

PRÉFÈTE DE LA REGION NOUVELLE-AQUITAINE

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

*Service Déplacements Infrastructures Transports
Département Investissements Routes Nationales
Site de Poitiers*

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

**Rapport en réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine
au Procès-Verbal de synthèse
des observations recueillies pendant l'enquête publique
du 27 mai au 27 juin 2019**

0 - Préambule

Dans le cadre de l'opération « RN147 mise à 2x2 voies au nord de Limoges », l'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 27 mai au 27 juin 2019. Elle portait sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN147 au nord de Limoges, la mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) de Nieul et Couzeix ainsi que le classement en route express de l'aménagement nouvellement créé.

Lors de la réunion d'examen du procès verbal de synthèse des observations le 5 juillet 2019 à la mairie de Nieul, monsieur le commissaire-enquêteur a fait part du bon déroulement de l'enquête publique conformément à la procédure réglementaire. Il a souligné la qualité de l'information déployée par le porteur du projet en matière de publicité relayée également par les communes de Nieul et Couzeix. Le public a pu s'exprimer de façon satisfaisante lors des 9 permanences organisées en présence du commissaire enquêteur, sur les registres papiers mis à disposition ainsi que par voie électronique.

Ainsi, il a été comptabilisé 55 observations dans les délais avec notamment 46 observations reçues dans les 7 derniers jours de l'enquête. Globalement, 1/3 des personnes qui se sont exprimées sont favorables ou n'y sont pas formellement opposées tandis les 2/3 restants y sont opposés.

La DREAL, maître d'ouvrage de cette opération, prend acte de ces contributions relativement peu nombreuses mais demandant des explications précises sur certains points et apporte les éléments de réponse ci-dessous.

Ces éléments de réponse sont abordés selon l'ordre proposé dans le procès verbal de synthèse rendu par le commissaire enquêteur à savoir :

- les réponses aux observations favorables et défavorables de portée générale selon une analyse thématique,
- les réponses sur des points précis et/ou un questionnement particulier,
- les réponses aux observations émises par les associations, chambres consulaires et clubs sportifs et collectivités locales.

Pour chaque réponse sont apportées les références des observations spécifiées dans le procès-verbal de synthèse joint en annexe de ce mémoire.

I – Bilan général

Observations du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur souligne la bonne complétude du dossier d'enquête publique et sa conformité avec la législation en vigueur mais fait part de son volume, sa technicité et de sa lisibilité parfois compliqué pour le grand public.

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

II – Synthèse des observations

21 – Observations de portée générale

21.1 Observations défavorables

21.1.1 Impact environnemental

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

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

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

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

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

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

21.1.2 Nuisances sonores

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

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

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

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

En ce qui concerne les habitations situées au lieu-dit « le Villageas » et à proximité de l'échangeur RN147/RN520, l'étude acoustique n'a pas confirmé le dépassement des seuils réglementairement. Aussi, le maître d'ouvrage n'a pas prévu à ce stade de mettre en place de protections dans ce secteur. Seuls des aménagements paysagers sont prévus pour la bonne insertion du projet dans son environnement.

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

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

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

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

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

21.1.4 Mise à 2x2 voies de la RN520

Si ces deux opérations (mise à 2x2 voies de la RN147 au Nord de Limoges et mise à 2x2 voies de la RN520 entre Lavaud et l'A20), sont étroitement liées géographiquement et dans le temps, il n'en demeure pas moins qu'elles n'ont pas les mêmes objectifs et sont bien deux opérations distinctes. La première répond à un besoin d'aménagement et de sécurisation de l'axe Poitiers – Limoges, la seconde répond à un aménagement de l'axe Route Centre Europe Atlantique¹ (RCEA) et à des problèmes de congestion de trafic dans le secteur de Grossereix/A20 où les enjeux de dessertes locales et nationales se croisent.

