

PRÉFET DE LA HAUTE-VIENNE

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

Limoges, le 19 janvier 2017

Service déplacements, infrastructures transports
Site de Limoges
DMIFIRN

Aménagement de la RN 147

Mise à 2 X 2 voies entre la RN 520 au nord de Limoges

Compte rendu de la réunion publique de concertation à COUZEIX du 28 novembre 2016

Ouverture de la réunion par Madame Bénédicte MARTIN, sous-Préfète de Bellac et Rochechouart qui remercie l'ensemble des participants. Elle laisse ensuite les responsables du projet se présenter.

Gilles PAQUIER, responsable du SDIT à la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Guy GAZEAU, responsable de la partie SDIT, sur le site de Limoges

Michel BORCARD, responsable du projet RN 147

Axel MERCIER, SETEC international, en charge du projet en tant que maître d'œuvre du projet.

Madame la Sous-Préfète remercie le Sénateur-Maire de Couzeix Monsieur GABOUTY d'accueillir dans sa commune cette réunion ainsi que l'ensemble des élus présents. Elle excuse Madame la Députée BEAUBATIE, retenue à l'assemblée nationale, mais représentée par Monsieur GAUDRIL son suppléant.

Madame la Sous-Préfète présente l'objectif de la réunion publique qui est d'informer sur l'aménagement à 2X2 voies de la RN 147 au nord de Limoges inscrit au CPER 2015-2020. Cet aménagement a fait l'objet d'une commande du Ministre en charge des Transports au Préfet de région le 9 juillet 2015. Cette commande comprend l'actualisation du dossier d'opportunité 2ème phase, l'établissement du dossier de concertation avec le public, l'engagement du dossier des études préalables de l'aménagement retenu, le lancement des procédures nécessaires à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette réunion est conforme à l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme qui prévoit cette phase de consultation qui démarre ce soir par une réunion de présentation et qui va se prolonger tout au long du mois de décembre en laissant la possibilité de recueillir toutes les observations du public par différents moyens qui seront précisés.

Cette concertation a plusieurs objectifs, il s'agit de communiquer les principales caractéristiques et orientations du projet, présenter les différentes solutions d'aménagements qui vont être étudiées et recueillir les observations et propositions préalablement au choix de la solution d'aménagement qui fera par la suite l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Madame la Sous-Préfète passe ensuite la parole aux responsables de la DREAL qui vont présenter le projet, ensuite il y aura un échange pour répondre autant que possible aux questions.

En l'absence d'observation préalable, Monsieur Guy GAZEAU (DREAL/SDIT/Site de Limoges) présente le projet. Il explique ensuite le déroulement de la concertation qui dure jusqu'au 19 décembre 2016, qui donne différents moyens de s'exprimer, ce soir par oral, par écrit sur les registres d'observations qui sont déposés dans chacune des 4 communes concernées par le projet (Couzeix, Chaptelat, Nieul et St-Jouvent) ou par mail sur le site INTERNET de la DREAL. A l'issue de cette concertation un bilan sera réalisé, l'ensemble des observations seront examinées, des réponses seront apportées, des décisions seront prises et le dossier devra être approuvé par le ministère sur une solution préférentielle.

Monsieur Gilles PAQUIER (DREAL/SDIT) précise que le projet qui se compose de 4 variantes a déjà été présenté aux associations des riverains lors d'une réunion en préfecture le 22 novembre 2016. Il insiste pour que chacun prenne la parole.

Intervention de Monsieur BAYLE (CRI) :

Il relève que Madame la Sous-Préfète a parlé de réunion d'information alors que Monsieur Guy Gazeau a parlé d'une réunion de concertation. Il aimerait que l'on fasse la différence. En effet, en réunion d'information on précise quelle variante a été choisie, c'est d'ailleurs ce qui a été fait en dernier, à l'enquête publique c'est la variante magenta qui sera retenue, par contre, lors d'une réunion de concertation, on co-construit le dossier. Il indique la présence dans la salle du président de l'association « Couzeix en Mouvement » qui a fait une étude importante sur une alternative. Il indique également dans la salle la présence de Monsieur ROLLAND, président de l'association « les habitants de Nieul-Couzeix riverains de la RN147 » qui a fait une communication remarquable. Il explique qu'il existe également l'ouvrage du CRI qui dans son chapitre 7 propose qu'on ne parle plus du tracé de la LGV pour redéfinir le tracé de la RN147. Pour lui, la LGV passe sous les « lunettes de Grossereix » c'est donc très compliqué de redéfinir dans de telles conditions l'entrée nord de Limoges par la route et donc il demande, comme vient de l'admettre SNCF RESEAU cette semaine, que les emplacements réservés à la LGV soient totalement gommés et que les études n'en tiennent plus aucun compte.

Madame la sous-Préfète précise qu'il ne peut pas y avoir de concertation sans information préalable. L'objet de la réunion est d'informer de la manière dont le projet a été construit et de donner le calendrier pour permettre au public de s'exprimer afin de recueillir les observations et les commentaires sur les différentes variantes présentées. Elle précise que, contrairement à ce qu'a indiqué Monsieur Bayle, il n'a pas été dit que la variante magenta était la meilleure, mais on a comparé les différentes options envisageables en présentant les différents coûts, les avantages et les désavantages de chacune et on a fait valoir que l'une d'elle, au vu des nombreuses études réalisées par les services de la DREAL, recueillait davantage d'éléments positifs que négatifs. C'est bien le rôle de l'État d'apporter ces éléments et cette expertise. La concertation est ouverte et va se dérouler tout au long du mois de décembre pour que les associations, les particuliers et les élus puissent apporter leurs contributions. Ces dernières seront analysées et feront l'objet d'étude par la DREAL.

