

08 - ASSOCIATION COUZEIX EN MOUVEMENT - 2606209-22H49

Sujet: [INTERNET] : Enquête publique 2x2 voies RN147 au nord de LIMOGES

De : Couzeix en Mouvement <couzeixenmouvement@gmail.com>

Date : Wed, 26 Jun 2019 22:49:53 +0200

Pour : pref-enquete-publique@haute-vienne.gouv.fr

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver en pièces jointes les différents éléments que nous souhaitons verser à l'enquête publique au nom de notre association Couzeix en mouvement.

Restant à votre disposition,

Sébastien LARCHER

Président de Couzeix en Mouvement

06.74.41.21.97

Contribution pour CE juin 2019 v2 (2).pdf

Content-Type: application/pdf

Content-Encoding: base64



Couzeix le 26 Juin 2019

Le Président

à

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Objet : Enquête publique relative au projet de mise à 2 fois 2 voies de la RN147 sur le territoire de la commune de COUZEIX et de NIEUL 27 mai -27 juin 2019.

Monsieur le Commissaire,

Habitants de Couzeix nous suivons ce projet depuis son origine en 2003. Dans le cadre de l'association *COUZEIX EN MOUVEMENT* nous avons contribué à apporter nos remarques et propositions à la concertation réalisée du 16 novembre au 19 décembre 2016 et aux différentes étapes du projet qui ont suivi.

Il est difficile de réagir sur la totalité du contenu au vu de l'énorme documentation mise à disposition du public. Mais force est de constater que notre point de vue largement évoqué dans le dossier de concertation n'a pas été pris en compte. Nous n'avons retenu que les éléments les plus marquants de cette enquête et soumettons à votre réflexion un questionnement qui nous l'espérons apportera un éclairage propre à approfondir les éléments de ce dossier.

Il est nécessaire de revenir tout d'abord à l'origine sur la motivation du projet qui consistait à rapprocher le raccordement de la nouvelle route 147 au niveau de la D2000 et des centres d'intérêts de la ville de Limoges soit au plus près de l'A20 donc à l'est. La communauté de communes AGD étant de son côté plus favorable au tracé ouest (futur Magenta) **parce qu'il devait permettre de desservir en principe la zone d'Activités OCEALIM¹**. En 2014, la compétence économique concernant la zone d'activités OCEALIM a basculé à LIMOGES METROPOLE lorsque Couzeix a rejoint la CALM. La CU LIMOGES METROPOLE qui a pris la compétence économique a donc intégré la zone OCEALIM. La D2000 est quant à elle passée dans la compétence de l'état pour devenir la RN520.

¹ La DREAL a expliqué depuis qu'un raccordement de type autoroutier interdisait toute desserte locale

Dans les années 2006 le dossier a été mis en sommeil par l'apparition d'un projet de LGV qui après de nombreuses tergiversations de tous ordres a vu sa déclaration d'utilité publique annulée le 18 avril 2016 par le conseil d'Etat.

Le dossier est remis à l'étude en 2015 suite à l'intervention du Président de la République dans le cadre d'un Contrat de Plan Etat Région. La consigne est claire : il faut faire vite et on s'appuie uniquement sur les **précédentes études qui datent du début des années 2000, sans les réactualiser** en évoquant le tracé Magenta comme étant « **le tracé préférentiel** ». Malheureusement, il n'a pas été tenu compte de l'évolution de la situation qui n'est plus la même au Nord de Limoges aujourd'hui : création de la zone commerciale Family Village, création de la nouvelle zone « la grande pièce », de nouvelles implantations d'entreprises près de la RN 520 ... et donc des conditions de trafic à réévaluer dans leur intégralité.

De plus, le projet de la mise à deux fois deux voies de la RN 520 est venu se greffer sur ce premier projet. Notre association a bien évidemment participé à la concertation fin 2018. Là encore, nous avons analysé, travaillé et proposé avec des arguments et des propositions complémentaires à celle de la RN147 car il est absolument fondamental **de lier ces deux projets à la fois dans le temps et structurellement**.

Enfin, les Chambres de commerce et d'industrie de la Haute-Vienne et de la Vienne font porter par l'association A147 GRAND OUEST un projet d'autoroute concédée Limoges-Poitiers. Celui-ci, demandé par Madame la Ministre des transports, a fait l'objet d'une étude de faisabilité confiée au cabinet EXPLAIN où la réponse est attendue pour l'automne prochain.

Cet ensemble d'éléments nous conduit à poser 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 RN 520 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 ?

2/4

- 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 Arthugas 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'avions 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.

Nous nous tenons à votre disposition pour toutes informations qui vous seraient utiles.

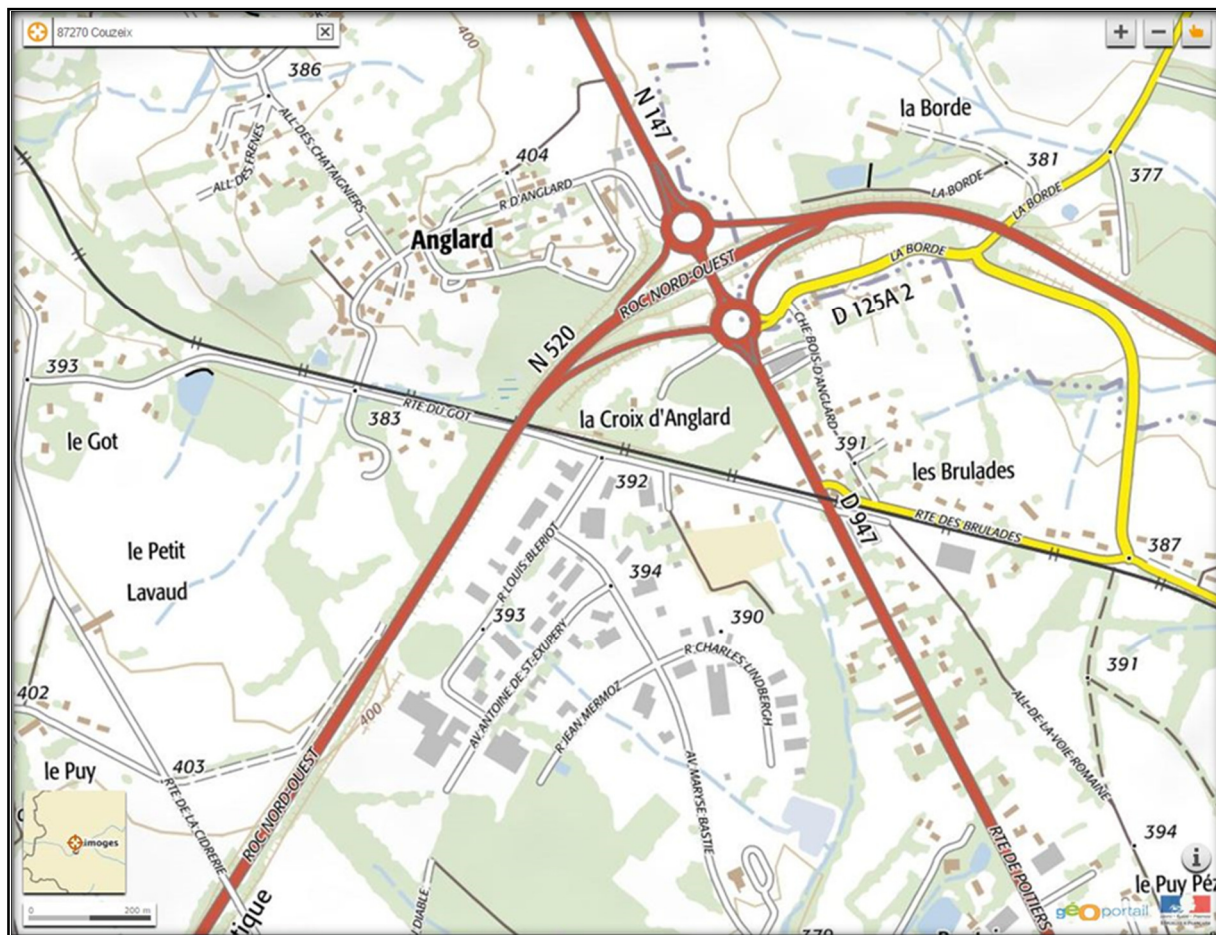
Avec nos respectueux hommages, nous vous prions d'agréer Monsieur le Commissaire, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Pour Couzeix en Mouvement
Le Président
Sébastien Larcher



COUZEIX EN MOUVEMENT 3 Rue des Cigognes 87270 COUZEIX
contact@couzeixenmouvement.fr

Association loi de 1901 inscrite sous le numéro W872003668 le 10 juin 2015 Préfecture de Limoges



AMENAGEMENT DE LA RN147 : RAPPORT D'ANALYSE DU DOSSIER DE PRESENTATION DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

8/12/2016

Contenu

1. PREAMBULE _____ Page 3
2. ANALYSE DU PROJET _____ Page 4
3. CONCLUSIONS _____ Page 20

PREAMBULE

Ce dossier n'apporte rien de nouveau de manière factuelle par rapport à celui de Juillet 2016. Il devient plus « littéraire » pour une lecture plus superficielle du projet. Les cartographies de terrain sont les mêmes et bien parlantes. Toutefois les tracés ne sont toujours pas reportés sur les cartes si bien que l'on ne peut pas, de manière directe, apprécier les impacts. Les plans intermédiaires avec les interprétations plus ou moins éloignées de la réalité ont disparu. Les cotations sont étayées par des commentaires qui n'engagent que ceux qui voudront bien s'en contenter. Il est clairement avancé la position déjà prise depuis longtemps (2006 puis 2015), où l'on sent bien que l'on veut faire passer le tracé magenta (ouest). Le dossier initial de 2004 avait judicieusement dans son analyse, coupé ce trajet La Poitevine- RN 520, en 2 secteurs (7 et 8). Il avait été effectivement été coté que le premier secteur « La poitevine » était plus pénalisant en passant à l'Est. Néanmoins la dernière partie du tracé Est côté RN 520 était plus favorable. Il est d'ailleurs probable que la meilleure solution soit un mélange des 2 d'où ce croisement proposé de deux tracés au niveau de Sourue -Les Justices.

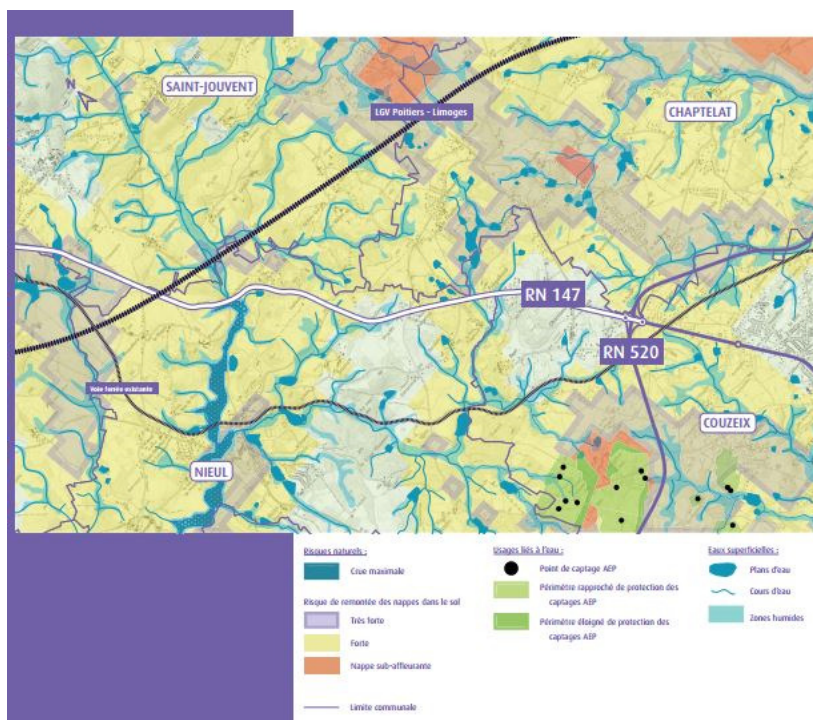
Où est la concertation dans tout cela ?

Pages 4 à 11 : Les éléments présentés n'appellent pas forcément de remarques de notre part. Toutefois, bien relire P 5 le paragraphe B et le garder en fil conducteur ! (aménagement... au plus près de l'existant,...relier A10 et A 20..., améliorer confort et temps de parcours...). Lorsque l'on compare les tracés vert et magenta (page 37 et 39), on comprend bien que le vert est plus près !

B \ Les grands principes du projet

L'aménagement de cette liaison au nord de Limoges, au plus près de l'infrastructure existante, a été retenu au CPER 2015-2020 Limousin (Contrat de Plan Etat-Région). A travers ce CPER 2015 - 2020, l'État et la région Limousin se sont fixés plusieurs cibles dans le domaine de la mobilité multimodale :

Pages 12 à 19 : Les présentations des cartographies et des photos permettent de situer le contexte... Mais où sont les tracés ... ?



Page 20 : On préférerait une cotation chiffrée de 1 à 10 par exemple cela permet de mieux apprécier le réel niveau en tenant compte à la fois de la nature de l'enjeu et de son étendue.

THÈME CONCERNÉ	CRITÈRE	DESCRIPTION DE L'ENJEU	NIVEAU D'ENJEU ENVIRONNEMENTAL
MILIEU PHYSIQUE	Eaux superficielles	Vallée de la Glane et son chevelu d'affluents	Orange
	Eaux souterraines	- Nappes souterraines peu profondes vulnérables - Présence de captage d'alimentation en eau potable et de périmètre de protection	Rouge
MILIEU NATUREL ET BIODIVERSITÉ	Faune	- Présence de la Loutre d'Europe, de l'Ecrevisse à pattes blanches, du Campagnol amphibie et du Culvris des marais	Rouge
	Flore	- Stations d'espèces végétales rares à très rares en Haute-Vienne, notamment l'Elatine à six étamines, la Laiches des rives, l'Achillée ptarmique...	Orange
	Habitat	- Habitats d'intérêt communautaire comme les aulnaies marécageuses et les hêtraies acidiphiles atlantiques.	Rouge
MILIEU HUMAIN	Bâti foncier et Cadre de vie	- Urbanisation dense des centres bourgs de Couzeix, Nieul, Saint-Jouvent et Chaptelat comprenant les équipements publics et le bâti ancien. - Hameaux ou lotissements récents. - Constructions isolées parsemées. - Bâtiments d'activité.	Rouge
PAYSAGE PATRIMOINE CULTUREL, TOURISME ET LOISIRS		- Paysage de qualité à préserver en évitant notamment le mitage de l'espace rural et en préservant les ambiances bocagères et les ambiances naturelles boisées et humides au niveau des vallons. - Enjeux patrimoniaux au niveau de la commune de Nieul avec la présence du site inscrit de la Vallée de la Glane, du château et des reposoirs qui présentent des protections de 500m	Orange

Page 23 : Dans le chapitre Trafic et déplacements, on pourrait ajouter que les déplacements sont globalement orientés sur Limoges et la ZI nord avec de forts pôles d'attractivité qui se développent encore (la 3ème ZIN, Family Village, Ester...)

