

AMÉNAGEMENT A 2x2 VOIES AU NORD DE LIMOGES

RN 147

Février 2017

Bilan de la concertation



PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine

www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

Préambule	page 5
Enjeux et contenu de la concertation	page 6
PARTIE 1 : Organisation de la concertation	page 7
✓ Une concertation réglementaire pour retenir la variante de l'aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges	page 8
✓ Un large dispositif d'information au service de la participation et de l'expression du public	page 9
✓ Outils d'expression de la population	page 11
PARTIE 2 : L'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 au nord de Limoges	page 13
✓ Les objectifs de l'opération	page 14
✓ les étapes de l'opération	page 15
✓ Un projet partenarial	page 15
✓ Présentation des variantes étudiées	page 16
✓ Caractéristiques techniques	page 17
✓ Analyse multicritères des variantes	page 18
PARTIE 3 : Les thèmes abordés	page 20
✓ Quelques chiffres	page 21
✓ Thème 1 : information et concertation	page 24
✓ Thème 2 : aménagement du territoire et autres projets	page 26
✓ Thème 3 : les caractéristiques techniques du projet	page 28
✓ Thème 4 : les impacts environnementaux et mesures compensatoires	page 34
✓ Thème 5 : milieu agricole	page 39
✓ Thème 6 : procédure post-concertation	page 41
✓ En guise de conclusion	page 43

Enjeux et contenu de la concertation

ENJEUX ET CONTENU DE LA CONCERTATION

Ce document dresse le bilan de la concertation menée par la DREAL Nouvelle Aquitaine sur l'opération « RN 147 – aménagement à 2X2 voies au nord de Limoges », entre le 18 novembre et le 19 décembre 2016.

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 de la participation ainsi qu'une analyse globale des avis exprimés.

A partir des enseignements et conclusions du bilan de la concertation, l'État retiendra une variante avec un tracé. Il engagera la poursuite des études de l'aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au nord de Limoges afin de préparer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Joint au dossier d'enquête publique, le bilan de la concertation publique constitue un élément

important qui permettra au commissaire enquêteur ou 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 différentes parties :

un rappel des enjeux, du cadre légal et des modalités d'organisation de concertation et d'information du public,

une présentation synthétique du projet, de ses enjeux et des variantes soumises à concertation, un bilan de la concertation, avec les principales thématiques abordées,

les conclusions de la DREAL en vue de la poursuite du projet.

Rendu public, le bilan de la concertation s'adresse à tous. Il est notamment disponible sur le site internet de la DREAL :

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr>

A PROPOS DE LA DREAL, MAÎTRE D'OUVRAGE DE L'OPERATION RN 147 – AMENAGEMENT A 2X2 VOIES AU NORD DE LIMOGES

La Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine est un service régional de l'État créé le 1^{er} janvier 2016 dans le cadre de la réforme de l'administration territoriale.

Cette direction met en œuvre sous l'autorité du préfet de région et des préfets de département les politiques du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (MEEM) et du Ministère du Logement et de l'Habitat Durable (MLHD).

A travers ses activités, la DREAL Nouvelle-Aquitaine promeut une approche transversale du développement durable en région. Elle vise à concilier la préservation de notre environnement avec les enjeux économiques de nos territoires.

Les domaines d'intervention de la DREAL couvrent l'aménagement du territoire, les déplacements, l'habitat et le logement, la maîtrise des risques naturels et technologiques, ainsi que la préservation des ressources naturelles.

Dans la suite du bilan, la DREAL Nouvelle Aquitaine est désignée sous le vocable simplifié de DREAL.

Organisation de la concertation

UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE POUR RETENIR LA VARIANTE DE L'AMÉNAGEMENT A 2x2 VOIES AU NORD DE LIMOGES

Pour élaborer l'opération « RN 147 - Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges », la DREAL s'est engagée dans une démarche complexe qui nécessite de nombreuses études et intègre procédures réglementaires et phases de concertation.

Cette opération fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme du 18 novembre au 19 décembre 2016.

Objectifs de la concertation

- ✓ Communiquer au public les caractéristiques et orientations de l'opération ;
- ✓ Présenter les différentes solutions d'aménagement étudiées ;
- ✓ Recueillir les observations et préoccupations des usagers, riverains et acteurs du territoire.

La DREAL a donc engagé cette concertation en souhaitant que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur l'opération « RN 147 - Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges » et en particulier sur les différentes variantes proposées.

Tous les avis formulés dans le cadre de la concertation ont été pris en compte et analysés pour permettre de nourrir la réflexion de l'État quant à la variante à retenir en vue de la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

La concertation est organisée au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme qui prévoit que :

« les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

UN LARGE DISPOSITIF D'INFORMATION AU SERVICE DE LA PARTICIPATION ET DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

Pour susciter le débat, la DREAL a déployé un large dispositif de mobilisation et d'information sur l'opération « RN 147 - Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges » et l'organisation de la phase de concertation.

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation est le support d'information principal de l'opération « RN147 - Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges ».

Il a pour objectif de fournir l'ensemble des informations sur le projet, ses enjeux, les études réalisées à ce jour et les modalités de la concertation. Il permet ainsi de renforcer le niveau de connaissance du projet auprès des acteurs du territoire et de faciliter les observations du public.

Ce dossier a été mis à la disposition du public en mairies de Chaptelat, Couzeix, Nieul et Saint-Jouvent et lors d'une réunion publique, en accompagnement des registres de concertation. Il était également accessible en ligne, téléchargeable depuis le site internet du projet.



Des réunions de concertation



Deux réunions ont été organisées pendant la phase de concertation pour échanger sur le projet « RN147 - Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges » et sur les différentes variantes de tracé et partis pris d'aménagement.

Une réunion avec les associations, le 22 novembre 2016 à partir de 9h30 à la préfecture de la Haute-Vienne ;

Une réunion publique ouverte à tous à Couzeix le lundi 28 novembre 2016 au centre culturel à 20h30.

Le site internet du projet

Les documents ont été mis en ligne sur le site internet de la DREAL le 18 novembre 2016, jour d'ouverture de la concertation publique. Il a été spécialement conçu pour faciliter l'accès à l'information et présenter le projet, les différentes variantes de tracé ainsi que les modalités de la concertation.

A cet effet, l'ensemble des documents d'information sur le projet étaient disponibles sur le site en téléchargement. Ce dernier intégrait également un formulaire de contact permettant aux internautes de poser une question ou de formuler un avis sur le projet.

The screenshot shows the website interface for the DREAL (Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) in Nouvelle-Aquitaine. The main navigation bar includes categories like AMÉNAGEMENT HABITAT CONSTRUCTION SITES PAYSAGES, DÉPLACEMENTS, INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS, DÉVELOPPEMENT DURABLE, MER ET LITTORAL, PATRIMOINE NATUREL, PRÉVENTION DES RISQUES, and TRANSITION ÉNERGETIQUE CHANGEMENT CLIMATIQUE. The page title is 'Concertation publique - RN 147 Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges'. A sidebar on the left lists 'SERVICES EN LIGNE' and 'Consultations publiques' by region. The main content area features a photo of a truck on the road, a 'La concertation publique est terminée' notice, and a 'du 18 novembre au 19 décembre 2016 inclus' banner.

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/concertation-publique-rn-147-amenagement-a-2x2-a-1871.html>

Communiqué de presse

Plusieurs actions ont été menées auprès des médias locaux pour annoncer la phase de concertation et la réunion publique organisées dans ce cadre. Un dossier de presse et des communiqués de presse ont été diffusés par les services de la préfecture de la Haute-Vienne avant l'ouverture officielle de la période de concertation.



ROUTES ■ La RN147 en 2X2 voies au nord de Limoges

Concertation publique lancée

La concertation publique pour l'aménagement en 2X2 voies de la N147, au nord de Limoges, est ouverte à partir de demain et pour un mois.

Pascal Retinaud

En déplacement dans la Vienne, lundi dernier, Arnaud Montebourg a emprunté une partie de la RN 147 entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux, commune à proximité de la Haute-Vienne. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que le candidat à la primaire de la gauche pour la présidentielle a moyennement apprécié le voyage.

« J'ai eu peur une deux fois, mais je n'ai rien dit », a-t-il plaisanté une fois arrivé dans le Lussacois. Plus sérieusement, et parce que cette route « c'est la mienne, la Centre Europe Atlantique qui commence chez moi (en Saône-et-Loire, NDLR) », il assure, s'il est élu, pouvoir réaffecter des budgets



2X2 VOIES. Rares sont les tronçons entre Limoges et Poitiers. ARCHIVES

promis à des lignes à grande vitesse comme la LGV Limoges-Poitiers à des travaux d'amélioration aux routes accidentogènes. « On reviendra à Lussac avec les pelleuses ». Plus au sud, en Haute-Vienne, les pelleuses ne sont pas encore en marche, mais le projet d'aménagement de la 147 en deux fois deux voies au nord de Limoges avance. Il est inscrit au volet mobilité multimodale du

Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 et la procédure de concertation publique est engagée. Elle se déroulera du 18 novembre au 19 décembre.

Un dossier de concertation, accompagné d'un registre permettant de collecter les contributions écrites, sont mis à disposition du public dans les communes impactées par les futurs aménagements : Chaptelat, Couzeix, Nieul et Saint-Jouvent. Une réunion publique se tiendra le 28 novembre au centre culturel de Couzeix (20 h 30).

→ Au Sénat. La sénatrice de la Haute-Vienne, Marie-Françoise Perle-Dumont, a interrogé, mardi, lors des questions orales au gouvernement, le Secrétaire d'Etat aux Transports sur la mise à 2X2 voies de la N147. L'élue, qui attire l'attention de tous les gouvernements depuis dix ans sur le sujet, déplore « beaucoup trop de tergiversations » qui ont retardé le dossier, « hélas resté lettre morte de 2002 à 2012 ». Elle estime « qu'il est impensable qu'aucune tergiversation ne vienne retarder le premier coup de pioche ».

RN 147 – Aménagement à 2 x 2 voies au nord de Limoges

Concertation publique

L.103-2 Code de l'Urbanisme

Le projet « RN147 – aménagement à 2 x 2 voies au nord de Limoges, sur la RN147 dans la Haute-Vienne, est inscrit au volet mobilité multimodale du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020.

Dans le cadre de l'élaboration du projet, une concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme est engagée pour consulter le public et recueillir ses observations sur les propositions d'aménagement.

Cette phase de concertation servira de point d'appui pour le choix de la variante et pour les suites à donner au projet, notamment la poursuite des études préalables, pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

La concertation publique se déroule :

du 18 novembre au 19 décembre 2016

Un dossier de concertation, accompagné d'un registre permettant de collecter les contributions écrites, sont mis à la disposition du public dans les communes impactées par les futurs aménagements : Chaptelat, Couzeix, Nieul et Saint-Jouvent.

Une réunion publique est organisée à :

- Couzeix le 28 novembre 2016 au centre culturel à 20h30

Vous trouvez ci-après les éléments téléchargeables :

- Le dossier de concertation
- un flyer
- les affiches de présentation

ainsi qu'un formulaire en ligne pour recueillir directement vos avis.

OUTILS D'EXPRESSION DE LA POPULATION

Pour faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL a mis à disposition différents outils pour recueillir les observations.

Des registres de concertation

Un registre a été mis à disposition du public dans les communes de Chaptelat, Couzeix, Nieul et Saint-Jouvent pour consigner les avis et observations de chacun.

