stéphane Lefèvre : « Enfin un début de quelque chose », « une réflexion très dense sur l'aménagement du créneau », « la section de Chamborêt est pour le moment privilégiée », et, « début des travaux en 2021 ».*

Le garant remercie les 182 personnes qui ont assisté à une ou plusieurs réunions, les élus, les administrations, les services de l'État, le cabinet Francom qui a mis en œuvre son savoir faire pour améliorer la compréhension du dossier, les habitants qui ont participé aux réunions publiques le soir, aux ateliers l'après midi, qui ont donné de leur temps, fait des efforts de compréhension, des efforts intellectuels pour faire des propositions au Moa. Il remercie également ceux qui ont écrit au Moa, apporté leur contribution au moyen de la carte réponse « T », par mail, sur les registres déposés en mairies et l'ensemble des habitants pour leur attitude constructive.

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

Dans sa lettre de saisine (16/10/2018) le préfet de la Haute-Vienne précise que « le thème central de **la concertation (devait) porter sur la comparaison des variantes d'aménagement**, le terme *variante d'aménagement* désignant un parti d'aménagement inscrit sur une zone géographique ». Le Préfet de la Haute-Vienne a décidé, compte tenu des enjeux environnementaux, d'associer les élus et les acteurs du territoire à ce projet dans le cadre d'une concertation préalable avec garant (art. 121 et suivants du code de l'environnement), et, la commission nationale du débat public a précisé en séance plénière que ce projet s'inscrivait dans « un projet d'aménagement global de modernisation de l'itinéraire Limoges - Bellac ».

L'objectif de cette concertation préalable était donc de **valider le lieu où le créneau de dépassement sera estimé être le plus pertinent et ensuite de choisir le tracé le plus approprié dans le cadre d'une démarche proactive pour associer les publics les moins disponibles ou les moins enclins à participer** ».

1- Il s'agit donc de valider le lieu et choisir le tracé.

Afin d'accompagner l'État dans sa prise de décision et de la sécuriser, le garant s'appuie sur les apports de cette concertation préalable :

- les avis émis au cours des ateliers,
- les avis et propositions émis à partir des cartes « T »,
- les registres mis à disposition des habitants en mairies.

Le préfet de la Haute-Vienne ayant précisé que le thème central de *la concertation devait porter sur la comparaison des variantes d'aménagement*, le terme *variante d'aménagement* désignant un parti d'aménagement inscrit sur une zone géographique, le garant a formalisé cette demande de comparaison au moyen des avis qui ont fait l'objet du tableau de synthèse présenté ci-dessous.

Synthèse des avis (*ces avis n'ont pas valeur de sondage, ils reflètent néanmoins une tendance, une idée dominante, qui a émergé à l'occasion des ateliers*)

Avis des 40 participants	Option Berneuil	Option Chamborêt	Réaliser les 2 créneaux	Traiter les virages	Contre les créneaux	Voie de 2+1 voie	Ne rien faire
	0	29 dont 12 pour les 2 créneaux		2	4	3	2
%	0 %	72,5 % dont 25 % pour les 2 créneaux		5 %	10 %	7,5 %	5 %

Synthèse des 30 cartes réponses « T » et des registres déposés en mairies

Cartes « T » 2 thèmes émergents	Localisation du créneau		Opportunité du projet	Autres		
	Berneuil	Chamborêt		Aménagements ponctuels	Comportement des automobilistes	divers
	2	11	11	3	2	1
	13 avis sur 30		11avis/30			
Les centres d'intérêts en %	43 % des centres d'intérêts		37 % des centres d'intérêts	10 %	7 %	3 %
Registres 4 contributions	Berneuil 1	Chamborêt 3	Mme le maire de Saint-Junien-des-Combes demande la prise en compte des spécificités du milieu local : l'agriculture, les mobilités et le cadre de vie.			
<i>Analyse des documents produits par le garant</i>						

. Ce projet est-il opportun ?

Dans la mesure où ce projet permet d'améliorer progressivement (théorie des « briques, maire de Berneuil ») l'infrastructure routière entre Limoges et Bellac, qu'il est inscrit dans le CPER 2015-2020, qu'il concentre des investissements importants (67 M€ consacrés à la RN 147 dont 6/7 M€ alloués à ce projet de créneau, 190 M€ étant attribués à la rocade de Bordeaux et 150 M€ à la RN 141), le projet apparaît comme opportun pour une large majorité des habitants rencontrés.

