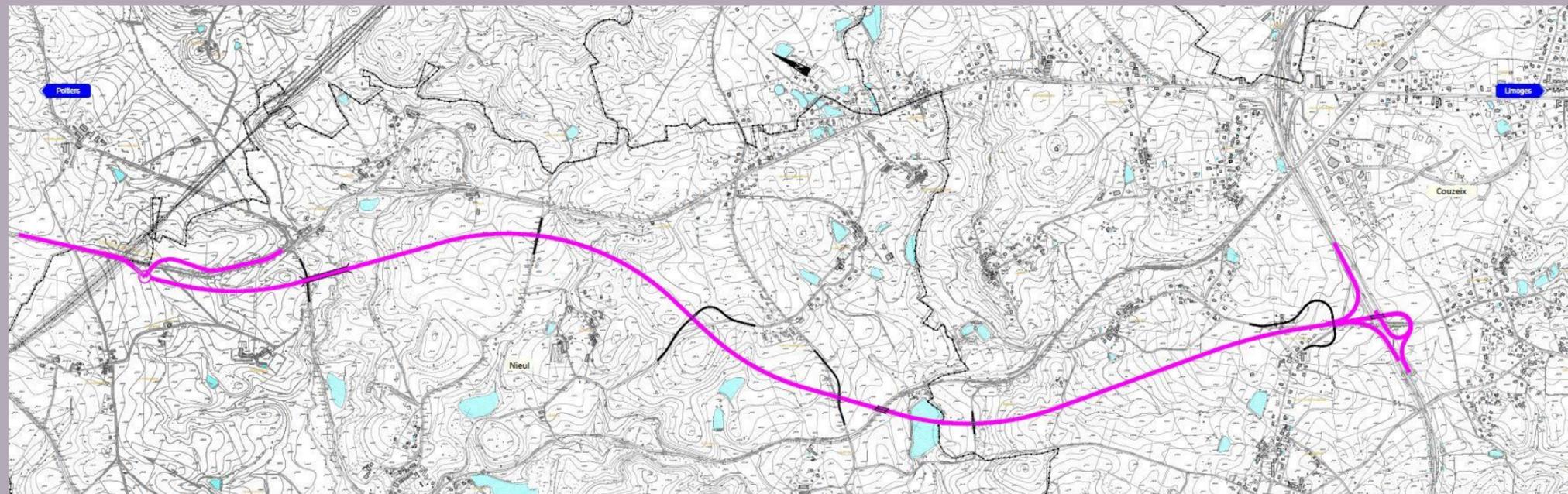


DREAL NOUVELLE AQUITAINE

AMENAGEMENT DE LA RN147 A 2x2 VOIES AU NORD DE LIMOGES

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

● *PIECE K : ANNEXES*



Version d'Avril 2019

CODIFICATION

3	1	0	1	1	V	0	7	D	U	P	G	E	N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R	A	P	I	N	T	3	5	0	0	D_
Affaire				Phase		Niveau		Métier				Zone		Item		PK		Type		Emetteur		N° Chrono		Indice													

REVISIONS

Version	Date	Auteurs / Vérificateur	Description
A_	13/07/2018	AME /BDU	Première émission
B_	15/10/2018	AME /BDU	Avis complémentaires
C_	09/11/2018	AME /BDU	Reprises suite au point d'arrêt DIT du 12/10/18 et observations DREAL du 29/10/18
D_	03/04/2019	YLE / AME	Reprises suite avis AE

\\V4-WORK\310118_RN147\1_TECH\VOLET 07_DUP\03_ECRIT\K_ANNEXES\310111\INT3500_C__PIECE K_ANNEXES.DOCX

COORDONNEES

Adresse du mandataire

setec international
 42-44 rue Général de Larminat
 33000 BORDEAUX
 FRANCE

Tél +33 (0)5 24 54 55 00 / Fax +33 (0)5 24 54 55 46
 secretaires.bordeaux@inter.setec.fr
 www.setec.fr

Siège social : 5 Chemin des Gorges de Cabriès 13127 VITROLLES - SA au capital de 228 000 € - RCS Salon de Provence 722 013 174 - TVA FR 0E722013174

SOMMAIRE

Liste des avis obligatoires pour la procédure d'enquête publique

1	AVIS DE L'AE CGEDD	5
2	REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE A L'AVIS DE L'AE	28
3	AVIS DU DIRECTEUR DEPARTEMENTAL DES FINANCES PUBLIQUES	40
4	AVIS DU DEPARTEMENT ET DES COMMUNES SUR LE CLASSEMENT DE ROUTE EXPRESS	45
5	AVIS DES COLLECTIVITES AU TITRE DE L'ARTICLE L122-1-V DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT.....	64
6	PROCES-VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT	67
7	AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE 87.....	74
8	AVIS DE L'INSTITUT NATIONAL DE L'ORIGINE ET DE LA QUALITE	76
9	AVIS DU CENTRE NATIONAL DE LA PROPRIETE FORESTIERE.....	79

Cette pièce du Dossier d'Enquête Publique, rassemble l'ensemble des avis obligatoires émis sur le projet préalablement à l'ouverture de l'enquête publique. On retrouve notamment les avis suivants :

- Avis de l'Autorité environnementale CGEDD sur l'étude d'impact et l'évaluation environnementale des dossiers MECDU ;
- Réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'AE ;
- Avis du Directeur Départemental des finances publiques (France Domaine), au titre du code général de la propriété des personnes publiques ;
- Avis du département et des communes sur le classement de route express, au titre du code de la voirie routière ;
- Avis des collectivités au titre du code de l'environnement (article L. 122-1 V) ;
- Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, au titre des MECDU ;
- Avis de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne, au titre des MECDU ;
- Avis de l'Institut National de l'Origine et de la qualité (INAO), au titre des MECDU ;
- Avis du Centre National de la Propriété Forestière (CNPFF), au titre des MECDU.

1 AVIS DE L'AE CGEDD



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur l’aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au
nord de Limoges et la mise en compatibilité des
documents d’urbanisme avec ce projet (87)**

n°Ae : 2018-111

Avis délibéré n° 2018-111 adopté lors de la séance du 6 mars 2019

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 6 mars 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de la RN 147 à 2x2 voies au nord de Limoges et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec ce projet (87).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : François Letourneux, Michel Vuillot

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christine Jean

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la directrice des infrastructures de transport, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 6 décembre 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 31 décembre 2018 :

- le préfet de département de la Haute-Vienne, qui a transmis une contribution en date du 15 février 2019,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Nouvelle-Aquitaine, qui a transmis une contribution en date du 7 février 2019.

Sur le rapport de Charles Bourgeois et Christian Le Coz, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

L'opération d'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges est conduite par l'État, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine. Elle s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global de l'itinéraire Poitiers-Limoges, et concerne la réalisation d'un nouvel itinéraire de la RN 147 au nord-ouest de Limoges d'une longueur de 6,5 km. Le dossier est déposé en vue de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique. Le projet s'insère dans un secteur péri-urbain mêlant des zones d'habitat peu dense et des zones agricoles.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la limitation des impacts sur les milieux naturels, notamment humides, ainsi que sur les espèces et leurs habitats ;
- le maintien de la continuité écologique des huit cours d'eau affectés par le projet ;
- la limitation de la consommation de sols, notamment agricoles ;
- le traitement paysager de la vallée de la Glane, site inscrit traversé par le projet ;
- la maîtrise des nuisances liées au bruit et à la qualité de l'air ;
- la bonne gestion des matériaux;
- les émissions de gaz à effet de serre, lors de la construction et pendant l'exploitation.

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, à la fois dans son diagnostic des enjeux (volets paysage et milieux naturel notamment) et dans la démarche proposée pour éviter, réduire ou compenser les impacts. Sa principale faiblesse résulte d'une présentation trop lacunaire des impacts sur les trafics, y compris sur les axes adjacents susceptibles de connaître des modifications significatives, ce qui ne permet pas d'évaluer dans leur globalité les impacts induits par le projet, notamment sur le bruit et la qualité de l'air. L'Ae recommande donc de joindre les études de trafics réalisées, d'en expliciter les hypothèses, notamment en termes de croissance du trafic et de trafics induits, puis de s'assurer que le projet n'aura pas d'impacts significatifs non évalués sur des axes connectés, et de prévoir, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées.

Elle recommande également principalement :

- de présenter une description du projet de doublement de la RN 520, d'évaluer les impacts spécifiques liés à son articulation avec le présent projet, et de décrire la manière dont ce projet a été pris en compte dans les études de trafic ;
- d'identifier et de caractériser précisément les surfaces de zones humides au sein de la zone d'étude, conformément aux dispositions de la note du ministère en charge de l'environnement du 26 juin 2017 ;
- de compléter le dossier par des éléments relatifs aux déplacements de la grande faune sur le secteur d'étude, et d'en déduire, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, et notamment la mise en place de passages de franchissement de l'ouvrage pour ces espèces ;
- après avoir précisé la fonctionnalité et les raisons du classement de l'espace boisé classé qui sera affecté, de prévoir des mesures de compensation adaptées.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

L'opération objet du présent avis s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global de l'itinéraire Poitiers–Limoges. Le projet, sous maîtrise d'ouvrage de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Nouvelle–Aquitaine, concerne la réalisation d'un nouvel itinéraire de la RN 147 au nord–ouest de Limoges, à 2x2 voies et d'une longueur de 6,5 km. Il démarre, au sud–est sur la RN 520, à l'ouest du diffuseur d'Anglard (commune de Couzeix) et se raccorde, au nord–ouest, à la RN 147 existante au lieu–dit La Pivauderie (commune de Nieul). La RN 147 existante (bidirectionnelle), servira après l'aménagement d'itinéraire de substitution et de desserte locale. Les emprises de la RN147 actuelle (section RN520 – giratoire Nord à créer) seront déclassées dans le domaine public du conseil départemental de la Haute–Vienne.

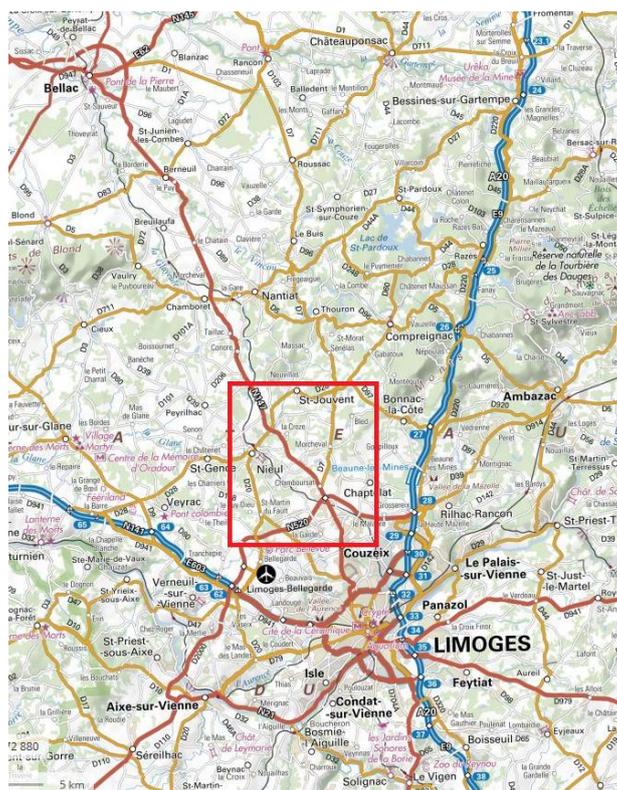


Figure 1 : Plan de situation (Source : dossier).

L'aménagement global de l'itinéraire vise à améliorer les conditions de déplacement entre Poitiers et Limoges, et plus particulièrement entre Limoges et Bellac. Cette portion, située au nord de Limoges, concentre, selon le dossier, les principales difficultés de l'itinéraire. Le niveau de trafic en 2015 sur la RN 147 entre Bellac et Limoges a été d'environ 8 250 véh/j avec 13 % de poids lourds.

Les études sur l'ensemble du secteur Limoges–Bellac ont débuté en 1993. Le dossier précise qu'en 2014, après plusieurs phases d'étude², « *l'évolution du contexte législatif et la réorganisation des services routiers de l'État ont conduit à un nouveau découpage des études aussi bien dans les dossiers que dans le périmètre d'étude. La commande ministérielle de juillet 2015 sollicite l'actualisation du dossier d'opportunité phase 2 sur un périmètre d'environ 7 km au Nord de Limoges depuis la RN520.* » L'actualisation des études a été réalisée en 2016–2017 sur ce périmètre avec une concertation publique fin 2016.

Le projet s'inscrit également dans le contexte de l'annulation par le Conseil d'État de la déclaration d'utilité publique de la ligne à grande vitesse Poitiers–Limoges le 15 avril 2016. Afin de désenclaver le Limousin et les territoires limitrophes, le rapport Delebarre³, commandé par le Premier ministre à la suite de cette annulation et remis en juillet 2017, préconise l'accélération de l'aménagement de la RN 147, notamment sur cette section : « *la RN147 devrait être améliorée plus rapidement sur les portions qui reçoivent le trafic le plus important, c'est à dire aux extrémités, entre Bellac et Limoges d'une part et entre Lussac–les Châteaux et Poitiers d'autre part* »⁴.

1.2 Objectifs du projet

Les principaux objectifs du projet sont, selon le dossier :

- de répondre à l'objectif de désenclavement des territoires et de modernisation des axes routiers ;
- de maintenir et de développer la liaison intra-régionale Poitiers – Limoges ;
- d'améliorer les conditions de sécurité pour les usagers.

D'autres objectifs, décrits comme plus locaux sont également présentés (fluidification du trafic, gains de temps, etc.).

L'Ae note que les considérations liées à la sécurité routière ne sont que très peu développées dans le dossier, y compris dans l'étude d'impact⁵. Si l'axe est régulièrement décrit comme accidentogène, les seules informations fournies concernent l'année 2016 (3 accidents non mortels sur la commune de Nieul). Pour la complète information du public, et afin d'appuyer la justification des objectifs assignés au projet, il conviendrait de compléter le dossier par des chroniques relatives à l'accidentologie.

Par ailleurs, les faiblesses relevées dans la suite de cet avis concernant la présentation des études de trafics ne permettent pas non plus de correctement étayer la capacité du projet à répondre aux autres objectifs présentés, et plus généralement l'adéquation du dimensionnement du projet aux trafics modérés constatés à l'état initial.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, de compléter l'étude d'impact et les pièces de présentation du projet par une étude de l'accidentologie sur la RN 147, puis, en se

² Etudes d'avant-projet sommaire entre 2003 et 2008 notamment, puis analyse des interactions entre les tracés de la LGV et de la future route.

³ [Rapport sur l'Accessibilité du Limousin et des territoires limitrophes.](#)

⁴ La déviation de la RN147 à Lussac–les–Châteaux a fait l'objet de l'[avis de l'Ae n°2018–87 du 21 février 2018.](#)

⁵ L'évaluation socio-économique présente des données bien plus détaillées sur ce volet, qui mériteraient d'être reprises dans les autres pièces du dossier.

basant sur les études de trafic menées, de mieux justifier l'adéquation du projet aux objectifs poursuivis.

1.3 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le tracé est intégralement situé dans le département de la Haute-Vienne. Il traverse les deux communes de Couzeix et de Nieul (voir page suivante).

Le nouvel itinéraire, d'une longueur de 6,5 km et majoritairement à 2x2 voies (sauf aux extrémités), comprend :

- un nouveau diffuseur avec la RN 520 au lieu-dit Arthugéras, appelé « échangeur de Lavaud » ;
- six rétablissements de voiries secondaires, réalisés au moyen de trois passages supérieurs et de trois passages inférieurs ;
- un pont-route pour le franchissement de la voie ferrée Limoges-Bellac ;
- un viaduc de 230 m pour le franchissement de la vallée de la Glane et de la RD 28 ;
- un nouveau carrefour giratoire de raccordement à la RN 147.

Les caractéristiques de la section courante à 2x2 voies sont décrites sur la figure suivante.

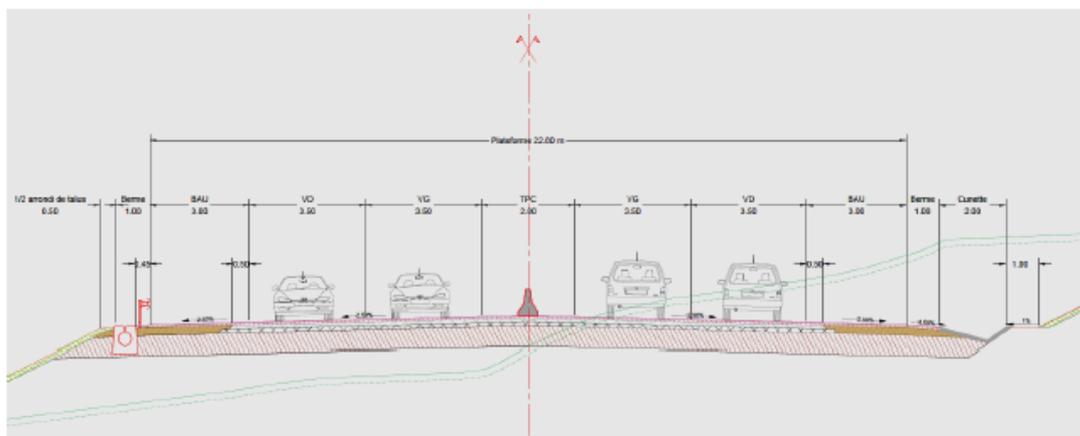


Figure 2 : Profil en travers de la section à 2x2 voies. Source : dossier.

Le viaduc de franchissement de la vallée de la Glane, situé sur la commune de Nieul, sera constitué de deux tabliers accolés, un pour chaque sens de circulation.

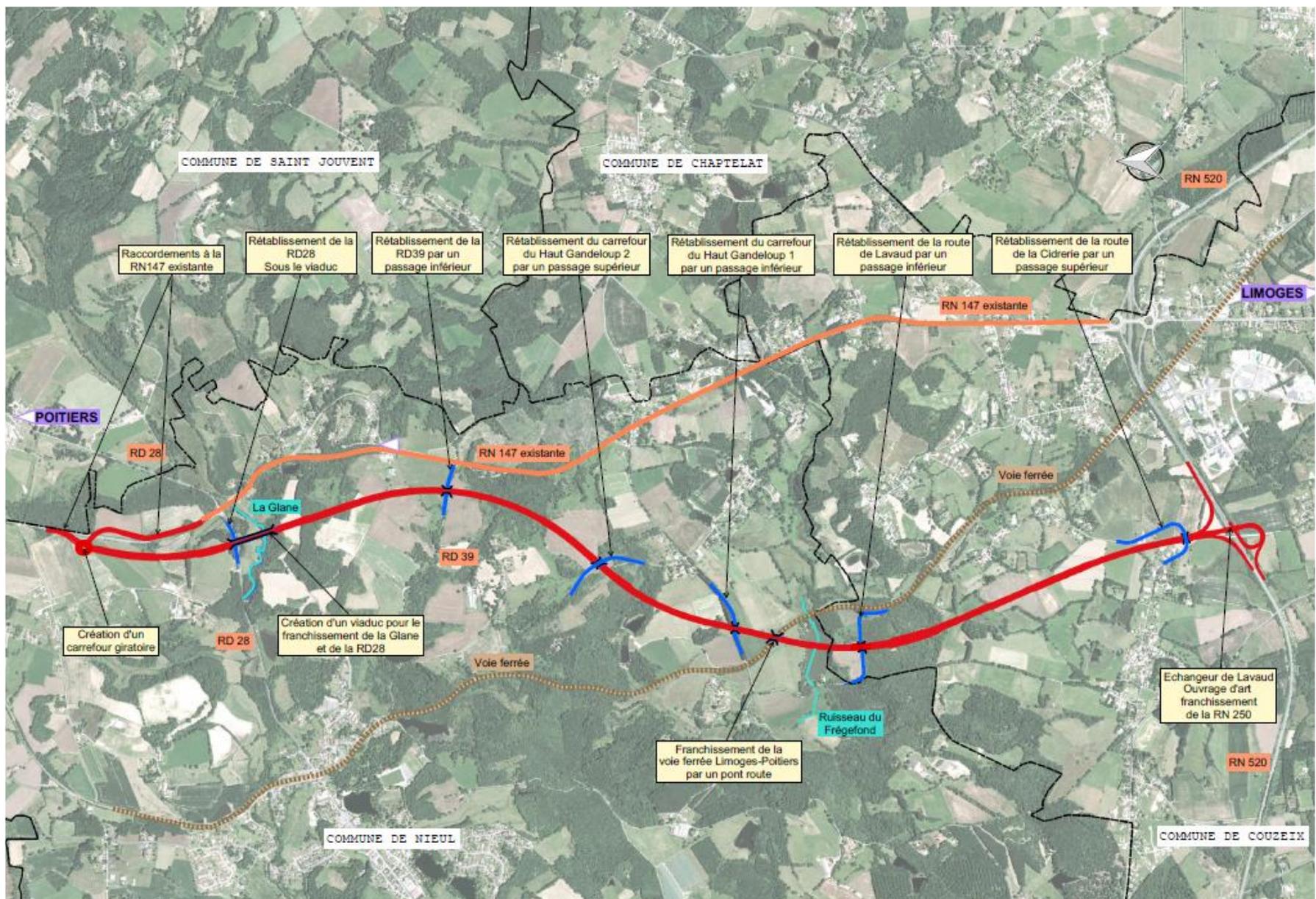


Figure 3 : Plan du projet (source : documents fournis aux rapporteurs)



Figure 4 : Photomontage de l'insertion du viaduc de franchissement de la vallée de la Glane

En dehors de la Glane, le projet franchit sept autres cours d'eau, qui seront rétablis par des ouvrages hydrauliques. L'assainissement de la future section sera réalisé par un réseau de collecte spécifique et dix bassins multifonctions⁶ à créer.

