



ASSISES DE LA MOBILITE

La RN147 en Haute-Vienne : une urgence absolue

Synthèse de la réunion d'échanges

Organisée par Marie-Ange Magne

Députée de la 3^{ème} circonscription de la Haute-Vienne

A Couzeix, le mardi 05 décembre 2017

Introduction : La contribution du Nord de la Haute-Vienne aux Assises nationales de la mobilité	3
Le choix d'une contribution axée sur la RN147 : des constats en amont et la nécessité de faire dialoguer les acteurs	3
La RN147 s'inscrit dans un enclavement global du Nord de la Haute-Vienne	4
Le déficit d'infrastructures du Nord de la Haute-Vienne est accablant.....	4
La loi NOTRe positionne ce territoire à la marge d'une très grande Région.....	5
La RN147 : un problème qui traîne en longueur.....	6
Un projet datant des années 1990	6
Un projet de mise en 2x2 voies retenu	7
La réunion sur la RN147 : un appel du Nord de la Haute-Vienne	8
Un nombre important et une diversité de participants.....	8
Un besoin de communication sur le sujet exprimé	9
Un sujet qui inquiète, un Etat qui rassure	9
Le tracé magenta prévoit-il des raccordements avec d'autres axes ?.....	9
L'impact environnemental questionné sur au moins deux plans : celui des nuisances sonores et celui de la pollution.....	10
La question du délais des travaux est double et concerne tant le tronçon prévu au CPER 2015-2020 que le projet global.....	10
La question du financement	11
Plusieurs solutions et un consensus se dégage : l'urgence de désenclaver le Nord de la Haute-Vienne .	12
Deux solutions possibles	12
L'urgence de désenclaver le Nord fait consensus	13
Conclusion : La RN147 doit être inscrite dans la loi de programmation.....	14
ANNEXES	15

Les Assises nationales de la mobilité lancées en septembre ont permis de donner la parole aux territoires. La Nouvelle-Aquitaine a ainsi pu voir de multiples ateliers organisés dans plusieurs villes comme Bordeaux, La Rochelle ou encore Confolens. Ces contributions auxquelles le territoire de l'ancien Limousin a en partie participé ont permis de faire remonter un certain nombre d'observations et de propositions en termes de mobilités plus propres, plus connectées, plus intermodales, plus solidaires, et enfin plus sûres. Néanmoins, le territoire correspondant à l'ancienne Région du Limousin possède des caractéristiques communes à ces territoires mais également des caractéristiques qui lui sont propres, au moins pour ce qui concerne la troisième circonscription de la Haute-Vienne.

La première loi de programmation en matière d'infrastructures de transports se doit donc de prendre en compte les territoires qu'elle va encadrer dans leur diversité et le Nord de la Haute-Vienne tient à être participatif en contribuant à cette large concertation nationale.

LE CHOIX D'UNE CONTRIBUTION AXEE SUR LA RN147 : DES CONSTATS EN AMONT ET LA
NECESSITE DE FAIRE DIALOGUER LES ACTEURS

La troisième circonscription de la Haute-Vienne s'étend sur le Nord du département, depuis le Nord de Limoges, capitale régionale de l'ancienne région du Limousin, jusqu'à Lussac-les-Eglises. Elle regroupe 78 communes dont Bellac, Chateauponsac, Magnac-Laval et de nombreuses autres de moins de 2000 habitants, ce qui en fait un territoire à dominante rurale. Selon le recensement de la population par l'INSEE en 2013, 120 632 habitants résident dans l'ensemble de ce territoire. Celui-ci est polarisé par Limoges et son agglomération tant en termes d'activités que d'infrastructures et pâtit d'un enclavement certain participant tant à le déclasser qu'à engendrer un sentiment de relégation chez la population.

Aussi, le choix d'une contribution sur la RN147 s'est imposé avec force tant le sujet s'est inscrit dans le temps et l'histoire de ce territoire, dans les discours ordinaires comme dans les discours des élus locaux. Pour autant, la force du problème que pose la RN147 gagne en intensité quand à celui-ci s'ajoutent d'autres facteurs d'enclavement et que le problème de la RN147 tarde à trouver sa solution.