TRAFIC & DÉPLACEMENTS

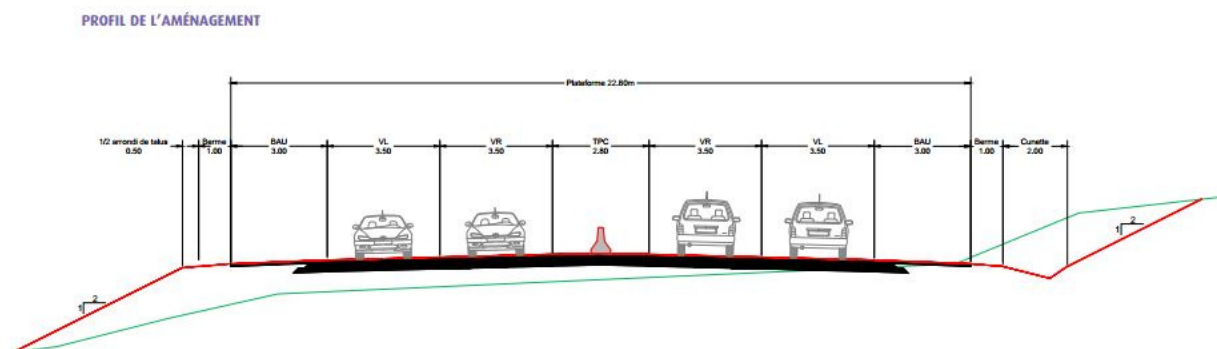
- Le motif de déplacement principal correspond au flux domicile-travail avec 44% des déplacements et par conséquent des déplacements pendulaires marqués caractéristiques des zones péri-urbaines, s'ajoutant aux déplacements services / loisirs liés à l'attractivité de Limoges.
- L'étude de l'accidentologie dans le périmètre montre que la RN 147 et la RN 520 qui enregistrent les trafics les plus importants de la zone concentrent la majorité des accidents, particulièrement les mois d'été. On peut noter sur ce périmètre l'existence d'une zone d'accumulation d'accidents corporels (zaac) où le nombre ou la fréquence des accidents est anormalement élevé par rapport à une référence de base, ce qui implique que leur aménagement est à revoir.
- Le niveau de trafic en 2015 sur la RN 147 était d'environ 13 000 véhicules/jour (dont 5% PL) à proximité de l'échangeur d'Anglard et d'un peu plus 8 000 (dont 10% PL) au nord de la RD28.
- La part des poids lourds augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Limoges.

Page 24 : Certes, le trafic est évoqué... mais on n'explique pas où vont les véhicules. On peut penser qu'une majorité des 8000 véhicules enregistrés au nord de la RD 28 (dont tous les poids lourds) emprunteront cette nouvelle route et iront majoritairement sur la RN 520 vers l'est. Et de l'ordre de 6000 véhicules arriveront encore sur le rond-point d'Anglard.

B \ Les perspectives d'évolution du trafic

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

Page 28 : Le profil en travers de la route laisse penser qu'il faut une emprise au sol de l'ordre de 35 mètres dans un terrain peu accidenté. Avec une pente de 2 pour 1 comme indiqué sur le plan si l'on fait des remblais ou des déblais sur une hauteur de 10 mètres on arrivera à 75 mètres environ de largeur perturbée sur le terrain naturel. Les éléments présentés ne peuvent couvrir l'intégralité des trajets proposés dans les variantes.



Page 29 : Ce que ne dit pas la photo du Petit Lavaud, c'est que le tracé envisagé côté Ouest prendra la place de cette route et de fait en supprimera 3 autres. Cette partie nord de la commune de Couzeix sera coupée en deux. Les échanges directs entre Arthugéras, Anglard, Océalim, Lavaud et le Villageas ne pourront plus se faire. Il est également important de noter que ce tracé sera aussi très pénalisant pour les autres riverains qui habitent dans d'autres villages.



Le raccordement au nord présente deux configurations possibles selon les tracés appréciés :

- Aménagement d'un giratoire sur la RN 147 actuelle au droit du hameau de « la Plagne » et d'une section amont à 2x1 voies permettant d'assurer la transition avec le projet d'aménagement à 2x2 voies (une zone de rabattement et une zone de décrochement assureront respectivement la suppression d'une voie et la création d'une voie supplémentaire pour gérer les changements de profils en travers) ;

Page 31/32 : Lors de la présentation du 1er juillet 2016 (page 24), il était prévu de faire deux réunions publiques : une à Couzeix et une à Nieul. Lors de la présentation à Couzeix, nous avons été mis devant le fait accompli que la variante magenta était retenue. C'était la meilleure sur tous les tableaux si bien que certains se sont demandés si on ne se moquait pas d'eux. De plus, il est à noter qu'aucune communication n'a été réalisée sur Couzeix afin d'informer la population de la réunion du 28/11/2016.

Pour s'informer :

- Les éléments de la concertation seront installés dans les lieux d'accueil suivants :
 - > la mairie de Couzeix,
 - > la mairie de Chaptelat
 - > la mairie de Nieul
 - > la mairie de Saint-Jouvent
- Le site internet :
<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/>
- Les moments d'accueil du public sont organisés au sein des mairies des 4 communes concernées par le tracé.
- Une réunion publique avec les riverains concernés : à Couzeix le 28 novembre 2016.

Page 34 : Dommage que le projet n'aille pas jusqu'à Bellac ! Il semble que le projet de tracé de la LGV ait bloqué la RN 147... C'est pourtant entre Concoret et Bellac que cette route est la plus tourmentée et évoquée comme très dangereuse.

Des enjeux sont évoqués mais des questions de base à la réalisation d'un ouvrage ne sont pas abordées (revoir Page 5 § B) : réponse au besoin, empreinte énergétique et surface de terrains impactés (il paraît qu'en Limousin on se situe nettement au-dessus de la moyenne nationale en ce qui concerne la consommation de terrains pour créer des routes !)

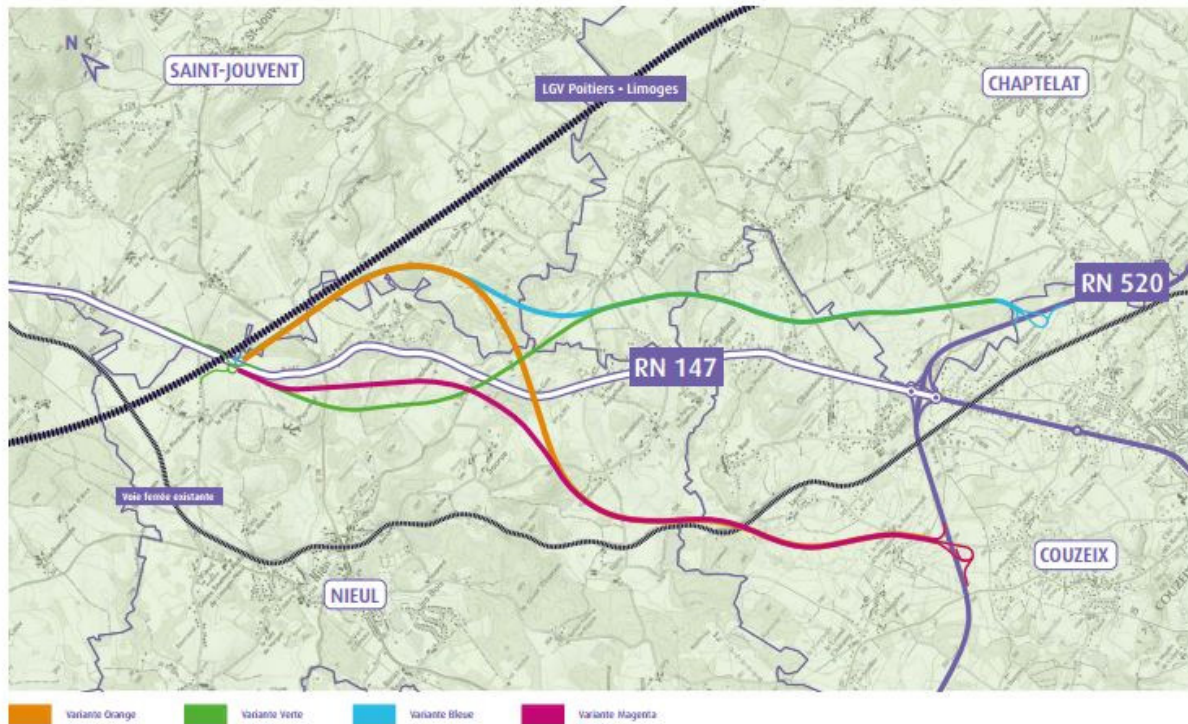
C \ Le projet soumis à la concertation

En 2013, le bureau d'études Setec International a été choisi pour étudier plusieurs variantes du projet afin de parvenir à une optimisation de la solution retenue à l'APS 2007 dans la zone d'interfaces avec le projet de LGV.

Des réunions de concertation ont eu lieu avec les élus des communes concernées ainsi qu'avec les associations du secteur.

Page 35 : Enfin on voit apparaître les 4 tracés mais en dehors des différentes impacts. Le tracé vert est plus prêt de l'actuelle 147...

Quatre variantes sont soumises aujourd'hui à l'avis de chacun dans le cadre de la concertation publique. La variante retenue permettra de définir demain un tracé qui sera porté à l'enquête publique.



Page 36 : Le tracé orange nous semble plutôt incohérent : on a du oublier que le plus court chemin pour aller d'un point à un autre est encore la ligne droite ! Et quand on souhaite améliorer la RN 147 au plus près de l'existant, comme cela est évoqué précédemment, ce tracé est donc à oublier car il n'apporte aucune valeur ajoutée.



Page 37 : Ce tracé vert répond au moins aux objectifs posés en page 5.



Toutefois, nous notons une certaine incohérence dans le raccordement à la RN520. Effectivement avec ce type de bretelles cela va être compliqué d'aller à Bellac à moins de rouler à gauche !... il n'y a pas de sortie en venant des lunettes de Grossereix ! D'où peut-être l'intérêt de faire plus simplement un demi échangeur emboîté coté Est et d'utiliser encore un peu le diffuseur d'Anglard.

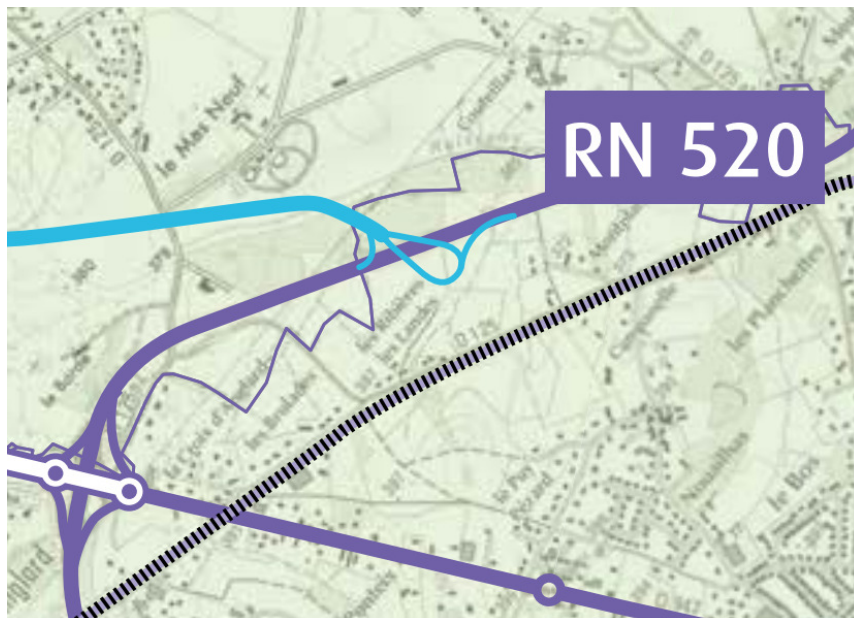


ANALYSE

Page 38: Le tracé bleu reprend en partie le vert coté RN 520, il est sensiblement parallèle à l'actuelle route et semble contrarié par le l'ex projet de la LGV pour arriver au même point sur l'actuelle. Devait-il biaiser plus vers le nord à l'origine?



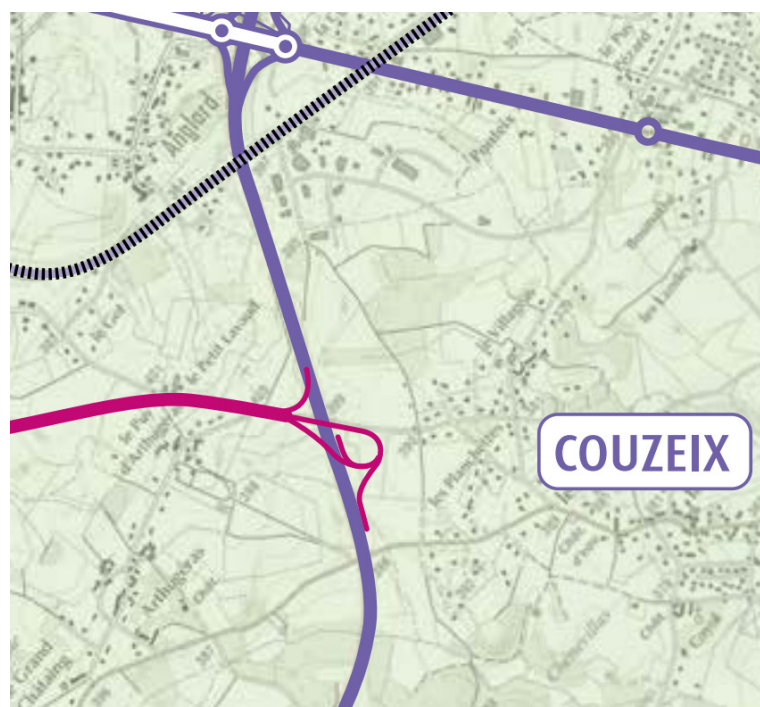
Toutefois, nous notons une certaine incohérence dans le raccordement à la RN520. Effectivement avec ce type de bretelles cela va être compliqué d'aller à Bellac à moins de rouler à gauche !... il n'y a pas de sortie en venant des lunettes de Grossereix ! D'où peut-être l'intérêt de faire plus simplement un demi échangeur emboîté coté Est et d'utiliser encore un peu le diffuseur d'Anglard.



