

René TIBOGUE
Commissaire enquêteur
7, rue des Bouvreuils
87480 SAINT PRIEST TAURION
Tél. 05.55.36.66.13 / 06.81.72.16.38
Courriel : rene.tibogue@wanadoo.fr

St-Priest-Taurion le 5 juillet 2019

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux relatifs à l'aménagement de la RN147 à 2x2 voies au Nord de Limoges, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées (Nieul et Couzeix) et au classement en route express de la future voie, prescrite par arrêté préfectoral DL/BPEUP n° 2019-058 de Monsieur le Préfet de la Haute-Vienne en date du 30 avril 2019

PROCES-VERBAL établi le 5 juillet 2019

En application de l'article R123-18 du Code de l'Environnement et de l'article 7 de l'arrêté préfectoral DL/BPEUP n° 2019-058, j'ai rencontré le 5 juillet 2019 les représentants de la DREAL Nouvelle Aquitaine : Monsieur Alexandre BRETHON, responsable du projet, et Madame Morgane VENIN stagiaire à la DREAL NA.

Au cours de cette réunion, après un bilan général sur l'enquête, toutes les observations et demandes formulées par le public ont été présentées.

Le présent procès-verbal dresse la liste des points abordés.

I - BILAN GENERAL

L'enquête publique s'est déroulée normalement du 27 mai au 27 juin 2019 inclus.

La publicité a été très bien assurée tant par les communes concernées que par le porteur de projet.

Le public a été informé de la tenue de l'enquête. Il a pu s'exprimer au cours des 9 permanences, sur l'adresse courriel dédiée et sur les registres tenus à sa disposition dans les mairies de Nieul et de Couzeix.

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

Les copies dématérialisées des observations portées sur les registres, des courriers reçus et des contributions électroniques ont été remises au porteur de projet.

Il a pu prendre connaissance au fur et à mesure de l'ensemble des contributions électroniques sur le site de la préfecture de la Haute-Vienne à l'adresse www.haute-vienne.gouv.fr, rubrique « Politiques publiques », « Environnement, risques naturels et technologiques », « Déclaration d'utilité publique »

II - SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Les synthèses de toutes les observations formulées au cours de l'enquête sont répertoriées dans un tableau récapitulatif annexé au présent procès-verbal.

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

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

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

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

Les observations sont analysées dans les paragraphes suivants.

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

21 – Observations de portée générale

21.1 Observations défavorables

21.1.1 – Impact Environnemental

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

21.1.2 - Nuisances sonores

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

Pour atténuer ces nuisances il est demandé :

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

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

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

Ces demandes concernent :

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

21.1.4 – Mise à 2x2 voies de la RN520

Quel est l'intérêt de ce projet s'il débouche sur la RN520 dans sa configuration actuelle ?

Pourquoi n'avoir pas avoir mené simultanément les 2 projets (mise à 2x2 voies de la RN520 et RN147) ?

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

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

21.1.6 – Captage d'eau - Sources

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

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

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

21.1.7 – Perte de valeur des biens

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

21.1.8 – Projet inutile et couteux

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

21.2 – Observations favorables

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

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

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

Madame CHRISTOUX (contribution L1 Couzeix) habitant Allée des Chevreuils à Couzeix. Son habitation est alimentée par une source captée sur la parcelle cadastrée C71 et une conduite enterrée de 50 à 60 cm passant par les parcelles cadastrées C71, C66, C72 et traversant l'allée des Chevreuils.

Sa maison est située à environ 60 m du projet et aucune mesure acoustique n'a été effectuée. Des mesures de protections acoustiques devront être prévues pour protéger son habitation mais aussi le village de Lavaud.

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

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

Cette zone fait l'objet d'études d'aménagement pour le développement de nouvelles entreprises. Cette implantation a un impact négatif sur l'économie locale et l'emploi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Couzeix en Mouvement (contribution électronique C08 et L7 Nieul)

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

- *Pourquoi ce dossier n'a-t-il pas fait l'objet d'une nouvelle étude s'appuyant sur les conditions actuelles d'aménagements et de trafics (le tracé préférentiel évoqué n'a jamais été validé) en mettant en perspective les autres tracés (évoqué aussi par l'autorité environnementale) ?*
- *L'étude de trafic (page 17/149 doc E) montre que 90 % des véhicules (tous confondus) vont vers l'Est, pourquoi ne pas positionner l'échangeur plutôt à l'Est ?*
- *Pourquoi et comment justifier de choisir un trajet magenta de 9 km (6,5 + 2,5) au lieu d'un tracé vert long de 7 kms que nous pensons beaucoup plus adapté ? (pour arriver au même endroit sur la RN520 au niveau des Ribières) ?*

