

**DEPARTEMENT
DE LA HAUTE-VIENNE**

COMMUNES DE NIEUL ET COUZEIX

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE

- à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges sur le territoire des communes de Nieul et de Couzeix
(création d'un nouvel itinéraire d'une longueur de 6,5 km)
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix
- au classement en route express du nouvel aménagement.

Enquête publique du 27 mai au 27 juin 2019

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

et

CONCLUSIONS

du Commissaire Enquêteur

- Décision n° E19000032/87 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Limoges, en date du 10 avril 2019, désignant M. René TIBOGUE commissaire enquêteur.
- Arrêté préfectoral DL/BPEUP n° 2019/058 de Monsieur le Préfet de la Haute-Vienne en date du 30 avril 2019.

SOMMAIRE

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

I	Présentation de l'enquête	6
11	Référence de la désignation du commissaire	6
12	Référence de l'arrêté préfectoral	6
13	Contexte juridique	6
14	Réunions préalables	6
15	Ouverture des registres et signature des dossiers	7
16	Publicité de l'enquête	7
II	Déroulement de l'enquête	7
21	Mise à disposition du dossier et du registre d'enquête	7
22	Permanences	8
23	Récupération et clôture des registres	8
24	Bilan quantitatif des observations formulées et des courriers reçus	8
25	Rencontre avec le maître d'ouvrage avec remise du PV des observations	9
26	Réception du mémoire en réponse du maître d'ouvrage	9
27	Demande de prolongation pour remettre le rapport et les conclusions	9
III	Présentation succincte du projet	10
31	Situation du projet et plan général des travaux	10
32	Présentation succincte du projet	10
IV	Analyse du dossier d'enquête publique	12
41	Composition du dossier	12
42	Analyse des principaux chapitres du dossier	13
42.1	Evaluation socio-économique	13
42.2	Etude d'impact et ses annexes	14
42.2.1	Résumé non technique	14
42.2.2	Description sommaire du projet	14
42.2.3	Analyse de l'état initial	14
42.2.4	Principaux effets du projet et mesures en faveur de l'environnement	16
42.2.5	Incidence du projet sur le site NATURA 2000	20
42.2.6	Principaux effets du projet sur la santé et mesures envisagées	20
42.2.7	Effets cumulés avec des projets connus	21
42.2.8	Incidences attendues sur l'environnement au regard des risques d'accidents et de catastrophes naturelles	21
42.2.9	Compatibilité avec les documents de planification	21
42.2.10	Principaux impacts du projet sur l'activité agricole	22
43	Analyse du dossier de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme	23
43.1	Commune de Nieul	23
43.2	Commune de Couzeix	24
44	Analyse du dossier attribution de route express et classement/déclassement des voiries	25
44.1	Attribution du caractère de route express à la nouvelle voie	25

44.2	Classement/Déclassement des voiries	25
45	Avis de l'Autorité Environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) avec réponse du porteur de projet et avis du commissaire enquêteur	26
46	Bilan de la concertation	27
V	Analyse des observations avec réponses du maitre d'ouvrage et avis du commissaire enquêteur	30
51	Observations de portée générale	30
51.1	Observations défavorables	30
51.1.1	Impact Environnemental	30
51.1.2	Nuisances sonores	31
51.1.3	Rétablissement de l'ensemble des voies, des chemins et des passages pour les animaux	32
51.1.4	Mise à 2x2 voies de la RN520	33
51.1.5	Raccordement à la RN520 et desserte de la zone OCEALIM	33
51.1.6	Captage d'eau - Sources	34
51.1.7	Perte de valeur des biens	35
51.1.8	Projet inutile et couteux	35
51.2	Observations favorables	36
52	Observations sur des points précis et/ou un questionnaire particulier	36
53	Observations émises par des associations, des chambres consulaires, des clubs sportifs	40
54	Observations des Maires des communes concernées	50
55	Avis des services consultés	53
55.1	Avis du Directeur Départemental des Finances Publiques	53
55.2	Avis du département et des communes concernées sur le classement en route express	54
55.3	Avis des collectivités au titre de l'article L122-1-V du code de l'environnement	55
55.4	PV de la réunion d'examen conjoint relative à la MCDU de Nieul et Couzeix	55
55.5	Avis de la Chambre d'Agriculture 87	56
55.6	Avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)	56
55.7	Avis du centre National de la Propriété Forestière	57
VI	Avis du commissaire enquêteur	57
61	Sur le dossier	57
62	Observations particulières avec réponse du maitre d'ouvrage	58

CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Au titre de la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges sur le territoire des communes de Nieul et de Couzeix	59
Au titre de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix	64
Au titre du classement en route express du nouvel aménagement	67

ANNEXES

70

PV des observations remis au porteur de projet

Mémoire en réponse du porteur de projet

Lettre de demande d'un délai supplémentaire pour remettre le rapport et les conclusions

Lettre d'accord de la demande de délai

**DEPARTEMENTS
DE LA HAUTE-VIENNE**

COMMUNES DE NIEUL ET COUZEIX

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE

- à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges sur le territoire des communes de Nieul et de Couzeix
(création d'un nouvel itinéraire d'une longueur de 6,5 km)
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix
- au classement en route express du nouvel aménagement.

Enquête publique du 27 mai au 27 juin 2019

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

I – PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

11 - Référence de la désignation de la commission par le Tribunal Administratif

Par décision n° E19000032/87 en date du 10 avril 2019, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Limoges m'a désigné en vue de l'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux relatifs à l'aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au Nord de Limoges, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées (Nieul et Couzeix) et au classement en route express de la future voie.

12 - Référence de l'arrêté interpréfectoral

Cette enquête qui s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs du 27 mai à 8 heures au 27 juin 2019 à 18 heures fait suite à l'arrêté préfectoral DL/BPEUP n° 2019-058 de Monsieur le Préfet de la Haute-Vienne en date du 30 avril 2019.

13 - Contexte juridique

- code de l'environnement ;
- code du patrimoine ;
- code de la santé publique ;
- code de l'urbanisme ;
- code de l'expropriation pour cause d'utilité ;
- code rural ;
- code des relations entre le public et l'administration ;
- code de la voirie routière ;
- code des transports ;
- code forestier
- textes relatifs :
 - à la concertation ;
 - aux enquêtes publiques et aux évaluations environnementales ;
 - à l'eau, aux milieux aquatiques et aux zones humides ;
 - à la protection de la nature ;
 - à la protection des sites et des paysages ;
 - au bruit ;
 - à l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
 - à l'agriculture et à la sylviculture ;
 - aux Installations Classées pour la Protection de l'environnement ;
 - à l'évaluation socio-économique des grands projets ;
 - à la gestion de la sécurité des infrastructures de transport.

14 - Réunions préalables

Le 17 mai 2019, à la mairie de Nieul, j'ai rencontré Monsieur BRETHON de la DREAL Nouvelle Aquitaine.

Lors de cette rencontre, il m'a présenté le projet et a répondu à mes questions.
Nous nous sommes ensuite rendus sur le terrain pour voir les principaux sites du projet.

15 - Ouverture des registres et signature des dossiers

Le 2 mai 2019, j'ai procédé, à la préfecture de Limoges, au contrôle et à la signature des pièces constitutives des 2 dossiers destinés à l'information du public et à l'ouverture des 2 registres destinés à recevoir les observations du public.

16 - Publicité de l'enquête

La publicité de cette enquête a été assurée :

1. Par voie d'annonces légales dans :
 - le Populaire du Centre du mardi 7 mai 2019 ;
 - l'Echo de la Haute Vienne du mardi 7 mai 2019 ;
 - le Populaire du Centre du mardi 28 mai 2019 ;
 - l'Echo de la Haute Vienne du mardi 28 mai 2019.
2. Par voie d'affichage :
 - dans les mairies de Nieul et de Couzeix ;
 - sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.
3. Sur le site internet de la préfecture de la Haute-Vienne : www.haute-vienne.gouv.fr, rubrique « Politiques publiques », « Environnement, risques naturels et technologiques », « Déclaration d'utilité publique », ainsi que sur le site Internet www.projet-environnement.gouv.fr.

Les certificats d'affichage délivrés par les Maires des communes de Nieul et Couzeix ont été adressés à la préfecture de la Haute-Vienne et sont joints au dossier.

L'affichage dans les mairies et sur le terrain, la présence des dossiers et des registres en mairie de Nieul et de Couzeix ont été contrôlé hebdomadairement par Xavier RASCOL Huissier de justice à Limoges. Le procès-verbal de ces contrôles, adressé à la DREAL NA, sont joints au dossier ;

II – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

21 - Mise à disposition du dossier et du registre d'enquête

Cette enquête publique s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs du 27 mai à 8 heures au 27 juin 2019 à 18 heures, période pendant laquelle un dossier papier complet et un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les mairies de Nieul et de Couzeix aux jours et heures ci-dessous :

Mairie de Nieul

- Lundi, mardi, jeudi et vendredi de 9h à 12h et de 14h à 18h
- Mercredi et samedi de 9h à 12h

Mairie de Couzeix

- Du lundi au vendredi de 08h30 à 18h30 sans interruption

Le dossier était également consultable :

A. sur Internet aux adresses suivantes :

- ✓ www.haute-vienne.gouv.fr, rubrique « Politiques publiques », « Environnement, risques naturels et technologiques », « Déclaration d'utilité publique
- ✓ www.projet-environnement.gouv.fr

B. sur un poste informatique

- ✓ en mairie de Nieul aux jours et heures habituels d'ouverture
- ✓ à la préfecture de la Haute-Vienne, direction de la légalité, bureau des procédures environnementales et de l'utilité publique, accueil rue Daniel Lamazière à Limoges, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public (se munir d'une pièce d'identité et prévenir, préalablement à la visite, par l'intermédiaire du standard de la préfecture au 05 55 44 18 00)

22 – Permanences

Au cours de l'enquête, j'ai tenu 9 permanences pour recevoir les observations et propositions, écrites et orales du public aux lieux, jours et heures indiqués ci-dessous :

Mairie de Nieul :

- Lundi 27 mai 2019 de 09h00 à 12h00
- Mardi 04 juin 2019 de 15h00 à 18h00
- Mercredi 12 juin 2019 de 09h00 à 12h00
- Samedi 22 juin 2019 de 09h00 à 12h00
- Jeudi 27 juin 2019 de 15h00 à 18h00

Mairie de Couzeix

- Mercredi 29 mai 2019 de 11h00 à 14h00
- Jeudi 06 juin 2019 de 15h30 à 18h30
- Mercredi 12 juin 2019 de 14h30 à 17h30
- Vendredi 21 juin 2019 de 15h30 à 18h30

23 - Récupération et clôture des registres

Les 2 registres tenus à la disposition du public dans les mairies de Nieul et Couzeix ont été récupérés et clos par mes soins le jeudi 27 juin.

24 - Bilan quantitatif des observations formulées et des courriers reçus

Au cours de l'enquête, le public a pu faire part de ses observations et propositions sur les registres déposés dans les mairies de Nieul et de Couzeix, au cours des 9 permanences du commissaire enquêteur, par courrier postal et sur l'adresse courriel dédiée pref-enquete-publice@haute-vienne.gouv.fr.

55 contributions ont été reçues réparties de la façon suivante :

- 14 sur l'adresse courriel dédiée
- 13 sur le registre de Nieul
- 28 sur le registre de Couzeix

Sur ces 55 contributions reçues, 46 l'ont été dans les 7 derniers jours de l'enquête dont 19 le dernier jour, ces contributions proviennent de :

- 47 de particuliers ;
- 4 d'associations et de clubs sportifs ;
- 2 des Maires de Nieul et Couzeix ;
- 1 du vice-président de la zone OCEALIM ;
- 1 de la Chambre d'Agriculture.

25 - Rencontre avec le maître d'ouvrage avec remise du PV des observations

Le 5 juillet 2019 à la mairie de Nieul, j'ai rencontré les représentants de la DREAL Nouvelle Aquitaine : Monsieur Alexandre BRETTON, responsable du projet, et Madame Morgane VENIN stagiaire à la DREAL NA

Le procès-verbal de la synthèse des observations, annexé au présent rapport, leur a été remis.

26 - Réception du mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage m'est parvenu le 22 juillet 2019.

Il apporte des éléments de réponse aux observations mentionnées dans le procès-verbal de synthèse
Ce document est annexé au présent rapport.

27 – Demande de prolongation pour remettre le rapport et les conclusions

Suite à la demande du porteur de projet de disposer de 15 jours supplémentaires pour produire son mémoire en réponse, soit jusqu'au 5 août, par lettre en date du 8 juillet 2019, j'ai demandé à Monsieur le Préfet de la Haute-Vienne, un délai jusqu'au 20 août pour remettre le rapport et les conclusions.

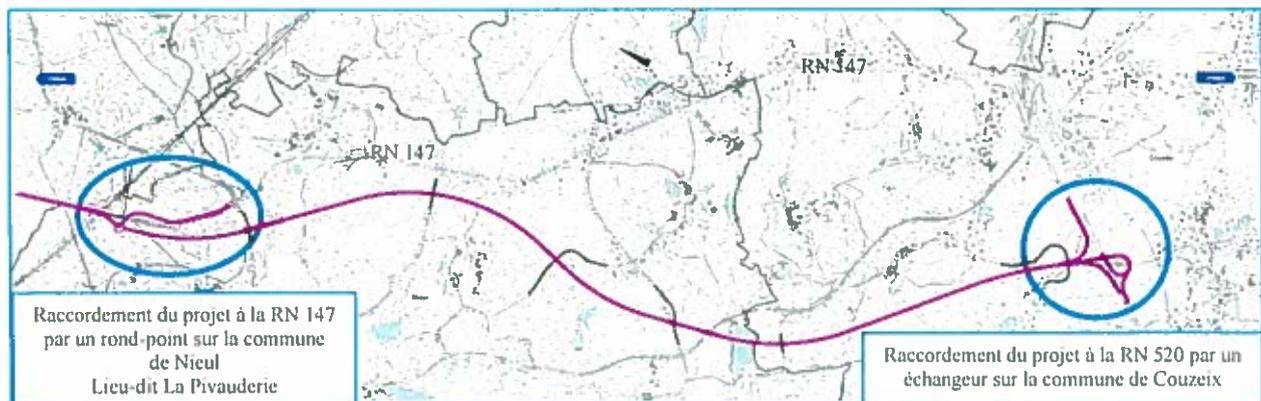
Par lettre en date du 9 juillet, Monsieur le Préfet donne son accord pour que le rapport et les conclusions soient remis le 20 août au plus tard.

Ces deux documents sont annexés au présent rapport.

III – PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET

Ce projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges par création d'une voie nouvelle, d'une longueur de 6,5 km, entre la RN 520 sur la commune de Couzeix et le raccordement à la RN 147 actuelle au lieu-dit « La Pivauderie » sur la commune de Nieul est porté au nom de l'état par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle Aquitaine (DREAL NA).

31 - Situation du projet et plan général des travaux



32 – Présentation succincte du projet

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global de l'itinéraire Limoges-Poitiers et plus particulièrement entre Limoges et Bellac, il répond à deux objectifs principaux : désenclavement du territoire et sécurisation des déplacements.

L'aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au Nord de Limoges est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Localement le projet répond à plusieurs objectifs :

- Fluidifier le trafic routier
- Améliorer les conditions de sécurité
- Réduire les temps de parcours
- Améliorer les conditions de confort de déplacement
- Améliorer la desserte des territoires traversés,
- Accompagner le développement économique à l'intérieur du Pays de Limoges,
- Développer les synergies entre territoires urbains et ruraux localement.

Ce projet, d'une longueur totale de 6,5 km, majoritairement à 2x2 voies sauf aux extrémités, se situe dans une zone peu urbanisée constituée majoritairement de terrains agricoles, nécessitera :

- au lieu-dit Lavaud sur la commune de Couzeix, la création d'un diffuseur avec la RN520 dont la mise à 2x2 voies entre l'A20 (échangeur de Grossereix) et le raccordement avec le projet est à l'étude ;
- la création d'un carrefour giratoire pour le raccordement à la RN147 actuelle au lieu-dit la Pivauderie sur la commune de Nieul ;
- l'extraction de 1 700 000 m³ de matériaux dont 1 300 000 m³ seront réemployés ;
- la Construction de 7 ouvrages d'art dont un viaduc de 230 m franchissant la vallée de la Glane et la RD28 ;
- la soustraction de près de 60 ha à l'activité agricole ;
- la suppression de l'étang de Pigeard ;

Aux conditions économiques de juin 2018, le montant de l'opération d'aménagement est estimé à 77 079 016 € HT soit 92 494 819 € TTC dont :

- études et direction des travaux : 3 894 341 € HT
- acquisitions foncières et frais annexes : 1 955 000 € HT
- travaux : 63 555 810 € HT
- aménagements liés à l'environnement : 7 673 865 € HT

D'après le calendrier prévisionnel, les travaux pourraient se dérouler de 2022 à 2024 pour une mise en service en 2025.

IV - ANALYSE DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

41 – Composition du dossier

Le dossier de l'enquête tenu à la disposition du public, relativement volumineux, comprend quatre cahiers :

Le cahier n° 1 comprend 9 pièces :

- 0 : Préambule
- A : Objet de l'enquête et informations administratives
- B : Plan de situation
- C : Notice explicative
- D : Plan général des travaux
- G : Evaluation socio-économique
- I : Bilan de la concertation
- J : Attribution du caractère de route express et classement des voiries
- K : Annexes au nombre de 9 :
 - ✓ Avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)
 - ✓ Réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'AE
 - ✓ Avis du Directeur Départemental des finances publiques (France Domaine), au titre du code général de la propriété des personnes publiques
 - ✓ Avis du Département et des communes sur le classement de route express, au titre du code de la voirie routière
 - ✓ Avis des collectivités au titre du code de l'environnement (article L.122-1 V)
 - ✓ Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, au titre des Mises en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MCDU)
 - ✓ Avis de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne, au titre des MCDU
 - ✓ Avis de l'Institut National de l'Origine et de la qualité (INAO), au titre des MCDU
 - ✓ Avis du Centre National de la Propriété Forestière CNPF), au titre des MCDU

Le cahier n°2 comprend 3 pièces :

- E : Etude d'impact dont le résumé non technique
- EO : Atlas cartographique
- F : Evaluation et incidences Natura 2000

Le cahier n°3 comprend 8 annexes de l'étude d'impact :

- Anx 1 : Etude d'impact du projet routier sur l'activité agricole
- Anx 2 : Etude d'impact du projet d'aménagement sur la qualité de l'air
- Anx 3 : Etude acoustique
- Anx 4 : Rétablissement des écoulements naturels – Chevelu hydraulique
- Anx 5 : Etude hydraulique de la Glane
- Anx 6 : Evaluation socio-économique des variantes
- Anx 7 : Etudes des milieux naturels
- Anx 8 : Etudes trafics

Le cahier n°4 comprend 2 pièces

- H1 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Nieul
- H2 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Couzeix

42 - Analyse des principaux chapitres du dossier

42.1 – Evaluation socio-économique (cahier n° 1 – pièce G)

Dans ce chapitre, tous les éléments requis dans ce genre d'étude sont analysés, décrits et illustrés par des cartes, des graphiques et des tableaux.

Bilan et synthèse

L'aire d'étude apparaît ainsi comme très polarisée par Limoges.

Les échanges observés restent en majorité limités à des flux de proximité.

L'amélioration de la qualité de l'axe routier de la RN147 apparaît comme un enjeu dans la desserte d'échanges entre Limoges et ses zones proches »

En tant que maillon d'un aménagement partiel ou complet de l'axe RN147 entre Poitiers et Limoges, la mise à 2x2 voies au Nord de Limoges répond bien aux enjeux globaux et régionaux qui avaient été définis à l'issue de l'analyse stratégique :

- Désenclavement routier et modernisation d'un réseau routier en attente depuis longtemps de ce projet,*
- Rayonnement de l'agglomération de Limoges, pour que l'axe vers Poitiers n'en soit plus l'axe défavorisé,*
- Développement économique et de synergies entre Poitiers et Limoges.*

Aux objectifs précis et propres au projet les réponses suivantes sont apportées :

Fluidifier le trafic routier

Comme l'ont démontré les études de trafic, le projet permet d'abaisser le trafic de près de moitié sur la section existante de la RN147 qui ne connaît ainsi plus de congestion. Avec un trafic de 10 000 à 13 000 véhicules jour selon les horizons, la section nouvelle à 2x2 voies restera tout à fait fluide.

Améliorer les conditions de sécurité

La valorisation socio-économique qui quantifie ces gains de sécurité montre que les montants atteints (10 M€ d'avantages sur l'ensemble du bilan) ne sont pas négligeables au regard de l'investissement nécessaire.

Réduire les temps de parcours

Le projet permet un gain de temps pour les usagers estimé à environ 1 min par véhicule. Si pour chacun des conducteurs ce gain n'est pas très sensible, appliqué à l'ensemble du trafic cela représente tout de même un gain d'environ 330 heures annuelles.

La valorisation socio-économique de ces gains de temps conduit à des montants sur une durée longue, équivalents au montant de l'investissement nécessaire (75 M€ d'avantages pour les voitures et 24 M€ pour les poids lourds).

Améliorer les conditions de confort de déplacement

En limitant la congestion mais aussi par l'intermédiaire d'aménagements de chaussées et des alentours, tant pour la section nouvelle que pour la section déclassée, ceci plus en accord avec les trafics attendus, c'est le confort des usagers qui est amélioré.

Améliorer la desserte des territoires traversés

Grâce au projet, la section déclassée de la RN 147 pourra mieux assurer ses fonctions de desserte des territoires traversés.

Accompagner le développement économique à l'intérieur du Pays de Limoges, et développer les synergies locales entre territoires urbains et ruraux

Avec l'amélioration de l'accessibilité des territoires et des zones économiques, c'est un potentiel nouveau de développement économique qui est permis.

