

Guy JOUSSAIN
Commissaire enquêteur

PREFECTURE DE LA HAUTE-VIENNE
CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA HAUTE-VIENNE
ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE:

DECLARATION d'UTILITE PUBLIQUE
projet d'aménagement de sécurité de la RD 704
au sud de la commune du Vigen



2^{ème} partie:

CONCLUSIONS du COMMISSAIRE ENQUETEUR



Octobre 2022

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE à DUP: projet d'aménagement de sécurité de la RD 704 au sud de la commune du Vigen

2^{ème} partie:

CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR



- Vu les dispositions particulières rappelées au § 1.3 du présent rapport:
 - du Code de l'expropriation,
 - du Code de l'environnement,
 - du Code de l'urbanisme,
- Vu la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental de la Haute-Vienne en date du 2 février 2021 portant engagement de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique et concernant un projet d'aménagement de sécurité de la RD 704 au sud de la commune du Vigen,
- Vu la décision de M. le 1^{er} Conseiller du Tribunal Administratif de Limoges en date du 16 août 2022, me désignant comme commissaire enquêteur,
- Vu l'arrêté de la Préfète de la Haute-Vienne en date du 28 juillet 2022 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à cette DUP.

Considérant que la MRAe Nouvelle-Aquitaine a estimé que le projet était soumis à évaluation environnementale (05/05/2021),

Considérant que la MRAe Nouvelle-Aquitaine a émis un avis sur l'étude d'impact présentée dans le dossier (19/05/2022),

Considérant que le CD 87 a produit un mémoire en réponse (02/08/2022) intégré au dossier d'enquête publique.

Considérant que toutes les dispositions de l'arrêté préfectoral ont bien été respectées en particulier:

- l'enquête publique unique a fait l'objet d'une publicité suffisante et de nature à favoriser l'information et la participation du public,
- les procédures réglementaires applicables à cette publicité ont bien été respectées,
- le public a pu avoir connaissance du dossier dans des conditions satisfaisantes,
- les dispositions relatives à l'enquête par voie électronique ont bien été appliquées et pouvaient être utilisées par le public sans difficultés particulières,
- l'enquête publique s'est déroulée en toute sérénité, du 29 août au 30 septembre 2022,
- le certificat d'affichage établi par M. le Maire du Vigen (siège de l'enquête) a été signé le 06 octobre 2022 & transmis au CE (Annexe 6).

Vu la complétude et la qualité du dossier pris en compte depuis le 19 août 2022.

Considérant que le CE disposait ainsi d'un délai nécessaire et suffisant pour un examen approfondi du dossier et des annexes.

Considérant que le contenu du dossier soumis à l'enquête publique respectait bien les dispositions réglementaires requises.

Considérant que j'ai pu obtenir toute information nécessaire à la compréhension du dossier par interrogation des services du CD 87.

Considérant que j'ai pu organiser 4 visites des sites concernés par le projet

- le 24 août 2022, sous la conduite du maître d'ouvrage à l'occasion de la vérification conjointe de l'affichage,
- le 30 septembre 2022, sous la conduite de l'association "La Voix de la route 704",
- le 06 octobre 2022, sous la conduite d'élus de la commune,
- le 02 novembre 2022, visite ultime personnelle.

Considérant que ces visites m'ont permis d'avoir une bonne connaissance des lieux, à l'appui des positions ainsi précisées par les principaux intervenants dans ce dossier.

Considérant que j'ai pu entendre toutes les précisions de la part de personnes dont j'ai jugé l'audition utile.