Le projet est inscrit au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 du Limousin. Le coût prévisionnel de l'opération est d'environ 77 millions d'euros HT (base juin 2018), soit environ 92,5 millions d'euros TTC.

1.4 Périmètre du projet et interfaces avec d'autres projets

Le dossier mentionne parfois, sans le décrire, un projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 520 (actuellement bidirectionnelle), notamment sur la section qui sera raccordée à la future RN 147. Ce projet a fait l'objet d'une concertation du 5 novembre au 3 décembre 2018. La consultation du dossier de concertation montre que cette opération présente des liens techniques forts avec le présent projet, en particulier au niveau du futur échangeur de Lavaud : « *cet échangeur, non inclus dans le projet de doublement de la RN520, sera réalisé dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RN147 Nord Limoges. Dans un premier temps, un raccordement provisoire de la RN147 à la RN520, non doublée, sera réalisé. Les travaux de doublement de la RN520 viendront, ensuite, finaliser les bretelles de l'échangeur de Lavaud.* »

Bien que la question de l'inclusion de cette opération dans un projet d'ensemble, au sens du code de l'environnement, puisse se poser, les objectifs et la logique routière propres à chaque opération⁷ peuvent *a priori* justifier la présentation de deux projets distincts.

⁶ Assurant des fonctions de rétention et de traitement des eaux pluviales, ainsi que de confinement d'éventuelles pollutions accidentelles.

⁷ Amélioration de l'axe Poitiers-Limoges pour la RN 147, amélioration de la desserte de l'agglomération de Limoges pour la RN520.

Ce choix nécessite cependant d'être éclairé par plusieurs éléments non présents dans le dossier à ce stade :

- une description du projet de doublement de la RN 520, notamment de ses caractéristiques, de son calendrier prévisionnel et de l'avancement des procédures le concernant,
- un raisonnement spécifique sur les impacts potentiels liés à l'articulation des deux projets, notamment à leur jonction, ainsi que sur leurs effets cumulés,
- afin d'assurer une prise en compte adaptée des enjeux liés au bruit, à la qualité de l'air, et aux émissions de gaz à effet de serre, une présentation précise des trafics liés à l'aménagement de la RN 520, et notamment de la manière dont ce projet a été pris en compte dans le scénario de référence⁸.

L'Ae recommande de présenter une description du projet de doublement de la RN 520 (caractéristiques, calendrier prévisionnel, avancement des procédures), d'évaluer les impacts spécifiques liés à son articulation avec le présent projet ainsi que les impacts cumulés des deux projets, et de décrire la manière dont le projet de doublement de la RN 520 a été pris en compte dans les études de trafic.

1.5 Procédures relatives au projet

Le projet sera soumis à enquête publique au titre :

- du code de l'environnement, le projet étant soumis à évaluation environnementale selon les dispositions de l'article R. 122-2⁹ ;
- du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment en vue de procéder à l'acquisition des terrains nécessaires au projet ;
- du code de l'urbanisme, le projet nécessitant une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nieul et Couzeix ;
- du code de la voirie routière pour obtenir le statut de route express.

Le projet étant sous maîtrise d'ouvrage de l'État, représenté par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, l'autorité environnementale compétente est l'Ae.

Étant soumis à étude d'impact, le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000¹⁰. Sa conclusion quant à l'absence d'incidences sur l'état de conservation des sites n'appelle pas de commentaire de l'Ae.

Le dossier mentionne que le projet fera ultérieurement l'objet d'une demande d'autorisation environnementale.

⁸ Le dossier mentionne bien que ce projet a été pris en compte dans le scénario de référence, mais n'explique pas de quelle manière.

⁹ Rubrique 6a) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (« Construction d'autoroutes et de voies rapides »).

¹⁰ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

1.6 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la limitation des impacts sur les milieux naturels, notamment humides, ainsi que sur les espèces et leurs habitats ;
- le maintien de la continuité écologique des huit cours d'eau affectés par le projet ;
- la limitation de la consommation de sols, notamment agricoles,;
- le traitement paysager de la vallée de la Glane, site inscrit traversé par le projet ;
- la maîtrise des nuisances liées au bruit et à la qualité de l'air, et des émissions de gaz à effet de serre, lors de la construction et pendant l'exploitation ;
- la bonne gestion des matériaux ;
- les émissions de gaz à effet de serre, lors de la construction et pendant l'exploitation.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, à la fois dans son diagnostic des enjeux et dans la démarche proposée pour éviter, réduire ou compenser (ERC) les impacts. Elle est également facilement accessible, du fait d'un atlas cartographique bien illustré.

Sa principale faiblesse résulte d'une présentation trop lacunaire des impacts du projet sur l'évolution des trafics et des hypothèses retenues (Cf. §2.2.3), à la fois sur l'axe nouvellement créé, mais également sur les axes adjacents susceptibles de connaître des modifications significatives, ce qui ne permet pas d'évaluer dans leur globalité les impacts induits notamment sur le bruit et la qualité de l'air.

Elle présente en revanche des qualités sur sa partie paysagère, très bien traitée avec des cartes, des schémas de principe et un photomontage clairs et informatifs, et sa partie relative aux milieux naturels, particulièrement bien documentée. Dans ces deux cas, les mesures ERC proposées sont, à ce stade d'avancement du dossier, suffisantes.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Quatre variantes de tracé (variantes orange, bleue, verte et magenta) ont été étudiées lors des études d'opportunité, et ont été présentées à la consultation du public. La variante magenta est celle qui a été finalement retenue. Le dossier précise que la variante d'un aménagement sur place a été étudiée mais écartée notamment du fait de ses forts impacts sur les enjeux humains¹¹.

¹¹ La section présente en effet de nombreuses zones d'habitations situées à proximité de la route. Le dossier précise en outre que les caractéristiques géométriques du tracé actuel ne sont pas conformes aux exigences souhaitées pour une route possédant le statut de voie express.

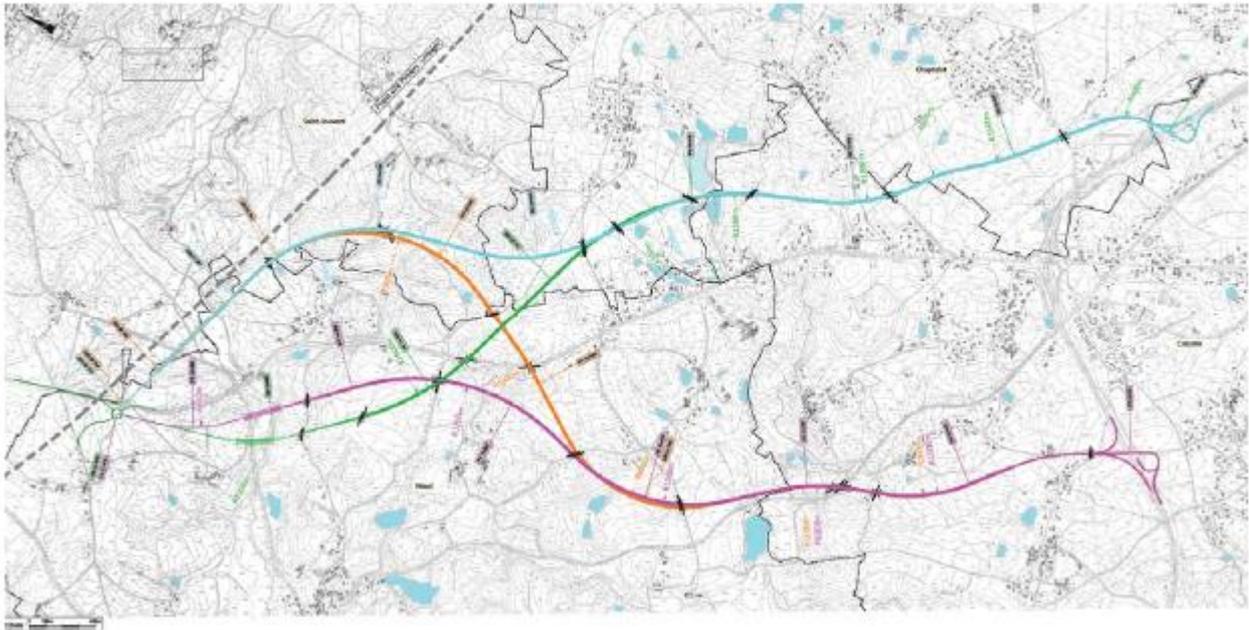


Figure 5 : Les variantes soumises à la consultation du public. Source : dossier.

Le dossier présente une analyse détaillée des impacts de chacune des variantes, principalement sur des critères environnementaux, mais également relatifs à la sécurité¹² et au confort des usagers, ou à la socio-économie¹³. L'Ae note que, de manière intéressante, l'évaluation de l'impact de chaque variante a été conduite à partir des impacts résiduels (après mise en place des mesures d'évitement et de réduction), et non pas à partir des impacts bruts. Si ce choix permet *a priori* d'aboutir à une analyse plus représentative des impacts finaux, il aurait été opportun de décrire précisément, dès l'analyse des variantes, les différentes mesures considérées afin de justifier de la bonne évaluation des impacts résiduels¹⁴. Celles-ci ne sont en effet, au stade de l'analyse des variantes, décrites que de manière générale (« *la mise en place de protections acoustiques à la source* »), et ne se retrouvent parfois pas dans les mesures finalement proposées, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre de passages pour la grande faune (Cf. 2.2.2), ce qui peut interroger sur la représentativité de l'analyse menée.

Une approche plus géographique, qui s'appuierait sur les variantes bleu et magenta, situées de part et d'autre de l'actuelle RN 147, aurait également pu être plus aisément compréhensible par le public.

La solution magenta est présentée comme celle permettant le meilleur compromis entre les études techniques, les effets environnementaux, socio-économiques et le coût d'investissement. Le dossier indique également que cette variante a recueilli la plus large adhésion lors de la consultation¹⁵.

¹² Notamment à partir des caractéristiques géométriques des variantes et des conditions de visibilité.

¹³ Une analyse socio-économique complète a été menée sur chacune des quatre variantes.

¹⁴ Certaines mesures avancées apparaissant par ailleurs critiquables : notamment, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme semble ainsi avoir été considérée comme une mesure de réduction de l'impact sur les espaces boisés classés.

¹⁵ 70 % de contributions préconisent la solution magenta et sont opposées aux solutions verte et bleue alors que 20 % des participants sont favorables aux solutions verte, bleue et rejettent la solution magenta. Le bilan de la concertation mentionné 330 interventions représentent 282 avis d'origine différente.

2.2 État initial, analyse des incidences du projet, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

Le projet s'insère dans un secteur péri-urbain mêlant des zones d'habitat peu dense et des zones agricoles.

2.2.1 Eau, risques

Cours d'eau

Le projet recoupe huit cours d'eau dont la Glane et le ruisseau de Frégéfond, affluent en rive gauche de la Glane. L'enjeu de continuité hydraulique et écologique est donc très important pour le projet. Si les caractéristiques et la qualité des eaux de la Glane sont bien décrites dans le dossier, l'étude d'impact ne fournit presque aucune information sur le ruisseau de Frégéfond et les six autres cours d'eau franchis¹⁶.

L'Ae recommande de présenter, dans l'état initial de l'étude d'impact, une description de l'ensemble des cours d'eau franchis par le projet, notamment en termes de qualité chimique et écologique des eaux.

Le franchissement de la Glane sera réalisé par un viaduc de 230 m de long à 3 travées. Les piles de l'ouvrage sont positionnées en dehors du lit mineur de la Glane. Les études hydrauliques, jointes au dossier, montrent que cet ouvrage d'art n'affectera pas la continuité hydraulique et écologique (biologique et sédimentaire) du cours d'eau : les piles seront situées dans la zone inondable liée au cours d'eau mais sans impact notable sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement lors d'une crue centennale de la Glane¹⁷. La crue exceptionnelle n'a pas été modélisée.

Les sept autres écoulements seront rétablis au moyen d'ouvrages hydrauliques dimensionnés pour des débits de crue exceptionnelle¹⁸.

L'étang de pêche privé de Pigéard, plus grand plan d'eau de la zone d'étude, sera coupé en deux par le tracé de la route et sera intégralement remblayé. Il est alimenté par le ruisseau de Frégéfond, qui contourne l'étang par le sud. La dérivation de ce cours d'eau a été réalisée dans les années précédentes. Le dossier mentionne qu'elle présente actuellement des chutes qui ne permettent pas réellement d'assurer la continuité piscicole, et que cette dérivation n'aura plus de sens du fait de l'effacement de l'étang. Un rescindement¹⁹ du cours d'eau sera réalisé afin de lui rendre son lit naturel.

Le rescindement d'un autre cours d'eau est prévu au droit de l'ouvrage hydraulique n°5, l'écoulement disposant d'un lit naturel « *qui ne permet pas de minimiser la longueur de l'ouvrage de rétablissement au vu du positionnement du projet* ». L'objectif est d'obtenir une intersection

¹⁶ Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que ces six cours d'eau étaient, pour partie, non pérennes.

¹⁷ Les augmentations de niveau d'eau modélisées sont comprises entre 0 et 2,5 cm, le dossier indiquant que ces valeurs correspondent au degré d'incertitude du modèle, et peuvent s'expliquer par les modifications effectuées sur le maillage entre l'état initial et l'état projet.

¹⁸ Avec un débit 1,5 supérieur à celui d'une crue centennale.

¹⁹ Un rescindement est une technique employée en génie fluvial pour rectifier le lit d'une rivière (source : wikipédia).

perpendiculaire entre l'écoulement et le projet. Ces deux opérations ne sont que peu décrites à ce stade.

L'Ae recommande de présenter les caractéristiques et les impacts des rescindements de cours d'eau prévus au projet, ainsi que les principales mesures de réduction et de compensation envisagées à ce stade.

Eaux pluviales et souterraines

Le secteur d'étude est concerné par la masse d'eau FRGG057 « *Massif Central Bassin Versant de la Vienne* », en bon état chimique et quantitatif. Le dossier indique la présence d'une nappe souterraine peu profonde et vulnérable, avec une sensibilité forte à très forte. L'analyse de la sensibilité de la nappe est fondée sur une méthodologie²⁰ intéressante et bien décrite.

Treize captages d'alimentation en eau potable (AEP) sont situés à proximité de la zone d'étude, sur la commune de Couzeix, en aval hydraulique du projet. Certains périmètres de protection interceptent le sud-ouest de la zone d'étude au niveau du lieu-dit Puy d'Arthugas, sans être directement concernés par les emprises du projet.

Les surfaces nouvellement imperméabilisées sont estimées à environ 56 ha. Il conviendra de vérifier ce calcul, la somme des surfaces individuelles (section courante, giratoires, bassins, merlons, etc.) étant supérieure à cette valeur d'environ 3 ha.

Dix bassins multifonctions, localisés sur les plans, seront créés et permettront de traiter les eaux de ruissellement avant leur rejet dans le milieu naturel. Les fossés seront revêtus et les bassins seront imperméabilisés, ce qui réduira le risque de pollution des eaux souterraines notamment à proximité des zones de captage d'alimentation en eau potable. Les mesures d'évitement et de réduction (phases travaux et exploitation) sont classiques et n'appellent pas de remarque particulière : suivi des nappes souterraines, limitation des pollutions lors des travaux, système d'assainissement provisoire.

La description des impacts du projet et des mesures à mettre en œuvre est, à ce stade des études, correctement détaillée, le dossier d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau devant apporter ultérieurement des éléments plus précis, notamment en ce qui concerne le dimensionnement des bassins ou la compatibilité des rejets avec la qualité des milieux récepteurs. Les exutoires ne sont pas précisément décrits²¹.

Risques

À l'exception du risque d'inondation au niveau du lit majeur de la Glane déjà évoqué, le projet n'est que peu concerné par les risques naturels. Il existe cependant un risque de remontée de nappes (sensibilité très forte) dans les zones de raccordement à la RN 520 et à la RN 147 existante. Le dossier présente des mesures classiques de gestion du risque d'inondation

²⁰ Issue d'une note du Cerema d'août 2014. Les classes de vulnérabilité sont déterminées en fonction de l'évaluation du temps de propagation d'une pollution accidentelle pour atteindre la nappe à partir de la surface du terrain naturel, ainsi que des potentialités et usages de la ressource. La nature et l'importance des captages (agricole, industriel, AEP...) sont également prises en compte.

²¹ Le dossier indique que les exutoires seront des fossés, des talwegs secs ou des ruisseaux, mais que, « *le cas échéant, en l'absence d'exutoire naturel, des raquettes de diffusion / infiltration seront aménagées* »

(localisation des zones de dépôts temporaires ou définitives en dehors des zones inondables) et indique que des rabattements de nappe pourront être réalisés en fonction du résultat des études piézométriques (fluctuation du niveau des eaux).

2.2.2 Milieu naturel

Le projet s'inscrit au sein de milieux riches et variés, l'aire d'étude étant notamment traversée par des corridors de milieux humides et des milieux boisés. La diversité d'habitats présents est favorable à l'accueil d'espèces aussi bien terrestres, que semi-aquatiques et aquatiques.

Le site est situé à une distance relativement importante des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF²²) ou sites Natura 2000 les plus proches (3 à 4,5 km).

Zones humides

Les zones à dominante humide ont été recensées. Le dossier en fait la présentation ainsi que celle des habitats caractéristiques des zones humides relevés selon le critère phyto-sociologique lors des inventaires.

Bien que le dossier présente une analyse assez avancée sur les secteurs humides en tant qu'habitat naturel et habitat d'espèces (cf. ci-dessous), il indique que l'identification précise des zones humides, incluant le critère pédologique, ne sera réalisée que pour la constitution du dossier d'autorisation environnementale²³.

L'Ae rappelle que l'examen de critères pédologiques sont nécessaires pour conclure à l'absence d'autres zones humides hydrauliquement fonctionnelles notamment sur des secteurs où une végétation spontanée est empêchée de se développer. Elle considère en conséquence que l'étude d'impact devrait, dès le stade de la demande de DUP, comporter une identification plus précise des zones humides susceptibles d'être détruites par le projet et leur caractérisation fine, en particulier pour pouvoir apprécier leurs fonctionnalités²⁴ et pour déterminer ainsi les caractéristiques des compensations à prévoir.

L'Ae recommande d'identifier et de caractériser précisément, dès le stade de l'enquête publique, les surfaces de zones humides au sein de la zone d'étude, conformément aux dispositions de la note du ministère en charge de l'environnement du 26 juin 2017.

²² Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

²³ En suivant la méthodologie en vigueur, et notamment [la note technique du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides](#).

²⁴ Cette faiblesse du dossier est en partie contrebalancée par le fait que les secteurs identifiés par le critère phytosociologique constituent, hors zone remaniée, une enveloppe maximale des zones humides qui pourront être délimitées, à l'exception notable des zones agricoles cultivées, qui doivent être considérées comme humides sur le seul critère pédologique.

Habitats et espèces

Les inventaires écologiques sont détaillés, et les résultats sont présentés de manière didactique.

