

# 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



*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.

## 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 créneau : le créneau 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 créneau distinct en fait bien partie.*

Un habitant de Chamborêt demande si ce créneau 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 créneau 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 créneau 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 créneau 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 créneaux 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 créneaux 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 créneaux 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 créneau de dépassement.

---

1 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 créneau 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 créneau 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 créneau. 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 créneau 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 créneau 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 créneau.

- *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 Morcheval 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 FREDAGUE, 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.