

AVRIL 2019

# RN 147 – Créneau de dépassement Limoges – Bellac

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



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION  
INTERDÉPARTEMENTALE  
DES ROUTES

CENTRE-OUEST



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

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

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

## SOMMAIRE

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

# 1. RAPPEL DES OBJECTIFS ET DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

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

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

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

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

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

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



RN147 à Berneuil



RN147 à Chamborêt



## 1.2. CONTEXTE GENERAL DE L'AMENAGEMENT DE LA RN147

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

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

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

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

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

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

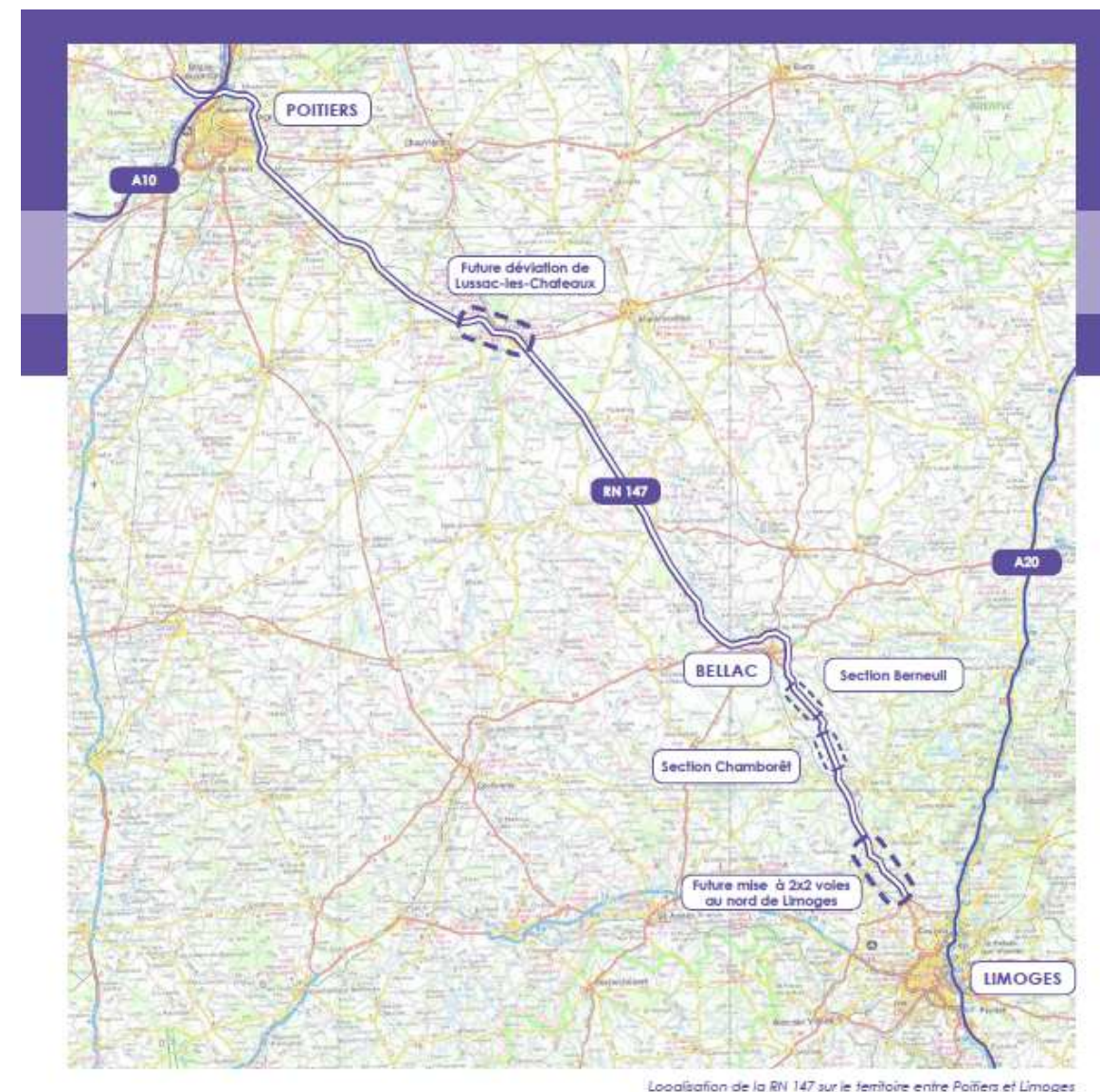
Les distances actuelles entre les créneaux de dépassement sont importantes et participent à dégrader les conditions de circulation des usagers de la RN147 : allongement des temps de parcours, accroissement de l'insécurité de l'axe en cas de dépassement en dehors des créneaux...

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

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

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

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



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

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

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

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

### 1.3. PRESENTATION DES VARIANTES ETUDIEES

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

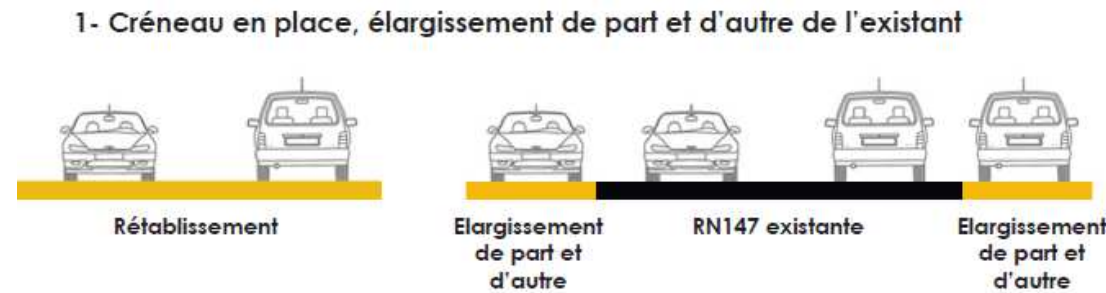
- 2 par élargissement de la chaussée existante,
- 1 par création d'une nouvelle chaussée en parallèle