Les principaux enjeux identifiés par le dossier sont :

- les milieux humides ou en lien avec des cours d'eau,
- les milieux boisés, habitats de nombreuses espèces d'oiseaux protégés et de chiroptères arboricoles, ainsi que les arbres morts, favorables au gîte de chiroptères arboricoles et d'insectes saproxylophages ;
- les prairies et milieux ouverts.

L'emprise brute du projet a une surface de 56 ha (à confirmer, Cf. 2.2.1), les emprises complémentaires nécessaires au chantier étant estimées à 36,7 ha, pour un total d'environ 93 ha. Le dossier ne précise pas si l'analyse des impacts sur le milieu considère uniquement l'emprise brute du projet ou l'emprise totale.

Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que seule l'emprise brute (c'est-à-dire hors emprises chantier) avait été considérée. Ceci implique une démonstration argumentée que les impacts liés aux emprises du chantier seront réversibles sur les milieux affectés. Le dossier devra être complété en ce sens pour la demande d'autorisation environnementale.

De façon classique pour une route, les risques également associés au projet sont le dérangement et le risque de mortalité des espèces animales lors des travaux et pendant l'exploitation en raison de l'augmentation du risque de collision.

L'étude d'impact détaille, pour chaque espèce ou habitat affecté, les impacts bruts, les impacts résiduels après mise en place des mesures d'évitement et de réduction, puis les impacts finaux après mise en place des mesures compensatoires.

Les principales mesures d'évitement et de réduction envisagées sont :

- l'évitement, par optimisation du tracé, d'une zone humide qui devait initialement être traversée, et qui abrite plusieurs espèces à enjeu (mammifères semi-aquatiques et insectes) ;
- le surdimensionnement des ouvrages hydrauliques afin de favoriser le passage de la petite faune, et la mise en place de banquettes ou, lorsque cela n'est pas possible, d'une buse sèche en parallèle de l'ouvrage ;
- le balisage ou la mise en défens des secteurs sensibles, et l'adaptation du calendrier des travaux en fonction de la sensibilité des espèces ;
- le prélèvement ou sauvetage d'individus d'amphibiens, de reptiles, de chiroptères, de coléoptères saproxyliques et de poissons. L'Ae souligne que ces opérations nécessitent l'obtention d'une dérogation au régime de protection stricte des espèces protégées et, n'étant pas adaptées à toutes les espèces et ne permettant pas de recréer d'habitat favorable aux espèces concernées, nécessiteront la description précise du protocole mis en œuvre;
- la plantation de haies aux entrée-et sortie des ouvrages hydrauliques.

À l'issue de ces mesures, les impacts résiduels restent significatifs, et concernent :

- les habitats naturels : notamment 364 mètres de forêts riveraines à aulnes et frênes²⁵ (habitat d'intérêt communautaire), 1,14 ha de prairies acidoclines à Molinie bleue (représentant 58,9 % de l'habitat dans la zone d'études), ainsi que 0,1 ha environ de prairies humides à grandes herbes (mégaphorbiaies) ;
- les habitats d'espèces, notamment la suppression :
 - de 2,54 ha de milieux humides, habitat des mammifères semi-aquatiques (Loutre d'Europe, Crossope de Miller, Crossope aquatique et Campagnol amphibie), de 0,90 ha d'une zone humide et de boisements, habitat du Sonneur à ventre jaune, et d'une mare et 1,9 ha d'habitat du Crapaud calamite, et de différents autres milieux humides abritant notamment le Lézard vivipare et le Criquet palustre,
 - de 12,51 ha de boisements âgés, habitat de chiroptères arboricoles et de coléoptères, et de 12,2 ha de boisements, habitat du Grand capricorne et du Lucane cerf-volant.
 - de 17,83 ha de boisements, habitats des oiseaux sylvicoles,
 - de 3 843 m de haies, habitat des oiseaux des milieux bocagers,
 - de 13,3 ha de milieux ensoleillés (lisières, friches...), favorables aux reptiles.

Le dossier présente les ratios de compensation envisagés et détaille, de manière déjà relativement précise, les mesures de compensation, d'accompagnement, et de suivi qui devront être mises en œuvre. On peut notamment relever la plantation de haies, la réouverture de milieux humides par débroussaillage d'espèces ligneuses et abattage d'arbres, la restauration de ripisylves, la reconstitution de gîtes et d'habitats, et la gestion d'îlots de vieillissement dans des boisements existants. La compensation au titre du code forestier, n'est, à ce stade, pas encore définie. L'Ae note que ces mesures devront être définies avec attention, en lien avec les mesures déjà prévues, lesquelles ne prévoient pas à ce stade de création de nouveaux boisements (Cf §3).

La démarche « éviter, réduire, compenser » et les différentes mesures déjà proposées pour la compensation des habitats naturels et des espèces patrimoniales apparaissent pertinentes au stade d'un dossier de déclaration d'utilité publique, mais devront être approfondies pour la future autorisation environnementale.

Continuités écologiques

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) identifie au sein de l'aire d'étude un corridor boisé et deux corridors des milieux humides. Les enjeux liés aux continuités écologiques pour les espèces aquatiques et semi-aquatiques sont bien traités. La question des continuités pour la faune terrestre, et notamment les grands mammifères, n'est en revanche que trop peu abordée.

Ainsi, alors que les inventaires écologiques mentionnent notamment la présence de cerf et de sangliers, aucun élément n'est fourni concernant les éventuels corridors de déplacements de la grande faune. Aucun passage pour la grande faune n'est prévu dans le cadre du projet.

Le projet venant engendrer une nouvelle coupure des continuités, dans un milieu déjà fragmenté notamment par la RN 147 actuelle et la voie ferrée, il est important que l'étude d'impact documente mieux cet enjeu, et prévoit, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction ou

²⁵ Au droit de la ripisylve de la Glane et les berges de l'étang de Pigeard.

de compensation adaptées. L'absence de mesures est d'autant plus étonnante que l'analyse des variantes indique explicitement que « pour la faune, des mesures de rétablissements des corridors pour la petite et la grande faune sont proposés sur toutes les variantes ».

L'Ae recommande de compléter le dossier par des éléments relatifs au déplacement de la grande faune sur le secteur d'étude, et d'en déduire, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation, et notamment la mise en place de passages de franchissement de l'ouvrage pour ces espèces.

2.2.3 Trafics

Le dossier ne présente que des données très succinctes sur les trafics, que ce soit à l'état initial, dans le scénario de référence (évolution de l'environnement, ici des trafics, sans le projet), ou en situation projet. Le raisonnement est, dans la plupart des cas, uniquement centré sur la RN 147 actuelle et la RN 147 future, sans évaluer l'état initial ni les impacts sur les axes adjacents, y compris les voies à rétablir. Certaines études thématiques fournissent parfois des données supplémentaires, sans pour autant permettre d'obtenir une vision globale sur les effets du projet. Le dossier présente cependant la liste des projets pris en compte dans le scénario de référence, sans préciser les raisons²⁶ ni la façon dont ils ont été pris en compte. De même, l'évolution des trafics au cours des dernières années n'est pas présentée.

Comme déjà mentionné, le niveau de trafic en 2015 sur la RN 147 entre Bellac et Limoges a été d'environ 8 250 véh/j avec 13 % de poids lourds. La modélisation évalue un report de près de 2/3 du trafic de la RN 147 actuelle sur le nouvel itinéraire. Avec un trafic évalué entre 10 000 et 13 000 véhicules jour selon les horizons (2023 ou 2043), la section nouvelle à 2x2 voies resterait fluide. Le trafic sur la RN 147 actuelle est évalué à environ 6 000 véh/j en 2023 (13 180 véh/j dans le scénario de référence) et 6 600 véh/j en 2043 (16 570 véh/j dans le scénario de référence), dans les deux cas sans aucuns poids lourds.

Le projet conduirait donc à une augmentation du trafic total (RN 147 déclassée + RN 147 nouvelle) d'environ 3 000 véh/j en 2043.

Le dossier ne présente que les données en trafic moyen journalier annuel, sans donner de résultats sur les trafics en heures de pointe, ou la saisonnalité. Plus généralement, les hypothèses de modélisation ne sont pas données (notamment en ce qui concerne le trafic induit).

Les informations fournies à ce stade n'étant pas suffisantes pour bien évaluer les impacts du projet sur les trafics, et donc sur les enjeux qui leur sont directement liés (bruit, qualité de l'air, émission de gaz à effet de serre), le dossier doit être complété sur ce point. Les trafics devront être renseignés avec les variables (notamment vitesse, nombre et types de véhicules) utile à la modélisation des nuisances liées à la circulation automobile.

L'Ae recommande de joindre au dossier les études de trafics réalisées, d'en expliciter les hypothèses, notamment en termes de croissance du trafic et de trafics induits, et de détailler la manière dont les différents projets routiers et ferroviaires ont été pris en compte dans le scénario de référence.

²⁶ La LGV Poitiers-Limoges est ainsi considérée dans le scénario de référence à l'horizon 2043 ce qui devrait être corrigé.

Elle recommande également, pour l'ensemble des axes susceptibles d'être affectés par le projet, d'indiquer les trafics actuels, dans le scénario de référence, et dans le scénario projet, en présentant systématiquement les trafics dans chaque sens, et en fournissant des données sur les variabilités horaires (heure de pointe du soir ou du matin) ou saisonnières.

2.2.4 Milieu humain, bruit, qualité de l'air

Bâti, activités

Le bâti est rassemblé en petits bourgs tout le long de l'aire d'étude. Un bâti existant au niveau de la route de La Cidrerie sera sous l'emprise du projet. L'habitation attenante sera isolée entre le projet et la voie ferrée existante. Son accès ne pourra être conservé.

Plusieurs habitations ne sont pas directement sous l'emprise du projet, mais le cadre de vie des riverains sera modifié par la création dans un milieu actuellement agricole d'une nouvelle infrastructure routière à proximité immédiate de celles-ci. Le dossier précise que les nuisances liées aux travaux (bruit, poussières, perturbation des accès) seront particulièrement perceptibles pour les habitations du Petit Lavaud, situées à moins de 100 m du projet, mais qu'aucun établissement sensible (école, maison de retraite, hôpital) ne se situe dans une bande de 300 m autour du projet.

Les enjeux liés à l'agriculture sont traités par le biais d'une étude dédiée, menée par la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne. Elle estime que près de 60 ha seront soustraits à l'activité agricole, soit plus de 5 % de la SAU totale des exploitations. Trois exploitations subissent un niveau d'impact fort à très fort. Les conclusions et mesures de cette étude sont reprises dans l'étude d'impact.

Qualité de l'air, bruit

Les études thématiques relatives au bruit et à la qualité de l'air sont d'une bonne qualité intrinsèque, mais souffrent du même défaut que les études de trafic, à savoir une vision restreinte sur le seul axe objet des travaux. Il conviendra d'examiner, en fonction des études de trafic présentées, si des impacts significatifs peuvent se produire sur d'autres axes actuellement non examinés.

L'Ae recommande, une fois les études de trafic fournies, d'apprécier les impacts sur les axes non évalués (continuités de la RN 147 existante et de la RN 520, axes rétablis notamment), et de prévoir, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées.

Le corps de l'étude d'impact renvoie directement à l'annexe relative à la qualité de l'air, sans en reprendre les résultats ni les commenter. Afin d'améliorer la lisibilité du dossier, il conviendrait de compléter l'étude d'impact sur ce point.

Pour l'ensemble des polluants étudiés, aucune valeur limite n'est dépassée le long du tronçon de la RN 147 actuelle ou du nouveau tracé. L'évolution des concentrations entre les scénarios (référence ou projet) est faible, avec des concentrations allant jusqu'au 3/5^e de la valeur limite

pour le dioxyde d'azote et les concentrations en particules en suspension²⁷ PM10 et PM2.5, et 1/5^e de la valeur limite pour le benzène. Elles restent, dans tous les cas, inférieures aux objectifs de qualité ou aux valeurs cibles (lorsqu'elles existent). L'indice IPP (Indice Pollution-population) qui permet la comparaison des différents scénarios pour le dioxyde d'azote, indique que les situations projets 2023, 2028 et 2043 apportent une amélioration par rapport aux situations de référence correspondantes, sans que ce résultat ne soit commenté.

L'Ae recommande de reprendre dans l'étude d'impact les principales conclusions de l'étude de l'état initial et des effets du projet sur la qualité de l'air, et d'en commenter les résultats.

La zone d'étude se situe majoritairement en zone d'ambiance sonore modérée de jour comme de nuit, à l'exception d'une bande d'une quarantaine de mètres de part et d'autre de la RN 147 et d'une centaine de mètres de part et d'autre de la RN 520.

Neuf bâtiments résidentiels sont recensés à moins de 100 mètres de la plate-forme du projet. L'étude acoustique met en évidence qu'il existe, avant protection, trois bâtiments concernés par des dépassements des exigences réglementaires, répartis en deux secteurs. Le dossier présente une analyse des variantes intéressante pour déterminer le choix de la protection mise en œuvre. La solution retenue consiste en un merlon acoustique sur le premier secteur, et en une LBA²⁸ sur le second.

L'Ae note que deux secteurs nécessitent une attention particulière du point de vue de la multi-exposition au bruit :

- une habitation sera située à équidistance entre la RN 147 actuelle et la RN 147 future, et sera donc affectée par le bruit des deux infrastructures ;
- un secteur, déjà soumis au bruit de la future RN 147 et protégé par le merlon, est également situé en zone D du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Limoges-Bellegarde.

L'Ae recommande d'évaluer les impacts liés à la multi-exposition à plusieurs sources de bruit, si possible par le biais d'analyses quantitatives, et d'indiquer si des mesures acoustiques supplémentaires sont nécessaires.

2.2.5 Matériaux

Du fait de sa localisation dans un paysage fortement vallonné, le projet génère des déblais et nécessite des remblais très importants. Les terrassements du projet s'élèveront environ à 1,7 millions de m³ de déblais et 100 000 m³ de terres végétales seront également retirés.

Les besoins en matériaux sont estimés à environ 1,6 millions de m³. À ce stade des études, le projet serait excédentaire en matériaux d'environ 200 000 m³. Un potentiel de réemploi global d'environ 1 300 000 m³ de matériaux du site a été estimé pour des travaux réalisés dans des conditions climatiques favorables. Des investigations géotechniques spécifiques permettront de fiabiliser ce potentiel en phase ultérieure d'études.

²⁷ La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (*particulate matter* ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (PM 10), respirables et qui peuvent pénétrer dans les bronches. On parle de particules fines à partir de PM 2,5.

²⁸ Une Longrine Béton Adhérent (LBA) est un dispositif de retenue en béton qui permet aussi d'offrir d'une protection acoustique.

Le transport des matériaux jusqu'aux différents lieux de leur mise en œuvre nécessitera un nombre important de trajets d'engins de chantier. Les excédents sont utilisés pour diminuer les effets visuels avec la mise en place de modelés paysagers. Ces modelés permettent d'adoucir les pentes des remblais et de participer à l'intégration paysagère à divers endroits.

2.2.6 Paysage et patrimoine

Trois principales unités paysagères composent la zone d'étude : la vallée de la Glane, des collines et coteaux boisés et un plateau agricole.

Les enjeux patrimoniaux se concentrent au niveau de la commune de Nieul avec la présence du site inscrit de la vallée de la Glane, du château et des reposoirs. Le projet n'est pas concerné par le périmètre de 500 mètres des abords du château mais par celui des abords du pont de Puymaud, monument historique inscrit, aux abords du futur viaduc.

Le principal impact paysager se situe au niveau du site inscrit de la Glane, site comportant des monuments historiques comme le pont médiéval (pont de Puymaud). Le tracé coupe en deux le site classé et porte atteinte à son intégrité. Les autres sites classés comme le Château de Nieul et son parc sont déjà plus éloignés du projet de route. L'alignement de Sapins pectinés du Haut Gandeloup (PR 11+800) est coupé en deux par le projet. La partie paysagère est particulièrement bien traitée avec des cartes, des schémas de principe et un photomontage clairs et informatifs.

Les mesures compensatoires paysagères au niveau de la vallée de la Glane consistent à mettre en place des plantations permettant de « *créer des écrans végétaux et d'accompagner les coteaux boisés au niveau du viaduc de la Glane* » notamment pour éviter la covisibilité entre le pont de Puymaud et le viaduc.

La mesure envisagée pour l'alignement de sapins pectinés du Haut Gandeloup est, elle, peu précise : « *limiter les effets et mettre en valeur l'alignement d'arbres (sapins)* ».

L'Ae recommande de mettre en place une mesure compensatoire à la coupure de l'alignement remarquable des sapins pectinés du Haut Gandeloup qui sera coupé en deux par le projet.

2.2.7 Émissions de gaz à effet de serre

Bien que présentant plusieurs données dans l'évaluation socio-économique et l'analyse coûts-avantages, le dossier ne comporte pas de partie dédiée aux émissions de gaz à effet de serre.

L'Ae estime nécessaire la réalisation d'une telle partie, notamment afin d'offrir une vision globale des émissions liées au projet, aussi bien en phase exploitation que construction. Au vu des volumes de matériaux mis en œuvre, cette dernière est en effet susceptible d'avoir un impact significatif. Ces développements permettraient de présenter le cadre international (accord de Paris) et les engagements nationaux (Plan Climat de l'Etat, visant à une neutralité carbone de la France à l'horizon 2050), et d'indiquer comment le projet s'inscrit dans ce contexte.

L'Ae recommande d'évaluer, dans une partie dédiée de l'étude d'impact, les émissions de gaz à effet de serre liées au projet, aussi bien en phase construction qu'en phase d'exploitation, et de proposer des dispositions permettant de réduire ou de compenser ces émissions.

2.3 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

2.3.1 Urbanisation induite

Le dossier indique que le fuseau compris entre la nouvelle infrastructure et l'ancienne pourrait être propice au développement de l'urbanisation, mais que l'itinéraire ne prévoit pas de points d'échange sur son tracé et que l'urbanisation reste peu développée dans ce secteur (habitats diffus ou concentré autour des hameaux). Il indique également que les PLU des communes de Nieul et Couzeix ne laissent en outre pas supposer d'urbanisation future avec des zonages majoritairement agricoles et naturels.

2.3.2 Enjeux et risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers

Le dossier rappelle qu'un éventuel aménagement foncier, agricole ou forestier (AFAF) effectué au titre des mesures de réduction des impacts sur l'agriculture, sera susceptible d'avoir des impacts environnementaux, notamment sur l'écoulement des eaux, les équilibres écologiques, le paysage et la protection des sols. Il conclut qu'une attention particulière devra donc être portée à la prise en compte des éléments sensibles du milieu naturel tels que les haies, les arbres isolés, les petits bosquets, les zones humides, les mares et plans d'eau, ce à quoi l'Ae souscrit.

2.3.3 Évaluation socio-économique

Une évaluation socio-économique est jointe au dossier, ses principaux éléments sont repris dans l'analyse coûts-avantages. Celle-ci conclut, avec les limites propres à la méthode d'évaluation socio-économique, à une valeur actualisée nette (VAN) de 26 M€, principalement liée aux gains de temps, bien que ces derniers restent modestes²⁹. Elle n'appelle pas de commentaires de l'Ae.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

En plus des mesures classiques de management environnemental, il est notamment prévu un suivi de la qualité des eaux pendant les travaux. Les mesures en phase exploitation concernent les mesures compensatoires qui seront mises en œuvre. Aucun suivi ne semble prévu concernant les impacts acoustiques.

L'Ae recommande de prévoir des mesures de suivi des impacts acoustiques du projet et d'indiquer les modalités qui permettront au public d'accéder aux résultats de ce suivi.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique souffre d'une lacune principale : la présentation des impacts du projet et des mesures ERC est réalisée par la recopie d'un tableau de 8 pages issu de l'étude d'impact, peu éclairant. Une synthèse de ce tableau dégagant les points-clés est nécessaire pour l'appropriation par le public.

²⁹ En 2043, environ 1,3 minutes pour les véhicules légers et 2,9 minutes pour les poids-lourds.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis, et de synthétiser de manière plus accessible les impacts du projet et les mesures ERC mises en œuvre.

3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet nécessite la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (MECDU) des communes de Nieul et Couzeix. Les modifications consistent principalement à ajouter des emplacements réservés au projet, et à modifier le règlement de certaines zones afin d'y autoriser explicitement le projet³⁰. D'une manière générale, la MECDU ne présente pas d'autres impacts que ceux du projet.

