



**AMENAGEMENT DE SECURITE SUR LA RD 704 AU SUD DU VIGEN  
DOSSIERS DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA  
COMMUNE DU VIGEN**

**Mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale de Nouvelle-Aquitaine**

Juillet 2022



Ce mémoire fait suite aux observations formulées dans l'avis n°MRAe 2022APNA60 sur le dossier P-2022-12275 sur l'opération routière « Aménagement de sécurité de la RD 704 au Sud du Vigen ».

La présentation de ce mémoire suit celle de l'avis détaillé du service instructeur.

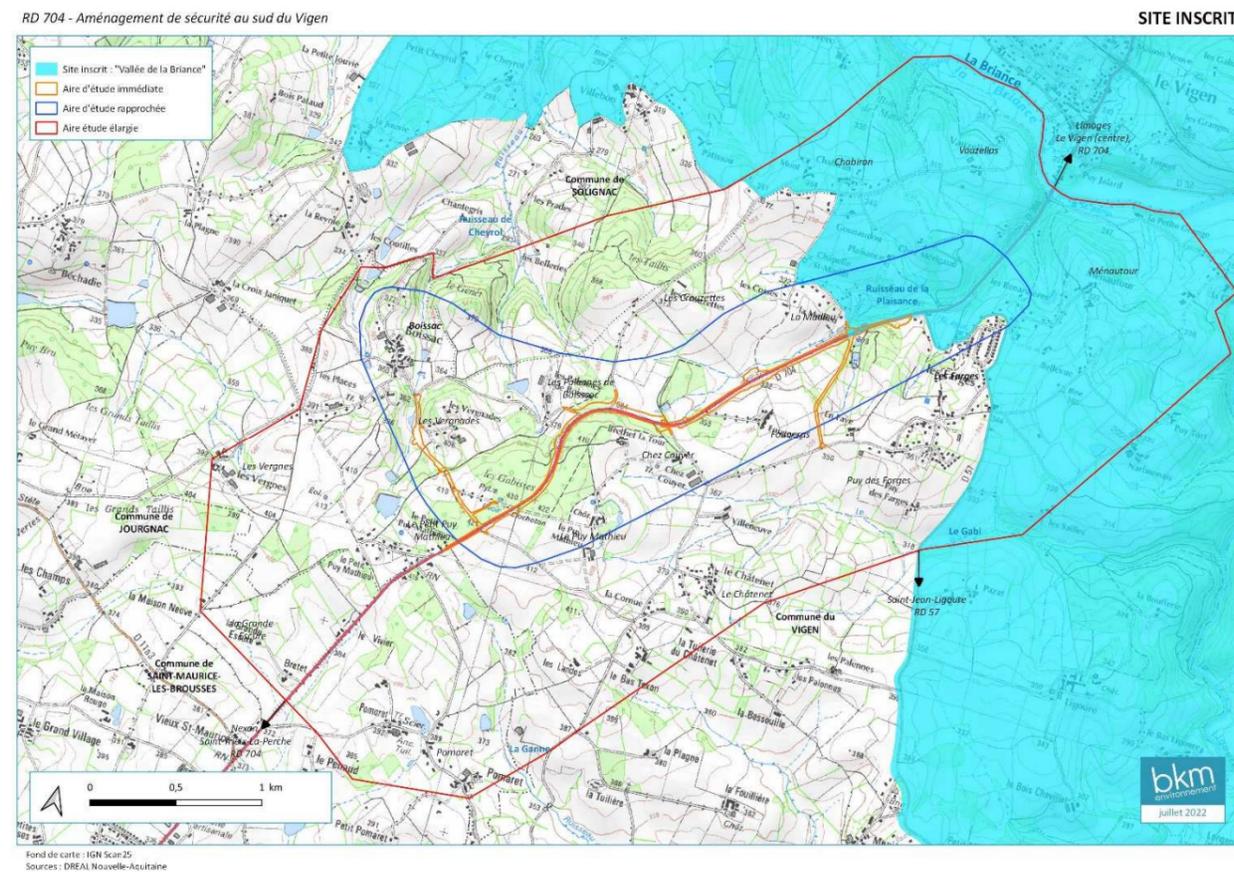
Le Département de la Haute-Vienne apporte une réponse sur chacune des recommandations formulées dans l'avis ainsi que des précisions sur les remarques complémentaires émises.