Enfin, l'analyse du bilan socio-économique compare sur le long terme une situation sans le projet et une situation avec le projet, en monétarisant les effets socio-économiques tels que les gains de temps, les gains de sécurité, les gains de pollution, face aux coûts d'investissement initiaux mais aussi aux coûts de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure.

Ce calcul, réalisé selon la circulaire en vigueur (circulaire du 16 mai 2014), démontre que les avantages monétarisés sont nettement supérieurs aux coûts attendus : le projet apparaît donc comme rentable d'un point de vue socio-économique, avec un bénéfice (VAN-SE) de l'ordre de 26 M€2018.

42.2 – Etude d'impact (cahier n° 2) et ses annexes (cahier n°3)

L'étude d'impact a été modifiée pour tenir compte des observations formulées dans son avis par l'Autorité environnementale. Les observations formulées et les modifications apportées sont mentionnées dans les différents chapitres.

42.2.1 – Résumé non technique

Il résume en une vingtaine de pages les différents éléments de l'étude d'impact.

42.2.2 – Description sommaire du projet

Ce chapitre donne les caractéristiques générales du projet :

- son tracé ;
- la largeur des voies ;
- le plan des raccordements avec la RN 520 et l'actuelle RN 147 ;
- les rétablissements des voies secondaires ;
- l'importance des terrassements ;
- les caractéristiques du viaduc de franchissement de la Glane ;
- les ouvrages hydrauliques à mettre en place pour le rétablissement des écoulements de surface ;
- l'estimation des coûts.

42.2.3 – Analyse de l'état initial

Après une présentation de l'aire d'étude, qui de manière générale s'étend sur une bande de 500 m de part et d'autre de l'axe du projet mais est élargie pour certaines thématiques particulières, ce chapitre présente l'état initial dans les différents domaines ;

Milieu physique

Les principales contraintes relevées au niveau du milieu physique sont :

- la vallée de la Glane et ses cours d'eau associés ;

- les zones humides qui seront plus précisément identifiées lors de la constitution du dossier relatif à la Loi sur l'EAU ;
- l'étang de Pigeard, d'une surface de 30 000 m², sur la commune de Nieul
- la présence d'une nappe souterraine peu profonde ;
- la présence de treize points de captage d'alimentation en eau potable (recensés lors de l'étude de la LGV Limoges-Poitiers) ;

La synthèse des enjeux du milieu physique est représentée dans l'atlas cartographique (cahier n° 2 chapitre EO).

Milieu humain

Les principaux enjeux de la thématique milieu humain sont :

- le bâti tout le long de l'aire d'étude dont le cadre de vie pourra être modifié ;
- les espaces boisés classés sur la commune de Couzeix et les bois possédant un plan de gestion ;
- les réseaux électriques et de gaz qui traversent l'aire d'étude.

La synthèse de ces enjeux est représentée dans l'atlas cartographique (cahier n° 2 chapitre EO).

Milieu naturel

La synthèse des enjeux du milieu naturel, sur une aire d'étude qui s'étend jusqu'à 5 km autour du projet pour certaines thématiques, fait apparaître des enjeux écologiques de moyen à très fort.

Ces milieux devront faire l'objet d'une attention particulière pour ce qui concerne notamment :

Les entités d'intérêt très fort :

- zones humides de Saint-Jouvent, cœur de nature de la trame verte et bleue ;
- forêts riveraines à Fraxinus et Alnus, habitats naturels d'intérêt communautaire ;
- prairies humides de la vallée de la Glane, habitats d'oiseaux patrimoniaux remarquables et d'amphibiens protégés ;
- zone bocagère au lieu-dit « Lavaud », habitat d'oiseaux patrimoniaux remarquables et prairies humides abritant le Sonneur à ventre jaune.

Les entités d'intérêt fort :

- les corridors écologiques identifiés dans la trame verte et bleue ;
- le site inscrit « vallée de la Glane à Nieul » ;
- arbres morts, favorables au gîte de chiroptères arboricoles ;
- mare abritant la reproduction de Crapaud calamite ;
- Haies, abritant de nombreuses espèces protégées et utilisées comme corridor écologique ;
- Les cours d'eau utilisés par la Loutre d'Europe pour ses déplacements ;
- prairies acidoclines à Molinie bleue et prairies humides à grandes herbes, habitat naturel d'intérêt patrimonial ;
- boisements humides à proximité des cours d'eau, habitat de la Loutre d'Europe ;
- les milieux aquatiques et humides, habitats de repos d'oiseaux migrateurs et hivernants ;
- les milieux boisés, habitat de nombreuses espèces protégées et de chiroptères arboricoles ;
- les prairies accueillant en reproduction le Cuivré des marais et le Damier de la succise ;
- les milieux ouverts, friches et forêts, habitats terrestres d'amphibiens protégés.

Les entités d'intérêt moyen :

- les milieux ouverts et cultivés, habitats de reproduction d'espèces d'oiseaux protégés ;
- les milieux urbains favorables au gîte des chiroptères ;
- les plans d'eau habitat de reproduction d'amphibiens.

La synthèse de ces enjeux est représentée dans l'atlas cartographique (cahier n° 2 chapitre EO).

Paysage et Patrimoine

La zone d'étude se compose de trois principales unités paysagères :

- la vallée de la Glane
- des collines et coteaux boisés ;
- un plateau agricole.

Les enjeux patrimoniaux se concentrent au niveau de la commune de Nieul avec la présence :

- du site inscrit de la vallée de la Glane ;
- du site classé du château ;
- de monuments historiques :
 - ✓ le Pont de Puymaud ;
 - ✓ le reposoir de la Place de l'église ;
 - ✓ le reposoir de la Place du château.

L'emprise du projet n'est située que dans le périmètre des 500 m du Pont de Puymaud.

La synthèse de ces enjeux est représentée dans l'atlas cartographique (cahier n° 2 chapitre EO).

Justification du choix

Deux possibilités existaient pour aménager la RN147 :

- 1 : aménagement en tracé neuf ;
- 2 : aménagement sur place intégrant des portions de route existante.

Après analyse des contraintes le choix s'est porté sur un aménagement en tracé neuf au plus près de la RN147 existante.

Après des études approfondies et des échanges avec les élus des communes concernées, quatre variantes ont été proposées (orange, verte, bleu et magenta).

Le choix de la variante magenta est le résultat d'une analyse multicritères portant sur les thématiques suivantes :

- l'environnement ;
- le terrassement et la géotechnique ;
- la sécurité et le confort des usagers ;
- le bilan socio-économique ;
- le coût d'investissement.

42.2.4 – Principaux effets du projet et mesures en faveur de l'environnement

Milieu physique

Le projet va entraîner des modifications notables de la topographie de la zone avec des remblais importants et des déblais de l'ordre d'une vingtaine de mètres.

Le terrassement sera source de nuisances (poussières et bruits) par l'utilisation d'engins brise roche ou d'explosifs et la circulation des poids lourds.

La circulation des engins, le stockage et la manipulation de matériaux polluants peuvent entraîner la pollution accidentelle des eaux souterraines notamment à hauteur de la Glane et de l'échangeur de Lavaud mais aussi au niveau des captages de Couzeix, utilisés pour l'alimentation en eau potable.

Huit écoulements d'eau permanents ou intermittents risquent de voir leur continuité hydraulique perturbé lors de la phase travaux.

L'étang de Pigéard sera supprimé.

Un viaduc enjambera la Glane, les piles sont prévues en dehors du lit mineur.

Une zone inondable est répertoriée au niveau de la Glane, des dépôts dans cette zone peuvent gêner l'écoulement des eaux en cas de crue.

Le mouvement de terres du projet dégagera un excédent qui sera utilisé pour l'intégration paysagère et la création d'un merlon acoustique.

L'organisation du chantier permettra de limiter la circulation des engins et les dépôts provisoires.

Pour limiter les pollutions, des consignes strictes seront données aux entreprises.

La continuité hydraulique sera assurée par des ouvrages hydrauliques provisoires.

Pour limiter les pollutions, l'implantation des zones chantier se fera en dehors des zones sensibles et des précautions seront prises lors de certaines opérations spécifiques.

Les entreprises auront l'obligation de mettre en place un système de collecte et de traitement des eaux.

Un suivi de la qualité des eaux sera réalisé tout au long du chantier sur la Glane et le ruisseau de Frégéfond.

Milieu humain

Le projet aura surtout un impact fort sur l'activité agricole, le porteur de projet reprend les principales mesures préconisées par la Chambre d'Agriculture dans son étude (voir paragraphe 42.1.10 ci-dessous).

Le cadre de vie des habitants sera modifié par le projet tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation.

Les riverains les plus proches du projet, notamment ceux de Lavaud, subiront des nuisances liées aux travaux (bruit, poussières, perturbation des accès).

Aucun établissement sensible ne se situe dans une bande de 300m autour du projet.

Les travaux sont susceptibles d'engendrer des perturbations sur les principaux axes de communication.

En phase travaux des coupures ou des dommages pourront affecter les réseaux d'alimentation en eau potable et d'assainissement (souterrain), des réseaux de télécommunication, des réseaux électriques aériens et une canalisation souterraine de transport de gaz.

Le projet n'aura pas d'effet sur le Plan de Servitude Aéronautique de l'aéroport de Limoges Bellegarde.

Les accès à la ZAC OCEALIM s'effectuent par la RD947, le projet n'aura pas d'effet sur les accès de cette zone.

Les travaux sont susceptibles de créer des perturbations pour accéder à la ZA des Vignes depuis la RD39.

Les travaux sont également susceptibles de créer des perturbations pour accéder aux sites de loisirs à cause des déviations provisoires et de la circulation des engins.

Durant les travaux et pour des raisons de sécurité, la continuité des chemins de randonnée ne pourra être assurée.

Les documents d'urbanisme des communes de Nieul et Couzeix devront être mis en compatibilité pour permettre la réalisation du projet (voir paragraphe 43 ci-dessous)

Le porteur de projet prendra les mesures suivantes :

En phase travaux :

- pour limiter les nuisances sonores et les émissions de poussières, des consignes spécifiques seront données aux entreprises dans le cadre d'une Notice de Respect de l'Environnement (engins et matériels conformes aux normes en vigueur, limitation vitesse, capotage des matériels bruyants, mise en place de protections acoustiques provisoires, pas de travail la nuit

- et jours fériés sauf situation exceptionnelle et après autorisation préfectorale, implantation du matériel fixe bruyant à l'extérieur des zones sensibles, information des riverains) ;
- des itinéraires de substitution et des déviations seront mis en place ;
- des mesures de protection des réseaux seront mis en place ;
- l'accès à la ZA des Vignes sera maintenu, un feu tricolore pourra être mis en place au droit de la RD39 et de la ZA ;
- les circuits de randonnée seront adaptés pour éviter toute pénétration des randonneurs dans les zones de chantier ;
- pour préserver la qualité de l'air, les pistes seront arrosées, les camions bâchés et certains travaux limités par grand vent ;

En phase exploitation :

- des mesures spécifiques d'insertion paysagère et de protection acoustique seront mises en œuvre (merlon acoustique de 250 m de long au Petit Lavaud et longrine béton adhérent de 455 m de long au Haut Gandeloup) ;
- les routes communales et les routes départementales seront rétablies à l'issue des travaux sauf les cheminements agricoles de la route de Laplaud et l'allée des chevreuils ;
- le chemin de randonnée de la commune de Couzeix sera rétabli ;
- sur la commune de Nieul, le chemin de randonnée menant à Laplaud ne sera pas rétabli. Un nouvel itinéraire sera proposé, il sera recherché et validé par la commune de Nieul.

Milieu naturel

Du fait de son éloignement, le projet n'a pas d'effet sur le réseau Natura 2000 ni sur les espaces bénéficiant de protection réglementaire (réserves naturelles, arrêté de protection de biotope) ni sur les espaces recensés dans les inventaires patrimoniaux (ZNIEFF, ZICO).

Le projet de par ses caractéristiques techniques permet de réduire l'impact sur la trame verte et bleue qui est considéré comme très faible.

Les habitats naturels affectés par le projet présentent en majorité un enjeu moyen à très faible à l'exception de la forêt riveraine à Fraxinus et Alnus (enjeu très fort) qui constitue la ripisylve de la Glane et de l'étang de Pigeard.

Parmi les espèces végétales recensées, 4 présentent un intérêt patrimonial mais aucune n'est protégée. L'impact brut du projet sur ces espèces est considéré comme faible.

Des mesures d'évitement et de réduction seront mises en œuvre (choix de la variante magenta, franchissement de la Glane par un viaduc, balisage préventif et mise en défens pendant les travaux, positionnement des emprises travaux, modalités de circulation des engins), elles permettront de ramener les effets résiduels à un niveau faible ou très faible.

Les effets sur la faune sont la conséquence de la destruction d'habitats de certaines espèces.

Pour la majorité des espèces les enjeux vont de moyen à fort sauf pour le Sonneur à ventre jaune où l'enjeu est considéré comme très fort.

Des mesures d'évitement et de réduction seront mises en œuvre (choix de la variante magenta et optimisation de son tracé, aménagement d'ouvrages mixtes hydraulique/petite faune, dispositifs de collecte et traitement des eaux de ruissellement, clôtures spécifiques, balisage et mise en défens des zones sensibles, positionnement des emprises travaux, sauvetage des spécimens avant travaux, adaptation de la période des travaux sur l'année, plantation d'arbres de haut jet, mise en place d'échappatoire au niveau des bassins multifonctions, renaturation des cours d'eau déplacés), elles

permettront de ramener les effets résiduels à un niveau moyen à nul sauf pour le Sonneur à ventre jaune où le niveau d'impact résiduel restera très fort.

Toutes ces mesures ne permettront pas de supprimer l'ensemble des impacts du projet. Des impacts résiduels subsistent, ils nécessitent, en fonction des espèces, la mise en place de mesures compensatoires :

- création d'une zone humide au niveau de l'étang de Pigéard
- restauration de la ripisylve de la Glane
- gestion d'îlots de vieillissement
- plantation de haies
- reconstitution d'habitat favorable
- création d'un réseau de mare et de gîtes artificiels
- création de sites de ponte
- réouverture de milieux humides par débroussaillage d'espèces ligneuses

Paysage et Patrimoine

Les principaux effets du projet sur le paysage résultent des modifications de la topographie, de la suppression de structures bâties et végétales existantes et des coupures physiques sur les structures boisées, les milieux humides, les talwegs, les voies de circulation et les chemins de randonnée.

La nature des effets du projet est différente selon qu'ils traversent l'une des trois entités paysagères :

1. la valeur patrimoniale du site inscrit, le Pont de Puymaud (monument historique) et son périmètre de protection sont les enjeux principaux de l'entité paysagère « vallée de la Glane » ;
2. les enjeux de l'entité paysagère « collines et coteaux boisés de la campagne limousine » sont relativement complexes du fait de la modification topographique du site (remblais et déblais parfois importants), coupure de voies, modification d'éléments marquants du paysage et de la présence de hameaux avec risques de covisibilité ;
3. pour l'entité « plateaux agricoles ouverts et périurbains » les risques de perturbation des relations visuelles est plus élevés. L'ouverture offerte par le paysage (moins de boisement et relief moins chahuté) entrainera une forte visibilité latérale du projet accentuée par l'emprise de l'échangeur de Lavaud.

Des mesures d'intégration paysagères sont prévues au niveau du site inscrit de la vallée de la Glane, de l'étang de Pigéard (effacé par le projet), au droit des lieux habités, des remblais, des raccordements de voirie et de l'échangeur.

Suivi de l'ensemble des mesures en faveur de l'environnement

Le suivi sera assuré par un « chargé d'environnement » désigné au sein de l'entreprise retenue pour effectuer les travaux. Il sera affecté au chantier durant toute la durée des travaux y compris la période de préparation et sera l'interlocuteur privilégié du maître d'ouvrage.

Pendant la durée des travaux, le maître d'ouvrage sera assisté par un écologue. Il sera chargé du suivi de la bonne application de l'ensemble des mesures.

En phase d'exploitation, des mesures de suivi spécifiques, sur des durées de 3 à 10 ans, seront mis en œuvre pour ce qui concerne :

- les plantations et la restauration de la ripisylve (3 ans) ;
- les habitats humides du Sonneur à ventre jaune et du Crapaud calamite (10 ans) ;
- les îlots de vieillissement ;
- la création de sites pour les reptiles et la réouverture des milieux.

Coût des mesures environnementales

Au conditions économiques de juin 2018, le coût des mesures environnementales est estimé à 7 673 865 € HT dont :

- ✓ aménagements paysagers : 500 000 € HT
- ✓ aménagements liés à la loi bruit : 168 500 € HT
- ✓ aménagements en faveur du milieu aquatique : 4 815 075 € HT (y compris drainage et assainissement de la plateforme routière et rétablissements des écoulements naturels)
- ✓ aménagements en faveur du milieu naturel faune-flore : 2 190 290 € HT

42.2.5 – Incidence du projet sur le site NATURA 2000

Du fait de la distance séparant le projet du site NATURA 2000, il n'y a pas d'incidence prévisible.

42.2.6 – Principaux effets du projet sur la santé et mesures envisagées

Effets de la pollution atmosphérique

Le projet ne présente pas de risque vis-à-vis des riverains en terme de pollution atmosphérique.

Effets du bruit

La phase travaux sera source de bruit. Ne seront autorisés sur le chantier que des engins respectant les normes d'émissions sonores et voir « Effets des vibrations » ci-dessous.

En phase exploitation, 2 maisons d'habitation situées au Petit Lavaud et une située au Haut Gandeloup présentent un dépassement des seuils autorisés.

Des protections acoustiques sont prévues au Petit Lavaud et au Haut Gandeloup pour ramener la pollution sonore sous les seuils réglementaires.

Le projet avec les protections sonores ne présente pas de risque pour la population et les seuils de 35 dB(A) le jour et 30 dB(A) la nuit ne seront pas dépassés à l'intérieur des habitations.

Effets des vibrations

En phase travaux, les vibrations de certaines opérations peuvent se propager.

Le risque sanitaire des vibrations est avéré sur 9 bâtiments d'habitation situés à moins de 100 m du projet.

Pour réduire les nuisances sonores et vibratoires les mesures suivantes seront prises :

- ✓ engins et matériels conformes aux normes en vigueur ;
- ✓ limitation de la vitesse de circulation des engins, capotage du matériel bruyant ;
- ✓ travail nuit et jours fériés interdit sauf situation exceptionnelle et sous réserve d'une autorisation préfectorale ;
- ✓ implantation de matériel fixe et bruyant en dehors des zones sensibles au bruit ;
- ✓ information des riverains.

En phase exploitation les vibrations engendrées par la circulation des véhicules sont imperceptibles.

Effets des pollutions de la ressource en eau et des sols

Les pollutions liées à la phase travaux résultent :

- ✓ du décapage des sols ;
- ✓ des terrassements ;

- ✓ de la circulation des engins ;
- ✓ des livraisons de béton ;
- ✓ du traitement des sols ;
- ✓ de l'érosion de sols mis à nu.

En phase exploitation, la pollution chronique est liée à la circulation quotidienne des véhicules, la pollution saisonnière provient de l'épandage de sels de déneigement.

Ces polluants sont entraînés et se retrouvent dans les cours d'eau, les plans d'eau et les nappes souterraines.

La pollution accidentelle est le plus souvent occasionnée par l'accident d'un poids lourd transportant des matières dangereuses, l'importance de cette pollution est liée à la quantité de produit déversé dans le milieu naturel.

Les pollutions liées à la phase travaux et les pollutions chroniques et saisonnières sont maîtrisées par la mise en place de dispositifs spécifiques.

C'est la pollution accidentelle qui est la principale pollution susceptible d'avoir des effets sur la santé humaine.

Effets positifs concernant les riverains de la RN147 actuelle

- ✓ limitation des polluants ;
- ✓ limitation de la pollution sonore ;
- ✓ amélioration de la sécurité.

Effets du projet en matière de GES

Sur la durée de vie du projet, la phase exploitation est la plus émissive avec 81 800 tonnes équivalent CO₂ chaque année. La phase travaux représente 145 000 tonnes et la phase étude et conception 94 500 tonnes.

42.2.7 - Effets cumulés avec des projets connus

Sur les 9 projets identifiés dans les communes de la zone d'étude et les communes limitrophes (Nieul, Couzeix, Limoges, Saint-Jouvent, Chaptelat, Saint-Gence et Peyrilhac), seul celui d'augmentation de l'activité de la société Reviplast, située sur la ZAC Océalim à proximité de la RN520 sur la commune de Couzeix, est susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet d'aménagement de la RN147. La mise en place de systèmes de collecte et de traitement dans le cas des deux projets ainsi que l'absence d'impact sur les zones humides du projet Reviplast, permet de conclure à l'absence d'effets cumulatifs significatifs.

42.2.8 – Incidences attendues sur l'environnement au regard des risques d'accidents et de catastrophes naturelles

Les effets au regard des risques d'accidents et de catastrophes naturelles majeures sont analysés et les mesures pour les éviter et les réduire sont décrites.

42.2.9 - Compatibilité avec les documents de planification

Les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet permettent de répondre aux objectifs du SDAGE Loire Bretagne et du SAGE du bassin de la Vienne.

Le viaduc et le dimensionnement des ouvrages hydrauliques respectent les objectifs du Contrat Territorial des Milieux Aquatiques dont fait partie La Glane.