La modification du PLU de Couzeix conduira cependant à la suppression de 5,6 ha d'espaces boisés classés (EBC), affectés par le projet. Le dossier ne présentant pas encore de mesures compensatoires liées aux défrichements, il reste difficile d'évaluer l'impact réel de cette suppression, les raisons du classement initial n'étant pas non plus précisées. L'Ae estime nécessaire la réalisation d'une analyse précise de la fonctionnalité du boisement détruit, des raisons ayant motivé son classement, et la définition précise de mesures compensatoires.

L'Ae recommande, après avoir précisé la fonctionnalité et les raisons du classement de l'espace boisé classé qui sera affecté, de prévoir des mesures de compensation adaptées.

³⁰ Sous la forme : « *sont admis [...] les constructions et installations liés à l'aménagement de la RN147 à 2x2 voies, y compris les affouillements et exhaussements des sols nécessaires.* »

2 REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE A L'AVIS DE L'AE.

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

*Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Nouvelle-Aquitaine*

Poitiers, le 17/04/2019

*Service Déplacements Infrastructures Transports
Département Investissements Routes Nationales*

Site de Poitiers

RN 147 – Mise à 2x2 voies au nord de Limoges

**Avis de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du
Développement-Durable (AE-CGEDD)
délibéré en date du 06 mars 2019**

**Mémoire en réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine
Maître d'ouvrage déconcentré**

Ce mémoire fait suite aux observations formulées dans l'avis délibéré n° 2018-111 adopté lors de la séance du 6 mars 2019 de l'Autorité Environnementale (formation du Conseil Général de l'Environnement et du Développement-Durable (CGEDD)) sur la mise à 2x2 voies de la RN147 au nord de Limoges et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Nieul et Couzeix (87).

La présentation de ce mémoire suit celle de l'avis détaillé de l'Autorité Environnementale (Ae).

La DREAL Nouvelle-Aquitaine apporte une réponse sur chacune des recommandations surlignées en gras dans l'avis ainsi que des précisions sur les remarques complémentaires émises par l'Autorité Environnementale.

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.2 Objectifs du projet

L'Ae recommande, pour la complète information du public, de compléter l'étude d'impact et les pièces de présentation du projet par une étude de accidentologie sur la RN147, puis, en se basant sur les études de trafic menées, de mieux justifier l'adéquation du projet aux objectifs poursuivis.

L'aménagement d'une section nouvelle à 2x2 voies de la RN147 au nord de Limoges fait partie intégrante de la politique globale de réduction de l'accidentologie sur l'axe RN147 comme défini par l'objectif de l'amélioration des conditions de sécurité routière (2.1.2 de l'étude d'impact).

Les caractéristiques actuelles de la RN147 au nord de Limoges sont inadaptées à l'écoulement d'un trafic allant jusqu'à 13 000 v/j à proximité d'Anglard qui engendre des comportements inappropriés des usagers. Ces comportements (vitesses excessives sur les lignes droites, impatience sur l'itinéraire inconfortable, ...) et les conflits d'usages (cohabitation VL / tracteurs / PL / 2 roues) sont sources d'insécurité routière. Les caractéristiques géométriques (courbes, pentes,...) de la RN147 contribue également à l'accidentalité.

De surcroît, la RN147 se caractérise par de nombreux accès riverains (traversée de lieux-dits ou habitats diffus), qui constituent autant de points de conflits potentiels.

Il apparaît que la RN147 est un axe fortement accidentogène, avec 32 accidents dont 27 accidents graves entre Limoges et Bussière-Poitevine au nord de Bellac entre 2010 et 2014. Qui plus est, la proportion d'accidents graves est très importante par rapport au nombre total d'accidents puisqu'elle atteint 85%. L'état de la chaussée, le type de tracé et la luminosité sont les trois points particuliers qui caractérisent les principaux accidents sur la RN147 à la même période au regard des caractéristiques des accidents sur le Limousin et le réseau des routes national en France.

La déviation doit permettre, en reportant une part du trafic sur la nouvelle voie, une réduction importante de l'accidentalité par une amélioration des caractéristiques géométriques, des conditions de visibilité et une réduction des conflits d'usage de la voie.

Les éléments suivant viennent compléter l'étude d'impact sur le volet accidentologie. Ces compléments se situent au paragraphe 4.3.3.2 de la Pièce E.

Enfin, il convient de mentionner que les gains de sécurité évalués dans les études socio-économiques atteignent des montants relativement conséquents (10 M€ d'avantages sur l'ensemble du bilan) au regard de l'investissement nécessaire, ce qui justifie de l'intérêt du projet au regard de l'accidentologie.

1.4 Périmètre du projet et interfaces avec d'autres projets

L'Ae recommande de présenter une description du projet de doublement de la RN520 (caractéristiques, calendrier prévisionnel, avancement des procédures), d'évaluer les impacts spécifiques liés à son articulation avec le présent projet ainsi que les impacts cumulés des deux projets, et de décrire la manière dont le projet de doublement de la RN 520 a été pris en compte dans les études de trafic.

Les éléments de description du projet de doublement de la RN 520 qui suivent ont été ajoutés au dossier. Ces éléments se situent au paragraphe 2.3 de la pièce E – Étude d'impact.

L'opération de doublement de la RN520 dans sa partie du contournement nord de l'agglomération de Limoges consiste en un aménagement sur place de l'infrastructure existante en route express à 2x2 voies sur une longueur de 7,5 km, entre l'échangeur de Grossereix (A20) et l'échangeur de raccordement avec la RN147 à Lavaud. Dans cette section de voie, le trafic est actuellement très important avec plus de 20 000 véh/jour dont près de 18 % de poids-lourds avec des situations de congestions fréquentes aux heures de pointe.

Le projet prévoit notamment :

- le doublement (2x2 voies) de la section courante par le sud ;
- la mise en sécurité de l'échangeur d'Anglard ;
- la reconfiguration de l'échangeur de Grossereix en nœud autoroutier complet A20/RN520 ;
- la suppression du carrefour giratoire de la ZI Nord dit de Gordini auquel se substitue un système d'échange au niveau des Cambuses (au sud) et au niveau de la zone commerciale Family Village (au nord).



Extrait dossier de concertation mise à 2x2 voies RN520 entre Lavaud et Grossereix

L'échangeur de Lavaud prévu dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RN147 permettra les échanges entre la RN520 et la RN147.

Les objectifs de cet aménagement répondent à la fois à fluidifier le trafic de transit (axe Route Centre Europe Atlantique) de la RN520 qu'à favoriser les échanges locaux du nord de l'agglomération de Limoges où la RN520 sert de « rocade » reliant l'A20 à la RN141 puis la RN21 via la RD2000.

Les projets RN520 et RN147 sont donc bien des opérations distinctes au regard des objectifs et de la logique propre de chacune de ces opérations : amélioration de l'axe Poitiers-Limoges pour la RN147, amélioration de la desserte de l'agglomération de Limoges pour la RN520.

S'agissant du calendrier de l'opération de doublement de la RN520, la concertation publique s'est déroulée du 5 novembre au 3 décembre 2018. Le bilan de la concertation a été arrêté par le préfet de la Haute-Vienne

le 20 mars 2019. Les éléments sont disponibles sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, maître d'ouvrage déconcentré.

Concernant l'évaluation des impacts cumulés du projet de doublement de la RN520 avec le projet de la RN147, l'article R.122-5 du code de l'environnement précise les projets à prendre en compte au titre de l'évaluation du « cumul des incidences ».

Ces projets sont ceux qui lors du dépôt de l'étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 du code de l'environnement et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

La notion d'effets cumulés se réfère à la possibilité que les impacts du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN147 s'additionnent ou se combinent à ceux d'autres projets dans le même secteur ou à proximité. Le cumul est susceptible d'entraîner des effets de plus grande ampleur sur le site.

Le projet de doublement de la RN520 ne correspond à aucun des 2 critères évoqués précédemment. En effet, ce projet vient de faire l'objet d'une concertation publique selon l'article L103-2 du code de l'urbanisme, qui précède l'engagement des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Trop peu avancées, les études du projet d'aménagement de la RN520 ne permettent pas d'évaluer précisément les impacts du projet, et *a fortiori* les impacts cumulés avec le projet de la RN147. Il convient d'ailleurs de noter que les impacts cumulés des projets RN147 et RN520 seront évalués lors des études du projet RN520.

Toutefois, les études de trafic du projet de la RN 147, objet du présent dossier, ont pris en compte le projet de doublement de la RN520.

Une analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus est disponible dans la partie 2.10 de l'étude d'impact et dans la partie 11 de la même étude.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'Ae souligne que pour l'analyse des variantes une approche plus géographique, qui s'appuierait sur les variantes bleue et magenta situées de part et d'autre de l'actuelle RN147, aurait également pu être plus aisément compréhensible par le public.

L'analyse des variantes proposée dans le dossier permet de comparer 4 tracés différents. Bien que les noms de ces 4 tracés correspondent à la couleur utilisée pour les différencier, l'analyse menée est bien une analyse géographique. En effet, parmi les 4 variantes proposées, on peut distinguer 2 familles de variantes :

- Les variantes Magenta et Orange, qui débutent à hauteur de la RN520 au niveau d'Arthugas, à l'ouest de l'actuel RN 147. Ces variantes sont dites les variantes « ouest » ;
- Les variantes Verte et Bleue, dont le tracé débute au niveau du hameau du Mas Neuf, à l'est de l'actuel RN 147. Ces variantes sont dites les variantes « est ».

Ainsi cette analyse permet de comparer 2 variantes dites « ouest », dont l'une des variantes traverse l'actuelle RN147 (variante Orange) alors que la seconde reste à l'ouest (variante Magenta) et 2 variantes dite « est », dont l'une des variantes traverse l'actuelle RN147 (variante Verte) alors que la seconde reste à l'est (variante Bleue). Cette analyse, plus complète tout en restant compréhensible pour le plus grand nombre, permet de bien identifier les impacts et contraintes associées à chacun de tracés étudiés.



Extrait carte des variantes comparées au stade des études d'opportunité de phase 2

2.2 État initial, analyse des incidences du projet, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.2.1 Eaux, Risques

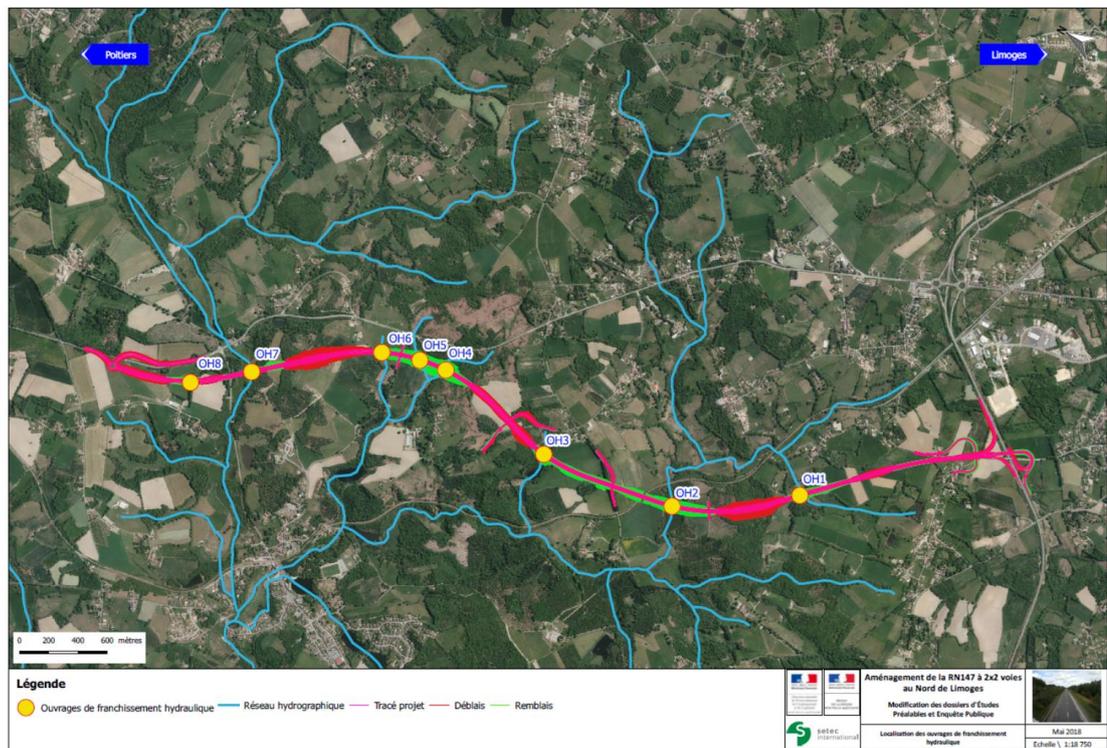
Cours d'eau

L'Ae recommande de présenter, dans l'état initial de l'étude d'impact, une description de l'ensemble des cours d'eau franchis par le projet, notamment en termes de qualité chimique et écologique des eaux.

Les écoulements existant sont cités dans l'annexe 4 « Rétablissement des écoulements naturels – Chevelu Hydraulique » de l'Étude d'impact de la pièce E.

La carte suivante montre les différents réseaux hydrauliques qui interceptent le projet.

Extrait carte de localisation des ouvrages de franchissement hydraulique



Dans cette annexe, des illustrations en sont données au droit des tronçons interceptés par le projet. Certains des écoulements rétablis sont en fait des écoulements non permanents.

Une visite sur les différents points de rétablissement a été effectuée en présence de l'Agence Française de Biodiversité le 22 février 2018. Cette visite a permis d'échanger sur la nature des écoulements (cours d'eau ou non) et leur importance en termes de continuité hydraulique et écologique.

Pour rappel, la qualification réglementaire d'un cours d'eau repose essentiellement sur les deux critères suivants :

- La présence et la permanence d'un lit naturel à l'origine, distinguant ainsi un cours d'eau d'un canal ou d'un fossé creusé par la main de l'homme mais incluant dans la définition un cours d'eau naturel à l'origine mais rendu artificiel par la suite, sous réserve d'en apporter la preuve, ce qui n'est pas forcément aisé ;
- La permanence d'un débit suffisant une majeure partie de l'année apprécié au cas par cas par le juge en fonction des données climatiques et hydrologiques locales et à partir de présomptions au nombre desquelles par exemple l'indication du « cours d'eau » sur une carte IGN ou la mention de sa dénomination sur le cadastre ;

Ainsi les écoulements au niveau des ouvrages hydrauliques OH3, OH6 et OH8 ne sont pas considérés comme des cours d'eau. Les autres écoulements représentés au niveau des ouvrages hydrauliques OH1, OH2 OH4, OH5 et OH7 (La Glane) peuvent être considérés comme des cours d'eau.

Seuls les cours d'eau du ruisseau de la Glane (OH7) et du ruisseau de Frégfond au lieu-dit la Valette (OH2) en aval de l'étang de Pigeard présentent des données qualité (IBGN, IBD,..). Le ruisseau de la Glane fait l'objet d'une description et en particulier sur sa qualité chimique et écologique à partir notamment des données disponibles par le syndicat d'aménagement du bassin de la Vienne (cf. partie 4.2.4.3.1 de l'étude d'impact). Pour les données du cours d'eau situé au lieu-dit la Valette, la station de suivi en aval relève une qualité moyenne concernant l'indice IBG-DCE et d'une bonne qualité pour l'indice IBD.

Le dossier d'étude d'impact a ainsi été complété avec une description des différents écoulements concernés par le projet. Ces compléments sont situés au paragraphe 4.2.4.3 de la pièce E- Étude d'impact.

L'Ae recommande de présenter les caractéristiques et les impacts des rescindements de cours d'eau prévus au projet, ainsi que les principales mesures de réduction et de compensation envisagées à ce stade.

Les caractéristiques précises des rescindements prévus seront développées par la suite au stade des études de conception détaillée du projet, et seront présentées notamment dans le volet eau du dossier d'autorisation environnementale unique (dossier « Loi sur l'eau »).

Des compléments ont toutefois été apportés à la partie relative à ces aménagements. Ils sont situés au paragraphe 6.1.5.4 de la pièce E – Étude d'impact.

L'Ae fait la remarque suivante : Les surfaces de renouvellement imperméabilisées sont estimées à environ 56 ha. Il conviendra de vérifier ce calcul, la somme des surfaces individuelles (section courante, giratoires, bassins, merlons, etc.) étant supérieure à cette valeur d'environ 3 ha.

Il s'agit en effet d'une erreur de calcul. La surface d'emprise brute totale du projet est bien de 59 ha et non de 56 ha. Cette erreur a été corrigée, ainsi que l'emprise totale du projet (emprise brute + emprise chantier) qui passe ainsi de 93 ha à 96 ha.

Ces corrections se situent au paragraphe 6.3.3.1 de la Pièce E – Étude d'impact.

2.2.2 Milieu naturel

Zones humides

L'Ae recommande d'identifier et de caractériser précisément, dès le stade de l'enquête publique, les surfaces de zones humides au sein de la zone d'étude, conformément aux dispositions de la note du ministère en charge de l'environnement du 26 juin 2017.

Au stade des études préalables à l'enquête d'utilité publique, le dossier d'étude d'impact a été construit à partir des connaissances acquises pour ce niveau d'études et dans le but de pouvoir justifier de l'utilité publique du projet. Au stade de conception détaillée, des études complémentaires sur la thématique des zones humides seront réalisées afin d'identifier précisément les caractéristiques et le fonctionnement de celles-ci. Le résultat de ces compléments d'études seront décrits dans le dossier « loi sur l'eau » du dossier d'autorisation environnementale unique qui précisera également les impacts et mesures sur le volet eau.

La méthode utilisée dans le dossier pour caractériser les zones humides est basée sur le critère phytosociologique (identification des habitats naturels). À l'exception des zones cultivées pour lesquelles le seul critère pédologique devrait être considéré, la méthode employée maximise la délimitation des surfaces de zones humides par rapport aux critères floristiques et pédologiques.

La carte présente dans l'atlas cartographique de la pièce E0 permet de localiser les habitats caractéristiques des zones humides que l'on rencontre majoritairement dans la vallée de la Glane et dans les vallons de ses affluents.



Extrait carte Habitats naturels et semi-naturels zones humides

Les emprises (permanentes et temporaires) du projet sur les habitats humides sont évaluées à environ 7,81 ha de surface.

Habitats et espèces

L'Ae fait la remarque suivante : Le dossier ne précise pas si l'analyse des impacts sur les milieux considère uniquement l'emprise brute du projet ou l'emprise totale. Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que seule l'emprise brute (c'est-à-dire hors emprises chantiers) avait été considérée. Ceci implique une démonstration argumentée que les impacts liés aux emprises du chantier seront réversibles sur les milieux affectés. Le dossier devra être complété en ce sens pour la demande d'autorisation environnementale.

Le maître d'ouvrage confirme les informations transmises à l'Ae lors de la visite de terrain : l'analyse des impacts sur les milieux a été réalisée sur la base des emprises brutes. Il confirme également que les conditions de la réversibilité des impacts sur les emprises travaux seront exposées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique.

Continuités écologiques

L'Ae recommande de compléter le dossier par des éléments relatifs au déplacement de la grande faune sur le secteur d'étude, et d'en déduire, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation, et notamment la mise en place de passages de franchissement de l'ouvrage pour ces espèces.

Un corridor écologique de la sous-trame des milieux boisés traverse le projet au niveau du lieu-dit Sourue sur la commune de Nieul d'après le Schéma Directeur des Espaces Naturels Communautaires élaboré en 2009 par Limoges Métropole.

Afin de réduire l'impact de la fragmentation du milieu par le projet, il a été décidé d'augmenter la taille des ouvrages de franchissement dans ce secteur.

Ainsi, 2 ouvrages de 1 600 mm de diamètre sont proposés au niveau du corridor écologique (OH4 et OH5). Ces ouvrages ont été dimensionnés afin de permettre à la grande faune (sangliers et chevreuils) de franchir l'ouvrage en toute sécurité. Sur la base des retours d'expérience et la bibliographie disponible sur les aménagements en faveur de la grande faune, les sangliers et chevreuils peuvent franchir des ouvrages d'une dimension minimale de 1200 mm¹

De plus, l'OH4 étant aménagé d'une banquette de 0,7 m et l'OH5 étant doublé d'une buse sèche, cela augmentera les potentialités de franchissement par ces espèces. Un passage sera possible au niveau du viaduc de la vallée de la Glane situé à seulement 1 km plus au nord. Une clôture de protection est également prévue le long du tracé.