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

### SCHÉMAS DES DIFFÉRENTES VARIANTES ENVISAGÉES

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

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



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

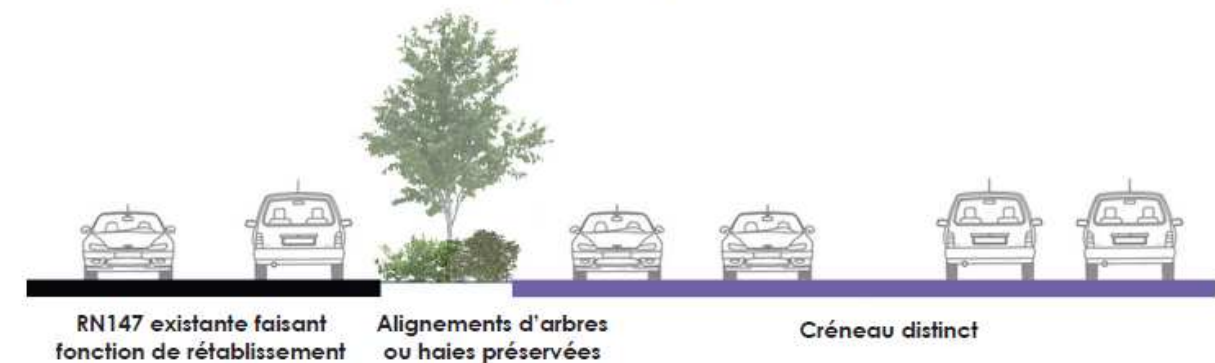
- Reprise de la chaussée en place
- Création d'une double voie côté Est
- Création d'une voie de rétablissement à l'Ouest du créneau
- Création d'un passage inférieur pour le rétablissement des voies agricoles



#### 3- Créneau distinct :

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

#### 3- Créneau distinct





## 2. L'ORGANISATION ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

## 2.1. UNE CONCERTATION REGLEMENTAIRE POUR RETENIR LE FUSEAU

### LE CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION

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

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

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

### LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Le dispositif de concertation visait à :

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

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

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

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

## 2.2. ENJEUX ET CONTENU DU BILAN DE LA CONCERTATION

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

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

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

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

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

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

## 2.3. ACTEURS DU PROJET

### LE MAÎTRE D'OUVRAGE

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

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

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

### LE GARANT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

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

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

### LES PARTENAIRES FINANCIERS

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

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

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

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

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

Un affichage dans les mairies de Berneuil et Chamborêt

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

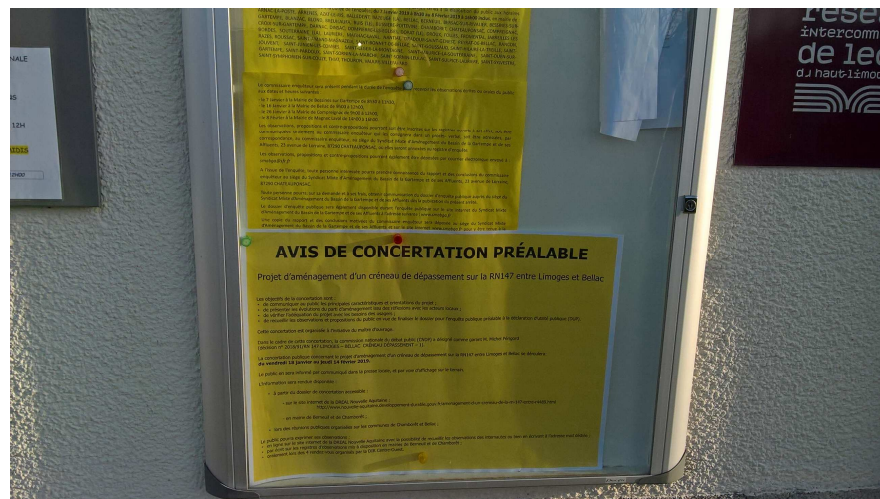
La diffusion d'une affiche au format A3 dans tous les commerces du secteur

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

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



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



Affichage en mairie

### 2.4.1. Dispositif d'information

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

#### Le dossier de concertation



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

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

Ce document a été mis à disposition du public :

