

Annexe 2

Vu pour être annexé à l'arrêté n° 2021-90
du 11 août 2021

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux pour le projet de création de deux créneaux de dépassement sur la RN 147 sur le territoire des communes de Chamborêt et de Berneuil, classant au statut de route nationale le nouvel aménagement, déclassant la voirie nationale et reclassant dans la voirie communale de Berneuil et Chamborêt, la section de l'ancien tracé de la RN147 et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Chamborêt et du futur plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin

(Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

À cet égard il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la *direction interdépartementale des routes du centre-ouest (adresse physique : 15, place Jourdan 87000 Limoges)*

1. Présentation de l'opération routière

Le projet de réalisation de deux créneaux de dépassement sur la RN 147 au nord de Limoges sur les communes de Chamborêt et de Berneuil s'inscrit dans la continuité des aménagements de l'axe RN147 entre Limoges et Poitiers et vise en particulier à améliorer les conditions de déplacement et la sécurité routière des usagers entre Limoges et Bellac et à désenclaver le territoire.

Cette opération est inscrite au Contrat de Plan État-Région 2015-2020, prolongé jusqu'en 2022, de la région Nouvelle-Aquitaine, pour un montant de 14 M€, comprenant les dépenses d'études, d'acquisitions foncières et de travaux et qui sont répartis de la façon suivante :

- 4,5 M€ part État (32,14 %).
- 3,2 M€ part Région Nouvelle-Aquitaine (22,86 %).
- 6,3 M€ part Département de la Haute-Vienne (45 %).

Les deux futures infrastructures seront deux routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées avec un terre-plein central. Conçues en tracé neuf, elles seront longues d'environ 1,75 km pour Chamborêt et 1,55 Km pour Berneuil.

Le projet sur la commune de Chamborêt intègre en particulier la réalisation d'un ouvrage d'art mixte (passage inférieur) qui servira de passage agricole et à la moyenne faune.

Le projet sur la commune de Berneuil ne comporte aucun ouvrage d'art.

Enfin, les nouvelles infrastructures auront le statut de route nationale. Certains types de véhicules d'usagers lents ou fragiles seront par ailleurs interdits de circulation sur les nouvelles infrastructures afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la route ; la RN 147 existante, qui sera déclassée dans le domaine public routier communal, pourra

servir d'itinéraire de substitution à ces usagers. Un arrêté préfectoral viendra, préalablement à la mise en service des deux créneaux de dépassement, préciser ces interdictions, dans le respect des engagements pris par l'État dans le cadre de l'enquête publique qui s'est tenue du 22 mars 2021 au 23 avril 2021.

2. Caractère d'utilité publique

Les principaux objectifs assignés au projet, au regard des enjeux à la fois des deux territoires traversés mais aussi de ceux liés à l'aménagement durable du pays concernent le confort et la sécurité des usagers du tronçon :

- Fiabilisation du temps de parcours grâce à de nouvelles possibilités de dépassement notamment de poids lourds ;
- Apaiser les comportements pour permettre de limiter le nombre de dépassements dans des zones non appropriées ;
- Contribuer à l'amélioration des conditions de déplacement entre Poitiers et Limoges.
- Mise aux normes environnementales des deux secteurs par des aménagements de traitement des eaux avec la réalisation d'ouvrages de collecte et de traitement des eaux de la plateforme routière afin de préserver les milieux existant sur le périmètre du projet (Natura 2000), rétablissement de corridors écologiques perturbés par l'actuelle RN 147,
- Éloignement de la RN de certains secteurs bâtis existants.

Les études socio-économiques menées établissent que le bénéfice actualisé par euro dépensé à la date présumée de mise en service, dans le scénario d'une vitesse maximale autorisée de 110 km/h pour la section courante et d'une vitesse réduite à 80 km/h au droit des raccordements, est de 0,7 euros et la valeur actuelle nette d'au moins 9,9 M€.