Page 39 : Le tracé magenta a été manifestement imaginé pour arriver du côté d'Océalim (à l'ouest). Sans doute a-t-on pensé qu'on pouvait y ajouter des bretelles pour s'y raccorder ? Le **raccordement traditionnel en trompette ne permet pas ce type d'échange**. Il faut plus d'un kilomètre entre deux échangeurs ou diffuseurs nous a-t-on déjà expliqué... Pour cela il est plus simple de laisser la place pour faire un diffuseur classique, moins cher et utilisant moins d'espace et faire l'échangeur ailleurs.



Effectivement avec ce type de bretelles cela va être compliqué car on risque de repartir d'où l'on vient ! En effet, la bretelle d'accès à la RN520 direction l'aéroport repasse au-dessus de la RN et nous renvoie vers Bellac... D'où peut-être l'intérêt de faire plus simplement un demi échangeur emboîté coté Est et d'utiliser encore un peu le diffuseur d'Anglard.



Page 40 : Vraiment la méthode de comparaison des variantes est très difficile à comprendre. Les principes de cotation vert et jaune comportent **la même appréciation**: « *Peu impactant, composante favorable au projet* ». Utiliser la même appellation et dire que ce n'est pas pareil ! ... La langue française est suffisamment riche pour qualifier les choses. Une échelle chiffrée aurait été plus compréhensible. Et c'est là qu'on peut se poser la question « ne voudrait-on pas nous embrouiller ? »

Principe de valorisation des variantes

Les impacts ou contraintes sur chacune de ces thématiques sont appréciés selon un certain nombre d'indicateurs (exprimés qualitativement ou quantitativement) à l'aide d'une échelle de sensibilité dont la valeur varie en fonction de la couleur comme dans le schéma ci-dessous.

TRES PEU IMPACTANT COMPOSANTE TRES FAVORABLE AU PROJET	PEU IMPACTANT COMPOSANTE FAVORABLE AU PROJET	PEU IMPACTANT COMPOSANTE FAVORABLE AU PROJET	TRES IMPACTANT COMPOSANTE TRES DEFAVORABLE AU PROJET

Page 42 : Nous ne sommes pas du tout d'accord avec cette cotation. Si nous reprenons la page 14 de la présentation du 1/07/2016, le bulbe mauve fait près de trois kilomètres de long et d'un kilomètre de large sur les tracés vert et bleu. Si on les compare au tracé magenta où il n'est présenté que trois bulbes sporadiques, nous pouvons affirmer très clairement que c'est une vision très réductrice, voire carrément inexacte. Là aussi ne chercherait-on pas à nous tromper ou à biaiser l'analyse... car la ferme du petit Lavaud et la maison isolée au nord de Lavaud sur Pigeard situées à moins de quarante mètres du tracé magenta ne sont pas prises en compte. Sont-elles déjà achetées ?

Nous notons une incohérence importante. On n'appréhende pas l'effet couloir avec le tracé vert... si ce n'est qu'en regardant une carte en 2 dimensions ! Pour nous la topographie joue aussi un grand rôle. Sa position mi- pente sur le côté du thalweg nous paraît plutôt bien intégrée dans le paysage avec une atténuation naturelle pour la majorité des habitants du Theillol sauf pour les plus à l'Ouest.

Pour les constructions récentes sur Frégéfond (qui ont moins de 40 ans et situées le long de la nationale actuelle et qui sont majoritairement situées dans une bande de 300mètres) on peut juste dire qu'il s'agit là d'un choix personnel et réfléchi d'implantation. On peut toutefois noter que leur situation serait bien améliorée avec ce tracé vert puisque la route va être rejetée 400 mètres à l'Est. Le trafic devrait passer de 10000 véhicules par jour (dont 700 poids lourds) à 3000 (sans poids lourds). Cela est aussi vrai pour le haut Chamboursat. Néanmoins, un passage assez enterré dans une tranchée couverte sur la crête améliorera considérablement la situation d'autant plus que la cote de Frégéfond n'existera pratiquement plus. Il y a 150 mètres entre les deux maisons les plus proches ce qui peut permettre une meilleure intégration que sur le passage au Puys d'Arthugéras où il n'y a que 60 mètres pour une route moins facile à enterrer du fait de la proximité de l'échangeur.

On devrait en déduire que les habitants de Chaptelat ont les sens cognitifs nettement plus développés que les habitants des hameaux Couzeixois tout aussi impactés dans leur cadre de vie à situation équivalente. La cotation devrait donner le même impact pour les 2 tracés d'autant plus que si l'on opte pour le tracé proposé par Couzeix En Mouvement, on s'éloigne de Bourdelas et du Mas Neuf...

THÉMATIQUE MILIEU HUMAIN

Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- Le foncier bâti
- Le cadre de vie comprenant les impacts acoustiques et visuels,
- L'urbanisme réglementaire avec les espaces boisés classés et les zones d'urbanisation future,
- L'agriculture

	VARIANTE ORANGE	VARIANTE VERTE	VARIANTE BLEUE	VARIANTE MAGENTA
MILIEU HUMAIN				

Page 43, 44, 45 : Pour ces 3 thèmes , milieu physique, nature et paysage / patrimoine, il eut été plus judicieux de conserver l'approche faite lors de l'APS de 2006 avec 2 secteurs . Le premier, plus court, allant de la Poitevine au niveau de Sourue/les Justices, le second arrivant à la RN 520 pour la partie Sud. En effet, que ce soit lors de la présentation du 2811/2016 ou dans votre document du 18/11/2016, vous mettez en avant le passage de la Glane qui impacte fortement dans les 3 domaines et davantage sur le tracé vert que sur le tracé magenta. On peut alors se demander pourquoi en venant du Nord par le tracé magenta, vous n'avez pas tourné à gauche sur le vert plutôt qu'à droite sur le magenta vu la proximité et la faible différence angulaire des 2 tracés. Cela permettrait d'apprécier une réelle différence entre les 2 possibilités et d'avoir une approche plus fine pour la cotation.

Si effectivement la Glane est la vallée sensible, on peut aussi parler de son affluent le ruisseau de Valette qui prend sa source au Theillol et qui est coupé par les 2 tracés à plus de deux kilomètres de distance. Le tracé vert coupe, ce qui n'est encore qu'un petit cours d'eau, au niveau des étangs des Arches à une altitude de 390 mètres. Pour le tracé magenta, donc plus à l'Ouest, nous sommes en présence d'un véritable ruisseau puisqu'il a reçu le renfort d'autres cours d'eau venant de Chamboursat, Anglard, Lavaud, Arthugéras, le Bost et Gandeloup. Le passage prévu en bordure d'un barrage naturel de la vallée en queue de l'étang de Valette, adossé à la voie ferrée et à proximité d'une faille est très pénalisant. Cette confluence se situe justement dans une zone humide avec une faune et une flore, remarquées sur vos documents d'analyse. Nous sommes donc plus bas sur le ruisseau, 60 mètres en dessous (333 m) et si l'on calcule le bassin versant nous arrivons à plus de 600 hectares contre 100 si l'on passe aux Arches (c'est quand même 20% de la commune de Couzeix !). Il faudra aussi **remblayer le ruisseau** et le déplacer sur plusieurs centaines de mètres ! Nous sommes sur 700 mètres environ de passage en zone humide. C'est aussi un **impact majeur** qui n'a pas été décrit et pris en compte dans les présentations.

Autre élément à regarder, sur le tracé magenta, la zone des captages d'eau potable de Couzeix n'est pas très éloignée de la traversée du petit ruisseau d'Arthugéras. Il n'est pas interdit de penser que les sondages à plus de 20 mètres de profondeur vont chercher l'eau très loin sur le plateau.... Vous avez bien noté le risque de remontée de nappe dans le secteur puys d'Arthugéras/ Petit Lavaud.

Le passage coté Est nous paraît plus sécuritaire sur ces éléments surtout si on ne va pas vers le Mas Neuf où là encore on longe le petit ruisseau des Planchettes et on risque aussi des remontées de nappe.

Page 18 de la présentation de la concertation publique, sur les cartes mises en ligne sur le site de la DREAL semaine 50, concernant l'aspect patrimoine et paysage et hormis le passage de la vallée de la Glane incontestablement impactant tous les tracés, **le tracé magenta est globalement en zone à sensibilité forte**. Alors que le tracé vert/bleu est pratiquement partout en zone non impactée. La cotation présentée page 45 ne correspond donc pas à la réalité et aux présentations !

THÉMATIQUE MILIEU PHYSIQUE



Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- Les eaux superficielles
- Les eaux souterraines

	VARIANTE ORANGE	VARIANTE VERTE	VARIANTE BLEUE	VARIANTE MAGENTA
MILIEU PHYSIQUE				

THEMATIQUE MILIEU NATUREL



Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- Les habitats naturels
- La faune et la flore
- Le fonctionnement écologique général

	VARIANTE ORANGE	VARIANTE VERTE	VARIANTE BLEUE	VARIANTE MAGENTA
MILIEU NATUREL				

THÉMATIQUE PAYSAGE ET PATRIMOINE



Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- Les grandes caractéristiques du paysage
- Les espaces naturels remarquables
- Les monuments historiques
- Les sites archéologiques

	VARIANTE ORANGE	VARIANTE VERTE	VARIANTE BLEUE	VARIANTE MAGENTA
PAYSAGE ET PATRIMOINE				

Page 46 : Le tracé Magenta induit plus de déblais et plus de remblais (notamment sur des ruisseaux et des zones humides) donc est plus impactant sur l'emprise au sol. Il est écrit dans cette page : « ...c'est le seul tracé qui cumule à la fois un grand remblai et un grand déblai nécessitant la mise en œuvre de dispositions constructives particulières ». Pour le vert trop de déblais mais cela peut justement être intéressant pour monter des merlons de protection ou reprofiler certains passages.

Toujours pour le tracé magenta, le passage au-dessus de la voie ferrée (en bas de Lavaud) qui va s'accrocher d'un côté sur un éperon rocheux et de l'autre venir se poser dans le lit mineur du ruisseau sur plus de 15 mètres de haut de remblais, risque de poser des problèmes de stabilité à long terme.

Malgré ces différences notables la cotation est identique pour les 4. Nous notons donc là **une réelle incohérence.**

THÉMATIQUE TERRASSEMENT ET GÉOTECHNIQUE 

Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- L'étude des mouvements de terre (bilan matériaux permettant de définir le caractère excédentaire ou déficitaire du tracé)
- La teneur des dispositions constructives (notamment liées à la mise en œuvre de remblai de grande hauteur / déblai de grande profondeur).

	VARIANTE ORANGE	VARIANTE VERTE	VARIANTE BLEUE	VARIANTE MAGENTA
TERRASSEMENT GÉOTECHNIQUE				

Page 47 : On ne comprend pas le commentaire qui donne l'échangeur du Mas Neuf moins ergonomique que celui du Villageas. Dans la page 11 de la présentation du 1/07/2016, il est identifié que c'est la bretelle sens Nord vers Ouest qui pose problème. Sur la page 47, on parle de la sortie vers RN 520 Sud (la RN 520 est globalement Est- Ouest et la 147 nord sud pour rappel !) ... En fait la bretelle la moins pratique est celle du tracé magenta qui se situe plutôt à l'ouest pour faire du Nord vers l'Est où il faudra faire pratiquement 3/ 4 de tour (à l'ouest d'Océalim) et cela en légère descente pour se raccorder sur la RN 520. Dommage ! Puisque ce serait la bretelle la plus utilisée, avec probablement des renversements de poids lourds à prévoir...

Les variantes Verte et Bleue sont jugées plus défavorablement, pénalisées particulièrement par la courbe au niveau du raccordement sur la RN 520 (visibilité potentiellement réduite dans cette courbe et configuration de la sortie vers la RN 520 Sud hors des recommandations de l'ICTAAL).

	VARIANTE ORANGE	VARIANTE VERTE	VARIANTE BLEUE	VARIANTE MAGENTA
SÉCURITÉ/CONFORT				

Page 48 : Dans un souci de rationalisation de l'emploi de l'argent public, nous pourrions prendre le moins cher (le tracé Vert)... et en réfléchissant un peu plus loin... et si raccordait le RN 147 depuis les lunettes d'Anglard... ce serait encore moins cher ! (Voir notre rapport du 19/10/2016)



Page 49 : Il serait intéressant de savoir comment est calculé la VAN SE. Nous réitérons notre demande effectuée le 22/11/2016 lors de la réunion de présentation aux associations afin d'obtenir les éléments au travers d'une présentation.

La variante verte est nettement meilleure sur ce critère. Mais encore une fois malgré les chiffres variant du simple au double voir presque triple, la cotation est identique !

VAN EN M€ 2015				
	VARIANTE BLEUE	VARIANTE VERTE	VARIANTE ORANGE	VARIANTE MAGENTA
BILAN DE LA COLLECTIVITE				
USAGERS	160,2	162,1	79,8	122,7
INVESTISSEMENT	-133,7	-96,5	-148,3	-97,1
PUISSANCE PUBLIQUE	3,7	3,4	-0,2	1,3
RIVERAIN	-0,5	-0,7	-3,4	-2,0
VAN-SE	30	68	-72	25

La valeur actualisée nette (VAN) socio-économique d'un projet est un des indicateurs de cette évaluation. Un projet est collectivement souhaitable si sa VAN est positive, c'est-à-dire si les gains totaux induits dépassent les coûts consentis.

