

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

Ateliers de concertation « Chamborêt »

**Vendredi 1<sup>er</sup> février 2019**  
**à Chamborêt**

## Compte-rendu



*Les ateliers thématiques concernant Chamborêt se sont tenus le 1er février 2019 de 15 h à 17 h 30 à la salle des fêtes de la commune. 24 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

Garant de la concertation, Michel PÉRIGORD remercie les participants de leur présence. Il rappelle brièvement les conclusions de la réunion d'ouverture : l'opportunité du projet n'a pas été questionnée, mais le public a fait part de ses remarques sur l'agriculture, les protections acoustiques, la sécurité et la compatibilité du créneau avec d'autres aménagements. Parmi les mesures suggérées figurent l'interdiction de dépasser pour les poids lourds et la mise en place de grillages de protection pour empêcher le passage du gibier.

Interrogé à ce sujet, Michel PÉRIGORD rappelle que toutes les opinions seront prises en compte dans le bilan de la concertation, y compris sur la pertinence de l'aménagement.

Dominique BIROT revient sur quelques questions posées lors de la réunion d'ouverture :

- Possibilité d'interdire tout dépassement hors des créneaux dédiés : cette mesure est déjà en vigueur sur la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) mais s'applique dans un contexte bien particulier. En effet, un travail important a été mené sur la RCEA, avec la suppression des carrefours sur les portions où il est possible de dépasser, des itinéraires de substitution pour les véhicules lents et la création d'accès aux parcelles agricoles en dehors de la RCEA;
- Indemnités pour les exploitants agricoles : des protocoles sont en discussion entre les Chambres d'Agriculture et l'État ;
- Bruit engendré par la route : les modélisations montrent qu'aucune protection phonique n'est requise au droit des aménagements proposés. Au sujet du traitement des « points noirs bruit », Dominique BIROT signale qu'il a tout récemment reçu une réponse de la Direction Départementale des Territoires (DDT), qu'il présentera lors de la réunion de clôture ;
- Suite à la demande d'un participant lors des ateliers précédents, les cartes de trafic de la RN147 sont mises en ligne sur le site web de la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Deux ateliers thématiques sont organisés pour permettre au public de participer à la co-construction du projet :

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

## Atelier « Agriculture et environnement »

13 personnes étaient présentes aux côtés de Nelly CARTELIER et Thomas GOMEZ pour l'atelier « Agriculture et environnement ». Les échanges ont d'abord porté sur l'aménagement à réaliser et son inscription dans un projet d'infrastructure plus global, avant d'évoquer la variante à retenir et les mesures d'accompagnement du monde agricole.



### Nature et opportunité de l'aménagement à réaliser

- En l'état actuel, le projet ne prévoit qu'un seul créneau de dépassement.
- Le créneau de dépassement à réaliser a des caractéristiques autoroutières et sera donc raccordable à une éventuelle future route à 2 x 2 voies entre Poitiers et Limoges. Les études pourront alimenter un projet allant en ce sens. Un participant explique que la CCI de Haute-Vienne a d'ailleurs émis une proposition d'autoroute concédée, gratuite pour les résidents du Nord de la Haute-Vienne, et qui reprendrait aussi les tronçons à 2 x 2 voies déjà construits. Le tracé envisagé pour cette route n'est pas connu,
- Plusieurs participants s'inquiètent d'un manque de vision globale autour du projet routier entre Limoges et Poitiers. Ils regrettent aussi la confusion autour du projet routier d'ensemble, alternativement présenté comme un réaménagement de la route actuelle, ou comme une route à 2 x 2 voies.
- Des participants estiment que le principal problème rencontré par la RN147 est la dangerosité des virages. Plutôt que de créer un créneau de dépassement, il faudrait corriger les virages concernés pour améliorer la sécurité.
- Des alternatives au projet actuel de créneau de dépassement sont proposées : un créneau à 2 x 2 voies à 90 km/h sans rétablissement, ou un créneau à 3 voies, avec un créneau de dépassement dans les montées, pour faciliter le dépassement des camions. La DIRCO indique que ces solutions présentent des inconvénients : la limitation à 90 km/h est inadaptée au dépassement des poids lourds, et un créneau à 3 voies en montée est difficilement raccordable à une future autoroute.
- L'opportunité d'un projet routier est contestée en raison de la pollution générée du fait de la vitesse plus grande sur le créneau de dépassement, même si les élus locaux ne vont pas en ce sens.