Le projet est compatible avec le SRCE Limousin et notamment avec les orientations et actions suivantes :

- Préserver un maillage de haies structurant permettant de garantir la fonctionnalité écologique du bocage
- Limiter la fermeture progressive des milieux ouverts
- Limiter les impacts écologiques des étangs existants et de leur gestion (par effacement, aménagement de l'existant, et gestion adaptée)

Le projet est compatible avec le SCoT de l'agglomération de Limoges, actuellement en révision pour intégrer les dernières évolutions législatives et l'élargissement de son périmètre (6 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, soit 65 communes), et notamment avec les prescriptions suivantes :

- Réaliser une liaison routière à 2x2 voies entre Limoges et Poitiers
- Étendre le complexe Océalim sur la commune de Couzeix
- Protéger et valoriser les espaces naturels et prendre en compte les périmètres de protection des espaces naturels dans l'ensemble des documents d'urbanisme et projets d'aménagement
- Prendre en considération les nuisances sonores dans les projets d'aménagement
- Faciliter le développement du tourisme spécifiquement aux sports de nature.

La mise en compatibilité des PLU des communes de Nieul et Couzeix est incluse dans la présente enquête publique unique.

Le projet sera donc compatible avec les PLU des communes de Nieul et Couzeix.

42.2.10 – Principaux impacts du projet sur l'activité agricole

Cette étude a été réalisée par la Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne.

Impact sur les terrains agricoles

Huit exploitations sont impactées par le projet pour une superficie de 60 ha y compris 9 ha de terrains agricoles non exploités aux environs de Sourie, ce qui représente 5% de la SAU des exploitants impactés.

Le niveau d'impact, d'après une analyse multicritères, sur ces 8 exploitations est de très fort pour 2, fort pour 1, moyen pour 3 et faible pour 1.

La surface agricole soustraite sera supérieure à ses 60 ha compte tenu du morcellement de certaines parcelles dont la superficie et la géométrie les rendront incompatibles avec la mécanisation.

Impact sur l'élevage

Tous les agriculteurs concernés sont des éleveurs de bovins et d'ovins.

620 vaches et 540 brebis ont été recensées.

Le prélèvement du foncier aura des conséquences :

- ✓ diminution du cheptel si l'autonomie alimentaire n'est plus assurée et si la circulation des animaux n'est plus adaptée ou devient trop contraignante ;
- ✓ remise en cause de l'accès à certaines aides de la Politique Agricole Commune.

Impact sur les bâtiments d'élevage

Un bâtiment est situé dans l'emprise du projet, sa disparition remet en cause le fonctionnement de l'unité foncière et l'équilibre global de l'exploitation.

Les conséquences du projet seront lourdes pour le fonctionnement des entreprises dont les bâtiments seront affectés.

Impact sur la ressource en eau

De nombreuses sources et adductions seront impactées par le projet, La perte de cette ressource gratuite et de qualité aura des conséquences importantes sur l'activité élevage et pâturage.

Impact sur le marché foncier

Le projet engendrera une perturbation du marché, cette perturbation s'ajoutera à la pression foncière liée à l'urbanisation de la périphérie de Limoges.

7 des 8 agriculteurs sont locataires avec pour certains plus de 15 propriétaires différents. Le foncier est très recherché et les prix de vente ou de location sont parfois déconnectés du rapport économique de l'activité agricole.

Principales mesures pour limiter les impacts

Afin de remédier aux impacts parfois très importants, différentes mesures sont préconisées par la Chambre d'Agriculture :

- ✓ l'aménagement foncier en amont de la phase travaux ;
- ✓ la constitution anticipée de réserves foncières ;
- ✓ l'aide de réinstallation ou de reconversion ;
- ✓ le rétablissement des aménagements : drainage, cloture, distribution d'eau vers les points d'abreuvement, chemins à l'intérieur des propriétés, équipements spécifiques, etc... ;
- ✓ l'acquisition des terrains situés dans l'emprise de l'ouvrage et l'indemnisation des préjudices suite aux travaux ;

43 - Analyse du dossier de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanismes (cahier n° 4)

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a pour objectif de préserver l'espace nécessaire à un projet face à d'autres projets de développement communal d'aménagement ou d'aménagement d'infrastructure et ainsi ne pas en compromettre la réalisation.

La procédure consiste à vérifier si les éléments des documents d'urbanisme (PADD, règlement, documents graphiques, ...) sont incompatibles avec le projet et si une mise en compatibilité est nécessaire.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité se base sur l'étude d'impact du projet.

Les impacts étant identiques aux impacts du projet, les mesures proposées présentés dans ce cahier, sont détaillées dans l'étude d'impact (cahier n° 2).

43.1 – Commune de Nieul

Le plan local d'urbanisme de la commune de Nieul a été approuvé le 12 janvier 2017.

La zone d'étude se situe principalement en zone agricole (A) et naturelle (NP).

L'aire d'étude traverse, au niveau de Sourue, un cône de vue identifié dans le PLU.
Aucun emplacement réservé ou espace boisé classé n'est compris dans l'aire d'étude du projet.

Pour rendre le projet compatible avec le PLU, des modifications doivent y être apportées :

Modification du règlement :

Un paragraphe (2.3) doit être ajouté à l'article 2 du règlement de la zone A et de la zone NP
Sont admis : « *les constructions et les installations liées à l'aménagement de la RN147 à 2x2 voies, y compris les affouillements et exhaussements des sols nécessaires* »

Modification des documents graphiques

Un emplacement réservé (n° 14) au bénéfice de l'Etat, doit être ajouté pour une superficie de 62,6 ha.

Modification du PADD

La carte du PADD « Nieul, une ville au développement urbain maîtrisé en accord avec les besoins de ses habitants » doit être modifiée pour tenir compte du tracé exact du projet.

43.2 – Commune de Couzeix

Le plan local d'urbanisme de la commune de Couzeix a été approuvé le 29 février 2016.
La zone d'étude se situe principalement en zones agricoles (A), urbanisées (U) et naturelles (N).
Les zones naturelles concernées correspondent à des Espaces Boisés Classés (EBC).
Un emplacement réservé pour la voie d'accès à la RN520 est présent au niveau du lieu-dit Arthugéras.

Pour rendre le projet compatible avec le PLU, des modifications doivent y être apportées :

Modification du règlement :

Un paragraphe doit être ajouté à l'article 2 du règlement de la zone A, de la zone N, de la zone U3 et de la zone Ui
Sont admis : « *les constructions et les installations liées à l'aménagement de la RN147 à 2x2 voies, y compris les affouillements et exhaussements des sols nécessaires* »

Modification des documents graphiques

Un emplacement réservé (n° 19) au bénéfice de l'Etat, doit être ajouté pour une superficie de 36 ha.
Le projet va supprimer 5,6 ha de l'Espace Boisé Classé de l'étang de Pigeard, il faudra remplacer sur le plan de zonage une partie de l'espace boisé classé par le nouvel emplacement réservé.
L'emprise de l'emplacement réservé n° 3 au profit de la commune est ramené de 5,6 à 3,5 ha.
L'Orientation d'Aménagement et d'Orientation de Lavaud-Le Got se trouve à proximité du projet mais ne l'impacte pas. Il serait souhaitable de supprimer de ce plan le fuseau de la RN147, qui passe maintenant plus au Sud, et qui n'a plus lieu d'y apparaître.

44 - Analyse du dossier attribution de route express et classement/déclassement des voiries (cahier n°1 - pièce J)

44.1 – Attribution du caractère de route express à la nouvelle voie

Au sens du code de la voirie routière (article L151-1) « *les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles seulement par des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules* ».

La RN147 à 2x2 voies sera interdite aux piétons, cycles, cyclomoteurs, tracteurs et matériels agricoles.

44.2 – Classement/Déclassement des voiries

Les opérations de classement/déclassement seront réalisées à l'issue des travaux. Les collectivités concernées sont :

1. Le Conseil Départemental de la Haute-Vienne ;
2. Limoges Métropole pour la commune de Couzeix ;
3. La commune de Nieul.

Les propositions suivantes sont soumises aux différents gestionnaires concernés en amont de la présente enquête publique.

Classement dans le domaine public de l'Etat :

- nouvelle section de la RN147 ;
- échangeur de Lavaud ;
- giratoire Nord ;
- branche du giratoire Nord permettant le raccordement avec l'actuelle RN147 en direction de Poitiers

Déclassement au profit du domaine public départemental :

- emprise de l'actuelle RN147 (section comprise entre la RN520 et le giratoire Nord)
- branche du giratoire Nord permettant le raccordement à l'actuelle RN147 en direction de Limoges.

Maintien dans le domaine public départemental :

- section rétablie en place de la RD39 ;
- RD28 franchie par le viaduc enjambant la vallée de la Glane.

Maintien dans le domaine public de Limoges Métropole des sections interceptées ou réaménagées sur la commune de Couzeix :

- route de la Cidrierie ;
- route de Lavaud rétablie en place.

Maintien des portions réaménagées dans le domaine public de la commune de Nieul :

- route du carrefour du Haut Gandeloup

La voie ferrée existante Poitiers/Limoges sera maintenue dans le domaine ferroviaire.

Les nouveaux passages supérieurs portant une voie intercommunale/communale (route de la Cidrierie et route du Carrefour du Haut Gandeloup), ont vocation à intégrer le domaine public de Limoges Métropole ou de la commune de Nieul.

Les passages inférieurs intégreront le domaine public de l'Etat.

45 – Avis de l’Autorité Environnementale (Ae) du Conseril Général de l’Environnement et du Développement Durable (CGEDD) avec réponse du porteur de projet et avis du commissaire enquêteur

L’avis délibéré, n° 2018-11, de l’Autorité environnementale sur l’aménagement de la RN147 et la mise en compatibilité des documents d’urbanisme a été adopté lors de la séance du 6 mars 2019.

L’Ae a consulté le préfet de la Haute-Vienne et l’Agence Régionale de Santé (ARS) de la Nouvelle-Aquitaine

Cet avis est annexé au dossier cahier n°1 pièce K.

Dans la synthèse de l’avis, l’Ae note que

1. pour elle les principaux enjeux environnementaux sont :
 - la limitation des impacts sur les milieux naturels, notamment humides, ainsi que sur les espèces et leurs habitats ;
 - le maintien de la continuité écologique des huit cours d’eau affectés par le projet ;
 - la limitation de la consommation de sols, notamment agricoles ;
 - le traitement paysager de la vallée de la Glane, site inscrit traversé par le projet ;
 - la maîtrise des nuisances liées au bruit et à la qualité de l’air ;
 - la bonne gestion des matériaux;
 - les émissions de gaz à effet de serre, lors de la construction et pendant l’exploitation.
2. l’étude d’impact est globalement de bonne qualité, à la fois dans son diagnostic des enjeux et dans la démarche proposée pour éviter, réduire ou compenser les impacts mais que sa principale faiblesse résulte d’une présentation trop lacunaire des impacts sur les trafics, y compris sur les axes adjacents susceptibles de connaître des modifications significatives, ce qui ne permet pas d’évaluer dans leur globalité les impacts induits par le projet, notamment sur le bruit et la qualité de l’air.

L’Ae formule les recommandations suivantes :

- pour la complète information du public, de compléter l’étude d’impact et les pièces de présentation du projet par une étude de l’accidentologie sur la RN 147, puis, en se basant sur les études de trafic menées, de mieux justifier l’adéquation du projet aux objectifs poursuivis.
- présenter une description du projet de doublement de la RN 520 (caractéristiques, calendrier prévisionnel, avancement des procédures), d’évaluer les impacts spécifiques liés à son articulation avec le présent projet ainsi que les impacts cumulés des deux projets, et de décrire la manière dont le projet de doublement de la RN 520 a été pris en compte dans les études de trafic.
- présenter, dans l’état initial de l’étude d’impact, une description de l’ensemble des cours d’eau franchis par le projet, notamment en termes de qualité chimique et écologique des eaux.
- présenter les caractéristiques et les impacts des rescindements de cours d’eau prévus au projet, ainsi que les principales mesures de réduction et de compensation envisagées à ce stade.
- identifier et de caractériser précisément, dès le stade de l’enquête publique, les surfaces de zones humides au sein de la zone d’étude, conformément aux dispositions de la note du ministère en charge de l’environnement du 26 juin 2017.
- joindre au dossier les études de trafics réalisées, d’en expliciter les hypothèses, notamment en termes de croissance du trafic et de trafics induits, et de détailler la manière dont les différents projets routiers et ferroviaires ont été pris en compte dans le scénario de référence

- une fois les études de trafic fournies, d'apprécier les impacts sur les axes non évalués (continuités de la RN 147 existante et de la RN 520, axes rétablis notamment), et de prévoir, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées
- évaluer les impacts liés à la multi-exposition à plusieurs sources de bruit, si possible par le biais d'analyses quantitatives, et d'indiquer si des mesures acoustiques supplémentaires sont nécessaires
- mettre en place une mesure compensatoire à la coupure de l'alignement remarquable des sapins pectinés du Haut Gandeloup qui sera coupé en deux par le projet.
- évaluer, dans une partie dédiée de l'étude d'impact, les émissions de gaz à effet de serre liées au projet, aussi bien en phase construction qu'en phase d'exploitation, et de proposer des dispositions permettant de réduire ou de compenser ces émissions.
- prévoir des mesures de suivi des impacts acoustiques du projet et d'indiquer les modalités qui permettront au public d'accéder aux résultats de ce suivi.
- après avoir précisé la fonctionnalité et les raisons du classement de l'espace boisé classé qui sera affecté, de prévoir des mesures de compensation adaptées.

Dans son mémoire en réponse, daté du 17 avril 2019, la DREAL Nouvelle-Aquitaine apporte des réponses à l'ensemble des recommandations émises par l'Autorité environnementale.

Ce mémoire figure au dossier, cahier n° 1 – pièce K.

Avis du commissaire enquêteur

Les réponses apportées par le porteur de projet sont précises et argumentées.

Le dossier a été modifié et complété pour tenir compte des recommandations de l'Ae.

Ces modifications et/ou compléments sont signalés à l'aide du logo de l'Ae et un cadre vert a été ajouté pour identifier les pages modifiées.

46 – Bilan de la concertation (cahier 1 – pièce I)

La concertation menée par la DREAL Nouvelle-Aquitaine s'est déroulée du 18 novembre au 19 décembre 2016.

Objectifs :

- Communiquer au public les caractéristiques et orientations de l'opération ;
- Présenter les différentes solutions d'aménagement étudiées ;
- Recueillir les observations et préoccupations des usagers, riverains et acteurs du territoire.

Information du public :

- Un dossier a été mis à la disposition du public dans les mairies de Chaptelat, Couzeix, Nieul et Saint Jouvent,
- Un site internet du projet (<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/concertation-publique-rn-147-amenagement-a-2x2-a1871.html>) a été spécialement conçu et mis en ligne dès l'ouverture de la concertation le 18 novembre. Les documents étaient téléchargeables.
- Plusieurs actions ont été menées auprès des médias locaux pour annoncer la phase de concertation et les réunions publiques organisées.

Recueil des avis et observations :

- Un registre a été mis à la disposition du public dans les mairies de Chaptelat, Couzeix, Nieul et Saint Jouvent.
- Sur le site internet un formulaire de contact permettait aux internautes de poser une question ou de formuler un avis sur le projet.

Réunions :

- 1^{er} juillet 2016 : Comité de suivi à l'attention des élus le (26 personnes, une vingtaine d'observations)
- 22 novembre 2016 : Réunion des associations présidée par le Préfet de la Haute-Vienne (5 associations, une vingtaine d'observations)
- 28 novembre 2016 : Réunion publique à Couzeix, présidée par la Sous-Préfète de Bellac-Rochechouart (plus de 200 personnes, une trentaine d'interventions)

Bilan des avis et observations (registres et internet) :

330 interventions se répartissant comme suit :

Sur les registres :

- 45 à Chaptelat,
- 48 à Couzeix,
- 16 à Nieul
- 2 à Saint-Jouvent

soit 111 avis dont 67 différents de ceux déposés par voie internet

Par Internet : 219 contributions

Par courriel : 5 contributions dont 4 d'associations

Par courrier au préfet : 4 associations (Habitants de Nieul-Couzeix Riverains de la RN 147 - RN147-D2000, pour un avenir durable du territoire - Couzeix en mouvement - Coordination des Riverains Impactés) ont transmis un ou plusieurs courriers et leur analyse, voire des solutions alternatives.

Les avis recueillis pendant la concertation ont tous été analysés. Le bilan de la concertation présente la synthèse de toutes ces contributions regroupées par thématique.

Au cours de la réunion publique du 28 novembre 2016 et comme annoncé par le maître d'ouvrage en introduction de la séance, tous les échanges verbaux entre les différents intervenants ont été enregistrés. L'ensemble de ces échanges a été retranscrit dans un compte rendu puis pris en compte dans le bilan.

Les contributions ont été regroupées autour des six thèmes suivants :

Thème n° 1 – Information et concertation

Thème n° 2 – L'aménagement du territoire et les autres projets d'aménagement

Thème n° 3 – Les caractéristiques techniques de l'aménagement

Thème n° 4 – Les impacts environnementaux et les mesures compensatoires

Thème n° 5 – Le milieu agricole

Thème n° 6 – La procédure post-concertation

Les contributions, classées par thèmes et par intensité selon un code couleur sont reprises dans un tableau avec la réponse du maître d'ouvrage.

Conclusions de la concertation :

Dans une très large majorité, les personnes qui se sont exprimées sont unanimes pour reconnaître les dysfonctionnements de la RN 147 actuelle qui est considérée comme très accidentogène. Sur tous les supports de la concertation, on relève un large consensus sur la nécessité d'améliorer les conditions de sécurité et de confort des usagers, d'améliorer le cadre de vie des riverains. De ce point de vue, l'utilité et la nécessité d'un projet permettant de répondre aux objectifs présentés n'ont pas été remises en question tout au long de la concertation par de très nombreux participants. Toutefois, pour permettre de fluidifier le trafic, améliorer le confort et la sécurité de la RN 520, beaucoup de personnes réclament également son aménagement de façon concomitante à celui de la RN 147. Ainsi, la nécessité, l'importance et l'urgence de la réalisation de ces projets sont citées tout au long de la concertation par de très nombreux participants.

Une association a proposé une alternative afin de relier la variante verte au diffuseur d'Anglard en utilisant la route départementale n° 7 pour un sens de circulation.

A cette proposition alternative, le porteur de projet a répondu :
« La solution alternative, présentée par une association, n'est pas adaptable sans déroger aux normes, règles techniques, et sans générer des écarts aux règles de l'art. Elle ne permet pas de répondre aux objectifs de sécurité, n'apporte pas de gains en consommation d'espace et reste d'une incidence forte sur le cadre de vie de la variante ainsi modifiée »

70 % de contributions préconisent la solution magenta et sont opposées aux solutions verte et bleue.

20 % des participants sont favorables aux solutions verte, bleue et alternative et rejettent la solution magenta.

10 % des personnes ont apporté un avis particulier :

- réaliser des créneaux de dépassement ;
- favoriser d'autres modes de transport ;
- conserver le milieu environnemental ;
- favorable au projet sans spécifier de variante ;
- conducteurs dangereux et impatientes ;
- refus du projet.

A ce stade des études, et suite à la concertation, la DREAL note que l'utilité du projet est admise dans le cadre d'un aménagement concomitant de la RN 520.

La solution magenta présente le meilleur compromis entre les études techniques, les effets environnementaux, socio-économiques et le coût d'investissement.

La variante magenta satisfait, selon les études menées à ce jour, aux objectifs du projet de mise à 2x2 voies. Elle améliore les conditions de sécurité routière, l'accessibilité du territoire et réduit les nuisances subies par les riverains et les usagers.

V – ANALYSE DES OBSERVATIONS AVEC REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Les synthèses de toutes les observations formulées au cours de l'enquête sont répertoriées dans un tableau récapitulatif annexé au procès-verbal du 5 juillet 2019 remis au porteur de projet (documents annexés au présent rapport).

A la lecture de ce tableau sur les 55 contributions reçues 46 l'ont été dans les 7 derniers jours de l'enquête dont 19 le dernier jour, ces contributions proviennent de :

- 47 de particuliers ;
- 4 d'associations et de clubs sportifs ;
- 2 des Maires de Nieul et Couzeix ;
- 1 du vice-président de la zone OCEALIM ;
- 1 de la Chambre d'Agriculture.

Un tiers des personnes qui se sont exprimées est favorable au projet ou n'y est pas formellement opposés, deux tiers y sont opposés.

La majeure partie des contributions émane de personnes habitant aux abords du projet.

Les observations sont analysées dans les paragraphes suivants.

Les contributions sont analysées par thèmes pour ce qui concerne les observations de portée générale ou individuellement si elles portent sur des points précis et/ou un questionnement particulier et lorsqu'elles proviennent d'associations.

51 – Observations de portée générale

51.1 Observations défavorables

51.1.1 – Impact Environnemental

Ce thème est le plus cité parmi l'ensemble des observations, il concerne l'Environnement au sens large et particulièrement la zone protégée au niveau du futur viaduc sur la Glane. Le tracé Magenta, objet de la présente enquête, n'est pas celui qui protège le plus l'Environnement.

Réponse du porteur de projet

La prise en compte de l'environnement au sens large du terme est une préoccupation majeure du maître d'ouvrage tout au long du processus de construction d'une opération routière. Dès le stade des études d'opportunité plusieurs familles de variantes d'aménagement sont identifiées au regard des enjeux du territoire et en particulier environnementaux (milieu humain, milieu naturel, milieu physique, paysage et patrimoine...) et des objectifs assignés au projet routier.

Sur ce projet, le maître d'ouvrage s'est ainsi employé à définir les différents enjeux sur le périmètre de l'opération et à réaliser une analyse multi-critères sur 4 fuseaux potentiels pouvant accueillir la mise à 2x2 voies de la RN147. Ces éléments, décrits dans le dossier de concertation publique, ont permis de déterminer la variante de moindre impact au regard notamment des enjeux environnementaux ; l'analyse environnementale a fait ressortir les variantes vertes et magenta comme les plus favorables.

En intégrant les autres thématiques (sécurité et confort des usagers, terrassements et géotechnique, socio-économie), la variante magenta est apparue comme le meilleur compromis des 4 variantes proposées.