Page 50 : Nous ne pouvons que confirmer que si les cotations avaient été objectives et le reflet de la réalité, le tracé vert serait N°1... d'autant plus en évitant le Mas-Neuf !

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES

L'ANALYSE MULTICRITÈRES FAIT RESSORTIR LES VARIANTES VERTE ET MAGENTA COMME LES PLUS FAVORABLES. LA SOLUTION MAGENTA ARRIVE TOUTEFOIS EN TÊTE DU FAIT D'UN TRACÉ PLUS SÉCURISANT ET CONFORTABLE POUR L'USAGER ET D'UN IMPACT MOINS FORT SUR LE MILIEU HUMAIN BIEN QUE LA VARIANTE VERTE SOIT MOINS IMPACTANTE SUR LE MILIEU NATUREL.

	VARIANTE ORANGE	VARIANTE VERTE	VARIANTE BLEUE	VARIANTE MAGENTA
Milieu physique				
Milieu naturel				
Milieu humain				
Paysage, patrimoine				
Sécurité et confort de l'utilisateur				
Terrassements - Géotechnique				
Coût d'investissement				
Bilan socio-économique				
BILAN	Défavorable	Assez favorable	Défavorable	Assez favorable

CONCLUSIONS

Au vu du planning envisagé, de la période à laquelle la concertation publique a été lancée, de la réunion publique de présentation du projet à Couzeix, nous estimons que tous les éléments présentés ne tiennent pas compte de la réalité et que pour certains, il ne sont pas du tout objectifs.

Le document servant de base à la concertation du 18/11/2016 et la présentation du 28/11/2016 faite à Couzeix, nous amènent à penser que tout cela a été fait dans la précipitation. C'est un travail d'interprétation bâclé. On nous a vanté le tracé magenta comme retenu tout au long de la présentation, mais alors où est la concertation ?

Comme évoqué dans le préambule le document est très littéraire avec des photos, peu de commentaires chiffrés, les tracés n'apparaissent pas sur les cartes., on a meublé ! Enfin, à la fin, nous avons eu une donnée nouvelle sur la valeur actualisée nette et les coûts... ce qui donne le tracé vert comme étant le plus rentable !

Quand on le regarde d'encore plus près...

Principe de valorisation des variantes

Les impacts ou contraintes sur chacune de ces thématiques sont appréciés selon un certain nombre d'indicateurs (exprimés qualitativement ou quantitativement) à l'aide d'une échelle de sensibilité dont la valeur varie en fonction de la couleur comme dans le schéma ci-dessous.

TRES PEU IMPACTANT COMPOSANTE TRES FAVORABLE AU PROJET	PEU IMPACTANT COMPOSANTE FAVORABLE AU PROJET	PEU IMPACTANT COMPOSANTE FAVORABLE AU PROJET	TRES IMPACTANT COMPOSANTE TRES DEFAVORABLE AU PROJET

On comprend mieux « l'embrouillamini » sur les explications de la sécurité des échangeurs (p 47)...

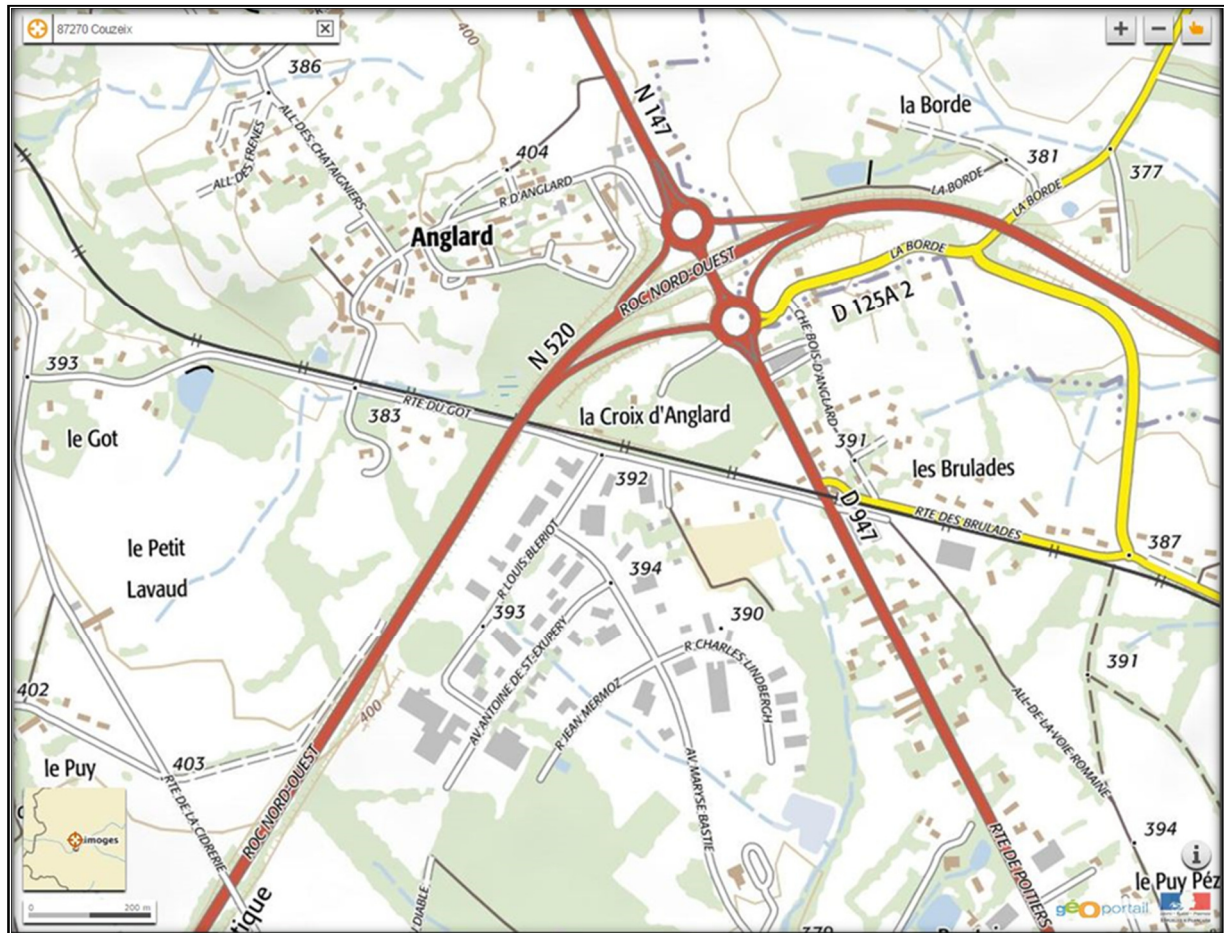
Non cela n'est pas digne d'un document de concertation !

Alors qui blâmer ? Ceux qui l'ont fait ? Ou ceux qui poussent à donner une solution avant d'avoir bien étudié le sujet ? En toute objectivité, nous n'avons pas senti les représentants de la DREAL très sûr d'eux, ni très convaincus... Nous en voulons pour preuve les propos tenus par un représentant de la DREAL devant la caméra de France 3 Limousin le 28/11/2016 «... ce n'est peut-être pas la magenta qui est la plus pertinente... »ah oui ça donne à réfléchir !

Il ne faut pas confondre vitesse et précipitation !

Oui à la RN 147 mais prenons le temps de bien prendre en compte ce qui a été dit par les uns ou les autres. D'ailleurs rien ne presse puisque le préalable à la 147 c'est la RN 520 avec son échangeur sur l'A20 et sa mise à 2 fois 2 voies comme l'ont d'ailleurs reconnu plusieurs intervenants et même souligné par Monsieur le Sénateur Maire de Couzeix.

Voilà pourquoi nous vous demandons de prendre le temps nécessaire à la réflexion. Nous ne sommes plus à 6 mois près ! Et sans doute faut-il recalculer les échéances que vous aviez prévu pour 2017.



AMENAGEMENT DE LA RN147 : REPONSES AU RAPPORT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

26/03/2017

Contenu

1. PREAMBULE _____ Page 3
2. ANALYSE DES ELEMENTS PRESENTES _____ Page 5

PREAMBULE

Les éléments présentés à l'issue de la concertation publique nous amènent à réagir aux éléments transmis. En effet, au travers des propositions que nous avons formulé pour le tracé vert, notre objectif était entre autre de limiter l'impact sur l'habitat côté Chaptelat. Par exemple, des aménagements à partir des lunettes d'Anglard, évitaient de repousser le tracé de la future 147 sans aucune proposition. Lors de la présentation qui s'est opérée le 17/02/2017, nous avons constaté qu'aucun élément émanant de votre part ne prévoyaient à rendre plus crédible notre proposition. Bien au contraire, une avalanche de modifications visant à la rendre encore moins viable a été réalisée.

De plus, le raccordement du parc Océalim à la RN520 demeure une opération vitale pour sa pérennité et son développement. Nous sommes très surpris de voir que la pétition signée par 38 acteurs économiques en faveur du tracé Magenta, a obtenu un tel succès. En effet, même si le projet permet un seul raccordement, ce serait bien insuffisant. Notre proposition s'appuyait quant à elle sur des mesures concrètes qui permettraient de répondre aux attentes de chacun.

En effet, nous avons pu relever un certain nombre d'interprétations, d'inexactitudes, de bonnes intentions, des contre-vérités et de l'auto satisfaction. Les différents points énumérés ci-dessous viennent donc attirer de manière significative votre attention sur différents thèmes.

1. La démarche de concertation menée n'en est pas une. En effet depuis la première réunion de septembre 2015 où pourtant Monsieur le Préfet de l'époque semblait vouloir reprendre le projet, il lui a été rétorqué sans justification factuelle d'ailleurs, que le tracé Ouest était préférentiel. De plus, il nous a quand même fallu quatre mois en 2016 pour être admis à la table des « présentations ». Cela indiquait déjà un manque évident d'information et de transparence du coté de Nieul et de Couzeix.
2. L'aménagement du territoire n'est pas pris en compte. A aucun moment une analyse du besoin est abordée pour la zone concernée : N520, N147, N141 et A20. Devant la pression des politiques, la volonté affichée est d'aller vite ! Peu importe où et comment. Pour nous, nous avons une rocade Nord-Ouest de Limoges qu'il faut aménager au mieux et pour longtemps pour faire passer le trafic national et local.
3. La proposition alternative de « Couzeix en mouvement » a été tout simplement modifiée et dénaturée ! Nous réaffirmons notre position qui est de soutenir le projet 147 et de ne pas renvoyer le tracé ailleurs sans avoir mené une réflexion moins impactante. Il est bien évident que dans ce contexte les conclusions sont vidées de leur sens. Pourtant certains aspects évoqués par l'expert ne sont pas incompatibles avec notre proposition. Rappelons cependant que pour nous, les tracés Est (vert /bleu) sont beaucoup mieux adaptés que le tracé magenta. Notre proposition allait dans un sens d'effacement considérable des impacts sur l'Est et de satisfaction des usagers nationaux et locaux !
4. Les pétitions présentées ne sont pas représentatives ni de l'ensemble du paysage local, ni des futurs utilisateurs. D'ailleurs, malgré notre demande auprès des services de la DREAL et de l'association qui les a porté, aucun élément sur l'intitulé ne nous a été communiqué. Transparence ? Il est bien normal qu'on puisse trouver 200 ou 300 personnes sur l'un ou l'autre des tracés pour signer pour ou contre un projet. De notre côté nous n'avons pas voulu faire cette démarche puisqu'elle n'est ni honnête, ni objective. Nous n'avons pas voulu entrer dans un débat de querelle de territoire mais plutôt de propositions. Elles ne devraient pas être prises valablement en considération par les services de l'Etat. La pétition faite auprès « du monde économique » relève de la supercherie, de la manipulation, voire pire.... En effet on a pris tous les acteurs concernés du parc d'activité OCEALIM pour des imbéciles. Comment leur expliquer maintenant qu'ils n'auront jamais de diffuseur avec la RN 520 avec 4 bretelles.

PREAMBULE

Alors qu'ils attendent depuis l'origine ce raccordement qu'on leur avait promis. L'échangeur Magenta interdit au final cette possibilité.

5. Nous n'avons jamais vu le terme « développement durable » employé dans les documents. Par contre, nous avons bien compris qu'il ne fallait pas passer sur Chaptelat, sans doute y a-t-il des interdits, des accords, des intérêts... ? Et les PLU de Couzeix et de Chaptelat avait déjà entériné le tracé Magenta dès 2006 alors qu'il n'a jamais été validé.
6. Il faut rappeler aussi que lors de sa création la D2000, le tracé aurait dû passer plus près de Bosmathé et de ce fait d'Océalim. Ce parc se serait alors retrouvé au Nord de cette rocade et plus facile à desservir. Mais déjà sans doute d'autres personnes d'influence ont eu une approche singulière de « l'intérêt général » ... L'habitat toujours l'habitat ! Pourtant les Hommes passent mais leurs erreurs restent.
7. Il est très urgent de réaliser la mise à 2 fois 2 voies des 6 kilomètres entre Grossereix (Family Village) et Anglard. Plus on attend plus ce sera difficile à réaliser. Chaque jour, plus de 20 000 véhicules empruntent cet axe. Il n'y a pas d'alternative à cet itinéraire. De fait, la RN 147 trouvera sa place dans ce schéma d'aménagement du Nord Ouest de Limoges.

Thème 1 : Information et concertation

Publicité

16 à 30	L'annonce de la concertation et de la réunion publique est insuffisante ; J'ai appris par hasard le déroulement de cette réunion ; On aurait préféré avoir une annonce dans les boites aux lettres.	Un communiqué de presse a été publié dans le journal local. Des éléments ont été mis en ligne sur les sites de la préfecture de la Haute-Vienne et de la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Les communes ont également relayé cette information sur leur site internet et par affichage en mairie. En revanche, il est difficile, pour ce type de réunion, d'envoyer 3000 courriers personnels. Le nombre important de personnes présentes à la réunion publique et les nombreuses contributions des particuliers militent à penser que les cibles de la concertation ont été atteintes.
1 à 5	Deux réunions publiques étaient prévues, or une seule réunion a eu lieu.	En effet, au cours du comité de suivi du 1 ^{er} juillet 2016, il a été annoncé la tenue de deux réunions publiques à Couzeix et Nieul. Toutefois, les associations nous ont remis dès le mois d'octobre la synthèse de leurs analyses du projet et ont relayé auprès de leurs adhérents et sympathisants leurs conclusions. Aussi, le Maître d'ouvrage a souhaité remplacer une réunion publique par une réunion avec les associations dès le début de la concertation. Elle s'est déroulée le 22 novembre 2016.