# I. Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

## Milieu naturel

À son extrémité nord, le projet se situe en limite du site inscrit de la « Vallée de la Briance »<sup>5</sup>, dont il conviendrait d'introduire la cartographie dans l'état initial de l'environnement.

→ La carte suivante sera ajoutée p 78 du dossier DUP.



Il conviendrait que le porteur de projet confirme la caractérisation des zones humides en application des dispositions de l'article L. 211-1 du Code de l'environnement, modifié par la loi du 24 juillet 2019 renforçant la police de l'environnement (critère pédologique ou floristique). Les zones humides correspondent en effet aux cumuls des terrains répondant à l'un au moins des deux critères pédologique ou floristique.

→ Dans le cadre du dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau, la caractérisation des zones humides sera effectuée selon les modalités suivantes :

- Délimitation des zones humides susceptibles d'être impactées par le projet (impacts directs au droit des emprises et impacts indirects sur les espaces périphériques), selon les critères pédologiques et floristiques, d'après la méthodologie de l'arrêté du 24 juin 2008.
- Evaluation des fonctionnalités de ces zones humides selon la méthode nationale d'évaluation des zones humides (OFB).
- Recherche de sites de compensation et définition de leurs modes gestion garantissant à terme une amélioration de la fonctionnalité des zones humides. Un appui technique du Conservatoire des Espaces naturels Nouvelle Aquitaine sera sollicité. Une convention cadre a été signée entre le CEN NA et le Département de la Haute-Vienne.

La prestation est planifiée en période favorable à l'automne prochain, les sondages à la tarière n'étant pas réalisables durant l'été en raison de la faiblesse des précipitations.

## Milieu humain

La MRAe note que l'un des objectifs affichés par le porteur de projet est de fluidifier le trafic. La MRAe demande au porteur de projet de compléter l'analyse par la présentation des éventuelles problématiques de circulation (congestion notamment) sur cet axe, et d'en préciser les causes. Il convient également d'intégrer dans l'analyse la thématique des circulations douces (piétons, cyclistes).

→ Si le trafic est important sur la RD 704, il ne présente pas de congestion notable en journée. Cependant, il faut noter que le trafic poids lourds se concentre aux heures de pointe : entre 7h et 10h le matin, et entre 16h et 19h le soir. En effet, lors des comptages réalisés en juin 2020, on a pu constater que dans le sens Limoges - St Yrieix, 34% du nombre total de PL circulait en heure de pointe du matin et 17 % aux heures de pointe du soir, soit un total de 51 % des PL sur ce sens.