REGISTRE DE CONCERTATION PUBLIQUE
ORGANISÉE AU TITRE DE L'ARTICLE L.103-2 DU CODE DE L'URBANISME

Date : 3-12-2016 Nom / prénom / adresse : [redacted]

Profession / fonction (facultatif): [redacted]

Observations :
 On colle au motif d'un projet d'alignement. A regardé les plans de la commune mais les contraintes d'alignement de déplacement de zones constructibles au profit de maintien de zones agricoles.
 Enfin la faisabilité et les coûts de cette faisabilité sont à prendre en compte. Et si on s'attend à d'autres variantes adaptées au motif onéreux et plus rapides à mettre en œuvre.

Extrait du registre

Date : 3-12-2016 Nom / prénom / adresse : [redacted]

Profession / fonction (facultatif): [redacted]

Observations :
 En tant que riverain de la N147 vers Limoges, j'ai vu passer un camion de transport de matériaux. A ce moment-là, j'ai vu que la route n'est pas adaptée pour ce genre de trafic. On a vu des camions de transport de matériaux qui ont traversé la route et les ponts ont été endommagés. On a vu des camions qui ont traversé la route et les ponts ont été endommagés. On a vu des camions qui ont traversé la route et les ponts ont été endommagés. On a vu des camions qui ont traversé la route et les ponts ont été endommagés.



Couvertures des registres

Le site internet

Exemple d'une contribution

rue de la petite lande 87270	Couzeix	<p>Merci de la publication de cette première étape de la concertation. Au vu des éléments à la disposition du public, il m'apparaît évident qu'il faut favoriser la variante magenta. Je suis cependant peu rassuré à l'idée qu'elle traverse la vallée de la Glane au lieu de la longer ; j'estime que c'est un point sur lequel il faudra travailler en profondeur avant l'enquête d'utilité publique afin de limiter au maximum l'impact de ce projet sur cette zone naturelle inscrite.</p>
------------------------------	---------	---

L'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 au nord de Limoges

LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION



Améliorer la sécurité routière

Suppression des zones accidentogènes de Frégéfond et de la Poitevine



Réduire les nuisances subies par les riverains et les usagers

Améliorer le cadre de vie des riverains en réduisant les nuisances



Améliorer la desserte du territoire

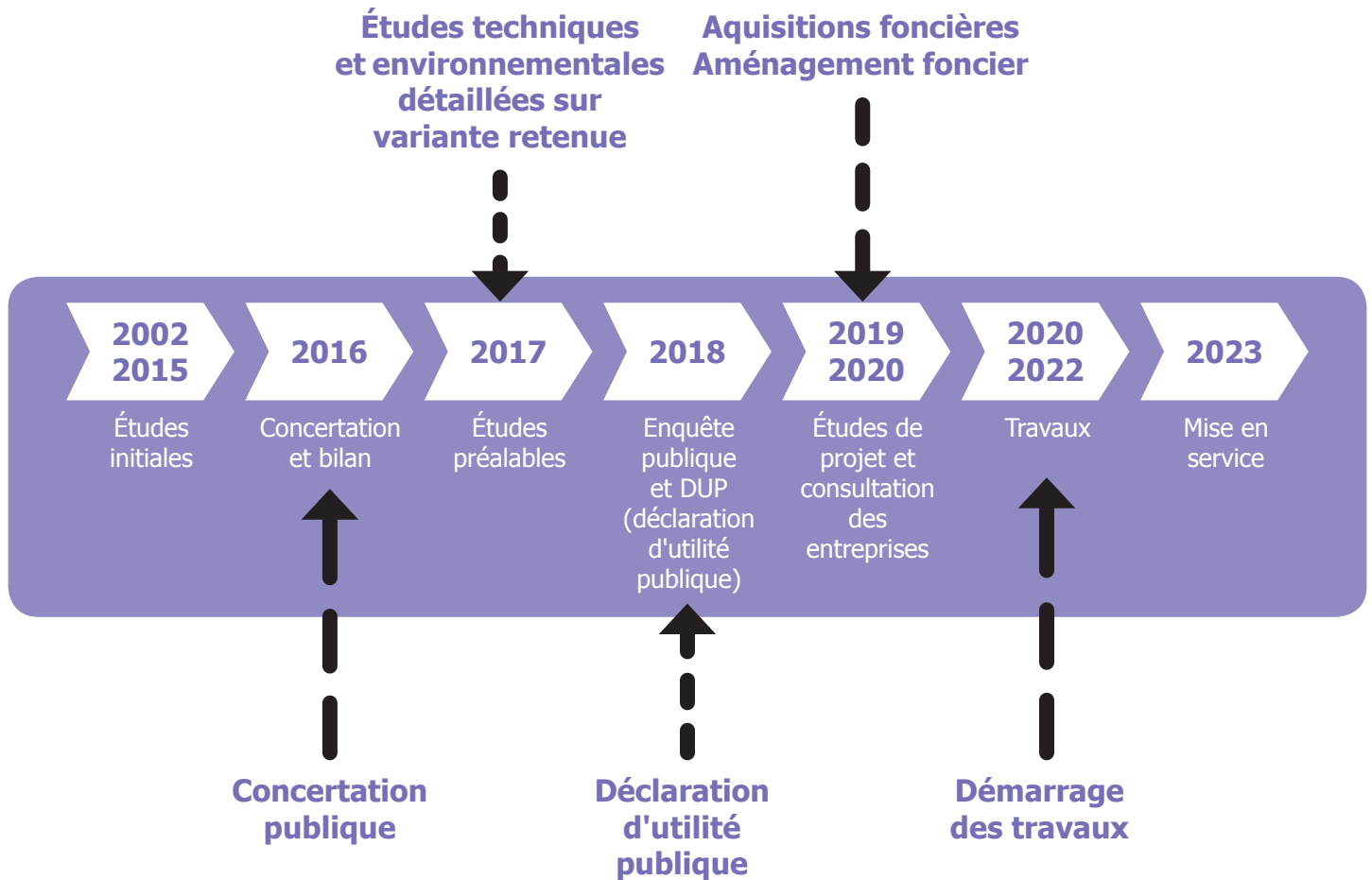
Meilleure accessibilité pour les trafics domicile-travail et de transit par l'amélioration de la fluidité des déplacements

Exigences du maître d'ouvrage

- Minimiser l'impact sur le cadre de vie et le milieu agricole ;
- Assurer les continuités écologiques et limiter le morcellement des espaces ;
- Franchir la Glane en respectant les zones humides, le pont de Puymaud et le site inscrit ;
- Optimiser le fonctionnement de l'échangeur RN 147 / RN 520 au sud et le raccordement avec la RN 147 existante au nord.

Recherche d'une solution d'aménagement respectueuse de l'environnement en appliquant, dès le stade des études des variantes, la démarche qui vise à Éviter, Réduire et Compenser (ERC) les impacts de l'opération sur le territoire.

LES ÉTAPES DE L'OPÉRATION



UN PROJET PARTENARIAL

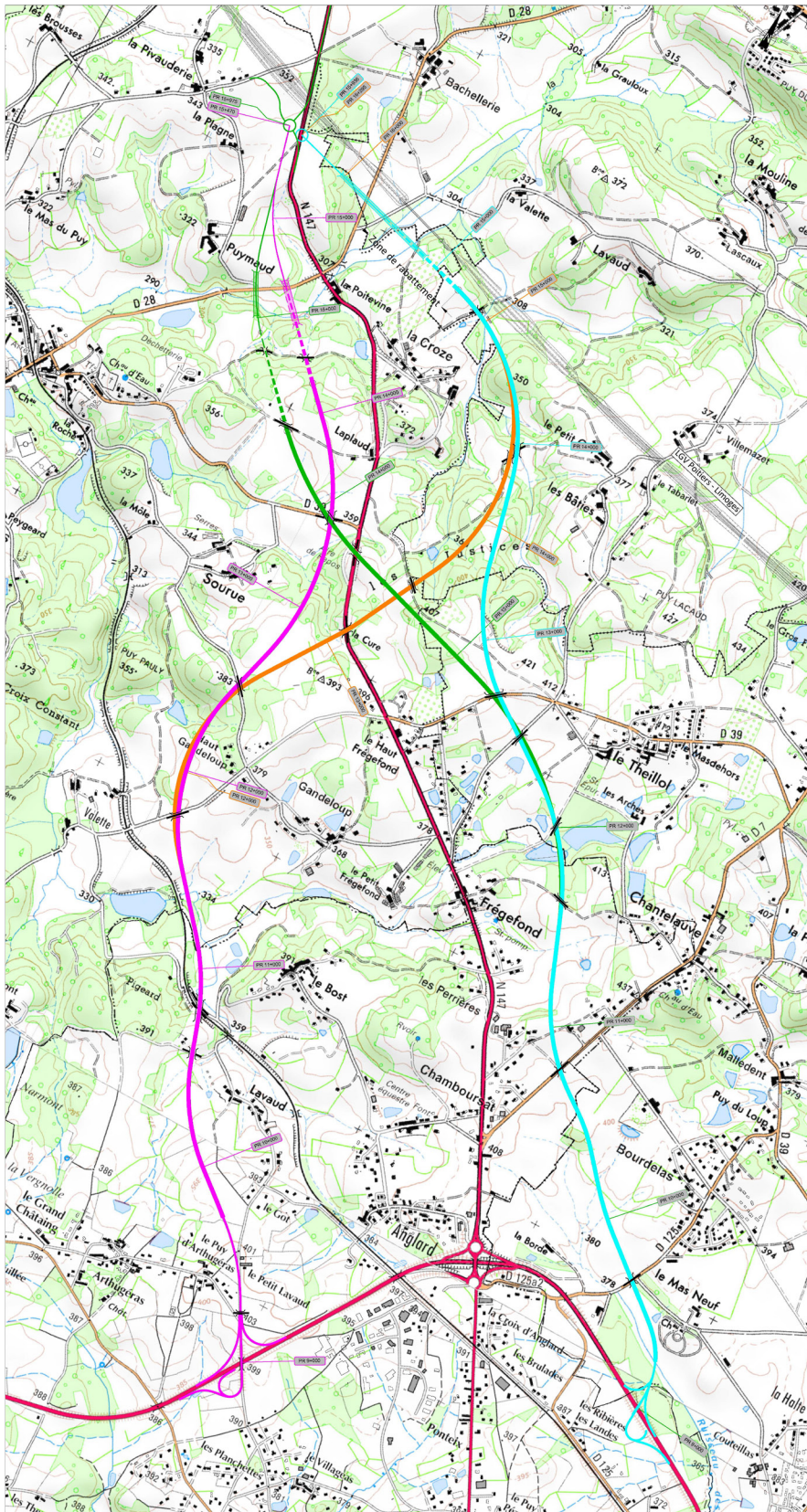


Les travaux d'aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au nord de Limoges sont financés par l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Haute-Vienne et la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole.

