

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

confort – **sécurité** – gain de temps – fluidité – **sécurité** - prévention - environnement – confort – **sécurité** – gain de temps – fluidité – **sécurité** - préve



CONCERTATION PUBLIQUE DU 18 JANVIER AU 14 FEVRIER 2019

DIR Centre-Ouest
Immeuble Le Pastel
22, rue des Pénitents Blancs
87032 LIMOGES





SOMMAIRE

1. LA CONCERTATION PRÉALABLE : POURQUOI? COMMENT?	5	4. LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION	27
1.1 LE CONTEXTE DU PROJET	6	4.1 LES 6 VARIANTES	28
1.2 LES ACTEURS DU PROJET	8	4.2 LA COMPARAISON DES VARIANTES	30
1.3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	9	4.3 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITERES	35
2. LE PORTRAIT DU TERRITOIRE DE PROJET	11	4.4 CONCLUSION	37
2.1 LA ZONE D'ÉTUDE	12	5. LA SUITE DU PROJET	39
2.2 LES ENJEUX	14		
3. LE PROJET DE CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT	23		
3.1 LES OBJECTIFS DU PROJET	24		
3.2 LES FONCTIONNALITÉS ET LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	25		

UNE PREMIÈRE ÉTAPE DE CONCERTATION

La concertation préalable est une première étape de partage entre la maîtrise d'ouvrage, les acteurs locaux et le grand public. Le lien noué à cette occasion sera maintenu jusqu'à l'enquête publique, prochaine concertation réglementaire.



1. LA CONCERTATION PRÉALABLE : POURQUOI? COMMENT?

Le projet d'aménagement de la RN147 a pour finalité l'amélioration des conditions de circulation entre Poitiers et Limoges, deux pôles de la région Nouvelle-Aquitaine, en augmentant significativement les capacités de dépassement.

1.1 LE CONTEXTE DU PROJET

La Route Nationale 147 (RN147), est une route nationale longue d'un peu plus de 120 km reliant Limoges à Poitiers. Elle permet de relier la Route Nationale 520 (RN520) à Limoges et la Route Nationale 149 (RN149) à Migné-Auxanges au Nord-Ouest de Poitiers.

Cette liaison de communication et de desserte des territoires constitue un axe de développement. Elle irrigue des secteurs aujourd'hui fragilisés, tel que Bellac qui est un bassin d'emplois structurant du nord de la Haute-Vienne et qui souffre de son éloignement de Limoges et de Poitiers.

Dans le département de la Haute-Vienne, l'itinéraire de la RN147 est essentiellement en rase campagne. La RN147 est une route bidirectionnelle sans séparateur central sur la quasi-totalité de son parcours avec des possibilités de dépassements très réduites, notamment en raison d'un profil en long vallonné, de nombreuses traversées d'agglomérations ou lieux-dits et de nombreuses zones très sinueuses.

Afin d'améliorer la sécurité, les déplacements et la desserte du territoire, des aménagements sur la RN147 au plus près de l'infrastructure existante sont engagés, en traitant en priorité les tronçons connaissant les circulations les plus denses et les plus accidentogènes. Ils devront répondre à des objectifs :

- Au niveau national, s'inscrire dans un projet facilitant les échanges Nord/Sud en reliant deux grands itinéraires que sont l'A10, desservant la façade atlantique, et l'A20, desservant la région Occitanie au Sud et Auvergne-Rhône-Alpes à l'Est,

- Au niveau inter-régional, s'inscrire dans un projet global assurant la liaison entre les deux pôles régionaux dans de bonnes conditions de sécurité, de confort et de temps de parcours,

En vue d'améliorer progressivement l'infrastructure routière entre Limoges et Bellac, différentes opérations sont en cours d'études (la 2 x 2 voies au Nord de Limoges, le créneau de dépassement au Sud de Bellac et la déviation de Lussac-les-Châteaux), d'autres aménagements sont en cours de pré-études (études d'itinéraire et étude de concessibilité RN147).

Ces opérations et études sont étroitement liées dans le but d'une possible mise à 2 x 2 voies de la RN147 sur l'intégralité.

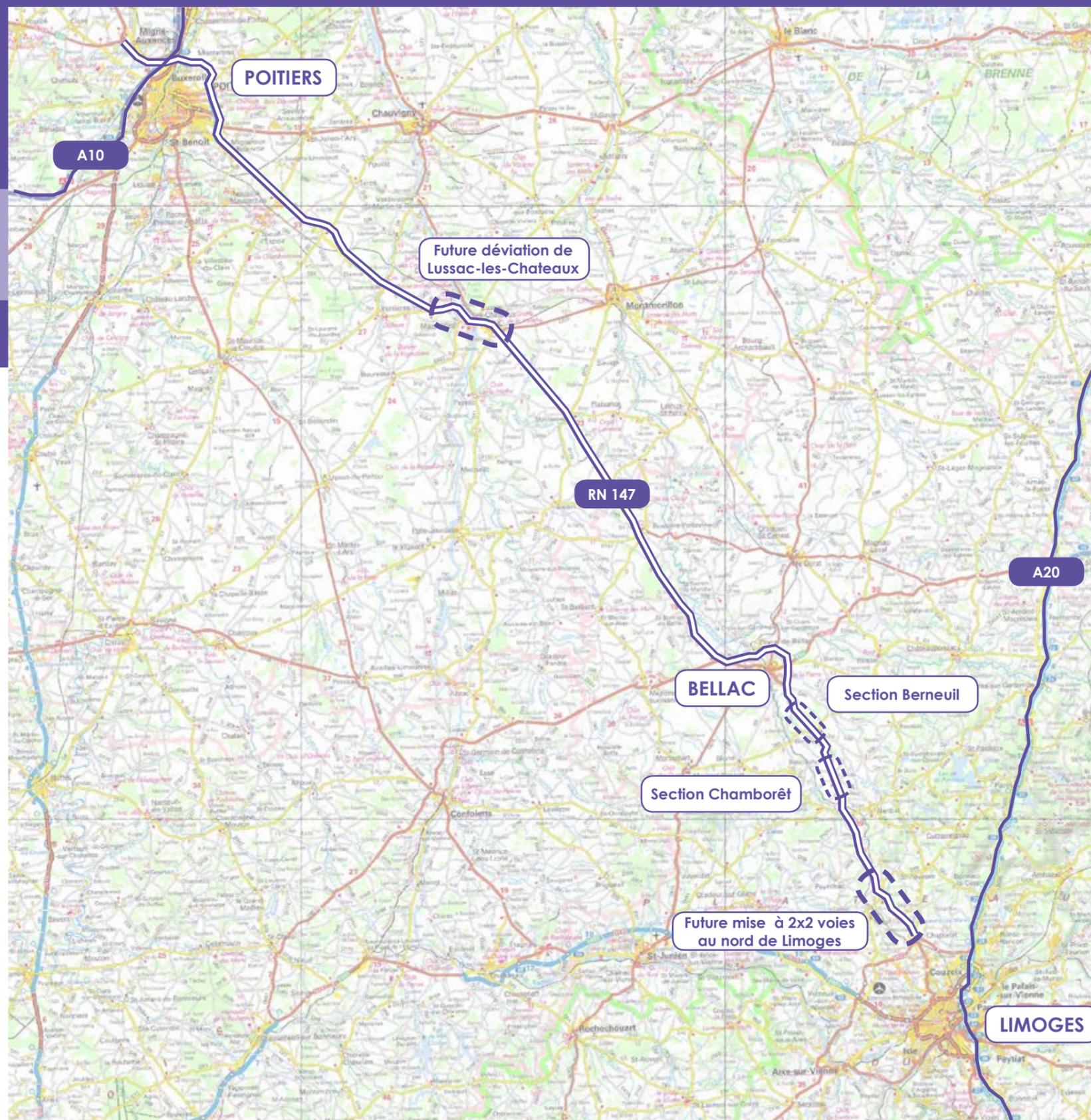
Plusieurs de ces projets et études ont été initiés par l'ex-région Limousin, qui s'est fixé plusieurs objectifs dans le domaine de la mobilité multimodale :

- Donner au Limousin les infrastructures indispensables à son développement,
- S'ouvrir vers la façade atlantique et se raccorder aux réseaux européens,
- Renforcer la synergie entre les territoires urbains et ruraux de la région.

C'est notamment le cas du présent dossier qui porte sur **la création d'un créneau de dépassement entre Limoges et Bellac.**



La RN 147 sur la section Berneuil



Localisation de la RN 147 sur le territoire entre Poitiers et Limoges

1.2 LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet d'aménagement du créneau de dépassement sur la RN 147 entre Limoges et Bellac est une opération dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État, représenté par le préfet de région Nouvelle-Aquitaine, qui s'appuie sur les services de la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO).

Le maître d'ouvrage s'est entouré, pour mener les études techniques, de différentes compétences de prestataires ou partenaires publics, ainsi que de cabinets d'études et intervenants privés.

La conduite du projet a été menée et sera poursuivie en mobilisant les instances de concertation locales (comités de pilotage, groupes de travail...) permettant d'enrichir le contenu de l'opération, de l'expertise et du point de vue des acteurs du territoire - institutionnels, consulaires ou associatifs - comme du grand public.

Le projet d'aménagement de la RN147 dans sa globalité est financé par le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 ex-région Limousin (CPER), à hauteur de 67 M €, dont 6 M€ consacré à la réalisation du créneau de dépassement.



La RN 147 sur la section Berneuil à hauteur du lieu-dit Corrigé

1.3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

LA CONCERTATION

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

La présente concertation est menée en application des articles L121-16 et L121-16-1 du Code de l'environnement, qui prévoit d'associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, pendant toute la durée de l'élaboration d'un projet susceptible d'affecter l'environnement ou l'activité économique.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- **Informer** le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, acteurs économiques... Cette information se veut précise et accessible.
- **Communiquer** au public les principales orientations et caractéristiques du projet.
- **Écouter** le public pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, économiques, sociaux et environnementaux, en faisant émerger les attentes de la population.
- **Dialoguer** pour recueillir les observations, les propositions du public et enrichir le projet.

COMMENT S'INFORMER ET DONNER SON AVIS ?

POUR S'INFORMER

- Les éléments de la concertation seront installés dans les lieux d'accueil suivants :

- la mairie de Chamborêt
- la mairie de Bellac

- Le site Internet :

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-rn-147-entre-r4489.html>

- Des réunions publiques avec les riverains concernés :

- à Chamborêt, le 18 janvier 2019
- à Bellac, le 14 février 2019

- Des ateliers (sur inscription auprès de la DIRCO) pour réfléchir ensemble au projet :

- à Bellac, le 25 janvier 2019
- à Chamborêt, le 1er février 2019

POUR S'EXPRIMER

- Le site Internet :

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-d-un-creneau-de-la-rn-147-entre-r4489.html>

- Par courriel :

concertation-creneau147@developpement-durable.gouv.fr
OU
michel.perigord@garant-cndp.fr

- Par courrier à :

DIR Centre-Ouest
Immeuble Le Pastel
22, rue des Pénitents Blancs
87032 LIMOGES

- Sur les registres disponibles dans les mairies citées précédemment,

- Oralement lors des réunions publiques.



2. LE PORTRAIT DU TERRITOIRE DE PROJET

La prise en compte des enjeux humains, environnementaux et patrimoniaux est essentielle à ce stade : de nombreuses études sont nécessaires afin de disposer d'une connaissance précise de l'état initial et d'effectuer les arbitrages en toute connaissance de cause et dans le respect des réglementations en vigueur.

Cette partie présente de manière synthétique l'ensemble des éléments que le maître d'ouvrage doit intégrer dans la conception de son projet.

2.1 LA ZONE D'ÉTUDE

Le projet concerne la création d'un créneau de dépassement entre le projet de mise en 2 X 2 voies au nord de Limoges et le contournement de Bellac.

Lors de l'analyse comparative de 2015, 11 tronçons routiers répartis sur 27 km avaient été identifiés entre la RN520 et le département de la Vienne pour la faisabilité de ce projet. Une analyse comparative a été réalisée dans le but d'identifier les tronçons favorables à la mise en place d'un créneau de dépassement.

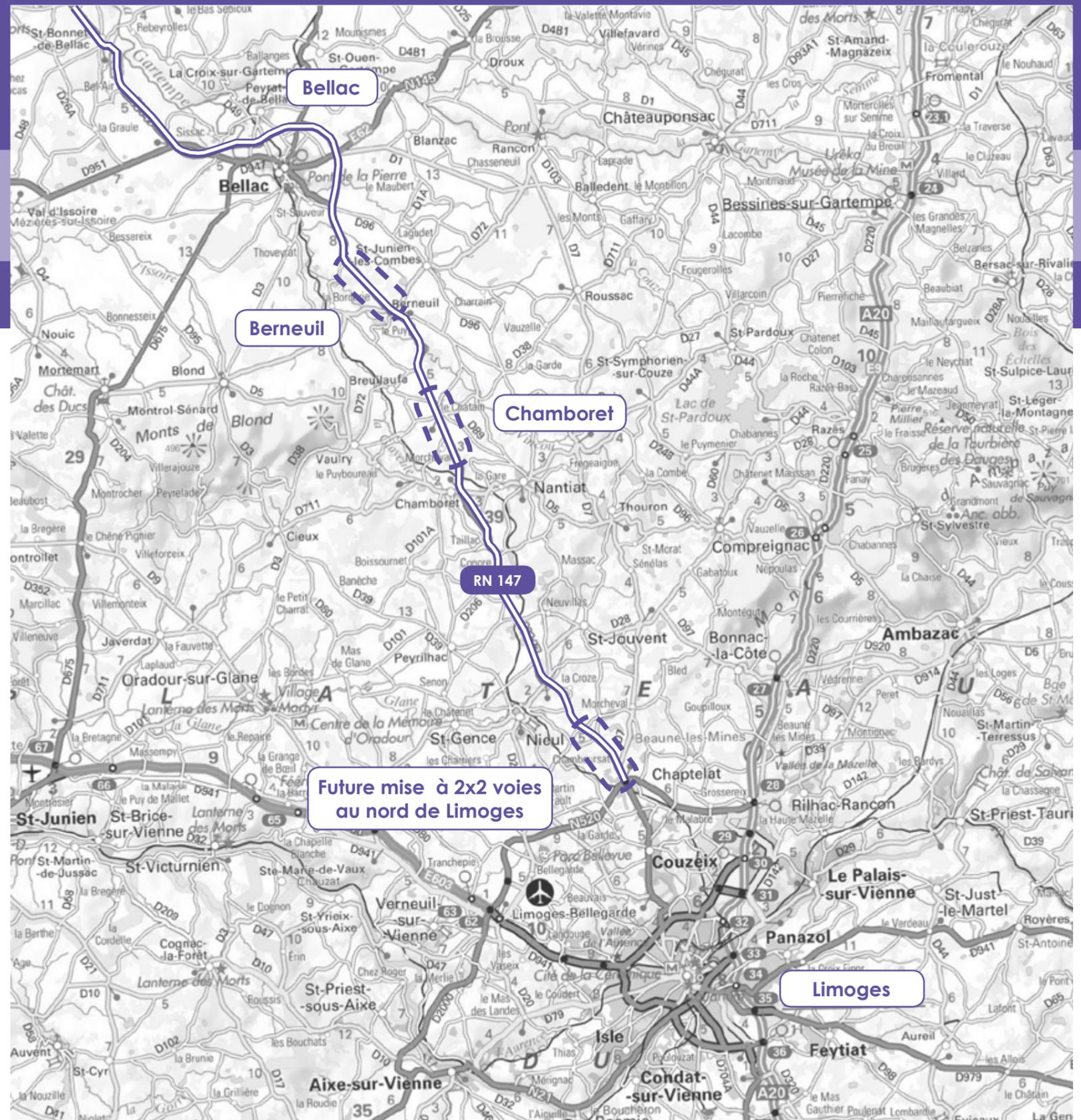
Cette analyse a conduit à retenir deux sections situées dans le département de la Haute-Vienne et distantes d'environ 6 km via la RN147 :

- La zone au nord de Berneuil,
- La zone au nord de Chamboret.

Des études techniques et environnementales ont été lancées par l'Etat sur les deux sections concernées, dans le but d'identifier la solution préférentielle à présenter lors de l'enquête publique.

Les objectifs de ces études sont de choisir, parmi ces hypothèses de travail, une seule section (Berneuil ou Chamboret) et le meilleur parti d'aménagement (élargissement en place ou créneau distinct).

Les éléments de choix seront présentés au grand public au moyen d'une analyse multicritère prenant en compte les coûts, enjeux techniques, environnementaux et les apports issus des synthèses du grand public, formulés à l'occasion des diverses réunions publiques, notamment les ateliers.



Situation des deux sections sur la RN 147

Afin de mener à bien les différents éléments des études, qui servent de base à la concertation, le bureau d'études SEGIC Ingénierie s'est associé à des bureaux d'études spécialisés dans les domaines de compétences suivants :

- BIOTOPE est en charge des expertises faune/flore, milieux naturels et zones humides,
- TECHNISIM est en charge des études air/santé,
- EXPLAIN est en charge des études socio-économiques.

BERNEUIL

La zone d'étude constituée autour d'une section longue de 2 200 m à Berneuil correspond à un fuseau de 150 m de part et d'autre du linéaire de la section. Elle couvre une superficie de plus de 63 ha.

CHAMBORET

La zone d'étude constituée autour d'une section longue de 2 300 m à Chamboret correspond à un fuseau de 150 m de part et d'autre du linéaire retenu de la section. Elle couvre une superficie de plus de 65 ha.

Ces zones constituent la zone d'étude au sein desquelles seront réalisées l'analyse des données bibliographiques faune, flore, existantes et la réalisation des inventaires de terrain complémentaires.

Certaines thématiques sont étudiées sur des surfaces plus larges : les thèmes généraux de la socio-économie tels que l'analyse de la démographie, de l'emploi, de l'habitat ou, des cadres topographiques, géologiques et du milieu naturel sont généralement étudiés sur des extensions plus larges que les thèmes relatifs au patrimoine (monuments historiques, sites classés ou inscrits...), aux contraintes techniques (réseaux de transport d'énergie et de télécommunication) et à l'urbanisme (zonages des plans d'occupation des sols et des plans locaux d'urbanisme).



La RN 147 sur la section de Berneuil à hauteur du lieu-dit Savignac



La RN 147 sur la section de Chamboret à hauteur du lieu-dit Morcheval

2.2 LES ENJEUX

LE MILIEU PHYSIQUE

LA TOPOGRAPHIE

La zone étudiée se situe sur un plateau relativement plat, séparé par la vallée du Vincou. Les pentes sont faibles à moyennes (1 à 3%).

Pour la section de Berneuil le point culminant est aux abords du lieu-dit Savignac à 281 m d'altitude.

Pour la section de Chamborêt le point culminant est au niveau de l'accès au lieu-dit Morcheval, à environ 315 m d'altitude.

La topographie des deux zones ne représente pas une contrainte pour le projet, même si les faibles pentes seront à prendre en compte dans la gestion des eaux de ruissellement.

LA RESSOURCE EN EAU

- Les eaux superficielles

Le réseau hydrographique aux abords des zones étudiées appartient à la masse d'eau dénommée « la Gartempe et ses affluents ». La zone d'étude se situe au sein du bassin versant du Vincou, affluent de la Gartempe.

Au niveau de la zone d'étude, la RN147 n'intercepte pas de cours d'eau permanent, la section de Chamborêt est toutefois concernée par un talweg accueillant un cours d'eau temporaire.

Le projet devra veiller à respecter la qualité des eaux des cours d'eau situés aux abords de la RN 147 pour permettre le maintien des usages actuels (Eau potable, pêche, agriculture,...).



Le cours d'eau temporaire sur la section de Chamborêt

- Les eaux souterraines

L'Agence Régionale de la Santé a indiqué que les sections étudiées ne recoupent aucun périmètre de protection de captage destiné à l'alimentation en eau potable (AEP).

Le projet devra participer au maintien du bon état de la masse d'eau en étant notamment compatible avec le contrat de rivière. La vulnérabilité de la masse d'eau est jugée comme faible : aucun captage AEP n'est recensé sur les deux zones d'études et les formations géologiques en place sont peu perméables.

LES RISQUES NATURELS

La zone d'étude n'est pas concernée par le risque de débordement de cours d'eau, mais elle est ponctuellement concernée par un aléa faible de retrait-gonflement des argiles. La section de Chamborêt présente un risque plus important.

Le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) indique pour la zone d'étude :

- **Risque d'inondation par remontée de nappe**

Les 2 sections de Berneuil sont très peu soumises à ce risque. Il n'y a pas de Schéma d'Aménagement et de gestion de l'Eau (SAGE) ni de Commission Locale de l'Eau (CLE) dans ces secteurs.

- **Risque de mouvement de terrain**

Le BRGM a recensé des cavités souterraines, des glissements de terrain ainsi que des effondrements de berge sur les communes étudiées et voisines. Les cavités souterraines se situent à environ 800 m de la RN147 au niveau de Chamborêt.

LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

Le territoire concerné par le projet de créneau de dépassement possède une dominante de paysages bocagers. Il présente des sensibilités importantes liées à la structure de son paysage (trame végétale, eau, mode d'exploitation, patrimoine bâti...).

L'étude paysagère fait ressortir plusieurs éléments importants sur les deux secteurs d'étude :

- Les co-visibilités avec les Monts de Blond et d'Ambazac.
- Les dualités sur cette portion du territoire (ambiances ouvertes et fermées, percées visuelles courtes et profondes). Ces particularités participent à maintenir la richesse et la diversité des paysages du Limousin.

- Le caractère sauvage et intimiste des fonds de vallées, engendré par la présence de cours d'eau et du relief.

Aucun site archéologique n'est actuellement connu au sein des emprises étudiées. Toutefois, le projet d'aménagement devrait faire l'objet d'un diagnostic archéologique.

Aucun site classé ou inscrit n'est recensé aux abords immédiats des zones étudiées. Le site le plus proche est le site inscrit des Monts de Blond, à environ 4 km au Sud-Ouest de la section de Berneuil et à environ 3 km à l'Est de la section de Chamborêt.

Cependant, de nombreux dolmens sont classés monuments historiques sur les communes traversées et les communes voisines. Les dolmens les plus proches de chaque section sont les suivants :

- Dolmen de la Borderie à 1300 m de la RN147 au niveau de Berneuil,
- Dolmen de la Lue à 1500 m de la RN147 au niveau de Berneuil.

L'itinéraire de randonnée « Chemin de la vallée du Vincou » croise la RN147 sur la section de Berneuil.



Co-visibilité avec les Monts de Blonds depuis les abords de la RN147 sur la section Berneuil

2.2 LES ENJEUX

LE MILIEU NATUREL

Une étude liée au milieu naturel a été réalisée par Biotope en octobre 2017. Elle comporte un état des lieux précis du patrimoine naturel (milieux naturels, faune et flore) sur le secteur concerné par le projet et ses proches abords.

Une identification des corridors et des éléments paysagers utilisés par la faune a également été réalisée.

LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

L'aire d'étude de Berneuil n'abrite aucun élément de la TVB (Trame Verte et Bleue) du SRCE Limousin (Schéma Régional de Cohérence Ecologique).

La deuxième aire d'étude sur Chamborêt est plus riche en termes de continuités écologiques, on observe en effet un maillage plus important du milieu bocager et quelques fossés/tête de cours d'eau faisant partie de la trame bleue du territoire.

La conception de l'aménagement sur l'aire d'étude rapprochée de Chamborêt devra prendre en compte ces éléments afin de maintenir l'intégrité des continuités écologiques.

À une échelle plus large, le projet routier prévu (création d'un simple créneau de dépassement), étant réalisé sur une route nationale déjà existante, il n'est pas de nature à créer une fragmentation supplémentaire dans le paysage qui conduirait à isoler davantage des réservoirs de biodiversité entre eux.

LES ZONES HUMIDES

Des secteurs humides ont été mis en évidence dans le cadre des recherches bibliographiques sur la commune de Chamborêt. Il s'agit de prairies humides localisées au nord et au centre de l'aire d'étude, l'une de ces zones humides est associée au cours d'eau temporaire traversant le secteur.



Zone humide le long de la RN 147 à hauteur du lieu-dit Le Chatain

NATURA 2000

À noter que le site Natura 2000 « **Vallée de la Gartempe sur l'ensemble de son cours et affluents** » est présent à moins de 800 mètres des secteurs d'études. Compte tenu de la distance séparant les deux aires d'études du site Natura 2000 et de la mobilité de ces espèces, des interactions entre les sites sont à prévoir. Il existe donc un risque d'incidences Natura 2000.

LA FAUNE

Plusieurs espèces à enjeu fort ou très fort peuvent se retrouver sur les secteurs d'étude de Berneuil et de Chamborêt :

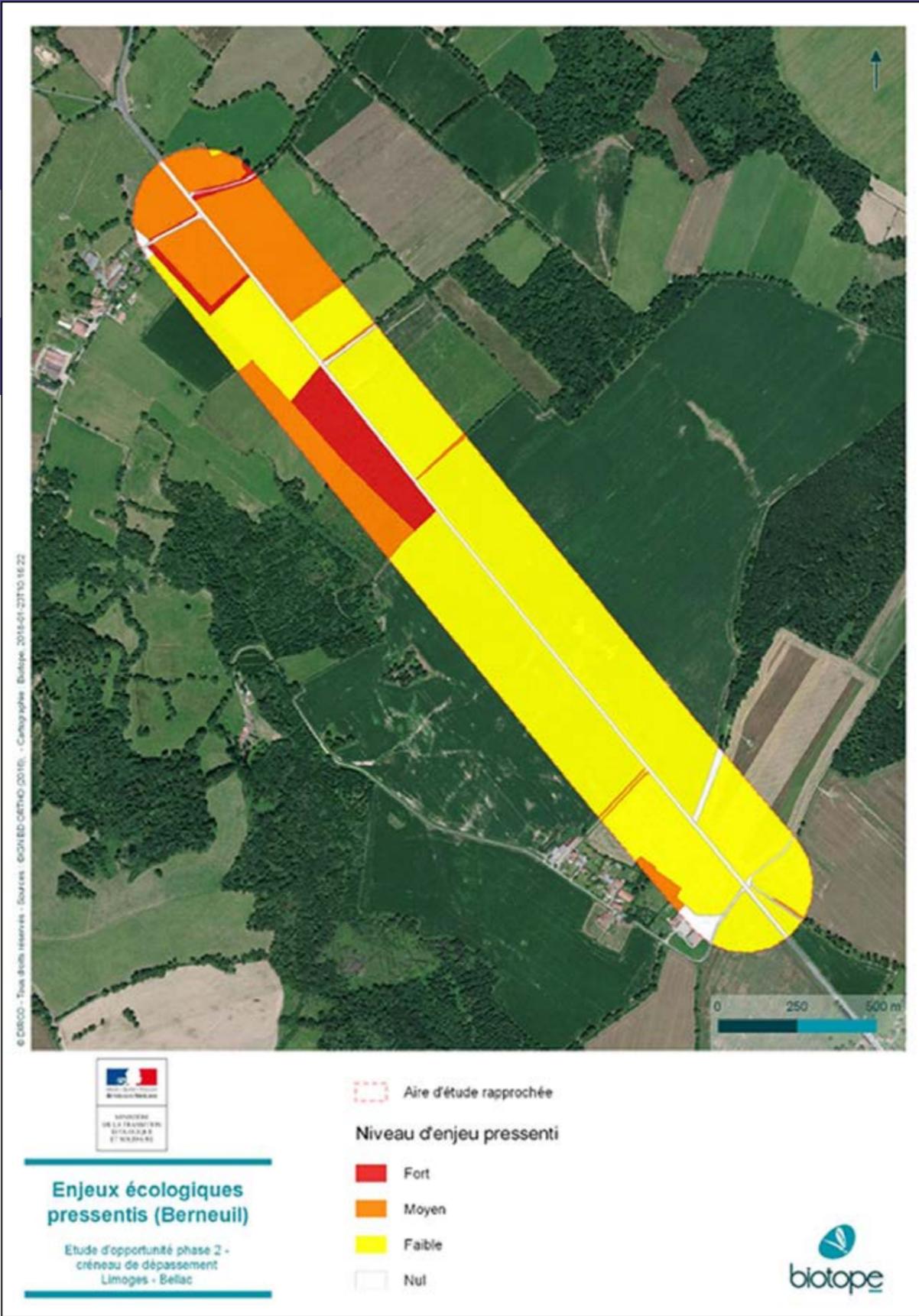
- Les insectes : le Pique prune (enjeu fort),
- Les amphibiens : Sonneur à ventre jaune (enjeu très fort),
- Les oiseaux : Pie grièche à tête rousse (enjeu fort),
- Les chiroptères : Barbastelle d'Europe, Murin de Bechstein (enjeu fort),



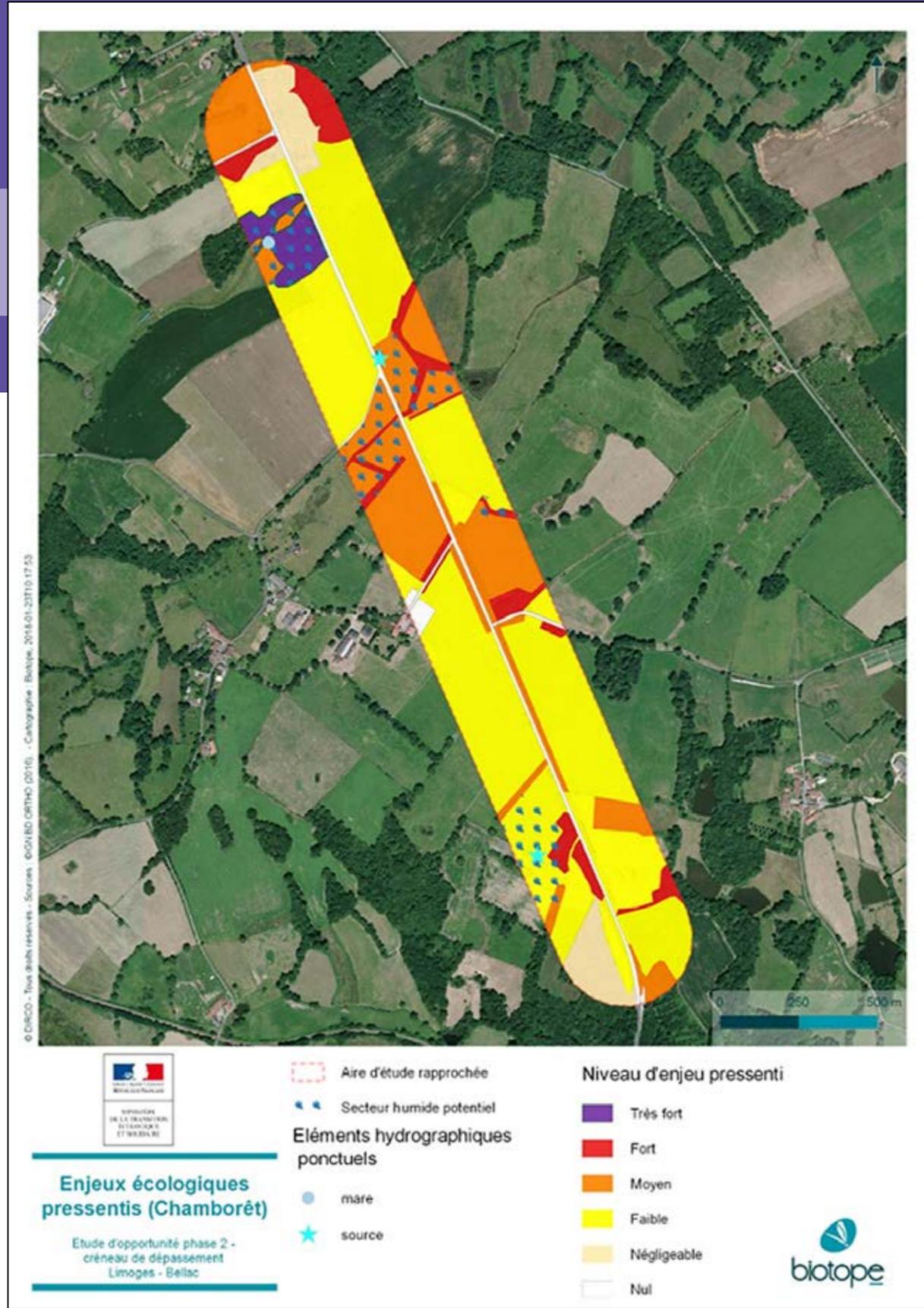
Le Sonneur à ventre jaune

LA FLORE

L'inventaire a permis d'observer 16 espèces patrimoniales sur la zone d'étude pouvant présenter un enjeu écologique faible à moyen. La **fougère scolopendre** et le **genêt des teinturiers** présentent un enjeu écologique moyen.



Les enjeux écologiques sur la section Berneuil



Les enjeux écologiques sur la section Chamborêt

2.2 LES ENJEUX

L'AGRICULTURE

La Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne a réalisé une étude agricole pour les deux créneaux étudiés et sur une surface de 130 ha.

L'agriculture est largement présente sur le territoire. On retrouve 12 exploitations ainsi réparties sur la zone d'étude : 7 au nord de Chamborêt et 5 au nord de Berneuil.

Les enjeux identifiés par la chambre de l'agriculture de la Haute-Vienne sont les suivants :

- Le premier enjeu à retenir sur ces secteurs est essentiellement lié au type de production principale : l'élevage allaitant bovin et ovin accompagné d'une forte proportion de céréales, inhabituelle pour la région, cultivée sur la zone d'étude.

Pour 9 des 12 exploitations, l'herbe, qu'elle soit pâturée ou récoltée, est la ressource alimentaire de base pour nourrir les animaux. Les troupeaux passent ainsi la majorité de l'année dans les prairies.

Ainsi, la conservation des cheminements et des accès aux parcelles, associée à la préservation de la ressource en eau naturelle (abreuvement et adduction) est indispensable au maintien de ce type de système d'exploitation basé sur une optimisation de l'espace fourrager.

Concernant le nord du créneau de Berneuil, la possibilité de traverser la RN147 par les troupeaux est indispensable pour accéder aux pâtures.

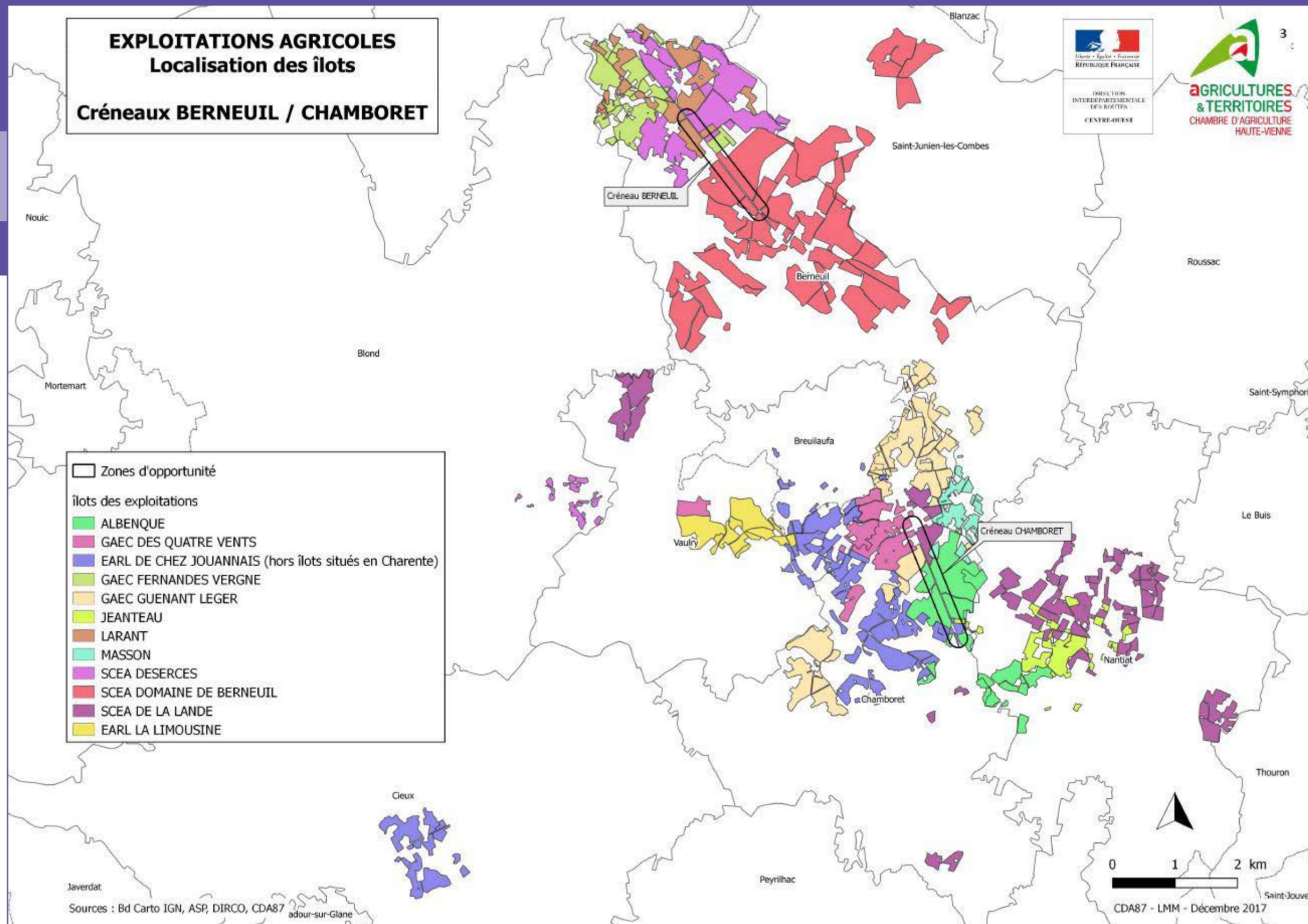
- Le deuxième enjeu est le maintien de l'activité d'engraissement des bovins. 5 structures exercent cette activité, pour laquelle le besoin en terres cultivables est indispensable.

Des aménagements lourds ont été réalisés (drainage, irrigation) pour augmenter le potentiel agronomique des sols sur ce secteur. Plus de 1 000 ha sont destinés aux cultures (de vente ou autoconsommées) sur les 2 200 ha de SAU des exploitations.

- Enfin, l'entraide, les réseaux de CUMA et la présence d'entrepreneurs des travaux agricoles engendrent des déplacements réguliers d'une ferme à l'autre aux moyens d'engins agricoles aux proportions qui demandent des itinéraires et accès adaptés à leur gabarit et à leur tonnage.



Élevage ovin sur la section Berneuil



Répartition des exploitations agricoles sur les deux sections d'étude

2.2 LES ENJEUX

LE MILIEU HUMAIN

LA POPULATION

Le secteur étudié entre Bellac et Chamborêt/Nantiat est caractérisé par des densités de population faibles, au sein d'un espace fortement rural. Le territoire s'organise autour de zones d'habitat disséminées dans la campagne.

Les analyses mettent en évidence la dualité du territoire avec une aire urbaine de Limoges dynamique, soumise à la périurbanisation touchant notamment la communauté de communes Elan Limousin Avenir Nature, et une périphérie rurale, plus éloignée de Limoges, ici la communauté de communes Haut Limousin en Marche, marquée par un recul et un vieillissement de sa population.

L'EMPLOIS ET LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

L'agglomération de Limoges est le principal pôle d'emploi du secteur d'étude avec plus de 90 000 emplois. Ces dernières années, ce bassin d'emplois a connu une baisse du nombre d'emplois (-1800 emplois en 7 ans) et une accentuation du taux de chômage.

Le pôle d'emploi de Bellac, bien que plus modeste, structure le territoire entre Limoges et Poitiers, tout en conservant une certaine autonomie comme l'illustre le nombre réduit de migrations Domicile-Travail entre les secteurs de Bellac et de Limoges. La voiture constitue le principal mode de déplacement utilisé par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail. Ce territoire a également connu ces dernières années des difficultés économiques se traduisant par une baisse du nombre d'emplois et une accentuation du chômage.

LE CADRE DE VIE

Des études air/santé et bruit relatives au projet d'aménagement du créneau de dépassement ont été réalisées avec des campagnes de mesure in-situ.

Sur le secteur d'étude, le trafic routier et l'activité agricole sont les principales sources d'émissions de polluants et génératrices de bruit.

Les résultats de ces deux études montrent que les deux secteurs ne dépassent pas les seuils réglementaires pour la qualité de l'air et l'environnement sonore en période diurne et nocturne.

Les riverains de la RN147 sur les deux sections présentent un cadre de vie privilégié.



Le territoire Limougeaud

LES DÉPLACEMENTS ET LA MOBILITÉ

LE TRAFIC ET LES CONDITIONS DE CIRCULATION

L'axe étudié est un tronçon de la RN147 reliant Limoges et Poitiers. On constate que dans le sens Limoges-Poitiers, le trafic routier diminue de 20% après Bellac.

Le trafic de Bellac vers Limoges est plus chargé que celui de Lussac vers Bellac. Le trafic de la RN147 est plus élevé à proximité des grandes agglomérations de Poitiers et Limoges et s'atténue dans un secteur plus rural entre Bellac et Lussac.

Avec une part de 15.1%, le trafic poids lourds est déjà significatif au droit de Maison Neuve. Sur la déviation nord de Bellac qui cumule les trafics Nord-Sud de la RN147 et Est-Ouest de l'axe RN145 / RD951, il est deux fois plus élevé et atteint une part de 35 % à 40 %.

LIMOGES-BELLAC : UNE SECTION MARQUÉE PAR PLUSIEURS ACCIDENTS

Entre 2010 et 2017, 11 accidents corporels ont été constatés sur la section de RN147 de Chamborêt à Bellac. 2 de ces accidents ont causé un décès. Le détail de ces accidents figure sur la carte en page suivante.

La création d'un créneau de dépassement améliore la sécurité non seulement sur sa zone d'aménagement, mais aussi en amont et en aval, en réduisant les comportements à risque.

L'ACCIDENTOLOGIE

De 2010 à 2017, 2 accidents corporels de la circulation ont été relevés par les forces de l'ordre sur les deux secteurs d'étude, causés par :

- Un obstacle sur les voies (animal), pour le secteur de Berneuil,
- Une prise de stupéfiants et un refus de priorité, pour le secteur de Chamborêt,

Néanmoins, aucune des deux sections ne présente de zone d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC).

Deux accidents non corporels ont eu lieu à l'approche d'un virage en sortie nord de la section de Berneuil, au niveau de l'accès au village de Lassalle, dans le sens Poitiers-Limoges. Une vitesse inadaptée en est la cause, dans les deux cas.

La création d'un créneau de dépassement permettrait d'offrir des conditions de dépassement sécurisées, annoncées à l'avance. Il contribuera à une conduite apaisée, permettant à l'utilisateur de mieux adapter sa vitesse.

LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Dans le cadre de l'étude, l'évaluation des perspectives d'évolution du trafic est appréhendée. Ces évolutions sont en effet déterminantes pour apprécier l'opportunité de l'opération et notamment apprécier son impact sur l'environnement.

Pour ce faire, des outils de modélisation permettent, à partir des trafics actuels mesurés sur site, d'hypothèses de croissance, d'hypothèses sur le comportement des usagers et d'hypothèses sur ce que sera à terme le réseau routier, d'évaluer à différents horizons les trafics sur le réseau routier local :

• Situation initiale

Les TMJA (trafics moyens journaliers annuels) s'établissent autour de 8 000 véhicules/jour deux sens confondus, dont 13 % de poids lourds.

• Pour un horizon 2040,

Avec la mise en service des créneaux de dépassement, mais également de la 2 x 2 voies au nord de Limoges, les TMJA s'établissent entre 9 700 et 9 900 véhicules/jour avec une part poids lourds de l'ordre de 14 %.

L'évolution des trafics est d'environ + 1 800 véhicules/jour, soit + 22 % entre 2017 et 2040.

Il convient de préciser que les simulations réalisées intègrent l'ensemble des projets routiers en cours ou retenus sur le réseau de référence pouvant impacter le projet.

ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE SUR LA RN147 DE 2010 À 2017 ENTRE CHAMBORÊT ET BELLAC





3. LE PROJET DE CRÉNEAU DE DÉPASSEMENT

L'aménagement retenu doit permettre de répondre aux enjeux et aux objectifs du projet, tout en garantissant la préservation de l'environnement.

3.1 LES OBJECTIFS DU PROJET

Les conditions de circulation de la RN147, entre Limoges et Poitiers, sont relativement dégradées (sécurité, confort...). Les opérations d'aménagements sur cet axe visent donc à améliorer ses conditions d'utilisation pour rapprocher les deux agglomérations.

La mise à 2x2 voies de la RN147 au Nord de Limoges, la déviation de Lussac-les-Châteaux dans le département de la Vienne, ainsi que la mise en place d'un créneau de dépassement s'inscrivent dans cette démarche. Ils ont pour objectifs d'augmenter significativement les capacités de dépassement sur la RN147.

Bellac et les communes qui l'entourent s'inscrivent au sein d'un territoire rural fragile d'un point de vue socio-démographique et économique, sur lequel la voiture reste le mode de déplacement principal.

Les faibles densités de population, les hameaux disséminés sur le territoire contraignent l'usage des modes doux de par les distances importantes à parcourir, mais limitent également la pertinence des transports collectifs en raison de coûts prohibitifs par rapport aux avantages procurés aux habitants.

Dans ce contexte, la qualité de la desserte routière est essentielle. Les différents aménagements prévus sur la RN147 permettront de faciliter l'accès au secteur de Bellac et de désenclaver le territoire.

Les distances actuelles entre les créneaux de dépassement sont importantes et participent à dégrader les conditions de circulation des usagers de la RN147 : allongement des temps de parcours, accroissement de l'insécurité de l'axe en cas de dépassement en dehors des créneaux...

Les enjeux majeurs concernent donc le confort et la sécurité des usagers du tronçon avec :

- Une fiabilisation du temps de parcours grâce à de nouvelles possibilités de dépassement notamment de poids lourds,
- Une limitation du nombre de dépassements dans des zones non appropriées,
- La mise en place progressive d'une liaison régionale de qualité entre Limoges et Poitiers.

L'objectif de l'opération est de sécuriser l'écoulement du trafic sur cet axe par un créneau de dépassement à 2 × 2 voies avec limitation de la vitesse à 110 km/h et la création d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents.



Trafic routier sur la RN 147 depuis la section Chamborêt

3.2 LES FONCTIONNALITÉS ET LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les solutions doivent respecter les recommandations du guide de l'ARP (Aménagement des routes principales). Les accès supprimés sur la RN 147 doivent être traités. Les carrefours utilisés pour le rétablissement des voies de communication doivent être adaptés.

LA GÉOMÉTRIE

Dans un souci de cohérence avec le parti d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges, le profil en travers type du créneau de dépassement sera conforme au schéma ci-dessous :

LES RÉTABLISSEMENTS

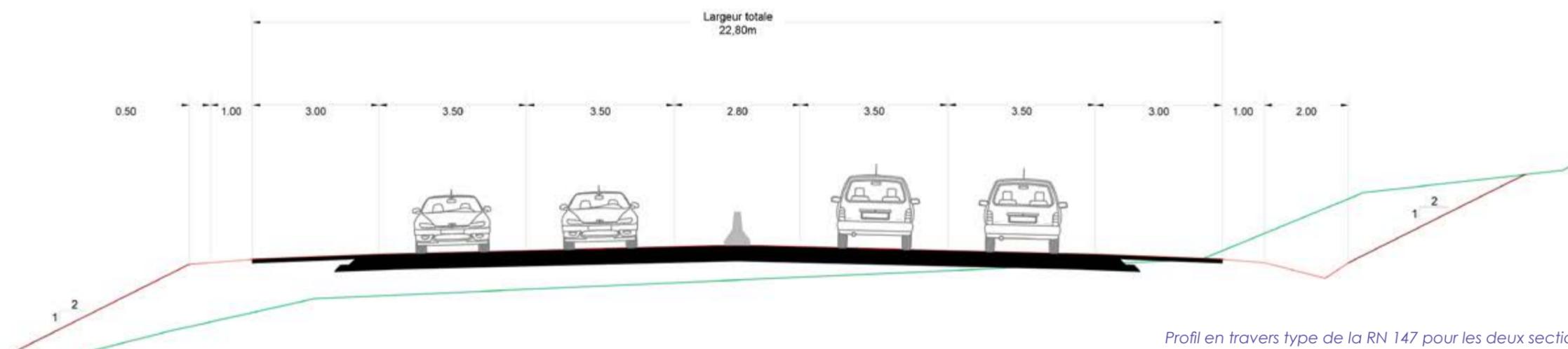
BERNEUIL

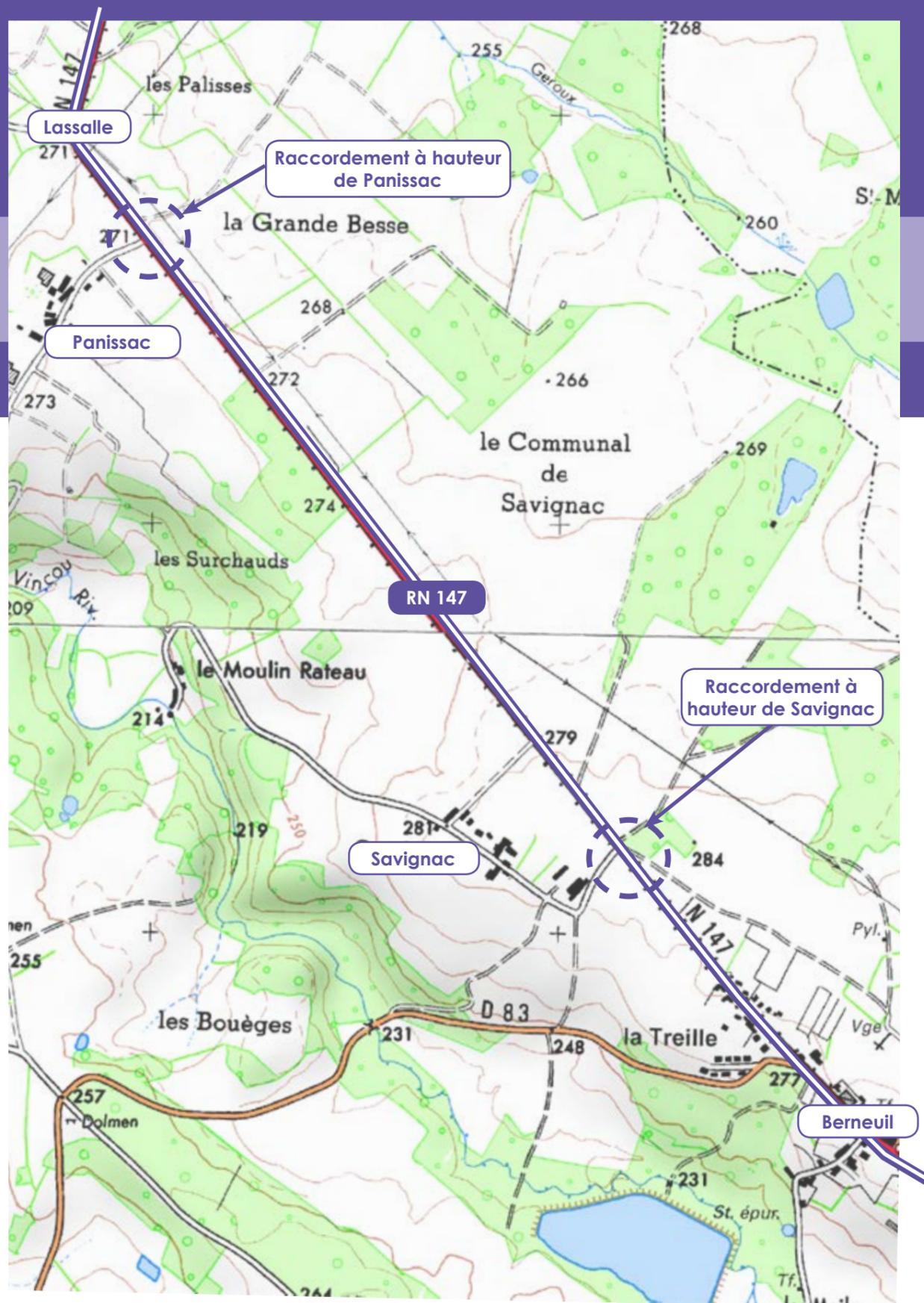
Le positionnement des extrémités de la section est conditionné au Sud par la présence de l'agglomération de Berneuil et au Nord par celle d'un virage aux abords du hameau de Lassalle. Quel que soit le parti d'aménagement, l'accès au créneau s'effectuera, immédiatement après le premier carrefour menant à Savignac et immédiatement après le carrefour menant à Panissac, assurant ainsi le maintien de ces accès (rétablissements sur les cartes en page 26).

CHAMBORÊT

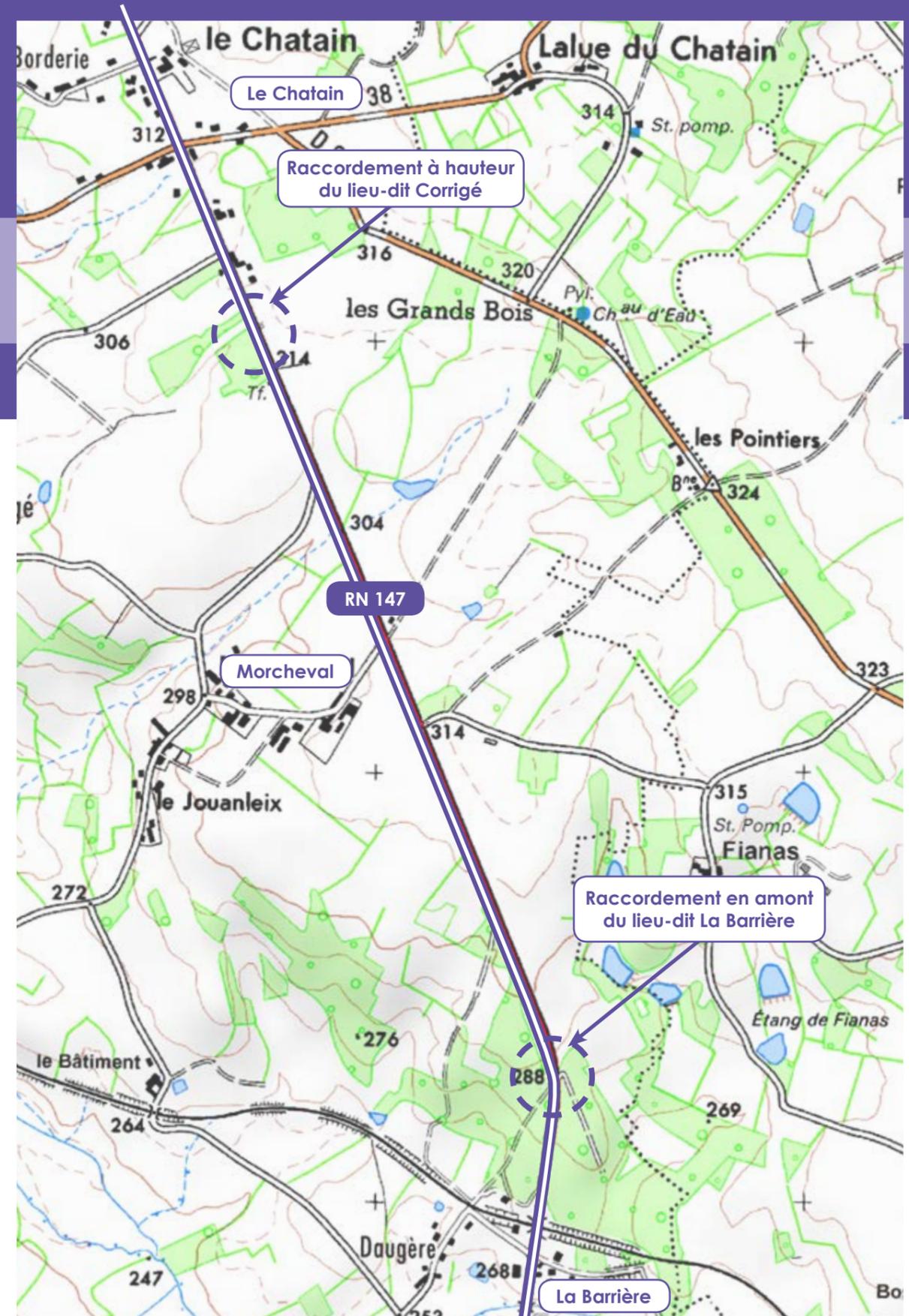
Le positionnement des extrémités de la section est conditionné au Sud, par la présence d'un virage étendu dont le rayon le plus court coïncide approximativement avec l'accès à un sentier d'exploitation et au Nord, par celle d'une limitation de vitesse à 70 km/h, en agglomération, au lieu-dit Le Chatain.

Quel que soit le parti d'aménagement, l'accès au créneau s'effectuera, au Sud de la section, dans le sens Limoges vers Bellac, en limite de virage et d'alignement droit à proximité de l'accès au sentier d'exploitation et, au Nord de la section, dans le sens Bellac vers Limoges, immédiatement après la fin de limitation de vitesse à 70 km/h assurant ainsi le maintien de l'accès au carrefour menant à Corrigé (rétablissements sur les cartes en page 26).





Les rétablissements du projet de créneau de dépassement sur la section de Berneuil



Les raccordements du projet de créneau de dépassement sur la section de Chamborêt



4. LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

La concertation publique a pour objectif de valider le lieu où le créneau de dépassement est le plus pertinent et de choisir le tracé le plus approprié.

4.1 LES 6 VARIANTES

LES POSSIBILITÉS D'AMÉNAGEMENTS

Six variantes ont été envisagées : 3 par section (Chamborêt et Berneuil). Sur chaque site (Chamborêt ou Berneuil), les trois mêmes méthodes d'aménagement à 2 x 2 voies ont été étudiées (schéma page ci-contre) :

- 2 par élargissement de la chaussée existante,
- 1 par création d'une nouvelle chaussée en parallèle.

La solution d'un élargissement de part et d'autre de l'existant, présente l'avantage d'un profil en travers à hauteur. Cependant, elle présente un risque lors des travaux, avec une gestion complexe des engins de chantiers et des véhicules circulant sur la RN147 existante.

Dans le cas de l'élargissement d'un seul côté, la gestion des engins de chantier apparaît moins compliquée, mais nécessite de relever le profil en travers existant. La disposition de la double voie peut être implantée côté Est ou Ouest de la chaussée en place. L'élargissement côté Est a été préférentiellement étudié. Ce choix pourra être réexaminé selon les apports de la concertation.

Dans le cas d'un aménagement en place, des voies de rétablissement temporaire seront aménagées de manière à soutenir le trafic existant pendant la durée des travaux. À la mise en service du créneau de dépassement, ces voies de rétablissement seront réaménagées définitivement en voies de desserte. Elles permettront de désenclaver plusieurs hameaux ou fermes (Savignac, Morcheval, ...) et l'accès à des parcelles agricoles.

La présence d'habitats, de voies communales, chemins ruraux étant plus concentrés à l'Ouest, le positionnement de la voie de rétablissement sera préférentiellement étudié de ce côté. Sa disposition pourra être réexaminée en fonction des apports de la concertation.

La possibilité d'un créneau distinct a également été étudiée sur les deux sections à l'Est de la RN147 existante. Cette solution offre la possibilité de réutiliser l'ancien tracé de la RN147 comme itinéraire de substitution pour la desserte des hameaux situés à l'Ouest de l'infrastructure routière et ne pose pas de problème pour la gestion des engins de chantier.

Les possibilités d'aménagement sont également guidées par l'activité agricole présente sur les 2 sites étudiés.

Pour la section de Chamborêt le parcellaire agricole apparaît fortement morcelé. Cette configuration offre une meilleure opportunité d'échange amiable ou de remembrement cadastral. Pour la section de Berneuil, le parcellaire agricole apparaît moins morcelé que sur la section de Chamborêt, ce qui peut rendre le remembrement plus complexe. De plus, la majeure partie des parcelles bénéficie d'un réseau de drainage en interconnexion. Pour chacune des variantes à Berneuil, un supplément de travaux et d'investissement est à prévoir pour maintenir et remettre en état ce dispositif.

LES VARIANTES

Les différentes variantes d'aménagement envisagées s'étendent toutes sur un linéaire d'emprise avoisinant 2 km dont 1 km de capacité de dépassement effectif. Elles sont présentées sur les schémas de principe ci-contre :

BERNEUIL

1- Créneau en place, élargissement de part et d'autre de l'existant :

- Reprise de la chaussée en place
- Création de deux simples voies de part et d'autre
- Création d'une voie de rétablissement à l'Ouest du créneau

2- Créneau en place, élargissement à l'Est de l'existant :

- Reprise de la chaussée en place
- Création d'une double voie côté Est
- Création d'une voie de rétablissement à l'Ouest du créneau

3- Créneau distinct :

- Création d'une route nouvelle à 2 x 2 voies côté Est
- La voie existante assurant le rétablissement du trafic en phase travaux tout en maintenant les possibilités de desserte existantes pendant et après les travaux

CHAMBORËT

1- Créneau en place, élargissement de part et d'autre de l'existant :

- Reprise de la chaussée en place
- Création de deux simples voies de part et d'autre
- Création d'une voie de rétablissement à l'Ouest du créneau
- Création d'un passage inférieur pour le rétablissement des voies agricoles

2- Créneau en place, élargissement à l'Est de l'existant :

- Reprise de la chaussée en place
- Création d'une double voie côté Est
- Création d'une voie de rétablissement à l'Ouest du créneau
- Création d'un passage inférieur pour le rétablissement des voies agricoles

3- Créneau distinct :

- Création d'une route nouvelle à 2 x 2 voies côté Est
- La voie existante assurant le rétablissement du trafic en phase travaux tout en maintenant les possibilités de desserte existantes pendant et après les travaux

SCHÉMAS DES DIFFÉRENTES VARIANTES ENVISAGÉES

1- Créneau en place, élargissement de part et d'autre de l'existant



2- Créneau en place, élargissement à l'Est de l'existant



3- Créneau distinct



4.2 LA COMPARAISON DES VARIANTES

LA MÉTHODE DE COMPARAISON DES VARIANTES

Les critères retenus pour l'analyse comparative des variantes sont les suivants :

- Les modalités de construction,
- Le milieu physique,
- Le milieu naturel,
- Le paysage,
- Les activités agricoles
- Le cadre de vie des riverains,
- L'évaluation socio-économique,
- La sécurité.

Pour chaque critère et pour chacun des tracés, une notation exprimée à l'aide d'une couleur a été attribuée.

Le code couleur est le suivant :

	Impact nul
	Impact faible
	Impact moyen
	Impact moyen à fort
	Impact fort à très fort

LA DÉMARCHE «EVITER, RÉDUIRE, COMPENSER»

Etablie par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et renforcée par le Grenelle de l'environnement, cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux.

Cette démarche vise donc – dès la phase d'études et de conception – à équilibrer pertes et gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet pour assurer la meilleure intégration possible de l'aménagement dans son environnement. L'Etat se fixe l'objectif d'éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement. Lorsque cela n'est pas possible, des solutions sont envisagées dans le but de les réduire.

Il peut s'agir de mesures techniques destinées à réduire les impacts sur l'environnement durant la phase de travaux (ex. protection de la nidification

d'espèces animales, dispositif de réduction du bruit altérant le cadre de vie des riverains etc.) ou durant l'exploitation du projet (ex. dispositifs d'aide au franchissement pour les grands mammifères, protections acoustiques pour réduire les nuisances sonores des riverains etc.).

Dans le cadre d'impacts significatifs sur le milieu humain ou naturel, des mesures compensatoires seront mises en oeuvre pour atténuer ou équilibrer les effets négatifs du projet, quand il n'a pas été possible de les supprimer en totalité ou de les réduire suffisamment.

Ces mesures compensatoires applicables aux impacts résiduels peuvent, de manière non exhaustive, prendre la forme de travaux de restauration d'espèces protégées, de leur habitat ou de la continuité du milieu aquatique et sont accompagnées de mesures de suivi, le cas échéant.

4.2 LA COMPARAISON DES VARIANTES



LES MODALITÉS DE CONSTRUCTION

Ce thème permet de comparer les variantes étudiées sur :

- le géométrie et les éléments de conception pouvant engendrer d'éventuelles contraintes techniques,
- les contraintes d'exploitation sous chantier.

Les propositions de variantes les moins impactantes, au regard des thématiques énoncées précédemment, sont les variantes «**créneau distinct**» sur les deux sections, ainsi que la variante créneau sur place «**Élargissement côté Est**» pour la section Berneuil. Ces trois variantes sont les seules variantes pour lesquelles les impacts sont considérés comme faibles.

Les trois autres variantes sont jugées plus défavorables, car elles sont pénalisées par :

- La création de passage à faune autorisant les traversées piétonnes, sur la section Chamborêt,
- Des contraintes d'exploitation sous chantier importantes.

Le créneau de dépassement, pour respecter les recommandations de l'ARP, nécessite un tracé de profil en long plus plat que celui de l'actuelle RN 147 et, par conséquent, à un niveau différent sur certains points. Dans ce contexte, les aménagements en place, plus complexes (car en deux phases) et soumis à plus de coactivité pendant les travaux, engendrent de plus importants coûts de terrassements et de sécurité en exploitation sous chantier.

	Phase 1	Phase 2
Créneau en place - Élargissement de part et d'autre	<p>Double dispositif de protection</p> <p>RN147 existante</p>	<p>Double dispositif de protection</p>
Créneau en place - Élargissement côté Est	<p>Simple dispositif de protection</p> <p>RN147 existante</p>	<p>Simple dispositif de protection</p>
Créneau distinct	<p>Haie préservée</p> <p>RN147 existante faisant office de rétablissement</p> <p>Créneau distinct</p>	

Terrassements et contraintes d'exploitation sous chantier : influence du choix d'aménagement



LE MILIEU PHYSIQUE

Ce thème permet de comparer les variantes étudiées en termes :

- d'emprise et de topographie,
- de géologie,
- de l'eau et des milieux aquatiques,
- des risques majeurs,

La section de Berneuil pour les 3 variantes apparaît comme étant la plus favorable pour accueillir le créneau de dépassement.

Les 3 autres variantes pour la section de Chamborêt sont jugées plus défavorables, car elles sont pénalisées par :

- des mouvements de terres importants,
- des contraintes d'excavation,
- l'interception de 3 secteurs potentiellement humides,
- des risques de remontées de nappe.



LE MILIEU NATUREL

Les propositions de variantes les moins impactantes, au regard du patrimoine naturel, sont les variantes sur la commune de Berneuil. Ces trois variantes sont les seules pour lesquelles aucun effet négatif potentiel n'est à prévoir et qui comptabilisent le plus d'effets neutres.

Elles permettent, contrairement aux trois variantes de la commune de Chamborêt, d'éviter des secteurs potentiellement humides et des secteurs potentiels de reproduction du Sonneur à ventre jaune.

Les variantes sur la section Chamborêt prévoient l'aménagement d'un passage à faune autorisant également la traversée des piétons.

La variante de Berneuil dite « distincte » apparaît comme moins impactante sur les milieux naturels et les espèces qu'ils abritent.

Le choix d'une des cinq autres variantes pour la réalisation du projet pourrait nécessiter la mise en place de mesures d'atténuation afin de limiter l'impact résiduel du projet sur l'environnement.



LE PAYSAGE

D'une manière générale les 3 variantes du secteur de Berneuil ont un impact moins important sur le paysage. Ces trois variantes permettent de limiter l'impact du projet sur la structure du paysage (le végétal, l'eau, le bâti, les surfaces exploités), les ambiances paysagères et les perceptions visuelles. Elles permettent, contrairement aux trois variantes de la commune de Chamborêt, de limiter leur impact visuel dans le paysage bocager très présent et très peu filtré par la végétation dégageant de longues séquences de vues exceptionnelles vers les Monts de Blond.

Les variantes en créneau distinct permettent de limiter l'impact sur le paysage en préservant les haies qui longent la RN147 existante, tandis que les variantes avec élargissements sur place conduisent à la destruction de ce maillage végétal.

La variante de Berneuil dite « distincte » est identifiée par les études comme moins impactante sur le paysage.

Le choix d'une des cinq autres variantes pour la réalisation du projet pourrait nécessiter la mise en place d'aménagements paysagers afin de limiter l'impact visuel du projet sur le territoire.



LES ACTIVITÉS AGRICOLES

Les 3 variantes du secteur de Chamborêt présentent un impact moins défavorable que les 3 variantes du secteur de Berneuil.

Les principaux impacts liés à la création du créneau de dépassement sont les suivants :

- Diminution des superficies des exploitations agricoles touchées,
- Impact sur les modes d'exploitation,
- Impact sur l'équilibre économique des exploitations touchées.



LE CADRE DE VIE

Les différents modélisations réalisées montrent que la qualité de l'air et l'environnement sonore ne seront pas impactés par la création d'un créneau de dépassement.

En effet, le projet en lui-même ne va pas entraîner de profondes modifications du trafic sur les voies de circulation aménagées.



LA SÉCURITÉ

Cette thématique permet d'étudier les variantes sur les critères suivants :

- La cohérence de positionnement,
- Les conditions de visibilité,
- Les rétablissements,
- Les contraintes d'exploitation sous chantier.

Elle doit permettre d'identifier la section qui va répondre aux objectifs d'augmenter significativement les capacités de dépassement.

Du point de vue de la cohérence de positionnement, le créneau de Chamborêt présente 3 points forts :

- sa proximité avec la future mise à 2x2 voies au nord de Limoges qui le rend plus facilement compatible avec une possible mise à 2x2 voies de la RN147 sur l'intégralité de l'itinéraire,
- son implantation à équidistance entre Limoges et Bellac, ce qui lui confère une meilleure situation pour permettre des possibilités de dépassement,
- l'absence d'opportunités de dépassement sur cette section, qu'offre déjà le site de Berneuil,

Le critère de la visibilité est plus favorable sur la section de Berneuil, le dépassement est favorisé par un profil en long sans angle suffisamment saillant ou rentrant pour engendrer un quelconque écart à l'optimum de visibilité.

Quelque soit la variante, le rétablissement se fait via une nouvelle voie d'une longueur totale inférieure à 2 km. La réutilisation de la RN147 sur les créneaux distincts est un peu plus favorable pour limiter le linéaire d'infrastructure nouvelle.

Pour les contraintes d'exploitation sous-chantier, les deux variantes en créneau distinct ont l'avantage d'être sur un linéaire de voirie neuve. Cette implantation permet de simplifier le phasage des travaux et de limiter la circulation des engins sur la RN147.



L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les six options de projet étudiées ont toutes un impact socio-économique positif.

L'analyse multicritère des coûts du projet souligne des différences entre les variantes sur les thématiques suivantes :

- Travaux préparatoires : Pour la section de Berneuil, des travaux de maintien et de remise en état du système de drainage est à prévoir,
- Terrassements : La section de Chamborêt nécessite davantage de terrassements en raison du relief plus prononcé.

- Terrassements / Exploitation sous chantier : Un aménagement en place par élargissement de part et d'autre est plus coûteux qu'un aménagement en place par élargissement côté Est, lui-même plus coûteux qu'un aménagement distinct (explication et schéma p. 31).
- Passage à faune : Pour la section de Chamborêt, autorisant également la traversée des piétons.

SECTION	BERNEUIL			CHAMBORÊT		
	Créneau sur place – Elargissement de part et d'autre	Créneau sur place – Elargissement côté Est	Créneau distinct	Créneau sur place – Elargissement de part et d'autre	Créneau sur place – Elargissement côté Est	Créneau distinct
Etudes diverses et fouilles archéologiques						
Aquisitions foncières, déplacement de réseaux du domaine public et travaux préparatoires (dont remise en état des dispositifs d'irrigation et de drainage)						
Terrassements, assainissement et chaussée						
Passage à faune (et piétons)						
Divers, exploitation sous chantier, signalisation, dispositifs de retenue						
TOTAL	6 548 000 €	6 241 000 €	6 041 000 €	6 648 000 €	6 341 000 €	6 141 000 €

Coût d'investissement TTC des différentes variantes

4.3 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITERES

IMPACTS SANS MESURES DE RÉDUCTION OU DE COMPENSATION

SECTION	BERNEUIL			CHAMBORÊT		
Variante	Créneau sur place – Elargissement de part et d'autre	Créneau sur place – Elargissement côté Est	Créneau distinct	Créneau sur place – Elargissement de part et d'autre	Créneau sur place – Elargissement côté Est	Créneau distinct
Le milieu physique : Géologie - Géotechnique				Aléas retrait/gonflement d'argiles et remontée de nappes localisés et modérés		
Le milieu naturel : Eau - Milieux aquatiques				Zones humides (1 à 1,5 ha)		Zones humides (<1 à ha)
Le milieu naturel : Faune - Flore	Espaces naturel (1 à 1,5 ha)		Espaces naturels (< à 1 ha)	Espèces protégées (gîtes)		Espèces protégées (em- prise)
Le cadre de vie des riverains						
Le paysage	2 haies impactées	1 haie impactée	Panorama agricole	2 alignements d'arbres impactés	1 alignement d'arbres impacté	Panorama sur les Monts de Blonds
Les activités agricoles		Raccordement facilité (+)	Impacts comparables (moyen à fort)			
Les modalités de construction : Localisation - Géométrie	Coactivité sous chantier (-) Futur raccordement (-)	Coactivité sous chantier (+) Futur raccordement (-)	Coactivité sous chantier (+) Futur raccordement (+)	Coactivité sous chantier (-) Futur raccordement (-)	Coactivité sous chantier (+) Futur raccordement (-)	Coactivité sous chantier (+) Futur raccordement (+)
Les modalités de construction : Assainissement - Réseaux	Relief peu marqué : difficultés d'écoulement			Réseaux identifiés		
Sécurité dont augmentation des capa- cités de dépassement	Augmentation des capacités de dépassement (-) Distance depuis Limoges ou Bellac (-)			Augmentation des capacités de dépassement (+) Distance depuis Limoges ou Bellac (+)		
L'évaluation socio-économique						

IMPACTS APRÈS DÉMARCHE « ERC »

Le tableau ci-contre synthétise l'analyse comparative des variantes, après mise en oeuvre d'une démarche « ERC ».

SECTION	BERNEUIL			CHAMBORÊT		
Variantes	Créneau sur place – Elargissement de part et d'autre	Créneau sur place – Elargissement côté Est	Créneau distinct	Créneau sur place – Elargissement de part et d'autre	Créneau sur place – Elargissement côté Est	Créneau distinct
Le milieu physique : Géologie - Géotechnique				Aléas retrait/gonflement d'argiles et remontée de nappes localisés et modérés		
Le milieu naturel : Eau - Milieux aquatiques				Rétablissement des continuités, bassins de traitement		
Le milieu naturel : Faune - Flore	Passage petite faune, niches arbustives		Haies conservées	Passage grande et petite faune, niches arboricoles		Arbres conservés
Le cadre de vie des riverains						
Le paysage	2 haies replantées	1 haie replantée		2 alignements d'arbres replantés	1 alignement d'arbres replantée	
Les activités agricole	Création de desserte agricoles, irrigation, drainage			Création de dessertes agricoles, irrigation		
Les modalités de construction : Localisation - Géométrie	Coactivité sous chantier (-) Futur raccordement (-)	Coactivité sous chantier (+) Futur raccordement (-)	Coactivité sous chantier (+) Futur raccordement (+)	Coactivité sous chantier (-) Futur raccordement (-)	Coactivité sous chantier (+) Futur raccordement (-)	Coactivité sous chantier (+) Futur raccordement (+)
Les modalités de construction : Assainissement - Réseaux	Relief peu marqué : difficultés d'écoulement			Réseaux identifiés		
Sécurité dont augmentation des capa- cités de dépassement	Augmentation des capacités de dépassement (-) Distance depuis Limoges ou Bellac (-)			Augmentation des capacités de dépassement (+) Distance depuis Limoges ou Bellac (+)		
L'évaluation socio-économique						

Nota : Seuls les critères surlignés en violet et précédés d'une flèche font l'objet d'une revalorisation après démarche « ERC ». Les autres conservent leur appréciation en termes d'impacts bruts.

4.3 CONCLUSION

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE ET DÉMARCHE «ERC»

Le coût des actions menées dans le cadre de la démarche ERC est pris en compte dans le coût global du projet.

En termes de modalités de construction, au sein du même secteur d'étude, un créneau distinct est moins pénalisant qu'un créneau en place, quel que soit le critère, en particulier pour le milieu naturel et le paysage.

A Chamborêt, quelle que soit la variante, le rétablissement des voies de desserte conduit à envisager la création d'un passage à faune autorisant également la traversée des piétons.



Trafic sur la RN 147 sur la section de Chamborêt

Du point de vue de la sécurité, l'aménagement d'un créneau de dépassement offre à l'usager une opportunité supplémentaire et l'encourage à une conduite apaisée, plutôt qu'à des manœuvres intempestives.

Au-delà de ces considérations qui, indépendamment du secteur étudié, soulignent des impacts positifs (réduction du temps de parcours, baisse de l'accidentalité), les observations sectorielles suivantes sont à prendre en compte :

Les variantes situées à Chamborêt sont plus centrées entre Limoges et Bellac. Elles constituent donc une opportunité plus rapide de dépassement depuis le Sud et dissuadent les usagers d'amorcer cette manœuvre sur une route bidirectionnelle sachant que le créneau est proche.

Berneuil est plus éloigné de Limoges. Les usagers pourraient être davantage tentés de dépasser sur une route bidirectionnelle, avant d'avoir atteint le créneau prévu à cet effet.

L'optimum de sécurité est le point le plus important à prendre en compte pour guider le choix de la variante préférentielle.

Du point de vue du milieu physique, naturel et paysager, le niveau d'enjeu est plus fort à Chamborêt. Par conséquent, les impacts potentiels y sont plus importants. Toutefois, ils apparaissent évitables, réductibles ou compensables au moyen d'actions adaptées (liste non exhaustive, déclinée par thème ci-dessous) :

- Eau/Milieu aquatique : rétablissement des continuités par ouvrages hydrauliques de dimensions adaptées et mise en œuvre de bassins de traitement (sensibilité accrue à Chamborêt),
- Faune/Flore : déplacement temporaire d'individus appartenant des espèces protégées (phase chantier), passage à petite faune (phase définitive), reconstitution des niches arboricoles (Chamborêt) et arbustives (Berneuil),
- Paysage/Patrimoine : plantation de haies bocagères (Chamborêt) et arbustives (Berneuil),



5. LA SUITE DU PROJET

Depuis le stade des études préliminaires jusqu'à la réalisation des travaux, un projet routier fait l'objet de décisions successives selon une procédure progressive et réglementée. Ces décisions s'appuient sur les avis du grand public, éclairés des éléments mis à disposition par l'État.

Le chantier lié à l'aménagement du créneau de dépassement entre Limoges et Bellac sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et des temps de concertation et d'échange.

LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation des collectivités locales et du public, le maître d'ouvrage établira un bilan dressant une synthèse des avis et des observations puis le rendra public.

Au terme de la concertation, le maître d'ouvrage retiendra une variante qui fera l'objet d'études plus poussées dites études préalables.

LES ÉTUDES PRÉALABLES

C'est la prochaine étape d'étude, elle permettra de préciser les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts, etc.

L'ÉTUDE D'IMPACT

Les études préalables comprennent une étude d'impact qui présente les impacts directs, indirects, temporaires ou permanents du projet et les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser. L'étude d'impact fait d'abord l'objet d'une concertation inter-services. Elle est ensuite soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale avant l'enquête publique.

L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est menée par un commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage.

Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur l'utilité du projet et ses caractéristiques.

LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

Au terme du processus, le Préfet déclare le projet d'utilité publique, arrête les modalités de classement et de déclassement des voies.

La DUP permet à la personne publique d'acquiescer à l'amiable ou par voie d'expropriation les terrains nécessaires à l'aménagement.

Les études de conception détaillée peuvent aussi démarrer dans la perspective de la réalisation des travaux.

LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

La DUP délimite un fuseau dans lequel le projet pourra s'inscrire.

Une enquête parcellaire sera ensuite réalisée afin d'identifier les propriétaires et exploitants des parcelles à acquérir.

Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires et exploitants pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens.

Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous la houlette du juge de l'expropriation.

LE DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage dépose une demande d'autorisation unique de son projet regroupant deux procédures distinctes.

La première au titre de la loi sur l'eau fait l'objet d'une enquête publique au cours de laquelle sont présentées dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalité de recueil et de traitement des eaux de chaussées) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier).

La seconde relative aux enjeux écologiques est prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2) et consiste en une éventuelle saisine du Conseil national de protection de la nature (CNPN). Il s'agit d'une demande de dérogation liée au déplacement ou à l'atteinte d'espèces protégées. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement.



* sous réserve que les acquisitions foncières ne nécessitent pas d'expropriation, qu'il n'y ait pas besoin de fouilles archéologiques, ni de dérogation «Espèces protégées».

