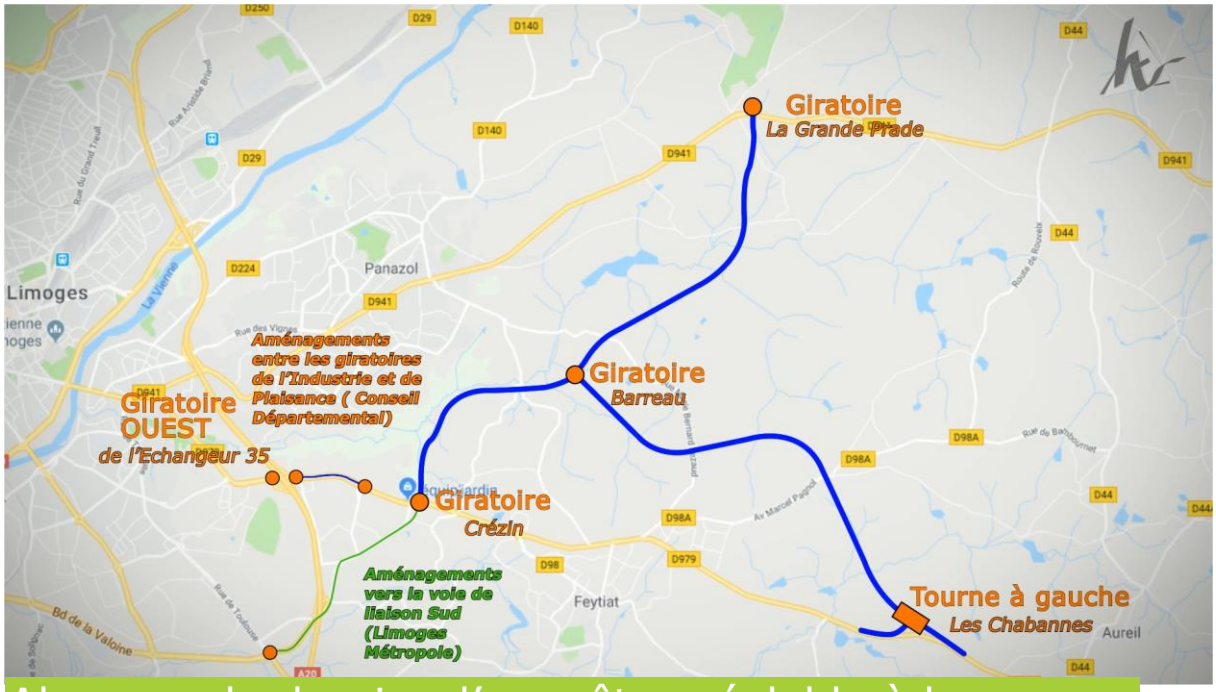
Aménagements routiers à l'Est de l'agglomération de Limoges

Déviation de Feytiat et raccordement à la RD 941

Lundi 25 février 2019



Alors que le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été transmis à la Préfecture et complété au début de cette année 2019, le Conseil départemental présente aujourd'hui les contours du projet et fait un point sur la procédure à venir.

Contacts presse : Claire Maurice, 05 44 00 12 41

Ce dossier de presse est consultable et téléchargeable sur le site internet du Conseil départemental de la Haute-Vienne, **www.haute-vienne.fr**

Le contexte

Depuis 1991, divers aménagements routiers ont été envisagés sur le secteur situé entre les RD 979 et 941 (ex RN 141) sur les territoires communaux de Feytiat et de Panazol, afin de faciliter l'accès à l'A20 depuis ces axes routiers très empruntés.

Aujourd'hui, **les problématiques de raccordement à l'A20 pour les communes situées le long de la RD 941 et de la RD 979 n'ont pas changé et se sont même aggravées** avec la poursuite de la périurbanisation d'une part, de la désertification des zones rurales d'autre part. Il est nécessaire d'aménager la desserte routière à l'Est de l'A20 en direction de Saint-Léonard-de-Noblat et également d'Eymoutiers.