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



## Les réunions publiques

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

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

### Déroulement des réunions publiques :

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

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

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



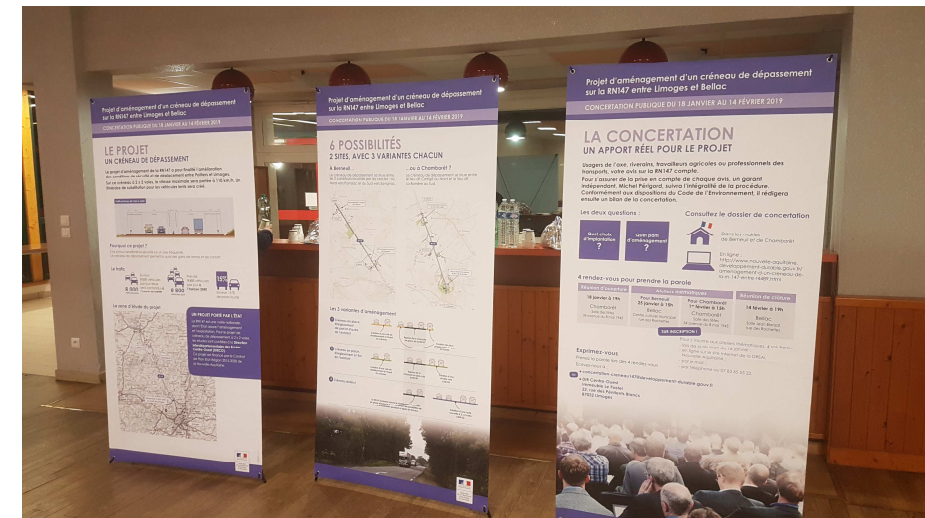
Atelier à Chamborêt

## L'exposition itinérante

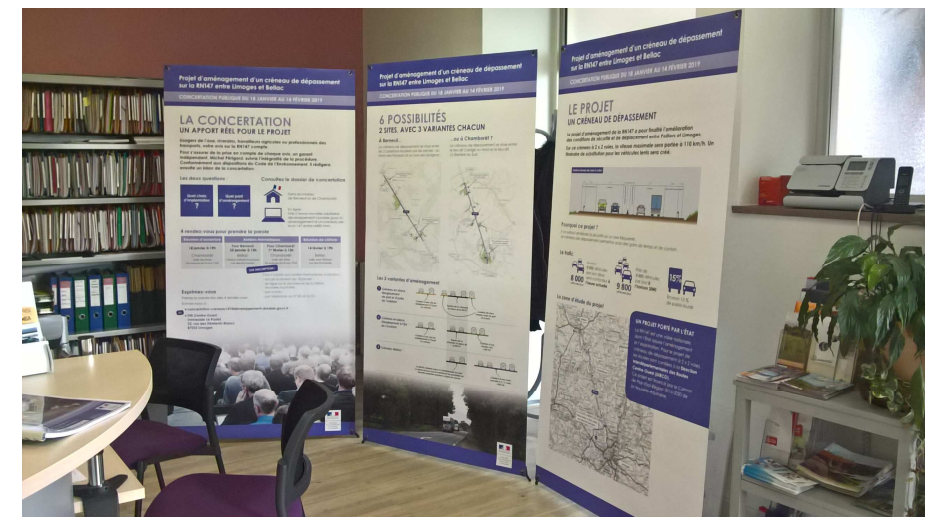
Grâce à ces trois panneaux d'exposition, la population locale a pu prendre connaissance d'informations que ce soit sur le projet, son historique, ses enjeux, ses acteurs, sur les principales caractéristiques de chacune des variantes de tracé... mais aussi sur les modalités d'information et de concertation.

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

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



Exposition itinérante en réunion d'ouverture de la concertation



Exposition itinérante à Chamborêt

## 2.4.2. Moyens d'expression du public

Le public avait la possibilité de s'exprimer via :

### Des réunions publiques et ateliers

### Des registres d'expression

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



Cahiers de doléances en mairies

### Une adresse postale

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

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

### Un outil d'expression numérique

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

[concertation-creneau147@developpement-durable.gouv.fr](mailto:concertation-creneau147@developpement-durable.gouv.fr)

ou

[michel.perigord@garant-cndp.fr](mailto:michel.perigord@garant-cndp.fr)

Le site Internet dédié :

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

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

#### □ RÉPARTITION DES CONTRIBUTIONS PAR MOYEN D'EXPRESSION

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

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

40 participants sont intervenus au cours des deux réunions publiques.

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

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

Les 2 registres de concertation ont recueilli 4 observations :

- 2 à Berneuil ;
- 2 à Chamborêt.

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

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

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

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

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

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

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

#### □ BILAN DES MOYENS D'EXPRESSION

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

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



## 4. LE BILAN QUALITATIF : QUELS THÈMES ABORDÉS ?

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

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

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

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

Les contributions ont été regroupées autour des quatre thèmes suivants :

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

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

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

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

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

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

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

## Thème n°1 : Parti d'aménagement

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

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



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

## Thème n°2 : Modalités techniques de réalisation du créneau

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

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

### Thème n°3 : Environnement

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



### Thème n°4 : Autres sujets

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

## 5. LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES A DONNER

## 5.1. LES CONCLUSIONS DU GARANT DE LA CONCERTATION

### Avis du garant sur la concertation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5.2. LES CONCLUSIONS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

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

### 1) SUR LE SUJET DE L'OPPORTUNITE

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

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

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

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

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

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

L'aménagement offre aux usagers de cette route :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sur ce sujet deux éléments sont à prendre en compte :

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

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

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

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

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



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

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

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

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

## 3) SUR LA LOCALISATION DES CRENEAUX

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

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

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

Le maître d'ouvrage considère :

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

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

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

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

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

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

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

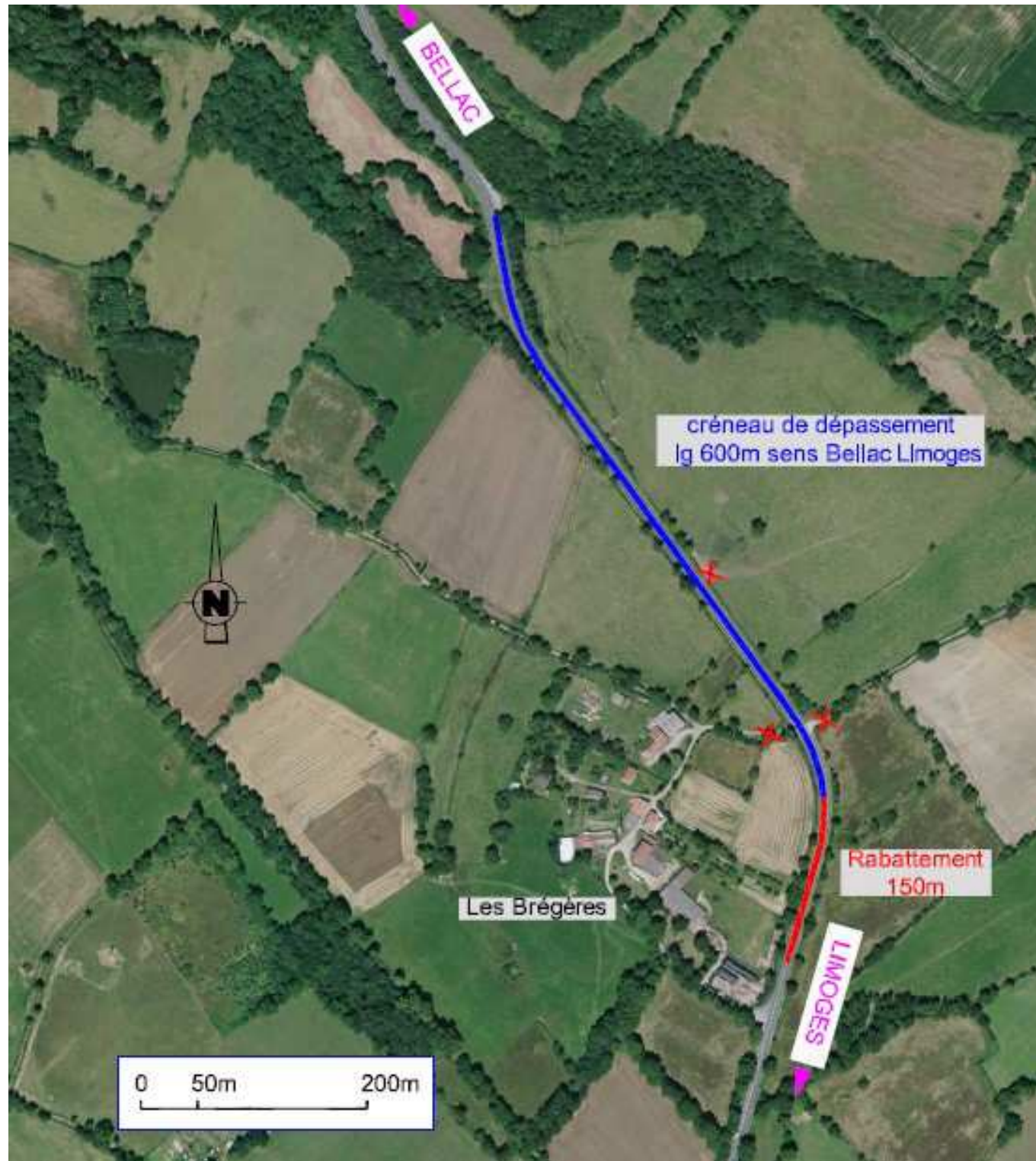
Le Maître d'ouvrage s'engage à étudier l'aménagement d'un itinéraire alternatif permettant de réduire les allongements de parcours (cf annexe 5). Cet itinéraire emprunterait le tracé d'un chemin rural passant à travers un espace boisé. Compte tenu du faible trafic, le chemin rural qui sera aménagé ne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