. Le projet est-il utile ?

Dans la mesure où il permet d'améliorer la sécurité, la fluidité de la circulation, de gagner un peu de temps entre Limoges et Bellac, et de confort, ce projet apparaît utile, même si les habitants rencontrés souhaitent la mise à 2x2 voies de la RN 147, au moins entre Limoges et Bellac.

2 - Des propositions alternatives ont émergé

- La CRI se prononce pour le choix d'un créneau à Berneuil et 2+1 voies en zone pentue, moins impactant pour l'environnement, et pour sa réalisation « en place » pour des raisons d'économie des terres agricoles et pour la réalisation de deux ouvrages souterrains, l'un pour les engins agricoles, l'autre pour les animaux sauvages.

- Un créneau à 2+1 voie avec dépassement en côte (à l'instar des habitants de Corrigé).

- Le traitement prioritaire des virages considérés comme des points noirs (un vœu des maires et des usagers).

- La mise à 2x2 voie de la RN 147 entre Limoges et Poitiers.
- La mise à 2x2 voie de la RN 147 entre Limoges et Bellac (absorber les déplacements pendulaires entre ces deux villes).

3- Absence de mise en œuvre du projet :

- Des habitants restent opposés à l'idée de réalisation d'un créneau.
- D'autres habitants pensent qu'il ne « faut rien faire ».

Cette concertation préalable voulue par M. le préfet de la Haute-Vienne avait « pour objet de partager les fondamentaux du projet avec les différentes parties prenantes en abordant les sujets suivants :

- « la présentation de la situation actuelle du territoire et des enjeux du projet,
- le choix du parti d'aménagement », et ce, « **compte tenu des enjeux environnementaux** ».

En ce qui concerne le choix du lieu, l'option « Chamborêt » semble dominante, quand au choix du tracé, le tracé dit « distinct » est avancé par une majorité des participants (CRI exceptée), et ce, pour les 2 options soumises à la concertation.

Pour certaines parties prenante une option à 3 voies (2voies + 1) mériterait d'être mise à l'étude dans la mesure où elle serait moins impactante pour l'environnement.

Il revient à l'État de choisir entre plus de fluidité et de sécurité et un moindre impact environnemental.

Evolution du projet résultant de la concertation

Le maître d'ouvrage (Moa) a évolué sur :

1- **Le dossier** soumis à la concertation préalable a fait l'objet de 15 observations, parfois assorties de propositions qui ont été prises en compte par le maître d'ouvrage.

Les modalités de concertation préalable qui avaient été pré-établies par le maître d'ouvrage avec l'appui du cabinet en communication ont évolué sous l'impulsion du garant qui a suggéré une ré-articulation du dispositif des réunions destinées à l'ensemble des parties prenantes avec la mise en place : d'une **réunion publique d'ouverture** suivie de **deux ateliers** destinés aux habitants de Berneuil et de Chamborêt (à la demande des maires au garant), d'une **réunion publique de clôture**, et ce, afin de répondre à l'injonction de M. le préfet : mettre en place d'une démarche proactive visant à valider le lieu où le créneau sera le plus pertinent. Le dossier initial comportait deux réunions : une à Berneuil, l'autre à Chamborêt.

2- La question des compensations pour les agriculteurs impactés est prise en compte

. L'État envisage d'autres modes de compensation que l'acquisition. Une nouvelle convention pour les indemnisations est en cours de discussion entre l'État et la chambre d'agriculture, et elle devrait permettre de rechercher et de trouver la plus juste compensation (Moa).

. Les modalités d'exploitation des entreprises agricoles ont été prises en compte par le Moa en limitant les allongements de parcours, en conservant les réseaux d'irrigation, en

réduisant les espaces délaissés entre le créneau et le rétablissement. (À cet effet, la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne souhaitait « que ce projet et ses aménagements connexes prennent particulièrement en compte les demandes des agriculteurs -courrier à DIRCO en date du 14/02/2019).