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- **améliorer la desserte des communes situées à l'Est de la Haute-Vienne**. Pour cela, il est nécessaire de leur offrir un accès direct à l'A20, mais également, par l'intermédiaire de celle-ci et de la voie de liaison Sud de Limoges, à d'autres grandes liaisons nationales (RN 21, RN 141, RN 147) ainsi qu'aux grands équipements de l'agglomération ;

- **délester les traversées de Feytiat et de Panazol d'une bonne part de l'important trafic qu'elles supporten**t en captant le trafic de transit et en particulier celui des poids-lourds. Ce trafic est en limite de saturation aux heures de pointe et nuit à la qualité de vie des riverains ;

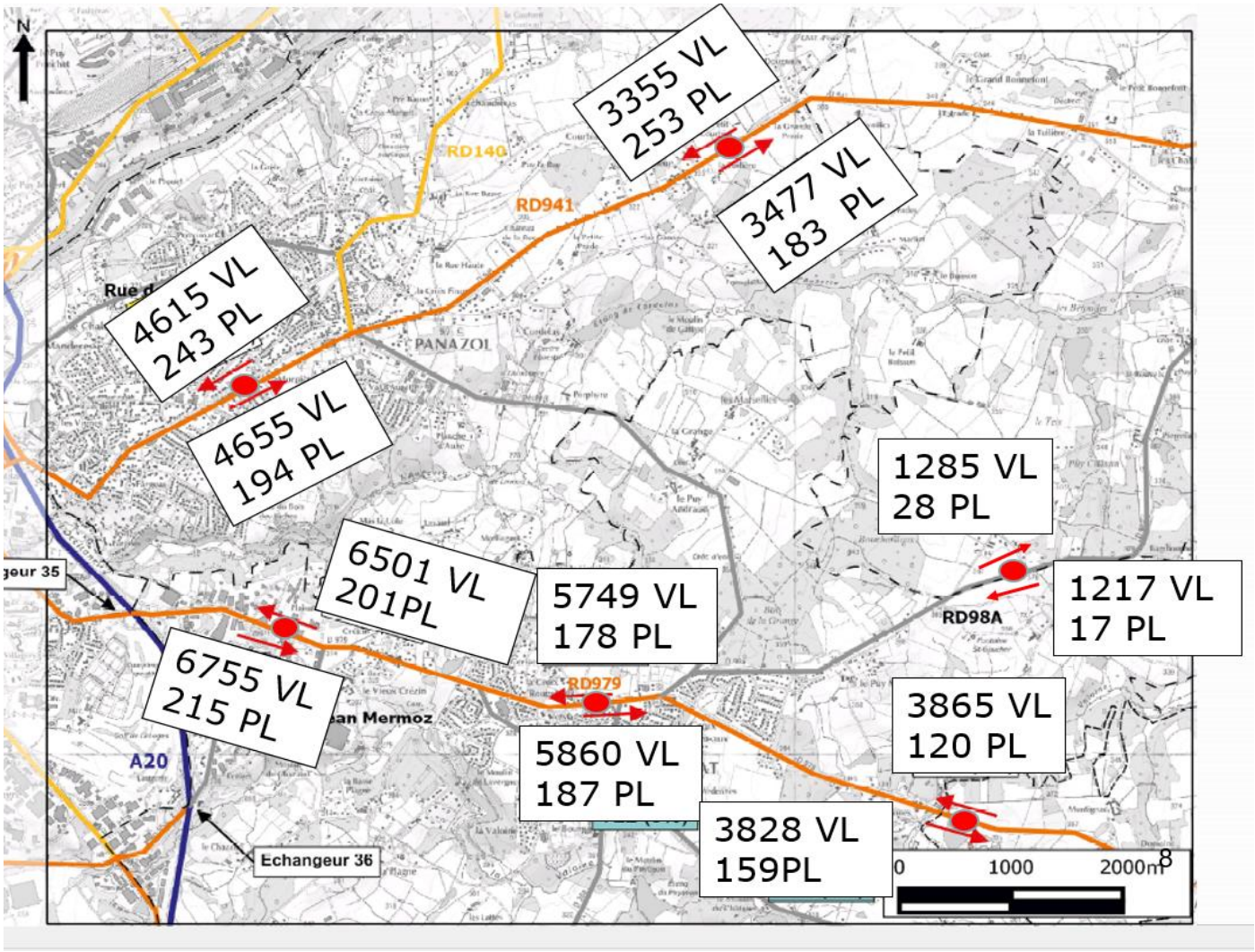
- améliorer la desserte des communes de Feytiat et de Panazol, d'une part par l'aménagement des voies les reliant à l'A20 et à Limoges et d'autre part en réduisant le trafic interne à ces deux agglomérations ;