- *Comment expliquer que l'on va gagner du temps en faisant 8 km (dont 3 km à 80-90 km/h par le tracé magenta par rapport au 5,7 km de la RN actuelle limitée à 80 km/h ? (même temps : 4 mn et 40 sec)*
- *Comment expliquer que l'on accepterait de consommer 30 % de carburant en plus sur un trajet plus long où on va plus vite ? (magenta par rapport actuelle RN)*
- *Pourquoi lancer une enquête publique alors que l'on sait qu'il y a un projet d'autoroute en cours d'étude qui risque de remettre en cause cette manière d'aménager ou de faire une véritable autoroute Limoges-Poitiers ?*
- *Pourquoi dans le même ordre d'idée ne pas faire qu'une seule enquête publique pour les 2 projets RN 147 et RN 520 ?*
- *Pourquoi avoir intitulé ce projet de mise à deux fois deux voies alors que l'on sait par ailleurs que ce n'est déjà pas le cas à Bellac et dans le projet de Lussac-les-Châteaux ?*
- *Pourquoi si l'intention consiste principalement à améliorer la RN 147 par étapes successives repoussant la fin totale des travaux aux calendes grecques, vouloir construire ces 6,5 premiers kilomètres alors qu'il y a des secteurs dans les villages et les zones avec virages (Conore, Berneuil ...) qui mériteraient un traitement prioritaire ?*
- *La desserte de la Zone OCEALIM, promise aux entreprises de cette zone et demandée par les élus ne peut pas se faire si l'échangeur arrive sur la route de Lavaud. Alors y-a-t-il un intérêt à valider ce projet pour Couzeix et la CU de Limoges Métropole, en ont-ils pris conscience ? L'augmentation d'activité de ce parc justifie une accroche directe et complète sur la RN 520, l'accès en raccourci par la petite route communale longeant la voie ferrée risque de conduire à des accidents avec des poids lourds qui tournent directement derrière le passage à niveau.*
- *Le tracé vert laisse l'espace pour faire un diffuseur en lieu et place sur la RN 520, et à moindre frais, pour le parc d'activité qui pourra en plus s'agrandir notablement. Les riverains ne seront plus impactés non plus.*
- *Nous avons l'exemple du manque d'anticipation pour un raccordement au niveau du rondpoint Gordini sur la RN 520 (trop proche de Grossereix) qui interdit maintenant une desserte fluide de Family village et de la ZI nord. Est-ce que l'on veut reproduire le même schéma et ne plus pouvoir créer le diffuseur nécessaire entre RN 520 et Océalim ?*
- *Les terrains agricoles de très bonne qualité nécessaires pour créer l'échangeur de Lavaud et la reconstitution de la route communale Lavaud-Puys d'Arthugéras, 785m, (et ce sans recréer l'accès direct Le Villageas-Lavaud !) ainsi que les surfaces enclavées ou délaissées par ces ouvrages représentent de l'ordre de **8 hectares** enlevés soit à l'agriculture, soit à une extension de zone. N'est-on pas en phase de « **gaspillage caractérisé** » qui va à l'opposé du **PLU de la Ville de Couzeix** ?*
- *La route le Villageas à Lavaud et le chemin classé dit « allée des chevreuils » ne seront pas reconstitués alors que cela avait été **acté** (voir page 32 du bilan de concertation).*
- *Le trafic sur ce nouveau tronçon est évalué à 8 000 véhicules/jour. La DREAL explique par ailleurs qu'une route à 2 fois 1 voie est largement suffisante pour faire passer 15 000 véhicules/jour et qu'une 2 fois 2 fois ne se justifie que pour un trafic supérieur à 30 000 véhicules/ jour (**extrait du dossier de concertation de Lussac les châteaux**). Ce projet à 2 fois 2 voies est-il donc justifié en fonction du trafic ?*
- *La remarque précédente associée à celle du trafic qui va à 90% vers l'Est fait aussi se poser la question du bien fondé de faire un échangeur à 4 bretelles, un demi- échangeur vers l'Est ne serait-il pas suffisant ?*
- *Un projet similaire est en cours pour la déviation de Lussac- les- Châteaux sur la même RN 147 et la DREAL explique qu'elle se fera à **2 fois 1 seule voie**, « **proposer une 2 fois 2 voies pourrait être un motif d'annulation de DUP...** » Pourquoi ce qui est vrai à Lussac ne le serait plus ici ? Même route, même DREAL, même trafic !...*
- *En page 22 du bilan de la concertation il est fait état de **2 pétitions**, nous souhaitons en avoir le libellé puisque ces éléments sont pris en compte dans le dossier.*