## Agriculture : déplacements et consommation foncière

- Les participants sont inquiets au sujet des déplacements des engins agricoles. Ceux-ci ne circuleront pas sur la route à 2 x 2 voies, mais sur une voie de rétablissement. Les véhicules lents devront emprunter les petites routes existantes, y compris celles qui passent près du lieu-dit Corrigé. Il pourrait être nécessaire de modifier ces routes, notamment en largeur.
- L'accès à Morcheval est évoqué. Si l'élargissement de la RN147 actuelle est retenu, le rétablissement qui sera créé à l'ouest pourra desservir le hameau.
- L'aménagement de l'entrée sud du créneau sera également un enjeu important : il faudrait raccorder les petites routes existantes, voire franchir la voie ferrée.
- Il sera également possible de réaliser des traversées souterraines pour passer d'un côté de la route à l'autre. La hauteur des tunnels devra correspondre au « gabarit routier » habituel pour les engins agricoles courants
- L'accès aux parcelles semble moins difficile pour le secteur de Chamborêt que pour celui de Berneuil, d'après certains agriculteurs présents à l'atelier.
- La quantité de foncier consommée par le projet préoccupe les agriculteurs. Qu'il s'agisse d'un élargissement de la route actuelle ou d'un créneau distinct, l'aménagement aura une largeur importante

## Secteur et variante retenus

- Une majorité de participants se prononce en faveur du secteur de Chamborêt.
- La réalisation d'un créneau distinct apparaît comme plus pertinente. Ce choix répond au besoin de circuler des agriculteurs, et n'exige pas de nouveaux travaux pour créer des rétablissements, puisque la RN147 actuelle servira de voie de rétablissement.
- Certains participants se sont abstenus, estimant que le projet n'est pas opportun.

## Mesures d'accompagnement

- La signalisation et les aménagements physiques (comme les îlots de sécurité) à mettre en place à l'entrée du créneau éviteront que les engins agricoles n'y circulent par erreur.
- Un agriculteur présent signale qu'il possède un grand parking de stockage de bois à l'est de la RN147 actuelle à Chamborêt, potentiellement sur le tracé du créneau distinct. Si cette variante est retenue, il souhaite que le parking soit reconstruit ailleurs.
- Le besoin de rétablir l'irrigation pour les agriculteurs est aussi souligné.
- Des préoccupations concernent également les nuisances sonores générées par la circulation sur le créneau. Des participants proposent de réaliser le créneau selon un profil en long abaissé, plus bas que la route actuelle en certains points, pour minimiser les nuisances sonores. Par ailleurs, la DIRCO indique que le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) peut permettre d'agir sur les « points noirs bruit » des routes existantes.

## SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DES PARTICIPANTS

- Privilégier la variante 3 : création d'un créneau distinct à l'est de l'axe actuel.
- Privilégier une implantation à Chamborêt.
- Réutiliser la RN147 actuelle comme voie de rétablissement.
- La création d'un créneau distinct peut permettre d'abaisser le profil en long du créneau par rapport à la route actuelle, pour réduire les nuisances sonores.
- Garantir l'accès et la traversée des parcelles agricoles sans que les exploitants ne soient contraints de faire de grands détours.
- Anticiper les points de passage des engins agricoles.
- Étudier des modalités de franchissement de la voie ferrée.

## Atelier « Déplacements et sécurité »

L'atelier « Déplacements et sécurité » a réuni 11 personnes autour de Dominique BIROT, représentant de la DIRCO. Les échanges ont porté d'abord sur le diagnostic de l'axe actuel, puis sur les diverses options. Les arguments en faveur des différentes implantations et variantes ont ensuite été exprimés.



### Diagnostic de l'itinéraire actuel Limoges-Bellac

Les membres du groupe mettent en avant diverses problématiques.

- **Une succession de limitations de vitesse différentes** : Les membres du groupe déplorent des changements de vitesse fréquents actuels (50km/h ; 80km/h ; 70 km/h) et de demain (110 km/h). Ils expriment le sentiment d'être en infraction constante.
- **Des problèmes de sécurité** : Pour les participants, les espaces de dépassement actuels (à Morcheval, au niveau de la plaine de Berneuil, et à la sortie de Chamboret) ne permettent pas de rouler en sécurité. À maints égards, la mise en place d'un créneau de dépassement permettrait une conduite plus apaisée.
- **Des règles insuffisamment appliquées** : Les membres regrettent que les poids lourds ne respectent pas toujours l'interdiction de rouler sur certaines routes (RD951 en direction d'Angoulême par exemple).