↳ *En conséquence, le commissaire enquêteur estime pouvoir se prononcer sur le présent projet en toute connaissance de cause.*

~~~~~

## LE DOSSIER & LES ENJEUX DU PROJET

### Sur le diagnostic initial:

Le CD 87 précise les éléments qui sont à l'origine de l'étude de faisabilité du projet.

Si l'ensemble de l'itinéraire Limoges-Saint-Yrieix est classé en zone moyenne, le secteur concerné par le projet est bien classé en zone d'accumulation d'accidents, tant en 2018 qu'en 2019, parmi les 4 zones d'accumulation d'accidents au niveau départemental.

Il ressort de l'analyse des accidents plusieurs facteurs:

- les causes des accidents mettent en évidence des comportements de conduite inadaptés avec perte de contrôle du véhicule ou provenant d'un acte délibéré pour réaliser une manœuvre de dépassement;

- la géométrie rencontrée est également favorable aux pertes de contrôle et plus particulièrement en cas de vitesse inadaptée, notamment lors de conditions météorologiques défavorables;

- la densité de circulation, couplée au mouvement de trafics générés par les nombreux accès, est un facteur défavorable à la sécurité de cette section;

- les accidents les plus graves sont des collisions frontales.

Le radar fixe ou les corrections de dévers proposées ne répondent que pour partie à ces éléments et de manière très localisée. Un radar fixe ne peut enregistrer les vitesses excessives qu'en un seul point et ne réduira pas les comportements dangereux sur l'ensemble de la zone d'accumulation d'accidents. La séparation physique des deux voies de circulation par un terre-plein central évitera en revanche les collisions frontales.

Les refus de priorité comme les chocs frontaux seront donc évités grâce aux aménagements prévus dans le projet proposé.

### Sur la justification du projet

Le gain de temps par augmentation des vitesses moyennes ne constitue pas l'objectif premier du projet, qui reste la résorption d'une zone d'accumulation d'accidents prioritaire au regard de l'accidentologie. Il a pour objectif d'améliorer & de sécuriser ainsi les conditions de déplacements de tous les usagers.

L'aménagement est seul à même d'apporter une solution de dépassement sécurisé des véhicules lents, dans le sens montant d'une section à forte pente. En effet, cette configuration génère un comportement à risque de la part de certains usagers et où les différentiels de vitesse sont plus importants que dans le sens descendant. Ainsi, une voie de dépassement réalisée dans le sens Saint-Yrieix/Limoges pour privilégier l'heure d'embauche et les obligations professionnelles n'est pas pertinente.

La voie descendante amène moins de risques de ralentissement par des véhicules lents qu'une voie montante. Toutefois, un véhicule lent pourra éventuellement laisser passer les autres véhicules en se déportant sur l'accotement de la route qui sera stabilisé.

De plus, les vitesses autorisées respecteront la réglementation nationale en vigueur sachant que la pente dans le sens montant et les deux carrefours tourne-à-gauche aux extrémités du projet limiteront naturellement les vitesses. Dans le sens descendant, le séparateur central créera un effet de paroi qui amène systématiquement en pareil cas une réduction de la vitesse.

L'aménagement n'a pas pour objectif d'augmenter les vitesses sur l'axe principal et ne modifiera pas le comportement et les habitudes des usagers à l'approche des localités.

Par ailleurs, les voies de rétablissement créées ainsi que le passage agricole limiteront l'emprunt de la RD 704 par des engins agricoles.

### **Sur les enjeux environnementaux:**

Le principe de conciliation, posé par l'art. 6 de la Charte de l'environnement, s'impose aussi à l'administration dans l'appréciation des DUP.

Dans la mesure où le projet a été soumis à évaluation environnementale, l'avis de la MRAe figure bien dans le dossier (Annexes **H6 & H7**), de même que le mémoire en réponse du CD 87 (Tiré à part). Dans ce document, le MDO répond de façon exhaustive aux 20 points (dont 11 demandes) listés par la MRAe dans son avis. Ainsi, ce critère est considéré comme respecté pour le projet.

## **L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **Rappel sur l'analyse des contributions:**

L'analyse statistique des 62 contributions (Annexe **5**) a mis en évidence 24 items ou occurrences, regroupés dans 6 thèmes:

|                                             |      |
|---------------------------------------------|------|
| A) Appréciation de l'EP & du dossier:       | 6 %  |
| B) Critères environnementaux:               | 18 % |
| C) Impacts en phase travaux:                | 12 % |
| D) Dangers & risques:                       | 35 % |
| E) Critères socio-économiques:              | 20 % |
| F) Contexte débat national /Energie-climat: | 9 %  |

Il a été noté que 75 % des contributions émanent de contributeurs locaux, directement concernés par le projet

### **Unanimité contre le projet**

Un seul avis "très favorable" émanant du Conseil municipal de Saint-Yrieix-la-Perche a été enregistré lors de l'enquête (**19**).