Éléments de réponse :

1-L'information par la municipalité de **Chaptelat** a été très bien relayée avec **diffusion de tracts** dans les boites aux lettres, cela **n'a pas été le cas pour Couzeix et Nieul**. Il est à noter que madame le Maire de Chaptelat a poursuivi la position de son prédécesseur qui était déjà le moteur de « la RN 147 pas sur ma commune ».

2-Deux réunions prévues mais une seule réalisée....mais c'est bien quand même ! (ah non !) Les habitants de Nieul auraient certainement apprécié une présentation chez eux car ils découvrent pour beaucoup le sujet et les conséquences.

Les associations font ce qu'elles peuvent mais

6 à 15	La réunion publique est-elle une réunion d'information ou de concertation ?	<p>Le déroulement de la réunion publique s'est décomposée en deux phases :</p> <p>La première phase d'information a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de préciser la manière dont le projet a été construit ; • de présenter les caractéristiques de chacune des variantes ; • de comparer les différentes options envisageables en présentant les coûts, les avantages et les désavantages de chacune ; • de proposer la solution qui présentait le bilan le plus favorable dans
		<p>l'analyse multicritères comparative des quatre variantes proposées ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • de donner le calendrier et les dispositions mis en place pour la concertation afin de permettre au public de s'exprimer et de recueillir les observations et les commentaires sur les différentes variantes présentées. <p>La deuxième phase a consisté à lancer la concertation en donnant la parole au public et y apporter les premières réponses, en invitant les participants à s'exprimer par écrit par les moyens mis à disposition pendant la période de concertation, pour recueillir les avis, remarques et commentaires.</p>

Éléments de réponse :

Information/concertation... en fait réunion de **présentation de magenta retenue** ! Le reste n'est qu'habillage, la cotation ne reflète pas les analyses de terrain !

16 à 30	<p>Le choix est déjà effectué ; Les cartes sont illisibles, incomplètes et non détaillées ; Les études ne sont pas objectives ; On ne donne pas toutes les informations ; La notion de transparence et d'association des citoyens aux grandes décisions, c'est du vent.</p>	<p>Au stade actuel des études, l'objectif est de faire émerger une variante préférentielle par une analyse de critères définis par des textes et des référentiels. Les échelles retenues vont du 1/5000 ème pour les études des variantes au 1/25000 ème pour la restitution du résultat des différentes caractéristiques techniques et environnementales. Ce niveau de précision est jugé suffisant pour repérer les zones de contraintes.</p> <p>Toutes les études, quelles que soient les variantes, ont été menées avec le même degré de précision et sur des bases similaires, conformément à la réglementation en vigueur.</p> <p>Pour le relevé initial des différentes caractéristiques techniques et environnemental, les cartes retracent les éléments sans se préoccuper des variantes afin d'assurer la transparence et l'objectivité. Pour faciliter la lecture des plans, la DREAL a proposé d'y rajouter les tracés des variantes. Ce document additif a été affiché dans les mairies concernées et inséré, sur le site internet, au dossier de concertation initial.</p> <p>Pour s'exprimer pendant la concertation, plusieurs moyens ont été mis à la disposition du public : voie orale, registres dans les communes, messagerie et site internet. A l'issue de cette concertation l'ensemble des observations seront examinées, des réponses seront apportées, un bilan sera réalisé et arrêté par le Préfet de la Haute-Vienne.</p>
---------------	---	---

Éléments de réponse :

Afin que les personnes puissent s'approprier les éléments présentés dans les tracés proposés, il aurait été intéressant de préciser certains détails comme cela a été fait pour produire les éléments de réponse aux éléments contradictoires. Ces quelques planches complémentaires auraient évité le sentiment d'un manque de transparence.

Les cartes de terrain ont été **présentées sans les tracés** ce qui n'est pas concevable. Il y a bien eu un complément mais cela a renforcé le sentiment de cacher des choses. Cela est donc un manquement caractérisé à l'information à ce stade du projet.

6 à 15	Le représentant de la DREAL a évoqué devant la caméra de France 3 Limousin le soir de la réunion publique de Couzeix « ce n'est peut-être	Les paroles du représentant de la DREAL : « les remarques faites ce soir ou consignées dans les cahiers de la concertation montrent que ce n'est peut-être pas la magenta qui est la plus pertinente, mais cela aujourd'hui, je ne peux pas
	pas la magenta qui est la plus pertinente... »	le dire, il faut attendre les résultats de cette concertation et le bilan ». Cette remarque, remise dans le contexte, montre que pour prendre une décision sur le choix du tracé préférentiel, la DREAL attend les remarques, observations, avis et questions. Ensuite, un temps sera pris pour analyser, apporter des réponses et dresser un bilan. Enfin, elle prendra des décisions et proposera de retenir une solution préférentielle qui devra être acceptée par le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.

Éléments de réponse :

Ces propos marquent bien le **doute en employant des formules négatives** ! Même si derrière on tempore. Une adhésion pleine et entière au projet se formule autrement.

1 à 5	Prolonger la concertation pour écouter les usagers et attendre les conclusions de la mission confiée au sénateur, ancien ministre, Michel DELEBARRE.	<p>La mission du sénateur Michel DELEBARRE consiste à bâtir une feuille de route orientée sur des projets de nature à améliorer l'accessibilité de Limoges et des territoires de l'ex-Limousin, de la Dordogne, du Lot , de l'Aveyron et du Cantal ainsi que sur les projets d'aménagement de la RN 147 au nord de Limoges.</p> <p>Cette mission vise à faire émerger les meilleures solutions permettant d'assurer à court, moyen et long termes une desserte efficace de Limoges et du sud de Limoges. Il s'agira de tenir compte de la complexité du sujet, tant du point de vue des aspects juridiques et techniques soulevées par la décision du Conseil d'État concernant la LGV Poitiers-Limoges que du point de vue des enjeux d'aménagement du territoire qui y sont associés.</p> <p>Les éléments relatifs à la prise en compte du projet de LGV Poitiers-Limoges dans les tracés proposés pour l'aménagement de la RN 147 ainsi que les nombreuses observations, avis relatifs aux tracés mêmes des variantes, seront intégrés dans le bilan de la concertation.</p> <p>En conséquence, il n'y avait pas lieu de prolonger la concertation publique sur le projet d'aménagement à 2X2 voies de la RN 147 au nord de Limoges et de reporter le choix du tracé préférentiel.</p>
-------	--	---

Éléments de réponse :

Il faut aller vite, (très vite, trop vite), les politiques le disent. Ils ne voient pas cet aménagement de **rocade Nord-Ouest de Limoges dans son ensemble** mais peu importe il faut démarrer cette route ! Oui mais du bon côté !... L'autoroute A20 s'est-elle déplacée ? La zone Nord agrandie, Family village, ...

Pourtant il y a plus de 10 ans, avec beaucoup moins de faire valoir, toutes les parties prenantes de ce projet, à l'exception de la communauté de commune AGD avec comme Président le Maire de Chaptelat et comme argument majeur le raccordement d'OCEALIM ..., avaient opté pour un raccordement de bon sens vers l'Est. Aujourd'hui on nous explique qu'il ne peut pas y avoir de raccordement avec OCEALIM (voir explications des experts DIRCO).

On nous aurait trompés ? Qui, pourquoi ?...

Thème 2 : Aménagement du territoire et autres projets

Développement de l'urbanisation

+ 30	Pourquoi remettre en cause les décisions prises lors des études de l'APS Limoges – Bellac alors que les documents d'urbanisme ont pris en compte cette éventualité dans le classement des zones?	<p>Le contexte ayant fortement évolué, la DREAL a repris les études pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">• le dossier d'APS Limoges – Bellac n'a jamais été approuvé ;• la zone d'étude a été réduite pour prendre en compte l'inscription de cet aménagement au nouveau contrat de plan État - Région 2015 – 2020,• la réglementation pour les aménagements d'infrastructures a fortement évolué, notamment le code de l'environnement (approfondissement des évaluations, études d'impact, concertation,...). <p>Pour ce qui concerne les plans locaux d'urbanisme, les collectivités ont anticipé en prenant en compte les projets futurs pour le développement de leur commune.</p>
---------	--	---

Éléments de réponse :

Le dossier APS n'a jamais été approuvé !!!! Donc pas de choix, pas de décision.

Intéressant c'est pourtant en y faisant référence que certains en avaient déduit que le tracé préférentiel était à l'ouest et **les PLU de Chaptelat et Couzeix ont peut-être été anticipés** ! C'était pourtant un « projet connu » de part et d'autre pour reprendre l'expression utilisée avec la LGV. Qu'a-t-on dit aux gens qui ont acheté les terrains situés dans les zones susceptibles d'être touchées ? Et on délivre encore des CU dans les fuseaux concernés.

Zone d'étude de l'Aménagement

<p>+30 La RN 147 est la route la plus accidentogène en Haute-Vienne et les zones les plus accidentogènes ne se situent pas sur le tronçon retenu ? Pourquoi avoir choisi ce secteur ?</p>	<p>Chaque année, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR -DDT 87) dresse un bilan de l'accidentalité routière par voie, sur une période de cinq années. Les deux dernières cartes de 2014 (2010-2014) et 2015 (2011-2015) concernant la RN 147 entre la RN 520 et le début de la déviation de Bellac, font état de respectivement 18 et 19 accidents corporels dont 3 morts. Pour la zone d'étude du secteur concerné, 7 et 6 accidents corporels dont 1 mort ont été relevés en 2014 et en 2015.</p> <p>La Direction Interdépartementale des Routes du Centre Ouest (DIR CO) mène pour sa part, une démarche de Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE) par itinéraire. Cette enquête a pour objectif d'améliorer la sécurité des usagers par des actions portant essentiellement sur les infrastructures. Elle permet également d'établir un programme d'opérations de sécurité sur son réseau routier. La dernière enquête a relevé cinq zones d'accumulation d'accident (ZAAC) sur la RN 147 entre l'intersection avec la RN 520 et l'entrée de la déviation de Bellac Sud coté Limoges. Deux ZAAC se situent sur l'aménagement au nord de Limoges à Frégéfond et au carrefour de la Poitevine.</p> <p>Ces études relèvent les défauts de la RN 147 existante et mettent en évidence les facteurs d'accidents liés à l'infrastructure. Elles ne définissent pas de priorité entre les zones qui restent toutes à traiter par des aménagements de sécurité. Toutefois cette analyse sur l'accidentologie n'est pas le seul élément d'appréciation pour déterminer le secteur à aménager. Ainsi, le trafic est également pris en compte. En effet, cette voie comptabilise à Anglard, sur la commune de Couzeix, 13 500 véhicules (TMJA). Tout au long de son parcours en direction de Bellac, le trafic diminue progressivement pour atteindre 8 500 véhicules (TMJA) à Maison neuve, commune de Peyrilhac, puis 6 500 véhicules (TMJA) à l'arrivée sur la déviation de Bellac.</p>
---	--

Éléments de réponse :

Oui il faut aménager la RN 147, mais en tenant compte du **trafic et de l'accidentologie**, la RN 520 est à réaliser **d'abord et dans son intégralité** comme cela a toujours été dit de Grossereix jusqu'au Breuil.

Lien avec les autres projets

+ 30	Réalisation de la RN 520 : cette voie est la plus accidentogène, il faut fluidifier le trafic, il faut aménager cette voie en priorité, bretelle d'accès à la ZI nord du carrefour d'Anglard non adaptée et dangereuse	En effet, la RN 520 au trafic important, avec de nombreux poids lourds, relate un nombre plus conséquent d'accidents corporels. En outre, des zones de congestion apparaissent régulièrement aux différentes heures de pointe. De ce fait, le contrat de plan État/Région 2015-2020 a retenu le doublement de cette voie et l'aménagement des échangeurs ou diffuseurs. A ce titre, les entrées et sorties du diffuseur d'Anglard seront mises aux normes pour un aménagement à 2X2 voies et amélioreront la sécurité des usagers. A ce jour, ces études sont menées en même temps que celles de l'aménagement au nord de Limoges pour pouvoir lancer des enquêtes publiques concomitantes.
6 à 15	Le projet ne tient pas compte des projets économiques développés en zone nord de Limoges dans la grande pièce.	Le bureau d'étude a consulté les communes et les documents d'urbanisme (PLU, SCOT de Limoges,...) qui listent les projets économiques à court, moyen et long terme sur l'ensemble du territoire. Les activités nouvelles qui vont s'installer, vont générer de l'attractivité et du trafic. Cette donnée est prise en compte dans le modèle de trafic. Il s'agit de valeur tutélaire (valeur donnée dans un cadre référentiel par le ministère de l'économie et des finances) qui tient compte de la projection économique.

Éléments de réponse :

Les éléments de réponse de la DREAL ne répondent pas à la question posée : on parle de « projets économiques développés en zone Nord » alors que la réponse évoque les projets économiques à court, moyen et long terme. Toutefois, il est reconnu dans cette réponse que ces activités nouvelles vont générer de l'attractivité et du trafic alors que l'on retient pour l'instant, le trajet le plus long et le plus éloigné des activités économiques actuelles pour les utilisateurs. Qu'elle est la logique ?

« bretelle d'accès à la ZI nord du carrefour d'Anglard non adaptée et dangereuse... » de quoi parle t on ?

Il n'y a pas de problème actuellement sur les ronds points d'Anglard, il y a juste à la pointe du matin où l'on peut constater le remplissage de la bretelle d'accès Anglard vers ZI nord. Ce problème n'existera plus avec un échangeur Est RN 147 vers RN 520. D'autant plus que les bretelles d'insertion seront plus longues aussi avec la mise à 2 fois 2 voies.

Thème 3 : Les caractéristiques techniques du projet

Propositions techniques formulées par l'association « Couzeix en mouvement » qui a fourni un mémoire d'analyse pour les étayer.