LA RN147 S'INSCRIT DANS UN ENCLAVEMENT GLOBAL DU NORD DE LA HAUTE-VIENNE

En effet, cette route est l'axe principal du Nord de la Haute-Vienne. Il est emprunté par de nombreux véhicules légers dans le cadre de déplacements quotidiens mais également par de nombreux poids lourds. Il relie deux pôles urbains que sont Limoges et Poitiers et traverse les communes haut-viennoises de Couzeix, Nieul, Saint-Jouvent, Peyrilhac, Nantiat, Chamboret, Breuilaufa, Berneuil, Bellac, Blanzac, Peyrat-de-Bellac, Saint-Bonnet-de-Bellac, Bussière-Poitevine. Il constitue donc un axe incontournable auquel peu d'itinéraires alternatifs se substituent. En raison de ce trafic dense, particulièrement en véhicules lourds, pour une route actuellement à une seule voie, et parce que l'axe est sinueux, la RN147 est un axe dangereux et meurtrier.

LE DEFICIT D'INFRASTRUCTURES DU NORD DE LA HAUTE-VIENNE EST ACCABLANT

Le déficit d'infrastructures routières décrit plus haut n'est nullement compensé par d'autres types d'infrastructures. Sur le plan ferroviaire, les trains régionaux font défaut et cumulent les retards voire les annulations. Pour sortir du territoire, Limoges est relié à Paris par la ligne POLT qui est obsolète et tout autant dangereuse. Un projet de LGV a été porté pendant des années pour finalement ne pas aboutir et participer à retarder d'autres projets tels que celui de la RN147 ou celui de l'amélioration des rames actuelles et du matériel roulant de la ligne POLT. Les liaisons ferroviaires vers Bordeaux sont insuffisantes et l'ouverture vers l'Est du département se limite à Montluçon. Pour se rendre à Lyon, depuis Limoges, il faut passer par Paris : un itinéraire considéré comme absurde et qui ne saurait faire sens pour la population. Du point de vue du transport aérien, les déplacements sont limités : tant au niveau des lignes proposées, du nombre de passagers transportables, qu'au niveau des tarifs qui sont malheureusement trop élevés pour la majorité de la population. A cela s'ajoutent enfin le numérique et la téléphonie mobile, lesquels par leur inexistence à plusieurs endroits du Nord de la Haute-Vienne classés en zones blanches contribuent encore davantage à isoler ses habitants et à créer un sentiment d'exclusion.

Pour finir, la Loi NOTRe, au moins par manque d'anticipation, fait craindre à la population une fuite d'un ensemble de services vers Bordeaux et dans une moindre mesure vers Poitiers. Ces services déplacés, Limoges et le Nord de la Haute-Vienne se risquent à une paupérisation croissante. Après un départ de services régionaux depuis Limoges vers Bordeaux, des syndicats et acteurs économiques nombreux font entendre leurs inquiétudes. A ce jour, ces craintes couvrent plusieurs domaines de la vie quotidienne des habitants : la justice par exemple avec la Cour d'Appel, l'enseignement et la recherche, la formation, la santé, le social, sont autant de domaines pour lesquels la population se mobilise et sollicite ses élus locaux. Si la dématérialisation constitue une variable d'ajustement pouvant équilibrer réduction des dépenses et maintien d'une offre de services, le développement numérique du territoire est insuffisant pour garantir ce type de compensation. Par ailleurs, la population est vieillissante et les usages du numérique fortement corrélés à la variable de la classe d'âge. Celle de la classe sociale ne doit pas non plus être négligée et doit être également entendue. L'accès à des services dématérialisés doit donc être anticipé en prenant davantage en compte les usages sociaux du numérique et non pas seulement la mise à disposition de ces services.

La troisième circonscription de la Haute-Vienne, dont l'enclavement nuit fortement à son attractivité, se trouve donc dans une situation complexe. Cette situation met également une partie de la population en danger immédiat quand les services de secours ne peuvent circuler aisément voire ne pas être joints, quand la population n'a pour se déplacer qu'un axe meurtrier ou rien. Aussi, la RN147 mérite-t-elle toute l'attention du gouvernement quand depuis plusieurs dizaines d'années, la population, que ce soit de manière directe ou par le biais des élus et associations, ne cesse d'alerter sur les dangers et les désagréments que représente pour eux cet axe du quotidien.

LA RN147 : UN PROBLEME QUI TRAINÉ EN LONGUEUR

Pourtant, le projet d'aménagement de la RN147 fait parler de lui depuis plus de trente longues années. Des décisions ont été prises à son sujet mais les résultats tardent à arriver.