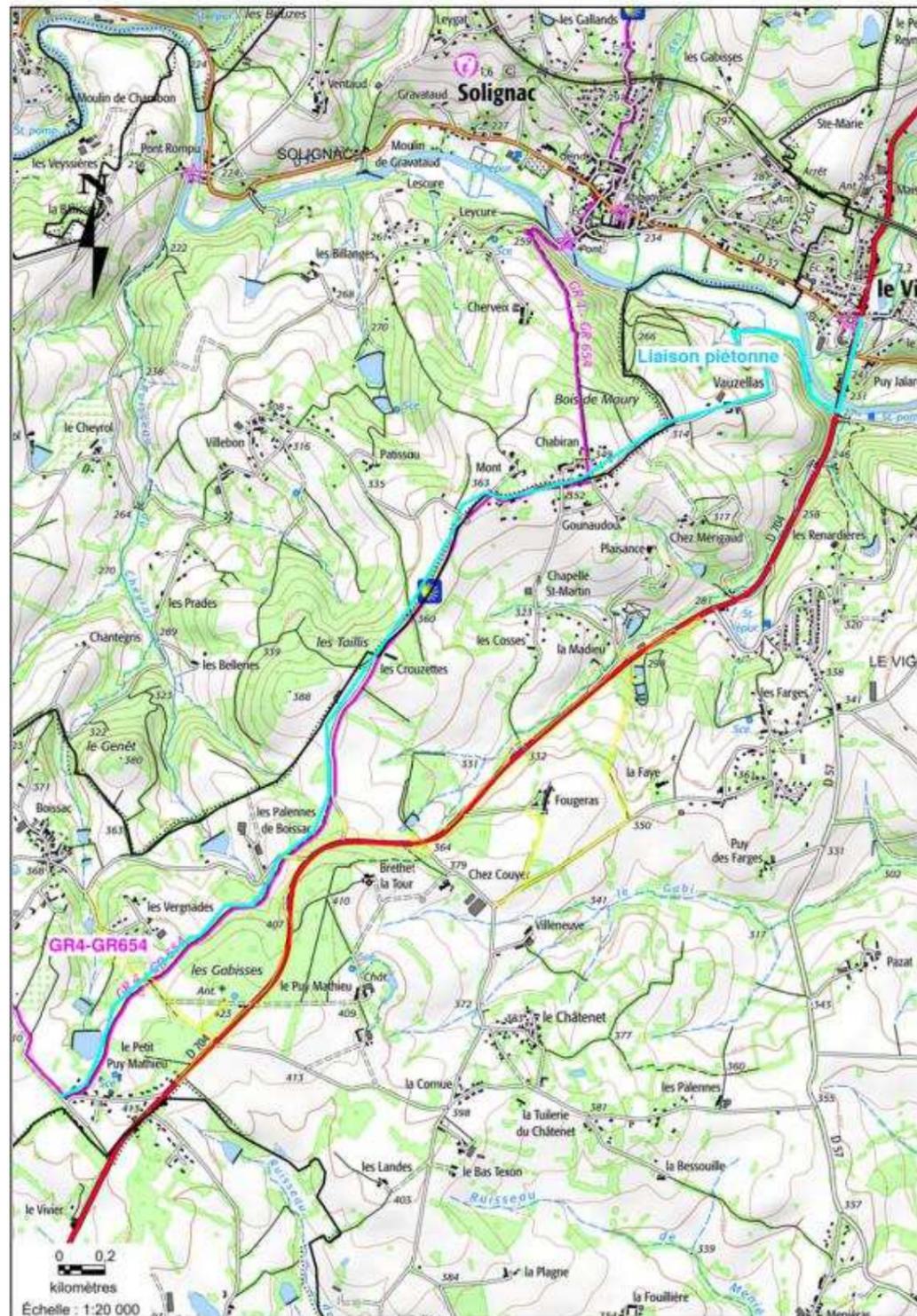
Dans le sens opposé, respectivement 23 % et 21 % des PL circulent aux heures de pointe du matin et du soir. En plus des transports de marchandises, une circulation agricole importante est présente sur cette portion de la RD704.

Cette situation nuit fortement à la fluidité du trafic, notamment dans le sens montant Limoges St Yrieix, qui présente une rampe importante (en moyenne de 4,5% entre La Madieu et le Petit Puy Mathieu) ce qui engendre un ralentissement fort des poids lourds, et donc la création de files importantes de véhicules, empêchant ainsi les dépassements.

Les comportements à risque peuvent apparaître dans ces cas-là, et des dépassements imprudents sans visibilité se produisent fréquemment. La création d'une voie supplémentaire dans le sens montant, ainsi que d'une séparation physique des deux sens de circulation, et d'un passage inférieur agricole permettra d'éviter ce phénomène.

→ Un sentier piéton utilisé par les riverains constitue actuellement une bonne alternative à la RD 704 pour rejoindre le centre du Vigen depuis les hameaux du Pett Puy Mathieu et de Chabiran. Il emprunte sur plus de la moitié de l'itinéraire le GR4/654. La cartographie de cette liaison piétonne figure p 164 du dossier DUP.

Une analyse des circulations douces est développée dans ce présent mémoire dans la partie II. Milieu humain p 10-11.



## II. Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

### Milieu physique

La MRAe demande au porteur de projet de prévoir préalablement à la réalisation des travaux un plan localisant les dispositifs d'assainissement provisoires en phase chantier, et de programmer le contrôle régulier du bon fonctionnement des dispositifs.