Monsieur Gilles PAQUIER revient sur le sujet de la LGV Poitiers-Limoges. La DUP de cette ligne ferroviaire a bien été annulée, dans cette situation, le code de l'urbanisme prévoit que sur les plans d'urbanisme on revienne à la situation antérieure à la DUP, c'est-à-dire que les emplacements réservés qui avaient été gelés pour ce fuseau tombent de fait. SNCF RESEAU est en train d'écrire aux collectivités qu'elles peuvent libérer ces emplacements réservés. Cependant au sens du code de l'environnement, ce projet, qui est un projet de maîtrise d'ouvrage SNCF RESEAU, et du fait qu'il existe en tant que tel, doit être pris en compte dans les impacts cumulés pour l'aménagement de la RN147. Si tel n'était pas le cas, dans le cadre de l'étude, cette dernière ne pourrait pas aller en

enquête publique puisqu'il lui serait reproché de ne pas prendre en compte un projet connu. De la même manière on tient compte, dans les impacts cumulés, de tous les projets communaux ou intercommunaux qui gèlent des terrains sur les plans locaux d'urbanisme pour un développement ultérieur.

Intervention d'une résidente sur le tracé de la variante magenta et qui utilise régulièrement la RN147 actuelle :

Elle se demande sur quels points l'étude se base pour définir que la priorité de l'aménagement de la RN147 est le tronçon Couzeix-Nieul alors que, selon elle, les zones accidentogènes ne se situent pas du tout à cet endroit, mais plus loin sur la RN147 vers Berneuil, Nantiat, Conore, sections avec des virages importants.

Réponse de Monsieur Michel BORCARD, responsable du projet :

Concernant la définition des zones accidentogènes, des enquêtes sont réalisées sur des périodes de 5 ans. Elles analysent l'ensemble des accidents qui se déroulent sur la période et elles déterminent quelles sont les zones accidentogènes. Il y a trois zones définies ainsi entre Limoges et Bellac dont celles qui sont citées, mais sur la section Couzeix-Nieul il existe la zone accidentogène de Frégefond.

L'intervenant demande si cette zone est plus prioritaire que les autres ?

Monsieur Michel BORCARD précise qu'en termes de zone accidentogène il n'y a pas de notion de priorité de l'une par rapport à l'autre, ce sont des zones à traiter.

Monsieur Guy GAZEAU complète en expliquant que l'approche de l'étude n'est pas celle-ci. La présence de zones accidentogènes est un des éléments d'appréciation qui fait qu'il faut aménager un secteur, un autre aspect qui compte est le niveau de trafic. En effet, c'est sur la section Couzeix-Nieul qu'il est le plus important.

Intervention de Monsieur THEPIN qui revient sur l'annulation de la DUP de la LGV.

Il précise que cette dernière a pour conséquence que le projet n'existe plus. Il considère que l'on ne peut plus s'y référer. Par contre il est d'accord de considérer que la LGV Poitiers-Limoges existe encore dans la Loi mais ce n'est pas le projet dessiné actuellement, ce ne pourra être qu'un autre projet différent. A ce titre, il indique que l'une des preuves que ce tracé n'existe plus c'est que SNCF RESEAU n'a pas pu acheter les terrains puisque le Préfet ne pouvait pas signer les arrêtés d'expulsion en l'absence de DUP. Il faut donc enlever tout ce qui fait référence à la LGV du projet d'aménagement RN147.

Il intervient également sur le fait que le projet n'est pas financé. Il indique que le CPER 2015-2020 pour la région prévoit 67 M€ pour 6,5 km alors que le projet présenté en fait 93 M€. A son sens c'est aussi une des raisons pour lesquelles au lieu de faire le projet tout de suite jusqu'en 2020 il est repoussé jusqu'en 2023 en espérant que le CPER 2020-2025 apporte l'argent nécessaire.

Il fait un parallèle entre la concertation sur le tracé de la LGV Poitiers-Limoges pour laquelle on a forcé un tracé sur un passage et on a dit que c'était le bon. Il se rend compte que de la même manière on veut forcer la variante magenta alors qu'il pense que le tracé vert est meilleur.

Il explique également qu'à cause de la position du Conseil Départemental de la Haute-Vienne qui a privilégié la LGV, le projet a pris du retard alors que dans le département de la Vienne, la position est différente et ainsi la RN147 est déjà mise en 2X2 voies sur plusieurs tronçons.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER sur les points évoqués :

Il indique que sur le tracé de la LGV, il faudra que Monsieur THEPIN consigne ses remarques dans les cahiers de concertation. Ensuite on arrivera au dossier d'enquête publique avec la variante retenue dans le cadre de la concertation. L'État présentera la variante magenta mais si ce n'est pas celle qui est retenue dans les cahiers de

concertation, on fera remonter les éléments de la concertation fin janvier au comité de suivi qui fera le bilan qui sera ensuite présenté au Ministère qui fera le choix final.

Sur le tracé de la LGV, aucune autre réponse que celle déjà faite ne pourra être apportée. Pour ce qui est du financement, il est un fait que ce projet pour lequel est affiché le coût des 4 variantes, n'est inscrit au CPER 2015-2020 que pour 67M€ qui correspond à une première enveloppe mobilisable. Selon le calendrier, les études approfondies d'une variante vont commencer en 2018 après l'enquête publique. Des fonds ne seront mobilisés que sur la période 2018-2020 et qu'en 2 ans ces 67M€ n'auront pas été consommés en totalité. Le projet sera lancé et il faut laisser aux élus et à l'État de décider au moment de la révision du contrat de plan en 2018 du complément dont on aura besoin pour cette opération. On sait aujourd'hui qu'on peut faire les études et commencer les travaux avec cette première enveloppe.

Pour ce qui est de la variante magenta, elle n'est pas imposée, elle est le fruit d'un travail de 2 ans de bureaux d'études spécialisés dans tous les domaines qui ont conduit une étude multicritère avec 4 variantes. A l'analyse de ces critères qu'on superpose, analyse partagée par le comité de suivi, c'est la variante magenta qui ressort comme la moins impactante. Si quelqu'un est en mesure de faire d'autres études qui montrent le contraire, elles seront versées au dossier pour une prochaine concertation.

Enfin, par rapport au Conseil Départemental de la Vienne, celui-ci a avancé sur d'autres projets mais il a été lui aussi, comme en Haute-Vienne, impacté par le tracé de la LGV.