UN PROJET DATANT DES ANNEES 1990

Dès les années 1990, la question de l'aménagement de la RN147 est posée par les pouvoirs publics. Plusieurs projets ont été successivement portés puis abandonnés par le Ministère des Transports. En 2010, le projet d'autoroute concédée dit « POLIS » est présenté, avant d'être brusquement abandonné. Par la suite, le projet qui consistait à relier Limoges et Poitiers par une Ligne à Grande Vitesse est, à son tour, écarté par le Conseil d'Etat en 2015. Ces deux grands projets, qui avaient l'ambition de relier rapidement Limoges et Poitiers, ont ralenti de façon notable l'aménagement en 2x2 voies de la RN147.

Historique du projet d'aménagement de la RN147	
1992	La RN147 est classée grande liaison d'aménagement du territoire dans le schéma routier national.
2001	Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire confirme la nécessité d'aménager l'itinéraire Poitiers-Limoges.
2002	Le ministère approuve l'aménagement en sections de 2x2 voies, mais uniquement les tronçons Poitiers / Lussac-les-Châteaux et Limoges / Bellac.
2003-2007	Etude d'Avant Projet Sommaire entre Limoges et Bellac, et choix d'un tracé préférentiel.
2009	La préfète Evelyne RATTE informe les élus que l'Etat ne financerait plus la mise en 2x2 voies de la RN147. Dans le prolongement de cette annonce, M. BUSSEREAU (Secrétaire d'Etat aux transports) se montre favorable à l'inscription de la 2x2 voies au programme routier de l'Etat.
2010	La préfète dépose le projet « POLIS » qui propose une autoroute concédée à péages mais quelques mois plus tard, en juillet, M. BUSSEREAU signifie que « POLIS » n'entre pas dans le schéma national des infrastructures de transports
2011	Validation du tracé de la Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges.
2012-2013	Etudes complémentaires sur les communes de Nieul, Peyrilhac, et Saint-Jouvent.
2015	Le Premier Ministre, Manuel Valls, publie un décret déclarant la LGV Limoges-Poitiers d'utilité publique.
2016	Le Conseil d'Etat suit l'avis du rapporteur public et annule le décret déclarant d'utilité publique la LGV Limoges-Poitiers.

UN PROJET DE MISE EN 2X2 VOIES RETENU

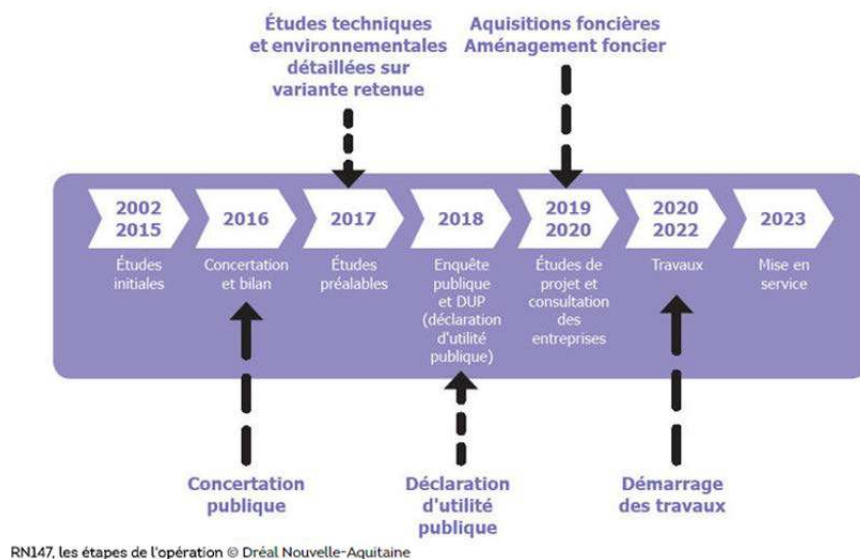
En 2015, le projet de mise en 2x2 voies de la RN147 est relancé avec l'inscription au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 d'un créneau de dépassement au Sud de Bellac et d'un aménagement au Nord de Limoges.

Ce dernier prévoit un tronçon à 2x2 voies de 6,5 km depuis la RN 520 (contournement de Limoges) jusqu'au lieu-dit La Pivauderie sur la commune de Nieul.



En 2016, une concertation publique a lieu sur le choix du tracé. Quatre variantes sont présentées : les tracés Bleu, Vert, Orange et Magenta. Le tracé Magenta est celui qui remporte le plus de voix (70%). Il est donc retenu [cf. annexe 1].