Il est à souligner que l'avis favorable du Conseil municipal du Vigen, en date du 23/03/2022 (Annexe **H9** du dossier), est remis en cause par l'avis du Maire transmis au CE le 14/10/2022 (Annexe **8** du rapport).

Ainsi, avant réception du mémoire en réponse demandé au CD 87, le CE a pris acte de l'opposition unanime des citoyens & de l'infléchissement des décideurs locaux.

## LA VARIANTE MANQUANTE & LES LIMITES DE L'ANALYSE BILANCIELLE

La globalité de l'aménagement se doit d'être à la hauteur des enjeux, de façon à répondre à un objectif qui fait consensus: améliorer la sécurité de l'ensemble des déplacements sur ce secteur. Pour se faire, l'axe structurant composé de 2 voies montantes & d'une voie descendante, séparées par un terre-plein central, semble faire l'unanimité.

Toutefois, dans ce contexte & depuis 2015, des divergences fondamentales s'opposent quant aux mesures corollaires qui s'imposent.

### Les éléments pris en compte par le CE pour procéder à l'analyse bilancielle:

➤ D'une part, le «**Projet**» du CD 87 et les arguments complémentaires apportés dans le mémoire en réponse au PV: Le CD 87 répond de façon exhaustive à l'ensemble des observations enregistrées.

➤ D'autre part, le «**Contre-Projet**», dit de «compromis», rassemblant l'essentiel des propositions émanant de l'Association «La Voix de la Route 704», complétées par la Ch. d'Agr. 87 & des exploitants agricoles, l'avis de la commune du Vigen (Courrier du Maire du 14/10/2022; Annexe 8) & éventuellement du CE.

L'analyse bilancielle effectuée dans le rapport (§ 5.3.4) a consisté à établir un comparatif [**Projet versus Contre-Projet**] prenant en compte

-La pertinence des infrastructures routières

-Les enjeux environnementaux dans le contexte de l'avis de la MRAe.

| Infrastructure retenue après analyse bilancielle                                                                       | Justification<br>(résumé des arguments développés dans le rapport au § 5.3.4.1.)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>En partie centrale:<br/>passage souterrain<br/>&amp;<br/>échangeur.</b>                                             | Cœur structurant du C-P, permettant la réorganisation de l'ensemble des circulations, de part & d'autre de la RD 704.<br>Il y a lieu de valoriser un équipement lourd de génie civil réservé de fait à l'usage des agriculteurs dans le projet. Adapté en ouvrage de circulation pour tous, il apparaît opportun de tirer meilleur profit de sa position centrale. Cette infrastructure majeure a vocation à devenir le centre des échanges entre les villages situés de part & d'autre de la RD 704. Cet ouvrage doit trouver opportunément tout son intérêt dans le rétablissement du réseau des VC existantes, sans besoin de création de nouvelles VC. |
| <b>A chaque extrémité de l'aménagement:<br/>Carrefour de type «tourne-à-gauche simple».</b>                            | Carrefour de type «double tourne-à-gauche » inutile compte tenu de l'abandon des 2 nouvelles VC figurant au projet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Recalibrage de la voie des Crouzettes (liaison VC 3 &amp; VC 16 /607 m) &amp;raccordement à l'échangeur central</b> | Nécessité de rétablir l'accès à la RD 704 & les liaisons Nord-Sud (largeur 4.5 m? profil 6?).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Abandon de la Voie nouvelle de Boissac: /880 m, largeur 5 m /Profil 5 + trottoir ajouté au projet.</b>              | Desserte des Crouzettes, des Palennes de Boissac & de Boissac par la voie de liaison des Crouzettes recalibrée (largeur 5 m? profil 5?) & raccordée à l'échangeur central.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Abandon de la voie nouvelle de la Faye: /670 m, largeur 4 m /profil 5.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Report des travaux sur la desserte du secteur du Chatenet &amp; raccordement à la RD 704 par la VC 4 recalibrée.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p><b>-Abandon du recalibrage de la rue Jean-Baptiste Darnet /825 m, largeur 4 m /profil 4.</b><br/> <b>-Report des travaux prévus rue J-B. Darnet sur la VC 4, du carrefour de la Cornue à l'échangeur central.</b></p>                                                                                                                                                         | <p>Recalibrage inutile, la circulation étant réorientée vers VC 4 devenue l'axe structurant Nord-Sud, pour tous les véhicules.<br/> Le report du trafic (VL + engins agricoles) sur la "voie du méthaniseur" nécessite un recalibrage compatible également avec les modes doux.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <p><b>Rétablissement de la VC 2 à Plaisance:</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Aménagement qui fait consensus compte tenu des mesures de maintien des continuités écologiques annoncées.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p><b>Accès à Faugeras:</b><br/> <b>-Abandon du projet 2020 (/386 m) &amp; retour au principe de voie d'accès prévu en 2015.