3- La question des nuisances sonores

Le traitement des points noirs et la réduction des nuisances sonores est hors compétence du Moa (DIRCO), qui suggère aux personnes concernées de déclencher une procédure auprès de l'État (DDT 87). En effet, des actions sont possibles dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

4- Les grands gibiers ont été pris en compte par le Moa (clôtures pour éviter la traversée de l'axe).

5- L'interdiction aux poids lourds de se dépasser a été prise en compte.

L'État est favorable à cette mesure et, par ailleurs, une signalisation interdisant aux véhicules lents d'emprunter le créneau sera mise en place.

6- La prise en compte par le Moa d'un rétablissement entre la route de Blond et Savignac.

Le Moa a retenu cette proposition dans la mesure où les engins agricoles ne pourraient pas circuler dans le village de Savignac.

7- La prise en compte de l'arrivée de la fibre a Berneuil et Chamborêt

Il est possible pour le Moa de prévoir des fourreaux dès lors que le projet sera techniquement connu.

AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

Avis du garant sur la concertation

- Sur l'information du public, le garant considère que le dispositif mis en œuvre par le Moa était robuste et que la population a été bien informée. Cependant une personne dit ne pas avoir reçu la plaquette dans sa boîte aux lettres, une autre regrette de ne pas avoir été contactée par la chambre des métiers et de l'artisanat.

- Sur les documents mis à disposition du public, c'est la plaquette déposée dans les boîtes aux lettres des habitants des deux communes qui a permis au public de prendre connaissance du projet, des deux options et des trois variantes relatives à chaque option. Comportant un coupon réponse « T », cette plaquette a généré 31 réponses. Les documents mis à disposition n'ont pas fait l'objet de remarques particulières.

- Sur les options mises en débat, le garant a constaté qu'elles ont suscité la remise en question de l'opportunité du projet avec la proposition d'une troisième option 2 voies + 1 voie (habitants impactés par le tracé), mais également la remise en cause de la conception de la co-construction dans la mesure où le tracé global Limoges-Poitiers n'était pas soumis au débat public (association CRI).

- Sur la consommation d'espaces agricoles et forestiers, le public a porté à connaissance le fait que, s'il accepte le sacrifice de terres agricoles dans une perspective d'amélioration de la sécurité, en revanche il n'acceptera pas une consommation excessive d'espaces agricoles et forestiers (une participante a avancé le fait qu'en 10 ans nous avons « consommé » l'équivalent de la superficie d'un département français) engendrée par des

projets plus ambitieux (autoroute payante qui nécessitera le maintien de la RN 147 pour les usagers désireux d'éviter les péages).

- Cette concertation préalable a permis au public de **valider le lieu où le créneau de dépassement a été estimé être le plus pertinent et de valider ensuite le choix du tracé qui est apparu être le plus approprié. La démarche mise en place a permis d'associer les publics** des territoires concernés et de proposer des solutions (ou des recherches de solutions) aux problèmes qui ont été identifiés au cours des ateliers.

Une majorité de participants accepte le choix d'une option de créneau à 2x2 voies sur le territoire de la commune de Chamborêt, et, un tracé « distinct ».

D'autres personnes proposent des projets alternatifs à l'instar d'une RN 147 à 3 voies (2+1), d'autres encore une 2x2 voies de Limoges à Poitiers, ou l'abandon du projet, ou encore sa suspension dans l'attente d'éléments nouveaux (A147), alors que le conseil départemental et le conseil régional « veulent aller vite » afin d'améliorer significativement les conditions de circulation sur cet axe.

Le maître d'ouvrage est confronté à des injonctions contradictoires.

Recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Dans la mesure où des habitants ont fait remarquer au garant que la concertation préalable n'engendre aucune obligation vis-à-vis des décideurs de prendre en considération l'avis des habitants (cf. charte de la concertation du ministère de l'environnement), et qu'ils estiment que cette concertation était plus une présentation du projet qu'une co-construction, que le projet n'était pas situé dans une perspective du changement climatique et qu'il conviendrait de revisiter nos modes de déplacements, le garant émet quelques recommandations au maître d'ouvrage :

I - De poursuivre les études sur l'aménagement des carrefours identifiés « sensibles » et d'engager dès à présent des réunions de travail avec les maires et les riverains impactés, à l'instar du « tourne à gauche », ou d'une interdiction de tourner à gauche avec création d'un rétablissement parallèle à la RN 147 au niveau du carrefour de Panissac ; la création d'un passage mixte : engins agricoles/faune (le Moa pense qu'un passage élargi peut avoir un intérêt pour la faune alors que la CRI en souhaite deux) ; l'aménagement du carrefour de Corrigé.