67 M€ sont inscrits au contrat de plan régional (CPER) 2015/2020 pour l'aménagement de cette opération et d'un créneau de dépassement, répartis de la façon suivante :

- ✓ État : 46,5 M€
- ✓ Région Nouvelle-Aquitaine : 10,5 M€
- ✓ Conseil départemental de la Haute-Vienne : 5 M€
- ✓ Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole : 5 M€

PRÉSENTATION DES VARIANTES ÉTUDIÉES



2 tracés OUEST

Variante magenta

Shunt est : Variante orange

2 tracés EST

Variante bleue

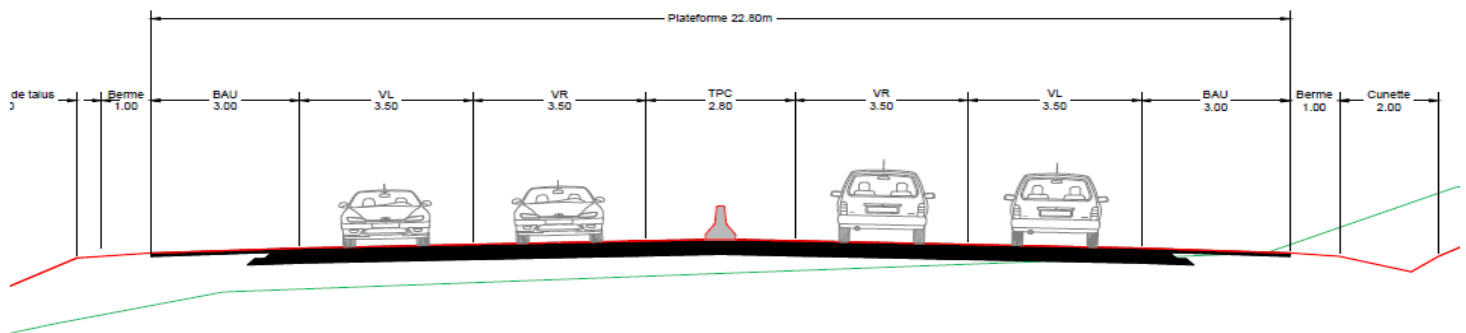
Shunt ouest : Variante verte

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

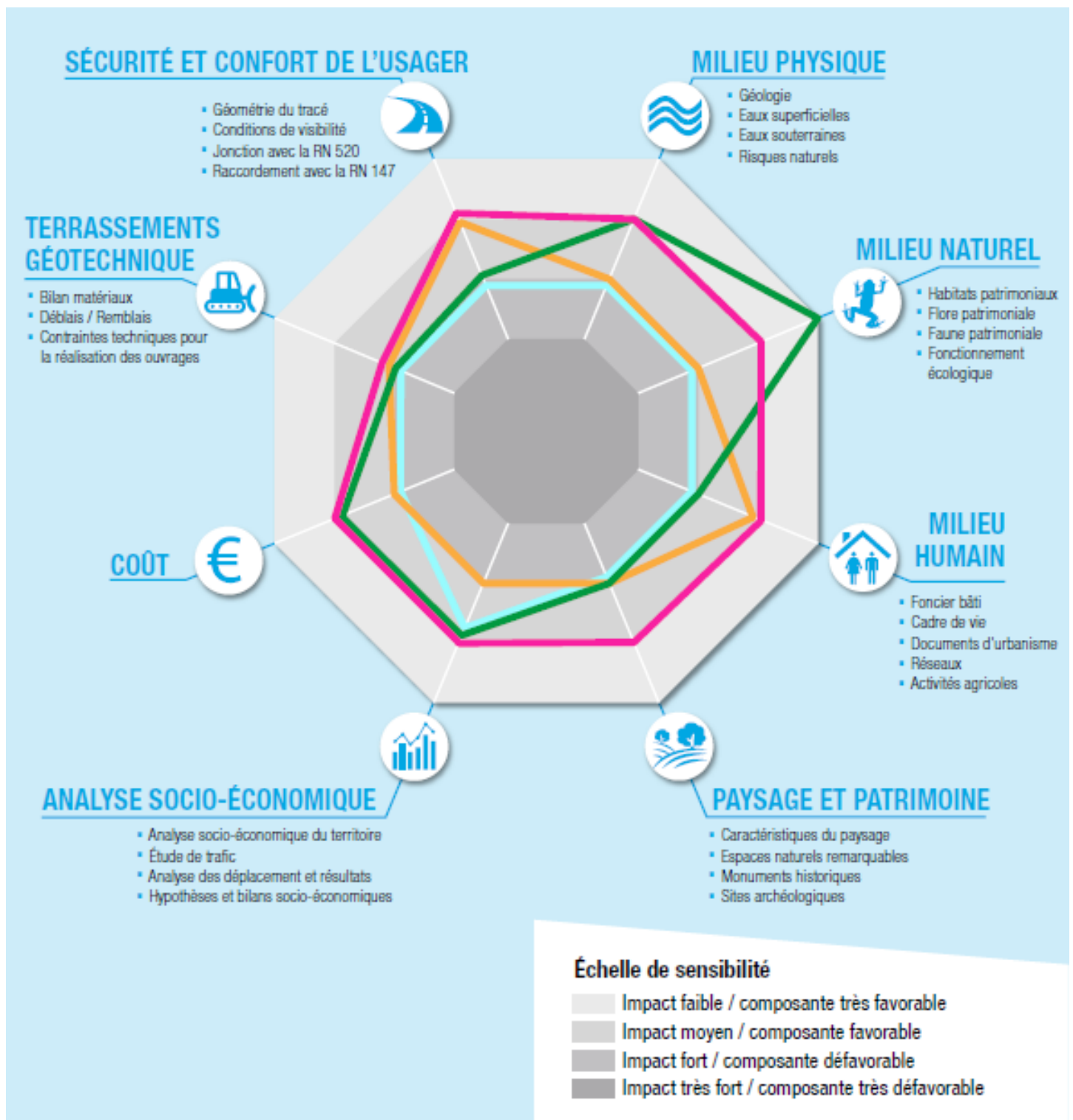
Le parti d'aménagement

2 x 2 voies
vitesse autorisée : 110 km/h
plate-forme de 23 m environ
absence d'accès directs en dehors des points d'échanges.

Le profil en travers type



ANALYSE MULTICRITÈRES DES VARIANTES



La variante préférentielle pressentie

La variante **magenta** présente le meilleur compromis, entre les études techniques, les effets environnementaux, la socio-économie et le coût d'investissement.

Les thèmes abordés

QUELQUES CHIFFRES...



Réunion avec les élus, les services de l'État et les associations.

Comité de suivi du 1^{er} juillet 2016 :
26 personnes, une vingtaine d'interventions



Concertation du 18 novembre au 19 décembre 2016.
Réunion des associations présidée
par le Préfet de la Haute-Vienne :
le 22 novembre 2016
5 associations, une vingtaine d'interventions.

Réunion publique présidée par la Sous-Préfète de Bellac-Rochecouart :
à Couzeix le 28 novembre 2016, plus de 200 personnes, une trentaine
d'interventions



Registre dans les communes (111 contributions) dont :

- ✓ 45 à Chaptelat,
- ✓ 48 à Couzeix,
- ✓ 16 à Nieuil
- ✓ 2 à Saint-Jouvent
- ✓ (111 avis dont 67 différents de ceux déposés par voie internet)

Pétition : 2

signature de 250 personnes sur Chaptelat (particuliers)
signature de 38 personnes sur Couzeix (activités économiques)



Internet :

214 contributions

Messagerie :

5 contributions (particulier 1, associations 4)

Courriers au préfet :

4 associations ont transmis un ou plusieurs courriers et leur analyse, voire des solutions alternatives :

Association « Habitants de Nieul-Couzeix Riverains de la RN 147 » ;
Association « RN147-D2000, pour un avenir durable du territoire » ;
Association « Couzeix en mouvement » ;
Coordination des Riverains Impactés.



4 intervenants de la DREAL N-A animant la concertation :

PAQUIER Gilles,
GAZEAU Guy,
BORCARD Michel,
DELLAPINA Serge,
accompagnés de M. MERCIER de SETEC International.

Ces 330 interventions représentent 282 avis d'origine différente.
Deux pétitions réunissent 288 personnes.

Les avis recueillis pendant 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 28 novembre 2016 et comme annoncé par le maître d'ouvrage en introduction de la 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.

Les contributions ont été regroupées autour des six thèmes suivants :

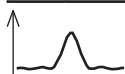
- ✓ Thème n° 1 – Information et concertation
- ✓ Thème n° 2 – L'aménagement du territoire et les autres projets d'aménagement
- ✓ Thème n° 3 – Les caractéristiques techniques de l'aménagement
- ✓ Thème n° 4 – Les impacts environnementaux et les mesures compensatoires
- ✓ Thème n° 5 – Le milieu agricole
- ✓ Thème n° 6 – La procédure post-concertation

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 intensité, 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 :

- de 5 observations similaires	6 à 15 observations similaires	16 à 30 observations similaires	+ de 30 observations similaires
---	---	--	--

THÈME 1 - INFORMATION ET CONCERTATION

Observations, remarques, propositions formulées	Éléments de réponse de la DREAL
---	---------------------------------



Publicité

16 à 30 observations	L'annonce de la concertation et de la réunion publique est insuffisante ; J'ai appris par hasard le déroulement de cette réunion ; On aurait préféré avoir une annonce dans les boîtes aux lettres.	Un communiqué de presse a été publié dans le journal local. Des éléments ont été mis en ligne sur les sites de la préfecture de la Haute-Vienne et de la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Les communes ont également relayé cette information sur leur site internet et par affichage en mairie. En revanche, il est difficile, pour ce type de réunion, d'envoyer 3000 courriers personnels. Le nombre important de personnes présentes à la réunion publique et les nombreuses contributions des particuliers militent à penser que les cibles de la concertation ont été atteintes.
- de 5 observations	Deux réunions publiques étaient prévues, or une seule réunion a eu lieu.	En effet, au cours du comité de suivi du 1er juillet 2016, il a été annoncé la tenue de deux réunions publiques à Couzeix et Nieul. Toutefois, les associations ont remis, dès le mois d'octobre, la synthèse de leurs analyses du projet et ont relayé auprès de leurs adhérents et sympathisants leurs conclusions. Aussi, le Maître d'ouvrage a souhaité remplacer une réunion publique par une réunion avec les associations dès le début de la concertation. Elle s'est déroulée le 22 novembre 2016.

Information et concertation

6 à 15 observations	La réunion publique est-elle une réunion d'information ou de concertation ?	<p>Le déroulement de la réunion publique s'est décomposée en deux phases :</p> <p>La première phase d'information a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de préciser la manière dont le projet a été construit ; • de présenter les caractéristiques de chacune des variantes ; • de comparer les différentes options envisageables en présentant les coûts, les avantages et les désavantages de chacune ; • de proposer la solution qui présentait le bilan le plus favorable dans l'analyse multicritères comparative des quatre variantes proposées ; • de donner le calendrier et les dispositions mis en place pour la concertation afin de permettre au public de s'exprimer et de recueillir les observations et les commentaires sur les différentes variantes présentées. <p>La deuxième phase a consisté à lancer la concertation en donnant la parole au public et y apporter les premières réponses, en invitant les participants à s'exprimer par écrit par les moyens mis à disposition pendant la période de concertation, pour recueillir les avis, remarques et commentaires.</p>
----------------------------	---	---