→ Il sera demandé à l'entreprise retenue à l'issue de l'appel d'offres de travaux de proposer des dispositifs d'assainissement provisoires en phase chantier visant à :

- lutter contre l'érosion : création de redans ou bermes dans les grands remblais, végétalisation rapide des surfaces décapées par hydroseeding,
- gérer les écoulements,
- et enfin traiter les sédiments (approche multi-barrière) des bassins de rétention et de décantation, dans leurs dimensions définitives conformément au dossier loi sur l'eau. En effet, situés sur d'actuels délaissés routiers, ces bassins pourront être créés dès le début des terrassements. Il sera imposé à l'appel d'offres de travaux à l'entreprise attributaire de prévoir des dispositifs de prévention des phénomènes érosifs à l'issue des décapages, conformément au guide rédigé par le CEREMA, Biotope et l'AFB « bonnes pratiques environnementales, protection des milieux aquatiques en phase chantier » (Février 2018). Le plan des dispositifs d'assainissement provisoires figure en p 211 du dossier de DUP. Les bassins seront équipés en phase chantier de barrières perméables afin d'y faire baisser la turbidité.

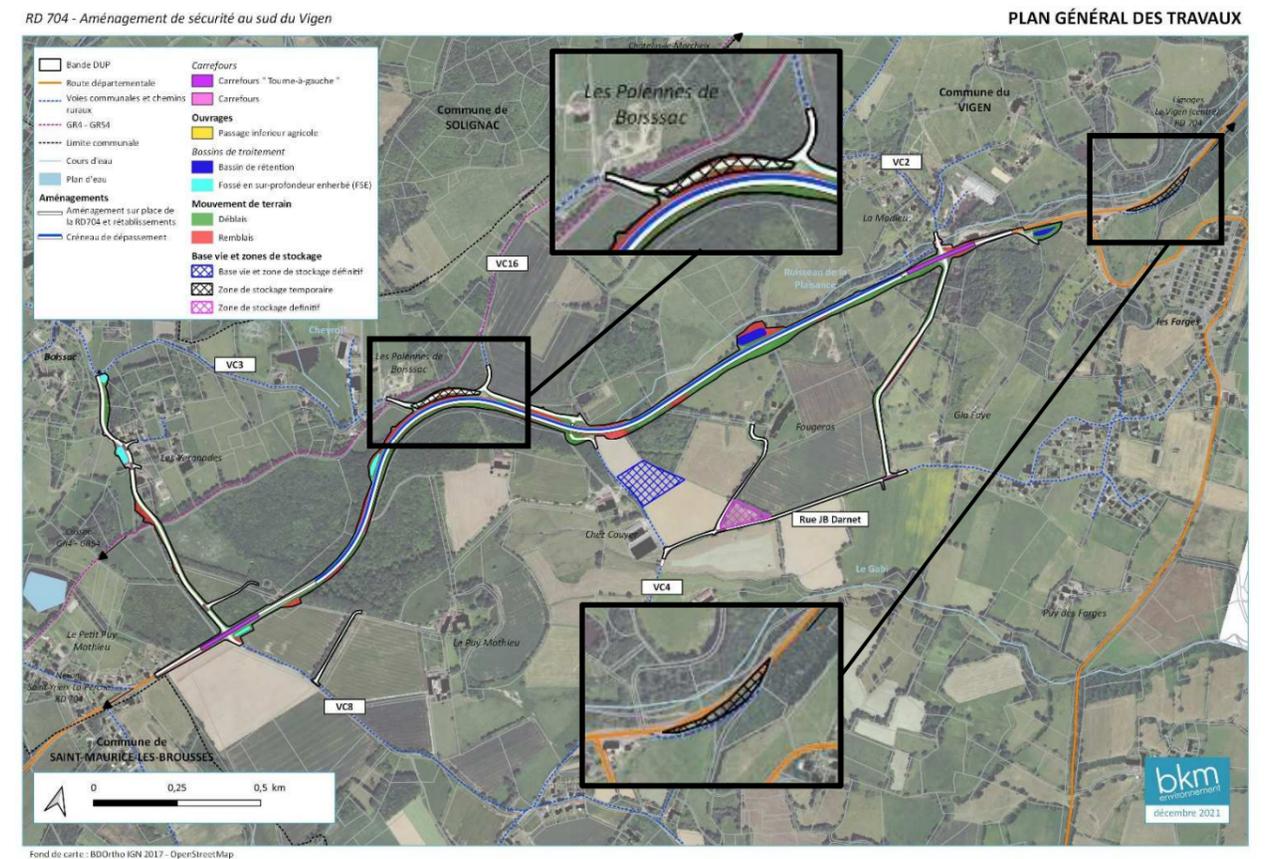
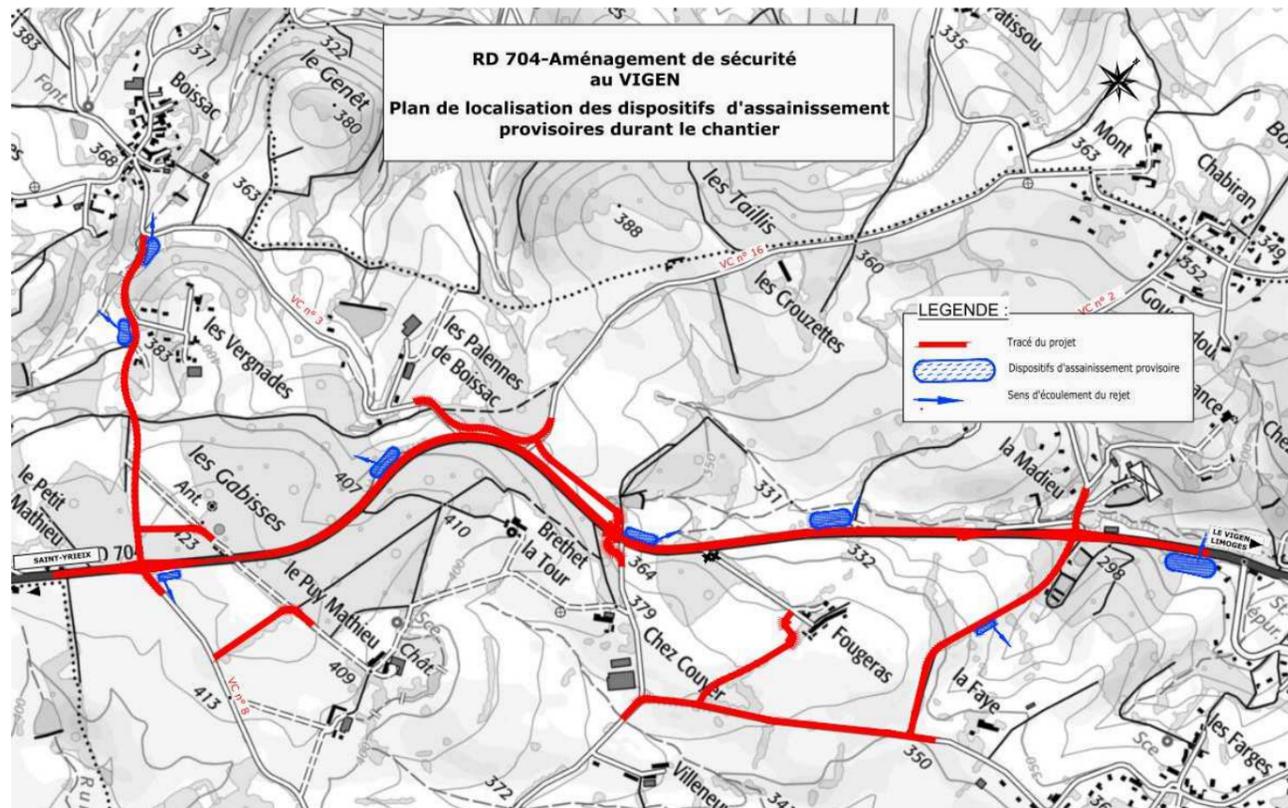
→ L'entretien des dispositifs d'assainissement provisoire devra être conforme à ce même guide.