Intervention de Monsieur MERLET (président de l'association « RN 147 – D2000, pour un avenir durable ») :

Monsieur MERLET, dont l'association représente 400 membres, s'oppose aux tracés vert et bleu. Il veut faire partager le constat de son association.

En ce qui concerne l'accidentologie, il pense qu'il faut prendre en compte l'aménagement futur de la RN520.

L'association a deux objectifs, améliorer la sécurité et le confort des usagers et surtout diminuer l'impact de ce projet sur le cadre de vie des riverains.

Il dresse deux constats. Le premier concerne l'impact sur les riverains et remercie l'ensemble des élus qui ont pris acte de la décision en 2007 de réaliser ce projet et de le prendre en compte dans les PLU. Le deuxième est de considérer, comme le montre l'étude, que les tracés vert et bleu ont l'impact résiduel le plus important sur le milieu humain.

Enfin, concernant la sécurité et le confort des usagers, si on considère le nombre d'accidents sur la RN520 et la RN147, il apparaît que les raccordements vert et bleu sur la RN520 présentent une dangerosité accrue. Ce point technique est lié à la courbe de niveau de raccordement qui réduit considérablement la visibilité. La sortie sud sur la RN520, compte-tenu du très faible rayon, semble incompatible avec les textes réglementaires. Si on veut créer une nouvelle route, c'est pour faire baisser le nombre d'accidents. Quand on connaît aujourd'hui les difficultés d'accès au rond-point d'Anglard, il faut en tirer les leçons pour ne pas répéter les mêmes erreurs.

Intervention de Monsieur RODIER, riverain de la RN147 à St-Bonnet de Bellac :

Dans la présentation il a été fait état d'une projection de trafic routier lorsque la 2X2 voies de Couzeix à Nieul sera réalisée. Riverain de la RN147, il s'interroge, compte-tenu de l'augmentation du trafic qui est envisagé, attiré par cette 2X2 voies, sur le devenir du secteur au nord de Bellac jusqu'à Bussière-Poitevine, secteur aujourd'hui totalement abandonné car considéré comme non prioritaire par la DREAL. Il s'adresse à Madame la Sous-Préfète de Bellac en lui demandant de prendre en compte la situation des habitants de cette région défavorisée du nord de la Haute-Vienne qui sont situés à 1H15 voire 1H30 des services d'urgence, ce qui met parfois la vie des accidentés de la route, des personnes victimes d'AVC ou d'infarctus en danger. Monsieur RODIER a récemment interrogé des transporteurs des services de secours qui ont tous répondu que la mise à 2X2 voies de Couzeix à Nieul n'apportera pas de gain de temps car il faudra toujours traverser Nieul et Bellegarde pour se rendre au CHU de Limoges.

Il souhaite savoir ce que Madame la Sous-Préfète compte faire pour ces populations défavorisées du nord de la Haute-Vienne mais également du sud de la Vienne.

Réponse de Madame la Sous-Préfète :

Elle se préoccupe effectivement de la situation car elle emprunte régulièrement cette route, elle connaît toutes les difficultés de circulation que cela représente. Elle se rend également régulièrement dans le sud du département car elle est également Sous-Préfète de Rochechouart. Il lui arrive aussi d'aller jusqu'à Dournazac, donc elle connaît bien toutes les difficultés de circulation sur ces différentes routes. S'agissant des interventions des services de sécurité civile, il ne lui semble pas que ce soit l'objet de la réunion de ce soir mais elle va quand même répondre car en tant que référente sur le sujet de la ruralité du département, elle est en train de travailler sur un schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public. Ce travail, réalisé en étroite partenariat avec le département, porte sur les conditions d'accès et la répartition des différents services de sécurité civile sur le territoire en prenant en compte un temps maximum d'intervention sur les accidents et pour les personnes qui ont besoin rapidement d'un service de santé. La désertification médicale des territoires ruraux est un vrai sujet sur lequel on essaie de travailler pour trouver des solutions aussi bien avec les élus que les services de l'ARS. Ces problématiques sont prises en compte et sur l'aspect plus proprement routier, elle laisse les services de la DREAL répondre.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Pour ce qui est du reste de l'aménagement de l'itinéraire, des crédits d'étude ont été demandés pour 2017 afin de réétudier l'ensemble de l'aménagement depuis la RN 149 à Bressuire en passant par Poitiers, Lussac Les Châteaux, Bussière-Poitevine, Limoges. Ce sont des études préalables, donc relativement longues. L'idée est de pouvoir proposer dans le prochain contrat de plan 2020-2025 de nouveaux projets d'aménagements.

Intervention de Laure HUITEMA qui habite sur le tracé de la variante magenta :

Dans l'étude présentée, elle remarque que la variante magenta passe sur des sites classés au contraire des tracés vert et bleu. Elle demande des explications quant à la notation patrimoine et paysage.

Réponse de Monsieur Michel BORCARD :

En ce qui concerne les tracés bleu et vert, même le orange, coupe le site inscrit. En ce qui concerne la magenta elle est en bordure de la RN147, elle traverse le site inscrit ainsi que la verte au même niveau.

Concernant le tracé vert, le Pont de Puymeaud est en co-visibilité, ce qui oblige à installer des remblais importants à cet endroit rendant cette variante plus impactante sur la vallée de la Glane que n'est la magenta. En effet, cette dernière qui se rapproche du tracé actuel de la RN147 n'a aucune co-visibilité coté Nieul.

Quant au tracé bleu, il passe plus au nord mais dans le site inscrit également.

Remarque de Madame HUITEMA :

Le tracé bleu pénètre beaucoup plus au centre du site inscrit que le tracé magenta. C'est la conclusion qu'elle remet en cause.