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

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

## 6. ANNEXES

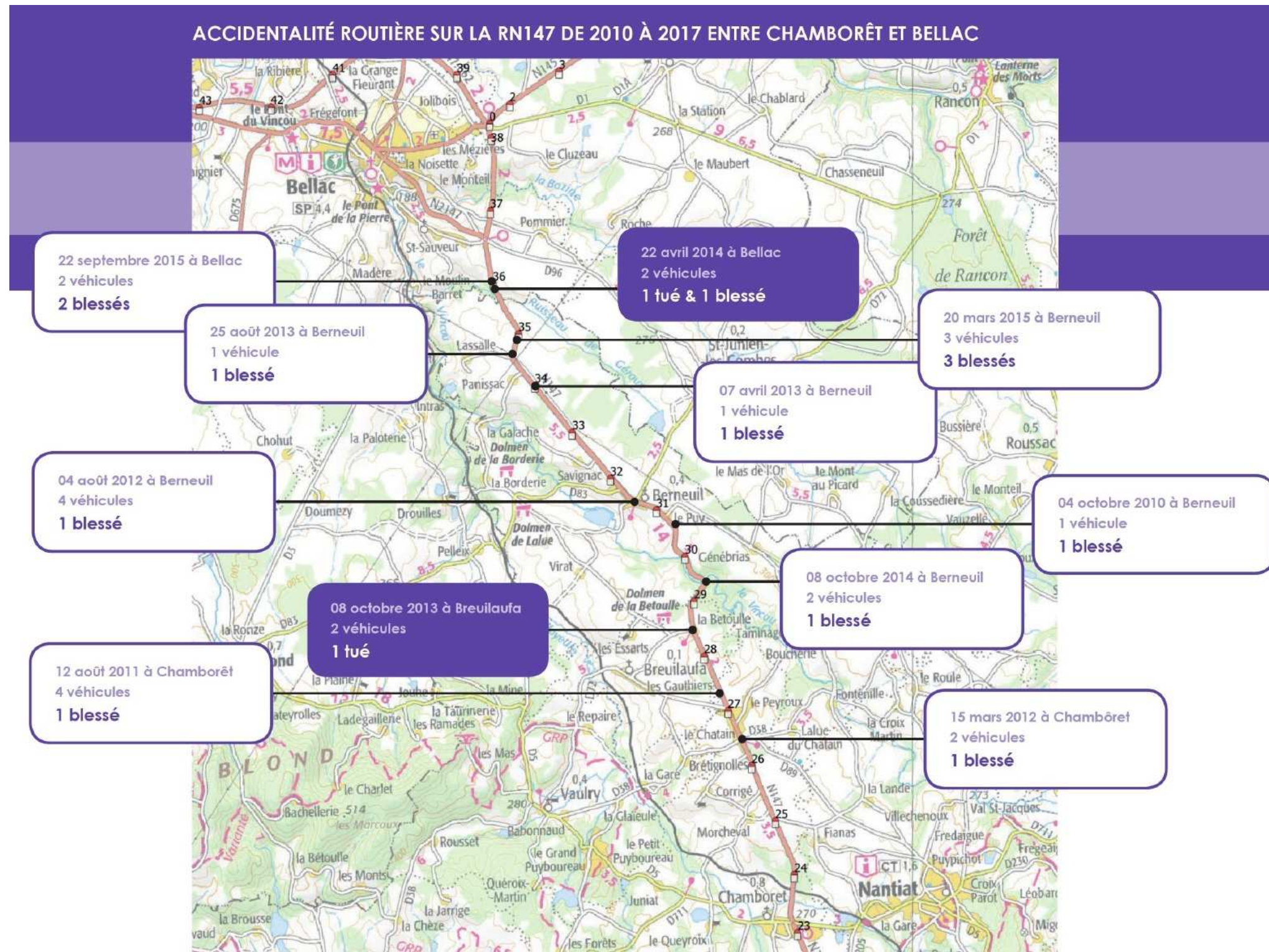
6.1. ANNEXE 1 : COMPARAISON AMENAGEMENT 2x2 VOIES OU 2+1 VOIES