Une fois la variante magenta choisie, le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude d'impact (cf. Pièce E – dossier d'enquête publique) afin d'approfondir le diagnostic et d'évaluer précisément les impacts environnementaux du tracé retenu. L'autorité environnementale, dans son avis du 6 mars 2019 (cf. Pièce K – dossier d'enquête publique), souligne que « l'étude d'impact est globalement de bonne qualité, à la fois dans son diagnostic des enjeux (volets paysage et milieux naturel notamment) et dans la démarche proposée pour éviter, réduire ou compenser les impacts ».

Concernant la vallée de la Glane, située en site inscrit, la qualité paysagère et patrimoniale de ce secteur a bien été identifiée comme un enjeu fort du territoire ; le maître d'ouvrage est vigilant sur la qualité de l'intégration de l'infrastructure et le traitement paysager qui sera mis en place. Par ailleurs, le choix de la réalisation d'un viaduc sur la Glane participe à la réduction des impacts du projet en maintenant la continuité des trames verte et bleue.

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre, au cours des études ultérieures et pendant la phase travaux, la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction des impacts et compenser, si besoin, les impacts résiduels.

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet apporte des réponses satisfaisantes aux questionnements du public sur les enjeux environnementaux notamment concernant le site inscrit de la vallée de la Glane et le choix de la variante Magenta qui présente, d'après les études réalisées, le meilleur compromis entre les études techniques, les effets environnementaux, l'évaluation socio-économique et le coût d'investissement.

51.1.2 - Nuisances sonores

Ce thème est souvent évoqué par les habitants des villages qui bordent le projet et plus particulièrement par ceux dont l'habitation est située tout proche du futur échangeur RN520/RN147. Pour atténuer ces nuisances il est demandé :

- la construction d'un mur antibruit au niveau de la bretelle de l'échangeur située coté zone OCEALIM pour protéger les habitations de la route de la Cidrerie ;
- le prolongement du merlon acoustique (MEA01 H2m L250m) en direction de Lavaud ;
- l'utilisation d'un enrobé atténuant les bruits de roulement comme utilisé sur le périphérique parisien.

Questionnement relatif aux points de mesure au milieu des bois et non sur les habitations situées plus proches du projet.

Réponse du porteur de projet

Cette thématique soulève quelques observations pour les riverains des hameaux situés à proximité du projet et plus particulièrement ceux situés à proximité de l'échangeur RN520/RN147 aux lieux-dits « Le Petit Lavaud », « Lavaud » et « le Villageas ».

D'une façon générale, le maître d'ouvrage a réalisé une étude acoustique (cf. pièce E - annexe 3 – du dossier d'enquête publique) selon les règles applicables en vigueur. À partir de mesures sonométriques réalisées à proximité des habitations réparties aux abords des voies existantes de la zone d'étude, de la topographie du site, de la conception du projet et des trafics actuels et projetés, l'étude consiste à caractériser l'ambiance sonore actuelle aux abords de la future route, à définir les secteurs en dépassement de seuil acoustique en raison du projet et à identifier les mesures de protection acoustique et leur coût associé.

Les résultats de l'étude ont identifié 3 bâtiments soumis à des dépassements de seuil réglementaire (2 habitations au lieu-dit « Petit Lavaud » et 1 habitation au lieu dit « Haut- Gandeloup ») et nécessitant une protection acoustique.

Pour le secteur du « Petit Lavaud », l'étude préconise la mise en place de 250 m de merlon acoustique (MEA01) coté ouest du projet. Cet aménagement sera prolongé par la création, de part et d'autre du projet, d'un merlon paysager accompagné de plantations ayant vocation à traiter l'insertion paysagère de la 2x2 voies pour les riverains du « Puy d'Arthugéras » et du « Got » en direction de « Lavaud » (cf. pièce E – §5.4.4 principes et mesures paysagères spécifiques – dossier d'enquête publique). Ce merlon participera de fait à la réduction des effets sonores de l'infrastructure pour les lieux-dits concernés.

En ce qui concerne les habitations situées au lieu-dit « le Villageas » et à proximité de l'échangeur RN147/RN520, l'étude acoustique n'a pas confirmé le dépassement des seuils réglementaires

Aussi, le maître d'ouvrage n'a pas prévu à ce stade de mettre en place de protections dans ce secteur. Seuls des aménagements paysagers sont prévus pour la bonne insertion du projet dans son environnement.

Enfin, il n'est pas prévu non plus d'utiliser un enrobé anti-bruit sur ce type de projet compte tenu de l'environnement rural voir péri-urbain du projet et du niveau de trafic.

Toutefois, le maître d'ouvrage confirme qu'il a une obligation de résultats vis-à-vis du respect des seuils réglementaires et que des vérifications in-situ après la mise en service de l'infrastructure seront réalisées pour vérifier les niveaux de bruit. Des mesures correctives seront mises en œuvre si nécessaire.

Avis du commissaire enquêteur

Les protections acoustiques prévues, merlon anti bruit et longrine béton adhérent ainsi que la mise en place de merlons paysagers sont de nature à réduire l'impact sonore pour les riverains.

Dans ce domaine, le porteur de projet a une obligation de résultat. Des mesures acoustiques devront être réalisées après la mise en service de la voie pour vérifier que les seuils réglementaires ne sont pas dépassés, le résultat de ces mesures seront tenus à la disposition du public.

51.1.3 – Rétablissement de l'ensemble des voies, des chemins et des passages pour les animaux

Ces demandes concernent :

- le rétablissement des routes et particulièrement de la route de la Cidrerie qui, si elle est coupée comme prévu dans le projet, va engendrer des kilomètres supplémentaires pour se rendre à Couzeix ;
- le rétablissement des chemins, notamment de randonnée ;
- la création de passage pour les animaux dans le cas où l'exploitation agricole est coupée par le projet.

Réponse du porteur de projet

S'agissant des rétablissements des routes et voies communales interceptées par le projet, le maître d'ouvrage s'est attaché à rétablir l'ensemble des voies au moyen de passages inférieurs ou supérieurs. Deux passages inférieurs, trois passages supérieurs et un viaduc permettent de rétablir l'ensemble des routes départementales et communales (cf. Pièce J – dossier d'enquête publique). Seules la route de Laplaud et l'allée des Chevreuils ne sont pas rétablis en place. Le maître d'ouvrage a considéré que pour ces deux voies à usage majoritairement agricole ou sylvicole, des solutions alternatives seront à rechercher dans le cadre de l'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) qui devrait être engagé par le Conseil départemental de la Haute-Vienne afin de

limiter ou compenser les impacts éventuels. Il en est de même pour les passages d'animaux qui devront être examinés à l'issue de l'AFAP.

Pour les chemins de randonnée identifiés à ce jour, le maître d'ouvrage s'engage à rétablir le circuit de randonnée de Couzeix via le passage supérieur de la Cidrerie et à modifier le circuit de randonnée de Nieul via un nouvel itinéraire qui sera à rechercher en concertation avec la mairie de Nieul.

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet apporte des réponses et des justifications aux questionnements relatifs aux rétablissements des voies de communication.

Pour ce qui concerne le passage pour les animaux, dans sa délibération en date du 20 décembre 2018, le Conseil Départemental de la Haute-Vienne a donné délégation à son Président pour conduire la procédure relative à l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier en liaison avec le projet.

51.1.4 – Mise à 2x2 voies de la RN520

Quel est l'intérêt de ce projet s'il débouche sur la RN520 dans sa configuration actuelle ? Pourquoi n'avoir pas avoir mené simultanément les 2 projets (mise à 2x2 voies de la RN520 et RN147) ?

Réponse du porteur de projet

Si ces deux opérations (mise à 2x2 voies de la RN147 au Nord de Limoges et mise à 2x2 voies de la RN520 entre Lavaud et l'A20), sont étroitement liées géographiquement et dans le temps, il n'en demeure pas moins qu'elles n'ont pas les mêmes objectifs et sont bien deux opérations distinctes. La première répond à un besoin d'aménagement et de sécurisation de l'axe Poitiers – Limoges, la seconde répond à un aménagement de l'axe Route Centre Europe Atlantique (RCEA qui désigne un ensemble de voies traversant la France reliant la façade atlantique depuis Royan jusqu'au sillon rhodanien via Chalon-sur-Saône et Mâcon et au-delà) et à des problèmes de congestion de trafic dans le secteur de Grossereix/A20 où les enjeux de dessertes locales et nationales se croisent.

À ce jour il n'est pas exclu que les travaux de mise à 2x2 voies de la RN147 nord Limoges démarrent avant ceux de la RN520. Dans ce cas, un aménagement provisoire de raccordement à la RN520 sera réalisé sans compromettre l'avancement de ces deux opérations à leur terme.

Avis du commissaire enquêteur

On peut effectivement se demander pourquoi les 2 projets (RN520 et RN147) n'ont pas été menés simultanément.

Le maître d'ouvrage y apporte des réponses et l'Ac dans son avis note que les objectifs et la logique routière propre à chaque opération peuvent justifier a priori la présentation de deux projets distincts.

51.1.5 – Raccordement à la RN520 et desserte de la zone OCEALIM

La majorité du trafic en provenance de la RN147 se dirige vers l'A20, la position de l'échangeur RN147/RN520 augmente cette distance avec pour effet une augmentation de la consommation de carburant et des nuisances environnementales. De plus il condamne la possibilité d'un accès direct à la zone OCEALIM.

Réponse du porteur de projet

Le maître d'ouvrage rappelle que ce projet a fait l'objet d'échanges à plusieurs reprises avec les membres du comité de suivi présidé par le préfet de la Haute-Vienne (élus, associations, chambres consulaires, services administratifs...) lors des réunions (1^{er} avril 2016, 1 juillet 2016, 17 février 2017 et 31 mai 2018) pour faire état de l'avancement du dossier de l'aménagement de la 2x2 voies RN147 au Nord de Limoges.

D'autres procédures réglementaires telles que la Concertation Inter-Services locale (CIS), la réunion d'examen conjoint relative à la mise en compatibilité des PLU et les différentes consultations ou réunions de travail avec les élus de Couzeix ont permis dès le début de recenser les besoins de la collectivité et de répondre sur la faisabilité ou non des demandes exprimées.

À plusieurs reprises, la collectivité a, en effet, manifesté la nécessité de développer les accès directs de la ZA Océalim sur la RN520 et a plus récemment exprimé avec la communauté urbaine compétente son souhait de ne pas grever des terrains susceptibles de réduire les possibilités d'extension de la ZA Océalim.

Sur la possibilité de créer des accès directs en sortie sur la RN520 en direction de l'A20, le maître d'ouvrage a indiqué à plusieurs reprises (comité de suivi, bilan de la CIS locale, bilan de la concertation publique...) qu'il n'était pas possible de réaliser cet accès direct pour des raisons de sécurité. En effet, cet échangeur est conçu pour permettre les échanges entre la RN147 et la RN520 en toute sécurité pour les usagers de ces voies classées en route express et selon les règles techniques définies pour ce type d'aménagement. Il est vivement déconseillé de mélanger du trafic local par l'insertion de bretelles complémentaires avec du trafic de transit sur ce type d'échangeur autoroutier.

Concernant l'extension de la ZA d'activité d'Océalim, la création de l'échangeur RN147/RN520 impacte en effet une partie des terrains classés UiO au PLU destinés à une extension de la zone d'activités. Le maître d'ouvrage, dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de la commune de Couzeix, a inscrit un emplacement réservé (ER n°19) destiné à la réalisation de l'échangeur (cf. pièce H2 – dossier d'enquête publique). Toutefois, cet impact est relativement limité (environ 2 ha) au regard de la surface disponible pour l'extension de la zone d'activités.

Aussi, le maître d'ouvrage confirme qu'il n'est pas possible de donner une suite favorable aux demandes exprimées sur la nécessité de bretelles d'accès direct de la ZA sur la RN520 pour des raisons de sécurité et de fonctionnement du nœud de type autoroutier RN147/RN520. Par ailleurs, le maître d'ouvrage rappelle que le projet de mise à 2x2 voies de la RN520 prévoit la sécurisation de l'échangeur d'Anglard qui à terme renforcera la sécurité des échanges et in fine la desserte vers la ZA Océalim.

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet donne les raisons du choix du projet et donc de la position de l'échangeur qui s'est fait après concertation avec tous les acteurs locaux depuis 2016.

Pour la desserte de la zone OCEALIM, par une bretelle d'accès directe à partir de la RN520, les raisons évoquées (sécurité et mélange de trafic local et transit) me paraissent justifiées.

De plus l'accès à cette zone se fait actuellement par la RD947.

51.1.6 – Captage d'eau - Sources

Des captages d'eau et des sources sont présents sur l'emprise du projet.

Cette ressource en eau est utilisée pour alimenter une habitation mais aussi des points d'abreuvement pour le bétail.

Les personnes qui se sont exprimées s'inquiètent des conséquences des travaux sur cette ressource en eau.

Réponse du porteur de projet

Concernant les captages d'eau, l'étude d'impact a permis d'identifier les points de captages d'eau potable et les périmètres de protection de ces captages. Il s'avère qu'aucun captage d'alimentation en eau potable et aucun périmètre de protection n'est situé dans l'emprise du projet.

Toutefois, seule une source naturelle (dite source de Lavaud) située à proximité immédiate du tracé et des points d'abreuvement pour les animaux identifiés dans l'étude agricole sont impactés par le projet. Conscients de ces contraintes, le maître d'ouvrage traitera avec attention ces impacts avec les riverains concernés pour remédier à ces potentiels préjudices. Ces points d'alimentation seront dans la mesure du possible maintenus pour leur usage.

Avis du commissaire enquêteur

La ressource en eau est une des préoccupations principales des personnes qui se sont exprimées. Le porteur de projet devra tout mettre en œuvre pour que l'ensemble des points d'eau soit maintenu.

51.1.7 – Perte de valeur des biens

Les habitations proches du projet perdront de leur valeur et les exploitations agricoles impactées risquent de connaître des pertes d'exploitation.

Réponse du porteur de projet

Quelques riverains font part de leur inquiétude sur la perte potentielle de valeur des habitations proches du projet. D'une manière générale, la notion de dépréciation des biens est subjective. De jurisprudence constante, les préjudices indirects et éventuels qui résulteraient de la présence ou du fonctionnement d'un ouvrage public ne peuvent faire l'objet d'une quelconque indemnisation comme la baisse de la valeur vénale d'un bien situé à proximité d'un ouvrage.

S'agissant des pertes d'exploitation potentielles, le maître d'ouvrage examinera, à titre individuel, les préjudices que le projet engendrera pour la mise en place de mesures d'indemnités financières établies dans un cadre collectif (protocoles d'indemnisation) ou déterminées par les services des domaines.

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet apporte des réponses satisfaisantes à cette thématique.

51.1.8 – Projet inutile et coûteux

Ce projet de voie nouvelle de 6,5 km ne fait pas gagner de temps, allonge le trajet depuis l'A20, est un aspirateur de trafic, ne supprime pas une portion la plus accidentogène de l'actuelle RN147.

Réponse du porteur de projet

Le coût du projet est estimé à 92 M€ soit 14 M€/km, ce qui est conforme aux coûts des projets routiers conçus actuellement sur le réseau national.

L'évaluation socio-économique réalisée (cf. annexe 6 - Pièce E du dossier d'enquête publique) permet de vérifier le bilan socio-économique de la variante magenta et sa pertinence puisqu'elle présente une Valeur Actualisée Nette - Socio Économique (VAN-SE) positive (25 M€) et un taux de rentabilité interne (TRI) de l'ordre de 5,4 %.

La variante magenta permet aux véhicules légers de gagner 1,3 minute et près de 3 minutes pour les poids-lourds.

En outre, l'objectif est bien de capter l'ensemble des poids-lourds sur cette nouvelle section et de délester au maximum le réseau secondaire, ce que vérifient les résultats de trafic qui relèvent une

baisse du trafic sur l'actuelle RN147 (déclassée dans le réseau départemental), sur la RD28, la RD39 et la RD7 qui conserveront un usage dédié à la desserte locale. En délestant les voies secondaires et la RN147 existante, le projet permet d'offrir des voiries secondaires moins encombrées et facilitant leur usage pour une meilleure sécurité et un meilleur confort.

À l'échelle de la RN147, cette section n'est en effet pas la plus accidentogène mais deux zones accidentogènes ont été identifiées à savoir les secteurs de « Frégefond » et « la Poitevine ». Entre 2010 et 2018, l'observatoire départemental de la sécurité routière a dénombré 13 accidents dont 1 mortel et 10 accidents graves sur la RN147 entre Anglard et « la Pivauderie ». Aussi, ce projet répond à l'objectif de sécuriser les déplacements des usagers de la RN147 par l'amélioration du réseau routier.

Enfin, concernant l'allongement de trajet de la variante magenta en comparaison de la variante verte en venant de l'A20, le choix de la variante magenta résulte de la comparaison des quatre variantes sur la totalité des thématiques de l'analyse multicritères. Le choix de la variante retenue est un compromis entre les avantages et les inconvénients que procure le projet.

Avis du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage apporte des réponses chiffrées relative au coût du projet et aux raisons du choix de la variante Magenta.

Ce projet répond aux objectifs fixés et notamment à la préconisation du rapport DELEBARRE de juillet 2017, commandé par le Premier Ministre suite à l'annulation de la DUP de la LGV, pour désenclaver le Limousin et les territoires limitrophes,

51.2 - Observations favorables

Ce projet était attendu de longue date, il réduira les nuisances sur les habitations situées le long de l'actuelle RN147.

Réponse du porteur de projet

Au-delà des bénéfices apportés pour les usagers de la RN147, le projet va réduire les nuisances supportées actuellement par les riverains. Par la baisse notable du trafic projeté en 2043 de 16570 véh/jour à 6610 véh/jour sur la RN147 existante, les riverains des lieux-dits « Chamboursat », « Frégefond », « Haut-Frégefond », « la Croze » bénéficieront d'une réduction des nuisances sonores, des pollutions de l'air et d'une amélioration du cadre de vie et des conditions de circulation et d'accès pour les dessertes des voiries locales et chemins desservant les propriétés riveraines.

A titre d'exemple, l'étude acoustique a dénombré une habitation située le long de la RN147 actuelle qui dépasse le seuil de 65 dB le jour et de 60 dB la nuit. La baisse du niveau de trafic supportée par la RN147 actuelle viendra réduire les nuisances sonores pour cette habitation.

Avis du commissaire enquêteur

Dont acte de la réponse.

52 – Observations sur des points précis et/ou un questionnement particulier

Monsieur et Madame PERONNET (contribution R2 Couzeix) et Monsieur et Madame TRANCHET (contribution R3 Couzeix), propriétaires des habitations situées respectivement au 51 et 53 rue du Puy d'Artugéras à Couzeix, n'avaient lors de l'achat de leurs terrains pas été informés d'un tel projet. Au plus proche de la future voie et de la RN520, ils vont subir des nuisances de tous ordres. Leur cadre de vie va être profondément modifié. Ils demandent à être expropriés.

Réponse du porteur de projet

Les études de conception détaillée permettront de préciser l'emprise exacte du tracé et les besoins en emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet. Selon ces résultats des contacts seront pris avec ces riverains pour examiner avec eux les conditions soit de mise en œuvre de mesures de réductions, soit d'acquisitions de tout ou partie de leurs biens.

Avis du commissaire enquêteur

Les demandes d'expropriation de Monsieur et Madame PERONNET et de Monsieur et Madame TRANCHET devront être examinées avec beaucoup d'attention.

Des mesures de réduction de l'impact sonore pourraient être efficacement mise en œuvre mais il me paraît difficile de modifier la perception qu'ils auront de la nouvelle infrastructure alors que leur terrasse se situe à l'arrière de leur maison à quelques mètres du projet. Il serait souhaitable que ces deux familles soient expropriées.

Madame CHRISTOUX (contribution L1 Couzeix) habitant Allée des Chevreuils à Couzeix.

Son habitation est alimentée par une source captée sur la parcelle cadastrée C71 et une conduite enterrée de 50 à 60 cm passant par les parcelles cadastrées C71, C66, C72 et traversant l'allée des Chevreuils.

Sa maison est située à environ 60 m du projet et aucune mesure acoustique n'a été effectuée.

Des mesures de protections acoustiques devront être prévues pour protéger son habitation mais aussi le village de Lavaud.

Réponse du porteur de projet

Le maître d'ouvrage prend note de l'existante de l'alimentation en eau potable de l'habitation Mme Christoux au moyen d'une source captée sur la parcelle cadastrée C71. Cette contrainte sera prise en compte dans les études de conception détaillée afin de définir les modalités de réalisation de l'infrastructure tout en maintenant l'alimentation en eau potable actuelle.

S'agissant des mesures de bruit et plus généralement de l'impact sonore engendrée par une infrastructure nouvelle, une étude acoustique a été réalisée conformément au cadre réglementaire pour l'évaluation du bruit routier défini par le code de l'environnement. Cette étude acoustique comprise dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique (cf. annexe 3 – Pièce E rapport d'étude acoustique de la solution retenue du dossier d'enquête publique) permet de définir l'ambiance sonore préexistante avant le projet, de mesurer la contribution sonore engendrée par le projet à l'horizon +20 ans après la mise en service et de définir les mesures de protection acoustique nécessaires.

Dans le cas de cette maison d'habitation, située à environ une centaine de mètres de l'axe de la 2x2 voies, la modélisation acoustique n'a pas identifié un dépassement des seuils réglementaires (58,1 dB en 2043 < 60 dB(A) le jour 6h-22h et 51,6 dB en 2043 < 55 dB(A) la nuit 22h-6h) qui nécessiterait la mise en place de protections acoustiques.

Toutefois, le maître d'ouvrage confirme qu'il a une obligation de résultats vis-à-vis du respect des seuils réglementaires et que des vérifications in-situ après la mise en service de l'infrastructure seront réalisées pour vérifier les niveaux de bruit.

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet a une obligation de résultat en matière de nuisances sonores, il apporte une réponse de nature à rassurer Madame CHRISTOUX.