16 à 30 observations	<p>Le choix est déjà effectué ; Les cartes sont illisibles, incomplètes et non détaillées ; Les études ne sont pas objectives ; On ne donne pas toutes les informations ; La notion de transparence et d'association des citoyens aux grandes décisions, c'est du vent.</p>	<p>Au stade actuel des études, l'objectif est de faire émerger une variante préférentielle par une analyse de critères définis par des textes et des référentiels. Les échelles retenues vont du 1/5000 ème pour les études des variantes au 1/25000 ème pour la restitution du résultat des différentes caractéristiques techniques et environnementales. Ce niveau de précision est jugé suffisant pour repérer les zones de contraintes. Toutes les études, quelles que soient les variantes, ont été menées avec le même degré de précision et sur des bases similaires, conformément à la réglementation en vigueur. Pour le relevé initial des différentes caractéristiques techniques et environnemental, les cartes retracent les éléments sans se préoccuper des variantes afin d'assurer la transparence et l'objectivité. Pour faciliter la lecture des plans, la DREAL a proposé d'y rajouter les tracés des variantes. Ce document additif a été affiché dans les mairies concernées et inséré, sur le site internet, au dossier de concertation initial. Pour s'exprimer pendant la concertation, plusieurs moyens ont été mis à la disposition du public : voie orale, registres dans les communes, messagerie et site internet. A l'issue de cette concertation l'ensemble des observations sont examinées, des réponses sont apportées, un bilan est réalisé et sera arrêté par le Préfet de la Haute-Vienne.</p>
6 à 15 observations	<p>Le représentant de la DREAL a évoqué devant la caméra de France 3 Limousin le soir de la réunion publique de Couzeix « ce n'est peut-être pas la magenta qui est la plus pertinente... »</p>	<p>Les paroles du représentant de la DREAL : « les remarques faites ce soir ou consignées dans les cahiers de la concertation montrent que ce n'est peut-être pas la magenta qui est la plus pertinente, mais cela aujourd'hui, je ne peux pas le dire, il faut attendre les résultats de cette concertation et le bilan ». Cette remarque, remise dans le contexte, montre que pour prendre une décision sur le choix du tracé préférentiel, la DREAL attend les remarques, observations, avis et questions. Ensuite, un temps sera pris pour analyser, apporter des réponses et dresser un bilan. Enfin, elle prendra des décisions et proposera de retenir une solution préférentielle qui devra être acceptée par le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.</p>
- de 5 observations	<p>Prolonger la concertation pour écouter les usagers et attendre les conclusions de la mission confiée au sénateur, ancien Ministre, Michel DELEBARRE.</p>	<p>La mission du sénateur Michel DELEBARRE consiste à bâtir une feuille de route orientée sur des projets de nature à améliorer l'accessibilité de Limoges et des territoires de l'ex-Limousin, de la Dordogne, du Lot , de l'Aveyron et du Cantal. Cette mission vise à faire émerger les meilleures solutions permettant d'assurer à court, moyen et long termes une desserte efficace de Limoges et du sud de Limoges. Il s'agira de tenir compte de la complexité du sujet, tant du point de vue des aspects juridiques et techniques soulevées par la décision du Conseil d'État concernant la LGV Poitiers-Limoges que du point de vue des enjeux d'aménagement du territoire qui y sont associés. Les éléments relatifs à la prise en compte du projet de LGV Poitiers-Limoges dans les tracés proposés pour l'aménagement de la RN 147 ainsi que les nombreuses observations, avis relatifs aux tracés mêmes des variantes, seront intégrés dans le bilan de la concertation. En conséquence, il n'y avait pas lieu de prolonger la concertation publique sur le projet d'aménagement à 2X2 voies de la RN 147 au nord de Limoges et de reporter le choix du tracé préférentiel.</p>

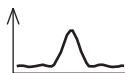
Les enseignements

Le nombre important de contributions (avis, observations, remarques, questions...) déposées sur l'ensemble des moyens mis à la disposition du public (messagerie, courrier, site internet, réunion publique) montrent que l'information sur cette concertation a été relayée de manière convenable. Les associations ont elles-mêmes joué leur rôle de relais, fortes de l'information faite auprès d'elles, par le maître d'ouvrage lors de diverses réunions.

Le niveau de précision des cartes et l'utilisation des impacts résiduels et non des impacts bruts pour la comparaison des variantes, répondant à des dispositions réglementaires, ont contribué au questionnement relatif au ressenti de dissimulation, de manque d'objectivité et de transparence de la part de la DREAL.

THÈME 2 - AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET AUTRES PROJETS

Observations, remarques, propositions formulées	Éléments de réponse de la DREAL
---	---------------------------------



Conséquences de l'annulation de la DUP de la LGV Poitiers-Limoges

+ de 30 observations	<p>Le Conseil d'État a annulé le projet de LGV, pourquoi le tracé de ce projet figure sur les cartes et faut-il en tenir compte pour l'aménagement de la RN 147 au nord de Limoges ?</p>	<p>Le Conseil d'État a bien annulé la DUP de la LGV Poitiers Limoges. Pour autant, le porteur de projet SNCF Réseau, n'a pas pris de décision sur un abandon de son projet. De ce fait, au titre du code de l'Environnement, le projet est connu et existant, et le projet d'aménagement au nord de Limoges doit en tenir compte dans l'analyse des effets cumulés.</p> <p>Au dossier d'avant-projet sommaire de 2003/2007, figuraient cinq variantes sur ce secteur avec deux tracés identiques. Pour la relance des études de cet aménagement, seules, quatre solutions ont été retenues et sensiblement modifiées au niveau de la Poitevine afin de tenir compte du programme arrêté au contrat de plan État Région 2015-2020.</p> <p>Ainsi, le tracé du projet de LGV Poitiers-Limoges n'engendre pas de conséquences directes significatives sur les différents tracés de l'aménagement au nord de Limoges.</p>
----------------------	--	--

Développement de l'urbanisation

+ de 30 observations	<p>Pourquoi remettre en cause les décisions prises lors des études de l'APS Limoges – Bellac alors que les documents d'urbanisme ont pris en compte cette éventualité dans le classement des zones ?</p>	<p>Le contexte ayant fortement évolué, la DREAL a repris les études pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le dossier d'APS Limoges – Bellac n'a jamais été approuvé, • la zone d'étude a été réduite pour prendre en compte l'inscription de cet aménagement au nouveau contrat de plan Etat - Région 2015 – 2020, • la réglementation pour les aménagements d'infrastructures a fortement évolué, notamment le code de l'environnement (approfondissement des évaluations, études d'impact, concertation,...). <p>Pour ce qui concerne les plans locaux d'urbanisme, les collectivités ont anticipé en prenant en compte les projets futurs pour le développement de leur commune.</p>
----------------------	--	--

Zone d'étude de l'Aménagement

+ de 30 observations	<p>La RN 147 est la route la plus accidentogène en Haute-Vienne et les zones les plus accidentogènes ne se situent pas sur le tronçon retenu. Pourquoi avoir choisi ce secteur ?</p>	<p>Chaque année, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR -DDT 87) dresse un bilan de l'accidentalité routière par voie, sur une période de cinq années. Les deux dernières cartes de 2014 (2010-2014) et 2015 (2011-2015) concernant la RN 147, entre la RN 520 et le début de la déviation de Bellac, font état de respectivement 18 et 19 accidents corporels dont 3 morts. Pour la zone d'étude du secteur concerné, 7 et 6 accidents corporels dont 1 mort ont été relevés en 2014 et en 2015.</p> <p>La Direction Interdépartementale des Routes du Centre Ouest (DIR CO) mène pour sa part, une démarche de Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE) par itinéraire. Cette enquête a pour objectif d'améliorer la sécurité des usagers par des actions portant essentiellement sur les infrastructures. Elle permet également d'établir un programme d'opérations de sécurité sur son réseau routier. La dernière enquête a relevé cinq zones d'accumulation d'accident (ZAAC) sur la RN 147 entre l'intersection avec la RN 520 et l'entrée de la déviation de Bellac Sud coté Limoges. Deux ZAAC se situent sur l'aménagement au nord de Limoges à Frégefond et au carrefour de la Poitevine.</p>
----------------------	--	--

+ de 30 observations	<p>Ces études relèvent les défauts de la RN 147 existante et mettent en évidence les facteurs d'accidents liés à l'infrastructure. Elles ne définissent pas de priorité entre les zones qui restent toutes à traiter par des aménagements de sécurité. Toutefois cette analyse sur l'accidentologie n'est pas le seul élément d'appréciation pour déterminer le secteur à aménager. Ainsi, le trafic est également pris en compte. En effet, cette voie comptabilise à Anglard, sur la commune de Couzeix, 13 500 véhicules (TMJA). Tout au long de son parcours en direction de Bellac, le trafic diminue progressivement pour atteindre 8 500 véhicules (TMJA) à Maison Neuve, commune de Peyrilliac, puis 6 500 véhicules (TMJA) à l'arrivée sur la déviation de Bellac.</p>
-----------------------------	---

Lien avec les autres projets

+ de 30 observations	<p>Réalisation de la RN 520 : cette voie est la plus accidentogène, il faut fluidifier le trafic, il faut aménager cette voie en priorité, bretelle d'accès à la ZI nord du carrefour d'Anglard non adaptée et dangereuse...</p>	<p>En effet, la RN 520 au trafic important, avec de nombreux poids lourds, relate un nombre plus conséquent d'accidents corporels. En outre, des zones de congestion apparaissent régulièrement aux différentes heures de pointe. De ce fait, le contrat de plan État/Région 2015-2020 a retenu le doublement de cette voie et l'aménagement des échangeurs ou diffuseurs. A ce titre, les entrées et sorties du diffuseur d'Anglard seront mises aux normes pour un aménagement à 2x2 voies et amélioreront la sécurité des usagers. A ce jour, ces études sont menées en même temps que celles de l'aménagement au nord de Limoges pour pouvoir lancer des enquêtes publiques concomitantes.</p>
6 à 15 observations	<p>Le projet ne tient pas compte des projets économiques développés en zone nord de Limoges dans la Grande Pièce.</p>	<p>Le bureau d'étude a consulté les communes et les documents d'urbanisme (PLU, SCOT de Limoges,...) qui listent les projets économiques à court, moyen et long terme sur l'ensemble du territoire. Les activités nouvelles qui vont s'installer, vont générer de l'attractivité et du trafic. Cette donnée est prise en compte dans le modèle de trafic. Il s'agit de valeur tutélaire (valeur donnée dans un cadre référentiel par le ministère de l'économie et des finances) qui tient compte de la projection économique.</p>

Les prolongements de cet aménagement au nord de Limoges

- de 5 observations	<p>Quels aménagements poursuivront la réalisation de ce premier tronçon et à quelle date ?</p>	<p>Deux études de parti d'aménagement, la RN 147 entre Limoges et Poitiers et la RN 149 entre Poitiers et Bressuire devraient être lancées prochainement afin de proposer et d'alimenter les réflexions du prochain contrat de plan.</p>
----------------------------	--	--

Les enseignements

Beaucoup d'interventions questionnent sur l'influence du projet de la LGV Poitiers-Limoges sur le choix des tracés des différentes variantes.

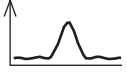
La DREAL s'est basée sur les tracés des variantes issues de l'avant-projet sommaire de 2003/2007 avant de connaître celui de la LGV.

Les usagers souhaitent que l'aménagement en 2x2 voies de la RN 520 se réalise prioritairement à celui de la RN 147.

De même, certains s'étonnent du choix du secteur d'étude de la RN 147 qui paraît peu accidentogène par rapport à d'autres lieux entre Limoges et Bellac. Deux zones d'accumulation d'accidents (ZAAC) sont situées sur ce secteur lequel supporte par ailleurs, le trafic le plus important.

THÈME 3 - LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Observations, remarques, propositions formulées	Éléments de réponse de la DREAL
---	---------------------------------



Propositions techniques formulées par l'association « Couzeix en mouvement » qui a fourni un mémoire d'analyse pour les étayer.