Réponse de Monsieur Michel BORCARD :

Il n'y a pas que le patrimoine qui est pris en compte, il y a également les paysages. Un 2ème facteur très important existe, ce sont les ouvrages qui enjambent la Glane sur les variantes bleue et orange qui auront une longueur de plus de 300 mètres alors que sur la variante magenta les ouvrages sont beaucoup plus courts. A noter également, de part et d'autres des ouvrages des variantes bleu et orange, des remblais très importants. La variante magenta permet d'insérer beaucoup mieux le tracé dans le paysage.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Il est complexe d'essayer de visualiser la superposition des critères pris en compte mais lors de l'analyse multi-critères, des outils objectifs permettent de superposer tous ces éléments et de dire à l'issue que c'est la variante magenta qui est la moins impactante par rapport aux trois autres variantes. Cependant, il restera toujours des impacts car tout n'aura pas pu être évité. Ce qui est recherché c'est de trouver celle qui laissera le moins d'impact résiduel possible qui pourront être compensés, par exemple, par la pose d'écrans acoustiques, par des plantations pour recréer des paysages. Le dossier qui sera emmené à l'enquête publique sera beaucoup plus précis et la superposition des critères plus explicite.

Intervention de la salle :

On regrette d'avoir appris la tenue de cette réunion publique d'une manière fortuite, on aurait préféré recevoir un tract dans les boîtes aux lettres.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Un communiqué de presse a été fait, un certain nombre d'éléments ont été mis en ligne sur le site de la Préfecture de la Haute-Vienne, les mairies ont été informées. Il n'est pas possible pour ce type de réunion d'envoyer de l'ordre de 3000 courriers individuels.

Intervention de Madame Annie DOUBLEIN, Arthugéras :

Elle a appris l'existence de cette réunion par hasard et considère que l'on ne répond pas aux questions de la personne précédente qui a fait remarquer que les tracés n'apparaissent pas et que les conclusions ne correspondent pas à ce qui est lu sur la carte. Elle fait remarquer également que les diapositives ne sont pas bien faites, pas toutes lisibles.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Le diaporama de ce soir est un diaporama de présentation. Mais il existe en mairie le dossier de concertation où les planches sont plus précises que celle du diaporama. De plus, suite aux interventions de ce soir, l'ensemble des variantes sera remis sur toutes les planches dans le cadre d'un additif au dossier de concertation.

Intervention de Monsieur LARCHER (président de l'association « Couzeix en mouvement ») :

Monsieur LARCHER remercie le Préfet d'avoir organisé la semaine précédente une réunion d'information des associations à laquelle il a participé, ce qui lui a permis de bien s'imprégner du dossier. Il souhaite expliquer l'action que son association a engagée. Suite à la réunion du comité de suivi de ce projet du 1^{er} juillet 2016, et à la lecture des éléments présentés il a décidé de retravailler le dossier et d'apporter un nouvel éclairage.

L'objectif de l'association est de travailler sur la commune de Couzeix tout en essayant d'avoir une vision globale un peu au-delà du tracé et d'essayer de toucher le moins possible à l'existant.

Le tracé de la variante magenta pose le problème du raccordement au parc d'activité OCEALIM qui n'est pas desservi directement. Dans les variantes qui ont été examinées, il importe à l'association d'utiliser les lunettes d'Anglard, qui sont des équipements qui existent, afin de consommer moins d'espace, même si Monsieur MERLET considère que le raccordement à Anglard n'est pas sans poser des problèmes de sécurité. Il note également que la variante magenta, qui mériterait d'être retravaillée, rallonge le trajet des usagers de la RN 147 qui souhaitent rejoindre le nord de Limoges. Ainsi la préférence de l'association va à la variante verte avec un raccordement sur les lunettes d'Anglard. Enfin, il invite tous les participants à se rendre sur le site de l'association pour consulter un rapport de 40 pages qui sera versé au débat.

Réponse de Madame la Sous-Préfète :

Madame la Sous-préfète indique que ce sont des observations que l'association a fait valoir lors de la réunion de la semaine précédente avec Monsieur le Préfet et que ces dernières ainsi que le dossier seront pris en compte dans le cadre de cette concertation publique.

Intervention de Madame Martine LINOL à Chaptelat :

Elle indique qu'à la fin des années 80 elle s'était battue au sein d'une association contre la RD2000 devenue la RN520. Elle constate que 30 ans plus tard, les méthodes sont les mêmes, on présente des cartes incomplètes, on « balade » le public, on ne donne pas toutes les informations. A son sens, les mots de transparence et d'association des citoyens aux grandes décisions, c'est du vent. Elle est donc très déçue qu'à l'heure du numérique on ne puisse pas avoir une vision beaucoup plus claire des projets étudiés.

Depuis les années 70 qu'elle emprunte cette nationale, elle constate qu'elle n'a quasiment pas changé et qu'elle est toujours aussi dangereuse. Elle s'étonne que les élus, d'ailleurs peu présents à cette réunion, n'aient pas, pendant tout ce temps, réussi à faire progresser les choses et qu'on ait réalisé des études sur la LGV au détriment de la RN147.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Il rappelle que l'on conduit des projets dans le cadre d'un contrat de plan et qu'on mène les études commandées.

A propos du détail des cartes, au stade actuel des études, qui sont des études d'opportunité, de faisabilité, l'objectif est de faire émerger une variante préférentielle par une analyse de critères définis par des textes et des référentiels. Pour aller vers le numérique et des visions 3D il faut attendre la DUP avec le tracé définitif ou le fuseau précis de la variante.

Intervention de Marie-Jeanne DUPAYS, village du Theillol, commune de Chaptelat :

Le village du Theillol est largement impacté par le tracé vert. Il lui semble également que concernant le patrimoine sur la variante verte il y a d'autres ponts que celui de Nieul, peut-être pas classés de la même manière mais qui ont été reconnus par la fondation du patrimoine, il y a un château, un lavoir. Elle pense que cela aurait été intéressant que ce soit indiqué plus précisément sur les planches.

Elle souhaite également rappeler que dans les années 2000, lors de la première étude, c'est le projet de contournement de Limoges par le sud et le prolongement de la RN520 vers Boisseuil qui avait décidé de la variante préférentielle magenta afin de désengorger l'A20 à Limoges. Elle pense que ce point est important car il n'a pas été mentionné ce soir.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Une des préoccupations est de sauvegarder au maximum le patrimoine existant et les habitations, c'est la séquence EVITER.