Le planning prévisionnel prévoit une enquête publique pour 2018 et une étude d'impact par la suite. Le début des travaux est programmé pour la fin de l'année 2020 avec une mise en service de ce tronçon en 2x2 voies prévue en 2023.



Le choix de cette réunion sur cette thématique de la RN147 a été fait dans une logique de transparence et de concertation, afin d'amener l'ensemble des acteurs du territoire et des citoyens à se réunir et échanger leurs points de vue, apporter leurs témoignages. Cette contribution s'inscrit donc dans le cadre de cette large concertation que sont les Assises de la mobilité.

LA REUNION SUR LA RN147 : UN APPEL DU NORD DE LA HAUTE-VIENNE

UN NOMBRE IMPORTANT ET UNE DIVERSITE DE PARTICIPANTS

Le sujet a réuni une centaine de personnes qui n'ont pas hésité à se rendre disponibles pour assister et/ou participer aux échanges. Par ailleurs, des absents ont pu transmettre des contributions écrites qui viennent donc s'ajouter aux échanges.

Outre le nombre de présents, cette réunion a réuni les principaux acteurs concernés par cette problématique de désenclavement du Nord de la Haute-Vienne [*cf. annexes 2 et 3*] :

- Des représentants de l'Etat (M. Le Méhauté, Préfet de la Haute-Vienne ; Mme Martin, Sous-Préfète de Bellac-Rochechouart ; M. Landais, technicien de la DREAL) ;
- Des élus nationaux et locaux (M. Redon-Sarrazy, Suppléant de la Sénatrice Pérol-Dumont ; Mme Tortosa et Mme Lainez, Conseillères Régionales ; M. Leblois, Président du Conseil Départemental de la Haute-Vienne, etc. ;
- Des représentants du monde économique (M. Claudon, Directeur Général de la CCI de Limoges ; Mme Beaubelique, Présidente de la CPME de la Haute-Vienne ; M. Bardet, Président de la Fédération du BTP) ;
- Des associations ;
- Des riverains et des habitants de la troisième circonscription de la Haute-Vienne ;
- La presse locale.

UN BESOIN DE COMMUNICATION SUR LE SUJET EXPRIME

Dès le début de la réunion et jusqu'à la fin, le besoin de transparence et de communication sur ce sujet s'est exprimé. Citoyens et élus locaux ont fait valoir leur besoin d'être informés des décisions prises et de l'évolution du dossier, mais également d'être concertés. M. le Préfet a rappelé les étapes du projet et notamment celle de la concertation publique qui avait eu lieu avec les habitants en 2016.

UN SUJET QUI INQUIETE, UN ETAT QUI RASSURE

Le projet de mise en 2x2 voies de la RN147 est un sujet qui inquiète sur au moins quatre points :

- Le tracé
- L'impact environnemental
- Les délais d'exécution des travaux (sur le tronçon de 6,5 km et dans leur globalité pour rejoindre Poitiers)
- Le financement

M. le Préfet ainsi que Monsieur Landais, représentant la DREAL, ont été vivement sollicités pour répondre à diverses questions portant sur ces thématiques.

LE TRACE MAGENTA PREVOIT-IL DES RACCORDEMENTS AVEC D'AUTRES AXES ?

Des inquiétudes ont été exprimées sur le tracé qui se terminerait en « cul-de-sac » sur la D2000. M. Landais a précisé que le tracé magenta était effectivement acté depuis la concertation publique en 2016, et que celui-ci ne se termine nullement en cul-de-sac sur la D2000 mais qu'un échangeur est prévu sur la RN520 permettant de rejoindre la RN147, et qu'un raccordement est prévu avec la D2000.

Sur ces points, M. Landais a précisé que la pollution est liée au trafic et est difficilement prévisible. Il a souligné que des mesures sonores sont faites dans ce type de travaux. La modélisation des nuisances sonores permettra de définir les moyens à mettre en œuvre. Sur la zone, il a affirmé que les nuisances se situeraient à un niveau modéré. L'impact de l'aménagement en 2x2 voies de la RN147 sur les riverains, en termes de nuisances sonores et de pollution, devra être évoqué lors de l'enquête publique, en lien avec les services de la DREAL.

Néanmoins, l'association Limousin Nature Environnement a insisté sur la nécessité de limiter la pollution en cessant de créer « des aspirateurs à camions ». L'association RN147-D2000 a fait part de mesures sonores erronées sur un projet antécédant et ayant conduit les riverains à construire eux-mêmes des butes afin de créer une isolation.