<p>16 à 30 observations</p>	<p>Proposition d'une solution technique alternative pour l'échange futur entre la RN 147 et la RN 520 mises à 2x2 voies.</p> <p>Les solutions proposées concernent la modification de l'échangeur Est (côté Mas Neuf) avec utilisation du diffuseur d'Anglard pour l'échange avec la RN 520.</p> <p>Schéma proposé</p> <p>la variante Est est organisée en deux parties pour chaque sens d'accès à la RN 520 :</p> <p>Sens 1 vers l'Est (A20) (création de deux nouvelles bretelles très proches du diffuseur actuel) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sortie de la RN 520 vers la RN 147 future, • arrivée de la RN 147 avec entrée directe sur la RN 520. <p>Sens 2 vers l'Ouest (RN 141) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sens RN147- RN 520 : on arrive directement sur le giratoire d'Anglard et on utilise la bretelle d'accès à la RN 520, • sens RN 520 - RN 147 : bretelle de sortie de la RN 520 puis utilisation des lunettes d'Anglard pour se diriger sur la RN 147 actuelle puis le RD 7 avec accès sur la future RN 147 par l'intermédiaire d'une boucle au niveau de Chamboursat. <p>Réponse technique à la proposition</p> <p>En préambule à la réponse, le Maître d'ouvrage indique qu'il faut faire le distinguo entre 1 diffuseur et 1 échangeur sur voies express :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le premier sert à desservir les secteurs locaux depuis la voie express, • le deuxième sert à bifurquer d'une route express à une autre et ne doit pas prévoir de dessertes locales pour des raisons techniques de visibilité et donc de sécurité avec des règles de géométrie strictes pour assurer la sécurité et offrir des distances de visibilité et d'arrêt sur obstacles suffisantes. <p>Il n'est donc pas souhaitable de prévoir un dispositif qui mélangerait les deux solutions, dispositif qui ne franchirait pas la validation des expertises de sécurité ministérielles.</p> <p>L'exemple de Grossereix montre un dysfonctionnement notable de ce dispositif de branchement de la RD 2000 sur les lunettes du diffuseur de l'A20 dans l'attente du doublement de la RN 520 et la réalisation d'un échangeur sécurisé entre 2 voies de type autoroutier.</p> <p>Le maître d'ouvrage a demandé à la Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Ouest (DIRCO) de lui fournir un avis d'expert sur la faisabilité de la proposition.</p>
-----------------------------	--

Analyse technique et conclusions de LA DIRCO

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/>

Bien qu'utilisant en partie le diffuseur d'Anglard le projet serait consommateur d'espace eu égard aux obligations d'observer les règles de distance et de visibilité sur sortie ou sur obstacles :

- la sortie côté Mas Neuf se situe sensiblement dans le même secteur que l'échangeur prévu initialement,
- la bretelle d'entrée sur la RN 520 a un impact sur l'habitat proche du diffuseur.

La traversée de la RN 520 par cette bretelle se ferait par le biais d'un ouvrage en courbe, assez long. Cet ouvrage serait classé dans la catégorie des non courants sensiblement plus coûteux qu'un ouvrage ordinaire.

Cette solution oblige en outre à construire deux ouvrages de rétablissement de la RD 125, ce qui fait trois ouvrages dont un non courant au lieu de deux ouvrages ordinaires.

Les faibles rayons de courbures des deux bretelles EST et leur enchaînement avec les courbes suivantes ne permettent pas d'assurer la sécurité des usagers sans limiter les vitesses et ce dispositif serait moins bien adapté pour la sécurité que l'échangeur prévu initialement.

L'utilisation des lunettes d'Anglard, pour le sens Nord-Ouest va entraîner les mêmes difficultés à terme, que celles rencontrées à Grossereix.

De plus il n'est pas envisageable d'utiliser la RN 147 actuelle ainsi qu'une portion de la RD 7 pour assurer un flux de transit avec camions sans prévoir un réaménagement de cet itinéraire. Or, le long de ces sections, l'urbanisation est importante (Anglard, Chamboursat...) :

- on peut estimer que cette version de l'échange entre les deux infrastructures aurait un impact sur environ 25 constructions (habitations ou activités) qu'il serait difficile de protéger et qu'il faudrait, pour certaines envisager une démolition,
- pour l'utilisation et le réaménagement de la RD 7 sur environ 600 m, un aménagement dimensionnant serait nécessaire,
- une reconstruction du giratoire nord d'Anglard trop petit actuellement pour recevoir une entrée supplémentaire devrait être envisagée pour augmenter son rayon et serait donc consommatrice d'espace dans ce secteur déjà contraint.

Ce raccord à Anglard est présenté comme moins coûteux car épargnant quelques centaines de mètres carré de terrains mais au final, étant données les longueurs de voies nécessaires (bretelles, réaménagement de la RN et de la RD, boucle sur la RD), les gains présumables s'amenuisent et sont largement compensés par le surcoût des aménagements (ouvrages d'art, et rachat de constructions).

6 à 15 observations	Diffuseur sur la RN 520 pour accéder à la zone d'activités d'Océalim	<p>L'association propose dans son schéma un diffuseur au niveau du pont de Lavaud pour desservir la façade Ouest d'Océalim :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en additionnant les surfaces utilisées par la modification du diffuseur d'Anglard en demi échangeur et la réalisation du diffuseur de Lavaud, il s'avère que la consommation des espaces est plus importante que celle nécessaire à l'échangeur proposé au projet d'aménagement, • on vient de plus perturber deux zones supplémentaires au lieu d'une dans le projet présenté à la concertation. <p>Par ailleurs, le maître d'ouvrage qui souhaiterait réaliser ce type d'aménagement, impactant le domaine routier national devra saisir le Préfet d'une demande d'autorisation, respecter les règles techniques, de dérogation et d'écarts aux règles de l'art, et en assurer le financement.</p>
- de 5 observations	Proposition de réaliser des tranchées couvertes pour la section de la variante Est située entre la RD 39, côté Chaptelat et la RD 7 à proximité de Chamboursat pour s'affranchir des impacts sur l'habitat et permettre la continuité des activités agricoles	<p>L'analyse de la topographie et du profil en long des variantes Est montre qu'il est impossible de réaliser des tranchées couvertes sur l'ensemble de la section préconisée par l'association.</p> <p>En effet, trois zones importantes d'écoulement des eaux (talwegs), dont une parsemée d'étangs, ne permettent pas d'abaisser le profil en long du projet. De ce fait, le projet passe en remblais sur ces zones et ne laisse que des distances morcelées pour réaliser la tranchée couverte en trois parties séparées.</p> <p>L'estimation « à dire d'expert » de ces ouvrages s'élèverait à 42 M€ HT sans prendre en compte les dispositions techniques nécessaires à l'exploitation de ces tunnels (signalisation, éclairage, ventilation, abris,...) et les mesures d'exploitation et de maintien de la sécurité.</p> <p>Ces surcoûts mettraient le montant de la variante verte à un prix nettement supérieur à la variante orange qui présente déjà un bilan négatif à la valeur actualisée nette socio-économique.</p> <p>De plus, l'alternance entre les tranchées couvertes et les zones de remblais ne permettrait pas de rendre toutes les surfaces de terrains aux exploitants agricoles et compliquerait la protection sonore des zones d'habitations le long de ce secteur.</p>
- de 5 observations	L'association a relevé des incohérences dans le schéma des échangeurs avec la RN 520 où il manque des bretelles.	L'échelle de reproduction de ces schémas dans le dossier de concertation étant petite, une des bretelles n'est pas visible. Il va sans dire que le schéma proposé dans le dossier d'études est bien complet et conforme au bon fonctionnement de l'échangeur.

Autres questions posées

- de 5 observations	<p>La variante magenta ne répond pas à l'objectif du projet concernant la notion de « tracé au plus près de la RN 147 actuelle » au contraire de la variante verte.</p> <p>Il est reproché aux variantes et notamment la magenta de ne pas respecter la notion de « tracé au plus près de la RN 147 actuelle » car elle s'éloigne de celle-ci à certains endroits (exemple du côté de Valette). Certains prennent pour argument de dire que la variante verte répond mieux à cette notion au droit des communes de Chaptelat et Couzeix</p>	<p>Pour l'aménagement progressif d'un itinéraire en tracé neuf, il existe 2 solutions d'aménagement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la solution « aménagement sur place », • la solution « aménagement au plus près ». <p>La 1^{ère} consiste à utiliser l'assiette de l'itinéraire existant et de l'aménager sans s'en éloigner en doublant la chaussée et en créant un itinéraire parallèle pour assurer la circulation des véhicules non autorisés sur le nouveau tracé classé « express ».</p> <p>Cette solution est possible lorsque l'environnement le permet. Dans le cas de la RN 147 actuelle, elle a été jugée non faisable du fait des caractéristiques du milieu rencontré :</p> <ul style="list-style-type: none"> • relief accidenté avec un profil en long inadapté à une voie express et un tracé trop sinueux, • présence de zones urbanisées qui nécessitent des déviations car l'assiette disponible est trop étroite et les protections réglementaires impossibles à réaliser. <p>La 2^{de} solution « aménagement au plus près » permet de résoudre ces problèmes en s'éloignant de l'axe historique dans les zones contraintes et en s'en rapprochant lorsque cela est possible.</p> <p>Chaque variante est tracée selon ce principe et les variantes Est ne sont pas meilleures que les variantes Ouest pour cette problématique car « au plus prêt ne signifie pas de coller systématiquement à l'itinéraire existant.</p>
----------------------------	---	---

Échangeurs

- de 5 observations	<p>Sur la magenta, la bretelle d'accès sur l'échangeur qui permet de se rendre de la RN 147 au rond point d'Anglard par la RN 520 est un point noir avec renversement possible des poids lourds</p>	<p>La bretelle d'entrée RN147 vers RN520 Nord présente une configuration en boucle (au stade d'avancement actuel des études, le rayon intérieur est inférieur à 60 m).</p> <p>La conception envisagée (rayon, dévers et vitesse limite associés) permettra d'obtenir les conditions dynamiques nécessaires au passage des PL.</p>
----------------------------	---	---

Rétablissement et déplacements

6 à 15 observations	<p>Rétablissement des voies de circulation, et des cheminements divers existants que traverse le projet (routes, chemins piétonniers ou de randonnée...).</p> <p>Déplacements de la faune.</p> <p>Cheminements agricoles.</p>	<p>L'étude des variantes présentée a d'ores et déjà intégré géographiquement et financièrement les nécessités de rétablir l'ensemble des circulations (routes, chemins divers) afin de garantir aux usagers les mêmes conditions de circulation qu'avant la réalisation du projet.</p> <p>Une seconde évaluation plus précise sera effectuée lors des études de la variante pressentie dites « études préalables ». Le maître d'ouvrage disposera en effet de données de terrain encore plus précises correspondant au niveau d'études demandé.</p> <p>Les questionnaires des différentes voies ou cheminements seront alors à nouveau consultés pour entériner les choix concernant les rétablissements nécessaires à la circulation routière et pédestre qui seront présentés au dossier d'enquête publique.</p> <p>La faune fera également l'objet d'une recherche minutieuse des besoins de circulation à l'intérieur de la zone d'étude qui pourra être localement élargie en fonction de l'importance de ses déplacements. Comme pour les rétablissements, une estimation du nombre de transparences à réaliser pour la circulation de la faune, y compris aérienne et son coût, ont été intégrés aux estimations environnementales de chaque variante.</p> <p>Le cas spécifique des cheminements agricoles est traité dans les questions concernant ce domaine. Le maître d'ouvrage, assisté de La Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne, va continuer de mener les investigations auprès des exploitants afin de déterminer leurs besoins et proposer des solutions.</p>
16 à 30 observations	<p>Raccordement et développement d'Océalim.</p> <p>Rétablissement des circulations dans le secteur situé entre Puy d'Arthugéras et Villageas si la magenta est choisie.</p>	<p>L'accès principal à Océalim se fait actuellement par le biais d'un giratoire sur la RD 947 vers le lieudit « Ponteix » et d'une voirie de desserte de la zone d'activités depuis ce rond point.</p> <p>Lors de la réalisation de la D2000 dans les années 90, une possibilité de diffuseur avait été évoquée avec les élus de Couzeix au niveau du pont de LAVAUD (route de la Cidrerie) pour offrir un accès direct depuis la D2000 à la zone d'activité au droit de Villageas. Il avait été conclu que cet aménagement aurait pu se faire lors de la mise à 2x2 voies de la D2000 après sa remise par le CD87 à l'État et son passage dans le domaine public national (RN 520).</p> <p>Les études d'APS Limoges - Bellac lancées pour l'aménagement de la RN 147 en 2003 ont abouti en 2006 au choix préférentiel d'une variante dont l'échange avec la RN 520 se situe au niveau de ce même pont de LAVAUD.</p> <p>L'échange prévu se faisant entre deux routes de type « voie express », la solution d'un échangeur de type autoroutier s'est imposée au maître d'ouvrage. Ce type d'échange exclut un mixte entre le transit et la desserte locale et ne permet pas d'assurer la desserte d'Océalim dans ce secteur. Cet état de fait a été présenté aux élus de Couzeix par le maître d'ouvrage en soulignant qu'une solution serait recherchée pour offrir un accès lisible d'Océalim depuis la RN 520. Une étude spécifique pourra être initiée pour trouver une solution acceptable pour tous.</p> <p>Dans le cas où la décision de retenir la variante Magenta serait actée, le maître d'ouvrage a prévu de maintenir le pont de Lavaud à la circulation locale et de rétablir tous les accès à cet ouvrage pour maintenir les déplacements des riverains situés dans le secteur du Puy d'Arthugera et du Villageas. Cette proposition devra faire l'objet d'études plus approfondies pour préciser un schéma négocié avec la CALM, gestionnaire de la voirie et avec la mairie de Couzeix afin de convenir d'une solution pérenne qui sera présentée dans le dossier d'enquête publique.</p>