II - D'envisager la réduction des nuisances sonores pour les maisons isolées et les hameaux en s'appuyant sur l'armature paysagère. Ici, nous sommes dans les paysages bocagers de la Basse-Marche. À l'occasion des travaux il serait opportun de restaurer les formes paysagères du bocage constituées de fossés et de talus plantés d'arbres (avec convention d'entretien entre les parties prenantes). Peut-être serait-il possible de renforcer à certains endroits les talus afin de limiter l'impact sonore des poids lourds ? Ce point particulier relatif à « l'esprit des lieux » serait aussi l'occasion d'associer divers conseils municipaux à travers la création d'un « conseil de citoyens » (à créer) associant les parties prenantes dans une œuvre de « création paysagère »¹. Une fois réalisé, le créneau sera sous le regard des usagers et des habitants des territoires impactés.

III - Dans le cadre des compensations foncières, le garant recommande au Moa d'envisager la mise en place d'une convention à l'instar de celle mise en place pour le projet de LGV

1- Pourquoi ne pas envisager un projet de replantation des haies mis en œuvre les écoles des communes.

Poitiers-Limoges associant Moa/conseil départemental/chambre d'agriculture/SAFER (le garant a pu constater que dans « Union & Territoire », la SAFER était en mesure d'attribuer, ou d'échanger -en février-mars 2019- : 47 ha à Berneuil, 71 ha au Dorat, 51 ha à Saint-Sornin-la-Marche, 52 ha à Magnac-Laval. Il y a en ce moment des possibilités de constitution de réserves foncières susceptibles de répondre aux besoins des agriculteurs impactés).

Du point de vue de la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne, que ce soit Berneuil ou Chamborêt, l'impact du projet sur les exploitations est équivalent.

IV - Le garant recommande au Moa de lever au plus vite l'incertitude sur le futur gestionnaire de l'ex RN 147 : voie communale ou voie départementale ?

V - Le garant attire l'attention du Moa sur le fait que les études relatives au projet de l'A147 (long terme), ne doivent pas ralentir la mise en œuvre de ce projet de créneau (court terme).

VI - Le garant attire l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que les questions dites d'opportunité qui ont émergé au cours de cette concertation n'ont peut-être pas trouvé aux yeux de certains participants de réponses satisfaisantes :

- pourquoi on ne fait pas une 2x2 voies entre Limoges et Poitiers ?
- pourquoi les virages ne sont-ils pas traités prioritairement ?
- pourquoi pas une mise à 2+1 voies de l'axe RN 147 ?
- et, pourquoi pas ne rien faire ?

À cet effet, le garant suggère au maître d'ouvrage de revenir régulièrement devant le public avant l'ouverture de l'enquête publique.

Fait le 14 mars 2019
Michel Périgord
Garant désigné par la CNDP

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Annexe 1 : « Alexandrins Amers » (une agricultrice).

Annexe 2 : Mémoire « Avis de la CRI sur le créneau de dépassement Limoges - Bellac »

Annexe 1 : « Alexandrins amers » (une agricultrice)

C'est donc invités par notre Administration
Que nous avons pris part à la Concertation;
Un moment de partage, d'échange et d'écoute
Pour "choisir" le tracé qui changera la route.
Une étape pour se donner bonne conscience,
N'ayant pas vos données, vos plans, vos compétences.

Un élément surtout à suscité nos doutes :
Ce créneau de Berneuil, bien loin de l'Autoroute,
Enchâssé au milieu de ces maudits virages,
Témoins privilégiés de nombreux accrochages.
Si vous vouliez parler de la sécurité,
Il fallait étudier cette réalité !