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

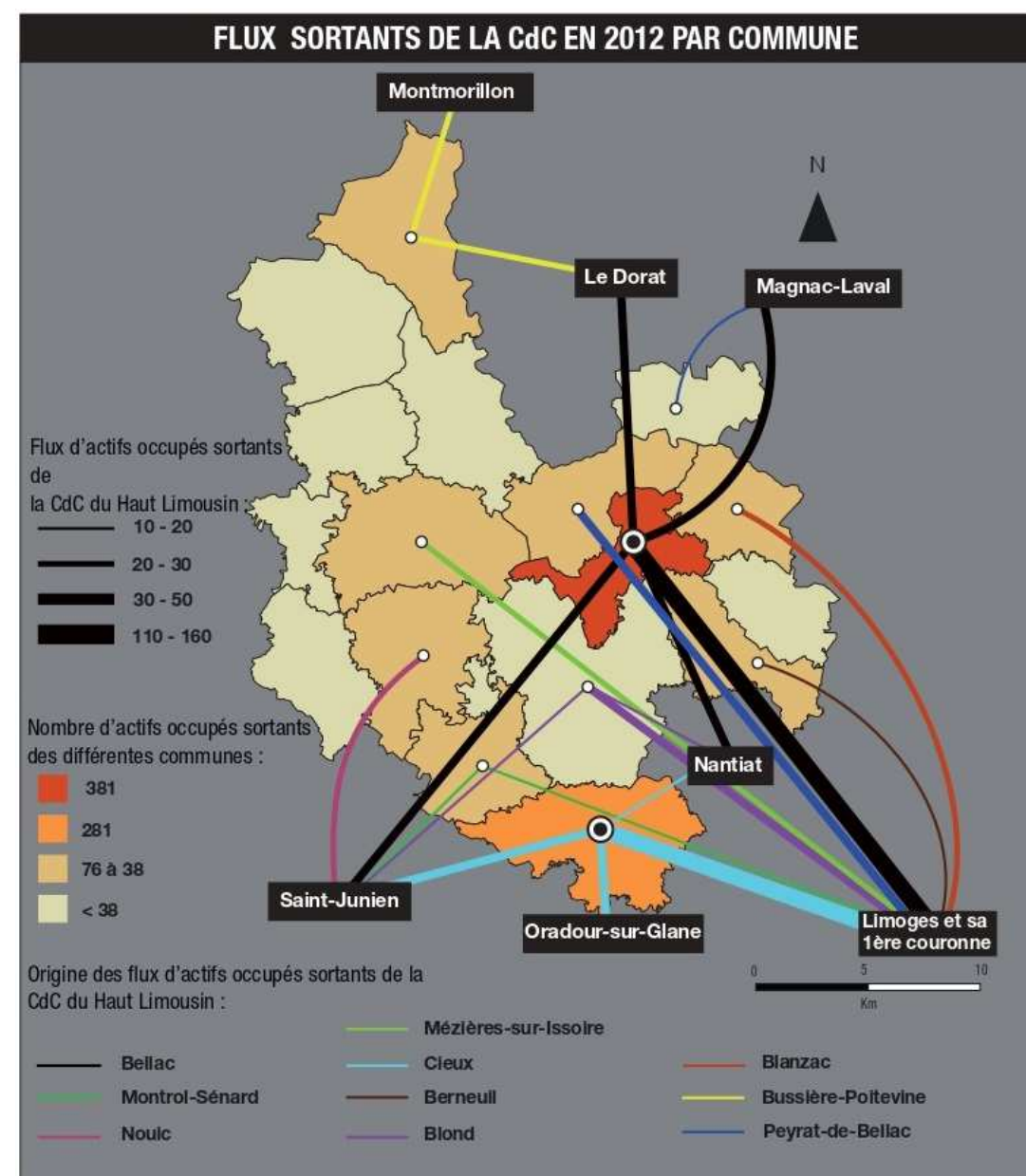
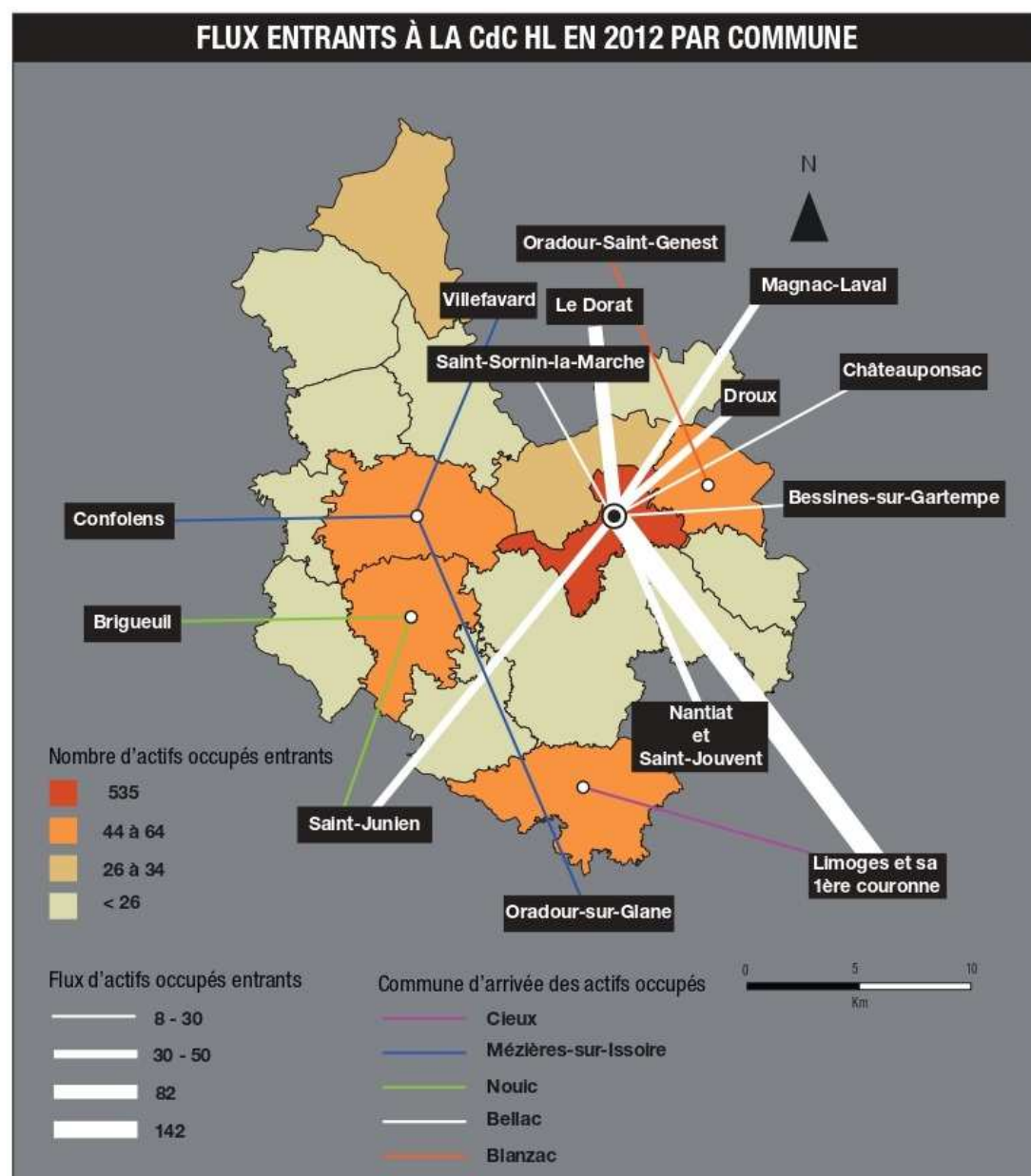


