

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

Ateliers de concertation « Berneuil »
Vendredi 25 janvier 2019
à Bellac

Compte-rendu



Les ateliers thématiques concernant la commune de Berneuil se sont tenus le 25 janvier 2019 de 15 h à 17 h au Centre culturel municipal de Bellac. 28 personnes préalablement inscrites y ont participé : parmi eux, des agriculteurs, des élus locaux ou encore des utilisateurs de la RN 147.

Maître d'ouvrage du projet de créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac, la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO) était représentée par :

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

Introduction

Jean VEYRAT, assistant à maîtrise d'ouvrage de la DIRCO pour la concertation, annonce le déroulement de la session : après l'introduction, 2 ateliers se dérouleront en parallèle ; des synthèses de ces ateliers seront ensuite proposées, ce qui donnera lieu à un temps d'échange collectif.

Garant de la concertation préalable, Michel PÉRIGORD introduit l'atelier revenant sur la réunion d'ouverture de la concertation à Chamborêt le 18 janvier. Il n'a pas perçu de véritable hostilité au projet de la part du public. Il énumère les sujets sur lesquels portent les prises de parole : l'agriculture, la chasse, l'immobilier, la sécurité ou encore le bruit. L'atelier est complémentaire de cette réunion de lancement, il permet d'approfondir certains points et de proposer des réponses concrètes.

Dominique BIROT revient ensuite sur les points qui avaient fait l'objet de demandes de renseignements à la réunion précédente. Il indique d'abord que la saisine de la Direction Départementale des Territoires (DDT) va permettre d'apporter une réponse aux questions portant sur les points noirs bruit (dont le traitement relève d'un autre cadre que celui de l'opération de créneau). Sur la possibilité d'interdire tout dépassement en dehors des créneaux dédiés, il s'est renseigné sur ce qui est déjà en vigueur sur la RCEA. Les portions de la RCEA où le dépassement est possible ne comportent pas de carrefours ni d'accès pour les riverains. Les véhicules lents ne peuvent pas y circuler, et des voies de rétablissement ont donc été mises en service, ce qui a nécessité d'importants travaux d'aménagement.

Deux ateliers thématiques sont donc organisés pour permettre au public de participer à l'élaboration du projet et d'obtenir des réponses à ses questions :

- *un atelier « Agriculture et environnement » ;*
- *un atelier « Déplacements et sécurité ».*

Atelier « Agriculture et environnement »

L'atelier « Agriculture et environnement » a réuni 12 personnes autour de Nelly CARTELIER et Thomas GOMEZ. Nelly CARTELIER présente d'abord brièvement le projet, et rappelle qu'un des enjeux de l'atelier est la question des terrains agricoles jouxtant les deux zones d'étude.



Prise en compte de l'agriculture pour les raccordements et rétablissements

- Les agriculteurs doivent conserver la possibilité d'**accéder au village de Berneuil avec leurs engins**. Ils doivent aussi pouvoir **se rendre à Chamborêt pour les chantiers d'ensilage**. La DIRCO précise que des rétablissements agricoles seront mis en place le long du créneau de dépassement. Ils seront parallèles et permettront la circulation des engins agricoles. La traversée des animaux préoccupe les agriculteurs. Ce point sera étudié, l'hypothèse d'un passage inférieur est envisagée.
- Au niveau des points de raccordement du créneau de Berneuil, des questions se posent quant au maintien des routes existantes. La suppression de la route qui part de Panissac entraînerait un allongement de parcours et préoccupe également le public. La DIRCO précise que la jurisprudence considère qu'un allongement de 2km n'excède pas les inconvénients que, dans le cadre d'un projet d'intérêt général, les riverains peuvent avoir à supporter.

Les mesures d'accompagnement pour l'agriculture

- Une étude a été menée par la Chambre d'Agriculture. Les cheminements et les aménagements hydrauliques ont été cartographiés. Ces propositions appellent des remarques des participants :
 - Pour la Chambre d'Agriculture de Haute-Vienne, ce qui est proposé par la DIRCO ne correspond pas tout à fait aux demandes des agriculteurs. Il convient en effet de prévoir des aménagements fonciers pour éviter la traversée des parcelles.