</b><br/><br/> <b>-Création d'une nouvelle voie d'accès au lieu-dit «Fougeras» de type projet 2015.</b></p>                                                                                                                                          | <p>Les propriétaires-habitants de Fougeras (contribution <b>53</b>) &amp; les principaux exploitants agricoles (contributions <b>29, 30, 44 &amp; 46</b>) dans ce secteur sont opposés à la création d'une voie nouvelle type 2020. Ils préfèrent la version 2015 pour ce secteur, avec raccordement à la VC 4 au Sud de l'échangeur central (cf. § 5.3.3.).<br/> Cette option, avec maintien des conditions d'exploitations actuelles &amp; de dessertes des parcelles, trouverait tout son intérêt par intégration au C-P prévu pour le secteur central.</p>                                        |
| <p><b>Création d'une nouvelle voie d'accès à la maison dite de «La Chapelle» (différente du projet).</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>La desserte est prévue jusqu'au niveau du château d'eau puis par chemin viabilisé jusqu'à l'habitation. L'abandon de la voie nouvelle de Boissac condamne vraisemblablement l'accès à cette habitation. La faisabilité d'une solution commune avec la nécessité d'accorder une permission de voirie au service public d'exploitation du réseau d'eau d'adduction desservi par le réservoir du SE VBG (+ pylône) serait à privilégier avant toute procédure ultime de DUP.</p>                                                                                                                      |
| <p><b>- Abandon de la voie privée d'accès à Puy Mathieu à partir de la VC 8.</b><br/><br/> <b>-Création d'une voie privée commune pour l'accès à la propriété de Puy-Mathieu &amp; à celle de Bréthet la Tour.</b></p>                                                                                                                                                           | <p>Il y a lieu de préserver la biodiversité de ce corridor linéaire (hêtraie), remarquable également pour le cadre de vie &amp; l'aspect paysager. L'abandon de cette voie est à regarder comme mesure d'évitement préférentielle.<br/> Cette solution d'accès à Puy Mathieu, via l'aménagement privé prévu pour la desserte de Brethet La Tour, au Sud de l'échangeur central, est à privilégier.</p>                                                                                                                                                                                                |
| <p><b>Circulation des cyclistes:</b><br/> <b>- Voie descendante /Voie multifonctionnelle</b>, revêtue d'un enrobé de couleur distincte de la chaussée, et pourvue de barrettes sonores en rive entre la chaussée et la bande.<br/> Dans le sens montant,<br/><br/> <b>- Voie montante</b> / la présence de la deuxième voie permettra de dépasser les cyclistes en sécurité.</p> | <p>Une piste cyclable séparée de la chaussée n'est pas proposée, (emprises bien supérieures). Pourtant, pour la commune du Vigen (Annexe <b>8</b>), il ya lieu de créer une vraie voie de piste cyclable (voie double en montant &amp; en descendant<br/><br/> Dans la mesure où la RD 704 est actuellement très peu fréquentée par les cyclistes, la proposition du CD 87 semble suffisante. Toutefois, il s'agit d'une mesure imposée par la LOM et appliquée à minima par Le MDO.<br/> Il conviendrait de revoir cette disposition dans le contexte d'une étude prospective visant à favoriser</p> |

|                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------|
| les déplacements doux adaptés aux nouveaux modes de trajets domicile-travail. |
|-------------------------------------------------------------------------------|

### **Les limites du CE pour donner son avis à la suite de l'analyse bilancielle:**

N'étant pas, par définition, un expert du domaine concerné par le projet, le CE ne peut opposer qu'une perception à priori sur des principes de solutions techniques faisant l'objet du Contre-Projet. Le caractère logique, cohérent & pertinent qui emporterait sa préférence pour un Contre-Projet (ou une variante) ne pouvant être avancé qu'avec la même réserve.

### **Nécessité de confronter le Projet à la variante manquante:**

Les arguments majeurs du C-P étant connus antérieurement au projet 2015, le public était en droit de trouver leur prise en compte dans le présent dossier et ce, au titre de variante véritable, considérée dans sa globalité.

Force est de constater que le CD 87 n'oppose des arguments qu'à une seule proposition du C-P et conteste l'intérêt de "l'échangeur en position centrale" en le déconnectant des autres propositions qui en découlent.

Dans son rapport (§ 5.3.5), le CE considère que les éléments présentés au titre de l'obligation réglementaire de justifier du choix de la variante retenue pour le projet, tiennent plus d'une simple option que d'une véritable étude comparative globale.

