



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Annexe 2

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de mise à 2x2 voies de la RN147 au nord de Limoges, classant au statut de route express ce nouvel aménagement et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes de Nieul et de Couzeix, dans le département de la Haute-Vienne.

(Article L.122-1 du *Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique*)

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du *Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique*, qui précise que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

À cet égard il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle Aquitaine (DREAL Nouvelle Aquitaine), 15 Rue Arthur Ranc, 86000 Poitiers.

1. Présentation de l'opération routière

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN147 au nord de Limoges s'inscrit dans la continuité des aménagements de l'axe RN147 entre Poitiers et Limoges et vise en particulier à améliorer les conditions de déplacement et la sécurité routière des usagers au nord de l'agglomération de Limoges et à contribuer au développement économique local.

La future infrastructure sera une route express à 2x2 voies à chaussées séparées avec un terre-plein central. Conçue en tracé neuf, elle est longue d'environ 6,5 km et s'étendra de la RN520 au sud, sur laquelle elle se raccordera au moyen d'un échangeur de type trompette à créer au droit du lieu-dit Lavaud. jusqu'à un giratoire à créer au nord à l'intersection avec la RN147 existante au lieu-dit la Pivauderie. Le projet intègre en particulier la réalisation d'un ouvrage d'art non-courant d'environ 230 m de longueur pour le franchissement de la vallée de la Glane. Enfin, la nouvelle infrastructure aura le statut de route express interdisant les accès directs des riverains et certains types de véhicules d'usagers lents ou fragiles.

2. Caractère d'utilité publique

Les principaux objectifs assignés au projet, au regard des enjeux à la fois du territoire traversé mais aussi de ceux liés à l'aménagement durable du pays sont :

- **d'améliorer les conditions de confort et de sécurité routière des usagers de la RN 147 sur la section considérée ;**
- **d'améliorer les conditions de déplacement au nord de Limoges ;**
- **d'améliorer la desserte et l'accessibilité du territoire du Limousin et contribuer au développement socio-économique local.**

Le coût de l'opération de mise à 2x2 voies de la RN 147 au nord de Limoges s'élève à 92,5 M€ TTC (valeur 2018), comprenant les dépenses d'études, d'acquisitions foncières et de travaux. 61 M€ sont inscrits dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 de la région Nouvelle-Aquitaine, cofinancée par l'État à hauteur de 42 M€ et les acteurs locaux à hauteur de 19 M€. Afin de compléter le financement de l'opération, 31,5 M€ devront être mis en place dans le cadre des contractualisations suivantes. Par ailleurs, par courrier du 11 février 2020, la région Nouvelle-Aquitaine, le département de la Haute-Vienne et la métropole de Limoges ont donné leur accord pour l'apport d'un financement complémentaire de 15,5 M€ (réparti de manière égale entre les trois collectivités).

Les études socio-économiques menées établissent que le bénéfice actualisé par euro dépensé à la date présumée de mise en service, dans le scénario d'une vitesse maximale autorisée de 110 km/h pour la section courante et d'une vitesse réduite à 90 km/h au droit du raccordement avec le giratoire situé à l'extrémité nord du projet, est de 0,27 euros et la valeur actuelle nette d'au moins 26 M€. Ce projet apparaît donc rentable d'un point de vue socio-économique pour la collectivité.

Les inconvénients de cet aménagement n'apparaissent par ailleurs pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. En effet, les choix de conception témoignent d'une volonté de réduire au maximum les effets négatifs du projet. Ainsi, la variante préférentielle retenue correspond à une solution de moindre impact humain et environnemental.

En outre, de nombreuses mesures visent à favoriser l'insertion du projet dans son environnement.

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 27 mai 2019 au 27 juin 2019, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du *Code de l'environnement*. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix, et sur le classement de la nouvelle infrastructure dans la catégorie des routes express.

Dans ses conclusions motivées en date du 14 août 2019, le commissaire enquêteur a émis :

- un avis favorable assorti d'une réserve et de cinq recommandations pour la déclaration d'utilité publique du projet ;
- un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- un avis favorable au classement du projet dans la catégorie des routes express.

La réserve formulée par le commissaire enquêteur demande au maître d'ouvrage, « *afin de ne pas gaspiller d'argent public, s'il est retenu, le projet d'autoroute concédée, actuellement en étude de faisabilité, bénéficie des études et se superpose aux travaux qui auraient été réalisés ou engagés pour l'aménagement de la RN147* ».

La ministre des Transports a en effet commandé, le 11 septembre 2018, que soit étudié la faisabilité d'un aménagement autoroutier entre Poitiers et Limoges sous forme de concession.

Cette commande spécifiait que les différents fuseaux étudiés devaient à « pouvoir intégrer les opérations [réalisées] qui présentent des caractéristiques compatibles avec un aménagement autoroutier à 2x2 voies [...] et les opérations inscrites au contrat de plan État-Région 2015-2020 », ce qui inclut notamment le projet de mise à 2x2 voies de la RN147 au nord de Limoges ou encore la déviation de Lussac-les-Châteaux.

