

**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

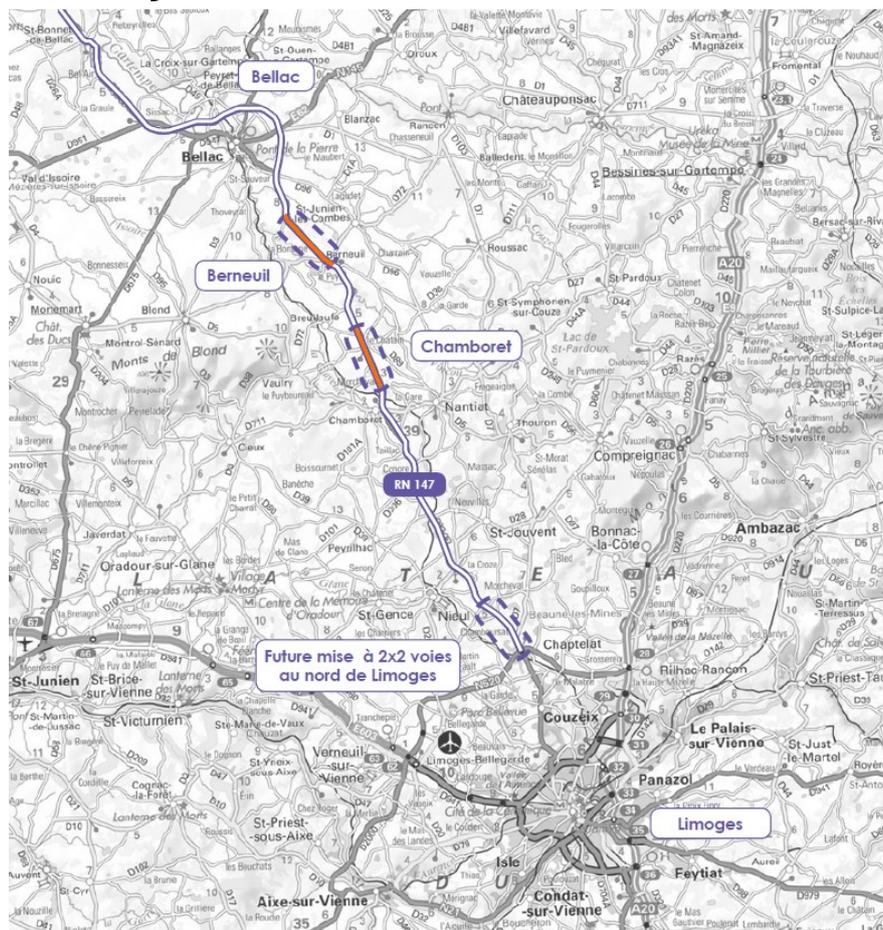
.....  
.....

# 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<sup>er</sup> 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](mailto:concertation-creneau147@developpement-durable.gouv.fr) ou au garant : [michel.perigord@garant-cndp.fr](mailto: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<sup>er</sup> 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'informe 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'animatrice 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 Lassalle, 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<sup>er</sup> 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 »<sup>1</sup>. 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)