### Opportunité du projet et compatibilité avec d'autres aménagements

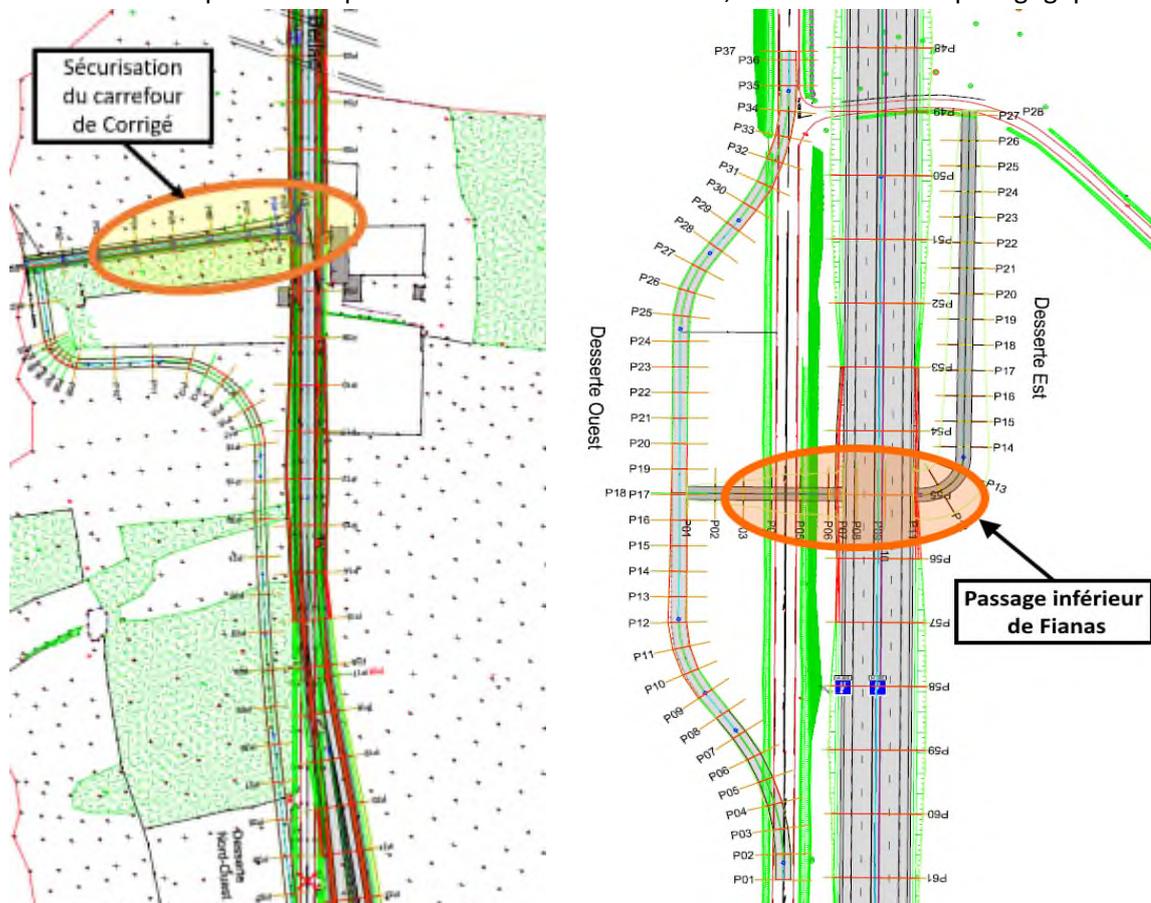
- Les participants évoquent la perspective du projet autoroutier et s'interrogent sur les possibilités d'intégration du créneau de dépassement à ce nouveau tracé. Ils questionnent la compatibilité entre ces deux projets et soulignent le besoin de cohérence. La largeur d'emprise d'un projet de créneau de dépassement serait de 20 à 25 mètres environ, comme pour une autoroute, il n'y a donc pas d'incompatibilité au niveau technique.