- *La route du Villageas à Lavaud serait supprimée ce qui conduirait les habitants situés au-dessus de la RN 520 à faire un détour notable par Arthugéras ou la voie ferrée. Est-ce que cela a été pris en compte dans le volet socio-économique ? Si oui comment et combien ?*
- *Notre association avait proposé une solution alternative au tracé vert pour la partie jonction avec la RN 520 afin de minimiser les nuisances dans le secteur. Non seulement nous n'avons pas rencontré les gens de la DREAL et de la DIRCO pour leur expliquer le projet mais, soit ils l'ont mal compris, soit ils l'ont volontairement dénaturé ce qui leur a permis d'apporter les réponses qui leur convenaient...à des propositions que nous n'avons pas formulées! Est-ce cela la concertation ? (voir proposition CEM et réponses DREAL)*
- *L'avis de l'autorité environnementale évoque une présentation du dossier en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique « **trop lacunaire** ». Elle évoque les trafics, les effets sur les différents milieux **et ne fait pas de commentaires sur le choix du tracé comme si...** Effectivement il y a un décalage entre les commentaires avec les analyses sur le terrain, et l'évaluation par les couleurs sur les tableaux comparatifs pour justifier la pertinence d'un tracé par rapport à un autre*

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

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

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

Limousin Nature Environnement (LNE) (contribution électronique C10)

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

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

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

Sur chacun de ces enjeux, ce projet est une véritable provocation au bon sens.

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

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

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

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

Alors que tous les EPCI du territoire sont en phase d'élaboration de leurs PCAET (plan climat air-énergie territorial), alors que la loi sur la transition énergétique et la loi de reconquête de la biodiversité demandent des efforts pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques, de stopper l'artificialisation des terres agricole et naturelle, de limiter l'extension des villes en relocalisant les habitations et les entreprises, de stopper l'érosion de la biodiversité, ce projet est à l'opposé de ce qu'il faudrait faire.

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

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

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

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

LNE rappelle sa position concernant les infrastructures routières nouvelles.

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

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

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

Monsieur Bertrand VENTEAU, Président de la Chambre d'agriculture a fait parvenir le courrier suivant :

Le désenclavement de la Haute-Vienne est une nécessité économique. La création d'une 2 x 2 voies entre Limoges et Poitiers ne peut plus attendre. Ce projet de 6.5 km au nord de Limoges s'inscrit dans cette démarche.

Ce type d'infrastructure impacte l'espace agricole et l'activité économique des agriculteurs. Il est indispensable de prévoir des moyens financiers et techniques à la hauteur du préjudice subi :

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

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

Cyclo Club Couzeixois (contribution électronique C04)

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

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

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

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

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

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

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

24- Observations des Maires des communes concernées

Couzeix (contribution L3 Couzeix)

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

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

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

Nous tenons à vous rappeler que la commune a toujours émis un avis favorable au développement d'un projet de mise à 2X2 voies entre Limoges, Bellac et Poitiers. Les chiffres, en terme de trafic et d'accidentologie ainsi que son intérêt pour le développement de l'agglomération de Limoges et du nord-ouest du Département de la Haute-Vienne ne laissent aucun doute quant à la nécessité d'un tel projet sur notre territoire.

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

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

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

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

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

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

- *Nous déplorons qu'il ne soit pas prévu de rétablissement de la route de la Cidrerie entre les hameaux du Villageas et de Lavaud. Nous ne souhaitons pas que la commune et sa population subissent de nouvelles coupures comme lors de la réalisation de la D2000 (future RN520). La commune entend aujourd'hui, avec le projet 2x2 voies de la RN 47, ne pas subir une nouvelle fracture de son territoire et souhaite pérenniser l'axe de circulation de la route de la Cidrerie.*
- *La commune de Couzeix entend également conserver la qualité et la diversité de ses chemins de randonnée. Là encore, le projet propose simplement de supprimer un des*

circuits de randonnée les plus empruntés du territoire et de le rétablir sur une route perdant ainsi tout son intérêt. Nous demandons donc de maintenir le circuit de randonnée « Collines et Hameaux » sur son tracé actuel.

- *Enfin, le rétablissement entre la rue du Puy Arthugéras et la route de Lavaud, long de 785 mètres, va consommer du terrain dans une zone agricole qui pourrait être intéressante pour Océalim ou Couzeix,*

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

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

Nieul (contribution L3 Nieul)

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

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

- *La propriété de l'ouvrage d'art du Haut Gandeloup devra se limiter à la couche de roulement, aux trottoirs et garde-corps et donc exclure la structure de base du pont ;*
- *La modification du PLU sera conduite par les services de l'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*

25 – Observations et questions du commissaire enquêteur

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

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

De nombreuses personnes, en consultant le volumineux dossier et particulièrement les différentes cartes, m'ont fait part de la difficulté qu'elles avaient à se situer compte tenu de l'absence des noms de villages et de la lecture difficile des différents cartouches.

A l'issue de la rencontre, j'ai informé les représentants de la DREAL NA qu'ils disposaient d'un délai de 15 jours pour fournir un mémoire en réponse.

Le commissaire enquêteur



René TIBOGUE