Ce projet apparaît donc rentables d'un point de vue socio-économique pour la collectivité.

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 22 mars 2021 au 23 avril 2021; conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Chamborêt et du futur plan local d'urbanisme intercommunal du Haut Limousin, et sur le classement au statut de route nationale le nouvel aménagement, le déclassement de la voirie nationale et le reclassement dans la voirie communale de Berneuil et Chamborêt, de la section de l'ancien tracé de la RN147.

Dans ses conclusions motivées en date du 20 mai 2021, le commissaire enquêteur a émis :

- un avis favorable assorti de quatre recommandations pour la déclaration d'utilité publique du projet ;
- un avis favorable assorti d'une recommandation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- un avis favorable assorti d'une recommandation sur les classements et déclassements de voiries .

Première recommandation du commissaire enquêteur :

« En phase d'affinage du positionnement définitif des deux créneaux, il me paraît judicieux de faire en sorte que la distance entre l'actuelle RN147 et le futur tracé des 2 créneaux soit réduit au maximum, bien sûr le plus souvent possible, pour réduire au maximum l'impact sur les terres agricoles.

Il me semble judicieux de renforcer la sécurité des circulations en sortie de créneaux en positionnant sur la route des bandes rugueuses, bien sûr si cela est légalement possible, contraignant plus encore que la seule et indispensable signalisation les automobilistes à réduire leur vitesse dans ces zones plus dangereuses. Cela me paraît concerner surtout la sortie de créneaux avant le virage de LASSALE (sens Limoges – Poitiers) où la vitesse est limitée à 70 km/h et la sortie de créneau avant l'entrée dans le bourg de BERNEUIL (sens Poitiers – Limoges) où la vitesse est limitée à 50 km/.

Même s'il est situé en dehors du créneau de dépassement, il me semble important de renforcer la sécurité sur le chemin de randonnée croisant la RN147 à BERNEUIL (chemin de la Vallée du Vincou) par la pose sur le chemin de part et d'autre de la RN147 de deux panneaux rappelant le danger.

Que soit poursuivie la concertation avec les personnes impactées et notamment les agriculteurs pour déterminer avec eux le meilleur choix possible pour ces équipements et impactant le moins possible leurs exploitations agricoles. »

a) Dans le cadre de son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, le maître d'ouvrage s'est engagé à rechercher une distance de 15 mètres de bord de chaussée à bord de chaussée (comparativement à la moyenne de 20/22 mètres initiale) entre la RN actuelle et le futur créneau. En première analyse, le maître d'ouvrage estime qu'il est possible de rapprocher le créneau de Berneuil d'environ 6 mètres de la RN actuelle et celui de Chamborêt d'environ 2 mètres, ce qui se traduirait, pour les espaces agricoles, par une diminution des emprises consommées d'environ 14 000 m² pour le créneau de Berneuil et 3 000 m² pour le créneau de Chamborêt. Cette analyse sera poursuivie dans le cadre des études de conception détaillée. Le cas échéant, le maître d'ouvrage modifiera le projet et en rendra compte dans le futur dossier de demande d'autorisation environnementale du projet.

b) Il convient de rappeler :

- que les créneaux ont été conçus de telle manière qu'entre la dernière flèche de rabattement des créneaux et les secteurs à limitation de vitesse 80 km/h ou 70 km/h, la distance est suffisante pour qu'un véhicule sans action du frein atteigne la vitesse réglementaire par simple effet de la résistance à l'air,
- que la zone des virages de Lassale est limitée à 80 Km/h et non 70 km/h comme indiqué dans le rapport du commissaire enquêteur
- que les zones signalées par le commissaire enquêteur sont situées bien au-delà des panneaux annonçant les limitations à 80 Km/h ou 50 km/h

Par ailleurs, les conditions d'emploi des bandes rugueuses sont définies par la « Note d'information – juillet 1986 – SETRA – Les bandes rugueuses » qui indique que :

- leur emploi est réservé aux infrastructures existantes et non aux infrastructures nouvelles ;
- elles ne doivent pas être implantées à moins de 100 mètres des habitations pour réduire les impacts acoustiques sur les riverains ;
- elles ne peuvent, pour des raisons de sécurité, être implantées en courbe (ce qui serait le cas avant le Châtain, à la fin du créneau de Chamborêt).