- capter le trafic diffus qui emprunte le réseau local de routes départementales et de voies communales pour contourner Feytiat et Panazol au détriment de la sécurité et du confort des usagers et des riverains.

En 2015, le Département a donc relancé les études pour la déviation de Feytiat et le raccordement à la RD 941 en vue d'engager la réalisation de ces infrastructures à l'horizon 2020. L'étude du raccordement de ces nouvelles voies à Crézin puis vers l'A20 et la voie de liaison sud a été menée simultanément.

Une convention de co-maîtrise d'ouvrage de cette étude a été passée entre Limoges Métropole et le Département sur ce secteur.

Le trafic journalier actuel (moyenne annuelle)



Aux heures de pointe (entre 7h30 et 8h30 le matin, puis entre 17h et 18h pour le soir), sans aménagement, les projections montrent une hausse sensible des trafics à l'horizon 2045 :

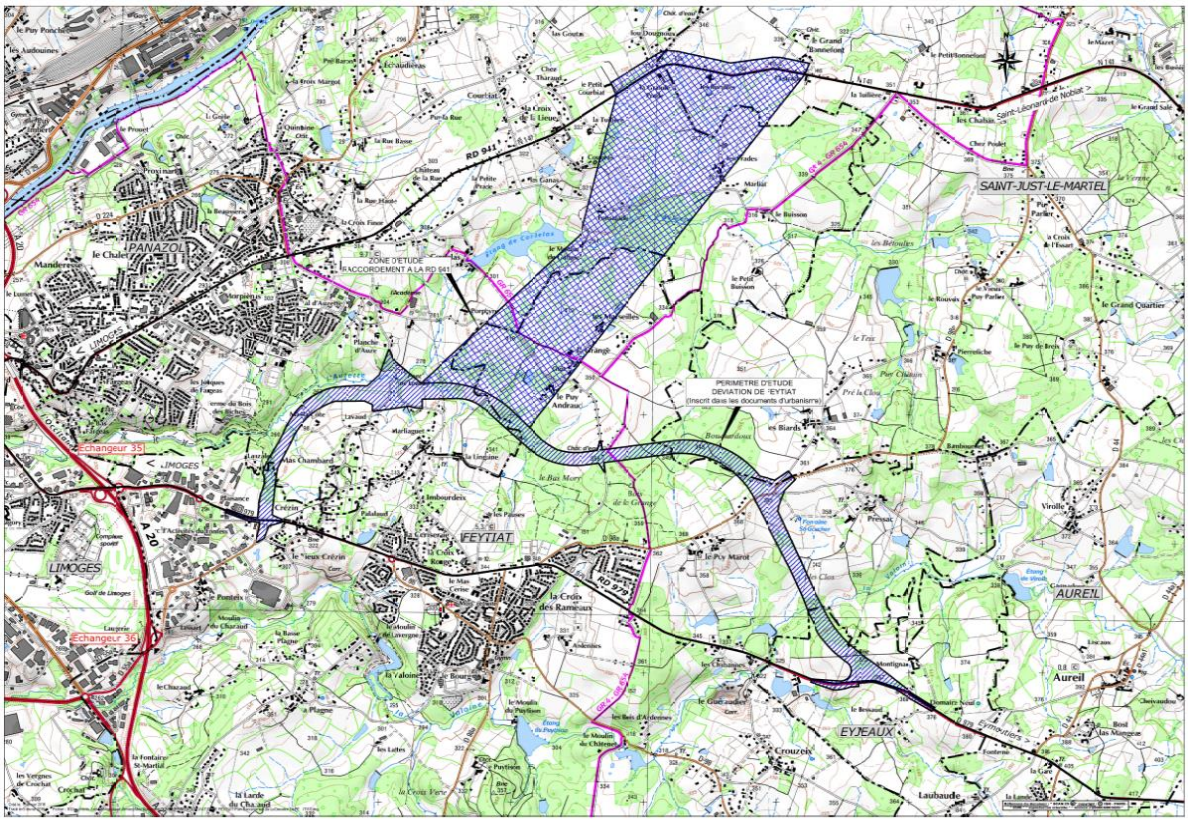
		Etat actuel		2045 (sans aménagement)	
N° RD	Point de comptage	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
979	Accès A20	1 350	1 430	1 710	1 830
	Feytiat centre	1 340	1 350	1 780	1 740
	Chabannes	930	830	1 110	1 100
941	Fontaguly	810	740	1 090	980
	Panazol	1 020	1 030	1 380	1 440