- Plusieurs agriculteurs craignent que leurs parcelles soient amputées ou se retrouvent difficilement exploitables, car situées entre la 2 x 2 voies et la voie de rétablissement.
- Le maintien des accès aux terrains et aux captages d'eau est donc essentiel.
- La Chambre d'Agriculture de Haute-Vienne appelle la DIRCO à tenir compte de la présence sur la voie de rétablissement des vélos et des voitures sans permis, qui devront cohabiter avec les engins agricoles.
- La DIRCO est ensuite interrogée sur d'éventuelles **compensations foncières** : les terres perdues à cause du projet feront-elles l'objet d'échanges ou d'une expropriation pure et simple ? Dans la plupart des cas, des solutions amiables sont trouvées pour compenser financièrement les pertes de terres. Les barèmes d'indemnisation ne sont pas encore connus de la DIRCO. La mise en place de remembrement n'est pas l'hypothèse privilégiée pour l'instant, ce choix relève de la DREAL. Malgré les garanties apportées, la perspective d'acquisitions reste un motif d'inquiétude.

Enjeux et propositions des participants en termes de sécurité et l'utilité du créneau de dépassement

- **La vitesse des usagers de la route à la sortie du créneau est une préoccupation.** La dégressivité de la vitesse devrait assurer la sécurité de l'équipement, mais il conviendra alors de faire respecter ces limitations de vitesse.
- Le raccordement entre la route à 2 x 2 voies et la voie de rétablissement doit être sécurisé.
- La longueur du créneau est jugée insuffisante, entraînant donc un gain de temps minime. La DIRCO fait remarque que des zones de ralentissement bien dimensionnées sont nécessaires à la sécurité des usagers. Au-delà du gain de temps, ce projet vise avant tout à améliorer la sécurité.
- Il est proposé de traiter les virages de la route actuelle plutôt que d'aménager des créneaux de dépassement, ce qui pourrait avoir un effet plus notable en matière de sécurité, la majeure partie des blessés ayant été accidentés dans des virages.
- Autre proposition alternative au créneau, il est suggéré de réaliser un contournement de Berneuil, ce qui avait déjà été envisagé dans les années 1970.
- Enfin, la possibilité d'implanter un radar sur le créneau de dépassement est aussi évoquée. Cette décision revient à la Préfecture.

La variante préférentielle à Berneuil

- Au niveau foncier, la réalisation du créneau de dépassement par un élargissement de la RN 147 est plus favorable car elle consomme moins de terre.
- Pour la sécurité, la réalisation d'un créneau distinct est préférable.
- Après avoir débattu et pris en compte la consommation foncière et les accès aux parcelles agricoles, les membres du groupe aboutissent au choix suivant : il faut **élargir la RN 147 pour réaliser le créneau de dépassement (variantes 1 ou 2) mais réaliser le rétablissement à l'est** de ce créneau. Il s'agit donc d'une nouvelle variante qui n'était pas proposée par la DIRCO.
- Ce créneau de rétablissement à l'est permettrait notamment le passage des bêtes et des engins.

Remarques sur les aspects d'acoustique

Le maître d'ouvrage doit prendre en charge le traitement du bruit sur les nouvelles routes. Les projections à 2040 ne dépassent toutefois pas les seuils réglementaires, et aucune protection n'est donc nécessaire pour la nouvelle route. Les questions de bruit relèvent également des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui régissent les zones, et qui contiennent des éléments à ce sujet.

Sur la RN 147 existante, les aménagements sur les points noirs en termes de bruit pourraient s'inscrire dans un autre cadre celui du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), la DIRCO se renseignera sur les conditions à remplir

La concertation

Interrogée à ce sujet, la DIRCO indique que les agriculteurs pourront s'exprimer à l'occasion de futures enquêtes auxquelles ils seront associés. Le garant rappelle que l'intérêt de la concertation préalable est d'informer le public, avant que le projet arrêté ne soit soumis à l'enquête publique.

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DES PARTICIPANTS

- Préserver la possibilité pour les agriculteurs de se déplacer de part et d'autre du créneau de dépassement (est-ouest) et entre Berneuil et Chamboret (nord-sud).
- Limiter autant que possible les allongements de trajet des agriculteurs, notamment au niveau de Panissac.
- Approfondir la réflexion sur les compensations foncières, sans fermer la porte aux échanges de terres.
- Maintenir un bon accès aux parcelles agricoles et aux captages d'eau.
- Envisager une variante de doublement de l'existant avec la création d'un rétablissement à l'est de la RN 147 actuelle.

Atelier « Déplacements et sécurité »

L'atelier « Déplacements et sécurité » a réuni 16 personnes autour de Dominique BIROT, représentant de la DIRCO. Les échanges ont porté d'abord sur l'opportunité du projet, puis sur les arguments en faveur des différentes implantations et variantes.