Pour ces différentes raisons, le maître d'ouvrage considère que le projet répond à toutes les conditions de sécurité et ne retient pas le principe des bandes rugueuses. Il s'engage toutefois à :

- implanter des bandes d'alerte visuelle blanches (donc non rugueuses) similaires à celles existantes en arrivant sur le giratoire RN147/RD675 sur la déviation de Bellac aux extrémités des deux créneaux ;
- à réaliser, en plus d'un bilan sur l'accidentalité, un bilan des vitesses moyennes en extrémité de créneau au bout de 6 mois et à rendre public ce bilan sur le site de la Préfecture de la Haute-Vienne ;
- en fonction des conclusions de ces bilans, à étudier et mettre en œuvre toute mesure correctrice visant à améliorer les conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers de la route.

c) Le maître d'ouvrage sollicitera l'avis du conseil départemental de la Haute-Vienne dans le cadre de son plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) afin de définir de manière concertée les mesures, en particulier de signalisation, permettant de garantir la sécurité des randonneurs .

d) Tout au long des études de conception détaillée, le maître d'ouvrage poursuivra la concertation avec le public et en particulier avec les riverains et propriétaires impactés par le projet ainsi qu'avec les agriculteurs exploitant les parcelles agricoles concernés par le projet afin de réduire autant que possible les impacts engendrés par le projet, tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

Deuxième recommandation : *« Par unification des documents d'urbanisme notamment entre le PLU de CHAMBORET et le projet de PLUI de la communauté des communes du HAUT LIMOUSIN EN MARCHE, et puisque la bande d'inconstructibilité de 100 mètres ou 75 mètres pour les axes routiers situés hors agglomération et classés à grande circulation est une disposition légale prévue dans le Code de l'Urbanisme (article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme), je propose de supprimer cette disposition du PLU de la commune de CHAMBORET. »*

La mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, éventuellement intercommunal, est régie par les articles L,153-54 et suivants du code de l'urbanisme. Pour une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, cette procédure n'est nécessaire que dans le cas où le projet n'est pas compatible avec les dispositions du PLU considéré. Elle n'a ainsi pour vocation qu'à modifier les dispositions du PLU incompatibles avec la réalisation du projet, et seulement celles-ci. La simplification proposée par le commissaire enquêteur n'entrant pas dans ce cadre, le maître d'ouvrage ne l'intégrera pas dans la procédure de mise en compatibilité du PLU de la commune de Chamborêt avec la réalisation du projet. Toutefois, il transmettra cette proposition à la commune concernée qui pourra, si elle le souhaite, la mettre en œuvre dans le cadre d'une révision ou d'une modification ultérieure de son PLU.

Troisième recommandation : *« Ces dispositions de classement / déclassement doivent au préalable être accompagnées d'un examen préalable par les parties concernées et d'un audit sur l'état des voies concernées, sur les conséquences financières pour les communes de ces transferts afin qu'ils se fassent dans des bonnes conditions notamment d'état pour ne pas faire peser sur les finances communales des charges trop importantes survenant trop rapidement. »*

Le maître d'ouvrage réalisera un diagnostic des différentes voiries concernées par les procédures de classement et de déclassement. Ce diagnostic servira de support aux discussions qui auront lieu avec les différentes communes concernées en vue d'aboutir à un accord qui prendra la forme d'une convention de financement des remises à niveau des voiries. Pour mémoire, les collectivités se sont exprimées sur ce sujet dans le cadre du recueil de l'avis des collectivités (pièce J du dossier de DUP).