## 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 Chamboret

- **Le Carrefour de Corrigé** : il constitue le point de raccordement au nord.
  - **Le constat** : Les aménagements prévus entraîneront une suppression des carrefours à Morcheval. Les participants redoutent donc un report de trafic vers Corrigé. Cette situation en sortie de créneau (dans le sens Limoges-Bellac) fait craindre des accidents en cas de vitesses élevées.
  - **Les propositions** : Les participants souhaitent une sécurisation du carrefour (voir schéma ci-dessous). Pour ce faire, l'aménagement de voie d'accès au carrefour est préconisé afin que sa largeur soit plus adaptée au trafic. Ils préconisent également la mise en place de dispositifs de sécurité sur la RN147, comme les radars pédagogiques.



À gauche : proposition pour la sécurisation du carrefour de Corrigé. À droite : proposition pour passage inférieur de Fianas.

- **Passage inférieur de Fianas** : les participants souhaitent que le passage pour la faune soit transformé en passage mixte pour être utilisé pour les traversées agricoles et les véhicules de particuliers. La DIRCO pense qu'il est envisageable d'adapter l'ouvrage afin que le passage agricole soit assuré. (Voir schéma ci-dessus).

- **Le sud du créneau** : des problèmes sont soulevés pour les habitants de Morcheval.
  - **Le constat** : L'aménagement de la RN147 entraîne un allongement du trajet Morcheval-Limoges par le nord (via le carrefour de Corrigé), ou un passage par le sud sur des routes inadaptées (la route de Daugères puis et l'avenue du 8 mai 1945).
  - **Les propositions** : La création d'un carrefour giratoire côté Limoges est évoquée. Cette option est jugée peu pertinente par la DIRCO pour plusieurs raisons : ralentissement très important sur une route en descente. La proximité avec la voie ferrée et les maisons aux alentours rendent le secteur très contraint, les mesures seront donc difficiles à mettre en œuvre en respectant les règles de sécurité. La DIRCO souligne que la question sera étudiée.

### Secteur préférentiel

- La majorité des participants juge nécessaires des aménagements à **Chamborêt comme à Berneuil**. À l'unanimité, la **priorité d'une implantation à Chamborêt** est toutefois exprimée.
- Les participants reconnaissent que le secteur de Berneuil est actuellement moins dangereux. Il reste possible d'y doubler en sécurité si le marquage est respecté. Le choix de **Chamborêt** pour le créneau permet donc de disposer de 2 secteurs de dépassement.

### Les mesures d'exploitation

- Pendant la phase des travaux, la DIRCO précise que la variante 3 imposera peu de contraintes : des travaux ponctuels de nuits (2jours) et des alternats sont à prévoir pour la phase de raccordement à l'existant.
- Les membres du groupe sont favorables à une interdiction de doubler pour les poids lourds, et ce afin d'éviter qu'ils ne bloquent le dépassement par les véhicules légers.
- Ils demandent également que la distance entre les habitations et la RN147 soit prise en compte pour anticiper les nuisances sonores.

### Remarques sur l'agriculture et l'environnement

- Les participants s'interrogent sur la localisation des points de traversée de la route par les tracteurs. La DIRCO note qu'un travail avec la Chambre d'Agriculture est prévu pour y répondre.
- Les participants souhaitent que l'espace mobilisé entre la voie de rétablissement et la nouvelle voie soit réduit pour préserver les espaces agricoles. La DIRCO partage cette volonté.

## SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DES PARTICIPANTS

- **Privilégier la variante 3 : création d'un créneau distinct à l'est de l'axe actuel.**
- **Privilégier une implantation à Chamborêt bien que les deux implantations soient jugées nécessaires.**
- **Maintenir la possibilité de traversée des engins agricoles et véhicules particuliers sur la route de Fianas.**
- **Assurer la sécurisation du carrefour de Corrigé, jugé dangereux.**
- **Mettre en place des dispositifs de sécurité et de contrôle : interdiction de dépassement par les poids lourds et mise en place d'équipements de sécurité.**

## Temps d'échanges collectifs



Une agricultrice de Chamborêt demande si des bassins de rétention sont prévus le long de la route.

→ *Nelly CARTELIER rappelle que traiter les eaux issues de plateformes routières est une obligation réglementaire. Par conséquent, deux bassins de rétention sont envisagés.*

Un représentant de Limousin Nature Environnement souligne l'utilité d'un tunnel pour permettre le passage de la faune.