**6.2. ANNEXE 2 : ACCIDENTALITE ROUTIERE SUR LA RN147 DE 2010 A 2017 ENTRE CHAMBORËT ET BELLAC**





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



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



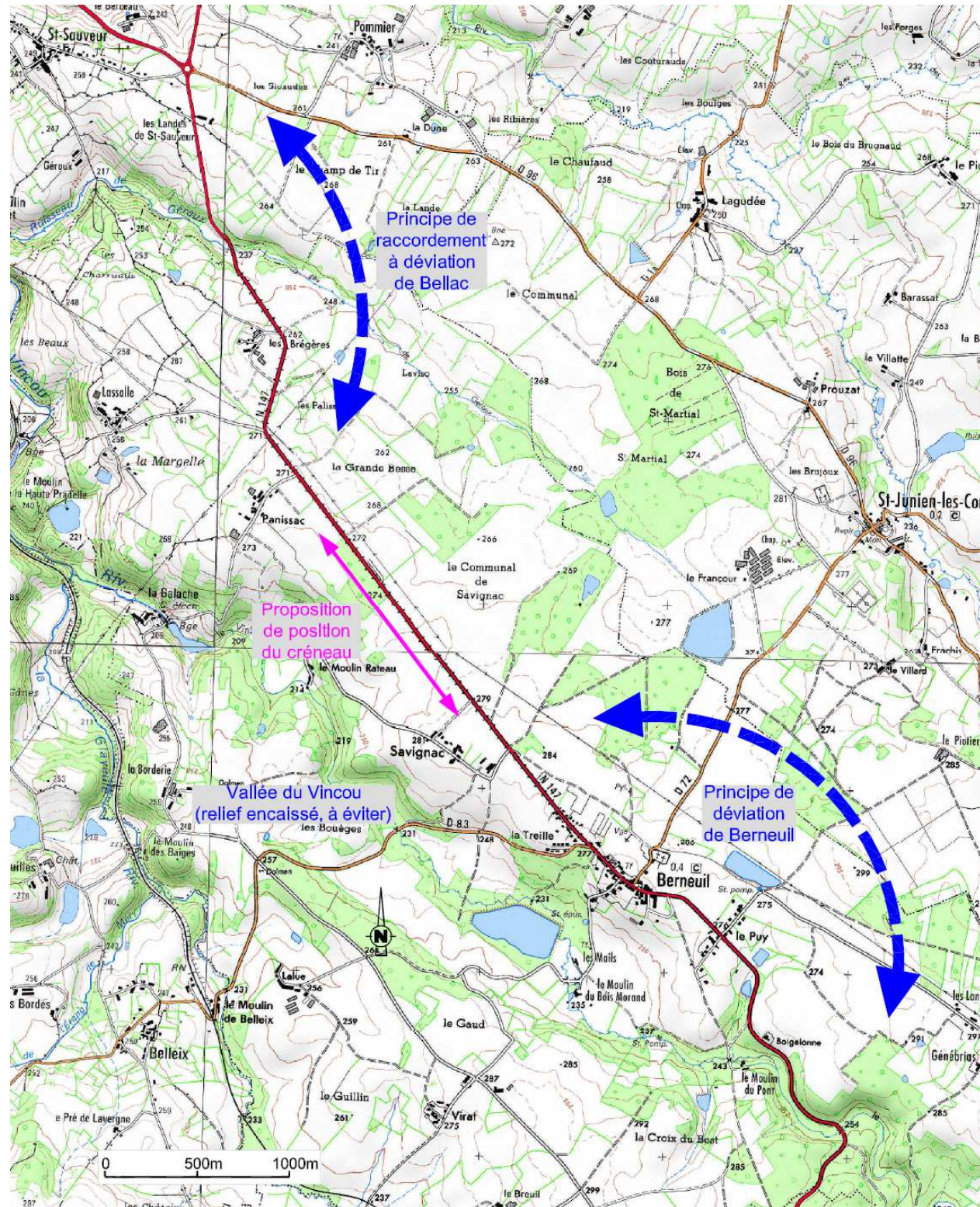


6.5. ANNEXE 5 : AMENAGEMENT D'UN ITINERAIRE ALTERNATIF





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





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



PRÉFET DE LA HAUTE-VIENNE

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

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

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

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

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

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

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

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

**Sur** proposition du secrétaire général,

### ARRÊTE :

#### Article 1<sup>er</sup> :

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

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

#### Article 2 :

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

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

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

L'information sera rendue disponible :

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

Le public pourra exprimer ses observations :

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

#### Article 3 :

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

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

#### Article 4 :

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

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

#### Article 5 :

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

#### Article 6 :

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

#### Article 7 :

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

Limoges, le 21 DEC. 2018

Le Préfet  
Pour le Préfet,  
le Secrétaire Général  
  
Jérôme DECOURS



## 6.8. ANNEXE 8 : PRINCIPAUX SUPPORTS DE COMMUNICATION

# AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

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

Les objectifs de la concertation sont :

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

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

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

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

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

L'information sera rendue disponible :

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

Le public pourra exprimer ses observations :

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

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

**Concertation  
publique**

**Du 18 janvier au 14 février**

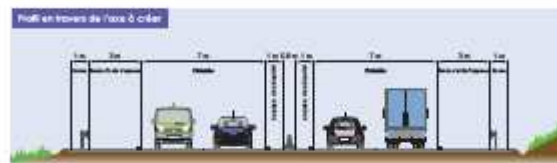
**Participez  
à Berneuil et  
à Chamborêt**

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

CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 JANVIER AU 14 FÉVRIER 2017

LE PROJET  
UN CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT

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



Pourquoi ce projet ?