2.2.3 Trafics

L'Ae recommande de joindre au dossier les études de trafics réalisées, d'en expliciter les hypothèses, notamment en termes de croissance du trafic et de trafics induits, et de détailler la manière dont les différents projets routiers et ferroviaires ont été pris en compte dans le scénario de référence.

Elle recommande également, pour l'ensemble des axes susceptibles d'être affectés par le projet, d'indiquer les trafics actuels, dans le scénario de référence, et dans le scénario projet, en présentant systématiquement les trafics dans chaque sens, et en fournissant des données sur les variabilités horaires (heure de pointe du soir ou du matin) ou saisonnières.

Les hypothèses pour constituer le scénario de référence sont détaillées dans la pièce G – Évaluation socio-économique, partie A.3 (p 27 à 32), en particulier les hypothèses de croissance du trafic, des autres projets intégrés et de calcul du trafic induit.

¹ source : SETRA, 2005 « Aménagements et mesures pour la petite faune » ; VINCI Autoroute, 2016 « Retour d'expérience des aménagements et des suivis faunistiques sur le réseau Vinci autoroute »

Les résultats des tests de trafic sont précisés en partie B.1 de la pièce G. À noter que l'étude de trafic est réalisée en TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel). La variabilité horaire, par sens de circulation et saisonnière a été analysée à partir des comptages spécifiques réalisés pour l'étude et des comptages permanents disponibles sur la RN147. Cette analyse est disponible dans la pièce G en partie A.1.1.3 (p10-11).

La modélisation permet de mettre en évidence les reports de trafic entre la situation de référence et le projet sur chaque section modélisée, et donc sur les axes attenants au projet et susceptibles d'être impactés par le projet. Ces éléments ont été intégrés au dossier d'étude d'impact et sont disponibles au paragraphe 9.4 de la pièce E – Étude d'impact. Le tableau ci-dessous est un extrait de ces résultats qui synthétise les reports de trafics sur les différentes voiries adjacentes au projet, aux horizons 2023 et 2043.

Voirie concernée	Écart projet - référence (TMJA)			
	2023		2043	
	VL	PL	VL	PL
N147 (nord du projet)	1 974	84	2 290	95
N147 (nord de D128)	994	84	1 153	95
D128	896	-	1 039	-
D39	- 924	-	- 1 072	-
D28 - ouest / RN147	- 700	-	- 812	-
D20	- 1 722	-	- 1 998	-
RN520 est	924	-	1 072	-
RN520 ouest projet	994	-	1 153	-
D7	- 140	-	- 164	-
RN141	- 420	- 84	- 487	- 95

Enfin, le dossier des études de trafic complet a été annexé au dossier d'étude d'impact (Pièce E – Étude d'impact annexe n°8).

2.2.3 Milieu humain, bruit, qualité de l'air

Qualité de l'air, bruit

L'Ae recommande, une fois les études de trafic fournies, d'apprécier les impacts sur les axes non évalués (continuités de la RN147 existante et de la RN520, axes rétablis notamment), et de prévoir, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées.

Le dossier a été complété par une analyse à dire d'expert permettant d'apprécier les impacts acoustiques sur les axes non évalués. Cette analyse s'inscrit au-delà du contexte réglementaire dans la zone du projet et aborde la problématique du bruit à une plus grande échelle. En effet, cette étude consiste en la recherche de l'impact induit par la mise en service du projet sur le réseau routier connexe, en matière de circulation et, par extension, du bruit routier.

Ces compléments ont été ajoutés à l'annexe n°3 « étude acoustique complémentaire » de la pièce E – Étude d'impact.

L'Ae recommande de reprendre dans l'étude d'impact les principales conclusions de l'étude de l'état initial et des effets du projet sur la qualité de l'air, et d'en commenter les résultats.

Le dossier d'étude d'impact est complété dans le sens de la demande de l'Ae : des éléments relatifs à l'état initial de la qualité de l'air sur le secteur de projet, ainsi que des effets du projet sur la qualité de l'air sont ajoutés. Ces éléments sont disponibles au paragraphe 8.1 de la Pièce E – Étude d'impact.

Pour des éléments plus précis sur cette thématique, le lecteur est invité à se reporter à l'étude complète réalisée par ATMO Nouvelle-Aquitaine, disponible en annexe n°2 de la pièce E - Étude d'impact.

L'Ae note que deux secteurs nécessitent une attention particulière du point de vue de la multi-exposition au bruit :

- *une habitation sera située à équidistance entre la RN147 actuelle et la RN147 future, et sera donc affectée par le bruit de deux infrastructures*
- *un secteur, déjà soumis au bruit de la future RN147 et protégé par le merlon, est également situé en zone D du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Limoges-Bellegarde*

L'Ae recommande d'évaluer les impacts liés à la multi-exposition à plusieurs sources de bruit, si possible par le biais d'analyses quantitatives, et d'indiquer si des mesures acoustiques supplémentaires sont nécessaires.

Le dossier a été complété par une analyse à dire d'expert sur ces sujets de multi-expositions. Concernant l'habitation située entre la RN147 actuelle et la RN147 future, le projet de doublement de la RN147 aura comme conséquence de délester la RN147 actuelle d'une part importante de son trafic, en particulier du trafic poids lourds. La façade est du bâtiment considéré sera ainsi moins exposée au bruit routier qu'actuellement, tandis que la façade ouest sera elle impactée par le projet, mais sans dépasser les seuils réglementaires, notamment du fait que le projet soit en déblai au droit de l'habitation. Des mesures de vérifications des niveaux sonores seront effectuées après la réalisation des travaux pour vérifier les seuils d'exposition et la nécessité éventuelle de réaliser des isolations de façade.

Concernant le secteur soumis au bruit routier issu du projet et au PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de l'aéroport de Limoges-Bellegarde : Le secteur bâti de la rue du Puy d'Arthugas sur Couzeix est effectivement concerné par le PEB de l'aéroport (zone D, soit un bruit d'aéronefs compris entre 50 et 55 dB(A)).

Pour mémoire, le maître d'ouvrage d'un projet routier a obligation réglementaire de traiter le bâti en dépassement de seuil routier. La seule réglementation qui aborde le sujet du bruit cumulé est celle de la résorption des PNB (Point Noir du Bruit) des transports terrestres (routier et ferroviaire). Il n'y a pas d'obligation réglementaire ni de seuils pour le bruit cumulé routier et aérien.

2.2.6 Paysage et patrimoine

L'Ae recommande de mettre en place une mesure compensatoire à la coupure de l'alignement remarquable des sapins pectinés du Haut Gandeloup qui sera coupé en deux par le projet.

L'un des impacts du projet concerne effectivement la coupure de l'alignement remarquable de sapins pectinés du Haut Gandeloup. Il est donc prévu deux mesures visant à réduire cet impact :

- La préservation maximale de l'alignement existant, en réduisant autant que faire se peut l'emprise du rétablissement venant couper cet alignement.
- La création d'un nouvel alignement dans le prolongement de la partie maintenue afin de structurer le paysage en conservant l'esprit de la situation actuelle.

Ces mesures sont intégrées et développées au sein de la pièce E- Étude d'impact, au paragraphe 6.4.4.

2.2.7 Emissions de gaz à effet de serre

L'Ae recommande d'évaluer, dans une partie dédiée de l'étude d'impact, les émissions de gaz à effet de serre liées au projet, aussi bien en phase construction qu'en phase d'exploitation, et de proposer des dispositions permettant de réduire ou de compenser ces émissions.

Une partie dédiée au sujet « Émissions de GES – Changement climatique » a été ajoutée au chapitre 2.9 et chapitre 10 de la pièce E – Étude d'impact. Cette partie rappelle le cadre international ainsi que les engagements nationaux en faveur d'une baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES), et précise comment le projet s'inscrit dans ce contexte, en précisant notamment les émissions de GES liées au projet à travers un bilan carbone.

La méthodologie et les résultats sont précisés dans les parties citées ci-dessus.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

L'Ae recommande de prévoir des mesures de suivi des impacts acoustiques du projet et d'indiquer les modalités qui permettront au public d'accéder aux résultats de ce suivi.

Le maître d'ouvrage s'engage à examiner après la mise en service de l'infrastructure les niveaux sonores le long de cette dernière, afin de vérifier que les mesures de réduction mises en œuvre (merlons, écrans acoustiques, etc.) sont efficaces et suffisantes. Les résultats seront mis à disposition du public.

2.5 Résumé non technique

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis, et de synthétiser de manière plus accessible les impacts du projet et les mesures ERC mises en œuvre.

Le résumé non technique a été repris dans son intégralité afin d'intégrer les modifications réalisées suite à l'avis de l'Ae et décrites dans le présent mémoire en réponse.

Conformément à l'avis de l'Ae, le tableau de synthèse des impacts et mesures du projet a été revu afin de le rendre plus accessible et pédagogique.

Le résumé non technique est disponible au sein de la pièce E - Étude d'impact, partie 2.

3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'Ae recommande, après avoir précisé la fonctionnalité et les raisons du classement de l'espace boisé classé qui sera affecté, de prévoir des mesures de compensation adaptées.

Le Plan Local d'Urbanisme de Couzeix identifie et protège 304 ha d'Espaces Boisés Classés (EBC). Il évoque l'importance des espaces naturels et de leur protection, ce qui se matérialise notamment par la volonté de « préserver les ensembles boisés par des classements en EBC ». Le rapport de présentation évoque, quant à lui, la présence d'une trame verte dans le secteur des bois de Pigeard. La justification du classement en EBC s'opère sur plusieurs critères : « caractère fonctionnel et écologique, participation à l'équilibre des milieux naturels et intérêt paysager et patrimonial », etc.

Quoi qu'il en soit, les défrichements nécessaires à la réalisation du projet feront l'objet d'une autorisation préalable de défrichement. C'est lors de cette procédure que les informations relatives à la quantification et aux modalités de compensation (évaluation des ratios en lien avec les services concernés de la DDT87 ou estimation des compensations financières, etc.) des défrichements seront détaillées. Ces éléments seront intégrés dans le Dossier d'Autorisation Environnementale (DAE) à venir, volet dossier de défrichement.

3 AVIS DU DIRECTEUR DEPARTEMENTAL DES FINANCES PUBLIQUES



DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES FINANCES
PUBLIQUES DE LA HAUTE- VIENNE**

Pôle d'Évaluations Domaniales
DDFiP Haute-Vienne
30, rue Cruveilhier
BP 61003 87050 LIMOGES CEDEX 2
Téléphone : 05 55 45 59 00

Le 30/08/2018

La Directrice départementale des finances publiques

à

Monsieur le Directeur Régional DREAL Nouvelle-Aquitaine

POUR NOUS JOINDRE :

Évaluateurs : Nadine Lebraud
N° de téléphone : 05 55 45 58 09
Courriel : nadine.lebraud@dgfip.finances.gouv.fr
Réf. LIDO : 2018-87050V0586

Courrier départ : 692/2018

AVIS du DOMAINE
Estimation Sommaire et Globale

COMMUNES : NIEUL ET COUZEIX.

ADRESSE DE L'OPÉRATION : EMPRISE ROUTIERE RN 147 NORD LIMOGES.

DÉPENSE PRÉVISIONNELLE : 2 346 000 euros.

1 - SERVICE CONSULTANT : PREFECTURE DE LA REGION NOUVELLE- AQUITAINE
DREAL NOUVELLE-AQUITAINE - SITE DE POITIERS

Affaire suivie par : LANDAIS PHILIPPE/ BRETHON ALEXANDRE.

2 - Date de consultation : 14/08/2018
Date de réception (*arrivée 834 bis*) : 20/08/2018
Date de visite : 16/07/2018 pour le bâti
Date de constitution du dossier « en état » : 20/08/2018

3 - OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE – DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

Demande d'estimation sommaire et globale pour l'aménagement à 2 x 2 voies de l'emprise routière RN 147 Nord Limoges avant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, conformément au Code de l'environnement.

Cette opération nécessitera l'acquisition de terrains et de quelques habitations par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique et la constitution, au préalable, d'un dossier d'enquête publique.

4 - DESCRIPTION SOMMAIRE DES IMMEUBLES COMPRIS DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

Département : 87 Communes : NIEUL et COUZEIX

LE PROJET :

Aménagement à 2x2 voies de la RN147 au Nord de Limoges dans le département de la Haute-Vienne, sur les communes de Nieul et Couzeix. La variante magenta a été retenue.

L'axe devrait donc passer par l'ouest de l'axe actuel, c'est-à-dire entre "Le Puy d'Arthugéras" et "Le Petit Lavaud" sur la commune de Couzeix, entre "Haut-Gandeloup" et "Valette" puis plus loin à proximité de "Sourue" et de "Puymaud", à Nieul.

LES PROPRIETES CONCERNEES PAR L'EMPRISE :

Selon le consultant, la surface totale des emprises est estimée à ce stade des études à **90 ha** et comprend environ **22 ha de surfaces boisées** et **60 ha de surfaces agricoles**, une habitation dans le secteur de Pigeard (Nieul), 4 habitations au sud de la RN 147 dans le secteur d'Arthugéras, et des bâtiments à usage mixte agricole/habitation au nord de la RN 147.

Ultérieurement, les acquisitions proprement dites devront donner lieu à des évaluations détaillées. L'emprise précise de l'ensemble des travaux sera figée lors de l'enquête parcellaire prescrite par le Code de l'Expropriation.

Les propriétés non bâties :

- 22 ha de surfaces boisées.
- 60 ha de surfaces agricoles.

Les propriétés bâties :

- une habitation dans le secteur de Pigeard (Nieul) avec étang et 8 ha. :
- potentiellement 3 maisons rue du Puy d'Arthugéras (Couzeix) :
- 1 propriété à usage mixte agricole au Petit Lavaud :

5 - URBANISME ET RÉSEAUX

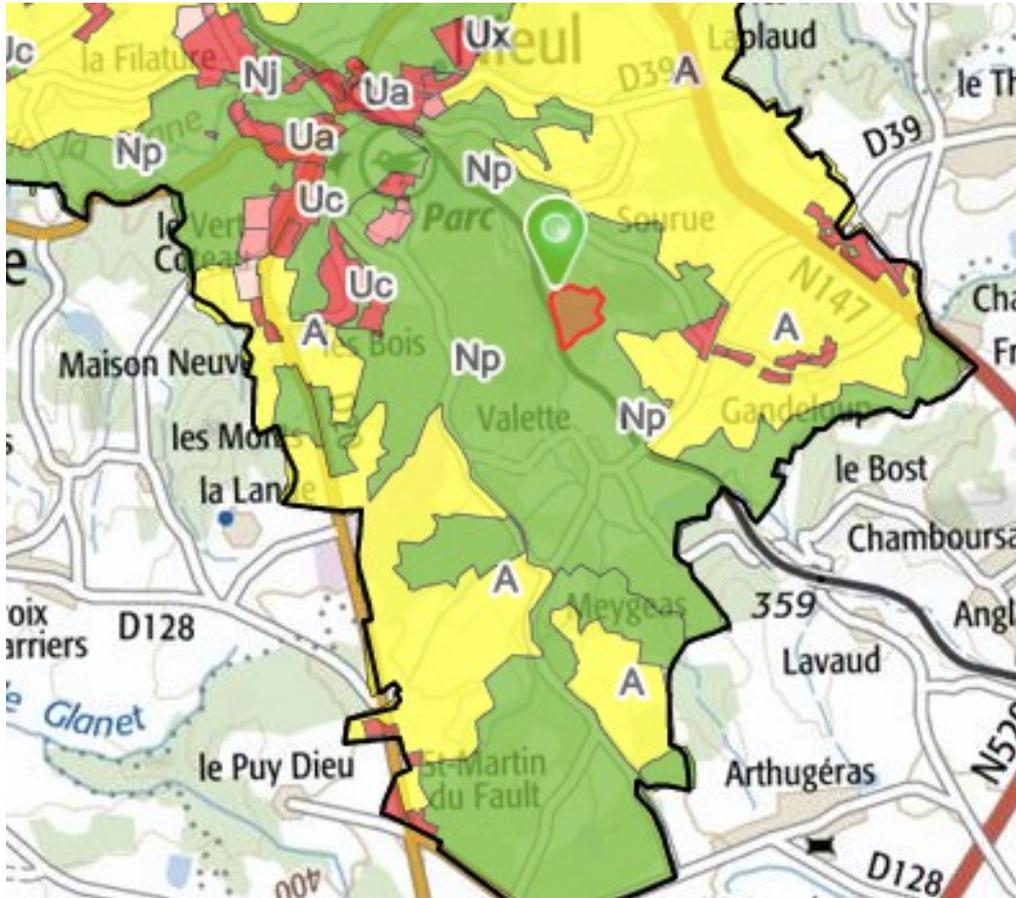
5.1 – Urbanisme

↳ Sur Couzeix : PLU de Couzeix (DPU) :

PLU a été approuvé par le conseil municipal le 29 février 2016 et déposé en préfecture le 1^{ier} avril 2016.
Zones agricoles ou naturelles.

↳ Sur Nieul : PLU adopté le 16/12/2016

Zones agricoles ou naturelles.



5.2 – Réseaux : /

5.3 – Dates de référence :

En l'état de la procédure, la date de référence est fixée :

- pour Nieul au 16 12 2016
- pour Couzeix au 01 04 2016

en application des dispositions suivantes : dernières modifications de PLU.

6 - DÉTERMINATION DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION

L'évaluation a été faite par nature des parcelles, d'après les documents fournis par le consultant et ceux en possession du service. Elle est destinée à être détaillée par propriété au moment des acquisitions proprement dites.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires.

Au cas particulier, elle traduit une approche de l'enveloppe budgétaire à prévoir.

Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

7 – ESTIMATION PRÉVISIONNELLE DE LA DÉPENSE

Indemnités principales : 1 432 000 €

dont :

- 60 ha agricoles à 4000 €/ha : 240 000 €
- 22 ha de bois à 3500 €/ha : 77 000 €
- habitations et annexes agricoles : 1 115 000 €

Indemnités accessoires et aléas divers : 914 000 €

calculés forfaitairement sur la base des indemnités principales :

- indemnités d'éviction, arbitrées forfaitairement à : 198 000 €
- indemnités de emploi, dues en cas de DUP, arbitrées à 20 % des indemnités principales : 286 400 €
- aléas divers, arbitrés à 30 % des indemnités principales soit : 429 600 €

914 000 €

DÉPENSE TOTALE ESTIMÉE À : **2 346 000 €**
avec une marge d'appréciation de +20 %.

8 – DURÉE DE VALIDITÉ

L'évaluation contenue dans le présent avis est **valable deux ans**.

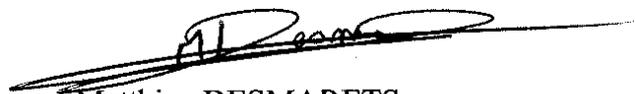
Elle a été établie en fonction des éléments connus du service et notamment des emprises communiquées par le consultant. Une nouvelle consultation serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai susvisé ou si les conditions du projet étaient appelées à changer.

9 – OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Cette estimation globale et sommaire ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées qu'au vu des seules évaluations détaillées.

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

Pour la Directrice départementale des Finances publiques,
 et par délégation,
 le Directeur du Pôle Gestion publique



Matthieu DESMARETS
 Administrateur des Finances publiques

4 AVIS DU DEPARTEMENT ET DES COMMUNES SUR LE CLASSEMENT DE ROUTE EXPRESS



N° SP_2018_12_009

SEANCE PLENIERE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 20 DÉCEMBRE 2018

Présidée par Monsieur Jean-Claude LEBLOIS

3EME COMMISSION

SERVICE : Pôle déplacements et aménagement/Direction des déplacements

**OBJET : RN 147 - Mise à 2x2 voies section RN 520 / La Pivauderie
Concertation inter-services (CIS)**

Elu(s) présent(s) : M. ALLARD, M. ARCHER, Mme AUPETIT-BERTHELEMOT, M. AUZEMERY, M. BOST, M. BOULESTEIX, Mme BRIQUET, Mme DEBOURG, M. DELAUTRETTE, M. DESTRUHAUT, M. ESCURE, Mme FONTAINE, Mme GENTIL, M. HANUS, Mme JARDEL, M. LAFARGE, M. LAFAYE, Mme LALOGUE, Mme LARDY, M. LEBLOIS, M. LEFORT, Mme LHOMME-LEOMENT, Mme MEZILLE, Mme MORIZIO, M. NOUHAUD, Mme NOUHAUT, Mme PLAZZI, M. RAYMONDAUD, Mme REJASSE, Mme ROTZLER, Mme TLEMSANI, M. TOULZA, Mme TUYERAS, M. VEYRIRAS, Mme YILDIRIM.