LA QUESTION DU DELAIS DES TRAVAUX EST DOUBLE ET CONCERNE TANT LE TRONÇON PREVU
AU CPER 2015-2020 QUE LE PROJET GLOBAL

Combien de temps pour faire les 6,5 km prévus dans le CPER ? Combien de temps pour que les travaux se poursuivent jusqu'à Bellac puis Poitiers ?

A ce titre, Mme Solis, de la commune de Saint-Jouvent, a interpellé sur la nécessité de ne pas démarrer les futures études tardivement et d'anticiper la suite des travaux après le tronçon reliant Limoges-Nieul.

Mme Beaubelique, Présidente de la CPME, a mentionné qu'il est indispensable de travailler dans l'urgence, qu'il y a des enfants et des entreprises à faire vivre. Elle a demandé à M. Landais de préciser la durée des travaux. Celui-ci a précisé à titre d'indication qu'il faut compter, pour une opération de 10 km, environ cinq ans d'études et cinq ans de travaux. Ici, le tronçon étant inférieur, ce serait beaucoup moins, et qu'en quatre ans, ce serait sans doute réalisable.

M. Bayle a attiré l'attention des élus sur un risque de cumul d'incidences sur l'obligation de maintien du tracé de la LGV Limoges-Poitiers sur les documents d'urbanisme, malgré la décision du Conseil d'Etat.

LA QUESTION DU FINANCEMENT

La question des financements est également une source de vives inquiétudes. Les crédits engagés dans le cadre du CPER 2015-2020 sont insuffisants puisque manquent plus de 20 millions d'euros. A ce titre, j'ai précisé que ces 20 millions manquants pourront être inscrits dans un prochain contrat de plan.

Toutefois, ces 20 millions pris dans le prochain contrat de plan ne feront-ils pas défaut à l'avancée du reste des travaux jusqu'à Bellac ?

M. Claudon, représentant la CCI, a estimé que ce n'est pas suffisant, et que cela prendrait trop de temps.

Mme Billat, Adjointe au Maire de Couzeix, a regretté que le principe de l'écotaxe ait été supprimé. L'écotaxe aurait pu être une ressource conséquente pour la réalisation de ce type de projet routier pour la Région. Elle a demandé si une solution alternative était actuellement à l'étude pour permettre de garantir des financements sur les projets d'infrastructures routiers de notre Région Nouvelle-Aquitaine. M. Le Préfet a signalé que les vignettes pourraient constituer des solutions alternatives. J'ai ajouté qu'aucun retour en arrière sur l'écotaxe n'était envisagé, mais qu'une réflexion était menée.

L'association RN147-D2000 a demandé un engagement précis sur les crédits qui seront ouverts pour la réalisation du projet.

Enfin, M. Leblois, Président du Conseil Départemental de la Haute-Vienne, et M Veyriras, Conseiller Départemental, ont affirmé que la collectivité s'est positionnée comme un partenaire financier de ce projet en raison de son importance pour le Nord du département de la Haute-Vienne. Ils ont précisé que le Conseil départemental s'est engagé et continuera à suivre. En revanche, le Président du Conseil départemental a fait valoir que s'agissant d'une route nationale, l'Etat devait aussi jouer son rôle et qu'une révision du CPER en cours serait nécessaire.

M. Le Préfet a répondu que l'Etat entend tenir ses engagements sur le contrat de plan, et a précisé qu'une révision en est prévue en 2018.

PLUSIEURS SOLUTIONS ET UN CONSENSUS SE DEGAGE : L'URGENCE DE DESENCLAVER LE NORD DE LA HAUTE-VIENNE

DEUX SOLUTIONS POSSIBLES

La réunion a permis de faire émerger un ensemble de points de vue sur ce qui doit être fait pour résoudre le problème posé par la RN147. Deux principales solutions ont été évoquées : une autoroute concédée et la mise en 2x2 voies de la RN147.

M. Claudon, représentant la CCI Limoges s'est positionné en faveur d'une autoroute concédée, projet présenté le lendemain de la réunion par Monsieur Massy, Président de la CCI, au conseil d'orientation des infrastructures et à son Président, M. Duron. Selon lui, c'est une alternative permettant de garantir d'une part les financements et d'autre part, la réalisation de travaux sur une période moins longue, donc offrant la garantie d'un résultat plus rapide.