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

Le trafic



La zone d'étude du projet



UN PROJET PORTÉ PAR L'ÉTAT

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



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

CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 JANVIER AU 14 FÉVRIER 2017

LA CONCERTATION  
UN APPORT RÉEL POUR LE PROJET

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

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

Les deux questions :



Consultez le dossier de concertation



4 rendez-vous pour prendre la parole

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

sur INFORMATION

Pour s'inscrire aux ateliers thématiques, 4 solutions :

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

Exprimez-vous

Prenez la parole lors des 4 rendez-vous

Ecrivez-nous à :

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





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

CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 JANVIER AU 14 FÉVRIER 2019

## 6 POSSIBILITÉS 2 SITES, AVEC 3 VARIANTES CHACUN

### À Bemeuil...

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



### ...ou à Chamborêt ?

Le créneau de dépassement se situe entre le lieu-dit Corrigé au Nord et le lieu-dit La Barrière au Sud.



### Les 3 variantes d'aménagement



## LE PROJET EN BREF

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

**UN PROJET PORTÉ PAR L'ÉTAT**  
La RN147 est une voie nationale, dont l'Etat assure l'aménagement et l'exploitation. Pour le projet de créneau de dépassement à 2 x 2 voies, les études sont confiées à la Direction Interdépartementales des Routes Centre-Ouest (DIRCO).

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



## LA CONCERTATION

### UN APPORT RÉEL POUR LE PROJET

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

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

### PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

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

4 rendez-vous			
Réunion d'ouverture	Ateliers thématiques		Réunion de clôture
18 janvier à 11h Chamborêt Salle de Mairie 04 75 43 45 52	Pour Bemeuil 25 janvier à 18h Seloac Centre Culturel Municipal 04 75 43 45 52	Pour Chamborêt 11 février à 18h Chamborêt Salle de Mairie 04 75 43 45 52	14 février à 11h Seloac Salle Jean Bourcier 04 75 43 45 52

**S'exprimer**

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

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

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



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

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

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

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

.....

.....

.....

.....

.....

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

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

Prénom .....

E-mail .....

OUI  NON

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

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



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

## 6.9. ANNEXE 9 : COMPTES-RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

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

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

### Compte-rendu



Concertation publique du 18 janvier au 14 février 2019

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

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

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

### Introduction

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

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

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

### Présentation

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

La DIRCO expose ensuite les éléments techniques du projet.

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

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

Réunion de lancement : 18 janvier 2019

2



## Échanges avec le public

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

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

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

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

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

- *Dominique BIROT* explique que rectifier les virages dangereux n'est pas possible avec l'enveloppe allouée par le contrat de plan Etat-Région. Les délais d'études et de réalisation ne sont pas non plus les mêmes que pour un crèneau de dépassement. Il souligne aussi que les accidents sur la RN 147 n'ont pas eu forcément lieu dans des virages<sup>1</sup>. Il faut surtout apaiser la conduite des automobilistes, ce qui est un des effets des crèneaux de dépassement.
- *Pascale SILBERMANN* ajoute qu'il faut permettre aux automobilistes d'être plus patients et de dépasser les véhicules lents, pour sécuriser la route.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Synthèse du garant de la concertation

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

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

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

Parmi les remarques exprimées pendant la réunion, il relève :

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

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

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

## Conclusion

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

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

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

### Compte-rendu



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

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

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

### Présentation

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Premier temps d'échanges avec le public

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

## Synthèse du garant de la concertation

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

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

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

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

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

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

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

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



## Second temps d'échanges avec le public

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dominique BIROT remercie les participants et clôt la réunion.

## 6.10. ANNEXE 10 : COMMUNIQUÉ ET LES ARTICLES DE PRESSE

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

### Routes

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

CHAMBORET TRAVAUX - URBANISME RURALITÉ POLITIQUE

Publié le 16/01/2019 à 11h00



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

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

1 sur 3

16/01/2019 à 14:11

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

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

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

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

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

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

### Quatre réunions, du 18 janvier au 14 février

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

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

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

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

2 sur 3

16/01/2019 à 14:11



Accueil > Infos > Transports > Haute-Vienne : début ce vendredi de la concertation publique pour un créneau de dépassement sur la RN147

Transports

## Haute-Vienne : début ce vendredi de la concertation publique pour un créneau de dépassement sur la RN147

Jeudi 17 janvier 2019 à 18:22

Par Alain Ginestet et Françoise Ravanne, France Bleu Limousin

C'est ce vendredi 18 janvier que débute la concertation publique sur la création d'un créneau de dépassement entre Limoges et Bellac. C'est le premier acte de la mise en place des aménagements à venir sur la RN147, la route entre Limoges et Poitiers, où la circulation est un véritable casse-tête.

### LES PLUS CONSULTÉS

- Politique**  
1 Primes en liquide : Claude Guéant définitivement condamné à un an de prison ferme  
France Bleu
- Faits divers - Justice**  
2 Mulhouse : il revend en ligne une moto volée, les policiers se font passer pour des clients et l'interpellent  
France Bleu
- Insolite**  
3 En Mayenne, un étudiant retrouve son chat après un an et demi de recherches  
France Bleu

14 JANVIER 2019 LE POPULAIRE DU CENTRE

**DESSINÉ-SUR-LE-TEMP. Spectacle.** L'association culturelle Graines de Rue reprend sa programmation. En ce début d'année 2019, l'association accueille plusieurs compagnies en résidence de création, et proposera, le samedi 26 janvier, à 20 heures, au centre culturel Gérard-Philippe, le spectacle « Histoire(s) de 16 gènes ». Tout public, dès 6 ans. Prix libre.