	<p>Schéma proposé :</p> <p><u>Réponse technique à la proposition</u></p> <p>En préambule à la réponse, le Maître d'ouvrage indique qu'il faut faire le distinguo entre 1 diffuseur et 1 échangeur sur voies express :</p>
	<ul style="list-style-type: none">• le premier sert à desservir les secteurs locaux depuis la voie express• le deuxième sert à bifurquer d'une route express à une autre et ne doit pas prévoir de dessertes locales pour des raisons techniques de visibilité et donc de sécurité avec des règles de géométrie strictes pour assurer la sécurité et offrir des distances de visibilité et d'arrêt sur obstacles suffisantes. <p>Il n'est donc pas souhaitable de prévoir un dispositif qui mélangerait les deux solutions , dispositif qui ne franchirait pas la validation des expertises de sécurité ministérielles.</p> <p>L'exemple de Grossereix montre un dysfonctionnement notable de ce dispositif de branchement de la RD 2000 sur les lunettes du diffuseur de l'A20 dans l'attente du doublement de la RN 520 et la réalisation d'un échangeur sécurisé entre 2 voies de type autoroutier.</p> <p>Le maître d'ouvrage a demandé à la Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Ouest (DIRCO) de lui fournir un avis d'expert sur la faisabilité de la proposition</p> <p>Analyse technique de LA DIRCO</p> <p>Conclusions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Bien qu'utilisant en partie le diffuseur d'Anglard le projet serait consommateur d'espace eu égard aux obligations d'observer les règles de distance et de visibilité sur sortie ou sur obstacles<ul style="list-style-type: none">- la sortie côté Mas Neuf se situe sensiblement dans le même secteur que l'échangeur prévu initialement- la bretelle d'entrée sur la RN 520 a un impact sur l'habitat proche du diffuseur• La traversée de la RN 520 par cette bretelle se ferait par le biais d'un

	<p>ouvrage en courbe, assez long. Cet ouvrage serait classé dans la catégorie des non courants sensiblement plus coûteux qu'un ouvrage ordinaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cette solution oblige en outre à construire deux ouvrages de rétablissement de la RD 125 , ce qui fait trois ouvrages dont un non courant au lieu de deux ouvrages ordinaires • Les faibles rayons de courbures des deux bretelles EST et leur enchaînement avec les courbes suivantes ne permettent pas d'assurer la sécurité des usagers sans limiter les vitesses et ce dispositif serait moins bien adapté pour la sécurité que l'échangeur prévu initialement • l'utilisation des lunettes d'Anglard, pour le sens Nord-Ouest va entraîner les mêmes difficultés à terme, que celles rencontrées à Grossereix • De plus il n'est pas envisageable d'utiliser la RN 147 actuelle ainsi qu'une portion de la RD 7 pour assurer un flux de transit avec camions sans prévoir un réaménagement de cet itinéraire. Or, le long de ces sections, l'urbanisation est importante (Anglard, Chamboursat...) <ul style="list-style-type: none"> - on peut estimer que cette version de l'échange entre les deux infrastructures aurait un impact sur environ 25 constructions (habitations ou activités) qu'il serait difficile de protéger et pour certaines, il faudrait envisager une démolition - pour l'utilisation et le réaménagement de la RD 7 sur environ 600m, un changement de domanialité Département / État serait nécessaire - une reconstruction du giratoire nord d'Anglard trop petit actuellement pour recevoir une entrée supplémentaire devrait être envisagée pour augmenter son rayon et serait donc consommatrice d'espace dans ce secteur déjà contraint.
	<ul style="list-style-type: none"> • Ce raccord à Anglard est présenté comme moins coûteux car épargnant quelques centaines de mètres carré de terrains mais au final, étant donné les longueurs de voies nécessaires (bretelles, réaménagement de la RN et de la RD, boucle sur la RD, les gains présumables s'amenuisent et sont largement compensés par le surcoût des aménagements (ouvrages d'art, et rachat de constructions)
	<p>Schéma proposé :</p> <p><u>Réponse technique à la proposition</u></p> <p>En préambule à la réponse, le Maître d'ouvrage indique qu'il faut faire le distinguo entre 1 diffuseur et 1 échangeur sur voies express :</p>

- *le premier sert à desservir les secteurs locaux depuis la voie express*
- *le deuxième sert à bifurquer d'une route express à une autre et ne doit pas prévoir de dessertes locales pour des raisons techniques de visibilité et donc de sécurité avec des règles de géométrie strictes pour assurer la sécurité et offrir des distances de visibilité et d'arrêt sur obstacles suffisantes.*

Il n'est donc pas souhaitable de prévoir un dispositif qui mélangerait les deux solutions , dispositif qui ne franchirait pas la validation des expertises de sécurité ministérielles.

L'exemple de Grossereix montre un dysfonctionnement notable de ce dispositif de branchement de la RD 2000 sur les lunettes du diffuseur de l'A20 dans l'attente du doublement de la RN 520 et la réalisation d'un échangeur sécurisé entre 2 voies de type autoroutier.

Le maître d'ouvrage a demandé à la Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Ouest (DIRCO) de lui fournir un avis d'expert sur la faisabilité de la proposition

Analyse technique de LA DIRCO

Conclusions :

- Bien qu'utilisant en partie le diffuseur d'Anglard le projet serait consommateur d'espace eu égard aux obligations d'observer les règles de distance et de visibilité sur sortie ou sur obstacles
 - la sortie côté Mas Neuf se situe sensiblement dans le même secteur que l'échangeur prévu initialement
 - la bretelle d'entrée sur la RN 520 a un impact sur l'habitat proche du diffuseur
- La traversée de la RN 520 par cette bretelle se ferait par le biais d'un

	<p>ouvrage en courbe, assez long. Cet ouvrage serait classé dans la catégorie des non courants sensiblement plus coûteux qu'un ouvrage ordinaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cette solution oblige en outre à construire deux ouvrages de rétablissement de la RD 125 , ce qui fait trois ouvrages dont un non courant au lieu de deux ouvrages ordinaires • Les faibles rayons de courbures des deux bretelles EST et leur enchaînement avec les courbes suivantes ne permettent pas d'assurer la sécurité des usagers sans limiter les vitesses et ce dispositif serait moins bien adapté pour la sécurité que l'échangeur prévu initialement • l'utilisation des lunettes d'Anglard, pour le sens Nord-Ouest va entraîner les mêmes difficultés à terme, que celles rencontrées à Grossereix • De plus il n'est pas envisageable d'utiliser la RN 147 actuelle ainsi qu'une portion de la RD 7 pour assurer un flux de transit avec camions sans prévoir un réaménagement de cet itinéraire. Or, le long de ces sections, l'urbanisation est importante (Anglard, Chamboursat...) <ul style="list-style-type: none"> - on peut estimer que cette version de l'échange entre les deux infrastructures aurait un impact sur environ 25 constructions (habitations ou activités) qu'il serait difficile de protéger et pour certaines, il faudrait envisager une démolition - pour l'utilisation et le réaménagement de la RD 7 sur environ 600m, un changement de domanialité Département / État serait nécessaire - une reconstruction du giratoire nord d'Anglard trop petit actuellement pour recevoir une entrée supplémentaire devrait être envisagée pour augmenter son rayon et serait donc consommatrice d'espace dans ce secteur déjà contraint.
	<ul style="list-style-type: none"> • Ce raccord à Anglard est présenté comme moins coûteux car épargnant quelques centaines de mètres carré de terrains mais au final, étant donné les longueurs de voies nécessaires (bretelles, réaménagement de la RN et de la RD, boucle sur la RD, les gains présumables s'amenuisent et sont largement compensés par le surcoût des aménagements (ouvrages d'art, et rachat de constructions)

Éléments de réponse :

Il est indiqué que la proposition de notre association sera consommatrice d'espace. Cet argument doit aussi être pris en compte pour le tracé Magenta (ce qui s'applique à l'un s'applique à l'autre).

La traversée de la N520 peut sans aucun doute se faire avec un ouvrage d'art droit. Les éléments « plus coûteux » pour l'ouvrage d'art en courbe sont à présenter chiffrés comme cela a été fait pour la tranchée couverte : comment peut-on évoquer la notion de coûts sans les communiquer ?

Un des ouvrages d'art prévu pour la traversée de la RD 125 n'est pas à impacter au projet de notre association mais à celui de la mise à 2x2 voies de la N520.

Il conviendrait de préciser les rayons de courbure afin de vérifier s'ils sont non conformes. Il nous semble que le rayon de courbure pour accéder à la N520 sur le tracé Magenta est plus prononcé que celui proposé par notre association au niveau des ronds-points d'Anglard.

La fréquentation des lunettes d'Anglard à terme n'est pas comparable avec les lunettes de Grossereix. Nous indiquer les valeurs qui permettent d'argumenter votre affirmation.

L'utilisation de la RD7 peut être réaménagé car le trafic venant de l'Ouest sera le moins important. Les villages cités sont déjà impactés par la 147 actuelle. En conséquence, ils ne peuvent être impactés deux fois.

Sur quel critère ou quelle réglementation s'appuie l'étude, pour indiquer que le rond-point d'Anglard ne permet pas de recevoir une entrée supplémentaire (à comparer avec le giratoire de Family Village)

Le raccordement au rond-point d'Anglard serait plus onéreuse. Nous indiquer les chiffres qui permettent d'argumenter cette affirmation.

6 à 15	Diffuseur sur la RN 520 pour accéder à la zone d'activités d'Océalim	<p>L'association propose dans son schéma un diffuseur au niveau du pont de Lavaud pour desservir la façade Ouest d'Ocealim :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en additionnant les surfaces utilisées par la modification du diffuseur d'Anglard en demi échangeur et la réalisation du diffuseur de Lavaud, il s'avère que la consommation des espaces est plus importante que celle nécessaire à l'échangeur proposé au projet d'aménagement. • on vient de plus perturber deux zones supplémentaires au lieu d'une dans le projet présenté à la concertation <p>Par ailleurs, le maître d'ouvrage qui souhaiterait réaliser ce type d'aménagement, impactant le domaine routier national doit saisir le Préfet d'une demande d'autorisation, respecter les règles techniques, de dérogation et d'écarts aux règles de l'art, et assurer le financement.</p>
--------	--	---

Éléments de réponse :

Vous additionner les choux et les tomates... !

Notre aménagement de la RN 520 c'est d'un côté (Est d'Anglard) un échangeur complet (1km à l'Est) comme vous l'avez dessiné ou comme nous pourrions l'imaginer demi -échangeur Est et diffuseur Ouest/centre. Et côté Ouest (1 km à l'Ouest d'Anglard) le diffuseur complet indispensable à terme pour OCEALIM. Il s'agit donc de 2 projets différents mais complémentaires. Additionner les 2 surfaces impactées pour faire 2 projets différents n'a donc pas grand sens. Mais pour les utilisateurs des 2 infrastructures (jonction RN 147 avec RN 520 et raccordement direct RN 520 OCEALIM) cela relève d'une nécessité.

Le maître d'ouvrage (Limoges Métropole ?) devrait bien sûr demander l'autorisation de créer cet ouvrage (diffuseur complet 4 bretelles) pour raccorder OCEALIM . Situé à plus d'1 km du diffuseur d'Anglard il ne devrait pas y avoir « d'écart aux règles de l'art » d'après les commentaires d'expert que vous avez fait en annexe.

1 à 5	Proposition de réaliser des tranchées couvertes pour la section de la variante Est située entre la RD 39, côté Chaptelat et la RD 7 à proximité de Chamboursat pour s'affranchir des impacts sur l'habitat et permettre la continuité des activités agricoles	<p>L'analyse de la topographie et du profil en long des variantes Est montre qu'il est impossible de réaliser des tranchées couvertes sur l'ensemble de la section préconisée par l'association. En effet, trois zones importantes d'écoulement des eaux (talwegs), dont une parsemée d'étangs ne permettent pas d'abaisser le profil en long du projet. De ce fait, le projet passe en remblais sur ces zones et ne laisse que des distances morcelées pour réaliser la tranchée couverte en trois parties séparées.</p> <p>L'estimation « à dire d'expert » de ces ouvrages s'élèverait à 42 M€ HT sans prendre en compte les dispositions techniques nécessaires à l'exploitation de</p>
		<p>ces tunnels (signalisation, éclairage, ventilation, abris,...) et les mesures d'exploitation et de maintien de la sécurité.</p> <p>Ces surcoûts mettraient le montant de la variante verte à un prix nettement supérieur à la variante orange qui présente déjà un bilan négatif à la valeur actualisée nette socio-économique.</p> <p>De plus, l'alternance entre les tranchées couvertes et les zones de remblais ne permettrait pas de rendre toutes les surfaces de terrains aux exploitants agricoles et compliqueraient la protection sonore des zones d'habitations le long de ce secteur.</p>

Éléments de réponse :

Nous n'avons jamais proposé une tranchée couverte ayant cette étendue. En effet, page 14/37 de notre document nous proposons : « *Le passage de la colline entre le Haut Chamboursat et Chantelauve pourrait se faire en mini tranchée couverte ce qui permettrait d'avoir une route légèrement encaissée pour passer sous la D7 et de fait, réduirait considérablement les impacts humains sur ce tronçon* ».

Le tracé vert/bleu que vous proposez est parfaitement bien situé et adapté à la topographie du secteur. Bien sûr qu'il faut passer en remblai sur un bord d'étang (derrière Frègefond) et c'est ensuite que le franchissement en tranchée (en fait un **petit tunnel très court** pour s'affranchir de tous les dispositifs techniques associés) est intéressant puisqu'il laisserait une continuité aux riverains en recréant notamment le chemin existant. De plus il serait un très bon **atténuateur de bruit** pour les riverains et pour le profil en long la **cote de Frègefond n'existerait pratiquement plus**. Intéressant pour la consommation d'énergie.

C'est donc bien une interprétation de la DREAL biaisée, qui vient donc fausser de manière significative notre proposition.

1 à 5	L'association a relevé des incohérences dans le schéma des échangeurs avec la RN 520 ou il manque des bretelles.	L'échelle de reproduction de ces schémas dans le dossier de concertation étant petite une des bretelles n'est pas visible. Il va sans dire que le schéma proposé dans le dossier d'études est bien complet et conforme au bon fonctionnement de l'échangeur.
-------	--	--

Éléments de réponse :

Nous n'avons jamais douté qu'il y avait bien 4 bretelles dans tous les cas mais là encore ce n'est pas normal qu'il y ait **une faute de représentation !!** Et ce n'est pas l'échelle de reproduction qui l'a enlevé. Mais, vite, très vite, trop vite le projet !...