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

21.1.5 Raccordement à la RN520 et desserte de la zone OCEALIM

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

D'autres procédures réglementaires telles que la Concertation Inter-Services locale (CIS), la réunion d'examen conjoint relative à la mise en compatibilité des PLU et les différentes

1 La RCEA désigne un ensemble de voies traversant la France reliant la façade atlantique depuis Royan jusqu'au sillon rhodanien via Chalon-sur-Saône et Mâcon et au-delà.

consultations ou réunions de travail avec les élus de Couzeix ont permis dès le début de recenser les besoins de la collectivité et de répondre sur la faisabilité ou non des demandes exprimées. À plusieurs reprises, la collectivité a, en effet, manifesté la nécessité de développer les accès directs de la ZA Océalim sur la RN520 et a plus récemment exprimé avec la communauté urbaine compétente son souhait de ne pas gréver des terrains susceptibles de réduire les possibilités d'extension de la ZA Océalim.

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

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

Aussi, le maître d'ouvrage confirme qu'il n'est pas possible de donner une suite favorable aux demandes exprimées sur la nécessité de bretelles d'accès direct de la ZA sur la RN520 pour des raisons de sécurité et de fonctionnement du nœud de type autoroutier RN47/RN520. Par ailleurs, le maître d'ouvrage rappelle que le projet de mise à 2x2 voies de la RN520 prévoit la sécurisation de l'échangeur d'Anglard qui à terme renforcera la sécurité des échanges et in fine la desserte vers la ZA Océalim.

21.1.6 Captage d'eau – Sources

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

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

21.1.7 Perte de valeur des biens

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

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

21.1.8 Projet inutile et coûteux

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

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

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

En outre, l'objectif est bien de capter l'ensemble des poids-lourds sur cette nouvelle section et de délester au maximum le réseau secondaire, ce que vérifient les résultats de trafic qui relèvent une baisse du trafic sur l'actuelle RN147 (déclassée dans le réseau départemental), sur la RD28, la RD39 et la RD7 qui conserveront un usage dédié à la desserte locale. En délestant les voies secondaires et la RN147 existante, le projet permet d'offrir des voiries secondaires moins encombrées et facilitant leur usage pour une meilleure sécurité et un meilleur confort.

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

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

21.2 - Observations favorables

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

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

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

- *Observations de M et Mme Peronnet et M et Mme Tranchet*

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

- *Observations de Mme Christoux*

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

S'agissant des mesures de bruit et plus généralement de l'impact sonore engendrée par une infrastructure nouvelle, une étude acoustique a été réalisée conformément au cadre réglementaire pour l'évaluation du bruit routier défini par le code de l'environnement. Cette étude acoustique

comprise dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique (cf. annexe 3 – Pièce E rapport d'étude acoustique de la solution retenue du dossier d'enquête publique) permet de définir l'ambiance sonore préexistante avant le projet, de mesurer la contribution sonore engendrée par le projet à l'horizon +20 ans après la mise en service et de définir les mesures de protection acoustique nécessaires.

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

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

- *Observations de M Prevot Vice-Président de l'APANORD*

S'agissant de la demande de cette association pour la modification de l'implantation de l'échangeur de raccordement de la RN147 avec la RN520, le maître d'ouvrage renvoie à la réponse faite aux observations de portée générale (cf. observations 21.1.5 ci-dessus).

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

- *Observations de M Nenert Luc et M Nenert Grégoire*
- *Observations de M Gandois*
- *Observations de M et Mme Petiniot*

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

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

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

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

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

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

- *Observations de M Christoux Gérard*

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

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

- *Observations de M Bourra Patrick*

Concernant M Bourrat qui exploite de part et d'autre de la RN520, celui-ci est en effet impacté par le projet routier comme le souligne l'étude agricole de l'étude d'impact. L'ouvrage de franchissement de la RN520 sur la route de la Cidrerie sera supprimé pour permettre l'implantation de l'échangeur RN147/RN520. Il n'est pas prévu de créer un passage pour le déplacement des animaux de part et d'autre de la RN520 pour des raisons techniques et financières.