Dans ces conditions, le commissaire enquêteur ne peut prononcer d'avis personnel, l'analyse bilancielle comportant un biais majeur par absence d'analyse technique restant à évaluer (surfaces mobilisées, difficultés de mise en œuvre /coût spécifique par infrastructure).

De plus, l'évaluation environnementale serait à recentrer sur le secteur de l'échangeur.

➤ **S'agissant d'une enquête publique préalable à DUP**, le commissaire enquêteur ne peut se prononcer sur l'aspect **coût/efficacité** qui justifie dès lors de solliciter des compléments d'information.

↳ Ainsi, avant de pouvoir se prononcer, le commissaire enquêteur serait en attente d'un

#### **➤ Bilan technico-économique sur les infrastructures de comparaison**

**[Projet versus Contre-Projet]**

#### **➤ Eco-bilan [Création de l'échangeur central, recalibrage VC4 & liaison VC 3-VC 16 versus Abandon des voies nouvelles de Boissac, de la Faye & du recalibrage de la rue J. B. Darnet].**

Sans préjuger de l'avis de la MRAe, qui devra également se prononcer, il est rappelé ici qu'en matière d'évaluation de prise en compte de la doctrine **ERC**, tout évitement d'un secteur à enjeux doit être privilégié en tout premier lieu. En conséquence, tout abandon de voie nouvelle doit être regardé comme mesure la plus pertinente en terme de gain écologique.

(cf. Esquisse du C-P ci-après)

Ce principe rejoint les nouvelles orientations de la commune du Vigen qui préconise de "*réviser le projet en l'actualisant, avec comme objectif de créer le moins possible de voies nouvelles, en se concentrant sur les points d'accès (desserte en direction de Boissac et en direction du Chatenet)*".

### **1.1.1. Nécessité de cohérence avec les orientations du PADD de la commune du Vigen:**

En séance du 18/02/2020, le Conseil communautaire de LM-CU a débattu du PADD de la commune du Vigen, dans le cadre de la procédure de révision générale du PLU.

A travers ce document, la commune a

-défini des orientations générales concernant notamment les transports & les déplacements,  
-souhaité maintenir & affirmer la dynamique locale en profitant des atouts liés à la RD 704 (travail sur les alternatives à la voiture, co-voiturage, sécurisation des modes de déplacement),  
-souhaité préserver les espaces naturels (continuités écologiques) et valoriser les qualités paysagères & patrimoniales. Dans ce cadre, il est prévu d'affiner au niveau communal les tracés de la Trame Verte & Bleue du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) en s'appuyant sur les travaux menés par le SIEPAL dans le cadre du SCOT & le Service des espaces naturels de LM-CU.

Le PADD vise la cohérence avec le PDU & le Schéma Directeur des Itinéraires d'Aménagement Cyclable (SDIAC) et soutient le développement des transports en communs, la pratique du covoiturage & les déplacements doux.

De plus, le projet spatial de la commune du Vigen proposera un fonctionnement équilibré entre espaces naturels et/ou agricoles & espaces urbanisés.

### **Nécessité de mieux prendre en compte les dispositions de la Loi LOM:**

Le projet est ancien et à ce jour, il y aurait une réelle opportunité à mieux prendre en compte l'organisation de la mobilité active sur ce type de territoire, en particulier pour les déplacements domicile-travail.

Axé sur la mobilité quotidienne & la réduction de l'impact environnemental des mobilités, le texte publié le 26/12/2022 permet aux territoires d'innover pour adapter l'offre de mobilité à leurs besoins. De plus, favoriser l'intermodalité est un axe fort de la Loi LOM.

C'est dans ce contexte que les travaux de révision générale du PLU pourraient aboutir à un nouveau débat sur le PADD, dont le calendrier n'est pas fixé à ce jour.

↳ Ainsi, au-delà de l'aspect technique & financier, l'étude de faisabilité demandée se doit d'intégrer dorénavant des prévisions innovantes de mobilité durable dans une zone peu dense.

↳ **En conséquence, au regard de cette dualité & compte tenu de sa compétence en la matière, il appartiendrait au CEREMA d'apporter son expertise initiale.**





## AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

En conséquence de ce qui précède, le commissaire enquêteur

1) Demande, avant prise d'arrêté par l'autorité décisionnaire, le déclenchement d'une **enquête complémentaire** et ce, en application des dispositions figurant au Code de l'Environnement (art. L123-14 II & R123-23).

Le dossier d'enquête complémentaire, unique & préalable à DUP devra comporter une expertise initiale de faisabilité apportée par le CEREMA.

2) Au cas où sa demande ne serait pas acceptée, le commissaire enquêteur est conscient que la prise en compte du Contre-Projet, tel que décrit ci-avant dans l'analyse bilancielle comparative, est de nature à modifier l'économie générale du projet soumis à l'enquête publique unique préalable. Il se prononcerait ainsi:

*je soussigné Guy JOUSSAIN -Commissaire enquêteur, donne un*

### **AVIS DEFAVORABLE**

*à la **D**éclaration d'**U**tilité **P**ublique du projet d'aménagement de sécurité de la RD 704 au sud du territoire de la commune de Limoges du Vigen.*

Fait à BONNAC-la-Côte, le 09/11/2022.

Le commissaire enquêteur



Guy JOUSSAIN

~~~~~