Autres questions posées

<p>1 à 5</p>	<p>La variante magenta ne répond pas à l'objectif du projet concernant la notion de « tracé au plus près de la RN 147 actuelle » au contraire de la variante verte.</p> <p>Il est reproché aux variantes et notamment la magenta de ne pas respecter la notion de « tracé au plus près de la RN 147 actuelle » car elle s'éloigne de celle-ci à certains endroits (exemple du côté de Valette). Certains prennent pour argument de dire que la variante verte répond mieux à cette notion au droit des communes de Chaptelat et Couzeix</p>	<p>Pour l'aménagement progressif d'un itinéraire en tracé neuf, il existe 2 solutions d'aménagement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la solution « aménagement sur place » • la solution « aménagement au plus près » <p>La 1ère consiste à utiliser l'assiette de l'itinéraire existant et de l'aménager sans s'en éloigner en doublant la chaussée et en créant un itinéraire parallèle pour assurer la circulation des véhicules non autorisés sur le nouveau tracé classé « express »</p> <p>Cette solution est possible lorsque l'environnement le permet. Dans le cas de la RN 147 actuelle, elle a été jugée non faisable du fait des caractéristiques du milieu rencontré :</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • relief accidenté avec un profil en long inadapté à une voie express et un tracé trop sinueux • Présence de zones urbanisées qui nécessitent des déviations car l'assiette disponible est trop étroite et les protections réglementaires impossibles à réaliser <p>La 2ème solution « aménagement au plus près » permet de résoudre ces problèmes en s'éloignant de l'axe historique dans les zones contraintes et en s'en rapprochant lorsque cela est possible.</p> <p>Chaque variante est tracée selon ce principe et les variantes Est ne sont pas meilleures que les variantes Ouest pour cette problématique car « au plus près ne signifie pas de coller systématiquement à l'itinéraire existant.</p>

Éléments de réponse :

Nous ne pouvons que constater que le tracé Magenta ne respecte pas le Grenelle de l'environnement car le « au plus près » ne veut pas dire au plus loin. Ce point a été mis en avant le 17/02/2017 par l'Architecte des bâtiments de France. Nous notons donc une incohérence dans la réponse puisqu'il est indiqué « au plus près ne signifie pas de coller systématiquement à l'itinéraire existant »... mais de là à proposer le tracé le plus éloigné démontre à notre sens une certaine incohérence par rapport au projet en lui-même.

Nous avons bien compris que l'aménagement sur place était à oublier par contre la notion « **d'au plus près de l'existant** » a tout son sens. Toutes les routes qui sont ainsi refaites (A20 , RN 141, RN 145 pour ne citer que les plus proches) ne s'éloignent pas de plus de 500 mètres de l'ancienne. Ici on s'est décalé

d'1 km pour aller passer à Valette dans un trou pour remonter ensuite sur le Puys d'Arthugéras ! Un bon dénivelé alors que précédemment sur le tracé vert on vous a proposé justement une petite tranchée pour abaisser la route et éliminer la cote de Frégfond ce n'est pas pour en faire une sur Lavaud. Elles sont où les règles de l'art et le développement durable !!!! Et nous ne parlerons pas ici du remblaiement du ruisseau et de la zone humide...

Échangeurs

1 à 5	Sur la magenta, la bretelle d'accès sur l'échangeur qui permet de se rendre de la RN 147 au rond point d'Anglard par la RN 520 est un point noir avec renversement possible des poids lourds	La bretelle d'entrée RN147 vers RN520 Nord présente une configuration en boucle (au stade d'avancement actuel des études, le rayon intérieur est inférieur à 60m). La conception envisagée (rayon, dévers et vitesse limite associés) permettra d'obtenir les conditions dynamiques nécessaires au passage des PL.
----------	--	---

Éléments de réponse :

Effectivement raccordement en trompette classique (vous êtes très classique !) qui va manger plus de 4 hectares surtout si vous **agrandissez la boucle** intérieure vers le Sud Ouest pour faire moins de dévers avec une rampe descendante acceptable. Par contre **pas un mot sur les riverains impactés** sur le Villageas et les Coutures pourtant très bien placés sous des vents dominants forts de Nord Est (habitants beaucoup plus nombreux que ceux situés à côté de la bretelle Sud Est d'Anglard que nous proposons !!! Mais nous l'avions remarqué, sur le tracé vert la bande impactante fait 1 km de large et coté magenta la moitié suffit...)

6 à 15	<p>Rétablissement des voies de circulation, et des cheminements divers existants que traverse le projet (routes, chemins piétonniers ou de randonnée...)</p>	<p>L'étude des variantes présentée a d'ores et déjà intégré géographiquement et financièrement les nécessités de rétablir l'ensemble des circulations (routes, chemins divers) afin de garantir aux usagers les mêmes conditions de circulation qu'avant la réalisation du projet.</p>
	<p>Déplacements de la faune</p>	<p>Une seconde évaluation plus précise sera effectuée lors des études de la variante pressentie dites « études préalables ». Le maître d'ouvrage disposera en effet de données de terrain encore plus précises correspondant au niveau d'études demandé.</p> <p>Les gestionnaires des différentes voies ou cheminements seront alors à nouveau consultés pour entériner les choix concernant les rétablissements nécessaires à la circulation routière et pédestre qui seront présentés au dossier d'enquête publique.</p>
	<p>Cheminements agricoles</p>	<p>La faune fera également l'objet d'une recherche minutieuse des besoins de circulation à l'intérieur de la zone d'étude qui pourra être localement élargie en fonction de l'importance de ses déplacements. Comme pour les rétablissements, une estimation du nombre de transparences à réaliser pour la circulation de la faune y compris aérienne et son coût ont été intégrés aux estimations environnementales de chaque variante .</p> <p>Le cas spécifique des cheminements agricoles est traité dans les questions concernant ce domaine. Le maître d'ouvrage, assisté de La Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne, va continuer de mener les investigations auprès des exploitants afin de déterminer leurs besoins et proposer des solutions.</p>

Éléments de réponse :

Nous ne pouvons qu'être favorables à ces propositions de maintien des liaisons entre les villages. Toutefois, nous notons qu'une seconde évaluation sera réalisée. Il est regrettable qu'elle ne soit pas prise en compte au stade de la concertation publique. Il nous semble que cette proposition vient donc modifier fortement les coûts annoncés dans la VAN/SE. Au final les chiffres proposés ne sont donc plus objectifs. La seconde évaluation à venir viendra donc sans aucun doute alourdir le coût financier de ce tracé et de ce fait le rendre encore plus défavorable.

16 à 30	Raccordement et développement d'Océalim à Rétablissement des circulations dans le secteur situé entre Puy d'Arthugéras et Villageas si la	L'accès principal à Océalim se fait actuellement par le biais d'un giratoire sur la RD 947 vers le lieudit « Ponteix » et d'une voirie de desserte de la zone d'activités depuis ce rond point.
	magenta est choisie	<p>Lors de la réalisation de la D2000 dans les années 90, une possibilité de diffuseur avait été évoquée avec les élus de Couzeix au niveau du pont de LAVAUD (route de la Cidrerie) pour offrir un accès direct depuis la D2000 à la zone d'activité au droit de Villageas. Il avait été conclu que cet aménagement aurait pu se faire lors de la mise à 2x2 voies de la D2000 après sa remise par le CD87 à l'État et son passage dans le domaine public national (RN 520).</p> <p>Les études d'APS Limoges - Bellac lancées pour l'aménagement de la RN 147 en 2003 ont abouti en 2006 au choix préférentiel d'une variante dont l'échange avec la RN 520 se situe au niveau de ce même pont de LAVAUD. L'échange prévu se faisant entre deux routes de type « voie express », la solution d'un échangeur de type autoroutier s'est imposée au maître d'ouvrage. Ce type d'échange exclut un mixte entre le transit et la desserte locale et ne permet pas d'assurer la desserte d'Océalim dans ce secteur. Cet état de fait a été présenté aux élus de Couzeix par le maître d'ouvrage en soulignant qu'une solution serait recherchée pour offrir un accès lisible d'Océalim depuis la RN 520. Une étude spécifique pourra être initiée pour trouver une solution acceptable pour tous.</p> <p>Dans le cas où la décision de retenir la variante Magenta serait actée, le maître d'ouvrage a prévu de maintenir le pont de Lavaud à la circulation locale et de rétablir tous les accès à cet ouvrage pour maintenir les déplacements des riverains situés dans le secteur du Puy d'Arthugera et du Villageas. Cette proposition devra faire l'objet d'études plus approfondies pour préciser un schéma négocié avec la CALM, gestionnaire de la voirie et la mairie de Couzeix afin de convenir d'une solution pérenne qui sera présentée dans le dossier d'enquête publique.</p>

....il faut bien répondre quelque chose mais quand le mal est fait c'est trop tard ! Déjà **minimiser l'emprise au sol, éviter les zones humides et rester proche des crêtes devrait être moins perturbateur.**

16 à 30	Raccordement et développement d'Océalim à Rétablissement des circulations dans le secteur situé entre Puy d'Arthugéras et Villageas si la	L'accès principal à Océalim se fait actuellement par le biais d'un giratoire sur la RD 947 vers le lieudit « Ponteix » et d'une voirie de desserte de la zone d'activités depuis ce rond point.
	magenta est choisie	<p>Lors de la réalisation de la D2000 dans les années 90, une possibilité de diffuseur avait été évoquée avec les élus de Couzeix au niveau du pont de LAVAUD (route de la Cidrerie) pour offrir un accès direct depuis la D2000 à la zone d'activité au droit de Villageas. Il avait été conclu que cet aménagement aurait pu se faire lors de la mise à 2x2 voies de la D2000 après sa remise par le CD87 à l'État et son passage dans le domaine public national (RN 520).</p> <p>Les études d'APS Limoges - Bellac lancées pour l'aménagement de la RN 147 en 2003 ont abouti en 2006 au choix préférentiel d'une variante dont l'échange avec la RN 520 se situe au niveau de ce même pont de LAVAUD. L'échange prévu se faisant entre deux routes de type « voie express », la solution d'un échangeur de type autoroutier s'est imposée au maître d'ouvrage. Ce type d'échange exclut un mixte entre le transit et la desserte locale et ne permet pas d'assurer la desserte d'Océalim dans ce secteur. Cet état de fait a été présenté aux élus de Couzeix par le maître d'ouvrage en soulignant qu'une solution serait recherchée pour offrir un accès lisible d'Océalim depuis la RN 520. Une étude spécifique pourra être initiée pour trouver une solution acceptable pour tous.</p> <p>Dans le cas où la décision de retenir la variante Magenta serait actée, le maître d'ouvrage a prévu de maintenir le pont de Lavaud à la circulation locale et de rétablir tous les accès à cet ouvrage pour maintenir les déplacements des riverains situés dans le secteur du Puy d'Arthugera et du Villageas. Cette proposition devra faire l'objet d'études plus approfondies pour préciser un schéma négocié avec la CALM, gestionnaire de la voirie et la mairie de Couzeix afin de convenir d'une solution pérenne qui sera présentée dans le dossier d'enquête publique.</p>

Éléments de réponse :

Un devoir de mémoire s'impose ! Ce fameux **raccordement d'OCEALIM avec la RN 520 évoqué, programmé depuis l'origine** et c'est bien normal puisque c'est la desserte naturelle de ce parc qui peut encore s'agrandir de ce côté Ouest. C'est cet argument qui a été présenté aux élus pour leur « vendre » le raccordement, **magenta**, de ce côté alors qu'en faisant cela **on l'interdit à jamais !** (voir les recommandations de l'expert....). Qui a été dupe ? Est-ce que la DREAL a dit clairement les choses à l'époque ? Est-ce qu'on s'est voilé la face ? Est-ce qu'on ne voulait pas faire passer le tracé coté sur Chaptelat (Maire et Président d'AGD de l'époque),...Il y a pour le moins **tromperie**.

Et pourtant un raccordement de type **diffuseur sur la route de la cidrerie devient de plus en plus nécessaire**. Un nombre important de véhicules venant des ronds-points d'Anglard qui, faute d'avoir ce diffuseur (et ne voulant pas monter jusqu'à Bostmathé), prennent au plus court la petite route le long de la voie ferrée (vraiment cette notion « d'au plus court » se vérifie partout, c'est aussi vrai pour le tracé vert plus court que magenta !) .

Mais le pire c'est qu'on y voit aussi des poids lourds... Le jour où les barrières de la voie ferrée vont se fermer trop tôt ou trop tard sur un semi-remorque nous réclamerons d'urgence ce diffuseur. **C'est aujourd'hui qu'il faut le prévoir !!!**

Pour maintenir le pont de Lavaud actuel et mettre un échangeur au même endroit il faudra vraiment faire des études approfondies surtout en respectant les règles de l'ICTAAL !!!! Autant dire qu'on n'y croit pas trop.

On ne peut pas affirmer qu'il est impossible de raccorder la 147 à Océalim dans le secteur mentionné (*« ce type d'échanges exclut... et ne permet pas d'assurer la desserte d'Océalim... »*) et nous indiquer dans une page précédente, que notre proposition de raccorder ce parc à la N520 est consommateur d'espace puisque vous la reprenez à votre compte.

Le maintien du pont de Lavaud modifie fortement la connexion N147/520. Cette modification doit être reprise dans la VAN/SE. Tous les éléments de chiffrage doivent donc être repris afin de justifier le meilleur choix de tracé. En effet, si le tracé magenta se déporte vers l'Ouest, il obligera à détruire plus d'habitations et aura donc un impact plus important sur le milieu humain. S'il est déporté vers l'ouest, il condamnera toute extension d'Océalim. Ces critères doivent donc être intégrés puisqu'ils viennent modifier en profondeur l'étude.