A ce stade, l'assainissement provisoire prévu consiste à réaliser en début de chantier l'ensemble des bassins et FSE à leur emplacement définitif, avant les terrassements. En cas de précipitations durant cette phase des travaux, les eaux chargées en sédiments pourront ainsi être traitées sur l'ensemble du linéaire du chantier.

En termes de **terrassement**, le volume des déblais est estimé à 88 000 m<sup>3</sup> pour un volume de remblais de 41 000 m<sup>3</sup>. L'étude d'impact intègre une localisation des zones de stockage temporaires. **La MRAe demande au porteur de projet de justifier la localisation de celles-ci au regard de leurs enjeux environnementaux (milieu naturel, voisinage).**

→ Deux zones de stockage temporaires sont envisagées le long de la RD 704 :

- L'une est située au sud au niveau de la future voie de rétablissement de la VC n°3, créée depuis la VC n°16. Cette zone de stockage est située dans l'emprise du projet. Son impact a été étudié dans le cadre de l'analyse des incidences liées à l'emprise du projet et à la création de la voie de rétablissement de la VC n°3.
- L'autre au nord est située en dehors de l'emprise du projet sur un ancien délaissé routier. Ce secteur n'est pas porteur d'enjeux environnementaux. Il est coupé visuellement des lieux-dits « les Farges » et « le Renardières » par un espace boisé.



Charges polluantes annuelles véhiculées par les eaux de ruissellement et impact sur le milieu récepteur

Ruisseau de Ganne

Charges unitaires annuelles par ha imperméabilisée pour 1000 véhicules/jour							
Charge unitaires annuelles pour 1 ha et 1000 v/j	MES (kg)	DCO (kg)	ZN (kg)	Cu (kg)	Cd (kg)	Hap (kg)	
Site ouvert	40	40	0.4	0.02	0.002	0.0008	
Site restreint	60	60	0.2	0.02	0.001	0.00015	
Typologie du site (O pour ouvert et R pour restreint)							
Traffic (v/j)	12368						
Surface imperméabilisée (ha)	0.031						
Surface bassin versant naturel collectée (ha)	28						
Qualité du bassin versant naturel	Très bonne						
Qualité du cours d'eau	bonne						
Hauteur de pluie moyenne annuelle (m)	1.02						
Charges annuelles générées par le projet							
Charge unitaires annuelles pour 1 ha et 1000 v/j (kg)	MES	DCO	ZN	Cu	Cd	Hap	
Performance des ouvrages d'assainissement (%)	65	50	65	65	65	50	
Concentration moyenne produite par l'impluvium routier prenant en compte l'abattement produit par les ouvrages d'assainissement	19	27	0.18962	0.00943	0.00094	0.00005	
Concentration apportée par le bassin versant naturel	20	16	0.0034	0.00008	0.00000	0.00008	
Concentration moyenne en sortie de l'ouvrage	20	16	0.00355	0.00008	0.00000	0.00008	
Qualité résultante moyenne annuelle du rejet du projet dans le cours d'eau							

Impact maximal du rejet sur le milieu récepteur à l'aval immédiat du rejet

Hydrologie du cours d'eau récepteur							
Débit d'étiage quinquennal Qmna5	0.0005						
Hydrologie du projet							
Débit provenant de l'impluvium routier	Q10 : 0.01 ; Q1 (=0.4 x Q10) : 0.004						
Débit provenant de l'impluvium naturel	2.17 ; 0.868						
Niveau de qualité initiale (en % par rapport au seuil maximum de concentration de la classe de qualité)							
Cours d'eau	80%						
bassin versant naturel	80%						
Événement de pointe							
Concentration émise par l'impluvium routier (mg/l)	MES	DCO	ZN	Cu	Cd	Hap	
Qualité du bassin versant naturel (mg/l)	40	57	0.39625	0.01991	0.00199	0.00011	
Concentration résultante après rejet	20	16	0.0034	0.00008	0.00000	0.00008	
Qualité résultante à l'exutoire après rejet (Prise en compte de la dilution) pour un événement de pointe							

Charges polluantes annuelles véhiculées par les eaux de ruissellement et impact sur le milieu récepteur