- de 5 observations	<p>La question des largeurs d'emprises a été posée notamment pour les secteurs de déblais ou de remblais prononcés.</p>	<p>Il est avéré que lorsque le profil en long du projet se situe de manière notable en deçà du terrain naturel (exemple : entre la Glane et la RD 39) il en résulte une largeur d'emprise importante du fait de l'application des pentes réglementaires des talus de part et d'autre de l'assiette de la route. Ceci est également vrai pour les zones de forts remblais.</p> <p>Cette question retient particulièrement l'attention du maître d'ouvrage. Cet aspect de la conception géométrique sera examiné en détail pour chaque secteur de remblais ou de déblais lors de la phase d'études de la variante retenue qui va être lancée lorsque le présent bilan de la concertation aura été approuvé.</p> <p>Les caractéristiques du tracé retenu seront réexaminées et optimisées dans le but d'améliorer le projet. Le tracé pourra éventuellement être modifié dans certaines zones. Les riverains concernés par ces adaptations seront interrogés et pourront s'exprimer auprès du maître d'ouvrage.</p>
----------------------------	---	--

Les enseignements

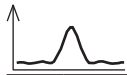
Plusieurs personnes ont repris les propositions de l'association « Couzeix en mouvement » concernant l'utilisation du diffuseur d'Anglard. Ces propositions intéressantes ne peuvent pas être transposables à un échange entre deux voies de type express sans déroger aux normes, règles techniques et générer des écarts aux règles de l'art.

Ces dispositions ne permettraient pas au maître d'ouvrage de satisfaire complètement aux règles de sécurité et celui-ci s'exposerait à un rejet du projet par l'inspection générale des routes.

Concernant les rétablissements des voies de circulation, cheminements et déplacements de la faune, les principes sont retenus et les aménagements seront détaillés lors des études préalables de la variante choisie.

THÈME 4 - LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET MESURES COMPENSATOIRES

Observations, remarques, propositions formulées	Éléments de réponse de la DREAL
---	---------------------------------



Cotation des différents critères

<p>- de 5 observations</p>	<p>Remise en cause de la cotation des différents critères et notamment par rapport au dossier APS de 2003/2007.</p> <p>Les questions environnementales font partie des données de conception du projet au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. A ce titre, le maître d'ouvrage a mené la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) sur l'ensemble des thématiques environnementales et notamment sur le milieu naturel et humain. C'est pourquoi, il a commencé par établir le relevé initial de l'environnement de l'aire d'étude. Cette phase lui a permis d'arrêter les impacts bruts. Puis, il s'est attaché, de manière proportionnée aux enjeux, à rechercher des solutions d'évitement ou de réduction pour minimiser au maximum les impacts. Enfin, il a appliqué, à dire d'expert, des mesures de compensation sur les impacts significatifs restants.</p> <p>Il s'agit alors d'impact résiduel. C'est à partir de ce niveau que la comparaison multicritère des variantes est conduite.</p> <p>Une présentation synthétique des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sera insérée dans le dossier de synthèse de l'étude d'impact.</p> <p>Plusieurs exemples de l'application de la séquence ERC :</p> <p>Déplacements de la faune : Pour les cheminements des différentes espèces animales qui coupent de façon transversale le projet, il est difficile, en général, de modifier les axes de celui-ci pour les éviter. Pour réduire cet impact, le maître d'ouvrage prévoit des passages sous forme d'aqueducs ou d'ouvrage d'art plus conséquent pour la grande faune et la mise en place d'itinéraires pour inciter les animaux à utiliser le passage souterrain ou aérien. Après traitement, l'impact résiduel est faible et est considéré comme non significatif.</p> <p>Espèce végétale protégée : Le déplacement de l'axe du projet permet de sauvegarder une grande partie de l'habitat mais pas la totalité. Il reste une destruction partielle d'une formation végétale. L'impact résiduel reste moyen mais est considéré comme significatif. Le maître d'ouvrage devra proposer des compensations.</p> <p>Protection phonique : Lorsque la nouvelle route laisse des effets de bruit au-dessus du seuil admissible, le maître d'ouvrage cherche à modifier dans un premier temps, l'axe du tracé, ou met en place des dispositions techniques qui permettent de diminuer les effets sonores (merlons de terre, écrans acoustiques, isolation des façades). Après application de ces mesures de réduction dans le respect des seuils fixés réglementairement, il reste un impact résiduel considéré comme acceptable.</p>
----------------------------	---

- de 5 observations	<p>Principe de cotation vert et jaune identique. (p40)</p> <p>On préférerait une cotation de 1 à 10 et un découpage par secteur identique à l'APS 2003/2007.</p>	<p>Lors de l'étude de l'APS entre Limoges et Bellac de 2003 à 2007, les critères pris en compte pour la comparaison des différents fuseaux avaient été arrêtés sur les impacts bruts conformément à la réglementation en vigueur à cette période.</p> <p>Cette erreur dans le document initial a été corrigée puis le dossier remis en ligne sur internet le 1er décembre 2016.</p> <p>Par souci de cohérence avec l'APS précédent entre Limoges et Bellac, l'échelle de sensibilité proposée a été conservée avec une cotation à 4 niveaux afin de faciliter la lecture des tableaux de comparaison.</p> <p>Le périmètre opérationnel couvrait initialement la section RN520-Bellac avec trois secteurs considérés (Bellac-Morcheval / Morcheval-La Pivauderie / La Pivauderie-RD2000). Du fait de sa réduction liée à l'inscription de ce projet au contrat de plan État-Région 2015-2020, seule la portion La Plagne-RN520 (ancienne RD2000) a été considérée.</p>
----------------------------	--	---

Milieu humain

6 à 15 observations	<p>Cadre de vie : impacts résiduels sporadiques sur magenta et très conséquents sur la verte? Des zones entières oubliées pour la magenta ? quel effet de couloir pour la verte ?</p>	<p>Le dossier de concertation fait apparaître la variante magenta comme plus favorable que la variante verte sur l'ensemble des critères du milieu humain (bâti, cadre de vie, etc...). Tous les secteurs d'habitat (villages, hameaux, maisons isolées) de la zone d'étude sont pris en compte.</p> <p>Sur l'aspect cadre de vie, sans nier les incidences résiduelles de la variante magenta, cette dernière est plus avantageuse que la verte en limitant l'ampleur des co-visibilités générées sur l'ensemble du tracé (moins d'habitations concernées).</p> <p>La variante verte traverse une zone urbanisée avec des potentiels de développement. Son tracé constitue donc une ligne de coupure dans l'espace considéré.</p>
----------------------------	---	--

Milieu physique

6 à 15 observations	<p>La variante magenta présente un très fort risque de pollution alluviale du ruisseau de Frégefond et de la nappe alimentant les sources (passage de cotations rouge et jaune à deux cotations vertes en 2016).</p> <p>Le ruisseau de Valette est coupé par le tracé vert en amont (peu impactant car près de sa source et peu important) et le tracé magenta en aval avec un ruisseau plus important qui sera remblayé et déplacé (à inscrire en impact majeur).</p> <p>Le ruisseau de Valette est détruit.</p> <p>Zone de captage de Couzeix (influence des bassins versants).</p>	<p>Selon le degré de vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles, les dispositifs de traitement des eaux seront adaptés sur l'ensemble des variantes. A noter que, même si la variante magenta présente des impacts sur le milieu physique, le secteur Est de la RN147 est globalement plus vulnérable que le secteur Ouest aux phénomènes de remontées de nappes.</p> <p>En effet, l'impact brut sur le ruisseau de La Valette a été jugé important pour la variante magenta. Néanmoins, la mise en œuvre de mesures compensatoires (rescindement, génie écologique...) limitera les impacts résiduels.</p> <p>La variante magenta n'est pas située dans les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) de Couzeix. Par ailleurs, la proximité des captages constitue un paramètre pour établir la vulnérabilité des eaux. Les dispositifs de traitement des eaux sur la variante magenta seront adaptés en conséquence (étanchéité des bassins...) si elle est retenue.</p>
----------------------------	---	--

Milieu naturel

- de 5 observations	Une sensibilité globale forte liée à un risque d'impact très fort sur un habitat naturel d'intérêt communautaire cumulé à un risque de destruction d'un site de reproduction amphibien de fort intérêt patrimonial (cotations rouge et jaune en 2004 et cotation verte en 2016).	A la différence de l'APS entre Limoges et Bellac de 2003 à 2005 où la comparaison s'effectuait sur les impacts bruts, la comparaison des variantes se base aujourd'hui sur les impacts résiduels appréciés après la proposition de principes de mesures d'atténuation en appliquant la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser).
- de 5 observations	La cotation de la magenta ne prend pas en compte des noctules communes, des murins à oreilles échancrées et des pic mar mais aussi les dégradations et destructions d'habitat.	Ces espèces ont été recherchées, localisées et prises en compte dans l'analyse des enjeux (implicitement pour l'appréciation des impacts bruts et résiduels). Les habitats patrimoniaux et les habitats d'espèces ont été considérés avec la même précision pour chacune des variantes.
- de 5 observations	Un intervenant demande de préciser les compensations à prévoir pour certaines espèces et considère les études pas suffisamment développées.	A ce stade d'avancement des études, les mesures compensatoires sont prévues à dire d'expert sur chacune des variantes et prises en compte au niveau de l'estimation. Leur définition exacte sera détaillée au stade du dossier d'études préalables à l'enquête publique (étude d'impact) sur la solution retenue.