Elu(s) absent(s) / excusé(s) sans procuration :

Elu(s) absent(s) ayant donné pouvoir : Mme ACHARD, excusée, a donné délégation de vote à Mme REJASSE ; M. BARRY, excusé, a donné délégation de vote à M. DELAUTRETTE ; M. BEGOUT, excusé, a donné délégation de vote à Mme YILDIRIM ; Mme FREDAGUE-POUPON, excusée, a donné délégation de vote à M. VEYRIRAS ; Mme RIVET, excusée, a donné délégation de vote à Mme MEZILLE ; M. RUMEAU, excusé, a donné délégation de vote à Mme JARDEL ; M. VIROULAUD, excusé, a donné délégation de vote à Mme GENTIL.

PRESENTATION SYNTHETIQUE

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 prévoit notamment, dans son volet mobilités, l'aménagement d'un premier tronçon à 2x2 voies de la RN 147, depuis la RN 520 (contournement de Limoges) jusqu'au lieu dit « La Pivauderie » sur la commune de Nieul.

L'Etat, maître d'ouvrage de l'opération pour laquelle les études sont en cours, est tenu d'organiser une concertation inter-services (CIS) préalablement à l'ouverture de l'enquête publique.

Le Département de la Haute-Vienne, comme l'ensemble des collectivités territoriales intéressées par cette opération, est invité à délibérer pour faire part de son avis sur ce projet, dont le tracé a été retenu à l'issue de la concertation publique menée en 2016 et approuvé par décision ministérielle du 05 mai 2018.

INCIDENCES BUDGETAIRES

	Investissement		Fonctionnement	
	AP	CP	AE	CP
Dépenses				
Recettes				

RAPPORT

Préambule

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique concernant le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 147, depuis la RN 520 (contournement de Limoges) jusqu'au lieu dit « La Pivauderie » sur la commune de Nieul, dont le lancement est annoncé pour la fin du premier trimestre 2019, l'Etat, maître d'ouvrage de l'opération, est tenu d'organiser une concertation inter-services (CIS) auprès des collectivités territoriales intéressées par le projet, en application d'une part de la circulaire du Premier ministre du 05 octobre 2004 relative à la concertation préalable applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et d'autre part de l'article L.151-2 du Code de la voirie routière.

Dans ce cadre, Monsieur le Préfet a sollicité par courrier l'avis du Département sur plusieurs documents qui sont extraits du projet de dossier d'enquête publique et qui portent sur une réalisation complète du tronçon de la RN 520 à la Pivauderie, sans faire mention d'un raccordement provisoire avant la Vallée de la Glane, comme cela avait été envisagé au moment de la contractualisation du CPER 2015-2020.

Par ailleurs, la Ministre des transports a confirmé dans une correspondance du 25 septembre dernier, que le lancement en parallèle par l'Etat d'une étude de faisabilité d'une concession autoroutière reliant Poitiers à Limoges, dont les conclusions sont attendues pour juin 2019, ne doit pas interférer avec les opérations déjà inscrites à l'actuel plan Etat-Région où figurent cette première section de tronçon à 2x2 voies et un créneau de dépassement au Sud de Bellac, pour lesquelles les études et procédures en cours doivent permettre un engagement des travaux d'ici fin 2020.

Enfin, je vous rappelle que notre collectivité dans sa séance plénière du 10 février 2017 a décidé de porter à 11 millions d'euros la participation globale du Conseil départemental à l'aménagement de la RN 147 pour la réalisation des opérations décrites ci-avant.

Ainsi, l'examen des pièces communiquées appelle un certain nombre de remarques qui vous sont détaillées ci-après.

Tracé et caractéristiques générales du projet

Le projet, d'une longueur d'environ 6,5 km, consiste à réaliser une nouvelle infrastructure à 2x2 voies avec le caractère de route express, positionnée à l'Ouest de l'actuelle RN 147, selon le tracé préférentiel adopté à l'issue de la concertation publique menée en 2016. Cette voie nouvelle se raccordera au Sud sur la RN 520 à l'aide d'un échangeur complet dans le secteur de Lavaud sur la commune de Couzeix et au Nord sur la RN 147 actuelle avec un carrefour giratoire dans le secteur de La Pivauderie sur la commune de Nieul (voir annexe 1).

Six rétablissements de voiries secondaires sont réalisés au moyen de deux passages supérieurs (PS) et de quatre passages inférieurs (PI). La voie ferrée Limoges-Bellac est franchie par le nouvel itinéraire sur la commune de Nieul.

Un viaduc de 230 mètres est également prévu pour permettre le franchissement de la rivière La Glane et de la RD 28.

Enfin, le profil en travers type de la nouvelle voie en section courante comporte par sens de circulation une bande dérasée de gauche de 1 m, deux voies de 3,50 m (chaussée de 7 m), une bande d'arrêt d'urgence de 3 m ainsi qu'une berme de 1,50 m.

Le tracé et les caractéristiques du projet, qui ont été retenus à l'issue de la concertation publique menée en 2016, n'appellent pas d'observation particulière.

Rétablissement des réseaux

➤ Rétablissement du réseau départemental

La nouvelle infrastructure franchira deux routes départementales à l'aide d'ouvrages d'art qui porteront la nouvelle voie, un passage inférieur pour la RD 39 et un viaduc pour la RD 28 qui servira également de franchissement de la vallée de la Glane.

La RD 39 sera rétablie en place alors que l'ouvrage de franchissement de la RD 28 (viaduc) n'aura pas d'impact sur l'emprise de la voie concernée.

Les caractéristiques géométriques à respecter pour le rétablissement de la RD 39 sont présentées en annexe 2. De plus, il conviendra de respecter une hauteur libre (tirant d'air) sous ouvrages de 4,85 m (4,75 m de hauteur libre + 0,10 m de revanche de construction et d'entretien) pour le franchissement de la RD 28 et de 4,40 m (4,30 + 0,10) pour le franchissement de la RD 39, conformément aux prescriptions de l'article 54 du règlement de voirie départemental.

➤ Rétablissement de l'actuelle RN 147 sur la future section à 2x2 voies

Une partie de tracé neuf est envisagée dans le secteur de la Pivauderie pour raccorder l'actuelle RN 147 au giratoire Nord d'extrémité de la future section à 2x2 voies. Dans ce cadre, le créneau de dépassement qui existe actuellement au Nord du carrefour de la Poitevine (RN 147/RD 28) est prévu d'être supprimé. Celui existant côté Sud ne sera pas modifié.

Dans le cadre de l'aménagement de ce secteur, il pourrait être demandé à l'Etat de réserver la possibilité de création d'une aire de covoiturage de 25 à 30 places avec un accès au niveau du giratoire d'extrémité Nord qui assurera la desserte de Nieul et de Saint-Jouvent.

Classement/déclassement des voiries

L'Etat intégrera dans son domaine public routier les emprises inhérentes à la nouvelle section de la RN 147, à l'échangeur de Lavaud et au giratoire Nord ainsi qu'à la branche du giratoire Nord, pour permettre le raccordement côté Poitiers avec l'actuelle RN 147.

S'agissant des deux ouvrages de franchissement de la RD 39 et de la RD 28, ils seront également inclus dans le domaine public de l'Etat qui en assurera la gestion, l'entretien et l'exploitation ultérieurs au titre du principe qui impose au propriétaire de la voie portée d'entretenir les ouvrages de franchissement.

Par ailleurs, les bretelles actuelles d'échanges entre la RN 147 et la RN 520 resteront dans le domaine public de l'Etat.

A l'inverse, l'Etat propose après la mise en service de la nouvelle infrastructure, de reclasser dans le domaine public départemental les emprises de la RN 147 actuelle y compris les deux giratoires et l'ouvrage de franchissement de la RN 520 par la RN 147 à Anglard au titre du même principe évoqué précédemment, ainsi que la partie de tracé neuf pour se raccorder sur le giratoire Nord soit un linéaire total d'environ 6 000 m auquel se rajoutera la section rétablie en place de la RD 39. La RD 28 restera quant à elle dans le domaine public départemental sans aucune modification (voir annexe 3).

Un accord de principe pourrait être donné sur ces bases, qui restera toutefois conditionné à la passation d'une convention à venir entre le Département et l'Etat pour préciser les modalités de ce transfert et notamment les limites domaniales et les limites d'entretien des deux parties, la liste des pièces nécessaires à la gestion des voies et ouvrages transférés, les travaux nécessaires à la remise en état des ouvrages transférés ainsi que l'enveloppe financière compensatrice nécessaire à l'exécution de ces travaux.

Aménagement foncier agricole et forestier (AFAF)

Dans le cas spécifique de grands ouvrages publics, l'Etat a l'obligation de remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles du fait de l'ouvrage en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier. (Article L.123-24 du Code rural et de la pêche maritime).

L'aménagement foncier agricole et forestier est une compétence obligatoire des Départements, depuis la loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux. Dans ce contexte et conformément aux obligations réglementaires, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a saisi le Département de la Haute-Vienne aux fins de mise en œuvre de cette procédure qui lui incombe.

L'opération d'aménagement foncier, dont l'objectif est de réparer les structures des propriétés, des exploitations et du territoire perturbées par la réalisation du projet d'infrastructure, sera menée en partenariat étroit avec les acteurs locaux réunis en commissions d'aménagement foncier. Pour ce faire, la Commission départementale d'aménagement foncier donnera au préalable, un avis sur les communes concernées. Sur cette base, le Département instituera par délibération la ou les Commissions, communales ou intercommunales, chargées de se prononcer sur l'opportunité d'un aménagement et le cas échéant, sur le périmètre et le mode de réalisation de celui-ci.

Le Département et l'Etat définiront par conventions les modalités de prise en charge des frais relatifs à cette procédure, tant en ce qui concerne les études préalables à l'aménagement que les frais de personnel induits par la mission.

Dans le cadre de l'AFAF, des études notamment environnementales seront menées. Elles devront dresser un état initial et proposer des axes d'actions visant à éviter, réduire ou compenser les atteintes portées par l'opération.

Un itinéraire en cours d'inscription au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée figure également dans le périmètre de l'aire d'étude. Il conviendra, le cas échéant, de rétablir ce chemin ou de trouver un tracé de substitution.

DECISION

Vu le courrier du Préfet en date du 18 juillet 2018 demandant l'avis des collectivités dans le cadre de la concertation inter-services ;

Vu l'article L.151-2 du Code de la voirie routière qui requiert l'avis des Communes et Départements traversés par la route express ;

Vu la délibération de l'Assemblée départementale en date du 10 février 2017 approuvant la participation financière du Département au volet mobilités du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 relatif à l'aménagement de la RN 147 ;

L'Assemblée départementale, légalement convoquée par son Président, réunie Salle de l'Assemblée de l'Hôtel du département, 11 rue François Chénieux à Limoges, après en avoir valablement délibéré, à l'unanimité des suffrages exprimés :

DECIDE

d'approuver les principes du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 sur sa section entre la RN 520 (contournement de Limoges) à La Pivauderie tel qu'il est présenté en annexe 1 ;

d'approuver les principes de rétablissement des RD 39 et 28 sous réserve de respecter les caractéristiques géométriques définies en annexe 2 ;

de donner son accord de principe sur le classement dans le domaine public routier départemental, à l'issue de la mise en service de la nouvelle infrastructure, des emprises de la RN 147 actuelle (section RN 520 – giratoire Nord non compris), auxquelles se rajouteront les deux giratoires et l'ouvrage de franchissement de la RN 520 par la RN 147 à Anglard, la section de tracé neuf pour se raccorder sur le giratoire Nord d'extrémité de la future 2x2 voies soit un linéaire total d'environ 6 000 mètres ainsi que la section rétablie en place de la RD 39, sous réserve de la passation d'une convention à venir entre l'Etat et le Conseil départemental de la Haute-Vienne qui fixera les modalités techniques et financières de ces transferts de domanialité ;

d'autoriser la Commission permanente à approuver les termes de ladite convention ;

DEMANDE A L'ETAT

de réserver la possibilité de création d'une aire de covoiturage de 25 à 30 places à hauteur de La Pivauderie pour la desserte de Nieul et Saint-Jouvent ;

de rétablir ou de trouver, le cas échéant, un tracé de substitution de l'itinéraire en cours d'inscription au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée qui figure dans le périmètre de l'aire d'étude du projet ;

PREND ACTE

du classement des ouvrages de franchissement de la RD 39 (passage supérieur) et de la RD 28 (viaduc) dans le domaine public de l'Etat qui en assurera toutes les charges de surveillance, de gestion et de réparation sachant que ces dispositions seront incluses dans la convention citée supra ;

des étapes à venir concernant l'aménagement foncier agricole et forestier en lien avec le projet et donne délégation au Président pour conduire la procédure.

42 Pour : Mme ACHARD (délégation de vote à Mme REJASSE), M. ALLARD, M. ARCHER, Mme AUPETIT-BERTHELEMOT, M. AUZEMERY, M. BARRY (délégation de vote à M. DELAUTRETTE), M. BEGOUT (délégation de vote à Mme YILDIRIM), M. BOST, M. BOULESTEIX, Mme BRIQUET, Mme DEBOURG, M. DELAUTRETTE, M. DESTRUHAUT, M. ESCURE, Mme FONTAINE, Mme FREDAIGUE-POUPON (délégation de vote à M. VEYRIRAS), Mme GENTIL, M. HANUS, Mme JARDEL, M. LAFARGE, M. LAFAYE, Mme LALOGUE, Mme LARDY, M. LEBLOIS, M. LEFORT, Mme LHOMME-LEOMENT, Mme MEZILLE, Mme MORIZIO, M. NOUHAUD, Mme NOUHAUT, Mme PLAZZI, M. RAYMONDAUD, Mme REJASSE, Mme RIVET (délégation de vote à Mme MEZILLE), Mme ROTZLER, M. RUMEAU (délégation de vote à Mme JARDEL), Mme TLEMSANI, M. TOULZA, Mme TUYERAS, M. VEYRIRAS, M. VIROULAUD (délégation de vote à Mme GENTIL), Mme YILDIRIM.

0 Contre :

0 Abstention :

0 ne prend pas part au vote :

0 absent / excusé sans procuration :

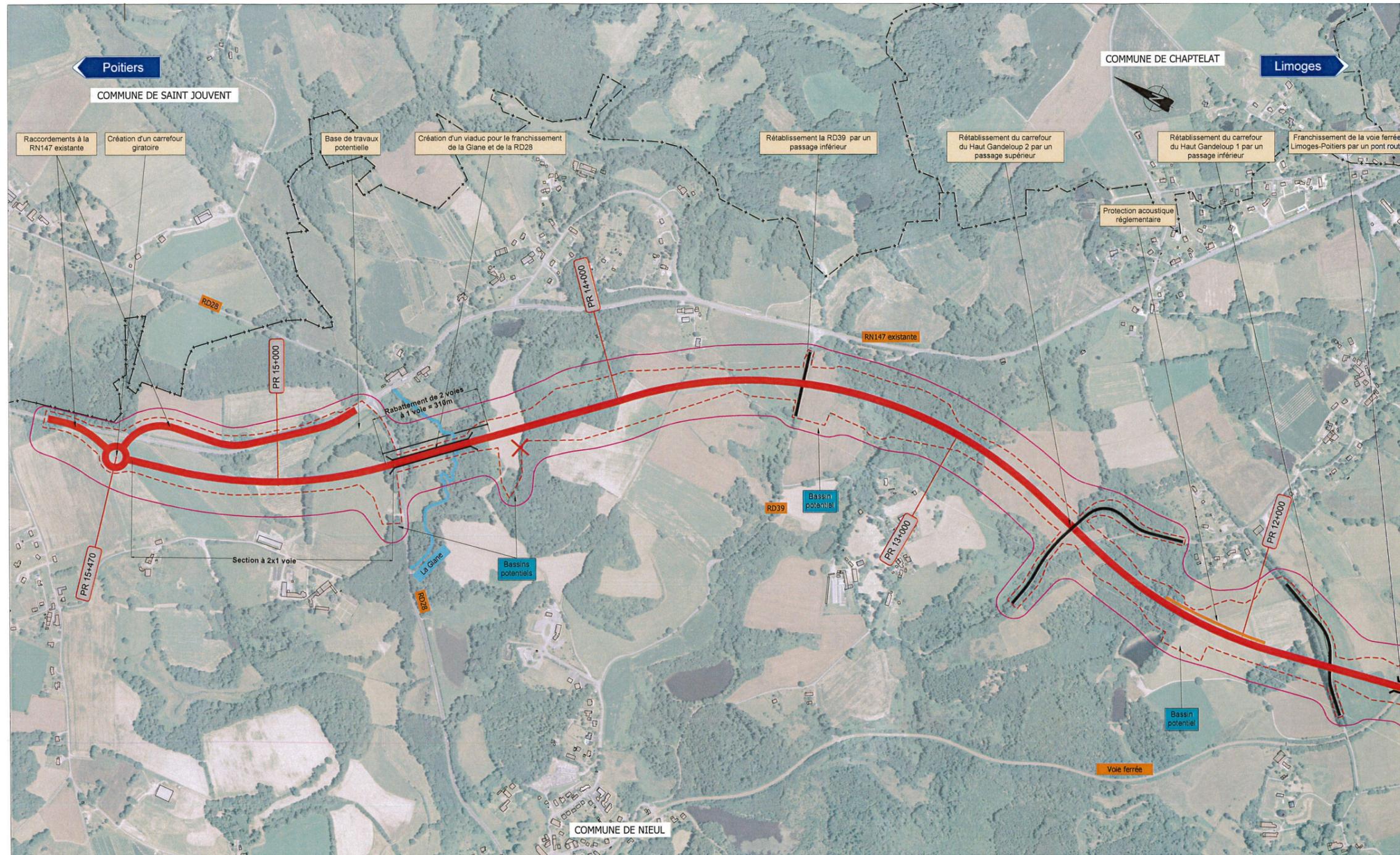
Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation,
Le Directeur général des services

Signé

Franck PERRACHON

Certifié conforme
Transmis au représentant de l'Etat
le 21 décembre 2018

Affiché le 21 décembre 2018
Publié au RAA du Département le 15 janvier 2019



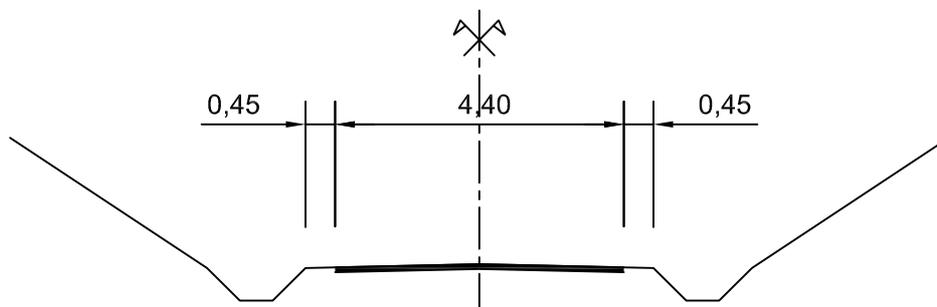
Légende :

- Limites de communes
- Fuseau DUP
- Emprise projet prévisionnelle
- RN147 : Tracé Indicatif
- Protection acoustique réglementaire
- Accès supprimé
- Viaduc
- Cours d'eau

 <small>REPUBLIQUE FRANÇAISE</small>	 <small>NOUVELLE-AQUITAINE</small>	Aménagement de la RN147 à 2x2 voies au Nord de Limoges Dossier d'enquête publique	 Juin 2018 Ech : 1 / 10 000
		Pièce D : Plan Général des Travaux	
31011	V07	DUP	GEN 000 000 00000 PGT INT 3150 B_