La contrainte soulevée par le commissaire enquêteur est donc déjà intégrée à la conception de ce projet d'autoroute concédée. Ainsi, si l'aménagement autoroutier était *in fine* retenu, son tracé intégrerait les aménagements déjà réalisés sur l'axe (déviation de Bellac ou de Fleuré) et les différents projets inscrits au CPER actuel.

La première recommandation demande « *que toutes les solutions soient mises en œuvre pour diminuer autant que possible l'impact sonore pendant les travaux et durant la période d'exploitation.* »

L'étude d'impact acoustique (cf. annexe 3 pièce E du dossier d'enquête) produite lors des études préalables a permis d'identifier les secteurs potentiellement affectés par le bruit dû à l'infrastructure nouvelle en phase d'exploitation. Sur ces secteurs (Petit Lavaud et Haut Gandeloup), le maître d'ouvrage construira les protections acoustiques requises pour ne pas dépasser les seuils réglementaires en vigueur dans les zones concernées. Enfin, des mesures de bruit in-situ, une fois la réalisation de l'aménagement terminée seront diligentées par le maître d'ouvrage pour vérifier l'efficacité des protections sonores mises en œuvre et, si besoin, effectuer des travaux complémentaires en concertation avec les propriétaires concernés pour réduire les niveaux de bruit.

En phase chantier, toutes les dispositions et mesures seront prises par le coordonnateur environnemental avec les entreprises chargées des travaux pour limiter au maximum les nuisances sonores. Ces mesures seront formalisées dans un dossier « bruits de chantier » qui sera déposé en préfecture pour avis. Au-delà des aspects réglementaires, le maître d'ouvrage est conscient de la gêne possible occasionnée par les travaux auprès des riverains et les informera préalablement au démarrage des travaux des nuisances qu'ils sont susceptibles de générer et des mesures mises en place pour les diminuer.

La seconde recommandation demande « *que durant la phase travaux, le maître d'ouvrage soit représenté par une personne capable de régler immédiatement les problèmes de la profession agricole.* »

Le projet présenté intercepte, en effet, plusieurs exploitations agricoles et peut s'avérer impactant pour la profession agricole pendant la phase travaux.

Le maître d'ouvrage prévoit d'informer et de concerter régulièrement les propriétaires et exploitants concernés des travaux prévus et des conséquences potentielles sur leur activité dans le but de trouver des solutions acceptables pour chacune des parties.

Le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre, qui sera présent sur le chantier et chargé du suivi des travaux, resteront à l'écoute des riverains avant et pendant les travaux. Si besoin, l'expertise et le conseil de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne pourront être sollicités dans le cas où des problèmes complexes pourraient être rencontrés. En cas d'échec

de ce premier niveau de médiation, le maître d'ouvrage missionnera une tierce personne compétente afin qu'elle conduise une démarche de conciliation et réalise une expertise le cas échéant.

La troisième recommandation demande « *que tous les points d'abreuvement des animaux soient rétablis sans avoir recours au réseau d'alimentation en eau potable. En effet, la consommation d'eau étant telle dans les systèmes d'élevages actuels qu'elle peut atteindre des niveaux très élevés grévant le résultat d'exploitation année après année. Le préjudice est difficilement indemnisable à sa juste valeur sur le long terme.* »

Les études menées jusqu'à présent (cf. annexe 1 de la pièce E du dossier d'enquête) ont, en effet, relevé de nombreux points d'abreuvement existants à proximité du projet et pouvant être potentiellement impactés par le projet.

Le maître d'ouvrage établira un recensement exhaustif de ces points d'abreuvement avec les exploitants impactés et prévoira les rétablissements nécessaires pour maintenir ces points d'alimentation sans qu'ils soient raccordés au réseau d'eau potable et ainsi ne pas pénaliser financièrement les exploitants agricoles. En cas de difficultés techniques, des indemnisations financières pourront également être envisagées en concertation avec les exploitants concernés.

La quatrième recommandation demande « *que le raccordement au réseau d'alimentation en eau potable pour pallier les impacts des travaux des puits déclarés ou autorisés pour la consommation humaine soit évité en raison du surcoût élevé qu'il entraîne pour les utilisateurs et de la difficulté à fixer une juste indemnité.* »

Le maître d'ouvrage prévoit d'étudier le maintien de l'alimentation en eau potable des riverains qui, actuellement, s'alimentent au moyen d'une source d'eau naturelle et dont le projet pourrait venir contraindre cette alimentation. L'objectif du maître d'ouvrage est bien de maintenir les conditions actuelles d'accès à l'alimentation en eau potable des riverains.

La dernière recommandation demande « *que le cas des occupants des habitations proches de l'échangeur de Lavaud soit étudié et qu'une solution soit trouvée à leur demande d'expropriation.* »

Conscients de la proximité du projet avec certaines propriétés à usage d'habitation, et en particulier au Puy d'Arthugéras, le maître d'ouvrage examinera avec attention la demande d'expropriation des riverains qui se sont exprimés.

Le maître d'ouvrage concertera avec les propriétaires dès lors que la déclaration d'utilité publique (DUP) sera prise et que les études de conception détaillée seront suffisamment avancées pour permettre la bonne appréciation des impacts du projet sur les propriétés concernées. La recherche d'une solution amiable sera privilégiée.