Le projet

Définition de la zone d'étude

Le périmètre du tracé de la déviation de Feytiat a été déterminé autour des emplacements réservés apparaissant dans les documents d'urbanisme.

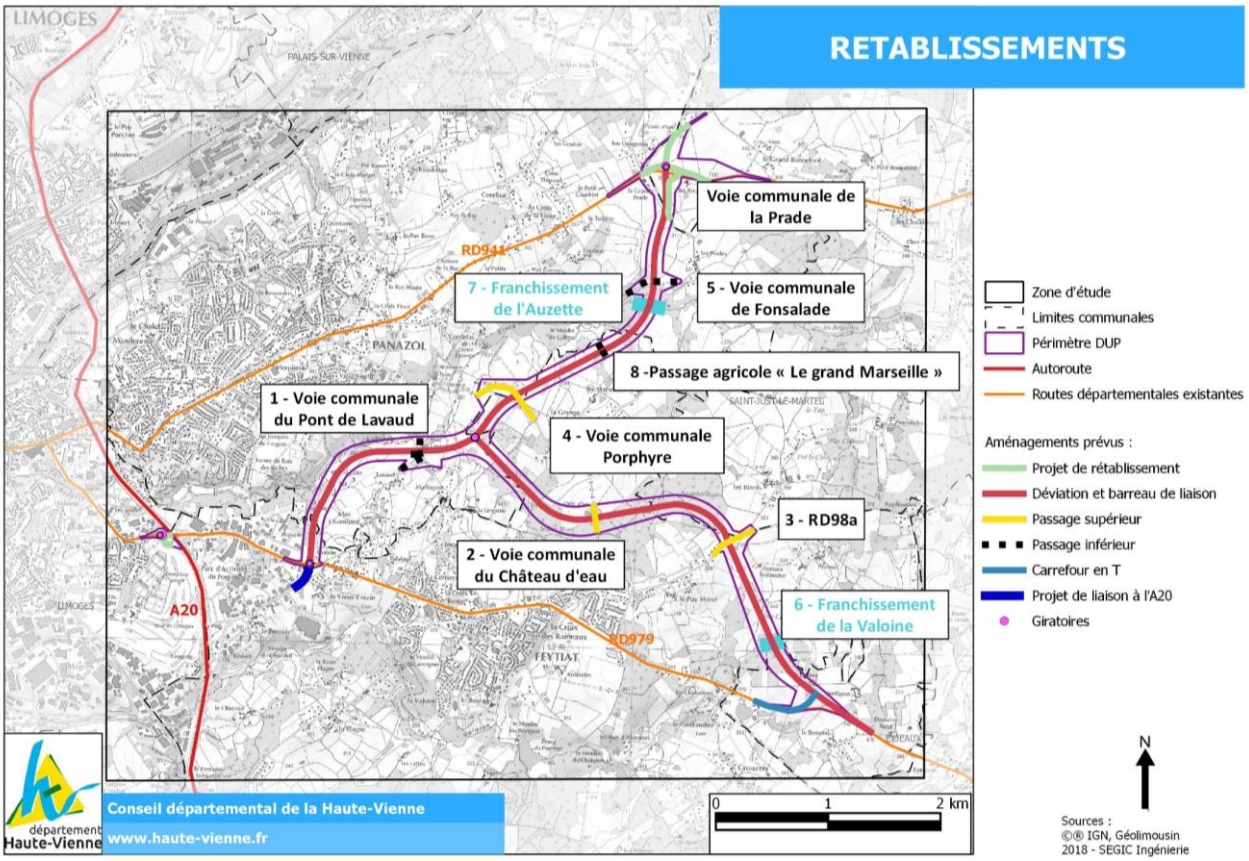
Quant au barreau de raccordement, une zone large (de 500 à 1000 mètres) susceptible de recevoir un tracé a été retenue. La zone d'échange envisagée devrait permettre de capter le trafic des voies communales desservant Saint-Just-le-Martel.