Opportunité du projet et compatibilité avec d'autres aménagements

- La mise à 2 x 2 voies de la RN 147 entre Poitiers et Limoges étant très attendu, les membres du groupe ont demandé des garanties sur la **compatibilité du projet de créneau de dépassement avec celui, plus global, de réalisation d'une autoroute**. Ils craignent en effet que la réalisation de créneaux ne constitue un prétexte pour ne pas mener un aménagement de plus grande ampleur. Certains estiment qu'il serait plus prudent d'attendre la conclusion des études de concessibilité. La DIRCO a apporté des précisions et expliqué que la compatibilité existait à 2 niveaux :
 - Études : les études en cours pourront être intégrées aux études d'une autoroute si la décision de réaliser l'autoroute intervient dans les prochains mois.
 - Infrastructure : sous certaines conditions, le créneau – qui présente des caractéristiques autoroutières – pourra être intégré dans une autoroute.
- Les membres du groupe font remarquer que le tracé envisagé pour l'autoroute serait sans doute plus à l'est. Ils s'appuient pour cela sur la localisation du contournement de Bellac. Ils restent donc sceptiques sur la compatibilité des projets, tout en convenant qu'il faut aménager la RN 147 en attendant l'autoroute.
- La **dangerosité des virages de la RN 147** est mise en avant. Si l'objectif principal de ce projet est la sécurité, plusieurs participants demandent **que le budget soit plutôt réaffecté à la suppression de certains virages**. La DIRCO explique que la suppression des virages serait probablement plus coûteuse que la réalisation d'un créneau.

Zone d'étude

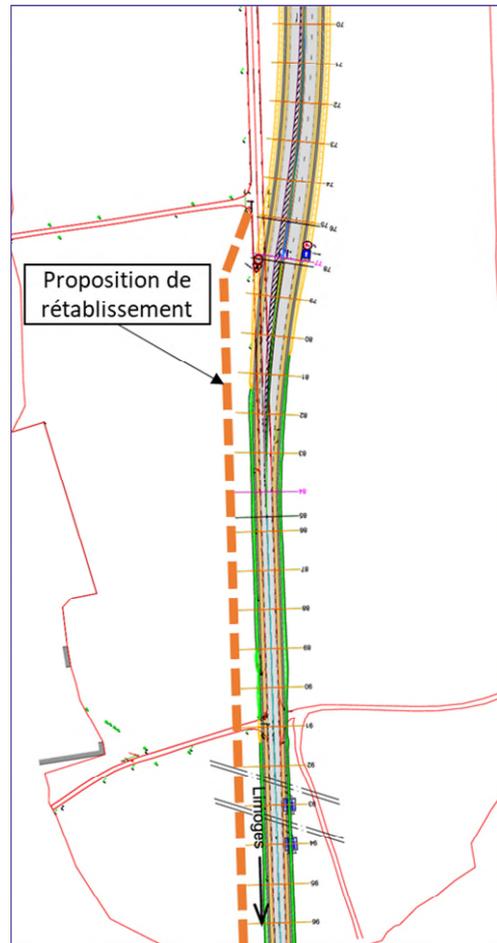
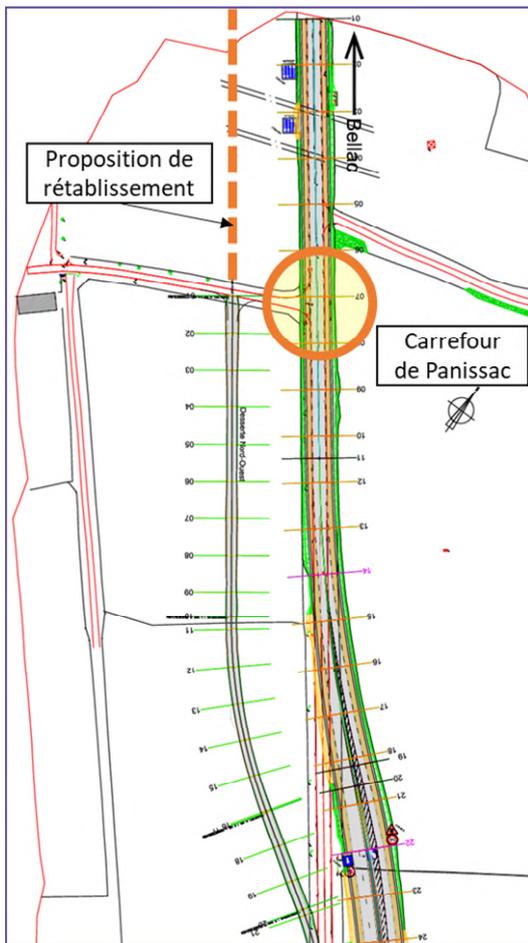
Le choix de Berneuil et de Chamborêt est remis en cause par un participant, qui estime que le trafic est plus important entre Bellac et Bussière-Poitevine. Il est reproché à la DIRCO de ne pas avoir étudié cette option et de ne pas disposer d'un point de comptage permanent sur cet itinéraire. La DIRCO indique que des comptages ponctuels ont eu lieu ; ils ont confirmé que l'itinéraire Limoges-Bellac était plus fréquenté (trafic pendulaire vers le pôle économique de Limoges), et donc prioritaire en matière de sécurité. Les interlocuteurs étant en désaccord sur le diagnostic, il est proposé de partager les données disponibles.