Pour autant, l'autoroute concédée n'a pas semblé remporter l'adhésion au cours de cette réunion, notamment pour l'absence de données précises sur le trafic actuel de cette route et de sources concrètes quant à sa rentabilité, son tracé, mais également quant à sa position jugée concurrente d'un projet déjà engagé. Si M. Claudon a défendu une position de principe, M. Bretenoux, a appelé à ne pas multiplier les projets concurrents, à faire un choix et à porter à l'échelle du territoire un consensus autour du projet déjà engagé de mise en 2x2 voies de la RN147.

M. Leblois a, quant à lui, clairement exposé que le Conseil départemental ne soutiendrait pas un projet d'autoroute. Il a par ailleurs souligné que celui-ci amènerait les collectivités à participer au financement et qu'en ce sens, la population serait amenée à « payer deux fois » : pour la participation aux travaux par le biais de l'argent public engagé et par le biais des péages. Enfin, il a appelé à cesser de revenir sans arrêt sur les décisions déjà prises et a donc encouragé à continuer dans le projet de mise en 2x2 voies en ce qu'il constitue un projet « sûr ».

Face au constat d'une route meurtrière qui met à mal les mobilités du quotidien dans le Nord de la Haute-Vienne, la présence des uns et des autres ainsi que les échanges au cours de la réunion ont vivement souligné les conséquences pour le département de l'état d'abandon de cet axe, particulièrement en termes de développement économique. D'abord, cette route, en l'état, constitue **un frein à l'emploi**. Les deux bassins principaux d'emploi se situant de bout en bout de cette RN147 (les agglomérations de Limoges et Poitiers), le Nord de la Haute-Vienne, dans cet entre-deux, se trouve pris en étau. D'un côté, il est difficile de se rendre quotidiennement dans ces villes, de l'autre, il est difficile d'en faire venir de potentiels actifs sur des emplois pourtant vacants. Ce constat vaut également pour ce qui concerne la formation. A ce titre, des contributions orales comme écrites rappellent que le Parc d'activités de la Croisière située sur Saint-Sornin-Leulac en Haute-Vienne et sur Saint-Maurice la Souterraine en Creuse, constitue un bassin d'emplois en devenir et gagnerait fortement à être relié à Bellac.

Par ailleurs, alors que l'ensemble des acteurs se mobilisent pour rendre ce territoire attractif, ces derniers déplorent que l'enclavement du territoire principalement dû dans cette zone à l'état de la RN147, produit au contraire un effet répulsif pour le territoire. Les acteurs ne manquent pas de souligner non seulement la difficulté de maintenir des entreprises mais aussi les difficultés pour que de nouvelles s'installent. C'est le sens de l'intervention de Hervé Ritter, Président de l'Association des Commerçants du Haut-Limousin ainsi que celle de Colette Londeix pour la commune de Darnac, située tout au Nord du département : *« Vous parlez du raccordement de Bellac pour Lussac mais moi, je suis entre les deux. Quand ils viennent chez nous, pour peu qu'ils trouvent, les gens se demandent où ils mettent les pieds. [...] Que comptez-vous faire pour nous ? [...] Comment désenclaver Bellac – Lussac-les-Châteaux ? Si c'est dans 90 ans, il n'y aura déjà plus d'entreprises ! »*.

Des **conséquences en termes sociodémographiques** sont également soulignées : une perte de la population sur le territoire, un vieillissement de la population et enfin, une paupérisation.

Un consensus clair s'exprime très largement pour la majorité des présents : **il est urgent d'agir sur cette RN147**, que ce soit par une mise en 2x2 voies ou bien par une autoroute concédée. Ce consensus rejoint, par ailleurs, les conclusions du rapport Delebarre (mai 2017), sur l'accessibilité du Limousin et des territoires limitrophes, qui préconise « une accélération de l'aménagement de la RN147 entre Limoges et Poitiers » (p.45).

Si cette réunion d'échange a montré à quel point le sujet est important pour les habitants du Nord de la Haute-Vienne, elle a démontré surtout le caractère urgent que prend ce dossier.

Dans le cadre de ces Assises de la mobilité, j'appuie les demandes de mes concitoyens pour que la RN147 soit inscrite dans la prochaine loi de programmation. Il est alors attendu que soient définis une décision stratégique pour l'aménagement et le développement de notre territoire.