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

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

- *Observations de la Coordination des Riverains et Impactés*

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

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

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

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

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

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

- *Observations émises par Couzeix en Mouvement*

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

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

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

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

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

Sur le plan administratif, les deux projets d'aménagement de RN147 au nord de Limoges et de la RN520 entre « Lavaud » et l'A20 sont bien deux projets distincts. Ces deux opérations sont donc soumises aux mêmes procédures mais de façon disjointes. L'enquête publique de l'opération RN520 aura lieu dès lors que les études préalables à la DUP seront achevées et que les procédures préalables, concertation inter-services, avis de l'autorité environnementale seront réalisées.

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

Concernant les conditions de desserte de la ZA Océalim, le maître d'ouvrage a bien noté la demande de l'association de Couzeix en Mouvement qui rejoint celle de la commune de Couzeix (cf. 24. Observations de Mme Baillat Sylvie 1ere adjointe à la mairie de Couzeix). Les éléments de réponse ont été apportés aux observations 21.1.5.

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

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

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

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

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

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

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

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

- *Observations émises par Limousin Environnement*

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

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

Suite à la demande de complément de l'Autorité Environnementale, le maître d'ouvrage a complété l'étude d'impact et en particulier les évolutions de trafic sur les voies affectées par le projet. L'étude complémentaire permet de caractériser les trafics induits par la création du projet et de constater que le projet aspire une partie du trafic de la RD39 entre Peyrillac et Nieul (baisse de 1000 veh/j), de la RD20 (baisse de 2000 véh/j), ces deux routes étant concurrencées par le projet de mise à 2x2 voies de la RN147.

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

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

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

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

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

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

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

- *Observations émises par la Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne*

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

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

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

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

- *Observations émises par le cyclo club Couzexoix*

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

24 - Observations des Maires des communes concernées

- *Observations de Mme Baillat Sylvie 1ere adjointe à la mairie de Couzeix*

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

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

D'autres procédures réglementaires telles que la concertation inter-services locale, la réunion d'examen conjoint et les différentes consultations ou réunions de travail avec les élus de Couzeix

ont permis dès le début de recenser les besoins de la collectivité et de répondre sur la faisabilité ou non des demandes exprimées.

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

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

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

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

S'agissant de la route de la Cidrerie, le dossier de concertation inter-services ainsi que le dossier soumis à la réunion d'examen conjoint faisait état de la suppression du passage supérieur existant franchissant la RN520. La délibération du conseil municipal² du 24 septembre 2018 et le procès verbal de la réunion d'examen conjoint du 4 février 2019 ne font pas état d'une demande particulière de la municipalité sur le maintien de ce franchissement.

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

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

Concernant le chemin de randonnée actuel « Circuit des collines et des hameaux » long de 12 km, le passage supérieur de la Cidrerie permettra de rétablir le chemin intercepté et de maintenir le circuit sur son tracé actuel. Pour le reste du circuit, celui-ci sera maintenu à l'identique avec une unique modification de la variante passant par l'allée des Chevreuils. Cette modification, sur une petite partie du circuit, ne devrait pas remettre en cause la qualité et l'intérêt de ce circuit pour les usagers.

- *Observations de Mme Tricard Béatrice maire de la commune de Nieul*

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

Pour la mise à jour du PLU suite à la MECDU, le maître d'ouvrage rappelle comme il est indiqué dans le PV d'examen conjoint du 4 février 2019 que la commune n'aura pas de dépenses à prévoir

² La délibération du 24/09/2018 du conseil municipal de Couzeix est jointe en annexe du présent mémoire

puisquela DUP de l'opération emportera la mise en compatibilité du PLU de Nieul. Une assistance de la DDT pourra être envisagée pour l'édition de plans et pièces écrites du règlement et vérifier la conformité des documents avant publication sur le Géoportail de l'urbanisme.

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

25 – Observations et questions du commissaire enquêteur

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

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

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

Fait à Poitiers, le

17 JUIL. 2019

L'adjoint au chef du service
déplacements infrastructures transports

Laurent SERRUS

Annexe :

- procès verbal de synthèse du commissaire enquêteur en date du 5 juillet 2019
- délibération du 24/09/2018 du conseil municipal de Couzeix