Variante préférentielle

Quel que soit le secteur retenu, **la variante 3 – création d'un créneau distinct – est unanimement perçue comme le meilleur choix**. Elle permet en effet une circulation plus sécurisée et plus rapide pendant les travaux.

Traitement des raccordements et des rétablissements à Berneuil

- **Carrefour de Panissac et nord du créneau** : dans le sens Limoges-Bellac, les participants s'inquiètent de la possibilité de tourner à gauche vers Panissac, peu après la fin du créneau de dépassement. Les membres s'accordent à dire que ce carrefour est peu rassurant pour les usagers. Deux aménagements sont envisagés :
 - **Mise en place d'un « tourne-à-gauche » dans le sens Limoges-Bellac.**
 - **Interdiction de tourner à gauche et création d'une voie de rétablissement longeant la RN 147 un peu plus au nord.** Cette proposition, venant du maire de Berneuil, apparaît comme pertinente. Elle s'appuie sur un prolongement de la voie de desserte nord-ouest (voir schéma ci-après) jusqu'à la route de la Margelle (Village de Lassale).
- **Sud du créneau** : les participants s'interrogent sur la desserte des parcelles agricoles entre la voie actuelle et le créneau à réaliser. Ils proposent de réaliser une voie de desserte en longeant l'axe par l'ouest (voir schéma ci-après), depuis la route de Blond vers le lieu-dit Savignac, où pourrait se faire le raccordement.



À gauche : proposition pour le nord du créneau de Berneuil. À droite : proposition pour le sud du créneau.

Secteur préférentiel

- À une large majorité, les participants jugent que **le choix d'une implantation à Chamborêt est plus pertinent**. Le profil en long apparaît notamment plus favorable. À Berneuil, la pente pourrait rendre difficile le dépassement des camions en descente.
- Certains participants refusent néanmoins de se prononcer pour l'une ou l'autre des propositions, estimant que la priorité doit être donnée à la sécurisation des virages. Une personne pense qu'un créneau plus long à 3 voies (avec limitation à 80 km/h) serait plus pertinent.
- Le maire de Berneuil fait notamment remarquer qu'il est important d'utiliser les crédits disponibles pour améliorer la situation actuelle, quel que soit le choix définitif.

Les mesures d'exploitation

- L'ensemble des participants à l'atelier est favorable à une vitesse maximale de 110 km/h. Le différentiel de vitesse avec les poids lourds serait insuffisant en cas de limitation à 80 km/h.
- Tous sont aussi favorables à une interdiction de doubler pour les poids lourds, et ce afin d'éviter qu'ils n'empêchent le dépassement par les véhicules légers. Il sera important de faire respecter cette interdiction par des contrôles. Un participant cite l'exemple de l'interdiction aux poids lourds de circuler sur certains axes, qui est insuffisamment appliquée.
- Le gibier étant très présent dans ce secteur, la proposition de mettre en place des grillages apparaît comme pertinente aux membres du groupe.

Remarques complémentaires

- Le maire de Berneuil fait remarquer qu'il serait intéressant de profiter des travaux pour prévoir la mise en place des réseaux, et notamment de la fibre haut débit.

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DES PARTICIPANTS

- Assurer la compatibilité de ce projet avec d'autres améliorations possibles de l'itinéraire : la réalisation d'une autoroute et le traitement des virages dangereux.
- Apporter des compléments d'information sur le trafic au nord de Bellac.
- Privilégier la variante 3 : création d'un créneau distinct à l'est de l'axe actuel.
- Privilégier une implantation à Chamborêt, pour des raisons de pente et de profil.
- Traiter le carrefour de Panissac, jugé dangereux.
- Appliquer et faire contrôler une interdiction de dépassement par les poids lourds sur le créneau.

Temps d'échanges collectifs



Une personne demande quelle sera la suite donnée aux interventions du public et à la concertation.