Mais pour en arriver là, il faut que les études soient plus avancées et qu'une variante détaillée ait été définie avec le souci de faire au mieux et de toujours discuter avec les riverains.

Pour ce qui est du contournement sud de Limoges, aucune réponse n'est apportée, ce n'est pas l'objet de l'aménagement dont il est question ce soir.

Intervention de Monsieur Robert ROLLAND, habitant de la Pivauderie et président de l'association « les habitants de Nieul-Couzeix riverains de la RN147 » :

Monsieur ROLLAND souhaite rappeler ce qui s'est passé auparavant. Lors de la dernière réunion qui a eu lieu à Couzeix le 21 février 2007 ce projet a déjà été examiné en réunion publique et déjà à cette époque, en guise de concertation, c'est une décision qui a été annoncée à l'image de ce qui se passe ce soir. Ensuite, en 2013, Il y a eu une réunion de concertation avec seulement 3 communes, Nieul, St-Jouvent et Couzeix et ce sont les

représentants de ces trois communes qui ont pris la décision de valider un tracé préférentiel présenté ce soir et qui s'est trouvé être le même que celui de 2007.

Ce que souhaite l'association, qui n'est pas opposée à un aménagement de la RN147, c'est qu'à l'issue de la réunion de ce soir, il y ait une véritable concertation et pas simplement des observations enregistrées et une véritable étude des propositions et des remarques que les uns et les autres ont formulées.

L'association n'acceptera pas non plus qu'à la fin du mois de janvier 2017 une décision définitive soit prise car comme cela a été démontré, le projet est sous une contrainte inadmissible qui provoquera nécessairement des recours et de nouveaux retards dans la réalisation de ce que tout le monde souhaite.

De plus, y a-t-il vraiment une urgence pour cet aménagement d'autant que le projet de la RN520 a pris du retard selon ce qui a été dit lors de la réunion de la semaine passée ? Quel sera donc l'intérêt d'avoir une 2X2 voies qui aboutit sur une route non aménagée ? Ainsi il n'y a pas besoin d'avoir une date butoir à fin janvier 2017.

Enfin, cette route va se continuer, dans la présentation qui a été faite il est indiqué la création de créneaux de dépassement. Où sont-ils ? A quoi vont-ils servir ? Vers quel objectif, dans quelle perspective ?

Réponse de Monsieur Guy GAZEAU :

En 2012-2013, des études complémentaires ont été effectuées sur le territoire des 3 communes de Couzeix, Nieul et St-Jouvent parce que 2 ans auparavant le tracé de la LGV avait été arrêté. Il fallait vérifier l'incidence que pouvait avoir ce tracé sur cette partie de l'itinéraire. Ces études ont nécessité des échanges sur le terrain mais il n'y a pas eu de concertation telle que celle qui est menée actuellement ni de décision de la part des représentants de ces communes. La conclusion de ces études complémentaires a été de reprendre les tracés qui correspondaient exactement aux fuseaux qui avaient été retenus en 2007. La LGV n'a eu aucune incidence sur les tracés qui sont proposés.

A propos de la RN520, lors de la réunion de la semaine précédente avec les associations, il a été demandé si les enquêtes publiques de l'aménagement de la RN147 et de la RN520 se dérouleraient en même temps. Il a été répondu qu'il y aurait un léger décalage au détriment de la RN520, lié à des aléas d'études, mais il n'y a pas de retard. Ces deux projets sont prévus au CPER 2015-2020, les travaux seront bien engagés au cours de ce dernier.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Le but de la phase actuelle de concertation est justement de prendre en compte les propositions et les remarques émises afin d'aller réinterroger les 4 variantes et affiner l'analyse. Un bilan de la concertation sera établi et il sera rendu public.

En ce qui concerne les créneaux de dépassement, il ne s'agit pas de la même opération même si c'est la même ligne de financement dans le CPER 2015-2020. En effet, l'opération RN147 nord-limoges qui est une mise à 2X2 voies est dissociée de l'opération créneaux de dépassement qui est une « 2 voies » classique sur laquelle on va faire un aménagement ponctuel.

Les études de ces créneaux seront menées par la DIR Centre-Ouest et vont démarrer en 2017. Une DUP ne sera pas forcément nécessaire car il s'agit d'un aménagement d'une zone de RN existante, ce qui est un système réglementaire plus simple. A l'heure actuelle, 2 localisations possibles ont été repérées.

Intervention de Monsieur GABOUTY, Sénateur-Maire de Couzeix :

Il reconnaît que cette route n'a pas changée depuis les années 70. Dans ces années ont fait la promotion de la RCEA. Sur cet axe tel qu'il a été dessiné à l'époque tout a été fait ou a été engagé, par exemple sur l'axe Limoges-Royan, on voit chaque année ou tous les 2 ans de nouveaux tronçons mis en service et aujourd'hui il ne reste que 19 km non aménagés à Roumazières. Le seul axe où il n'y a rien eu de fait, en dehors de la déviation de Bellac qui est à 2 voies, c'est probablement la liaison Limoges / Poitiers, qui, avant que ces villes ne perdent leur statut de capitales régionales, étaient certainement

les plus mal reliées en France pour des régions voisines. En ce qui concerne la LGV et la RN147, il est favorable au raccordement de la région Limousin au réseau grande vitesse. Quant à l'incidence de ces projets l'un par rapport à l'autre, il indique qu'il n'y en a pas car, même si on peut le regretter, on ne sait pas mener de pair 2 projets d'infrastructures de nature différente. Il ne faut donc pas raisonner LGV/RN147

parce que ce sont des projets totalement indépendants, de plus on ne sait pas lequel se fera en premier, il y en a un qui ne se fera peut-être jamais, l'autre qui mettra du temps à se faire. On pourrait dire qu'on abandonne un projet pour pouvoir aller plus vite sur l'autre, cela non plus on ne sait pas le faire.

Cependant, s'il avait à choisir, il préférerait la réalisation de la RN147 car le désenclavement primaire c'est d'abord le désenclavement routier.