### DES HABITANTS PASSIONNÉS DE LECTURE SERONT À L'ANTENNE SAMEDI



**RAMON ROU. 14h de la lecture.** Après le succès de l'événement qui fut la Nuit de la lecture 2018, RMJ ouvre à nouveau, son antenne aux lecteurs, le samedi 13 janvier, pour 11 heures de lecture. De 20 heures à 7 heures, les lecteurs du Haut Limousin, venus de Saint-Barbant, Saint-Genoul-sur-loup, Bellac, Dron, y apprendront, val, Crouzet ou encore de Saint-Sulpice-la-Forêt se succèdent à l'antenne de RMJ pour proposer les lectures qui ont été choisies à l'occasion de la Nuit de la lecture. Les lectures seront accompagnées de chansons. À retrouver sur 90.1 FM et [www.rmjasso.fr](http://www.rmjasso.fr) (photos d'archives)

## Bellac → Pays marchois

**ÉQUIPE** ■ Une réunion sur les projets éoliens en Haut Limousin se tiendra, demain soir, à Châteauponsac

# « J'espère que les élus seront présents »

**Vincent Galige souhaite mener plusieurs réunions publiques pour débattre avec la population, mais aussi avec les élus sur l'éolien, dont les projets se multiplient dans le sud de la Haute-Vienne. Rencontre.**

Alain Carrière pour France Bleu Limousin

**V**incent Galige, secrétaire de l'Association limousine pour la défense du ruisseau et de l'environnement et pour la sauvegarde des sites du Haut Limousin (ALDES) est venu participer à un grand débat lors de l'inauguration des projets éoliens, prévus dans pas moins d'une dizaine de communes dans le nord de la Haute-Vienne.

**De quel caractère porte l'opposition ?** L'opposition aux éoliennes a un caractère très local. Elle se situe au niveau de la commune, mais elle est aussi portée par les associations locales et nationales.

**Peux-tu préciser pourquoi ?** Nos objectifs ne sont pas de bloquer les projets, mais de les accompagner. La population est curieuse que les décisions publiques, qui arrivent bien trop tard dans le processus de réalisation. Les projets sont déjà bien avancés quand on fait connaître aux gens qu'ils ont leur mot à dire. L'espèce aussi que les élus seront présents, y compris ceux qui ont choisi d'implanter des éoliennes sur leur commune. Ils sont plus que les habitants. J'ai mené des réunions aux communes pour qu'ils viennent participer à la réunion publique de vendredi. Pour l'instant, je n'ai pas reçu de réponse et c'est très frustrant. J'espère que les élus seront présents afin que l'on puisse débattre aux éoliennes.

**Peux-tu préciser pourquoi ?** L'opposition aux éoliennes est locale. Elle se situe au niveau de la commune, mais elle est aussi portée par les associations locales et nationales.

**De quel caractère porte l'opposition ?** L'opposition aux éoliennes a un caractère très local. Elle se situe au niveau de la commune, mais elle est aussi portée par les associations locales et nationales.



Vincent Galige, secrétaire de l'Association limousine pour la défense du ruisseau et de l'environnement et pour la sauvegarde des sites du Haut Limousin (ALDES)

**Le maire de Bellac, Marc Légaré, a répondu le projet éolien.**

**Le maire de Bellac, Marc Légaré, a répondu le projet éolien.**

### LE CHOIX DE RAZES

**LE MAIRE DE BELLAC, MARC LÉGARÉ, A RÉPONDU LE PROJET ÉOLIEN.**

Le maire de Bellac, Marc Légaré, a répondu le projet éolien. Le maire de Bellac, Marc Légaré, a répondu le projet éolien. Le maire de Bellac, Marc Légaré, a répondu le projet éolien.

## CHAMBORET ■ Plusieurs réunions de travail sont proposées à la population pour l'aménagement de la RN 147. Pour la première fois, un garant a été désigné sur le dossier

**Une concertation publique commença dès samedi, vendredi 18 janvier, à Chamboret, pour l'élaboration d'un projet d'aménagement sur la RN 147, entre Limoges et Bellac.**



Une concertation publique sera tenue pour le projet d'aménagement de la RN 147, entre Limoges et Bellac.

Et pour la première fois, un « garant » a été désigné par la commission nationale de débat public afin de veiller à ce que chaque observation reçue par les participants à la concertation soit bien prise en compte.

Dans le cadre de l'élaboration d'un projet d'aménagement pour un créneau de dépassement sur la RN 147, entre Limoges et Bellac, la direction régionale d'agriculture, de la forêt et de la pêche (DRAF) a lancé une concertation pour « recueillir le public et recueillir ses observations sur

les propositions d'aménagement », du 18 janvier au 14 février.

**Deux créneaux de dépassement**

« deux créneaux de dépassement en 2x2 voies sont prévus pour le moment étiquetés sur la RN 147, au nord de Chamboret et Nantais et au sud de Bellac, de respectivement 1 et 1,2 kilomètre. Ils sont situés respectivement à deux endroits : une première de 1,2 km de long et une seconde de 1 km de long, qui ont été retenus sur cette partie de la RN 147 », explique Do-

minique Biret, chef de service ingénierie routière de la DDRPC.

**À Chamboret.** À Chamboret, le 18 janvier à 10 heures : réunion d'ouverture à la salle des fêtes.

**À Bellac.** le 25 janvier, à 11 heures : atelier thématique pour Bellac, au centre culturel municipal des Barchettes.

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

**À Bellac.** le 14 février, à 10 heures : réunion de clôture à la salle Jean-Barnat.

## Route

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

BELLAC TRAVAUX - URBANISME

Publié le 15/02/2019 à 15h02



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

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

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

### « Enfin un début de quelque chose »

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

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

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

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

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

### Une réflexion très dense sur l'aménagement du créneau

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

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

### La section de Chamborêt est pour le moment privilégiée

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

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

### Début des travaux en 2021

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

Les travaux devraient commencer en 2021.

Aline Combrouze

BELLAC TRAVAUX - URBANISME



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