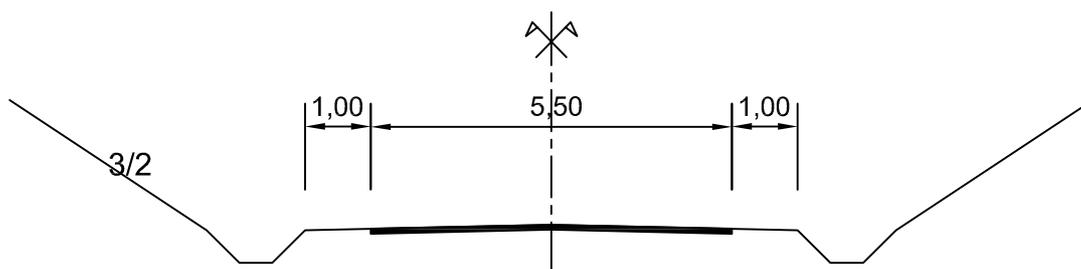
RÉTABLISSEMENT RD 39 (RESEAU RS2)

Profil en travers type actuel :

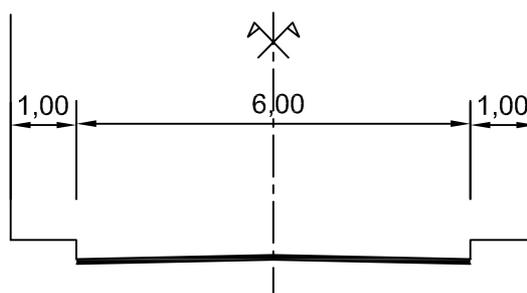


Profils en travers après aménagement :

Aux abords de l'ouvrage



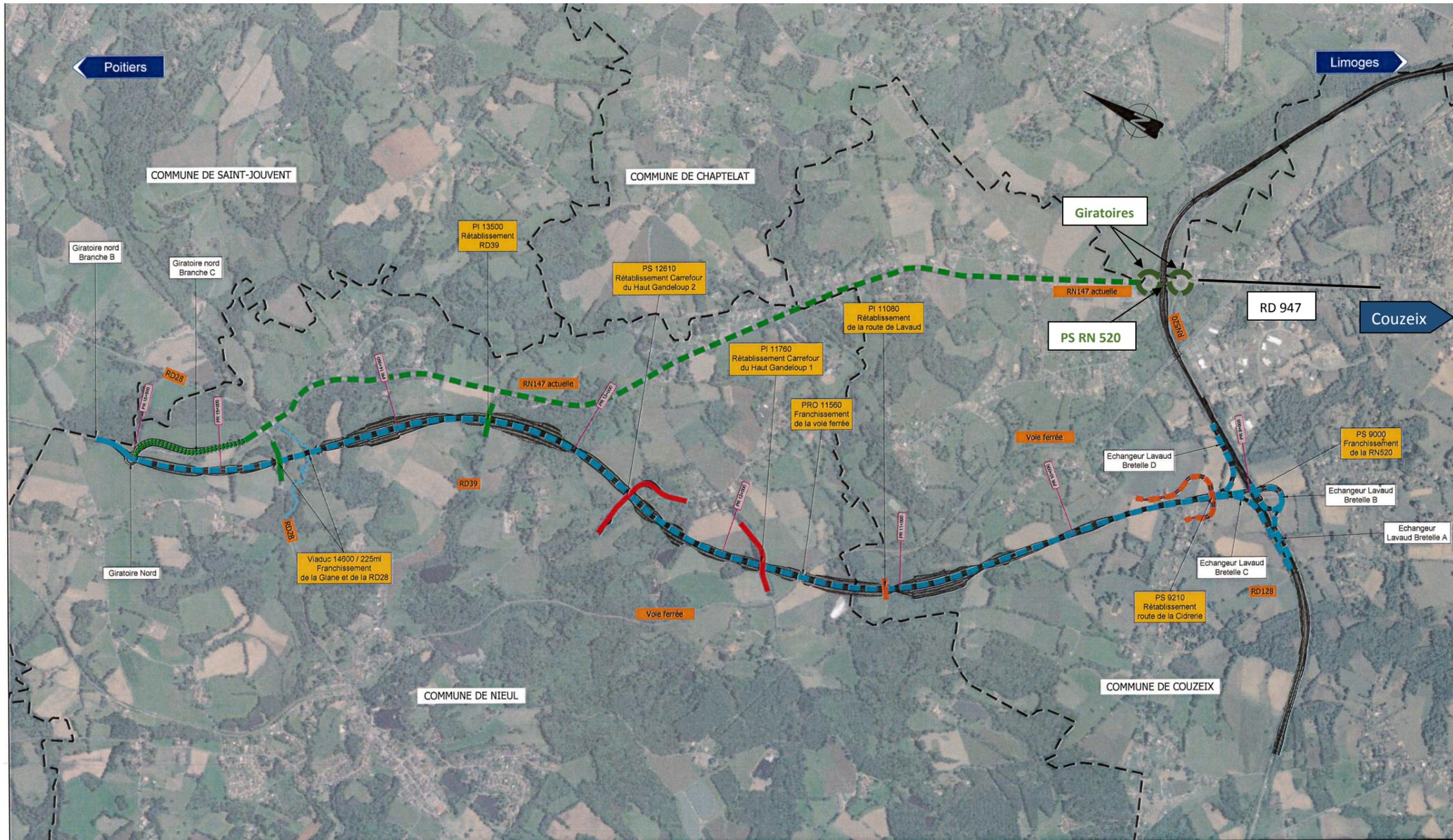
Sous OA



RD 28 / RD 39 - TIRANT D'AIR SOUS OUVRAGES

Il convient de respecter au minimum pour :

- l'ouvrage de franchissement de la RD 28 une hauteur libre (tirant d'air) sous ouvrage de 4,85 m (4,75 m de hauteur libre + 0,10 m de revanche de construction et d'entretien);
- l'ouvrage de franchissement de la RD 39 une hauteur libre (tirant d'air) sous ouvrage de 4,40 m (4,30 m de hauteur libre + 0,10 m de revanche de construction et d'entretien);



Légende --- Limites communales --- Classement dans le domaine communal (Nieuil) --- RN147 actuelle déclassée dans le domaine départemental --- Maintien dans le domaine départemental --- Classement dans le domaine départemental	Domaine public national (Etat) Domaine public Limoges Métropole	[---] Attribution du caractère de route express au projet d'aménagement de la RN147 [---] Classement dans le domaine national [---] Classement dans le domaine intercommunal [---] Maintien dans le domaine intercommunal	Aménagement de la RN147 à 2x2 voies au Nord de Limoges Dossier d'enquête publique Pièce J - Attribution du caractère de route express et classement-déclassement des voiries Juillet 2018 Ech : 1 / 20 000
		31011 V07 DUP GEN 000 000 00000 PEN INT 3450 A__	

MAIRIE DE COUZEIX

===

EXTRAIT DU REGISTRE des délibérations du CONSEIL MUNICIPAL

=====

1 – 24/09/2018 – Avis de la Commune relatif au dossier de concertation Interservices : Mise à deux fois deux voies de la RN 147

L'an deux mille dix-huit, le 24 septembre

Le Conseil Municipal de la Commune de COUZEIX, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Michel DAVID, Maire,

Date de convocation du Conseil Municipal : Le 14 septembre 2018

Présents :

M. Michel DAVID, Mme Sylvie BILLAT, Mme Marie-Claude LAINEZ, M. Philippe PECHER, M. Gilles TOULZA, Mme Marie-Christine CANDELA, Mme Dominique GREGOIRE, M. Henri KARMES, M. Bernard MILLIANCOURT, M. Jean Marc GABOUTY, Mme Marie Christine REDÉ, Mme Mireille DUMOND, M. Hugues BERBEY, M. Thierry BRISSAUD, M. Philippe BOULESTEIX, Mme Patricia GAILLAC, Mme Laëtitia SYLVESTRE-PECOUT, Mme Sophie LAMBERT, Mme Marie-Pierre SCHNEIDER, M. Sébastien LARCHER, Mme Annie FERRET.

Excusés :

Mme Martine BOUCHER (Proc à Mme Marie-Christine CANDELA), M. André DELUC (Proc à M. Bernard MILLIANCOURT), Mme Pascale SAINTILLAN (Proc à Mme Dominique GREGOIRE), Mme Katia GUY (Proc à Mme Marie-Christine REDÉ), M. Nicolas GARAUD (Proc à M. Philippe PECHER).

Absents :

M. Michel PETINIOT, Mme Sylvie RESSIOT, M. Alexandre SILLONNET.

Madame Sophie LAMBERT a été élue secrétaire de séance.

L'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine et le Département de la Haute-Vienne ont inscrit la réalisation du projet de mise à 2 X 2 voies de la RN 147 au nord de Limoges au volet multimodal du Contrat de Plan Etat Région 2015 – 2020 (C.P.E.R.), pour un montant de 61 millions d'euros.

L'aménagement 2 X 2 voies de la RN 147, d'une longueur de 6,5 km comprend :

- un nouveau diffuseur avec la RN 520 au lieudit «Arthugeras»,
- un viaduc de 230 m pour le franchissement de la Glane et de la RD 28,
- un nouveau carrefour giratoire de raccordement à la RN 147,
- six rétablissements de voiries secondaires au moyen de deux passages supérieurs et de quatre passages inférieurs.

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports a demandé le lancement des études préalables et la constitution du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sur cette base.

En application de la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation préalable applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages, l'État, maître d'ouvrage de l'opération, est tenu d'organiser une concertation inter-services (C.I.C.).

L'objet de cette procédure est notamment de s'assurer de la bonne prise en compte, dans ce projet, des préoccupations environnementales. Il s'agit également de parfaire, le plus en amont possible, la sécurité des procédures réglementaires et la maîtrise de délais de réalisation de l'opération.

Dans ce cadre, le Préfet de Région a sollicité, par un courrier en date du 18 juillet dernier, l'avis de la commune de COUZEIX relatif au dossier de concertation inter-services, avis qui portera également, en application de l'article L.151-2 du Code de la Voirie Routière sur le statut particulier de ce projet de route nationale, qui sera classifiée « route express ». Après étude par la municipalité, les observations suivantes peuvent être formulées :

Au regard de l'impact du projet sur le développement économique du secteur :

Le raccordement du projet au niveau de la RN 520 s'effectue grâce à un nouvel échangeur, dont le tracé impacterait fortement une partie de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Océalim, qui fait actuellement l'objet d'études en vue d'y aménager, à court terme, de nouveaux terrains nécessaires au développement du territoire.

Aussi, il est demandé la possibilité de revoir cette implantation qui pénalise la capacité de la Commune et la Communauté d'Agglomération à favoriser l'installation de nouvelles activités sur ce secteur qui participe pleinement à la dynamique économique du territoire. En outre, ce foncier sur la ZAC ne fait pas l'objet d'emplacements réservés au PLU de la commune de Couzeix.

Un accès direct en sortie sur la RN 520 en direction de l'A20 ne pourrait que conforter l'attractivité de ce parc d'activités.

Relativement au statut particulier de cette future voirie :

Il est bien noté que le projet de route nationale aura le statut de « route express », ce qui n'appelle aucune observation de la part de la commune de Couzeix.

Après avoir entendu l'exposé de M. le Maire, il est demandé au Conseil Municipal :

- d'adopter un avis accompagné de demandes de révisions du projet de mise à deux fois deux voies de la RN 147, consistant en :

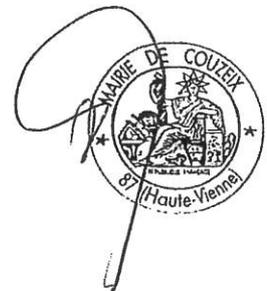
- o La demande de révision de l'implantation de l'échangeur de raccordement du projet à la RN 520, afin de ne pas pénaliser le potentiel d'attractivité de la ZAC Océalim,
- o La prise en compte de la possibilité d'un accès direct en sortie sur la RN 520 en direction de l'A20, avec diffuseur.
- o Un avis favorable à la classification en « route express » du projet.

Le Conseil Municipal, au-delà des trois points portés en délibération pour avis, demande que les impacts du projet sur la flore et la faune existante et sur les surfaces impactées soient minimisés.

Fait et délibéré en Mairie, les jours, mois et an que dessus.
Au registre sont les signatures
Pour copie conforme ;
En Mairie, le 25 septembre 2018

Le Maire,

Michel DAVID.



Conformément au Code Général des
Collectivités Territoriales formalités de
publicité effectuées
Le



**EXTRAIT DU REGISTRE
des délibérations du CONSEIL MUNICIPAL**

=====

25 – 3/12/2018 – Délibération relative au projet de rétablissement des voies et au projet de convention de répartition des charges d'un ouvrage d'art dans le cadre de l'aménagement 2 X 2 voies de la RN 147

L'an deux mille dix-huit, le 3 décembre

Le Conseil Municipal de la Commune de COUZEIX, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Michel DAVID, Maire,

Date de convocation du Conseil Municipal : Le 23 novembre 2018

Présents :

M. Michel DAVID, Mme Sylvie BILLAT, Mme Marie-Claude LAINEZ, M. Philippe PECHER, Mme Martine BOUCHER, M. Gilles TOULZA, Mme Marie-Christine CANDELA, Mme Dominique GREGOIRE, M. Henri KARMES, M. Michel PETINIOT, M. Bernard MILLIANCOURT, M. Jean Marc GABOUTY, Mme Marie-Christine REDÉ, Mme Mireille DUMOND, M. Hugues BERBEY, M. Thierry BRISSAUD, M. Philippe BOULESTEIX, Mme Patricia GAILLAC, Mme Laëtitia SYLVESTRE-PECOUT, Mme Marie-Pierre SCHNEIDER, M. Sébastien LARCHER, Mme Annie FERRET, M. Nicolas GARAUD.

Excusés :

M. André DELUC (Proc à M. Bernard MILLIANCOURT)
Mme Sylvie RESSIOT (Proc à M. Philippe PECHER)
Mme Pascale SAINTILLAN (Proc à Mme Marie-Christine CANDELA)
Mme Katia GUY (Proc à Mme Marie-Christine REDÉ)
Mme Sophie LAMBERT (Proc à Mme Dominique GREGOIRE)
M. Alexandre SILLONNET (Proc à M. Michel DAVID)

Monsieur Nicolas GARAUD a été élu secrétaire de séance.

Mme Sylvie Billat présente au Conseil Municipal le projet d'aménagement de la RN 147 en 2 X 2 voies au nord de Limoges. Dans la continuité de la délibération votée en séance du Conseil Municipal du 24 septembre 2018, cette opération comporte des rétablissements de voies communales existantes. Ainsi, il est demandé par la Préfecture que soit émis un avis par délibération du Conseil Municipal, sur les points suivants dans le cadre de la préparation du dossier d'enquête publique :

1 – Le principe de rétablissement des voies et leurs caractéristiques géométriques.

- L'ouvrage de rétablissement de la route de la Cidrerie ;
- L'ouvrage de rétablissement de la Route de Lavaud ;
- Le rétablissement du circuit de randonnée « Collines et Hameaux », via les ouvrages de franchissement du nouveau tracé de la RN 147.

2 – Le principe de conventionnement de répartition des charges liées à l'ouvrage d'art de rétablissement de la route de la Cidrerie en application du décret N°2017-299 en date du 8 mars 2017.

Ce dossier a été présenté et étudié par la commission urbanisme réunie en date du 28 novembre 2018 qui a émis un avis favorable avec une réserve quant à la proposition de rétablissement du chemin de randonnée « Collines et hameaux ». En effet, il est demandé à l'Etat le maintien du chemin de randonnée sur son tracé actuel.

De plus, en séance, le conseil municipal a souhaité que l'ensemble de la Route de la Cidrerie soit rétablie entre les hameaux du Villageas et celui de Lavaud conformément au plan annexé. En effet, lors de la création de la D2000 (future RN 520), la commune de Couzeix a déjà subi les effets de plusieurs coupures de son territoire et qui n'ont pas fait l'objet de rétablissement. La commune entend aujourd'hui, avec le projet 2x2 voies de la RN 147, ne pas subir une nouvelle fracture de son territoire et souhaite pérenniser l'axe de circulation de la route de la Cidrerie.

Le Conseil Municipal après avoir entendu l'exposé de Mme Sylvie BILLAT et après en avoir délibéré, décide :

- De valider le principe de rétablissement de la Route de la Cidrierie et de la Route de Lavaud tel que proposé par l'Etat ;
- De maintenir le circuit de randonnée « Collines et Hameaux » sur son tracé actuel
- De demander aux services de l'Etat le rétablissement de l'ensemble de la Route de la Cidrierie entre les hameaux du Villageas et de Lavaud conformément à l'annexe 2 jointe à la présente délibération ;
- De valider le principe de répartition des charges liées à l'ouvrage d'art de rétablissement de la Route de la Cidrierie, tout en tenant compte des possibilités de transfert des compétences qui pourraient intervenir au 1^{er} janvier 2019 avec le passage de la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole en Communauté Urbaine.

Fait et délibéré en Mairie, les jours, mois et an que dessus.
Au registre sont les signatures
Pour copie conforme ;
En Mairie, le

Conformément au Code Général des
Collectivités Territoriales formalités de
publicité effectuées
Le

Le Maire,

Michel DAVID.

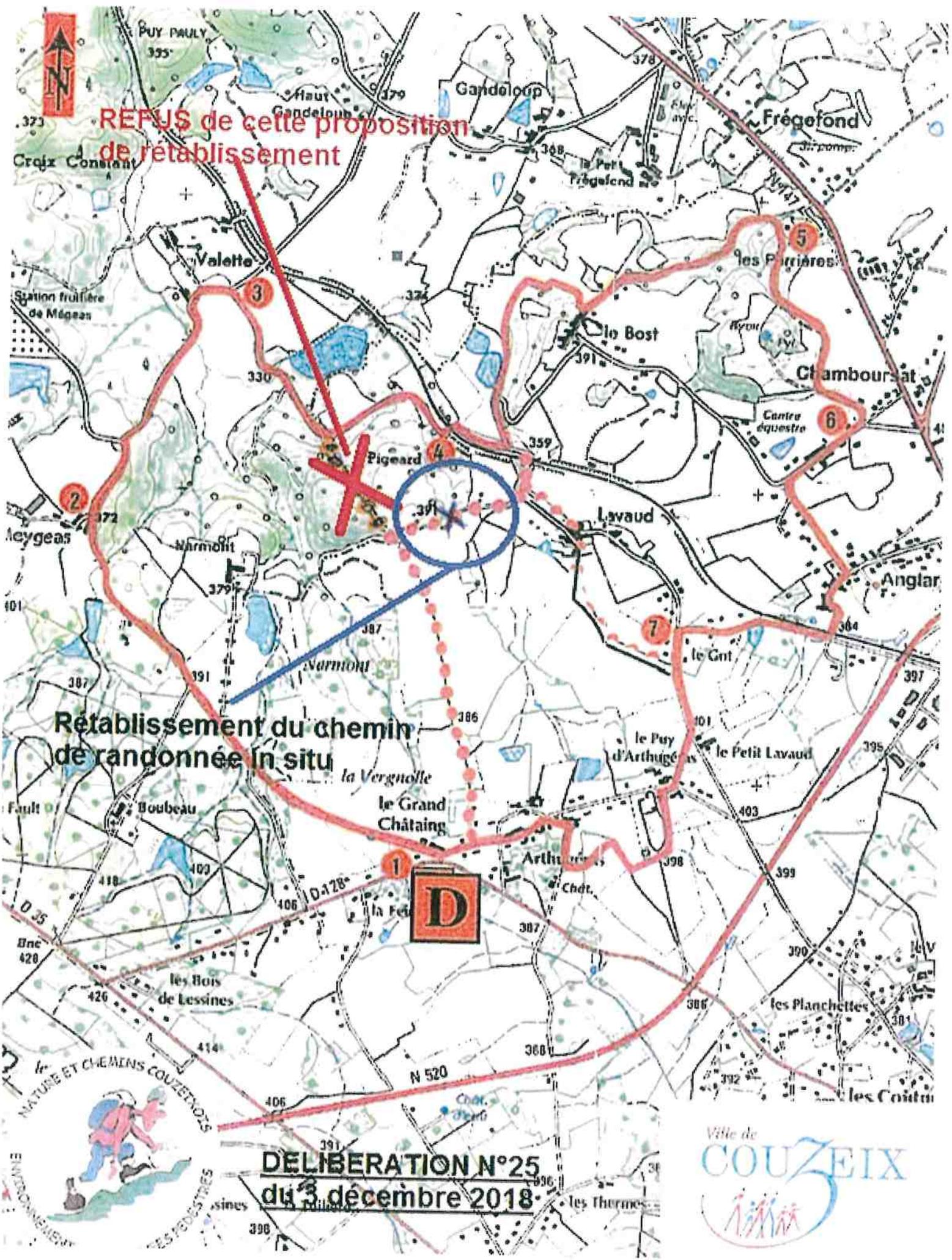


REFUS de cette proposition de rétablissement

Rétablissement du chemin de randonnée in situ



DELIBERATION N°25
du 3 décembre 2018





EXTRAIT du Registre des
DELIBERATIONS du **CONSEIL MUNICIPAL**

26 septembre 2018

Mairie de Nieul

87510

Tel 05.55.75.80.23

Fax 05.55.75.69.20

Membres :	19
Présents :	17
Représentés :	18
Exprimés :	18
OUI :	18
NON :	0
Abst :	0

L'an deux mil dix-huit, le vingt-six septembre, le CONSEIL MUNICIPAL de la Commune de NIEUL, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie sous la Présidence de Béatrice Tricard, Maire. Date de la convocation : 19 septembre 2018.