Il note qu'il est très facile de critiquer les élus, mais il peut témoigner des démarches parfois infructueuses, peut-être insuffisantes qui ont été faites pour essayer de faire avancer ce dossier. Il regrette cependant certains choix faits par le passé, comme l'A20 gratuite en Limousin, qui a mobilisé des crédits d'état au détriment du désenclavement d'ouest en est.

Concernant la RN520, il regrette que la mise à 2X2 voies ne se fasse pas plus rapidement puisque c'était une priorité et qu'elle est plus accidentogène que la RN147. Il en a parlé au Préfet ainsi qu'au ministre, mais ce dossier traîne puisqu'il semble, qu'il y ait eu bien des difficultés, non pas sur la partie Couzeix, Chaptelat, mais sur la partie de raccordement sur l'A20 entre la ville de Limoges, l'agglomération, les services de l'État.

De plus, le rond point d'accès à Family Village n'aurait jamais dû être réalisé de cette manière parce qu'aujourd'hui cet accès empêche de faire un aménagement qui aurait pu être plus opérationnel sur le secteur.

Néanmoins après que Limoges, Couzeix, Chaptelat aient pris des délibérations pour approuver le dossier d'enquête publique, il a été envoyé en 2012 au ministère et il n'est jamais revenu. De la même manière, pour la RN147, le dossier envoyé en 2007 n'est pas revenu non plus. Il faut donc parfois comprendre le scepticisme des citoyens quand il y a des réunions de concertation, d'information, qu'il y a un dossier qui finalement est soumis à l'avis des conseils municipaux, il part et ne revient pas.

Il insiste donc sur le fait qu'il est hors de question de mettre en service une 2X2 voies de la sortie de Couzeix vers Bellac avant que la RN520 ne soit mise à 2X2 voies. Il faut bien noter cette hiérarchie dans la réalisation.

Concernant le créneau de dépassement, il émet des réserves parce que si on multiplie les créneaux sur cette route, un jour on risque entendre dire qu'on ne continue pas la 2X2 voies parce que les créneaux de dépassement sont suffisants. Il considère que pour poursuivre le tracé au-delà, l'amélioration à court terme par des créneaux va à l'encontre des intérêts à moyen terme.

Pour répondre à une question précédente, pourquoi choisir d'aménager plutôt la sortie de Couzeix que la sortie de Bellac ?

De son point de vue, si l'État avait décidé de commencer par Bellac il n'y aurait vu aucun inconvénient parce que l'important était de commencer quelque part. Cependant commencer par Couzeix est justifié par le flux de circulation qui est plus important et aussi parce que les gens qui habitent Nantiat ou Chamboret préfèrent que cela commence du côté de la Ville de Limoges parce qu'ils font plus de trajet dans ce sens-là. Mais ce n'était pas une revendication de la Ville de Couzeix.

Sur les solutions alternatives par rapport au tracé, il comprend bien que chacun puisse avoir des préférences par rapport à sa propre position, On peut aussi chercher des solutions intermédiaires comme l'a fait Monsieur LARCHER en proposant quelque chose qui sur le principe mérite d'être étudié mais cette suggestion a déjà été faite en 2004/2005 et l'Etat avait répondu que le raccordement sur le rond point d'Anglard n'était techniquement pas possible.

Sur les tracés, il pourrait dire pour ne chagriner personne, qu'il n'y est pour rien et que c'est l'affaire de l'État mais c'est faux car le conseil municipal de Couzeix en 2006 après une concertation sur le tracé Limoges/Bellac, en accord avec les conseils municipaux de Chaptelat, Nieul, St-Jouvent, Nantiat, Chamboret avait choisi un tracé qui ne semblait pas être le meilleur mais le moins mauvais.

Il avait été beaucoup discuté sur les incidences que cela pouvait avoir sur toutes les communes traversées, mais les élus ont choisi et doivent assumer leurs responsabilités. Parmi les tracés, il a semblé à l'époque, et cela doit être toujours vrai car la géographie n'a pas beaucoup évolué, qu'en prenant le principal critère, celui qui semblait le plus important c'est-à-dire le critère humain, même si les tracés vert et magenta influencent l'habitat, en étant le plus objectif possible, que le tracé magenta impactait moins les habitations que l'autre tracé. Donc les conseils municipaux s'étaient prononcés dans ce sens-là. Ensuite il faut regarder s'il y a d'autres solutions pour minimiser au maximum en priorité les inconvénients sur l'habitat, mais quelle que soit la solution, il y a des personnes qui ont construit des maisons au cours des dernières décennies qui nécessairement d'un côté ou de l'autre seront impactées. Ce que l'on souhaite ce n'est pas de faire plaisir à un tel ou un tel mais d'essayer de faire que la solution choisie entraîne qu'il y en ait le moins de personnes touchées. Et s'il y a des améliorations à apporter, il faut les étudier.

Intervention de Monsieur BAYLE (CRI) :

Sur la variante dessinée par la CRI et « Couzeix en mouvement » le tracé se trouve raccourci pour les usagers qui vont de Poitiers à Limoges d'à peu près 1 km multiplié par 20 000 véh/jour 365 jours par an. Il souhaite savoir si cela a été pris en compte dans le bilan carbone ?

Il souhaite également savoir si sur la variante verte, il a été posé autant de capteurs de bruit, de polluants etc. qu'il n'en a été posé sur la variante magenta.

Enfin, il estime que grâce à la sincérité de Monsieur le Sénateur-Maire de Couzeix on sait que la décision est prise depuis 2006 et qu'il fallait que l'État choisisse la variante magenta. Dans ces conditions, ce soir, ce n'est pas une réunion de concertation, ce n'est pas une co-construction de la variante qui sera retenue.

Réponse de Monsieur Guy GAZEAU :

Sur le bilan carbone, cet aspect est regardé sur les 4 variantes qui sont proposées, c'est un élément de la socio-économie. Sur la proposition de monsieur LARCHER, le dossier a été remis à l'administration il y a une quinzaine de jours, il sera examiné et la réponse figurera dans le bilan de la concertation.