Le maître d'ouvrage a bien pris en compte l'existence de cette source et du passage des canalisations. L'alimentation en eau de son habitation doit être maintenue aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation.

Monsieur Jean-Marie PREVOT (contribution L8 Couzeix) Vice-Président, représentant de l'APANORD qui intègre le Parc d'activités Nord et OCEALIM

Désaccord concernant le raccordement au niveau de la RN520 qui se positionne sur une grande partie de la ZAC.

Cette zone fait l'objet d'études d'aménagement pour le développement de nouvelles entreprises.

Cette implantation a un impact négatif sur l'économie locale et l'emploi.

Nous demandons de revoir l'implantation de cet échangeur comme il était représenté sur les premiers plans, qui n'avait aucun impact sur la zone OCEALIM.

Afin de réduire la circulation des poids lourds sur le réseau secondaire départemental et communal et renforcer l'attractivité des parcs d'activités, nous souhaitons un accès direct en sortie de la RN520 en direction de l'A20 et de la zone industrielle Nord.

Réponse du porteur de projet

S'agissant de la demande de cette association pour la modification de l'implantation de l'échangeur de raccordement de la RN147 avec la RN520, le maître d'ouvrage renvoie à la réponse faite aux observations de portée générale (cf. observations 51.1.5 ci-dessus).

Enfin, le maître d'ouvrage rappelle qu'il tiendra compte dans les études ultérieures de cette contrainte foncière pour minimiser les surfaces impactées (de l'ordre de 2ha) et dédiées à l'extension de la ZA Océalim.

Avis du commissaire enquêteur

Voir paragraphe 51.1.5 ci-dessus.

A ma connaissance, Limoges Métropole qui a la compétence économique, ne s'est jamais exprimé sur la zone OCEALIM.

Monsieur NENERT Luc (contribution L5 Nieul) et Monsieur NENERT Grégoire (contribution L6 Nieul) propriétaires impactés par le projet demandent quelle est la surface concernée et comment se fera l'accès à leurs parcelles. (voir plans joints).

Monsieur Christian GANDOIS (contribution L2 Nieul), agriculteur le plus impacté (6 à 7 ha initialement et maintenant 14 ha).

Sa bergerie sera détruite ainsi qu'un point d'eau pour alimenter les bêtes ce qui met en péril son exploitation.

Monsieur et Madame Michel PETINIOT (contribution R4 Couzeix) propriétaire d'une parcelle en partie boisée cadastrée CC74, souhaitent savoir quelle surface sera impactée par le projet.

Réponse du porteur de projet

Au stade des études préalables à la DUP, il est difficile d'évaluer précisément les surfaces impactées de ces propriétaires. On peut toutefois estimer, à titre indicatif, les surfaces impactées de M Nenert Luc à environ 1,5 ha, M Nenert Grégoire à environ 0,5 ha.

Le maître d'ouvrage confirme que tous les accès et cheminements existants pour accéder aux parcelles seront examinés en concertation avec les propriétaires et exploitants concernés de façon à pouvoir rétablir des accès qui seraient interrompus par le projet et éviter tout enclavement de parcelles.

L'étude agricole menée par la Chambre d'Agriculture (cf. annexe 1 – Pièce E du dossier d'enquête publique) a permis de réaliser un diagnostic initial et d'évaluer les impacts du projet sur l'activité agricole. Pour Monsieur Gandois, l'étude démontre, en effet, qu'environ 13 ha sont impactés par le projet et qu'environ 1 ha deviendrait inaccessible ou en délaissé.

Le maître d'ouvrage reste très sensible à l'impact sur cette exploitation et plus généralement sur le milieu rural. Son objectif est bien de permettre à l'exploitant de poursuivre son activité durant les travaux mais aussi une fois la 2x2 voies construite.

Il conviendra avec l'exploitant d'étudier le maintien et les conditions temporaires d'exploitation (abreuvement, stockage des bêtes...). Dans le cas de préjudices, ceux-ci pourront aussi être indemnisés dans le cadre des protocoles d'indemnisation.

L'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) conduit par les services du Département de la Haute-Vienne doit conduire également à réduire les dommages causés par le projet sur les conditions d'exploitation des structures agricoles et forestières en procédant à des découpages et échanges parcellaires pour optimiser les surfaces agricoles et en définissant un programme de travaux connexes (chemins, plantations, clôtures, aménagement hydraulique...). Globalement, cet aménagement foncier devrait permettre de réduire notablement les impacts résiduels générés par le projet.

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet devra tout mettre en œuvre pour que les points d'abreuvement du bétail soient maintenus tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Dans sa délibération en date du 20 décembre 2018, le Conseil Départemental de la Haute-Vienne a donné délégation à son Président pour conduire la procédure relative à l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier en liaison avec le projet.

Monsieur Gérard CHRISTOUX (contribution R11 Couzeix), propriétaire de terrains agricoles, d'environ 10 ha, situés entre la route de la Cidrerie en direction de Lavaud.

Ces terrains sont loués à un agriculteur, la destruction de cette zone aura pour conséquence une impossibilité de continuer à les exploiter.

Réponse du porteur de projet

Les terrains de M Christoux sont loués à l'agriculteur M Gandois cité précédemment.

Le maître d'ouvrage assure de sa volonté à rechercher en concertation avec les propriétaires, les exploitants agricoles et la chambre d'agriculture à réduire autant que faire ce peu les impacts induits par le projet routier et trouver des solutions qui permettent en particulier aux exploitants agricoles de maintenir leur activité.

Avis du commissaire enquêteur

Dans sa délibération en date du 20 décembre 2018, le Conseil Départemental de la Haute-Vienne a donné délégation à son Président pour conduire la procédure relative à l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier en liaison avec le projet.

Monsieur Patrick BOURRAT (contribution R19 Couzeix), exploitant agricole à Couzeix.

Son exploitation, située de part et d'autre du projet et du futur échangeur RN147/RN520, va être amputée de ses meilleures terres toutes labourables. Il demande la création d'un passage pour déplacer ses animaux de part et d'autre de la RN520 et le rétablissement de ses points d'eau dont la source se trouve sur le tracé de la future route (voir plan joint à sa contribution).

Il constate que la perte de surface va automatiquement diminuer les aides PAC et mettre en péril son exploitation sur laquelle il a beaucoup investi en 2016.

Son fils, actuellement en école d'ingénieur agronome, envisage de s'installer avec lui.

Il souhaite la mise en place rapide d'un aménagement foncier afin que l'exploitation retrouve sa surface et reste viable.

Réponse du porteur de projet

Concernant M Bourrat qui exploite de part et d'autre de la RN520, celui-ci est en effet impacté par le projet routier comme le souligne l'étude agricole de l'étude d'impact.

L'ouvrage de franchissement de la RN520 sur la route de la Cidrerie sera supprimé pour permettre l'implantation de l'échangeur RN147/RN520. Il n'est pas prévu de créer un passage pour le déplacement des animaux de part et d'autre de la RN520 pour des raisons techniques et financières.

Par ailleurs, le projet de mise à 2x2 voies de la RN147 a déjà fait l'objet d'une sollicitation de la commission départementale d'aménagement foncier de la Haute-Vienne sur le périmètre impacté sur lequel un aménagement foncier serait pertinent dans le cadre du projet. Cet aménagement doit pouvoir réduire les impacts pour cet exploitant de façon à ce qu'il puisse conserver ses surfaces exploitables et garder une exploitation viable.

Avis du commissaire enquêteur

Dans sa délibération en date du 20 décembre 2018, le Conseil Départemental de la Haute-Vienne a donné délégation à son Président pour conduire la procédure relative à l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier en liaison avec le projet.

53 – Observations émises par des associations, des chambres consulaires, des clubs sportifs

CRI : Coordination des Riverains et Impactés (contribution électronique C07)

Ci-dessous la contribution de Monsieur Marcel BAYLE, Président de la CRI, Professeur des universités.

La CRI, depuis le début des projets d'aménagement de l'axe routier Limoges-Poitiers, dénonce un important vice de co-construction. Le projet soumis à enquête publique est-il ou non cohérent avec un éventuel projet global de 2x2 voies Limoges-Poitiers ? Les administrations en charge de ces dossiers (tantôt DIRCO, tantôt DREAL) répondent clairement oui : un itinéraire global a été élaboré en 2005-2006. L'actuelle enquête publique est donc organisée comme si le tracé global des 2x2voies entre Limoges et Poitiers était inéluctable et définitivement adopté, et comme si l'éventualité d'une autoroute concédée devrait coïncider par son tracé avec le tracé prédéfini pour la 2x2 voie non autoroutière. La CRI estime que cette conception de la concertation par enquête publique néglige l'essentiel, c'est-à-dire une concertation sur le tracé global à partir d'une étude d'impact globale. Il n'y a pas co-construction du projet. Le tracé global, non soumis à enquête publique, deviendrait obligatoire au fur et à mesure que les aménagements partiels se multiplieraient et s'enchaîneraient, sans que cette perspective soit soumise au public. Ou alors il n'est pas possible d'attester de la cohérence des aménagements actuellement projetés ; dans ce cas, le risque est de bétonner maintenant une zone rendue inutile quelques années plus tard, et d'en stériliser bientôt une autre. Quant à faire coïncider le tracé d'une éventuelle autoroute concédée avec le tronçon soumis ici à enquête, la CRI estime que c'est irréaliste : une autoroute payante suppose un itinéraire bis, gratuit.

La charrue est mise avant les bœufs : il convient d'abord de savoir clairement quels seront les aménagements de la RN 520 et si le projet d'autoroute concédée (qui semble avoir les faveurs des élus politiques et consulaires) est ou non crédible. Comme l'étude sur la faisabilité de l'autoroute ne sortira pas avant septembre, il est plus qu'étonnant de voir la présente enquête publique précéder dans le temps ce qui conditionnera totalement la forme de l'aménagement qui en est l'objet. Cette absence de logique dans la chronologie des enquêtes semble relever de la fantaisie ou d'un défaut total de maîtrise dans la gestion des financements possibles.

Le projet est à relier au thème de la RCEA. Dans le passé, un maire de Limoges a voulu que le trafic routier entre la Péninsule ibérique et l'Est de la France soit détourné par Limoges afin de

favoriser le développement de cette ville. Le tracé naturel de la Route Centre-Europe Atlantique passe par la RN 145 entre Bellac et La Croisière. Le trajet effectué par les camions (notamment) sur cet axe s'est trouvé rallongé significativement par le détour au sud. Le bilan carbone de ce crochet est calamiteux. Même ceux qui se réfèrent à un schéma conservateur des mobilités routières constatent que l'aménagement de la RN 145 est prioritaire. Il aurait pour effet de désengorger la RN 147 et le Centre Routier de Limoges-nord. Sans que les pouvoirs publics aient à y effectuer d'aménagement lourd, l'actuelle RN 147 serait plus agréable, rapide et moins accidentogène si la moitié des camions y était supprimée. Où est l'étude permettant d'évaluer l'inutilité de l'aménagement proposé entre Anglard et La Pivauderie et l'utilité de l'aménagement de la RN 145 ? A trop sectoriser les aménagements, ne perd-on pas de vue la globalité et l'intérêt général ? Les arbres ne cachent-ils pas la forêt ?

Le projet présenté s'inscrit résolument dans un modèle de développement dépassé. Une récente étude de l'INSEE (entre autres études) montre que la pollution de l'air due au trafic automobile affecte la santé respiratoire des populations urbaines à très court terme et augmente les admissions aux urgences pour maladies respiratoires (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4160040> Etude d'Alexandre Godzinski (CGDD) et Milena Suarez Castillo, division Marchés et entreprises de l'INSEE.).

L'accroissement du trafic lié à la mise à deux fois deux voies, par création d'un itinéraire nouveau, aura un impact de pollution qui ne semble envisagé que dans la zone rurale traversée et non sur la Ville de Limoges. Et encore, l'accroissement en nombre de véhicules ne semble pas chiffré. Ce sont des lacunes peu admissibles alors que le réchauffement climatique est ressenti désormais comme une évidence brûlante par tous les citoyens, notamment par les citadins.

Quant à la biodiversité qui s'effondre, les documents soumis au public n'abordent que de manière très imprécise la séquence ERC, comme si cet effondrement était secondaire.

Réponse du porteur de projet

À ce stade, la DREAL confirme qu'une étude de mise en concessibilité d'un projet autoroutier entre Poitiers et Limoges est en cours. Sans préjuger des résultats de cette étude et en l'absence de décision sur la suite qui pourrait y être donné, l'étude de mise à 2x2 voies au nord de Limoges de la RN147 et les procédures réglementaires (avis de l'autorité environnementale, enquête d'utilité publique...) se poursuivent. Le présent projet est à la fois justifié indépendamment du projet autoroutier et compatible avec lui.

Concernant la Route Centre Europe Atlantique (RCEA), son itinéraire a été décidé au niveau national depuis de nombreuses années et emprunte aujourd'hui l'A20 puis la RN520 pour rejoindre la RN141. Par ailleurs des mesures de restrictions de circulations des poids-lourds ont été prises sur la RD951 par le Conseil départemental de la Haute-Vienne pour limiter le flux de poids-lourds entre la Croisière et Bellac en cohérence avec l'axe RCEA et le niveau de service de la route départementale.

Concernant la pollution de l'air, l'étude menée par ATMO (cf. annexe 2 - pièce E du dossier d'enquête publique) permet de conclure que pour l'ensemble des polluants étudiés aucune valeur limite n'est dépassée le long du tracé de la RN147 actuelle et future. L'étude démontre que l'IPP (Indice de Pollution-Population), basés sur les concentrations de NO₂, s'améliore en situation de projet aux différents horizons (2023, 2028, 2043) en comparaison de la situation de référence. En d'autres termes, même avec l'augmentation globale des trafics considérés aux différents horizons sur la zone d'étude, le projet routier n'augmente pas l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique et il la diminue pour les riverains de l'actuelle RN147 dont le trafic va diminuer.

Par ailleurs, les mesures de la qualité de l'air tiennent compte de la qualité de l'air existante par des mesures in-situ sur la zone d'étude pour évaluer les évolutions respectives des concentrations des différents polluants dues au projet. Ces études ont été menées conformément au code de l'environnement et à la circulaire « air santé » applicable du 25 février 2005.

L'objectif du maître d'ouvrage a été d'identifier les zones à enjeux pour la santé humaine, c'est-à-dire celles déjà polluées ou celles où la population exposée est importante ou qui comporte des établissements dits vulnérables pour vérifier que le projet n'expose pas davantage de population à la pollution générée par cette nouvelle infrastructure.

Enfin sur la biodiversité, le maître d'ouvrage s'est efforcé à chaque étape du projet à identifier les enjeux, quantifier les impacts bruts, rechercher des solutions pour éviter et réduire les impacts et appréhender les mesures compensatoires pour les impacts résiduels. Le projet a été mené selon la méthode Éviter Réduire Compenser (ERC) ce qui a été signalé positivement par l'Autorité Environnementale dans son avis sur la qualité de l'étude d'impact. Les préoccupations environnementales et en particulier la loi de 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ont été prises en compte dans les études ; le montant des aménagements liés à l'environnement s'élèvent à près de 7,6 M€ dont 2,2 M€ pour les aménagements en faveur du milieu naturel faune-flore (cf. Pièce D – dossier d'enquête publique)

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet apporte des réponses aux questionnements de M. BAYLE.

Couzeix en Mouvement (contribution électronique C08 et L7 Nieul)

Dans ses deux contributions identiques et ses trois dossiers annexés, Monsieur Sébastien LARCHER, Président de Couzeix en Mouvement, après un préambule et un rappel de l'historique du projet pose les questions suivantes :

- Pourquoi ce dossier n'a-t-il pas fait l'objet d'une nouvelle étude s'appuyant sur les conditions actuelles d'aménagements et de trafics (le tracé préférentiel évoqué n'a jamais été validé) en mettant en perspective les autres tracés (évoqué aussi par l'autorité environnementale) ?
- L'étude de trafic (page 17/149 doc E) montre que 90 % des véhicules (tous confondus) vont vers l'Est, pourquoi ne pas positionner l'échangeur plutôt à l'Est ?
- Pourquoi et comment justifier de choisir un trajet magenta de 9 km (6,5 +2,5) au lieu d'un tracé vert long de 7 kms que nous pensons beaucoup plus adapté ? (pour arriver au même endroit sur la RN520 au niveau des Ribières) ?
- Comment expliquer que l'on va gagner du temps en faisant 8 km (dont 3 km à 80-90 km/h par le tracé magenta par rapport au 5,7 km de la RN actuelle limitée à 80 km/h ? (même temps : 4 mn et 40 sec)
- Comment expliquer que l'on accepterait de consommer 30 % de carburant en plus sur un trajet plus long où on va plus vite ? (magenta par rapport actuelle RN)
- Pourquoi lancer une enquête publique alors que l'on sait qu'il y a un projet d'autoroute en cours d'étude qui risque de remettre en cause cette manière d'aménager ou de faire une véritable autoroute Limoges-Poitiers ?
- Pourquoi dans le même ordre d'idée ne pas faire qu'une seule enquête publique pour les 2 projets RN 147 et RN 520 ?
- Pourquoi avoir intitulé ce projet de mise à deux fois deux voies alors que l'on sait par ailleurs que ce n'est déjà pas le cas à Bellac et dans le projet de Lussac-les-Châteaux ?
- Pourquoi si l'intention consiste principalement à améliorer la RN 147 par étapes successives repoussant la fin totale des travaux aux calendes grecques, vouloir construire ces 6,5 premiers kilomètres alors qu'il y a des secteurs dans les villages et les zones avec virages (Conore, Berneuil ...) qui mériteraient un traitement prioritaire ?
- La desserte de la Zone OCEALIM, promise aux entreprises de cette zone et demandée par les élus ne peut pas se faire si l'échangeur arrive sur la route de Lavaud. Alors y-a-t-il un intérêt à valider ce projet pour Couzeix et la CU de Limoges Métropole, en ont-ils pris conscience ? L'augmentation d'activité de ce parc justifie une accroche directe et complète sur la RN 520,

l'accès en raccourci par la petite route communale longeant la voie ferrée risque de conduire à des accidents avec des poids lourds qui tournent directement derrière le passage à niveau.

- Le tracé vert laisse l'espace pour faire un diffuseur en lieu et place sur la RN 520, et à moindre frais, pour le parc d'activité qui pourra en plus s'agrandir notablement. Les riverains ne seront plus impactés non plus.
- Nous avons l'exemple du manque d'anticipation pour un raccordement au niveau du rondpoint Gordini sur la RN 520 (trop proche de Grossereix) qui interdit maintenant une desserte fluide de Family village et de la ZI nord. Est-ce que l'on veut reproduire le même schéma et ne plus pouvoir créer le diffuseur nécessaire entre RN 520 et Océalim ?
- Les terrains agricoles de très bonne qualité nécessaires pour créer l'échangeur de Lavaud et la reconstitution de la route communale Lavaud-Puys d'Arthugéras, 785m, (et ce sans recréer l'accès direct Le Villageas-Lavaud !) ainsi que les surfaces enclavées ou délaissées par ces ouvrages représentent de l'ordre de 8 hectares enlevés soit à l'agriculture, soit à une extension de zone. N'est-on pas en phase de « gaspillage caractérisé » qui va à l'opposé du PLU de la Ville de Couzeix ?
- La route le Villageas à Lavaud et le chemin classé dit « allée des chevreuils » ne seront pas reconstitués alors que cela avait été acté (voir page 32 du bilan de concertation).
- Le trafic sur ce nouveau tronçon est évalué à 8 000 véhicules/jour. La DREAL explique par ailleurs qu'une route à 2 fois 1 voie est largement suffisante pour faire passer 15 000 véhicules/jour et qu'une 2 fois 2 fois ne se justifie que pour un trafic supérieur à 30 000 véhicules/ jour (extrait du dossier de concertation de Lussac les châteaux). Ce projet à 2 fois 2 voies est-il donc justifié en fonction du trafic ?
- La remarque précédente associée à celle du trafic qui va à 90% vers l'Est fait aussi se poser la question du bien fondé de faire un échangeur à 4 bretelles, un demi- échangeur vers l'Est ne serait-il pas suffisant ?
- Un projet similaire est en cours pour la déviation de Lussac- les- Châteaux sur la même RN 147 et la DREAL explique qu'elle se fera à 2 fois 1 seule voie, « proposer une 2 fois 2 voies pourrait être un motif d'annulation de DUP... » Pourquoi ce qui est vrai à Lussac ne le serait plus ici ? Même route, même DREAL, même trafic !...
- En page 22 du bilan de la concertation il est fait état de 2 pétitions, nous souhaitons en avoir le libellé puisque ces éléments sont pris en compte dans le dossier.
- La route du Villageas à Lavaud serait supprimée ce qui conduirait les habitants situés au-dessus de la RN 520 à faire un détour notable par Arthugéras ou la voie ferrée. Est-ce que cela a été pris en compte dans le volet socio-économique ? Si oui comment et combien ?
- Notre association avait proposé une solution alternative au tracé vert pour la partie jonction avec la RN 520 afin de minimiser les nuisances dans le secteur. Non seulement nous n'avons pas rencontré les gens de la DREAL et de la DIRCO pour leur expliquer le projet mais, soit ils l'ont mal compris, soit ils l'ont volontairement dénaturé ce qui leur a permis d'apporter les réponses qui leur convenaient...à des propositions que nous n'avons pas formulées! Est-ce cela la concertation ? (voir proposition CEM et réponses DREAL)
- L'avis de l'autorité environnementale évoque une présentation du dossier en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique « trop lacunaire ». Elle évoque les trafics, les effets sur les différents milieux et ne fait pas de commentaires sur le choix du tracé comme si... Effectivement il y a un décalage entre les commentaires avec les analyses sur le terrain, et l'évaluation par les couleurs sur les tableaux comparatifs pour justifier la pertinence d'un tracé par rapport à un autre

Nous pourrions bien évidemment continuer à évoquer les points faibles de ce projet (captage d'eau, destruction d'un étang de 3 ha, tracé avec le plus de terrassements et donc emprise au sol importante, ...) mais nous pensons vous avoir déjà apporté quelques éléments pour que vous vous fassiez une idée plus précise de ce dossier.