En l'absence d'arguments tangibles, notamment en ce qui concerne le trafic prévisible et les financements d'une autoroute concédée, je demeure en faveur d'une mise en 2x2 voies de l'actuelle route nationale : de Limoges à Poitiers. C'est la raison pour laquelle, j'ai pris au cours de cette réunion, l'engagement de suivre ce dossier avec toute l'attention que je serai en mesure de lui porter. J'ai convenu, avec M. Papinutti, le Directeur de Cabinet de Mme Borne, de la tenue d'une réunion trimestrielle afin de suivre l'avancée de ce projet dans le respect des délais annoncés.

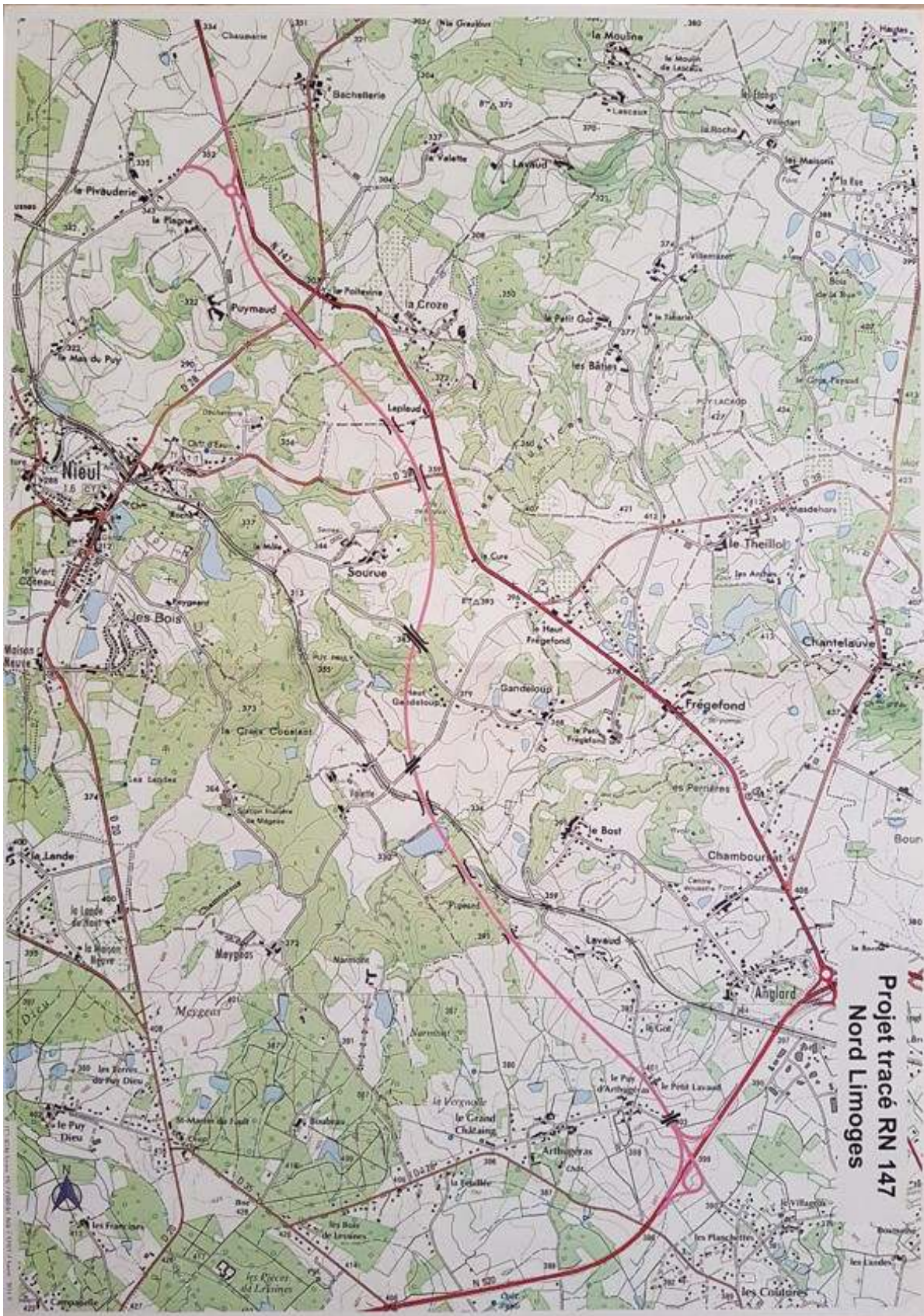
La RN147 doit en effet être un projet prioritaire pour le gouvernement. Son critère accidentogène lui confère déjà ce caractère prioritaire. Néanmoins, si la mortalité qu'engendre cette route est un argument de poids qui n'est sans aucun doute à éluder, il n'en reste pas moins qu'il n'est pas le seul. Celui-ci se cumule à d'autres qui ont pu être soulevés au cours de cette réunion. **Cet état d'enclavement est ancien** et les conséquences sont déjà installées.