A propos des capteurs, c'est l'association LIMAIR, qui contrôle la pollution de l'air atmosphérique, qui a été sollicitée pour leur choix d'implantation. Ce choix est lié à l'organisation de l'espace. Cela a été fait pour connaître l'état initial de la RN147 sur le tracé actuel pour bien comprendre ce qui se passe aujourd'hui ensuite l'idée était de se rapprocher au maximum des zones d'habitation. Cette étude n'a pas été réalisée en fonction de l'orientation d'une variante cela a été fait en fonction de l'habitat dans les différents hameaux. Les secteurs de mesures apparaissent sur les cartes, et les mesures ont été effectuées en avril 2016 et en novembre 2016.

A propos du choix des variantes, les études de 2003 et 2007 ont été prises en compte, puisqu'elles comportaient un certain nombre de données, ensuite ces études ont été revues dans le cadre d'une évolution de l'occupation des sols dans ce secteur. Tout a été pris en compte d'une manière objective sur chacune des 4 variantes. Le résultat ne satisfait pas tout le monde mais c'est cela qui est proposé à la concertation pour recueillir les avis et les observations. Aujourd'hui c'est une réunion d'information sur la concertation globale. Ensuite les avis et observations seront examinés, un bilan sera établi et il sera rendu public. Puis des décisions seront prises à l'issue de cette concertation.

L'objectif global est de commencer les travaux avant la fin de ce contrat de plan et si on fait le rétro-planning il ne faut pas perdre de temps à chacune des étapes donc le bilan de la concertation se fera dans les délais les plus courts.

Intervention de la salle :

Quel que soit le tracé qui va être choisi il y aura forcément des personnes, des habitations qui seront impactées donc cela entraînera une perte de valeur immobilière des habitats. Qu'est-ce qui sera fait pour étudier la perte de valeur et la compenser ? Est-ce que quelqu'un va venir voir chacun individuellement pour dire ça va passer là, il y aura des murs anti-bruit qui vont être mis à tel endroit, il y aura des arbres qui vont être plantés pour éviter les nuisances visuelles et sonores ?

Réponse de Monsieur Guy GAZEAU :

Il y a une évaluation qui est faite du bilan inconvénients acceptables/inconvénients non acceptables. L'inconvénient non acceptable entraîne une proposition de l'achat de la maison. Ensuite il y a une appréciation de ce type d'inconvénients, ça peut être une baisse de la valeur, qui peut être estimée mais comme un autre paramètre et là les choses sont regardées en fonction de la situation de la propriété par rapport au projet, ce qui peut être fait pour atténuer cela sera regardé, c'est la démarche ERC.

Par exemple sur le plan sonore, la réglementation doit être appliquée. Le niveau sonore acceptable pour les riverains d'une telle opération est inférieur au niveau sonore réglementaire pour une route existante. Elle est plus sévère pour une nouvelle opération que pour une opération existante. Du moment que les seuils se trouvent au-delà des valeurs réglementaires, des mesures d'atténuation devront être mises en place jusqu'à ce que le niveau acceptable soit atteint.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Pour être précis, sur la variante magenta, il y a 5 maisons qui sont impactées vraiment. Celles-ci seront acquises par l'État après une évaluation du service France Domaine, puis c'est au Préfet de décider s'il retient la valeur proposée ou s'il applique une marge de manœuvre de + ou - 10 %. C'est la règle de base. Pour les maisons qui sont moins impactées, c'est-à-dire que la route ne passe pas dessus mais qui sont en bordure de l'aménagement, il y a, soit la solution de réduction des effets sonores par des écrans acoustiques, il existe aussi la solution d'isolation de façade mais on peut également cumuler isolation de façade et écrans acoustiques.

Dès lors que la nouvelle route laisse des effets de bruit résiduels au-dessus du seuil admissible, les isolations de façades et les écrans acoustiques sont pris en charge dans le projet routier.

La difficulté de tout projet collectif est de toucher à de la propriété individuelle et c'est au service de travailler avec les riverains pour limiter les nuisances.

La philosophie du projet, c'est d'éviter le plus possible les maisons et quand on reste à proximité, 200 à 300m de certaines habitations, on met des écrans acoustiques. Il y a 2 choses avec l'acoustique, ce que l'on entend et l'acoustique visuel, c'est-à-dire que l'on croit que les voitures font plus de bruit si on les voit.

Un projet commun va être bâti, et si lors de l'enquête publique il y a un refus de la population pour ce projet il sera arrêté mais collectivement le territoire devra l'assumer.

Intervention de la salle :

Vous parliez à titre collectif on est d'accord sur le fait que ce projet doit être collectif maintenant on est obligé de penser individuellement et quand on parle de nuisances sonores que vous pouvez compenser via des seuils, même si vous respectez les seuils quels qu'ils soient, et on a un peu de mal à les visualiser, quoi qu'il arrive ce seuil-là impacte notre maison, notre environnement alors qu'on a choisi de vivre dans un environnement particulier. On est forcément impactés même si on est en dessous des seuils il y a forcément des nuisances visuelles, sonores, environnementales qui font que de toutes façons il y a une décote immobilière évidente et cela ce ne sera pas compensé et on a du mal à l'accepter à titre collectif.

Intervention de la salle :

Même si des dispositions sont prises pour compenser, j'attire votre attention sur le fait suivant : étant riverain de la RN520, lorsqu'elle s'est construite on a eu des mesures de bruit qui se sont basées sur un trafic routier. On nous a expliqué que la courbe était exponentielle et malheureusement nous étions juste en dessous du seuil des 1 500 véh/j. Aujourd'hui on atteint 13 000 véh/j et demain plus de 16 000 véh/j. Comme vous semblez être dans de bonnes dispositions pour faire des compensations, pour lutter contre le bruit on a pris à notre charge la construction d'un merlon, est-ce que ça veut dire que demain je peux vous en présenter la facture ?

Quand on habite sur le bord d'une route et que l'on constate que le niveau sonore de la circulation augmente d'années en années sans compensation ça veut dire que demain si vous doublez la RN520 sans mur anti-bruit je vous garantis que vous aurez beaucoup de monde sur la route pour empêcher ce trafic. On nous promet toujours la fameuse séquence mais dans les faits, il y a un problème budgétaire on connaît la chanson.