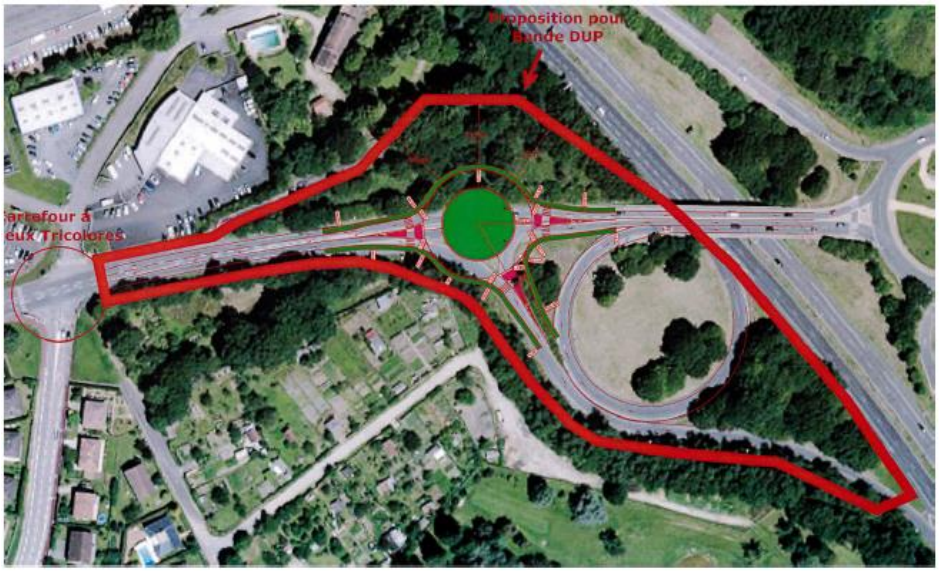
Le projet technique

Le contournement de Feytiat s'étend sur 7 km et le barreau de raccordement sur la RD 941 s'étend sur 3,2 km. Un créneau de dépassement sera réalisé sur chacune des trois branches du projet. Trois giratoires et un tourne-à-gauche seront mis en place pour assurer les connexions.

Toutes les voies seront rétablies soit par des ouvrages d'art passant sur ou sous la voie nouvelle, soit par rabattement sur la voirie existante. Aucun raccordement intermédiaire entre les voies existantes et la déviation ou le barreau de raccordement n'est prévu afin de ne pas générer de flux pouvant perturber le fonctionnement des nouvelles voies. La route sera interdite aux engins agricoles et aux cycles pour des raisons de sécurité. Cependant, des voies de rétablissement agricole seront aménagées pour permettre le désenclavement de la totalité des parcelles.



L'échangeur 35 sera complété côté Ouest par un giratoire à trois branches, avec "shunt" en direction de la RD 979 Est. De plus, les sens de circulation côté Est entre les giratoire de Plaisance et de l'Industrie seraient inversés afin de permettre un écoulement optimal du trafic (1 voie montante, deux voies descendantes). Ces aménagements seront soumis à l'approbation de la DIRCO.



Giratoire avec shunt

Impact du projet et mesures compensatoires

Le projet aura évidemment des impacts sur le trafic, le milieu physique, le milieu naturel, le paysage, le patrimoine, l'urbanisme, le milieu humain et socio-économique, l'occupation de sols et notamment les activités agricoles, les déplacements et le cadre de vie.