Présents : Tricard Béatrice, Bila Laurent, Auvinet Marie-Thérèse, Fiacre Jacques, Casimir Catherine, Audoin Sophie, Auzemery Laurent, Dejoie Coralie, Hébras Jean-Michel, Lamort Marie-Joëlle, Lavillard Gabrielle, Mahaut Danielle, Mercier Hubert, Pagnou Pascal, Sage Pascale, Traccard Annie, Villejoubert Sylvain

Absents :

Pinardon-Thévet Lucette donne procuration à Jacques Fiacre,
 Veyrat Christophe,

Secrétaire de séance : Lamort Marie Joëlle

Objet : Mise à 2X2 voies RN 147/Avis de consultation des services

Dans le cadre de l'aménagement à **2 X 2 voies de la RN 147** au nord de Limoges ;

- Vu le courrier de M. le Préfet en date du 18 juillet 2018 demandant l'avis des collectivités dans le cadre de la concertation interservices ;
- Vu l'article L151-2 du Code de la Voirie Routière qui requiert l'avis des communes et départements traversés par la route express

Suite à l'entrevue avec les services de la DREAL en date du 29/08/2018 à la mairie de Nieul en présence de Mme Tricard et M. Fiacre, adjoint en charge des travaux, les éléments suivants ont été notés :

- La voie communale de la Pivauderie est maintenue au nord de ce projet
- L'ouvrage d'art du Haut Gandeloup reviendrait en propriété à la commune de Nieul
- Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) actuel ne permet pas la réalisation du projet, (emplacement réservé à créer ainsi que bande d'inconstructibilité de part et d'autre de l'axe), il devra être modifié
- Des protections acoustiques sont envisagées côté Haut Gandeloup
- Un calendrier prévisionnel est présenté

Après avoir pris connaissance de tous ces éléments, le conseil municipal **émet à l'unanimité un avis favorable** au projet dans la mesure où cette route nationale aura le statut de route express, avec les restrictions suivantes :

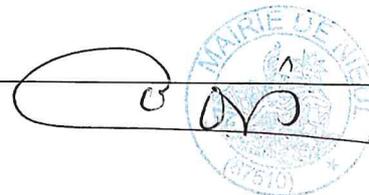
- La propriété de l'ouvrage d'art du Haut Gandeloup devra se limiter à la superstructure (couche de roulement, trottoirs et garde-corps) et donc exclure la structure de base du pont ; le conseil autorise Mme la Maire à signer la convention à passée en ce sens entre l'Etat et la commune concernant la répartition de ces charges,
- La modification du PLU sera conduite par les services de l'Etat en lieu et place d'un bureau d'étude privé et non aux frais de la commune,
- Des protections acoustiques devront être réalisées côté Haut Gandeloup

Fait et délibéré en Mairie, les jours, mois et an que dessus,
 Au registre sont les signatures,
 Pour copie conforme, à Nieul le 27 septembre 2018

Mme la Maire, Béatrice Tricard

**REÇU A LA PREFECTURE
 DE LA HAUTE-VIENNE**

le **01 OCT. 2018**



5 AVIS DES COLLECTIVITÉS AU TITRE DE L'ARTICLE L122-1 V DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

NOTA : A noter l'absence de réponses et donc d'avis pour les collectivités suivantes qui n'ont pas répondues dans les délais impartis :

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



Nieul le 6 février 2019

Mme la Directrice des infrastructures de transport

AVIS de la commune de NIEUL
Mise à 2X2 voies RN 147 Nord Limoges sur Dossier
d'enquête préalable à la DUP

Dans le cadre de la saisine des collectivités, la commune de Nieul doit émettre, en vertu des articles L 122-1 V et R 122-7 II du code de l'environnement, un avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges sur la RN 147.

Le bureau municipal a souhaité rappeler les éléments suivants:

- La voie communale de la Pivauderie est maintenue au nord de ce projet
- L'ouvrage d'art du Haut Gandeloup reviendrait en propriété à la commune de Nieul
- Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) actuel ne permet pas la réalisation du projet, (emplacement réservé à créer ainsi que bande d'inconstructibilité de part et d'autre de l'axe), il devra être modifié
- Des protections acoustiques sont envisagées côté Haut Gandeloup
- Un calendrier prévisionnel est présenté

Après avoir pris connaissance de tous ces éléments, la commune de Nieul émet un **avis favorable** au projet dans la mesure où cette route nationale aura le statut de route express, avec les **restrictions suivantes** :

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

Béatrice Tricard, Maire



13 MARS 2019			
ARN	Att	PR	Info
s-Dir	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Adj	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ARN-1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ARN-2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ARN-3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ARN-4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Le Président

Monsieur François de Rugy
Ministre de la transition écologique et solidaire
Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer
Direction des infrastructures de transport
Sous-direction de l'aménagement du réseau
routier national

92055 La Défense cedex

Limoges, le 12 MARS 2019

Objet : Projet de mise à 2x2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges.
Saisine des collectivités du 12 décembre 2018.

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre de la saisine des collectivités concernées par le projet de mise à 2x2 voies de la RN 147 au Nord de Limoges en date du 12 décembre dernier, et conformément aux dispositions du Code de l'environnement, le Département de la Haute-Vienne s'est prononcé sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Je vous prie de bien vouloir prendre en considération l'avis favorable formalisé par délibération de l'Assemblée départementale du 12 février 2019, sous réserve de la prise en compte des éléments précédemment fournis lors de la séance plénière du 20 décembre 2018.

Vous réaffirmant tout l'intérêt que porte le Département à la réalisation de ce projet, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.



Jean-Claude LEBLOIS

6 PROCES-VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT



PRÉFET DE LA HAUTE-VIENNE

Direction départementale
des territoires

*service urbanisme habitat
unité planification*

dossier suivi par : Pascal NOGUEIRA
tél. : 05 55 12 95 60 – fax : 05 55 12 90 99
courriel : pascal.nogueira@haute-vienne.gouv.fr

Procès verbal

Limoges, le – 4 FEV. 2019

Mise à 2 fois 2 voies de la RN 147 au nord de Limoges
Réunion d'examen conjoint relative à la mise en compatibilité des plans locaux
d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix
10 janvier 2019

Sommaire

Objet de la réunion.....	2
Liste des présents.....	2
Déroulement de la séance.....	3
La suite de la procédure : l'enquête publique.....	5

Objet de la réunion

Réunion d'examen conjoint pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nieul et de Couzeix concernant la mise à 2 fois 2 voies de la RN 147 au nord de Limoges.

Liste des présents

La réunion s'est déroulée à la Préfecture de la Haute-Vienne, salle Turgot sous la présidence de Monsieur Seymour MORSY Préfet de la Haute-Vienne.

Étaient présents :

Représentants des collectivités :

Nieul	Mme Béatrice	TRICARD	Maire
Couzeix	M. Michel	DAVID	Maire
accompagné de	M. Cédric	BORD	Responsable urbanisme, aménagement
Communauté urbaine Limoges Métropole	M. Jacques	CHAPUT	Directeur Développement du territoire-Aménagement de l'espace

Représentants des services de l'État :

Préfecture de la Haute-Vienne	M. Seymour	MORSY	Préfet de la Haute-Vienne
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Nouvelle Aquitaine	M. Philippe	LANDAIS	Responsable département DIRNP
accompagnés de	M. Alexandre	BRETHON	Responsable de l'opération
	M. Axel	MERCIER	Chef de projet maîtrise d'œuvre société SETEC
Direction départementale des territoires	Mme Marion	SAADE	Directrice Adjointe
	M. Eric	MULLER	Adjoint au chef de service urbanisme, habitat
	M. Pascal	NOGUEIRA	Chargé de projet planification

Représentants des autres personnes publiques :

Conseil départemental	Mme	Cécile	FERREIRA	Responsable service habitat, urbanisme, aménagement foncier
Chambre des métiers	M.	Eric	FAUCHER	Vice-président
Chambre d'agriculture	Mme	Cécile	LAGRANGE	Élue de la chambre d'agriculture
accompagné de	M.	Louis-Marc	MAINGUY	Technicien de la chambre d'agriculture
Chambre de commerce et de l'industrie	M.	Pierre	MASSY	Président
	M.	Jean-Christophe	MARTINS	Directeur des Territoires

Étaient excusés les représentants de :

- L'agence régionale de santé Limousin (ARS) ;
- La direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations de la Haute-Vienne (DDCSPP) ;
- La Direction interdépartementale des routes centre ouest (DIRCO) ;
- L'unité départementale de l'architecture et du patrimoine de la Haute-Vienne (UDAP) qui a envoyé son avis.

Déroulement de la séance

La séance est ouverte à 10h10.

M. le préfet remercie les participants d'avoir répondu à son invitation pour cette réunion d'examen conjoint des dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nieul et de Couzeix, préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2 × 2 voies de la route nationale 147 (RN 147). Il rappelle que les enjeux de mobilité sur le département de la Haute-Vienne sont particulièrement prégnants et que l'amélioration de l'axe Limoges – Poitiers est une priorité.

Mme SAADE rappelle que l'objet de la réunion est de recueillir les avis et observations des représentants des communes concernées, de la communauté urbaine Limoges Métropole compétente en matière d'urbanisme ainsi que des autres personnes publiques associées, sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), avant l'ouverture de l'enquête publique qui doit précéder la déclaration d'utilité publique.

Elle présente le déroulé de la réunion et propose un tour de table de présentation des participants.

M. BRETHON présente le projet de mise à 2 × 2 voies de la RN 147. Il précise ensuite le planning prévisionnel et explicite en quoi consiste la procédure de MECDU.

Mme TRICARD s'interroge sur la prise en charge de la partie financière de la mise en compatibilité de son document d'urbanisme.

M. CHAPUT demande sous quelle forme l'avis de la collectivité sur le projet de MECDU doit être rendu. Il lui est répondu qu'il est préférable que cet avis prenne la forme d'une délibération de la collectivité.

M. MERCIER poursuit la présentation en présentant la compatibilité du projet avec les différents documents supra-communaux comme le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire Bretagne, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Vienne, le contrat territorial des milieux aquatiques, le schéma régional de cohérence écologique Limousin et le schéma de cohérence territoriale de Limoges.

Il expose les évolutions nécessaires à réaliser sur le PLU de Nieul pour permettre la réalisation du projet.

M. NOGUEIRA porte à la connaissance des participants l'avis écrit rendu par l'UDAP qui se prononce favorablement sur les évolutions envisagées et préconise de supprimer le cône de vue n°28 de la commune de Nieul qui n'aura plus de raison d'être maintenu au vu de l'aménagement proposé.

M. MERCIER aborde la question de la compatibilité du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU de Nieul avec le projet. Après relecture, le PADD présente, dans un document graphique, plusieurs tracés pour la RN 147. Ces tracés, qui correspondent aux différentes options existantes lors de l'élaboration du PLU, sont associés une orientation de la partie écrite du PADD indiquant qu'il faut « accompagner les grands projets d'infrastructures routières » en prenant en compte la LGV et la mise à 2 x 2 voies de la RN147. Pour y parvenir, il convient de respecter le tracé et localiser les secteurs d'urbanisation en dehors de ces tracés. Le PADD apparaît compatible avec le projet, il n'est donc pas nécessaire de le faire évoluer.

M. BRETHON et **M. LANDAIS** apportent des précisions sur le volet financier de la MECDU de la commune de Nieul pour répondre à la question de Mme le Maire. La commune n'aura pas de dépenses à prévoir pour l'évolution de son document d'urbanisme. En effet, c'est la déclaration d'utilité publique de l'opération qui emportera mise en compatibilité du PLU. Pour la mise à jour concrète, la commune pourra se rapprocher de la direction départementale des territoires pour l'édition des plans et des pièces écrites du règlement et s'assurer de la conformité des documents avant publication sur le GéoPortail de l'urbanisme.

M. MERCIER reprend le déroulé de la présentation et expose les évolutions nécessaires pour le PLU de Couzeix afin de permettre la réalisation du projet. Même si la rédaction du règlement de la zone naturelle « N » n'interdit pas la réalisation du projet, il est proposé de calquer la rédaction de l'article 2 du règlement de la zone « N » sur celui de la zone agricole « A » en mentionnant explicitement « les constructions et installations liées à l'aménagement de la RN 147 à 2 x 2 voies, y compris les exhaussements et affouillements du sol nécessaires ».

M. NOGUEIRA précise que l'emplacement réservé n°19 concernant la réalisation du raccordement des RN147 et 520 au bénéfice de la commune de Couzeix n'aura plus lieu d'être. Il sera donc nécessaire que la communauté urbaine diligente une modification simplifiée du PLU de Couzeix après la DUP afin de supprimer cet emplacement réservé. Il indique également que pour réduire le recul de 100 mètres imposé par le classement « Route express » de la RN147 sur la zone d'activité « Océalim », la communauté urbaine devra produire une étude dérogatoire définie à l'article L111-8 du code de l'urbanisme qui sera jointe aux annexes réglementaires du PLU de Couzeix.

La suite de la procédure : l'enquête publique

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément à la procédure définie par le code de l'environnement sous le titre projet « susceptible d'affecter l'environnement ».

Le dossier de mise en compatibilité, tel que présenté ce jour, sera joint au dossier d'enquête publique. Cette procédure d'enquête publique, portant notamment sur l'utilité publique du projet, est diligentée par le préfet.

Le Préfet

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop at the top and a vertical stroke extending downwards.

Seymour MORSY

7 AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE 87



**AGRICULTURES
& TERRITOIRES**
CHAMBRE D'AGRICULTURE
HAUTE-VIENNE

COPIE

LE PRESIDENT

Réf : SG/LMM/FL

Objet : Mise à 2 x 2 voies RN
147 Nord Limoges - CIS

DREAL

Site de Poitiers
A l'attention de M. BRETHON
15, Rue Arthur Ranc
CS 60539
86020 POITIERS-Cedex

PANAZOL, le 13 Septembre 2018

Monsieur,

Vous nous consultez, dans le cadre de la CIS, sur le dossier d'étude d'impact relatif au projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 147 au Nord de LIMOGES.

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

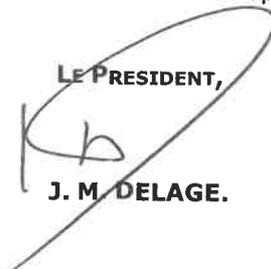
- En premier lieu, nous souhaitons qu'un chapitre particulier soit consacré à la relation entre impacts agricoles et maintien d'un bon état écologique des surfaces perturbées. Il est important que des propositions spécifiques soient prévues et financées pour accompagner les agriculteurs lors de la phase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

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

Nos services restent à votre disposition afin de construire ensemble un dispositif opérationnel.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos respectueuses salutations.

LE PRESIDENT,


J. M. DELAGE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Etablissement public

loi du 31/01/1924

Siret 188 702 021 00034

APE 9411Z

www.synagri.com

www.chambres-agriculture.fr



ENGAGEMENT
DE SERVICE
SERVICES AUX AGRICULTEURS
ET ACTEURS DES TERRITOIRES
REF. 321
AFNOR CERTIFICATION
www.afnor.org
Conseil-Formation
Liste des sites certifiés et
de nos engagements sur
www.chambres-agriculture.fr

SAFRAN

NB : Ce courrier est également adressé à Monsieur le Préfet de la Haute-Vienne

8 AVIS DE L'INSTITUT NATIONAL DE L'ORIGINE ET DE LA QUALITE

COURRIER ARRIVE LE

17 SEP. 2018



Service Déplacements
Infrastructures Transports
INSTITUT NATIONAL
DE L'ORIGINE ET DE
LA QUALITÉ

La Directrice

Dossier suivi par : Sandrine MURCIA
Tél. : 05 59 02 86 62
Mail : s.murcia@inao.gouv.fr

V/Réf : 218-356
Dossier suivi par Alexandre BRETHON

N/Réf : GF/SM/LG/177/18
Objet : Mise à 2x2 voies RN147 Nord Limoges
Procédure préalable à l'enquête d'utilité publique

La directrice de l'INAO
à
Monsieur le Préfet de Nouvelle Aquitaine
DREAL
Service déplacements infrastructures et
transports - Département investissement sur
routes nationales
Site de Poitiers
15 rue Arthur RANC
CS 60539
86020 Poitiers Cedex

Montreuil, le 4 septembre 2018

Direction Régionale de l'Environnement
De l'Aménagement et du Logement

13 SEP. 2018

COURRIER ARRIVE

Par courrier en date du 17 juillet 2018, vous avez bien voulu me faire parvenir, pour examen et avis, les documents associés au projet "RN147-Nord Limoges-mise à 2x2 voies" dont l'emprise se situe sur les communes de NIEUL et de COUZEIX.

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

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

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

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

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

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

INAO

12, RUE HENRI ROL-TANGUY
TSA 30003
93555 MONTREUIL CEDEX
TEL. 01 73 30 38 99 / TELECOPIE 01 73 30 38 04
www.inao.gouv.fr

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



Marie GUITTARD

INAO

12, RUE HENRI ROL-TANGUY
TSA 30003
93555 MONTREUIL CEDEX
TEL. 01 73 30 38 99 / TELECOPIE 01 73 30 38 04
www.inao.gouv.fr

9 AVIS DU CENTRE NATIONAL DE LA PROPRIETE FORESTIERE



Limoges, le 6/09/2018

Ref : DC/427

Monsieur le Préfet
15 rue Arthur Ranc
CS 60539
86020 POITIERS Cedex

Objet : Mise à 2X2 voies RN 147 – CIS

Monsieur,

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

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

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

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

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma sincère considération.

Dominique Cacot
CRPF Nouvelle-Aquitaine
Ingénieur en charge du
département de la Haute-Vienne

> **CNPF-CRPF NOUVELLE-AQUITAINE**
Antenne de Limoges
SAFRAN - 2, Avenue Georges Guingouin
CS 80912 Panazol - 87017 Limoges Cedex 1
Tél. : + 33 5 87 50 42 00 - Fax : + 33 5 87 50 41 97
E-mail : limousin@crpf.fr - www.crpf-limousin.com
SIRET : 180 092 355 00064 - APE : 8413Z

> **CNPF-CRPF NOUVELLE-AQUITAINE**
Siège
Maison de la Forêt - 6 parvis des Chartrons
CS 41255 33075 - BORDEAUX Cedex
Tél. : +33 5 56 01 54 70 - Fax +33 5 56 51 28 08
DÉLÉGATION RÉGIONALE DU
CENTRE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ FORESTIÈRE
Établissement Public National régi par l'article L221-1 du Code Forestier
SIRET 180 092 355 00015 - APE 8431 3Z





www.setec.fr

setec international

Siège social à Vitrolles

5 Chemin des Gorges de Cabriès
13127 VITROLLES
FRANCE

Tél +33 4 86 15 60 00
Fax +33 4 86 15 61 23
setecinter-vit@setec.fr

Etablissement de Paris

Immeuble Central Seine
42-52 quai de la Rapée
75583 PARIS Cedex 12
FRANCE

Tél +33 1 82 51 69 01
Fax +33 1 82 51 46 35
setecinter@setec.fr

Etablissement de Lyon

Immeuble Le Crystallin
191-193 cours Lafayette
69458 LYON Cedex 06
FRANCE

Tél +33 4 27 85 48 10
Fax +33 4 27 85 48 11
als@setec.fr

Etablissement de Bordeaux

42-44 rue Général de Larminat
33000 BORDEAUX
FRANCE

Tél +33 (0)5 24 54 55 00
Fax +33 (0)5 24 54 55 46
secretaires.bordeaux@inter.setec.fr