Nous devons choisir un tracé parmi six.
Mais quelle difficulté que cet exercice !
Les rétablissements ne sont pas étudiés,
Les entrées, les sorties, rien n'est identifié !
Peut-être allons-nous nous promener "chez d'Augère",
Déviés par la mairie? À trente ? La galère ...

Nous avons exprimé en tant qu'agriculteurs
Nos questions, nos idées, nos soucis, notre peur :
Tout ce qui touche à l'eau, les réseaux, les clôtures,
La perte des terrains, nerfs de l'Agriculture...
Comment vont traverser nos moutons et nos vaches ?
Calmez nos inquiétudes, il faut que l'on sache !

Vous nous parlez d'attendre les négociations
De tous les protocoles d'indemnisation.
Ah, ça réglerait les pertes d'exploitation,
C'est laisser le problème des compensations !
Le seul mot prononcé, c'est : EXPROPRIATIONS !
Vous faites preuve ici de considération...

Et quand certains élus, comprenez mon courroux,
M'expliquent froidement que l'argent règle tout !
Je ne peux supporter cette désinvolture.
C'est moi qui vais subir la route et ses voitures !
Cependant vous avez semblé nous écouter.
J'espère y voir ce soir un peu d'humanité.

Une agricultrice

Annexe 2 : Mémoire « Avis de la CRI sur le créneau de dépassement Limoges - Bellac ».

La CRI a bien noté qu'il s'agit d'un débat public organisé sous l'égide de la CNDP. Le garant, Michel Périgord, a indiqué que depuis des textes de 2016 le processus de consultation est « montant et non plus descendant », visant à la co-construction des projets d'aménagement du territoire.

La CRI a été représentée à la réunion de Chamborêt le 18 janvier 2019 (Marcel Bayle) et à l'atelier déplacements et sécurité du 1^{er} février 2019 à Chamborêt (Cécile Marteau). Michel Galliot, Président de LNE (LNE est membre de la CRI) a participé à l'atelier agriculture-environnement, qui s'est tenu également le 1^{er} février 2019. De ces différentes réunions, la CRI a déduit les éléments qui suivent et qui constituent sa contribution au débat public :

1/ Sur l'opportunité du projet, la CRI formule trois remarques :

1-1/ La CRI est certes favorable à l'aménagement de créneaux de dépassement sur la RN 147 afin d'y réduire les risques d'accidents. Toutefois, le choix de l'emplacement des créneaux de dépassement proposés ne semble pas le meilleur : dans les deux cas, ces créneaux viendraient remplacer d'actuelles lignes droites, alors que les zones les plus dangereuses restent les zones de virages. La CRI a bien noté l'objection formulée par Mr Birot : le cadre budgétaire fixé (6 à 7 millions d'euros par créneau envisagé) ne permet pas de s'attaquer aux virages : les virages les plus dangereux ne pourraient en effet être coupés que grâce à la construction d'ouvrages d'art car ils coïncident avec le franchissement de cours d'eau. Cela représenterait approximativement un triplement du budget pour un seul créneau. La CRI remarque cependant que le budget pourrait déjà être doublé puisque les présidents des collectivités qui financent ont annoncé, sans concertation préalable, vouloir faire les deux créneaux proposés. Ont-ils conscience que le bilan de l'aménagement envisagé serait bien meilleur, en terme de réduction de l'accidentologie et de confort de conduite, si un créneau de dépassement, avec ouvrage d'art, remplaçait une zone de virages, au lieu d'intervenir sur d'actuelles lignes droites ? Sur le plan environnemental et agricole, cette solution serait aussi bien meilleure pour les franchissements transversaux car les animaux et les humains passent sous les ouvrages d'art. La CRI demande donc que cette remarque remonte aux organismes de financement afin de comparer d'une part le bilan coût-avantage des deux créneaux soumis à débat et d'autre part le bilan coût-avantage d'un créneau unique remplaçant une zone pentue et sinueuse.