Chacun a été pris en compte dans l'enquête préalable et s'est vu appliquer la démarche ERC (éviter, réduire, compenser).

- Trafic : disparition ou réduction (sur l'A20) des points de saturation.
- Milieu physique :
  - ✓ régulation des débits d'eau pour ne pas aggraver les risques inondation ;
    - calcul des structures de chaussée en fonction des conditions extrêmes;
    - prise en compte des vents violents.
- Milieu naturel :
  - ✓ évitement des zones sensibles lors de la conception ;
  - ✓ réduction des impacts : planification des travaux adaptée aux espèces, création de passages à faune, pêches de sauvegarde, gestion des ruissellements … ;
  - ✓ compensations : acquisition et gestion écologique sur 30 ans de zone à proximité immédiate ou rapprochée du projet (exemple : renaturation du site du Garden Tennis à Feytiat et Panazol).
- Paysage : intégration du projet à l'environnement et masques visuels pour les riverains.
- Patrimoine :
  - ✓ détection, conservation et sauvegarde patrimoine archéologique ;
    - projet soumis au service régional de l'archéologie de la DRAC pour prescriptions archéologiques éventuelles ;
    - projet soumis à l'ABF.
- Urbanisme : mise en compatibilité avec les documents de planification des communes concernées.
- Milieu humain et socio-économique :
  - ✓ Réduction des temps de parcours depuis l'Est du département ;
  - ✓ Renforcement du dynamisme économique du secteur.
- Occupation des sols et agriculture :
  - ✓ Rétablissement des cheminements agricoles, passage agricole inférieur;
  - ✓ Étude économique agricole pour les compensations collectives : pourra permettre le financement de projets agricoles collectifs.
- Déplacements :
  - ✓ Rétablissements de toutes les voies interceptées ;
  - ✓ Continuité des sentiers de randonnée (et prolongement éventuel du sentier des bords d'Auzette).
- Cadre de vie :
  - ✓ Protections acoustiques à la source (écran, merlons) ;
  - ✓ Merlon paysager et acoustique supplémentaire à proximité des hameaux (au-delà de l'obligation réglementaire).

La procédure

Une concertation menée en 2017

Ce processus qui se déroule tout au long de la conception du projet, a eu plusieurs étapes significatives :

- rencontres individuelles avec les particuliers (27 personnes) en 2017 ;
- réunion préalable au lancement de la concertation avec les élus des communes de l'Est du département, en partenariat avec Limoges Métropole (03/07/2017) ;
- réunion avec les membres du Conseil municipal de Panazol (11/09/2017, HDD) ;
- mise à disposition d'un dossier de concertation et de registres pour observations éventuelles dans les 4 communes concernées et à l'hôtel du Département (04/07/2017 au 04/08/2017) ;
- réunion publique (14/09/2017 à l'Hôtel du Département).

A la demande des particuliers, les rencontres se poursuivent.

L'enquête publique, d'une durée d'un mois, permettra aux riverains de prendre connaissance de l'intégralité du projet, et de déposer leur contribution éventuelle. Cette procédure se déroulera sous le contrôle d'une commission d'enquête (3 commissaires-enquêteurs).

Les échéances à venir

Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est actuellement en 2ème lecture auprès des services de l'Etat. Si aucune modification complémentaire n'est demandée par ces derniers, le dossier sera transmis à la Mission régionale pour l'autorité environnementale (MRAE), qui dispose d'un délai maximum de 3 mois pour donner son avis.

Enquête publique	**: avant l'été 2019**
Déclaration d'utilité publique	**: fin 2019**
Etudes de conception détaillée (Projet)	**: 2019 - 2020**
Dossier d'autorisation environnementale	**: 2019 - 2020**
Enquête parcellaire - arrêté de cessibilité	**: 2020**
Acquisitions foncières	**: 2019 - 2020**
Démarrage des 1ers travaux	**: horizon 2020**

Le coût

A ce stade, le coût des aménagements routiers envisagés est estimé à **50 M€ TTC.**