→ *Dominique BIROT indique qu'un tel passage est envisagé à hauteur du lieu-dit Fianas. L'atelier a mis en évidence qu'il est important de dimensionner ce passage pour intégrer à la fois la faune et les engins.*

→ *Jean VEYRAT, animateur des ateliers, ajoute que si le tunnel est assez large, les animaux auront davantage tendance à l'emprunter car « l'effet tunnel » sera moins marqué.*

Michel PÉRIGORD souhaite savoir si des passages sont envisagés pour les petits animaux, dont les crapauds.

→ *Dominique BIROT explique que ce point précis a été pris en compte. Un ruisseau conservé en traversée de la route permettra également le passage des crapauds d'un côté à l'autre.*

Le garant de la concertation interroge la DIRCO à propos des doutes exprimés autour du projet sur :

- sa cohérence dans un tracé global à 2 x 2 voies ;
- la vitesse à atteindre sur le créneau, qui pousserait les usagers à accélérer dans les virages en amont ;
- la proposition alternative de créneau à 3 voies, qui permettrait de doubler les camions dans les montées ;
- la pertinence du projet dans le cadre d'une mobilité plus durable reposant sur la baisse du trafic.  
→ *Dominique BIROT n'est pas en mesure de préciser la forme que prendrait une 2 x 2 voies entre Limoges et Poitiers, l'étude de concessibilité du projet étant en cours. Si la concessibilité autoroutière de la route est confirmée à l'issue de l'étude, il sera nécessaire de se demander s'il faut poursuivre le projet de créneau de dépassement ou s'il faut insérer le créneau dans le projet d'autoroute. Sur le tracé envisagé au milieu des années 2000, aucune nouvelle étude n'a été menée à ce sujet depuis.*

Une riveraine s'inquiète de la réalisation du créneau si le projet de mise en 2 x 2 voies de la RN147 à 110 km/h se fait hors du fuseau du créneau.

→ *Dominique BIROT estime qu'un créneau déjà existant serait réutilisé dans le cadre d'une infrastructure plus importante.*

Une demande de précisions émerge sur la possibilité de réaliser un créneau avec un profil plus bas que celui de la RN existante.

Un participant ne parvient pas à accéder à la page web dédiée à la concertation en rentrant l'URL renseignée sur la plaquette distribuée aux habitants.

→ *Dominique BIROT lui suggère de se rendre sur le site web de la DREAL Nouvelle-Aquitaine en tapant ce nom sur un moteur de recherche mondialement connu. Il est possible d'accéder à la page de la concertation depuis la page d'accueil du site de la DREAL.*

Concernant le passage des animaux, une personne interroge la DIRCO sur la longueur du grillage qui sera mis en place aux abords de la route.

→ *Dominique BIROT explique que la réponse à cette question pourrait être envisagée à l'issue des études approfondies.*

Une participante demande quel sera l'ordre du jour de la réunion de clôture de la concertation.

→ *Jean VEYRAT répond que cette réunion permettra de partager ce qui s'est dit au cours de la concertation. La DIRCO et la Préfecture auront ensuite à analyser les éléments issus du débat pour prendre une décision sur la suite du projet. De nouvelles contributions pourront également être prises.*

## Conclusion du garant

Michel PÉRIGORD évoque les enjeux étudiés au cours des ateliers thématiques. Sur l'atelier « Agriculture et environnement », il indique que le sujet des compensations agricoles a peu été traité. Le garant de la concertation note la proposition de réduire l'espacement entre la route principale et son rétablissement. Il souligne également que les enjeux environnementaux sont plus marqués à Chamborêt qu'à Berneuil. Enfin, il estime que la réflexion menée a été relativement riche, et s'est plutôt orientée vers la réalisation d'un créneau distinct à Chamborêt.

En ce qui concerne l'atelier « Déplacements et sécurité », Michel PÉRIGORD indique qu'une majorité de personnes est favorable à la réalisation de deux créneaux de déplacement à Berneuil et Chamborêt. La solution de Chamborêt fait l'unanimité, celle de Berneuil est envisagée comme un « *plus* ».

Le garant rappelle qu'il reste deux semaines aux participants pour transmettre leurs questions, avant la fin de la concertation. Il les enjoint à ne pas se censurer et à partager leurs avis sur le projet. Il explique pour conclure que les décideurs sont obligés de prendre du temps pour choisir le projet à mettre en place, et qu'il ne sera pas possible de choisir une variante directement à la fin de la concertation.