Ce projet que l'on veut faire passer rapidement n'est pas abouti et n'a pas été réactualisé. Sa géométrie a complètement changé depuis qu'il a été évoqué au début des années 2000 et il ne correspond plus aux besoins actuels. Il n'a donc pas d'avenir parce qu'il n'a pas de suite lisible au-delà la Poitevine à court ou à moyen terme. Le valider serait compromettre de manière irréversible l'avenir économique et environnemental du secteur. Il ne se justifie pas non plus en gain de temps et il engendrerait une surconsommation d'énergie rédhibitoire.

Au vu de tout ce qui a été écrit précédemment, vous comprendrez aisément que nous ne trouvons pas d'utilité publique immédiate à ce tronçon de route et à tout ce qu'il implique.

Réponse du porteur de projet

Ce projet est le fruit d'un travail de plusieurs années d'études qui ont permis de comparer plusieurs variantes et de retenir une variante de moindre impact après la concertation publique qui s'est déroulée du 18 novembre au 19 décembre 2016. À l'issue de cette phase, le préfet de la Haute-Vienne a présenté le 17 février 2017 aux membres du comité de pilotage les conclusions de cette concertation et a arrêté le 5 avril 2017 le bilan de la concertation qui concluait que « la solution magenta présente le meilleur compromis entre les études techniques, les effets environnementaux, socio-économiques et le coût d'investissement ». Par décision du secrétaire d'État chargé des transports en date du 5 mai 2017, il a été décidé de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique sur la base de la variante préférentielle magenta.

Sur cette base, le maître d'ouvrage a préparé un dossier d'enquête d'utilité publique dans lequel figure une étude d'impact qui a évalué précisément les impacts sur l'ensemble des thématiques à traiter. L'idée n'est donc pas de refaire de nouvelles études mais bien de les actualiser et de les compléter sur le tracé choisi. Pour preuve, le tracé géométrique de la variante magenta a été optimisé (tracé en plan, profil en long) selon la méthode ERC et des éléments de trafics ou d'accidentologie ont pu être ajoutés pour la bonne compréhension du dossier et pour répondre aux suggestions de l'autorité environnementale.

Le choix du positionnement de l'échangeur de raccordement RN147/RN520 a fait l'objet de comparaison au moment des études d'opportunité et pendant la phase de concertation du choix des variantes. Le maître d'ouvrage rappelle que le positionnement de l'échangeur à l'Est d'Anglard (variantes verte et bleue) était moins favorable qu'à l'Ouest d'Anglard (variantes magenta et orange) pour des raisons de sécurité (conditions de visibilité dégradée et courbes géométriques non conformes aux règles techniques de conception). Toutefois, cet aspect n'est pas le seul qui est contribué au choix de la variante magenta puisque l'analyse s'est faite sur l'ensemble des thématiques (cf. pièce I – bilan de la concertation du dossier d'enquête publique).

Le maître d'ouvrage confirme que la longueur du tracé magenta est estimée à environ 6,5 km contre 7 km pour la variante verte avec pour ces deux variantes environ 1,8 km à 2x1 voies en amont des raccordements et qu'en effet la grande majorité du trafic de la RN147 va vers l'Est. Là encore, le choix de la variante magenta ne s'est pas porté uniquement sur la plus faible longueur des variantes ou sur un flux directionnel majoritaire mais sur l'intégralité des avantages/inconvénients de chacune d'elles.

Si l'on compare la situation de projet (variante magenta) et la situation de référence à l'horizon 2043, le gain de temps pour les véhicules légers de la RN147 est estimé à environ 1,3 minute pour les véhicules légers et pour les poids-lourds à environ 2,9 minutes (cf. pièce G – évaluation socio-économique du dossier d'enquête publique). Ces gains de temps peuvent être jugés comme peu sensible mais appliqués à l'ensemble du trafic cela représente en valeur cumulée un gain d'environ 524 heures annuelles pour les VL. Le projet améliore ainsi les temps de parcours sur la section considérée.

Sur le plan administratif, les deux projets d'aménagement de RN147 au nord de Limoges et de la RN520 entre « Lavaud » et l'A20 sont bien deux projets distincts. Ces deux opérations sont donc soumises aux mêmes procédures mais de façon disjointes. L'enquête publique de l'opération RN520

aura lieu dès lors que les études préalables à la DUP seront achevées et que les procédures préalables, concertation inter-services, avis de l'autorité environnementale seront réalisées.

En ce qui concerne le projet d'autoroute entre Limoges et Poitiers, les éléments de réponse ont été apportés au point précédent.

Concernant les conditions de desserte de la ZA Océalim, le maître d'ouvrage a bien noté la demande de l'association de Couzeix en Mouvement qui rejoint celle de la commune de Couzeix (cf. 24.

Observations de Mme Baillat Sylvie 1ere adjointe à la mairie de Couzeix). Les éléments de réponse ont été apportés aux observations 51.1.5.

Concernant la route de la Cidrerie reliant « le Villageas » et « Lavaud », les études préalables menées après la concertation publique ont permis de préciser les éléments de conception géométrique qui ne permettent pas de maintenir l'ouvrage existant sur la RN520 pour la réalisation de l'échangeur. Toutefois, les habitants de ces deux hameaux pourront traverser la RN520 par la route d'Artugéras sans nécessiter un long détour (environ 2 km soit 5 minutes en voiture) et optimisant les voies déjà existantes de franchissement de la RN520. Cet allongement de parcours pour les usagers réguliers est à mettre en perspective avec le coût supplémentaire (> 1M€) que représenterait la reconstitution de la route de la Cidrerie sans compter les impacts sur le foncier nécessaire à ce rétablissement, le milieu naturel et humain, etc... C'est donc avec une approche coûts-bénéfices que le maître d'ouvrage a décidé de ne pas rétablir la route de la Cidrerie.

Pour l'allée des Chevreuils, chemin naturel à vocation principalement agricole, il a été fait le choix lors des études préalables d'optimiser le nombre de rétablissements déjà nombreux sur l'ensemble du linéaire du projet.

Sur les besoins d'emprises pour le projet et l'échangeur RN520/RN147, le maître d'ouvrage limitera au maximum les emprises nécessaires au projet pour minimiser l'impact sur les terres agricoles et étudiera avec les agriculteurs concernés les préjudices subis et les moyens pour conserver le même niveau de surface à exploiter ; l'aménagement foncier devrait pouvoir remédier aux impacts résiduels.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage signale que le PLU de la commune de Couzeix avait déjà prévu des emplacements réservés pour un accès sur la RN520 ainsi qu'une zone UiO pour l'extension de la zone d'activité d'Océalim sur des terrains actuellement exploités par des agriculteurs. Le projet RN147 Nord Limoges n'est donc pas en contradiction avec le PLU dans le secteur du futur échangeur entre « le Villageas » et la RN520. Les observations de la mairie de Couzeix recueillies pendant l'enquête publique indique même que les terres agricoles situées entre la rue du Puy d'Arthugéras et la route de Lavaud « pourraient être intéressantes pour Océalim ou Couzeix ».

L'association évoque la possibilité de ne réaliser qu'un demi-échangeur RN520/RN147 compte tenu des flux de trafics. L'objectif de cette opération est bien de relier la RN147 à la RN520 pour assurer l'intégralité des échanges possibles est-ouest et nord-sud.

L'association s'interroge sur la pertinence de la mise à 2x2 voies du projet RN147 Nord Limoges en comparaison de la déviation de la RN147 à Lussac-les-Châteaux conçue à 2x1 voies avec créneaux de dépassement avec des hypothèses de trafic du même ordre. Le maître d'ouvrage rappelle que ces deux opérations sont rentables au regard des bilans socio-économiques et que malgré un coût d'investissement à peu près similaire (92 M€ et 94 M€) et un linéaire comparable (6,5 km et 8,5 km) il est difficile d'assimiler ces deux opérations à deux projets quasi-identiques. En effet, la conception technique de la déviation de Lussac-les-Châteaux comprend trois viaducs sur la Vienne, le Goberté et les Ages de longueurs respectives 560 m, 180 m et 130 m représentant près de 30 % du coût du projet (~ 36 M€ TTC). La mise à 2x2 voies de la déviation de Lussac-les-Châteaux aurait nécessité, en outre, la construction de trois viaducs à 2x2 voies et auraient alors considérablement augmenté le coût du projet (+ 30 M€ au minimum) et remis en question la rentabilité économique de cette opération. C'est pourquoi le choix du maître d'ouvrage s'est porté sur une déviation à 2x1 voies avec créneaux de dépassement tout en considérant qu'elle répondait aux objectifs de l'opération et qu'elle était compatible avec les niveaux de trafics projetés. Concernant le projet RN147 Nord

Limoges, le parti d'aménagement à 2x2 voies de la RN147 répond aux objectifs de l'opération et reste largement plébiscitée par les acteurs économiques, les élus et les usagers de la RN147.

S'agissant de la solution alternative au tracé vert proposée par l'association, le maître d'ouvrage confirme que ces propositions ont été étudiées et le résultat présenté en comité de suivi le 17 février 2017 en présence de Monsieur Larcher président de l'association ainsi que dans les réponses faites dans le bilan de la concertation publique arrêté le 5 avril 2017.

Enfin, sans revenir dans le détail sur l'avis de l'Autorité Environnementale, celle-ci a salué « la bonne qualité globalement de l'étude d'impact » et a recommandé d'apporter des précisions sur des éléments de faiblesse de l'étude d'impact. Le maître d'ouvrage a veillé à apporter dans son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale les précisions demandées et à compléter le dossier d'enquête publique du projet.

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet apporte des réponses à l'ensemble des thématiques évoquées par l'association, certaines de ces thématiques ont été abordées dans les paragraphes précédents.

Limousin Nature Environnement (LNE) (contribution électronique C10)

Monsieur Michel GALLIOT, Président de LNE, a fait parvenir l'avis suivant :

Limousin Nature Environnement est la fédération des associations de défense de l'environnement en Limousin. Elle est agréée au titre de la protection de l'environnement.

En cette période de fin juin 2019, l'alerte canicule qui concerne les trois-quarts de la France est un signe évident du réchauffement climatique en cours. Les objectifs auxquels l'État français a souscrit afin de limiter le réchauffement global à 1,5°C nécessitent de mobiliser tous les efforts pour d'abord éviter les impacts sur le milieu naturel, et en particulier éviter de contribuer à augmenter les émissions de gaz à effet de serre et l'artificialisation des sols. Sur chacun de ces enjeux, ce projet est une véritable provocation au bon sens.

Son titre peut induire en erreur le public car il ne s'agit pas d'un simple « aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au nord de Limoges » mais de la création d'une route nouvelle.

Toutes les études montrent que la création de routes nouvelles augmente le trafic. Dans le cas présent, sur un axe reliant deux métropoles régionales, la mise à 2x2 voies sera un aspirateur à camions et conduira aussi à une augmentation du trafic sur la périphérie de Limoges, en particulier sur la RN 520 et sur l'A20 traversant la ville de Limoges. L'étude d'impact, qui constate 8000 véhicules actuellement, envisage selon les horizons 2023 ou 2043, entre 10000 et 13000 sur la nouvelle route (page 121), auxquels il faudra ajouter le trafic local qui restera sur l'ancienne route. L'Autorité environnementale évalue l'augmentation du trafic total (RN 147 déclassée + RN 147 nouvelle) à environ 3000 véh/j en 2043.

Ce projet est présenté en occultant des projets connexes, comme le projet d'autoroute sur l'ensemble du parcours, la liaison La Croisière-Saint Junien ou le projet sur la RN520. Il n'est pas remis dans le contexte général des liaisons longue distances.

Ce projet sera néfaste autant en termes d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre qu'en termes de pollutions de l'environnement naturel et de l'agglomération. Mais, comme le remarque l'Autorité environnementale (Avis délibéré n°2018-111 adopté lors de la séance du 6 mars 2019), le dossier soumis à l'EP ne comporte pas de partie dédiée aux émissions de gaz à effet de serre : elle juge nécessaire la réalisation d'une telle partie afin d'avoir une vision globale des émissions liées au projet, aussi bien en phase d'exploitation que de construction, car, « au vu des volumes de matériaux mis en œuvre, cette dernière est susceptible d'avoir un impact significatif ».

Alors que tous les EPCI du territoire sont en phase d'élaboration de leurs PCAET (plan climat air-énergie territorial), alors que la loi sur la transition énergétique et la loi de reconquête de la

biodiversité demandent des efforts pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques, de stopper l'artificialisation des terres agricole et naturelle, de limiter l'extension des villes en relocalisant les habitations et les entreprises, de stopper l'érosion de la biodiversité, ce projet est à l'opposé de ce qu'il faudrait faire.

Nous remarquons que l'étude d'impact passe totalement sous silence toutes ces incidences, allant même jusqu'à se féliciter de favoriser l'étalement urbain vers le nord de l'agglomération. Il y manque en particulier le bilan énergétique en comparant la situation actuelle à une situation future aux horizons 2030 et 2050. Le bilan carbone annoncé, pour la phase de fonctionnement, représente les émissions de 13000 habitants supplémentaires. Il est étonnant de voir que ce bilan est effectué à trafic constant, sans donner de chiffres pour ce trafic.

L'étude sur la qualité de l'air utilise des chiffres sur le trafic prévu, chiffres qui ne sont pas dans le corps de l'étude d'impact. Mais surtout elle se limite aux impacts sur la zone rurale du projet. Elle n'a pas évalué la surfréquentation de la RN520 et de l'A20 dans la ville de Limoges.

Dans les séquences d'évitement et de compensation, il n'y a rien sur ces aspects de GES, d'énergie, de pollution de l'air. En ce qui concerne la biodiversité, la compensation est souvent un Jeurre. Comment faire revenir une espèce rare qui disparaît ? Comment compenser la rupture de continuité que représente une 2X2 voies, les quelques passages prévus ne remplaçant pas la perte ? Il conviendrait de désartificialiser une superficie au moins équivalente à la superficie qui sera goudronnée.

Il n'est rien précisé sur la manière dont vont être gérés les espaces de compensation ni qui le fera. On peut craindre que 10 ans après, les mares, les zones humides, les ornières, les gîtes artificiels etc, soient laissés à l'abandon. Le projet d'autoroute concédé, s'il voit le jour, sera probablement l'occasion d'oublier les promesses.

LNE rappelle sa position concernant les infrastructures routières nouvelles.

Considérant le risque climatique et les engagements de la France de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre, considérant les engagements de la France à limiter l'artificialisation des sols, considérant les engagements de la France à stopper la perte de biodiversité sur son sol, considérant la nécessaire remise en question de la trop faible part du transport ferroviaire des marchandises, LNE n'est pas favorable à la réalisation de nouvelles voies routières à grande vitesse. Dans le cas de ce projet, elles sont des incitations à multiplier les déplacements et à augmenter le nombre de camions, pour un gain de temps que l'Autorité environnementale évalue à environ 1,3 minutes pour les véhicules légers et 2,9 minutes pour les poids-lourds en 2043 !

LNE est soucieux d'améliorer la sécurité routière et de travaux pouvant réduire les risques d'accidents. LNE ne s'oppose donc pas à certains aménagements pour améliorer la circulation et réduire les nuisances, comme des créneaux de dépassement, le contournement de certains villages ou la réalisation d'ouvrages d'art dans certains secteurs où le tracé est accidentogène. La part de budget prévue pour financer ce projet pourrait ainsi utilement leur être transférée.

Réponse du porteur de projet

Le maître d'ouvrage rappelle que ce projet a fait l'objet d'une étude d'impact afin d'évaluer les effets notables du projet sur l'environnement dans un contexte où la France s'est dotée de lois et règlements pour préserver l'environnement tout en autorisant le développement des infrastructures de transports. Ainsi, ce projet a été mené selon la démarche ERC dans un souci de minimiser les effets négatifs que le projet peut entraîner et de prévoir les mesures de compensation si besoin.

Concernant les évolutions de trafic sur le périmètre étudié, la section nouvelle en 2043 accueillera près de 12920 véh/j et 6610 véh/j sur la RN147 déclassée soit près de 19530 véh/j au total. Si l'on compare avec le trafic (16570 véh/j) en 2043 en option de référence, il est constaté une augmentation d'environ 2960 véh/j.

Suite à la demande de complément de l'Autorité Environnementale, le maître d'ouvrage a complété l'étude d'impact et en particulier les évolutions de trafic sur les voies affectées par le projet. L'étude

complémentaire permet de caractériser les trafics induits par la création du projet et de constater que le projet aspire une partie du trafic de la RD39 entre Peyrillac et Nieul (baisse de 1000 veh/j), de la RD20 (baisse de 2000 véh/j), ces deux routes étant concurrencées par le projet de mise à 2x2 voies de la RN147.

Ainsi, en tenant compte des relations origines-destinations qui empruntent aujourd'hui la RN147 au niveau de la section étudiée, il n'est pas exact de comparer uniquement la seule RN147 actuelle avec la future RN147 et l'ancienne RN147 pour évaluer l'évolution du trafic global sur le périmètre d'étude.

Sur la prise en compte des autres projets routiers connexes, l'étude de trafic intègre les projets prévisibles à la mise en service 2023 et à l'horizon 2043 comme la mise à 2x2 voies de la RN520, le développement des zones d'activités de la Communauté Urbaine de Limoges Métropole et les volumes de trafics associés à ces créations d'emplois, la croissance du trafic au fil de l'eau, etc.

Le projet autoroutier concédé n'a pas été pris en compte.

A la suite de la remarque de l'Autorité Environnementale, le maître d'ouvrage a complété l'étude d'impact (cf. chapitre 10 de la pièce E du dossier d'enquête publique) par une analyse des effets du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Le bilan carbone présente les résultats des émissions de CO₂ pour les différentes phases du projet (Étude et Conception, Travaux et Exploitation). Ce bilan reste un indicateur pour le public et le maître d'ouvrage qui peut s'en servir pour diminuer l'empreinte carbone en phase chantier par exemple en cherchant à optimiser le réemploi des matériaux du site et ainsi limiter l'import et le transport de matériaux. Par ailleurs, il est difficile d'établir avec certitude des quantités d'émissions de CO₂ en phase d'exploitation compte tenu des changements de comportement des individus et des entreprises dans leur gestion des déplacements, des progrès technologiques des véhicules, etc...

Concernant les impacts sur la biodiversité, l'étude d'impact recense les habitats, la faune et la flore impactée par le projet et propose des mesures de réduction ainsi que des mesures de compensation (cf. chapitre 6.3 - Pièce E du dossier d'enquête publique) comme la création de haies, de mares, de gestion d'îlots de vieillissement, etc... Ces éléments seront précisés dans le dossier d'autorisation environnementale qui sera soumis à enquête publique quand les études de détail auront suffisamment avancées.

Ces mesures de compensation feront l'objet d'un suivi par un prestataire compétent en la matière sur une durée variant de 5 à 30 ans selon les mesures considérées. Le maître d'ouvrage a anticipé la recherche de foncier pour ces mesures compensatoires avec la convention passée avec la SAFER Limousin. Plusieurs hectares de terrains ont déjà été acquis pour de la restauration écologique. Les réserves foncières réalisées par SNCF Réseau pour le projet de LGV Poitiers-Limoges devraient également pouvoir être utilisées pour cette opération routière.

Le maître d'ouvrage prendra également l'attache d'un coordonnateur environnemental pour définir le plan général de respect de l'environnement pour les entreprises de travaux retenus et vérifier le respect des mesures de protection de l'environnement en phase travaux.

Globalement, ce projet contribue à améliorer la sécurité routière de la RN147 et les nuisances subies par les riverains tout en préservant l'environnement par des mesures de réductions et de compensations des impacts générés par le projet.

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet apporte des réponses aux thématiques évoquées, certaines de ces thématiques ont été abordées dans les paragraphes précédents.

Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne (contribution L4 Nieul)

Monsieur Bertrand VENTEAU, Président de la Chambre d'agriculture a fait parvenir le courrier suivant :
Le désenclavement de la Haute-Vienne est une nécessité économique. La création d'une 2 x 2 voies entre Limoges et Poitiers ne peut plus attendre. Ce projet de 6.5 km au nord de Limoges s'inscrit dans cette démarche.

Ce type d'infrastructure impacte l'espace agricole et l'activité économique des agriculteurs.

Il est indispensable de prévoir des moyens financiers et techniques à la hauteur du préjudice subi :

- Mettre en place immédiatement des réserves foncières pour compenser la perte de surface et pour faciliter l'aménagement foncier,
- Réaliser les travaux permettant de compenser les préjudices des travaux parcellaires [ex : recherche et captage de sources, rétablissement des points d'abreuvement, réparation des drainages et autres réseaux, ...]
- Au même titre que la transparence environnementale, prévoir une transparence agricole : des passages et accès agricoles pour troupeaux et matériel,
- Réaliser des études technico-économiques spécifiques pour les exploitations les plus lourdement impactées,
- Mettre en œuvre et appliquer les protocoles d'indemnisation permettant une prise en compte totale des dommages subis (sondages géotechniques, archéologie préventive, phase travaux, éviction, ...) pour les exploitants agricoles et les propriétaires.

Au vu de l'importance du prélèvement des surfaces agricoles pour artificialisation (10 ha/km), le Bureau de la Chambre d'Agriculture demande la compensation de pertes de foncier par abondement du fonds de compensation collective économique agricole.

Réponse du porteur de projet

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN147 soustrait environ 60 ha à l'activité agricole selon l'étude d'impact agricole menée par la Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne. Les différents impacts ont bien été identifiés et appréhendés par le maître d'ouvrage suite à cette étude agricole et aux observations recueillies lors de l'enquête publique où quelques exploitants ont fait part de leurs inquiétudes.