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Pour vous répondre, le merlon que vous avez fait construire c'est de l'antériorité et vous ne pourrez pas vous le faire rembourser.

Que ce soit sur la RN147 ou la RN520, il y a des mesures de bruit qui ont été faites sur l'état actuel ensuite lorsque le projet est terminé on revient faire des mesures et on modifie au besoin les écrans acoustiques s'ils ne sont pas assez longs ou pas assez hauts.

Concernant la valeur des biens immobiliers, je ne peux pas vous répondre car c'est trop tôt et je ne connais pas demain la valeur de votre bien par rapport au marché immobilier de votre secteur. Nous n'avons pas d'outil permettant d'estimer la dépréciation immobilière dans l'avenir parce que les marchés immobiliers varient tout le temps.

Dans le dossier d'enquête publique on met les valeurs des biens que l'on exproprie mais quand on vient effectivement exproprier un ou deux ans plus tard, le marché peut avoir évolué à la hausse ou à la baisse.

Intervention de Monsieur RODIER, riverain de la RN147 à St-Bonnet de Bellac :

Je voulais revenir sur les créneaux de dépassement, je crois savoir qu'il y en a un qui est prévu entre Chamboret et Bellac. Ce qui m'ennuie c'est d'entendre partout les élus, les médias, qui nous parlent de la RN147 de Limoges à Bellac. Il semblerait que la RN147 s'arrête à Bellac et au-delà, jusqu'à Bussière Poitevine, elle n'existe plus. Et j'en veux pour preuve que pour les fameux créneaux de dépassement qui sont envisagés il n'y en a aucun de prévu entre Bellac et Bussière-Poitevine. Serions-nous des sous-citoyens, des sous-contribuables ?

Réponse de Monsieur Gilles PAQUIER :

Il n'y a pas de sous-territoire, mais on procède par ordre. On a des études à mener sur la RN520, on a des études à mener sur la RN147, on a des études à mener sur des créneaux de dépassement qui sont au sud de Bellac et après il y aura d'autres choses. Une étude globale doit être lancée en 2017 sur le parti d'aménagement entre la RN147 et la RN149. On y vient par séquence et progressivement, votre territoire n'est pas oublié mais il ne fait pas partie des études que l'on conduit à l'échéance 2016-2017.

Intervention de la salle :

Je prends notre exemple personnel, nous avons acheté il y a 2 ans, nous sommes allés voir la mairie et personne ne nous a parlé de ce projet et notamment de ce tracé magenta. Je ne comprends pas pourquoi la mairie de Couzeix n'a pas joué la transparence car on se retrouve à avoir acheté un bien il y a 2 ans sur lequel finalement dans 5 ans on va avoir une route à côté. De plus, vous continuez à délivrer des permis de construire à côté de chez nous alors qu'il va y avoir ce tracé.

Réponse de Monsieur GABOUTY, Sénateur-Maire de Couzeix :

Si vous n'avez pas eu l'information c'est regrettable. On a été amené à informer les gens au niveau du permis de construire mais tant que la DUP n'est pas prise, vous avez un terrain constructible, on ne peut pas légalement refuser un permis de construire. Donc, nous, on a prévenu des gens et lorsqu'il y a eu la concertation de la période 2005-2006 et que le dossier est parti en 2007, pendant un certain nombre d'années et sur instruction des services de l'État nous mentionnions sur les PC que sur ce secteur il y avait un projet en cours, on l'indiquait également sur les CU. Au bout d'un certain temps, en accord avec l'État, on a arrêté car pour des projets qui durent dans le temps, des gens sont bloqués pour la cession de leur maison, il y a des problèmes de successions qui ne peuvent pas se résoudre. En effet, pour nous vers 2011, on pensait le projet gelé on ne savait pas s'il redémarrerait un jour. On a arrêté de faire mention d'un projet qui devenait hypothétique.

Réponse de Monsieur Guy GAZEAU.

Au niveau actuel des études d'opportunités phase 2, on étudie quatre variantes, mais elles n'apparaissent pas dans les documents d'urbanisme. Il ne peut y avoir qu'une communication propre. Les documents d'urbanisme ne seront mis à jour que lorsque la variante préférentielle sera retenue et que la décision sera prise de faire ce projet.

Intervention de Monsieur LARCHER (président de l'association « Couzeix en mouvement ») :

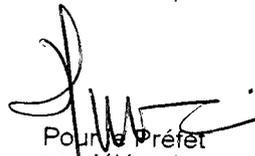
Concernant les lunettes d'Anglard, Monsieur le Maire a fait remarquer précédemment que la question du raccordement à cet endroit du tracé d'origine de la RN147 avait été posée. Mais avec les éléments que nous avons dans le dossier nous avons essayé d'être pragmatiques. Sur ces lunettes ont fait des choses simples, on ne raccorde pas directement la 2X2 voies, on a imaginé un processus pour se raccorder avec des voies simples. C'est un point important à préciser, on n'a pas fait de 2X2 voies, on a raccordé de manière subtile les choses pour que ce soit faisable.

Intervention de Monsieur Guy GAZEAU :

En conclusion, à la fin de la concertation, un bilan de celle-ci sera fait et en début d'année c'est le Ministère qui prendra la décision de retenir un tracé préférentiel. L'étape suivante sera l'enquête publique fin 2017. Dans le dossier d'enquête publique où vous aurez le détail, on reviendra sur les quatre variantes, il y aura des études approfondies sur le tracé préférentiel et l'avis du public sera sollicité. C'est donc la prochaine phase de consultation du public. La Loi oblige à reprendre dans le dossier d'enquête publique, qui sera bien plus complet que celui de la concertation, l'historique qui a conduit à retenir la variante préférentielle et le détail de cette variante.

Pour les habitations qui seront très impactées par le tracé préférentiel retenu, il y aura des contacts directs avec les propriétaires avant l'enquête publique.

Le Préfet,



Pour le Préfet
par délégation
la Sous-préfète de Bellac
et de Rochechouart
Bénédicte MARTIN