C'est cet enclavement désastreux qui fait, qu'en dépit des actions menées par de nombreux acteurs du territoire, le Nord de la Haute-Vienne éprouve de grandes difficultés à se rendre attractif. Nos entreprises parviennent difficilement à se maintenir, le chômage est dense et le travail est précaire, la population quitte le territoire part. La loi NOTRe n'a pas pris les dispositions nécessaires pour s'assurer que des territoires comme celui-ci ne se retrouvent pas à la marge des grandes capitales régionales.

J'en appelle ici à ce que les mesures nécessaires soient prises pour que mon territoire ne s'inscrive pas définitivement dans cet état de relégation dans lequel il se trouve d'ores et déjà, que nos anciens ne se retrouvent pas isolés, que les actifs puissent y travailler, et que les jeunes générations puissent avoir des perspectives d'avenir.

ANNEXES

Annexe 1 : Tracé magenta retenu pour l'aménagement de la mise en 2x2 voies de la RN147



Annexe 2 : Tableau des participants à la réunion

Etat	Représentants	Qualité
Préfecture Haute-Vienne	M. Le Méhauté Raphaël	Préfet Haute-Vienne
Sous-préfecture Bellac	Mme Martin Bénédicte	Sous-préfète Bellac-Rochechouart
DREAL	M. Landais	Technicien
Institutions	Représentants	Qualité
Sénat	M. Redon-Sarrazy	Suppléant M-F Pérol-Dumont
Région	Mme Tortosa Huguette	Conseillère régionale
	Mme Lainez Marie-Claude	Conseillère régionale
Département	M. Leblois Jean-Claude	Président Département HV
	Stéphane Leroy	Directeur de cabinet de M. Leblois
	M. Veyriras Stéphane	Conseiller départemental
	Mme Lardy Brigitte	Conseillère départementale
Communes	Représentants	Qualité
Bellac	Corine Hourcade-Hatte	Maire
	Thierry Spriet	Adjoint
Berneuil	Guy Merigout	Maire
Breuilaufa	Franck Maître	Maire
Chaptelat	Julie Lenfant	Maire
Couzeix	Sylvie Billat	Adjointe
	Michel David	Maire
	Annie Ferret	Conseillère municipale
	Henri Karmes	Adjoint
Darnac	M. Nivard	Maire
	M. Scaringella-Guerritat	Adjoint
	Mme Londeix	Conseillère municipale
Le Dorat	Bernard Magnin	Maire
Nantiat	M. Martin	Conseiller Municipal
Nieul	Catherine Casimir	Adjointe
	Marie-Thérèse Auvinet	Adjointe
	Danièle Mahaut	Conseillère municipale
Peyrat de Bellac	Mme Fredaigue-Poupon	Maire
	Bernard Jolly	Adjoint

	Jean-Guy Tondusson	Adjoint
	Arielle Nivard	Adjoint
Peyrilhac	M. Mujica	Adjoint
Saint-Barbant	Christine Seguy	Maire
	Alain Pailler	Adjoint
Saint-Jouvent	Mme Solis	Mairie
Saint-Sornin-la-Marche	Gilles Vincey	Adjoint
	Jean-Jacques Bretenoux	Adjoint
Saint-Sornin-Leulac	Ludovic Dubois	Maire et suppléant de la Députée de la 3 ^{ème} circonscription
Thouron	Jean-Jacques Gendillou	Maire
	François Dubreil	Adjoint
	Francis Delmond	Adjoint
Acteurs économiques	Représentants	Qualité
CCI	M. Claudon	Directeur général
Fédération du BTP	Jean-Paul Bardet	Président
CPME	Laurence Beaubelique	Présidente
Associations	Représentants	Qualité
Couzeix en mouvement	Sébastien Larcher	Président
Avenir 147/149	M. Reilhac	Vice-président
Association des commerçants du Haut-Limousin	M. Hervé Ritter	Président
RN147 - D2000	M. et Mme Merlet	Président
	M. et Mme Dupays	Membres
Association Habitants Nieul Couzeix Riverains	Sébastien Bazin	Membre
	Maurice Lasnier	Membre
Limousin Nature Environnement	M. Galliot	Président

Annexe 3 : Des photographies de la réunion