Paysage et patrimoine

- de 5 observations	Le tracé de la magenta est globalement en zone à sensibilité forte alors que le tracé vert /bleu est en zone non impactée.	Les 4 variantes ont des impacts paysagers. Seules les variantes orange et bleue présentent un tracé impactant une zone à fort enjeu au Nord de la Croze. En intégrant le volet patrimoine, le classement abouti à celui présenté dans le dossier de concertation (p.44).
- de 5 observations	Pourquoi une différence entre verte et magenta au passage de la Glane ?	La variante magenta traverse le site inscrit de la vallée de la Glane tout comme la variante verte, à la différence près que la magenta n'intercepte pas le périmètre de protection du monument historique du pont de Puymaud.
6 à 15 observations	La magenta crée une grande coupure dans le vallon de Lavaud, Le Bost et Valette.	Cette zone a été considérée dans l'étude comme une zone à enjeux et fait donc partie intégrante de la pondération établie dans le dossier de concertation. Dans le cas où la décision de retenir la variante magenta serait actée, les caractéristiques du tracé retenu seront réexaminées et optimisées dans le but d'améliorer le projet. Le tracé pourra éventuellement être modifié dans cette zone. Les riverains concernés par ces adaptations seront interrogés et pourront s'exprimer auprès du maître d'ouvrage.

Terrassements et géotechnique

- de 5 observations	Incohérence pour les terrassements entre verte et magenta. Cette dernière cumule à la fois un grand déblai et un grand remblai nécessitant des dispositions constructives particulières et un passage délicat au-dessus de la voie ferrée.	D'une manière globale sur cette thématique, les variantes magenta et verte sont jugées équivalentes. Néanmoins, elles se différencient sur le bilan matériaux (la variante magenta apparaissant plus équilibrée et donc plus favorable) et sur les dispositions constructives à mettre en place (dans ce cas, la variante magenta apparaît moins avantageuse notamment pour les raisons évoquées dans l'observation).
6 à 15 observations	Pollution visuelle et acoustique.	<p>Le passage d'un ouvrage tel que l'aménagement à 2x2 voies d'un itinéraire suscite des interrogations et de l'inquiétude chez les riverains concernés qui voient leur cadre de vie se modifier.</p> <p>Un soin particulier sera apporté par le maître d'ouvrage dans l'insertion paysagère du projet qui fera l'objet de mesures visant à réduire les impacts visuels ou sonores par le biais de différents dispositifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'édification de merlons, les plantations des talus et la reconstitution des haies et boisements aux abords de l'infrastructure réduiront notablement les impacts sonores et visuels, • des architectes paysagistes et des spécialistes des mesures acoustiques seront mandatés pour optimiser l'insertion du projet dans son environnement.

Air et santé

- de 5 observations	Quand et où ont eu lieu les campagnes air et santé ? Est ce qu'une étude air et santé spécifique sera réalisée sur la variante retenue ?	<p>La DREAL a confié à LIMAIR devenue ATMO Nouvelle-Aquitaine, chargée de la surveillance de la qualité de l'air dans la Nouvelle-Aquitaine, d'établir le diagnostic. Deux campagnes de mesures ont été réalisées pendant un mois en avril-mai et septembre-octobre 2016 pour définir l'état initial de la zone d'étude. ATMO N-A procédera ensuite à l'estimation des émissions de polluants et de concentration, par modélisation, sur la RN 147 existante (avec ou sans la réalisation de l'aménagement) et sur le futur tracé à la date prévue à sa mise en service. L'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air sera incluse dans l'étude d'impact.</p> <p>Les résultats de ces campagnes pourront être communiqués par le maître d'ouvrage aux associations qui le souhaiteront.</p>
---------------------	--	--

Éléments de socio-économie

- de 5 observations	Les 2 variantes vertes et magenta sont équivalentes en coût et le critère « socio-économique » est nettement plus favorable pour la verte que la magenta.	Suite à l'évaluation socio-économique, les variantes verte et magenta sont toutes les deux rentables et présentent donc un intérêt pour la collectivité. Certes, la variante verte est légèrement plus intéressante mais les écarts entre la VAN/SE et la VAN par euro investi des deux tracés ne sont pas très significatifs et ne permettent pas de les classer différemment dans l'échelle de sensibilité.
6 à 15 observations	Développement du trafic non pris en compte notamment le trafic national ; Augmentation du trafic vers l'extension ZI nord non pris en considération pour la recherche d'un parcours plus court et direct. Passage à l'ouest (magenta) alors que le trafic majoritaire est à l'est ?	<p>Les hypothèses de projection prennent en compte les évolutions de tous les types de trafic, avec des hypothèses spécifiques pour la ZAC de la Grande Pièce.</p> <p>Les écarts de trafic entre la variante magenta et les variantes bleue et verte restent limités à 5 %.</p>

- de 5 observations	<p>Est ce qu'un bilan carbone a été effectué ? La COP 21 est elle prise en compte ?</p>	<p>A cette étape d'étude, un bilan carbone n'est pas obligatoire. Néanmoins, le bilan socio-économique intègre une monétarisation des gains/pertes d'émissions de gaz à effet de serre, qualité de l'air et d'effets amont/aval des circulations.</p> <p>Le projet induit une très légère augmentation des circulations, défavorable en termes environnementaux (pour toutes les variantes). Mais les gains attendus en termes de sécurité sont deux fois supérieurs aux pertes environnementales monétarisées.</p>
----------------------------	---	---

Les enseignements

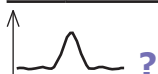
Plusieurs questions remettent en cause la cotation de plusieurs critères environnementaux. Cette lecture est liée à deux faits :

- Les études de l'APS de 2003 à 2007 entre Limoges et Bellac ont été effectuées dans un autre contexte et une réglementation différente en ce qui concerne la prise en compte des impacts environnementaux ;
- La difficulté d'interprétation du passage d'un impact brut à un impact résiduel après application de mesures d'évitement et de réduction.

Des questions ont été soulevées sur la prise en compte des trafics futurs et leurs projections considérées comme sous-estimées. La DREAL se base sur les études de trafic réalisées selon les règles de l'art à partir de logiciels expertisés qui s'appuient sur les derniers comptages autour de la zone, les enquêtes origine/destination spécifiques et sur des indicateurs reconnus.

THÈME 5 - MILIEU AGRICOLE

Observations, remarques, propositions formulées	Éléments de réponse de la DREAL
---	---------------------------------



6 à 15 observations	<p>Les interrogations des agriculteurs portent principalement sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les pertes de surfaces engendrées par les emprises du projet et leurs conséquences sur les aides de la politique agricole commune, • les effets de coupure sur le fonctionnement de l'activité agricole avec des difficultés de circulation liée aux déplacements intra ou inter parcellaires, • la suppression supposée des alimentations en eau des parcelles, • les risques de pollution des parcelles par les eaux de ruissellement de la route. 	<p>En préambule aux réponses, il faut souligner qu'une démarche auprès des agriculteurs a d'ores et déjà été conduite lors des études initiales des variantes. En effet, le maître d'ouvrage a mandaté la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne pour dialoguer et interroger les agriculteurs situés dans la zone d'étude afin d'établir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'état initial de la zone d'étude et ses enjeux (siège, foncier, productions, certifications, agrotourisme, bâtiments, cheminements, pérennité, avenir et projets...), • la description des impacts génériques sur l'activité agricole, • l'analyse des quatre variantes. <p>Ces investigations ont permis d'alimenter les études et la comparaison des variantes.</p> <p>Après l'arrêt du choix de la variante, la chambre d'agriculture poursuivra sa mission auprès des agriculteurs concernés et fournira des analyses plus précises pour répondre aux problèmes soulevés et aux besoins de compensations.</p> <p>En ce qui concerne les possibilités de compensations agricoles, elles sont réglementées par des textes. Ces mesures feront l'objet de dialogues avec les agriculteurs et des solutions leur seront proposées au cas par cas par le maître d'ouvrage.</p>
6 à 15 observations	<p>Pertes de surfaces engendrées par les emprises du projet et leurs conséquences sur les aides de la politique agricole commune</p>	<p>Le maître d'ouvrage a mis en place, dès les études initiales, des procédures d'échanges d'informations avec la SAFER Marche-Limousin lui permettant de connaître les terres agricoles disponibles dans la zone d'étude ou sa proximité en vue d'anticipation pour les compensations éventuelles.</p>
6 à 15 observations	<p>Les effets de coupures et le problème des circulations.</p>	<p>Les effets de coupures et le problème des circulations seront examinés en détail lors des études de la variante retenue. Les agriculteurs concernés feront l'objet d'une enquête approfondie individuelle menée par la chambre d'agriculture afin de déterminer en détail les besoins de cheminements ; il sera alors proposé une série de mesures adaptées pour garantir ces derniers.</p>

- de 5 observations	Approvisionnement en eau des exploitations et rétablissement des dispositifs existants.	Un inventaire exhaustif des points d'eau et aqueducs ou conduites a déjà été effectué et sera complété afin de garantir l'approvisionnement des exploitations en rétablissant des dispositifs assurant les besoins existants.
- de 5 observations	Risques de ruissellement des eaux polluées de la nouvelle route.	<p>Au cours des études de la variante retenue, les dispositifs d'assainissement prennent en compte les risques de ruissellement des eaux du nouveau projet. Les systèmes d'assainissement prévoient la mise en place de fossés ou de cunettes qui véhiculeront les eaux de ruissellement vers des bassins prévus systématiquement au niveau des points bas du relief le long de l'infrastructure. Ainsi, tout déversement d'eaux polluées directement dans le milieu traversé sera évité, tout comme les déversements intempestifs de polluants liés à des accidents ou incidents de la circulation.</p> <p>De même, des mesures spécifiques seront imposées aux cahiers des charges « travaux » afin d'exiger des obligations de protection du milieu physique et agricole pendant le chantier.</p>

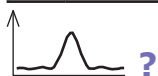
Les enseignements

Les interrogations des agriculteurs portant sur les pertes de surfaces agricoles, les effets de coupures, l'approvisionnement en eau et les risques de pollution des eaux paraissent fondés et légitimes.

Le maître d'ouvrage s'engage à continuer le dialogue avec eux, en s'appuyant sur les organismes compétents en la matière, afin d'apporter des réponses et des solutions concrètes aux différents impacts sur leur exploitation.

THÈME 6 - LA PROCÉDURE POST-CONCERTATION

Observations, remarques, propositions formulées	Éléments de réponse de la DREAL
---	---------------------------------



16 à 30 observations	Pourquoi les personnes concernées par le projet n'ont pas été contactées par l'État ?	Pour l'élaboration d'un projet d'aménagement routier, la première phase consiste à rechercher, étudier, analyser et à comparer les différentes solutions possibles permettant de réaliser l'opération projetée. A ce stade des études, les échelles retenues sont adaptées et le travail est mené d'une manière collective et non individuelle. Après bilan de la concertation et lorsque le maître d'ouvrage aura arrêté la solution d'aménagement à porter à l'enquête publique, les études seront approfondies pour permettre d'individualiser la connaissance des impacts du projet et les personnes seront contactées pour en limiter les inconvénients.
6 à 15 observations	La valeur des biens immobiliers va chuter aux abords de la variante retenue	Il est difficile de projeter la valeur d'un bien dans le temps. Il n'existe pas d'outil permettant d'estimer la dépréciation immobilière dans l'avenir parce que les marchés immobiliers varient tout le temps. Pour le dossier d'enquête publique, France Domaine évalue les biens que l'on est susceptible d'exproprier en fonction des ventes sur le secteur. Lorsque l'État est en mesure d'acheter le bien, après la déclaration d'utilité publique du projet, soit un ou deux ans plus tard, le marché peut avoir évolué à la hausse ou à la baisse.
- de 5 observations	Quelle procédure est mise en place pour l'acquisition des biens immobiliers ?	Après l'arrêt du choix de la variante, les études seront approfondies et l'étape de concertation individuelle sera engagée pour les propriétaires concernés directement par le tracé afin d'appliquer la séquence « éviter, réduire et compenser ». Ensuite, si la décision d'acquérir le bien est actée, le service de France Domaine évaluera les propriétés pour prise en compte dans le dossier d'enquête publique. Après celle-ci et si la décision de poursuivre l'aménagement est validée, la déclaration d'utilité publique du projet sera prise par décret. L'État pourra alors procéder aux acquisitions foncières après négociation ou expropriation.
16 à 30 observations	Quelles seront les protections sonores au droit des habitations ?	Des mesures acoustiques en façade ont été effectuées sur les habitations de la zone d'étude afin de connaître l'ambiance sonore des zones. Cet état initial va permettre de définir les objectifs de protection acoustique du futur aménagement. Pour les maisons qui sont impactées, c'est-à-dire qui sont en bordure de l'aménagement, la solution de réduction des effets sonores peut se résoudre par des merlons ou des écrans acoustiques, mais aussi par de l'isolation de façade. Des solutions de cumul de l'isolation de façade et de mise en place d'écrans acoustiques peuvent être retenues. Dès lors que la nouvelle route laisse des effets de bruit résiduels au-dessus du seuil admissible, les isolations de façades et les écrans acoustiques sont réalisés dans le cadre du projet routier pour ramener les impacts au-dessous des seuils réglementaires. Après l'arrêt du choix de la variante et dans le cadre du dossier d'enquête publique, les riverains concernés seront contactés afin de recueillir les éléments permettant de mettre en œuvre la solution la plus appropriée pour limiter les nuisances.