Le maître d'ouvrage a saisi le 12 juillet 2018 le président de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier afin d'étudier l'opportunité de réaliser un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) dans le cadre de cette opération routière. Dans le cas d'un aménagement foncier, celui-ci consistera à redistribuer des parcelles morcelées et dispersées pour améliorer les conditions d'exploitation agricoles et forestières des exploitants et remédier aux dommages causés par l'infrastructure créée. Le maître d'ouvrage finance ces études et les travaux connexes qui seront définis.

La convention passée le 13 décembre 2017 avec la SAFER Limousin pour la constitution de réserves foncières pour la construction de l'infrastructure et la réalisation des mesures compensatoires doit également permettre le stockage de terrains pour faciliter au moment de l'aménagement foncier les échanges de parcelles et compenser les pertes de surface agricole.

Enfin, en concertation avec les propriétaires et exploitants, il sera recherché toutes les solutions pour éviter les nuisances ou préjudices pendant les travaux et selon les cas des indemnités seront proposées individuellement selon le montant des préjudices subies et des protocoles d'indemnisation mis en place. En application de l'article 28 de la loi du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt, une étude préalable sera diligentée par le maître d'ouvrage pour évaluer les conséquences négatives du projet sur l'économie agricole et proposer des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire.

Avis du commissaire enquêteur

Les réponses du maître d'ouvrage sont de nature à rassurer la chambre d'agriculture sur le devenir de l'activité agricole dans le secteur du projet.

Cyclo Club Couzeixois (contribution électronique C04)

Contribution de Monsieur Xavier DELCAMBRE, Président du Cyclo Club Couzeixois :

Contribution à l'enquête publique pour mise à 2 fois 2 voies sur 6.5 km au départ de la RN 520.

Les adhérents du club de cyclos de Couzeix (52 personnes) connaissent parfaitement la zone concernée par ce projet puisque c'est très souvent notre route pour quitter Couzeix en vélo ou en VTI (Couzeix -le Villageas-Puys d'Arthugéras moins fréquentée).

Nous avons déjà attiré l'attention de certains adjoints au Maire en émettant des réserves sur la pertinence du choix de ce tracé Magenta lors de la concertation. Effectivement nous pratiquons toutes les routes et les chemins environnants et il nous semblait plus judicieux de passer entre le Teilhol et Frègèfond, puis haut Chamboursat pour rejoindre la RN en face des Ribières par le tracé vert. Ce cheminement étant plus court et moins pentu (et les cotes on sait ce que c'est !).

Il nous avait été dit qu'il ne fallait pas s'inquiéter toutes les routes et chemins seraient rétablis....Le projet retenu n'a pas tenu ses promesses. Il y a donc 2 axes majeurs coupés pour nous, à savoir la route de la cidrerie et l'allée des chevreuils, mais aussi pour les riverains et autres Couzeixois marcheurs ou amoureux de la nature préservée. Nous n'évoquerons pas la détresse des habitants à proximité de cette future route...

Mais en y regardant de plus près ce tracé magenta rallonge et va faire consommer davantage de carburant et cela sans gagner de temps, alors quel intérêt y a-t-il à faire cette route, en 4 voies ! D'autant plus que le trafic y sera 2 fois plus faible que la RN 520 qui est en 2 voies seulement ? Et la suite d'une future route au-delà de la Pivauderie vers Conore ou vers Neuvillas ne nous paraît si évidente à insérer dans le paysage.

Nous pensons vous avoir donné un sens de l'inutilité publique du projet.

Réponse du porteur de projet

Le maître d'ouvrage confirme le non rétablissement de ces 2 voies « route de la Cidrerie » et « l'allée des Chevreuils » pour les raisons déjà évoquées. Les vélos pourront emprunter en voie de substitution la route d'Arthugéras pour franchir la RN520 et la route de Lavaud pour rejoindre « la Valette ».

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet propose des itinéraires de substitution.

54- Observations des Maires des communes concernées

Couzeix (contribution L3 Couzeix)

Madame Sylvie BAILLAT, lière adjointe au Maire de Couzeix a fourni la contribution suivante :

Depuis maintenant deux ans, les collectivités, et en particulier celles directement concernées, soient la commune de Couzeix, la commune de Nieul et la Communauté Urbaine de Limoges Métropole, sont invitées, par les services de l'État, à se prononcer sur le projet de mise à 2X2 voies de la RN 47 au Nord de Limoges.

Plusieurs délibérations ont été prises, que vous trouverez en annexe, dont je vais vous résumer les principaux points ci-dessous.

Nous tenons à vous rappeler que la commune a toujours émis un avis favorable au développement d'un projet de mise à 2X2 voies entre Limoges, Bellac et Poitiers. Les chiffres, en terme de trafic et d'accidentologie ainsi que son intérêt pour le développement de l'agglomération de Limoges et du

nord-ouest du Département de la Haute-Vienne ne laissent aucun doute quant à la nécessité d'un tel projet sur notre territoire.

Nous émettons seulement un certain nombre de réserves sur le tracé proposé, qui peut avoir des impacts non négligeables sur notre commune, sa population et sur l'ensemble de l'agglomération.

Tout d'abord, la commune de Couzeix exprime son désaccord sur le raccordement du projet au niveau de la RN520 qui s'effectue grâce à un nouvel échangeur. Le tracé impacterait fortement une partie de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) Océalim, qui fait actuellement l'objet d'études en vue d'y aménager, à court terme, de nouveaux terrains nécessaires au développement du territoire et de l'emploi (voir délibérations n°1 du 24/09/2018 et n°21 du 08/04/2019).

Aussi, nous renouvelons notre demande sur la possibilité de revoir l'implantation de l'échangeur. Sur les premiers plans présentés par les services de l'Etat, le positionnement de l'échangeur était dessiné au niveau du pont de la route de la Cidrerie. Cette implantation n'avait pas d'impact sur la zone d'activités Océalim.

De plus, le Plan Local d'Urbanisme de Couzeix prévoit, depuis 2007, un emplacement réservé pour la réalisation de cet échangeur, du côté Ouest de la route de la Cidrerie.

Cette implantation, en réduisant de 2ha la surface de développement du Parc d'Activités Océalim, remet aujourd'hui en cause son extension alors que nous avons quotidiennement des demandes d'implantation d'entreprises sur ce secteur. La commune de Couzeix et la Communauté Urbaine se trouvent donc pénalisées dans l'installation de nouvelles activités : impact négatif sur l'économie et l'emploi

Nous souhaitons également un accès direct en sortie de la RN520 en direction de l'A20 et de la Zone Industrielle Nord qui renforcerait l'attractivité du parc d'activités Océalim et la dynamique avec les autres parcs d'activités (parc d'activités Nord et Grande Pièce) tout en réduisant la circulation des poids lourds sur le réseau secondaire Départemental et Communal : impact environnemental négatif et impact financier sur les coûts structurels des routes.

Le tracé prévoit également des rétablissements sur lesquels nous nous sommes déjà exprimés en émettant des réserves (voir délibération n°25 du 03/12/2018) à savoir :

- Nous déplorons qu'il ne soit pas prévu de rétablissement de la route de la Cidrerie entre les hameaux du Villageas et de Lavaud. Nous ne souhaitons pas que la commune et sa population subissent de nouvelles coupures comme lors de la réalisation de la D2000 (future RN520). La commune entend aujourd'hui, avec le projet 2x2 voies de la RN 147, ne pas subir une nouvelle fracture de son territoire et souhaite pérenniser l'axe de circulation de la route de la Cidrerie.
- La commune de Couzeix entend également conserver la qualité et la diversité de ses chemins de randonnée. Là encore, le projet propose simplement de supprimer un des circuits de randonnée les plus empruntés du territoire et de le rétablir sur une route perdant ainsi tout son intérêt. Nous demandons donc de maintenir le circuit de randonnée « Collines et Hameaux » sur son tracé actuel.
- Enfin, le rétablissement entre la rue du Puy Arthugéras et la route de Lavaud, long de 785 mètres, va consommer du terrain dans une zone agricole qui pourrait être intéressante pour Océalim ou Couzeix,

Aussi, nous regrettons que ce projet soit en totale déconnection avec le projet de doublement de la RN 520. Il nous semble aujourd'hui primordial, en particulier au niveau de son raccordement avec l'autoroute A20 à Grossereix, au vu de la circulation actuelle saturée, que l'aménagement global de notre territoire nous amène à émettre un avis favorable au projet d'autoroute concédée sur la totalité du tracé Limoges Bellac Poitiers.

Cette solution de partenariat Public/Privé permet d'avoir un projet sur l'ensemble du tracé et évite l'aménagement de « tronçons » avec systématiquement des procédures administratives lourdes, coûteuses et chronophages et permet ainsi d'avoir une planification sur un plus court terme.

Réponse du porteur de projet

Le maître d'ouvrage prend acte du fait que la commune de Couzeix a toujours délibéré favorablement à la mise à 2x2 voies de la RN147 entre Limoges et Poitiers. Ce projet constitue une amorce à l'aménagement de cet itinéraire Poitiers-Limoges dont plusieurs tronçons sont inscrits au CPER 2015-2020.

Le maître d'ouvrage rappelle que ce projet a fait l'objet d'échanges à plusieurs reprises avec les membres du comité de suivi (élus, associations, chambres consulaires, services administratifs...) lors des réunions (1^{er} avril 2016, 1 juillet 2016, 17 février 2017 et 31 mai 2018) pour faire état de l'avancement du dossier de l'aménagement de la 2x2 voies au Nord de Limoges.

D'autres procédures réglementaires telles que la concertation inter-services locale, la réunion d'examen conjoint et les différentes consultations ou réunions de travail avec les élus de Couzeix ont permis dès le début de recenser les besoins de la collectivité et de répondre sur la faisabilité ou non des demandes exprimées.

À plusieurs reprises, la collectivité a en effet manifesté la nécessité de développer les accès directs de la ZA Océalim vers la RN520 et a plus récemment exprimé son souhait de ne pas gréver des terrains susceptibles de réduire les possibilités d'extension de la ZA Océalim.

Sur la possibilité de créer des accès directs en sortie sur la RN520 en direction de l'A20, le maître d'ouvrage a indiqué à plusieurs reprises (comité de suivi, bilan de la CIS locale, réunion d'examen conjoint...) qu'il n'était pas possible de réaliser cet accès direct pour des raisons de sécurité. En effet, cet échangeur est conçu pour permettre les échanges entre la RN147 et la RN520 en toute sécurité pour les usagers de ces voies et selon les règles techniques définies pour ce type d'aménagement. Il est vivement déconseillé de mélanger du trafic local par des bretelles complémentaires avec du trafic de transit sur ce type d'échangeur.

Concernant l'extension de la ZA d'activité d'Océalim, la création de l'échangeur RN147/RN520 impacte en effet une partie des terrains classés UiO destiné à une extension de la zone d'activités. Le maître d'ouvrage, dans le cadre de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Couzeix, a inscrit un emplacement réservé (ER n°19) destiné à la réalisation de l'échangeur. Toutefois, cet impact est relativement limité (environ 2 ha) au regard de la surface disponible (25 ha) pour l'extension de la zone d'activités.

Par ailleurs, le MOA rappelle que le projet de mise à 2x2 voies de la RN520 prévoit la sécurisation de l'échangeur d'Anglard qui à terme renforcera la sécurité des échanges RN520/RD747 et la desserte vers la ZA Océalim sans pénaliser ainsi l'attractivité de cette zone d'activités.

S'agissant de la route de la Cidrerie, le dossier de concertation inter-services ainsi que le dossier soumis à la réunion d'examen conjoint faisait état de la suppression du passage supérieur existant franchissant la RN520. La délibération du conseil municipal du 24 septembre 2018 et le procès verbal de la réunion d'examen conjoint du 4 février 2019 ne font pas état d'une demande particulière de la municipalité sur le maintien de ce franchissement.

Le maître d'ouvrage confirme que la route de la Cidrerie reliant les hameaux du « Villageas » et de « Lavaud » ne pourra être maintenue puisque la création de l'échangeur RN147/RN520 oblige la suppression de l'ouvrage existant de franchissement de la RN520. Les habitants de « Lavaud » et du « Puy d'Artugéras » pourront rejoindre le centre bourg de Couzeix par les routes adjacentes existantes (route du Got à l'est et route d'Artugéras à l'ouest) qui permettent le franchissement de la RN520.

Cette suppression de l'ouvrage va certes entraîner un rallongement de parcours (environ 2km) pour les usagers de ces hameaux pour rejoindre le centre bourg mais le coût de réalisation d'un ouvrage (supérieur à 1M€) est un compromis (coût/bénéfice) pour maîtriser le coût global du projet au regard de l'intérêt général.

Concernant le chemin de randonnée actuel « Circuit des collines et des hameaux » long de 12 km, le passage supérieur de la Cidrerie permettra de rétablir le chemin intercepté et de maintenir le circuit

sur son tracé actuel. Pour le reste du circuit, celui-ci sera maintenu à l'identique avec une unique modification de la variante passant par l'allée des Chevreuils. Cette modification, sur une petite partie du circuit, ne devrait pas remettre en cause la qualité et l'intérêt de ce circuit pour les usagers.

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet apporte des réponses satisfaisantes à la commune de Couzeix.

Nieul (contribution L3 Nieul)

Madame Béatrice TRICARD, Maire de Nieul a remis la contribution suivante :

La commune de Nieul maintient son avis émis le 6 février 2019, transmis à Madame la Directrice des infrastructures de transport, avec les restrictions suivantes, dans la mesure où cette route nationale aura le statut de route express :

- La propriété de l'ouvrage d'art du Haut Gandeloup devra se limiter à la couche de roulement, aux trottoirs et garde-corps et donc exclure la structure de base du pont ;
- La modification du PLU sera conduite par les services de l'État en lieu et place d'un bureau d'étude privé et non aux frais de la commune
- Des protections acoustiques devront être réalisées côté Haut Gandeloup

Réponse du porteur de projet

Le maître d'ouvrage prend note des demandes de Mme le Maire au sujet de la propriété et l'entretien de l'ouvrage d'art (passage supérieur) du Haut-Gandeloup 2. Conformément au décret 2017-299 du 8 mars 2017 portant sur la répartition des charges de surveillance, d'entretien de réparation et de renouvellement des ouvrages d'art de rétablissement des voies, le maître d'ouvrage proposera une convention entre l'État et la collectivité pour définir les responsabilités qui incombent à l'État constructeur de l'ouvrage et la collectivité qui en deviendra propriétaire lors du transfert à la mise en service de l'infrastructure. Cette convention fera l'objet d'un échange technique entre les services de la DREAL et la collectivité.

Pour la mise à jour du PLU suite à la MECDU, le maître d'ouvrage rappelle comme il est indiqué dans le PV d'examen conjoint du 4 février 2019 que la commune n'aura pas de dépenses à prévoir puisque la DUP de l'opération emportera la mise en compatibilité du PLU de Nieul. Une assistance de la DDT pourra être envisagée pour l'édition de plans et pièces écrites du règlement et vérifier la conformité des documents avant publication sur le Géoportail de l'urbanisme.

Les protections acoustiques prévues dans le secteur du Haut-Gandeloup seront réalisées conformément aux mesures de réduction indiquées dans le dossier d'enquête publique (pièce E – étude d'impact).

Avis du commissaire enquêteur

Le porteur de projet apporte des réponses satisfaisantes à la commune de Nieul.

55 – Avis des services consultés ((cahier n°1 – pièce K)

55.1 – Avis du Directeur Départemental des Finances Publiques

L'estimation globale et sommaire faite par les finances publiques est datée du 30 août 2018 à une durée de validité de 2 ans, elle porte sur :

- 22 ha de surfaces boisées ;
- 60 ha de surfaces agricoles ;
- une habitation avec étang de 8 ha dans le secteur de Pigeard sur la commune de Nieul ;

- potentiellement 3 habitations rue du Puy d'Arthugas sur la commune de Couzeix ;
- une propriété à usage mixte agricole au Petit Lavaud ;
- des indemnités diverses ;

55.2 – Avis du département et des communes concernées sur le classement en route express

Avis du département

Lors de la séance plénière du 20 décembre 2018, le Conseil Départemental de la Haute-Vienne :

- décide d'approuver le projet de d'aménagement à 2x2 voies de la RN147 ;
- décide d'approuver les principes de rétablissement des RD 39 et 28 ;
- décide de donner un accord de principe sur le classement dans le domaine public routier départemental des emprises pour un linéaire total d'environ 6 km sous réserve d'une convention à venir entre l'Etat et le Département ;
- demande à l'Etat :
 - de réserver la possibilité de création d'une aire de covoiturage de 25 à 30 places à hauteur de La Pivauderie ;
 - de rétablir ou de trouver un tracé de substitution de l'itinéraire en cours d'inscription au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée ;
- prend acte :
 - du classement des ouvrages de franchissement de la RD39 et rd28 dans le domaine public routier de l'Etat ;
 - de l'étape à venir relative à l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier et donne délégation au Président pour conduire la procédure.

Avis de la commune de Couzeix

Dans sa délibération en date du 24 septembre 2018, le Conseil Municipal :

- demande la révision de l'implantation de l'échangeur de raccordement du projet avec la RN520 afin de ne pas pénaliser le potentiel d'attractivité de la ZAC OCEALIM ;
- demande la prise en compte d'un accès direct en sortie sur la RN520, en direction de l'A20 avec diffuseur ;
- émet un avis favorable à la classification en route express du projet.

Dans sa délibération en date du 3 décembre 2018 le conseil municipal :

- décide de valider le principe de rétablissement de la Route de la Cidrerie et de la Route de Lavaud tel que proposé par l'état ;
- demande que soit maintenu le circuit de randonnée « Collines et Hameaux » sur son tracé actuel ;
- demande aux services de l'état de rétablir l'ensemble de la Route de la Cidrerie entre les hameaux de Villagéas et de Lavaud (plan joint à la délibération) ;
- de valider le principe de répartition des charges liées à l'ouvrage d'art de rétablissement de la route de la Cidrerie.

Avis de la commune de Nieul

Dans sa délibération en date du 26 septembre 2018, le conseil municipal émet à l'unanimité un avis favorable au projet dans la mesure où cette route nationale aura le statut de route express, avec les restrictions suivantes :

- La propriété de l'ouvrage d'art du Haut Gandeloup devar se limiter à la superstructure (couche de roulement, trottoirs et garde-corps) et donc exclure la structure de base du pont, le conseil autorise Mme le Maire à signer la convention à passer entre l'Etat et la commune concernant la répartition des charges ;
- La modification du PLU sera conduite par les services de l'Etat et non aux frais de la commune ;
- Des protections acoustiques devront être réalisées côté Haut Gandeloup.

55.3 – Avis des collectivités au titre de l'article L122-1-V du code de l'environnement

Avis de la commune de Nieul

Dans sa délibération en date du 6 février 2019, le conseil municipal émet un avis favorable au projet dans la mesure où cette route nationale aura le statut de route express, avec les restrictions suivantes :

- La propriété de l'ouvrage d'art du Haut Gandeloup devar se limiter à la superstructure (couche de roulement, trottoirs et garde-corps) et donc exclure la structure de base du pont
- La modification du PLU sera conduite par les services de l'Etat et non aux frais de la commune ;
- Des protections acoustiques devront être réalisées côté Haut Gandeloup.

Conseil Départemental de la Haute-Vienne

Dans sa lettre du 12 mars 2019, le Président confirme l'avis favorable formulé par délibération de l'Assemblée départementale en date du 12 février 2019 (document non joint au dossier), sous réserve de la prise en compte des éléments précédemment fournis lors de la séance plénière du 20 décembre 2018.

Absences de réponses et donc d'avis pour les collectivités suivantes qui n'ont pas répondu dans les délais impartis :

- Chaptelat ;
- Couzeix ;
- Saint Jouvent ;
- Communauté de communes Elan Limousin Avenir Nature ;
- Communauté Urbaine de Limoges Métropole ;
- Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine.

55.4 – PV de la réunion d'examen conjoint relative à la MCDU de Nieul et Couzeix

Le PV de cette réunion est daté du 4 février 2019.

Cette réunion s'est déroulée en préfecture sous la présidence de M. Seymour MORSY Préfet de la Haute-Vienne.

Etaient présents les représentants :

- des collectivités : Nieul ; Couzeix ; Communauté Urbaine Limoges Métropole.
- des services de l'Etat : Préfecture de la Haute-Vienne ; DREAL NA ; DDT 87.
- des autres personnes publiques : Conseil départemental ; Chambre des métiers ; Chambre d'agriculture ; Chambre de commerce et d'industrie.

Etaiant excusées : l'ARS Limousin ; la DDCSPP ; la DIRCO ; l'UDAP Haute-Vienne qui a envoyé son avis.

Après une présentation du projet et de la procédure MCDU par la DREAL NA, et des éclaircissements sur certains points du dossier évoqués par les participants, il est décidé de soumettre le projet tel que présenté à l'enquête publique.

55.5 – Avis de la Chambre d'Agriculture 87

Avis de la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne en date du 13 septembre 2018 :

Les éléments transmis montrent clairement que l'activité agricole, et en particulier l'élevage, très majoritaire sur la zone prévue, va être impactée. En effet, la surface agricole des exploitations est majoritairement constituée de prairies permanentes qui contribuent d'une part à leur équilibre économique mais jouent également un rôle majeur en faveur de la biodiversité. Cette situation ne nous semble pas prise en compte à sa juste valeur dans l'étude d'impact et nous amène à deux réflexions :

- 1. En premier lieu, nous souhaitons qu'un chapitre particulier soit consacré à la relation entre impacts agricoles et maintien d'un bon état écologique des surfaces perturbées. Il est important que des propositions spécifiques soient prévues et financées pour accompagner les agriculteurs lors de la phase « chantier », puis lors de la phase « exploitation », notamment sur les zones qui seraient restituées à l'agriculture [merlons paysagers issus de dépôts d'excédent de matériaux (170 000 m³) et surfaces nécessaires au chantier (36.70 ha)], ainsi que sur les aménagements nécessaires pour maintenir l'activité agricole.*
- 2. En second lieu, une étude sur la compensation collective économique agricole mérite d'être réalisée. En effet, près de 60 ha de SAU seront soustraits à la production et il est indispensable de quantifier l'impact de cet aménagement du fait de la forte relation entre le maintien de l'activité agricole et le maintien du bon état écologique du milieu.*

Vous comprendrez que les impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles et les aménagements devront être compensés.