→ *Dominique BIROT indique que la DIRCO va encore recevoir certaines données. Il enjoint le public à communiquer d'éventuels schémas ou propositions. La concertation se termine le 14 février, mais le choix de la variante retenue se fera après cette date. En effet, le garant de la concertation a un délai d'un mois pour réaliser son rapport. À partir du rapport, la DIRCO fera une proposition au préfet de la Haute-Vienne.*

Sur les sujets abordés au cours de la concertation, certaines questions pourront trouver des réponses à court terme. D'autres n'en auront qu'à plus long terme, après des études.

Le maire de Berneuil Guy MERIGOUT s'interroge sur ce que sera l'apport de l'enquête publique par rapport à la phase de concertation en cours.

→ *Michel PÉRIGORD répond que le but de la concertation est de permettre aux gens d'intégrer les problèmes qui les concernent et de maîtriser le dossier. La phase de concertation en cours se situe en amont du projet, et le public contribue ainsi aux décisions qui seront prises. L'enquête publique porte sur un projet plus abouti, plus précis.*

Un participant a entendu dire qu'il est question de supprimer la phase d'enquête publique.

- *Michel PÉRIGORD apporte des précisions, sur la base d'un courrier de la présidente d'une compagnie des commissaires-enquêteurs à ce sujet. Cette dématérialisation est un test qui a lieu dans les régions Bretagne et Île-de-France, uniquement pour les projets de plus de 300 millions d'euros. Ainsi, cela ne concerne pas plus de 4 ou 5 projets par an. Ce ne sera pas le cas de ce projet. Le garant de la concertation indique aussi que le dispositif de l'enquête publique permet de se rapprocher du terrain en rencontrant le public.*

Conseillère départementale de Bellac, Martine FREDAGUE-POUPON demande si des ateliers thématiques comme ceux-ci sont suffisants pour recueillir l'avis du public et si l'horaire proposé était adapté.

- *Michel PÉRIGORD déclare que les horaires des réunions ont été établis en fonction de l'avis des maires des communes concernées, qui ont été consultés à ce sujet. Il considère que le créneau des ateliers thématiques, entre 15 h et 17 h, permettait la venue des agriculteurs.*
- *La procédure de concertation dure en général de 2 semaines à 3 mois. Le président du Conseil départemental Jean-Claude LEBLOIS a également informé Michel PÉRIGORD de son souhait de voir le projet se concrétiser rapidement, pour soulager les usagers. Le dispositif prévoit néanmoins 4 temps de rencontre.*

Une personne regrette le manque d'information autour de la tenue des ateliers, notamment à Bellac.

- *Michel PÉRIGORD rappelle que les habitants de Berneuil et de Chamborêt ont été informés à ce sujet par voie postale, ce qui n'était pas obligatoire. Des annonces ont également été faites dans la presse et par des affichages. Le devoir était d'informer personnellement les riverains.*
- *Dominique BIROT informe que le projet de 7 km de route à 2 x 2 voies au nord de Limoges n'a pas fait l'objet d'un dispositif de concertation aussi poussé. Aucun atelier n'y était mis en place.*

Un autre participant déplore d'avoir dû se rendre sur le site de la DREAL pour savoir qu'il fallait s'inscrire aux ateliers thématiques.

- *Michel PÉRIGORD rappelle que le maître d'ouvrage a proposé trois solutions pour l'inscription aux ateliers : un numéro de téléphone, la possibilité de s'inscrire en ligne, et les formulaires d'inscription distribués lors de la réunion d'ouverture.*
- *Dominique BIROT enjoint les participants aux ateliers à diffuser l'information autour d'eux.*

Membre de l'association Voie Rapide 147-149, un participant souhaiterait que des opérations de comptage soient effectuées entre Lussac-les-Châteaux et Bellac, après le giratoire de Bellac.

- *Dominique BIROT indique qu'il va se renseigner sur l'existence et la date de réalisation des comptages.*

Conclusion du garant

Michel PÉRIGORD estime que la concertation préalable est utile pour le projet. Elle a par exemple mis en évidence la proposition d'un rétablissement situé à l'est et non pas à l'ouest de la route, ou celle d'interdire le dépassement pour les poids lourds.

L'atelier « agriculture et environnement » a permis d'aborder différents points de vue, par exemple sur les questions du passage des animaux ou encore les réseaux.

L'atelier « déplacements et sécurité » a aussi abordé des sujets régionaux et interrégionaux, ce qui est aussi le rôle d'une concertation préalable. Parmi les participants à cet atelier, 10 sont favorables à une implantation à Chamborêt. 4 personnes veulent à la fois un créneau de dépassement à Chamborêt et à Berneuil, et une dernière personne préférerait la création d'une route à 3 voies à 90 km/h.

Le garant de la concertation note que les participants aux ateliers ont apporté beaucoup d'éléments. Il remercie le public pour sa participation.