1-2/ La seconde remarque est liée à la première. Dans les deux cas soumis à concertation (Berneuil ou Chamborêt), il s'agirait de raccorder les nouveaux ouvrages à des zones à 80, ou à 70km/h, voire à 50km/h (traversée du Châtain - entrée de Chamborêt à 50km/h ; virages au Sud et au Nord de Berneuil). Il faut donc prévoir sur le créneau choisi plusieurs limitations de vitesse se succédant sur une distance relativement faible. Est-on sûr de l'efficacité de tels dispositifs pour permettre aux véhicules légers de doubler les

poids-lourds ? En plat, ces derniers roulent au maximum de la limitation. Ne vaudrait-il pas mieux choisir de faire des créneaux de dépassement en zone pentue, en prévoyant une voie double en côte, séparée de la voie descendante par un terre-plein ? **Cette voie descendante pourrait rester une voie unique. Dans le sens montant, les voitures pourraient plus facilement dépasser les PL : le coût financier, ainsi que l'impact environnemental et agricole de l'aménagement seraient réduits puisqu'il suffirait alors de trois voies et non de quatre.** Cette proposition suppose donc d'étudier de nouvelles emprises, autres que celles soumises maintenant au débat, ce qui est une remise en cause de l'opportunité des projets présentés. Ceux-ci suggèrent aux usagers expérimentés que les créneaux de dépassement à 90 km/h ne servent pas à grand-chose si on veut respecter la limitation car il s'agit ici de tronçons plats ou presque : on ne réussit pas à dépasser les camions qui ensuite ralentissent dans les zones pentues ou sinueuses, et le conducteur impatient prend (et fait prendre) des risques. Au niveau sécurité, les aménagements proposés ne règlent rien.

1-3/ Toujours en termes d'opportunité, on peut se demander si les deux créneaux soumis à concertation sont ou non cohérents avec un éventuel projet global de 2x2 voies Limoges-Poitiers. La réponse de la DIRCO est sans équivoque : oui, c'est totalement cohérent car un projet global a été élaboré en 2005-2006 et les deux créneaux de dépassement sont situés sur ce tracé. L'actuelle concertation est donc organisée comme si le tracé global des 2x2 voies entre Limoges et Poitiers était inéluctable et définitivement adopté, et comme si l'éventualité d'une autoroute concédée était exclue ou devrait coïncider par son tracé avec le tracé prédéfini pour la 2x2 voie non autoroutière. La CRI estime que cette conception de la concertation 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 donc pas co-construction du projet. Le tracé global, non soumis à débat public, 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 puis d'en stériliser une autre plus tard.

Quant à faire coïncider le tracé d'une éventuelle autoroute concédée avec la route actuelle et avec les créneaux de dépassements objets du présent débat, la CRI estime que c'est une chimère. Une autoroute payante suppose un itinéraire bis, gratuit. De plus, une autoroute aurait un impact très lourd sur les terres agricoles, les espaces naturels et les habitats humains : impact par son emprise considérable et aussi par son incapacité à éviter le réaménagement de la RN 147 pour les usagers désireux d'éviter les péages.

Les remarques qui suivent sont présentées subsidiairement, pour le cas où les suggestions précédentes ne seraient pas retenues.

2/ Sur le projet présentant les créneaux de dépassement soumis à l'actuel débat public :

2-1/ Sur le choix proposé entre Berneuil et Chamborêt, la CRI choisit l'aménagement du créneau de dépassement près de Berneuil, moins impactant en termes d'environnement naturel. La CRI a bien conscience que l'annonce des présidents (faire les deux créneaux et non pas un seul) conduit à émettre une opinion sur la chronologie de ces aménagements. Là encore, la CRI donne la préférence à l'aménagement près de Berneuil.

2-2/ Dans chaque branche de l'option présentée, trois variantes existent. Les deux premières réutilisent tout ou partie de l'emprise existante alors que la troisième passe à côté, consommant ainsi davantage d'espace rural. Certes, cette option 3 facilite l'organisation des travaux et donc en réduit (mais dans une faible mesure) le coût financier ; mais la CRI choisit d'adopter une vision moins court-termiste. La CRI propose

donc d'exclure l'option 3 dans les deux cas pour des raisons d'économie des terres agricoles et des espaces naturels consommés.

2-3/ Quelle que soit l'option choisie, il convient de prévoir un passage sous l'ouvrage nouveau, qui soit suffisant pour la traversée des engins agricoles et du bétail. Un autre passage souterrain, à positionner au point le plus bas du profil, semble indispensable pour le passage des animaux sauvages, petits et gros.



244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr