



PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RN147 Nord Limoges

Lancement des travaux

Dossier de presse

Décembre 2025



Projet ancien, enjeux actuels

Désenclaver le Limousin

La RN147 relie l'agglomération de Limoges à Poitiers et l'A10. Améliorer ses conditions de circulation sur cet axe structurant fait partie des réponses apportées par l'État pour le désenclavement de l'ex-région Limousin. Cet enjeu constamment mis en avant par les élus locaux depuis des décennies avait trouvé une concrétisation dans le rapport Delebarre en mai 2017. Celui-ci préconisait l'aménagement de la RN147 en ciblant « *les portions qui reçoivent le trafic le plus important* », ce qui est le cas de la section Nord-Limoges.

Le rapport Delebarre ne se limitait pas à la route. Il en faisait un complément à l'optimisation de la desserte par le train. Celle-ci fait partie des priorités de l'État à l'échelle régionale. **Le contrat de plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 prévoit un montant de 170 M€ pour la régénération de la ligne Poitiers-Limoges** et la poursuite des études de modernisation, ce qui en fait la voie ferrée existante recevant le plus fort investissement en Nouvelle-Aquitaine.

Sur cet itinéraire, rail et route doivent répondre de manière complémentaire aux besoins des citoyens. Si le rail apporte une solution de mobilité bas-carbone entre les agglomérations, la route reste indispensable aux trajets du quotidien dans un territoire très rural, ainsi que pour l'acheminement des marchandises par camions.

Un nouveau maillon dans l'aménagement de la RN147

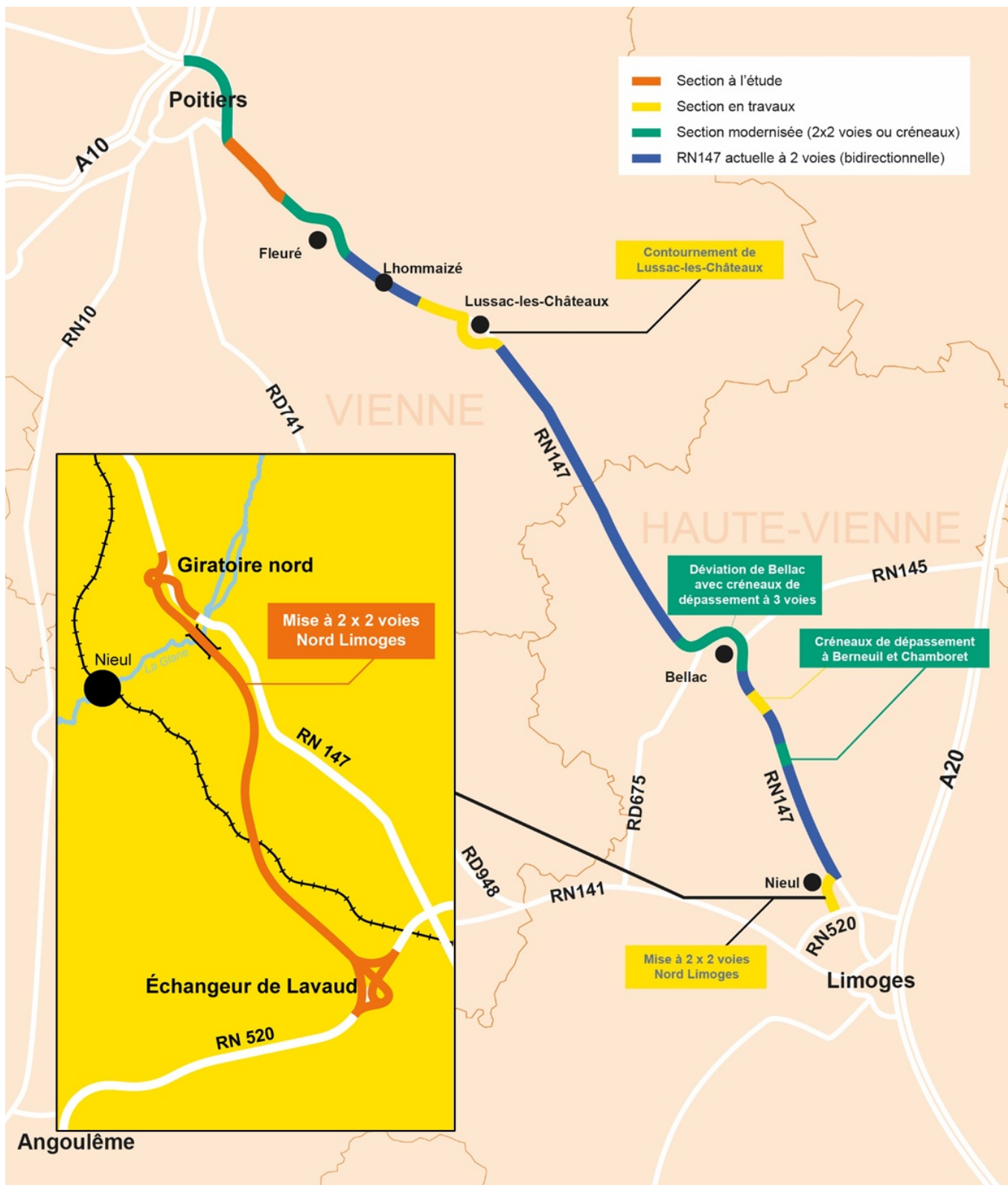
La RN147 se caractérise sur la majeure partie de son itinéraire par 2 voies sans séparateur central. La vitesse y est donc limitée le plus souvent à 80 km/h, à l'exception des traversées de bourgs et des sections aménagées.

En Haute-Vienne, l'État a déjà réalisé la déviation de Bellac et un premier créneau de dépassement de 1 km à Chamboret (Cofinancement État à 7,28 M€, Région à 4,1 M€, et CD 87 à 6,62 M€). Les travaux du deuxième créneau situé à Berneuil sont prévus courant 2026, tandis que dans le département de la Vienne, le contournement de Lussac-les-Châteaux est en chantier. Ces aménagements améliorent les conditions de dépassement et la sécurité routière de l'axe, ainsi que la desserte et l'accessibilité du territoire du Limousin.

L'opération « Nord-Limoges », située à l'extrémité sud de la RN147, s'inscrit dans cette logique de traitement des sections prioritaires de l'axe.

Elle a fait l'objet d'une concertation (collectivités, grand public...) en 2016 présentant les 4 variantes possibles, puis d'une enquête publique en 2019. Au cours de celle-ci, 70 % des contributions recueillies étaient en faveur du tracé qui sera finalement retenu. Le 18 juin 2020, elle est déclarée d'utilité publique. Les études de conception détaillée peuvent alors débuter. En parallèle, l'État poursuit l'information du public à l'occasion de réunions à Couzeix et Nieul en 2021 et 2022. **À l'issue de la procédure d'autorisation environnementale, le préfet de la Haute-Vienne a délivré les 21 et 22 juillet 2025 le permis d'aménager et l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale, ouvrant la voie au lancement des travaux dès cet automne.**

État d'avancement de la modernisation de la RN147 et zoom sur la section Nord-Limoges



La sécurité, premier des objectifs

Des accidents graves, voire tragiques, survenus ces derniers mois ont rappelé s'il en était besoin que l'amélioration de la sécurité sur la RN147 est une priorité absolue. La section Nord-Limoges présente elle-même une accidentologie particulière, avec **un taux d'accidents mortels deux fois plus élevé que la moyenne nationale entre 2010 et 2022**.

Au-delà des chiffres, les usagers font état d'une route anxiogène, où la cohabitation des différents types de véhicules est difficile.

Les causes en sont multiples : trafic élevé, difficultés de dépassement, sinuosité, intersections nombreuses.

L'aménagement d'un nouvel axe à 2x2 voies sur 6,5 km apporte de ce point de vue une réponse globale avec des possibilités de dépassements et des traversées sécurisées.

*Le lieu-dit Laplaud, à Nieul :
un exemple d'insertion inadaptée et accidentogène*



Idée reçue : « L'axe actuel suffit aux besoins »

À l'approche de Limoges, la RN147 connaît déjà un trafic élevé et caractérisé par la cohabitation parfois difficile entre deux-roues, véhicules légers, nombreux poids lourds voire véhicules agricoles.

Les bonnes pratiques en matière de conception de routes établies par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) indiquent que ce trafic devrait déjà être supporté à minima par une route à 2x1 voies avec séparateur central. D'ici une vingtaine d'années, les modélisations mettent en avant un niveau de trafic adapté à une section à 2x2 voies.

Il est aussi prévu un report quasi-total de la circulation des poids lourds sur le nouvel axe dès sa mise en service.

État et collectivités unis pour porter le projet

L'État, maître d'ouvrage du projet RN147 Nord Limoges

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par l'État, représenté par le préfet de région Nouvelle-Aquitaine. La Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Nouvelle-Aquitaine conduit les études en associant les acteurs du territoire, et notamment les intercommunalités (Communauté urbaine de Limoges-Métropole et Communauté de communes Élan Limousin Avenir Nature), les communes (Couzeix, Nieul) et la Chambre d'agriculture.

L'exploitation de cette section, tout comme l'ensemble de la RN147, est assurée par la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest.

Les collectivités ont réaffirmé leur soutien au projet

Le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine (15%), le Conseil départemental de la Haute-Vienne (8%) et la communauté urbaine Limoges Métropole (8%) apportent un soutien financier au projet aux côtés de l'État. Ils ont plusieurs fois réaffirmé leur soutien à cette opération qui constitue, selon les termes du Département, « *un enjeu majeur pour la desserte et le développement du nord de la Haute-Vienne* ».

En juin 2025, le président du Conseil départemental Jean-Claude Leblois a rappelé l'importance du projet « *très attendu de la part des élus et de tous les usagers* » et réclamé « *pour des raisons de développement, d'attractivité et de sécurité* ».

Le président de la communauté urbaine Limoges Métropole Guillaume Guérin insiste quant à lui « *sur l'effort financier important consenti par la Métropole au-delà de ses compétences, pour lutter contre le désenclavement assumant ainsi pleinement son rôle dans la solidarité territoriale* ».

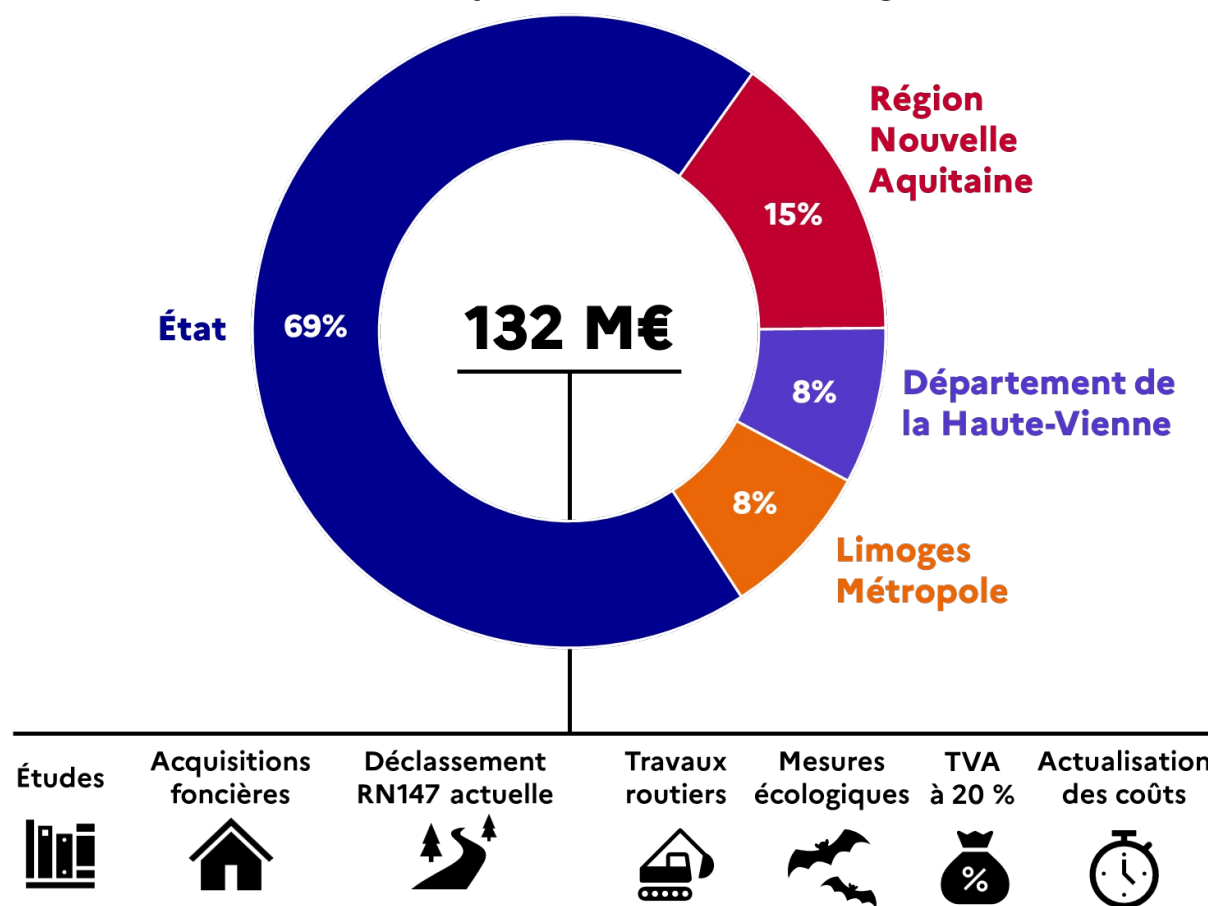
Par son président Alain Rousset, la Région Nouvelle-Aquitaine rappelle qu'elle a « *choisi d'investir, hors compétence, dans cet aménagement majeur de la RN147. C'est un acte fort pour le désenclavement du Limousin et le développement équilibré de notre territoire. En soutenant ce projet aux côtés de l'État et des collectivités locales, nous affirmons notre volonté d'améliorer la sécurité, la mobilité du quotidien et l'attractivité économique du territoire* ».

Le préfet de région Étienne Guyot souligne « *un projet important pour le développement de la Nouvelle-Aquitaine, la Haute-Vienne et la communauté urbaine de Limoges Métropole, répondant aux enjeux d'amélioration de la sécurité de la RN 147 et respectueux des attentes en matière de préservation de l'environnement* ».

Au-delà des financeurs, l'État a également enregistré **les attentes des élus ruraux du nord de la Haute-Vienne** pour qui la RN147 est un lien essentiel avec le bassin d'emplois de Limoges.

132 M€, financés par qui et pour quoi

Cofinancement de l'opération RN147 Nord-Limoges (M€)



Les travaux routiers demeurent le principal poste de dépense. Néanmoins, les évolutions récentes dans la réglementation et les pratiques des aménageurs ont sensiblement augmenté la part des autres dépenses. Ainsi, **sur l'opération Nord-Limoges, la seule mise en œuvre des mesures de transparence écologique représente un budget de 21 M€, soit 16 % du coût total.**

Le contrat de plan État-Région

Les contrats de plan État-Région (CPER) sont l'outil par lequel l'État et les territoires définissent les projets structurants de développement et s'entendent sur leur financement. Le financement décrit ci-dessus est inscrit au CPER 2023-2027, qui précise que « pour soutenir le développement de l'agglomération de Limoges, la poursuite de la réalisation des travaux d'aménagement sur les axes Limoges-Poitiers (RN147) et Limoges-Angoulême (RN141) constitue une priorité pour l'État et la Région. » Ce coût de 132 M€ inclut les 7 M€ déjà affectés au titre du CPER 2015-2022.

En quoi va consister le chantier ?

Nature des travaux

Libération des emprises : C'est toujours la première phase des travaux, afin de rendre possibles les travaux de génie civil. Pour la RN147, la libération des emprises débutera avec le déboisement de certaines parcelles et se poursuivra avec la mise en place des clôtures, la déviation des réseaux et la campagne de diagnostics archéologiques. Cette dernière est particulièrement importante et peut modifier considérablement le calendrier ; en effet, si le diagnostic initial de l'INRAP (Institut national de recherches archéologiques préventives) conclut à la présence de vestiges significatifs, des fouilles additionnelles peuvent être prescrites afin de les répertorier voire de les sauvegarder.

Mesures écologiques : Les mesures compensatoires prennent des formes variées : installation de gîtes pour les espèces protégées, création ou restauration de zones humides, de prairies et de landes, création de haies. Le projet prévoit aussi la réalisation de 11 bassins d'assainissement pour collecter les eaux d'écoulement de la future route. Durant toute la durée de l'opération, une supervision des travaux sera assurée par un contrôleur externe environnemental.

Ouvrages d'art : La réalisation des ouvrages d'art, notamment ici du Viaduc de la Glane (222 mètres de longueur) et du franchissement de la voie ferrée, est préalable aux opérations de terrassement.

Terrassements et voiries : Il s'agit d'abord de préparer la plateforme de la future RN147. Le déplacement de remblais donnera à la RN147 les pentes recommandées puis une savante superposition de matériaux garantira la robustesse de la chaussée dans le temps. Lorsque les ouvrages d'art et la plateforme seront prêts, les voiries seront réalisées. La RN147 mesurera 6,5 km de longueur, avec 5 km à 2x2 voies et 1,5 km à 2x1 voies depuis le Viaduc de la Glane jusqu'au giratoire Nord. Ces travaux concerneront non seulement la future RN147 mais aussi les voies réalisées par l'État pour rétablir le fonctionnement des routes secondaires interceptées.



*Le profil actuel de la RN147 contraint à limiter la vitesse sur plusieurs secteurs
DREAL Nouvelle-Aquitaine /Thierry Degen)*

Équipements : Dernière ligne droite des travaux, la phase d'équipements consiste en l'installation de l'ensemble des éléments de sécurité.

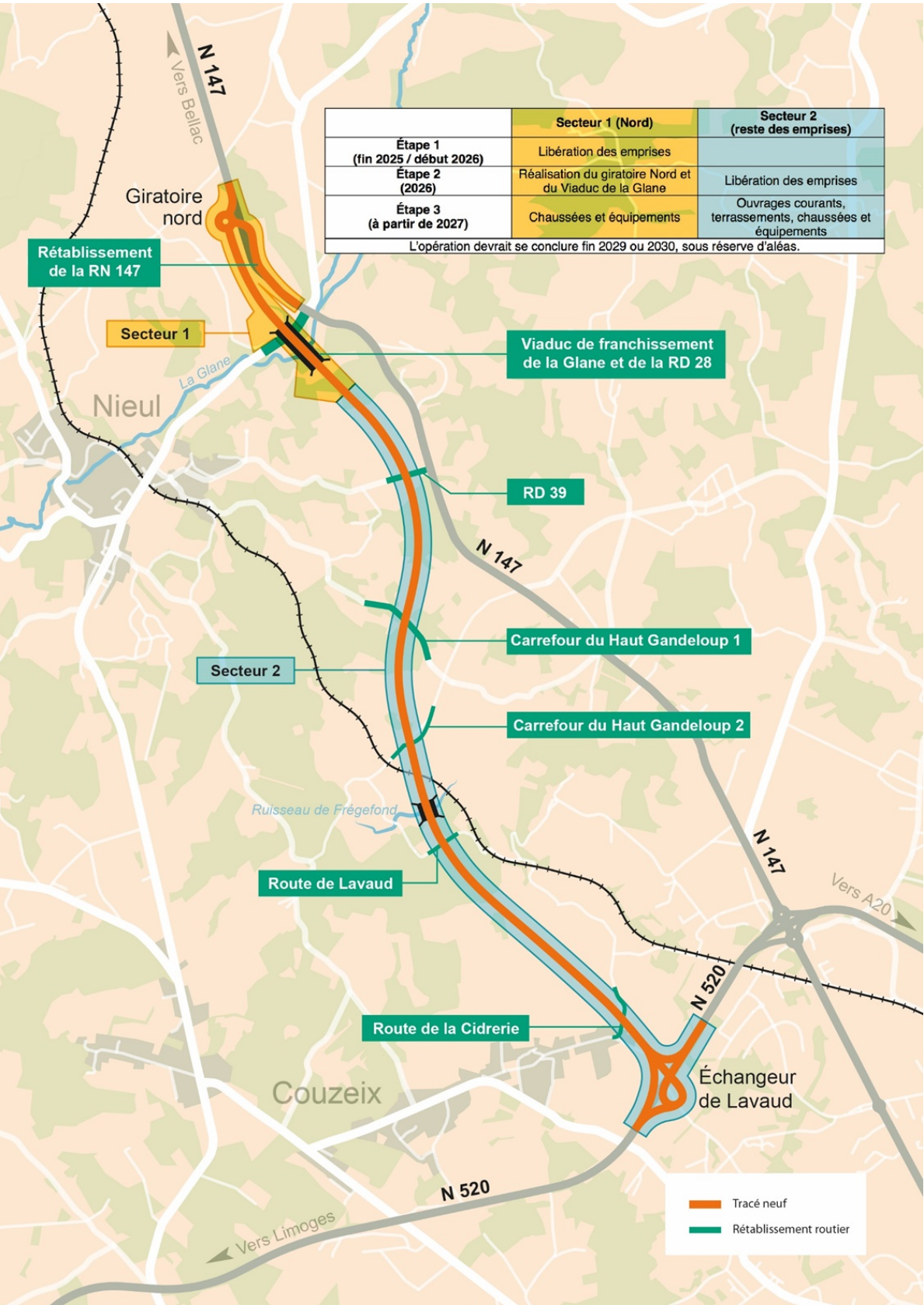
Construire une route, pourquoi est-ce si long ?

On ne construit pas une route en 2025 comme on le faisait il y a 40 ans ! Plusieurs facteurs ont permis de réduire considérablement l'impact des opérations... mais ont aussi allongé la durée des projets :

- l'association des territoires en continu et celle du grand public au cours d'une concertation préalable puis de 2 enquêtes publiques ;*
- des études environnementales et techniques plus longues pour mieux connaître et prendre en compte le milieu naturel, et une instruction beaucoup plus poussée sur ces aspects ;*
- des travaux plus complexes aussi, afin de limiter les impacts sur le milieu humain et sur le milieu naturel et mettre en œuvre des mesures de compensation.*

Programme et phasage prévisionnels en 2 secteurs et 3 étapes

(sous réserve d'aléas, établi en avril 2025)



Les enjeux humains et agricoles

Améliorer le cadre de vie

La RN147 actuelle borde plusieurs habitations et impacte la qualité de vie des hameaux de Frégefond et Laplaud. La création d'un nouvel axe à 2x2 voies délesterait l'axe actuel qui retrouverait ainsi un rôle de desserte locale, permettant des échanges plus sécurisés et plus apaisés pour les riverains des hameaux traversés. Le report attendu en quasi-totalité des poids lourds vers le nouvel axe dès sa mise en service contribuera aussi largement à cet objectif.

Maintenir le réseau routier secondaire

La nouvelle section de la RN147 Nord-Limoges aura le statut de route express. Pour renforcer au maximum sa sécurité, elle sera clôturée et ne présentera aucune insertion. En conséquence, plusieurs voies secondaires existantes feront l'objet de réajustements adaptés sous la forme de franchissements inférieurs ou supérieurs :

- route de la Cidrerie
- RD39
- carrefours du Haut Gandeloup 1 & 2
- RD28

Des échanges approfondis avec l'agriculture locale

L'opération s'étend sur 45 hectares de surface agricole. L'État travaille avec la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne et la SAFER (Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural) afin de limiter les impacts sur la profession agricole. En termes de travaux, il est prévu plusieurs aménagements à destination des exploitants :

- chemins agricoles créés sous le viaduc de la Glane et au carrefour du haut Gandeloup ;
- identification et maintien des droits d'eau (puisage direct dans les cours d'eau).



Des exigences environnementales élevées

Éviter, réduire et compenser les impacts

Pour la RN147 Nord-Limoges, comme pour tous les projets d'aménagement, l'État applique la séquence « Éviter – Réduire - Compenser ». Elle consiste à éviter en priorité que le projet ait un impact négatif sur l'environnement, puis à réduire l'impact en seconde priorité, enfin à le compenser, ailleurs, s'il ne peut être ni évité ni réduit. Au cours de l'instruction du projet, l'État a apporté la preuve que chacune de ses décisions s'inscrivait dans cette logique.

Principales mesures environnementales

L'opération prendra en compte le maintien des continuités écologiques. Elle prévoit la création au total de 19 ouvrages de franchissement pour la faune avec la plantation de 3,9km de haies. La largeur des ouvrages hydrauliques sera volontairement surdimensionnée pour permettre à la faune de les utiliser pour franchir l'axe.

Des actions de débroussaillage permettront la réouverture de milieux humides en mauvais état. D'autres zones humides seront créées sur plus de 15 ha, qu'il s'agisse de mares, d'ornières ou de fossés. Des îlots de vieillissement de bois, favorables aux oiseaux, aux chauves-souris et aux insectes, seront sécurisés sur au moins 33 ha.

Un contrôleur externe environnemental disposant de compétences d'écologue sera désigné pour intervenir durant toutes les phases du chantier. Il devra s'assurer notamment : du respect des prescriptions de l'arrêté d'autorisation, du suivi des différentes mesures environnementales et de la sensibilisation des personnels techniques intervenant sur le chantier aux enjeux de biodiversité.

Compte tenu de l'ensemble des évolutions successives apportées au projet, l'Autorité Environnementale dans son avis du 7 décembre 2023 a indiqué que « *Globalement, la séquence Éviter-Réduire-Compenser est menée avec qualité pour l'ensemble des enjeux de nature, eau, et biodiversité.* »

La liste complète des mesures figure dans le dossier d'autorisation environnementale disponible sur <https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/>.

Idée reçue : « Le projet artificialise 300 ha »

*Souvent répété par les opposants, le chiffre de 300 hectares artificialisés est bien loin de la réalité. Grâce à un important travail d'évitement et de réduction, l'emprise totale du projet est de 89,8 ha, dont seulement **18,3ha** d'artificialisation. A contrario, les mesures compensatoires pour l'environnement s'étendront au total sur 140 ha.*

Focus sur le Viaduc de la Glane



(Crédit image: image Strates)

Le futur viaduc Glane est l'ouvrage majeur de l'opération. Il permet de franchir la Glane et sa vallée, recensée comme réservoir de biodiversité. Le viaduc a été adapté dans une démarche de préservation de l'environnement. Avec une longueur de 222 m et une hauteur de 12 m, **le viaduc évite les impacts sur les berges et le lit mineur de la Glane, ainsi que les prairies humides (1,3 hectare évité) et les zones boisées**, en permettant une transparence pour tous les types de faune. Le viaduc permet également le franchissement de la RD28.

Ce viaduc sera construit à l'extrémité des 500 m du périmètre de protection du monument historique « Pont de Puymaud ». Une réflexion architecturale spécifique a été conduite pour sa forme, ses matériaux et son intégration paysagère. Ce projet a recueilli un avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France.

Une attention spécifique pour l'eau

Des mesures pour protéger la ressource

Afin d'éviter tout risque de pollution de la ressource en eau, l'opération ne recoupe aucun périmètre de protection des captages d'alimentation en eau potable. De plus, l'État adapte les périodes de chantier et applique les préconisations d'une étude hydrogéologique spécifique. Les écoulements naturels (ruisseaux permanents ou saisonniers) seront intégralement rétablis par des ouvrages hydrauliques. La nouvelle RN147 bénéficiera d'un système d'assainissement évitant les rejets d'eaux de ruissellement dans le milieu naturel contrairement à la route existante.

Durant toute la phase chantier, des mesures de prévention visant à limiter les risques de pollutions seront prises, et un suivi particulier de la qualité des cours d'eau proches sera effectué durant les principales phases de chantier.

Au regard de ces mesures, le SAGE de la Vienne, instance chargée de la préservation de la ressource en eau, a émis un avis favorable au projet.

Restaurer le milieu aquatique à l'occasion des travaux

L'étang Pigeard (vue satellite de 2022 ci-dessous) est un plan d'eau artificiel créé en 1968 par la dérivation partielle du ruisseau de Frégéfond, sur la commune de Nieul, en bordure de la voie ferrée. Mesurant un peu moins de 3 hectares, il servait ponctuellement à des activités de pêche. Les études de tracé ont abouti au passage de la future voie sur l'étang actuel. L'État a fait de cette contrainte **une opportunité pour rétablir le fonctionnement naturel du cours d'eau**.

Dans le cadre de l'opération, l'État procédera au rétablissement du parcours naturel du ruisseau de Frégéfond. Actuellement très dégradé, rectiligne, avec un faible débit, il retrouvera des méandres favorables à la biodiversité.

A cette occasion, près de 7 hectares seront aménagés sur le site de l'ancien étang pour compenser les impacts du projet sur les milieux forestiers, humides et aquatiques (2,5 hectares de milieux humides et près de 4 hectares de boisement : chênes, hêtres...). La biodiversité du site de Pigeard devrait s'enrichir, notamment à la faveur d'espèces protégées.



Contacts presse :

Préfecture de la région Nouvelle-Aquitaine
Sophie BILLA
05 56 90 60 18
pref-communication@gironde.gouv.fr

Préfecture de la Haute-Vienne
Eve LEBOUTET
05 55 44 17 50 / 06 17 48 14 96
eve.leboutet@haute-vienne.gouv.fr

Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
Rachid BELHADJ
05 57 57 02 75
presse@nouvelle-aquitaine.fr

Conseil départemental de la Haute-Vienne
Mégane LEPINE
05 44 00 12 41
megane.lepine@haute-vienne.fr

Communauté urbaine Limoges Métropole
Manon CASSEGRAIN
05 55 45 78 65 / 06 62 89 77 71
manon.cassegrain@limoges-metropole.fr