55.6 – Avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)

Avis de l'INAO en date du 17 septembre 2018 :

La commune de Nieul est située dans l'aire géographique de l'AOP « Pomme du Limousin ». Elle appartient également aux aires de production des IGP « Agneau du Limousin », « Chapon du Périgord », « Haute Vienne » (vin), « Jambon de Bayonne », « Porc du Limousin », « Poularde du Périgord », « Poulet du Périgord » et « Veau du Limousin ».

La commune de Couzeix est située dans l'aire géographique des IGP « Agneau du Limousin », « Chapon du Périgord », « Haute Vienne » (vin), « Jambon de Bayonne », « Porc du Limousin », « Poularde du Périgord », « Poulet du Périgord » et « Veau du Limousin ».

Une étude attentive du dossier amène l'INAO à faire les observations qui suivent :

Il est indiqué en annexe 1 du dossier d'enquête publique (« Etude d'impact du projet routier sur l'activité agricole » réalisée par la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne) que 60 hectares à minima seront soustraits à l'activité agricole dont 48 ha de terres agricoles exploitées à ce jour par 8 éleveurs de bovins et/ou d'ovins. Cette consommation importante de foncier agricole aura des effets négatifs sur les exploitations agricoles de ce secteur et en particulier sur des productions sous signes d'identification de la Qualité et de l'Origine (SIQO).

Le projet de tracé présenté impacte notamment l'exploitation agricole d'un opérateur habilité en IGP « Agneau du Limousin », localisée sur la commune de Nieul. Cette exploitation serait réduite de 13 ha de terrains cultivables auxquels il faut ajouter plus de 1 ha de délaissé ou de parcelles inaccessibles. Le projet va également avoir pour conséquences de supprimer le point d'abreuvement ainsi que le bâtiment d'élevage du troupeau de brebis, et va perturber les déplacements. Comme préconisé dans cette étude d'impact, il conviendra de mettre en place des aménagements et des réserves foncières pour palier à cette situation.

De plus, deux autres opérateurs produisant sous Label rouge (LA 22/88 "Viande fraîche et surgelée de gros bovins de race limousine" et LA 23/88 "Viande bovine d'animaux jeunes de race limousine") sont impactés par ce tracé.

Compte tenu de cet état des lieux en matière de productions sous SIQO, sous réserve de limiter au maximum les impacts de ce projet sur l'activité agricole, en privilégiant les aménagements les plus économes en foncier et en compensant les pertes de foncier agricole en référence aux SIQO produits, l'INAO ne s'opposera pas à ce projet.

55.7 – Avis du centre National de la Propriété Forestière

Avis du Centre Régional de la Propriété Forestière Nouvelle-Aquitaine en date 6 septembre 2019 :

Suite à l'examen du dossier d'étude d'impact de la 2X2 voies RN 147 Nord Limoges, je vous indique que le document de gestion répertorié comme un Plan Simple de Gestion est en précisément un Code des Bonnes pratiques sylvicoles.

L'ensemble des forêts concernées par le projet est géré ou susceptible de gestion, il conviendra donc d'examiner le rétablissement des accès et possibilités de sorties des bois des parcelles.

Lors de la création des infrastructures utiles aux travaux, il pourrait être opportun d'envisager des ouvrages qui pourront, une fois les travaux terminés, être réutilisés à des fins de gestion forestière : pistes, places de dépôt...

Enfin, lors de l'aménagement foncier, le foncier forestier devra être examiné dans l'objectif de réduire le morcellement afin d'améliorer les conditions de gestion et d'exploitation des bois.

VI - AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

61 - Sur le dossier

Le dossier est complet, conforme à la législation en vigueur, très volumineux, très technique et pas très lisible pour le grand public notamment pour ce qui concerne l'étude d'impact et toutes ses annexes.

Réponse du porteur de projet

Le maître d'ouvrage confirme la complexité du dossier d'enquête publique qui présente une somme de documents qui sont obligatoires à porter à connaissance du public de par la réglementation en vigueur. Toutefois, à titre d'exemple, le résumé non technique de l'étude d'impact permet à un public non averti d'en comprendre sa synthèse par une lecture plus aisée.

62 - Observations particulières du commissaire enquêteur et réponse du Maitre d'ouvrage

Est-il prévu que le projet d'autoroute concédée entre Limoges et Poitiers, dont les conclusions devraient être rendues à l'automne, utilise les aménagements déjà effectués, en cours ou en projet de la RN147 ?

Réponse du porteur de projet

Sur la question de l'aménagement de la RN147 en autoroute, la DREAL confirme qu'une étude de concession est en cours à la demande de la ministre des Transports. Cette étude, qui vise à un examen des conditions de faisabilité socio-économique d'une concession autoroutière entre Poitiers et Limoges, est menée en parallèle des études des opérations inscrites au CPER sur la RN147. À ce stade de l'enquête publique, aucune décision n'a été rendue sur le sujet de la concession qui puisse remettre en cause l'opération de mise à 2x2 voies de la RN147 au Nord de Limoges.

La DREAL confirme que le présent projet est à la fois justifié indépendamment du projet autoroutier et compatible avec lui.

Où en est le projet de mise à 2x2 voies de la RN520 ?

Réponse du porteur de projet

Sur la question de l'aménagement de la RN520 à 2x2 voies entre Lavaud et l'A20, ce projet est inscrit au CPER 2015-2020 et a fait l'objet d'une concertation publique en décembre 2018. Le bilan de cette concertation a validé par arrêté préfectoral du 20 mars 2019 un parti d'aménagement après de nombreux mois de concertation avec les parties prenantes. Ainsi, les études préalables à la DUP vont se poursuivre jusqu'en 2020 selon les procédures usuelles et réglementaires pour ce type projet (concertation inter-services, avis de l'autorité environnementale, enquête d'utilité publique...).

Saint-Priest-Taurion le 14 août 2019

Le commissaire enquêteur



René TIBOGUE

**DEPARTEMENT
DE LA HAUTE-VIENNE**

COMMUNES DE NIEUL ET COUZEIX

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE

- à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges sur le territoire des communes de Nieul et de Couzeix
(création d'un nouvel itinéraire d'une longueur de 6,5 km)
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix
- au classement en route express du nouvel aménagement.

Enquête publique du 27 mai au 27 juin 2019

**CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE
AU TITRE DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

Rappel du projet

Ce projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges par création d'une voie nouvelle, d'une longueur de 6,5 km, majoritairement à 2x2 voies sauf aux extrémités, entre la RN 520 sur la commune de Couzeix et le raccordement à la RN 147 actuelle au lieu-dit « La Pivauderie » sur la commune de Nieul est porté au nom de l'état par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle Aquitaine (DREAL NA).

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global de l'itinéraire Limoges-Poitiers et plus particulièrement entre Limoges et Bellac, il répond à deux objectifs principaux : désenclavement du territoire et sécurisation des déplacements.

L'aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au Nord de Limoges est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Ce projet se situe dans une zone peu urbanisée constituée majoritairement de terrains agricoles.

Aux conditions économiques de juin 2018, le montant de cette opération est estimé à 77 079 016 € HT soit 92 494 819 € TTC.

D'après le calendrier prévisionnel, les travaux pourraient se dérouler de 2022 à 2024 pour une mise en service en 2025.

Après avoir :

- étudié attentivement toutes les pièces du dossier mis à la disposition du public ;
- établi le rapport prenant en compte les pièces constitutives du dossier ;
- analysé les observations ainsi que les réponses apportées par le porteur de projet ;
- donné mon avis sur les observations et propositions du public ;

Estimant que :

- l'enquête s'est déroulée normalement du 27 mai au 27 juin 2019 inclus soit pendant 32 jours consécutifs ;
- la publicité et l'affichage ont été très bien assurés par les mairies et le porteur de projet ;
- l'affichage tant au niveau des mairies que sur les lieux prévus du projet a été vérifié régulièrement sous contrôle d'un huissier de justice mandaté par la DREAL, un procès-verbal est joint au dossier du siège de l'enquête ;
- le public a pu s'exprimer et faire part de ses observations et propositions sur les registres déposés les mairies de Nieul et de Couzeix, au cours des 9 permanences du commissaire enquêteur, par courrier postal et sur l'adresse courriel dédiée pref-enquete-publique@haute-vienne.gouv.fr.
- la concertation s'est déroulée entre le 18 novembre et le 19 décembre 2016 et a donné lieu à ;
 - ✓ une réunion des associations présidée par le Préfet de la Haute-Vienne le 22 novembre

- ✓ une réunion publique à Couzeix le 28 novembre, présidée par la Sous-Préfète de Bellac-Rochechouart, qui a réuni plus de 200 personnes
 - ✓ de nombreuses contributions sur Internet ou sur les registres déposés dans les mairies de Chaptelat, Couzeix, Nieul et Saint Jouvent
 - ✓ 2 pétitions qui ont réunis près de 300 signatures
- 70% des contributions recueillies au cours de la concertation préconisent la variante Magenta ;
 - dans son avis, l'Autorité Environnementale a estimé, malgré quelques faiblesse dans certains domaines, que l'étude d'impact était globalement de bonne qualité, à la fois dans son diagnostic des enjeux et dans la démarche proposée pour éviter, réduire ou compenser les impacts ;
 - suite à l'avis de l'Autorité environnementale, le porteur de projet a apporté des réponses aux recommandations faites, et modifié et/ou complété le dossier notamment la partie « résumé non technique » pour la rendre plus lisible et plus accessible au grand public ;
 - les habitants les plus proches subiront des préjudices liés aux travaux (bruit, poussières, perturbation des déplacements, ...) qui devraient être limités si le porteur de projet met bien en œuvre les mesures prévues dans le dossier ;
 - malgré les protections acoustiques et le traitement paysager prévus, les occupants des trois habitations, situées à quelques dizaines de mètres du projet au niveau de l'échangeur de Lavaud, verront leur cadre de vie et leur tranquillité profondément modifiée ;
 - l'activité agricole sera fortement impactée mais la mise en œuvre de la procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier par le Conseil Département de la Haute-Vienne devrait permettre la reconstitution d'exploitations agricoles viables et pérennes ;
 - le projet va supprimer 5,6 ha d'Espace Boisés Classés sur la commune de Couzeix qui devront être compensés ;
 - un risque de perturbation de la ressource en eau (sources et points d'abreuvement des troupeaux) existe ;
 - le projet ne soustraira que 2 ha à la zone OCEALIM, ce qui ne devrait pas compromettre son extension au regard de la surface disponible ;
 - malgré les demandes de la commune de Couzeix et de certaines associations, le porteur de projet a toujours affirmé l'impossibilité pour des raisons techniques et de sécurité de raccorder par un accès direct la zone OCEALIM à la RN520 ;
 - dans le dossier et les différentes contributions, la Communauté Urbaine de Limoges Métropole, disposant de la compétence économique, n'a jamais formulé d'observation relative à l'extension et à la desserte de la zone OCEALIM ;
 - toutes les voies communales et départementales interceptées par le projet seront rétablies à l'exception de la route de Laplaud et de l'allée des Chevreuils considérées par le porteur de projet comme deux voies à usage majoritairement agricole ou sylvicole ;

- pendant toute la durée du chantier, le porteur de projet sera assisté d'un Ecologue dont la mission consistera à suivre la bonne application de toutes les mesures de réduction prévues en faveur du milieu naturel ;
- le projet répond bien aux objectifs fixés et notamment à la préconisation du rapport DELEBARRE, commandé par le Premier Ministre suite à l'annulation de la DUP de la LGV Poitiers-Limoges ;
- le projet soustraira une grande partie de la circulation des poids-lourds sur l'actuelle RN147 permettant ainsi de fluidifier et sécuriser le trafic local ;
- le projet est inscrit au CEPR 2015/2020 pour un montant de 67 M€ répartis comme suit :
 - ✓ Etat 46,5 M€
 - ✓ Région Nouvelle-Aquitaine 10,5 M€
 - ✓ Conseil Départemental de la Haute-Vienne 5 M€
 - ✓ Limoges Métropole 5M€
- la faisabilité d'une autoroute concédée entre Limoges et Poitiers est actuellement à l'étude, le Ministère des Transport devrait rendre son avis à l'automne, le porteur de projet indique que s'il est retenu ce projet sera compatible avec le projet soumis à la présente enquête publique ;
- avant sa réalisation, le projet devra être soumis à une nouvelle enquête publique au titre d'un dossier d'Autorisation Environnementale ;
- au regard du nombre de personnes qui se sont exprimées lors de la concertation, la participation à l'enquête publique peut être considérée comme faible ;
- la faiblesse de cette participation est sans doute due à l'ancienneté du projet et au fait que beaucoup de personnes pensent qu'il ne verra jamais le jour ;
- la manière dont la presse a présenté le projet d'une autoroute concédée a dû semer le doute dans les esprits du public ;

J'émet, en toute indépendance, un **AVIS FAVORABLE** à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges sur le territoire des communes de Nieul et de Couzeix **SOUS RESERVE** :

que, afin de ne pas gaspiller d'argent public, s'il est retenu, le projet d'autoroute concédée, actuellement en étude de faisabilité, bénéficie des études et se superpose aux travaux qui auraient été réalisés ou engagés pour l'aménagement de la RN147.

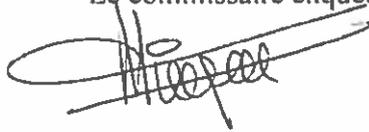
En outre, je **RECOMMANDE** que :

- *toutes les solutions soient mises en œuvre pour diminuer autant que possible l'impact sonore pendant les travaux et durant la période d'exploitation.*

- *durant la phase travaux, le maître d'ouvrage soit représenté par une personne capable de régler immédiatement les problèmes de la profession agricole.*
- *tous les points d'abreuvement des animaux soient rétablis sans avoir recours au réseau d'alimentation en eau potable. En effet, la consommation d'eau étant telle dans les systèmes d'élevage actuels qu'elle peut atteindre des niveaux très élevés grèvant le résultat d'exploitation année après année. Le préjudice est difficilement indemnisable à sa juste valeur sur le long terme.*
- *le raccordement au réseau d'alimentation en eau potable pour pallier les impacts des travaux sur les puits déclarés ou autorisés pour la consommation humaine soit évité en raison du surcoût élevé qu'il entraîne pour les utilisateurs et de la difficulté à fixer une juste indemnité ;*
- *le cas des occupants des habitations proches de l'échangeur de Lavaud soit étudié et qu'une solution soit trouvée à leur demande d'expropriation ;*

Saint-Priest-Taurion le 14 août 2019

Le commissaire enquêteur



René TIBOGUE

**DEPARTEMENT
DE LA HAUTE-VIENNE**

COMMUNES DE NIEUL ET COUZEIX

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE

- à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges sur le territoire des communes de Nieul et de Couzeix
(création d'un nouvel itinéraire d'une longueur de 6,5 km)
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix
- au classement en route express du nouvel aménagement.

Enquête publique du 27 mai au 27 juin 2019

**CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE
AU TITRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE
DES PLANS LOCAUX D'URBANISME
DE NIEUL ET COUZEIX**

Rappel du projet

Ce projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges par création d'une voie nouvelle, d'une longueur de 6,5 km, majoritairement à 2x2 voies sauf aux extrémités, entre la RN 520 sur la commune de Couzeix et le raccordement à la RN 147 actuelle au lieu-dit « La Pivauderie » sur la commune de Nieul est porté au nom de l'état par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle Aquitaine (DREAL NA).

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global de l'itinéraire Limoges-Poitiers et plus particulièrement entre Limoges et Bellac, il répond à deux objectifs principaux : désenclavement du territoire et sécurisation des déplacements.

L'aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au Nord de Limoges est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Le plan local d'urbanisme de la commune de Nieul a été approuvé le 12 janvier 2017

Le plan local d'urbanisme de la commune de Couzeix a été approuvé le 29 février 2016

La mise en compatibilité des PLU s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

Lorsque les dispositions des PLU ne permettent pas la réalisation d'une opération d'Utilité Publique, elles doivent être revues afin d'être mises en compatibilité avec l'opération, conformément aux Code de l'Urbanisme.

Après avoir :

- étudié attentivement le dossier mis à la disposition du public ;
- établi le rapport prenant en compte les pièces constitutives du dossier ;
- analysé les observations ainsi que les réponses apportées par le porteur de projet ;
- donné mon avis sur les observations et propositions du public ;
- donné un avis favorable avec réserve et recommandations à la DUP d'aménagement de la RN147

Estimant que :

- l'enquête s'est déroulée normalement du 27 mai au 27 juin 2019 inclus soit pendant 32 jours consécutifs ;
- la publicité et l'affichage ont été très bien assurés par les mairies et le porteur de projet ;
- l'affichage tant au niveau des mairies que sur les lieux prévus du projet a été vérifié régulièrement sous contrôle d'un huissier de justice mandaté par la DREAL, un procès-verbal est joint au dossier du siège de l'enquête ;

- le public a pu s'exprimer et faire part de ses observations et propositions sur les registres déposés dans les mairies de Nieul et de Couzeix, au cours des 9 permanences du commissaire enquêteur, par courrier postal et sur l'adresse courriel dédiée pref-enquete-publique@haute-vienne.gouv.fr
- les modifications proposées correspondent bien à la réalisation du projet
- le projet va supprimer 5,6 ha d'Espace Boisés Classés sur la commune de Couzeix qui devront être compensés ;

J'émet, en toute indépendance, un AVIS FAVORABLE à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix

Saint-Priest-Taurion le 14 août 2019

Le commissaire enquêteur



René TIBOGUE

DEPARTEMENTSDE LA HAUTE-VIENNE

COMMUNES DE NIEUL ET COUZEIX

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE

- à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges sur le territoire des communes de Nieul et de Couzeix
(création d'un nouvel itinéraire d'une longueur de 6,5 km)
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix
- au classement en route express du nouvel aménagement.

Enquête publique du 27 mai au 27 juin 2019

CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

AU TITRE DU CLASSEMENT EN ROUTE EXPRESS
DU NOUVEL AMENAGEMENT

Rappel du projet

Ce projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges par création d'une voie nouvelle, d'une longueur de 6,5 km, majoritairement à 2x2 voies sauf aux extrémités, entre la RN 520 sur la commune de Couzeix et le raccordement à la RN 147 actuelle au lieu-dit « La Pivauderie » sur la commune de Nieul est porté au nom de l'état par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle Aquitaine (DREAL NA).

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global de l'itinéraire Limoges-Poitiers et plus particulièrement entre Limoges et Bellac, il répond à deux objectifs principaux : désenclavement du territoire et sécurisation des déplacements.

L'aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au Nord de Limoges est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

La future voie doit être classée en route express et intégrée dans le domaine public routier de l'Etat.

Les opérations de classement/déclassement seront soumises aux différents gestionnaires concernés en amont de la présente enquête publique.

Après avoir :

- étudié attentivement le dossier mis à la disposition du public ;
- établi le rapport prenant en compte les pièces constitutives du dossier ;
- analysé les observations ainsi que les réponses apportées par le porteur de projet ;
- donné mon avis sur les observations et propositions du public ;
- donné un avis favorable avec réserve et recommandations à la DUP d'aménagement de la RN147

Estimant que :

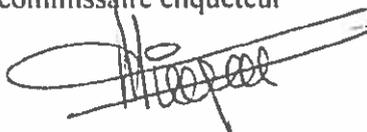
- l'enquête s'est déroulée normalement du 27 mai au 27 juin 2019 inclus soit pendant 32 jours consécutifs ;
- la publicité et l'affichage ont été très bien assurés par les mairies et le porteur de projet ;
- l'affichage tant au niveau des mairies que sur les lieux prévus du projet a été vérifié régulièrement sous contrôle d'un huissier de justice mandaté par la DREAL, un procès-verbal est joint au dossier du siège de l'enquête ;
- le public a pu s'exprimer et faire part de ses observations et propositions sur les registres déposés les mairies de Nieul et de Couzeix, au cours des 9 permanences du commissaire enquêteur, par courrier postal et sur l'adresse courriel dédiée pref-enquete-publique@haute-vienne.gouv.fr

- les caractéristiques de la future voie correspondent bien aux critères définis par l'article L151-2 du code de la voirie routière ;
- La future voie sera interdite aux piétons, cycles, cyclomoteurs, tracteurs et matériels agricoles et sera limitée à une vitesse de 110 km/h ;
- les gestionnaires concernés n'ont pas émis de remarques sur les propositions de classement/déclassement émises par le porteur de projet

J'émet, en toute indépendance, un **AVIS FAVORABLE** au classement en route express de la voie nouvelle et aux propositions de classement/déclassement de l'ensemble de la voirie impactée par le projet telles que décrites dans le dossier.

Saint-Priest-Taurion le 14 août 2019

Le commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'René TIBOGUE', written over a horizontal line.

René TIBOGUE

DEPARTEMENTS DE LA HAUTE-VIENNE

COMMUNES DE NIEUL ET COUZEIX

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE

- à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges sur le territoire des communes de Nieul et de Couzeix
(création d'un nouvel itinéraire d'une longueur de 6,5 km)
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix
- au classement en route express du nouvel aménagement.

Enquête publique du 27 mai au 27 juin 2019

ANNEXES