Financement de l'aménagement

- de 5 observations	<p>Le montant inscrit au contrat de plan ne permet pas de financer le projet.</p>	<p>En effet, ce projet ainsi que la réalisation d'un créneau de dépassement sont inscrits au CPER 2015-2020 que pour 67M€ qui correspond à une première enveloppe mobilisable. Selon le calendrier, les études approfondies de la variante retenue vont commencer en 2018 après l'enquête publique. Des fonds seront mobilisés sur la période 2018-2020 mais, ces 67M€ n'auront pas été consommés en totalité. Le projet sera lancé et il faut laisser aux élus et à l'État le soin de décider, au moment de la révision du contrat de plan en 2018, du complément dont on aura besoin pour cette opération. On sait aujourd'hui qu'on peut faire les études et commencer les travaux avec cette première enveloppe. De plus, deux tranches fonctionnelles peuvent être dégagées pour la réalisation de cet aménagement afin qu'une première phase de travaux puisse être réalisée avec l'enveloppe inscrite au CPER 2015/2020.</p>
----------------------------	---	---

Les enseignements

Des personnes, situées à proximité des variantes, s'interrogent sur le fait de ne pas avoir été contactées pour une présentation du projet, craignent pour la valeur de leurs biens et cherchent à connaître les protections sonores qui pourraient être mises en œuvre.

La DREAL va mener des démarches visant à répondre aux interrogations au cours des études préalables à l'enquête publique.

EN GUISE DE CONCLUSIONS...

Oui à un aménagement de la RN 147... urgence à le réaliser...

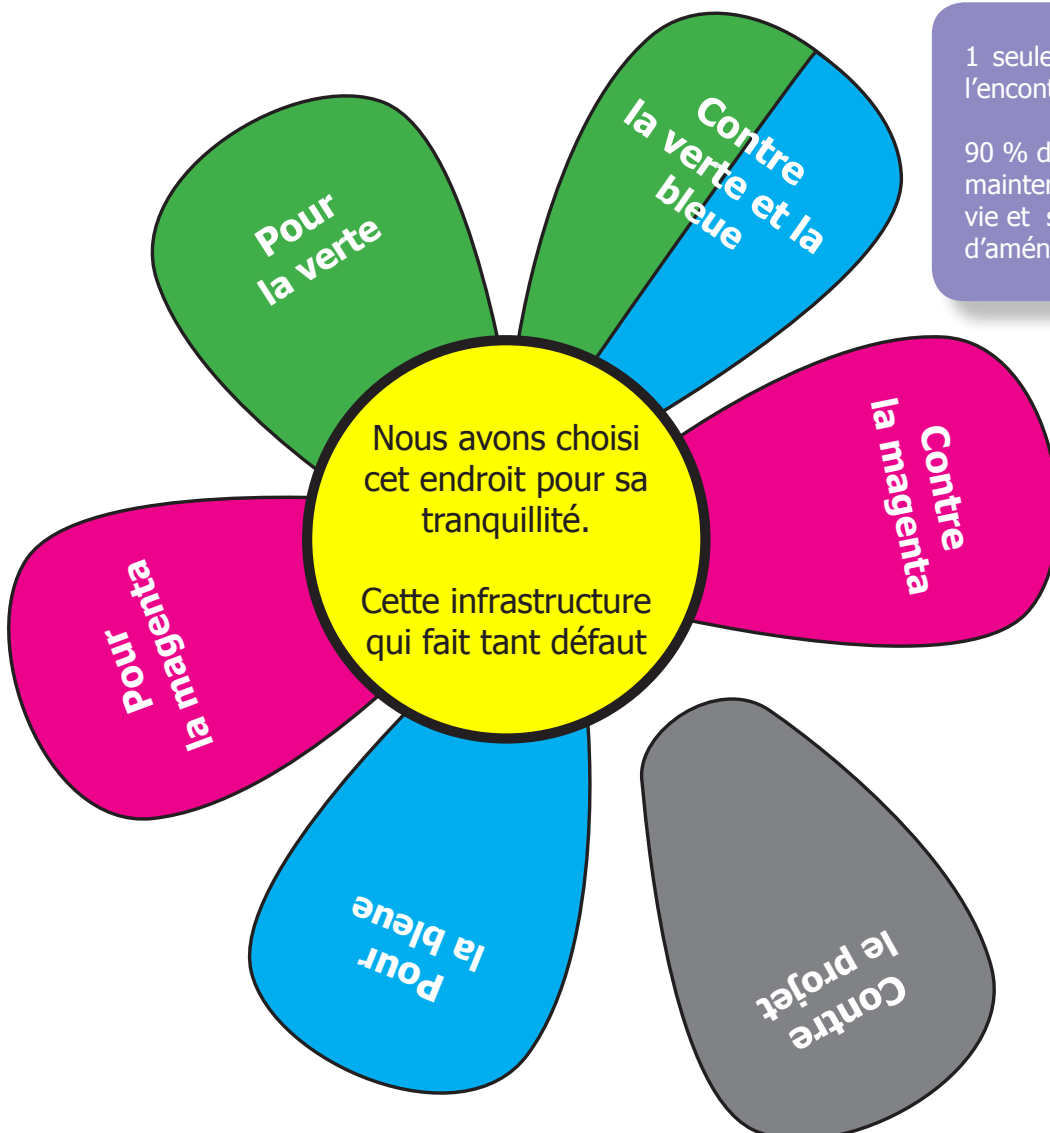
Dans une très large majorité, les personnes qui se sont exprimées sont unanimes pour reconnaître les dysfonctionnements de la RN 147 actuelle qui est considérée comme très accidentogène.

Sur tous les supports de la concertation, on relève un large consensus sur la nécessité d'améliorer les conditions de sécurité et de confort des usagers, d'améliorer le cadre de vie des riverains.

De ce point de vue, l'utilité et la nécessité d'un projet permettant de répondre aux objectifs présentés n'ont pas été remises en question tout au long de la concertation par de très nombreux participants.

Toutefois, pour permettre de fluidifier le trafic, améliorer le confort et la sécurité de la RN 520, beaucoup de personnes réclament également son aménagement de façon concomitante à celui de la RN 147.

Ainsi, la nécessité, l'importance et l'urgence de la réalisation de ces projets sont citées tout au long de la concertation par de très nombreux participants.



1 seule personne s'est exprimée à l'encontre des objectifs du projet.

90 % des contributions souhaitent maintenir le choix de leur cadre de vie et sont favorables à un projet d'aménagement à 2x2 voies.

Une solution alternative et deux tendances

Une association a proposé une alternative afin de relier la variante verte au diffuseur d'Anglard en utilisant la route départementale n° 7 pour un sens de circulation.

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/>

Elle suggère également de réaliser des tranchées couvertes pour une partie du tracé.

70 % de contributions préconisent la solution magenta et sont opposées aux solutions verte et bleue.



20 % des participants sont favorables aux solutions verte, bleue et alternative et rejettent la solution magenta.

10 % des personnes ont apporté un avis particulier :

- réaliser des créneaux de dépassement,
- favoriser d'autres modes de transport,
- conserver le milieu environnemental,
- favorable au projet sans spécifier de variante,
- conducteurs dangereux et impatients, refus du projet.

Des débats nombreux...

L'importance des contributions déposées sur l'ensemble des moyens mis à la disposition du public démontre l'intérêt du projet et une information correcte de la concertation bien relayée par les associations.

Pour les participants, le projet à 2x2 voies répond aux objectifs de sécurité, de réduction des nuisances subies par les riverains et les usagers et d'amélioration de la desserte du territoire.

Le projet de la LGV Poitiers-Limoges perturbe la lisibilité du schéma d'aménagement.

Tout au long de la concertation, la DREAL a expliqué et précisé la démarche du choix de la zone d'étude et des variantes, de la détermination et cotation des éléments de comparaison des variantes.

Malgré des interrogations légitimes des riverains, l'analyse multi-critères n'est pas remise en cause (est confortée ou est consolidée).

La solution alternative, présentée par une association, n'est pas adaptable sans déroger aux normes, règles techniques, et sans générer des écarts aux règles de l'art. Elle ne permet pas de répondre aux objectifs de sécurité, n'apporte pas de gains en consommation d'espace et reste d'une incidence forte sur le cadre de vie de la variante ainsi modifiée.

Le monde agricole s'interroge sur les effets du projet pour leurs exploitations.

La comparaison des variantes a été largement débattue au cours des différents échanges.

La variante préférentielle

A ce stade des études, et suite à la concertation, la DREAL note que l'utilité du projet est admise dans le cadre d'un aménagement concomitant de la RN 520.

La solution magenta présente le meilleur compromis entre les études techniques, les effets environnementaux, socio-économiques et le coût d'investissement.

La variante magenta satisfait, selon les études menées à ce jour, aux objectifs du projet de mise à 2x2 voies. Elle améliore les conditions de sécurité routière, l'accessibilité du territoire et réduit les nuisances subies par les riverains et les usagers.

Quelle suite après la validation de la solution retenue ?

Il convient de poursuivre les études préalables en conduisant les actions suivantes pour respecter les objectifs du projet :

- ✓ optimiser les caractéristiques techniques et les fonctionnalités du projet (adaptation du tracé en plan, du profil en long, détermination des points d'échanges et des rétablissements, approfondissement des mesures d'évitement de réduction, voire de compensation associée, fiabilisation du coût, et affinement du bilan socio-économique),
- ✓ prendre contact avec les riverains impactés, les exploitants agricoles et les différents gestionnaires de réseau pour réduire les inconvénients et finaliser la conception de l'opération en prenant en compte les contraintes au plus près du terrain,
- ✓ engager la consultation inter-service,
- ✓ poursuivre le dialogue avec les partenaires,
- ✓ préparer le dossier à porter à l'enquête publique.



**Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement de Nouvelle-Aquitaine**

15, rue Arthur Ranc
CS 60539 – 86020 Poitiers CEDEX
Tél : 33 (0) 5 49 55 63 63 - Fax : 33 (0) 5 49 55 63 01
Mél : nouvelle-aquitaine@developpement-durable.gouv.fr
Directeur de publication : Patrice GUYOT
Chef de projet : Guy GAZEAU
Crédit photos : DREAL
Réalisation DREAL

Dépôt légal : à parution
N° ISSN : 2109-537X