1 à 5	La question des largeurs d'emprises a été posée notamment pour les secteurs de déblais ou de remblais prononcés.	<p>Il est avéré que lorsque le profil en long du projet se situe de manière notable en deçà du terrain naturel (exemple : entre la Glane et la RD 39) il en résulte une largeur d'emprise importante du fait de l'application des pentes réglementaires des talus de part et d'autre de l'assiette de la route. Ceci est également vrai pour les zones de forts remblais.</p> <p>Cette question retient particulièrement l'attention du maître d'ouvrage. Cet aspect de la conception géométrique sera examiné en détail pour chaque secteur de remblais ou de déblais lors de la phase d'études de la variante retenue qui va être lancée lorsque le présent bilan de la concertation aura été approuvé.</p> <p>Les caractéristiques du tracé retenu seront réexaminées et optimisées dans le but d'améliorer le projet. Le tracé pourra éventuellement être modifié dans certaines zones. Les riverains concernés par ces adaptations possibles seront interrogés et pourront s'exprimer auprès du maître d'ouvrage.</p>
-------	--	--

Éléments de réponse :

Il nous semble fondamental d'avoir une vision globale et précise pour justifier le meilleur tracé. Ces arguments à prendre en compte n'ont pas été intégrés dans le cadre de la concertation publique. Ce manquement vient donc biaiser les conclusions de l'étude puisque vous indiquez que les caractéristiques du tracé retenu seront réexaminées et optimisées.

Ne vous voilez pas la face c'est bien écrit dans vos documents que le tracé **magenta** surtout dans sa partie proche de la RN 520 **sera le plus gros créateur de déblais /remblais** et qu'il devra franchir la voie ferrée et se poser sur 15 mètres de remblais !! Mais cela est connu aujourd'hui. Sans parler des zones humides, du ruisseau à dévier voir même un agrandissement du lagunage du Bost qui pourrait se faire justement là où l'on prévoit la route.

Concertation avez-vous dit ? Effectivement il y a encore matière à réfléchir.

Thème 4 : Impacts environnementaux et mesures compensatoires

Cotation des différents critères

1 à 5	Remise en cause de la cotation des différents critères et notamment par rapport au dossier APS de 2004	<p>Les questions environnementales font partie des données de conception du projet au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. A ce titre, le maître d'ouvrage a mené la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) sur l'ensemble des thématiques environnementales et notamment sur le milieu naturel et humain. C'est pourquoi, il a commencé par établir le relevé initial de l'environnement de l'aire d'étude. Cette phase lui a permis d'arrêter les impacts bruts. Puis, il s'est attaché, de manière proportionnée aux enjeux, à rechercher des solutions d'évitement ou de réduction pour minimiser au maximum les impacts. Enfin, il a appliqué, à dire d'expert, des mesures de compensation sur les impacts significatifs restants.</p> <p>Il s'agit alors d'impact résiduel. C'est à partir de ce niveau que la comparaison multicritère des variantes est conduite.</p> <p>Une présentation synthétique des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sera insérée dans le dossier de synthèse de l'étude d'impact.</p> <p>Plusieurs exemples de l'application de la séquence ERC :</p> <p>Déplacements de la faune :</p> <p>Pour les cheminements des différentes espèces animales qui coupent de façon transversale le projet, il est difficile, en général, de modifier les axes de celui-ci pour les éviter. Pour réduire cet impact, le maître d'ouvrage prévoit des passages sous forme d'aqueducs ou d'ouvrage d'art plus conséquent pour la grande faune et la mise en place d'itinéraires pour inciter les animaux à utiliser le passage souterrain ou aérien. Après traitement, l'impact résiduel est faible et est considéré comme non significatif.</p> <p>Espèce végétale protégée :</p> <p>Le déplacement de l'axe du projet permet de sauvegarder une grande partie de l'habitat mais pas la totalité. Il reste une destruction partielle d'une formation végétale. L'impact résiduel reste moyen mais est considéré comme significatif. Le maître d'ouvrage devra proposer des compensations.</p>
-------	--	---

<p>Principe de cotation vert et jaune identique .(p40)</p> <p>On préférerait une cotation de 1 à 10 et un découpage par secteur identique à l'APS 2004.</p>	<p>Protection phonique :</p> <p>Lorsque la nouvelle route laisse des effets de bruit au-dessus du seuil admissible, le maître d'ouvrage cherche à modifier dans un premier temps, l'axe du tracé, ou met en place des dispositions techniques qui permettent de diminuer les effets sonores (merlons de terre, écrans acoustiques, isolation des façades). Après application de ces mesures de réduction dans le respect des seuils fixés réglementairement, il reste un impact résiduel faible considéré comme acceptable.</p> <p>Lors de l'étude de l'APS entre Limoges et Bellac de 2003 à 2005, les critères pris en compte pour la comparaison des différents fuseaux avaient été arrêtés sur les impacts bruts conformément à la réglementation en vigueur à cette période.</p> <p>Cette erreur dans le document initial a été corrigée puis le dossier remis en ligne sur internet le 1^{er} décembre 2016.</p> <p>Par souci de cohérence avec l'APS précédent entre Limoges et Bellac, l'échelle de sensibilité proposée a été conservée avec une cotation à 4 niveaux afin de faciliter la lecture des tableaux de comparaison.</p> <p>Le périmètre opérationnel couvrait initialement la section RN520-Bellac avec trois secteurs considérés.(Bellac-Morcheval / Morcheval-La Pivauderie / La Pivauderie-RD2000). Du fait de sa réduction liée à l'inscription de ce projet au contrat de plan État-Région 2015-2020, seule la portion La Plagne-RN520 (ancienne RD2000) a été considérée.</p>
---	--

Éléments de réponse :

Nous notons dans cette réponse que l'on conserve l'échelle de sensibilité proposée par souci de cohérence avec l'APS précédent.

Impact brut, impact résiduel.. . ERC...oui mais pas d'accord avec votre analyse.

L'APS de 2004 comportait 8 secteurs (et non 3) et les 2 derniers coté RN520 nous concernent aujourd'hui. Et cela avait tout son sens puisqu'au niveau de Sourue /les Justices on peut partir à droite ou à gauche. Pour nous dans la **partie Sud (coté RN 520) le tracé vert s'est toujours imposé de fait, c'était déjà vrai en 2004**. Après les Justices pour aller sur la Plagne le choix est sans doute plus difficile en fonction de ce que l'on veut privilégier et de la poursuite du tracé.

Milieu humain

6 à	Cadre de vie : impacts résiduels sporadiques sur	Le dossier de concertation fait apparaître la variante magenta comme plus
15	magenta et très conséquents sur la verte? Des zones entières oubliées pour la magenta ? quel effet de couloir pour la verte ?	<p>favorable que la variante verte sur l'ensemble des critères du milieu humain (bâti, cadre de vie, etc...). Tous les secteurs d'habitat (villages, hameaux, maisons isolées) de la zone d'étude sont pris en compte.</p> <p>Sur l'aspect cadre de vie, sans nier les incidences résiduelles de la variante magenta, cette dernière est plus avantageuse que la verte en limitant l'ampleur des co-visibilités générées sur l'ensemble du tracé (moins d'habitations concernées).</p> <p>La variante verte traverse une zone urbanisée avec des potentiels de développement. Son tracé constitue donc une ligne de coupure dans l'espace considéré.</p>

Éléments de réponse :

Il y a 30 ans il n'y avait pas toutes ces habitations. Les constructions ont été réalisées très proche des routes RN 147, D 7, D 39, ...même RN 520, en connaissance de cause. Cet argument est donc à relativiser de manière significative. Demain on continuera de construire à moins de 100 mètres de ces voies principales. Regarder ce qu'il y a dans une bande de 1 km sur le tracé vert (sans tenir compte de la topographie, de la position actuelle...) et ignorer les 6 maisons qui seraient à moins de 50 mètres de la future route est un peu réducteur ! Ce critère habitat qui est bien sûr générateur de tant d'attention n'est pas le premier critère prépondérant à prendre en compte.

Milieu physique

<p>6 à 15</p>	<p>La variante magenta présente un très fort risque de pollution alluviale du ruisseau de Frégefond et de la nappe alimentant les sources (passage de cotations rouge et jaune à deux cotations vertes en 2016)</p> <p>Le ruisseau de Valette est coupé par le tracé vert en amont (peu impactant car près de sa source et peu important) et le tracé magenta en aval avec un ruisseau plus important qui sera remblayé et déplacé (à inscrire en impact majeur) qui détruit le ruisseau</p> <p>Zone de captage de Couzeix (influence des bassins versants)</p>	<p>Selon le degré de vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles, les dispositifs de traitement des eaux seront adaptés sur l'ensemble des variantes. A noter que, même si la variante magenta présente des impacts sur le milieu physique, le secteur Est de la RN147 est globalement plus vulnérable que le secteur Ouest aux phénomènes de remontées de nappes.</p> <p>En effet, l'impact brut sur le ruisseau de La Valette a été jugé important pour la variante magenta. Néanmoins, la mise en œuvre de mesures compensatoires (rescindement, génie écologique...) limitera les impacts résiduels.</p> <p>La variante magenta n'est pas située dans les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) de Couzeix. Par ailleurs, la proximité des captages constitue un paramètre pour établir la vulnérabilité des eaux. Les dispositifs de traitement des eaux sur la variante magenta seront adaptés en conséquence (étanchéité des bassins, ...).</p>
---------------	---	--

Éléments de réponse :

Sur le tracé Est vous évoquer des « **risques de remontée de nappe** », donc pas sûr ! C'est pour cela que dans notre proposition en se rapprochant de la RN actuelle on évitait aussi ce phénomène et on n'impactait pas le ruisseau des planchettes. Mais sur le tracé **magenta** il y a aussi des risques de remontée de nappe mais il y a surtout la **destruction du ruisseau et de sa nappe d'accompagnement** !

Milieu naturel

1 à 5	Une sensibilité globale forte liée à un risque d'impact très fort sur un habitat naturel d'intérêt communautaire cumulé à un risque de destruction d'un site de reproduction amphibien de fort intérêt patrimonial (cotations rouge et jaune en 2004 et cotation verte en 2016)	A la différence de l'APS entre Limoges et Bellac de 2003 à 2005 où la comparaison s'effectuait sur les impacts bruts, la comparaison des variantes se base aujourd'hui sur les impacts résiduels appréciés après la proposition de principes de mesures d'atténuation en appliquant la séquence Éviter, Réduire, Compenser.
1 à 5	La cotation de la magenta ne prend pas en compte des noctules communes, des murins à oreilles échancrées et des pic mar mais aussi les dégradations et destructions d'habitat.	Ces espèces ont été recherchées, localisées et prises en compte dans l'analyse des enjeux (implicitement pour l'appréciation des impacts bruts et résiduels). Les habitats patrimoniaux et les habitats d'espèces ont été considérés avec la même précision pour chacune des variantes.
1 à 5	Un intervenant demande de préciser les compensations à prévoir pour certaines espèces et considère les études pas suffisamment développées.	A ce stade d'avancement des études, les mesures compensatoires sont prévues à dire d'expert sur chacune des variantes et prises en compte au niveau de l'estimation. Leur définition exacte sera détaillée au stade du dossier d'études préalables à l'enquête publique (étude d'impact) sur la solution retenue.

Éléments de réponse :

Sur ce sujet vous avez bien noté que le tracé **magenta était plus pénalisant**. Ce tracé, en **vallon remblayé**, aurait réellement un effet destructeur sur le plan hydrogéologique et de coupure dévastateur pour la faune et la flore.

Paysage et patrimoine

1 à 5	Le tracé de la magenta est globalement en zone à sensibilité forte alors que le tracé vert /bleu est en zone non impactée	Les 4 variantes ont des impacts paysagers. Seules les variantes orange et bleue présentent un tracé impactant une zone à fort enjeu au Nord de la Croze. En intégrant le volet patrimoine, le classement abouti à celui présenté dans le dossier de concertation (p.44).
1 à 5	Pourquoi une différence entre verte et magenta au passage de la Glane ?	La variante magenta traverse le site inscrit de la vallée de la Glane tout comme la variante verte, à la différence près que la magenta n'intercepte pas le périmètre de protection du monument historique du pont de Puymaud.
6 à 15	La magenta crée une grande coupure dans le vallon de Lavaud, Le Bost et Valette	Cette zone a été considérée dans l'étude comme une zone à enjeux et fait donc partie intégrante de la pondération établie dans le dossier de concertation. Dans le cas où la décision de retenir la variante Magenta serait actée, les caractéristiques du tracé retenu seront réexaminées et optimisées dans le but d'améliorer le projet. Le tracé pourra éventuellement être modifié dans cette zone. Les riverains concernés par ces adaptations possibles seront interrogés et pourront s'exprimer auprès du maître d'ouvrage.

Éléments de réponse :

Un tracé magenta coté la Poitevine se raccordant sur le vert entre Puymaud et les Justices mériterait d'être étudié puisque les tracés sont très proches.

Terrassements et géotechnique

1 à 5	Incohérence pour les terrassements entre verte et magenta. Cette dernière cumule à la fois un grand déblai et un grand remblai nécessitant des dispositions constructives particulières et un passage délicat au-dessus de la voie ferrée.	<p>D'une manière globale sur cette thématique, les variantes magenta et verte sont jugées équivalentes.</p> <p>Néanmoins, elles se différencient sur le bilan matériaux (la variante magenta apparaissant plus équilibrée et donc plus favorable) et sur les dispositions constructives à mettre en place (dans ce cas, la variante magenta apparaît moins avantageuse notamment pour les raisons évoquées dans l'observation).</p>
6 à 15	Pollution visuelle et acoustique	<p>Le passage d'un ouvrage tel que l'aménagement à 2x2 voies d'un itinéraire suscite des interrogations et de l'inquiétude chez les riverains concernés qui voient leur cadre de vie se modifier.</p> <p>Un soin particulier sera apporté par le maître d'ouvrage dans l'insertion paysagère du projet qui fera l'objet de mesures visant à réduire les impacts visuels ou sonores par le biais de différents dispositifs :</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • L'édification de merlons, les plantations des talus et la reconstitution des haies et boisements aux abords de l'infrastructure réduiront notablement les impacts sonores et visuels. Des architectes paysagistes et des spécialistes des mesures acoustiques seront mandatés pour optimiser l'insertion du projet dans son environnement.

Éléments de réponse :

De manière globale ...oui toujours, mais en particulier le tracé magenta dans sa partie Sud est beaucoup plus consommateur de matériaux et d'espace au sol.