Ruisseau de la Plaisance

Charges unitaires annuelles par ha imperméabilisée pour 1000 véhicules/jour							
Charge unitaires annuelles pour 1 ha et 1000 v/j	MES (kg)	DCO (kg)	ZN (kg)	Cu (kg)	Cd (kg)	Hap (kg)	
Site ouvert	40	40	0.4	0.02	0.002	0.0008	
Site restreint	60	60	0.2	0.02	0.001	0.00015	
Typologie du site (O pour ouvert et R pour restreint)							
Traffic (v/j)	12368						
Surface imperméabilisée RD 704 (ha)	4.10						
Surface bassin versant naturel collectée (ha)	131						
Qualité du bassin versant naturel	Très bonne						
Qualité du cours d'eau	bonne						
Hauteur de pluie moyenne annuelle (m)	1.02						
Charges annuelles générées par le projet							
Charge unitaires annuelles pour 1 ha et 1000 v/j (kg)	MES	DCO	ZN	Cu	Cd	Hap	
Performance des ouvrages d'assainissement (%)	65	50	65	65	65	50	
Concentration moyenne produite par l'impluvium routier prenant en compte l'abattement produit par les ouvrages d'assainissement	28	40	0.09431	0.00943	0.00047	0.00010	
Concentration apportée par le bassin versant naturel	20	16	0.0034	0.00008	0.00000	0.00008	
Concentration moyenne en sortie de l'ouvrage	20	17	0.00319	0.00008	0.00002	0.00008	
Qualité résultante moyenne annuelle du rejet du projet dans le cours d'eau							

Impact maximal du rejet sur le milieu récepteur à l'aval immédiat du rejet

Hydrologie du cours d'eau récepteur							
Débit d'étiage quinquennal Qmna5	0.0022						
Hydrologie du projet							
Débit provenant de l'impluvium routier	Q10 : 0.02 ; Q1 (=0.4 x Q10) : 0.008						
Débit provenant de l'impluvium naturel	5.4 ; 2.16						
Niveau de qualité initiale (en % par rapport au seuil maximum de concentration de la classe de qualité)							
Cours d'eau	80%						
bassin versant naturel	80%						
Événement de pointe							
Concentration émise par l'impluvium routier (mg/l)	MES	DCO	ZN	Cu	Cd	Hap	
Qualité du bassin versant naturel (mg/l)	60	85	0.19912	0.01991	0.00199	0.00021	
Concentration résultante après rejet	20	16	0.0034	0.00008	0.00000	0.00008	
Qualité résultante à l'exutoire après rejet (Prise en compte de la dilution) pour un événement de pointe							

La MRAe demande au porteur de projet de quantifier le niveau de pollution des rejets, de confirmer l'absence de dégradation de la qualité des eaux des différents cours d'eau et de préciser les modalités de contrôle des dispositifs d'assainissement en phase exploitation.

→ La charge de pollution chronique des eaux de ruissellement issues de la plate-forme routière a été calculée sur la base des recommandations établies par le SETRA dans son document de référence en date de juillet 2006.

Les calculs ont été établis sur la base d'un trafic de 12 368 véhicules par jour à l'horizon 2037 sur la RD 704 et de 300 véhicules par jour pour la voie de Boissac.

Des notes de calculs ont été produites en annexe 16 du Dossier Loi sur l'Eau :

Charges polluantes annuelles véhiculées par les eaux de ruissellement et impact sur le milieu récepteur

Ruisseau le Cheyrol

Charges unitaires annuelles par ha imperméabilisée pour 1000 véhicules/jour							
Charge unitaires annuelles pour 1 ha et 1000 v/j	MES (kg)	DCO (kg)	ZN (kg)	Cu (kg)	Cd (kg)	Hap (kg)	
Site ouvert	40	40	0.4	0.02	0.002	0.0008	
Site restreint	60	60	0.2	0.02	0.001	0.00015	
Typologie du site (O pour ouvert et R pour restreint)							
Traffic (v/j)	300						
Surface imperméabilisée (ha)	1.47						
Surface bassin versant naturel collectée (ha)	221						
Qualité du bassin versant naturel	Très bonne						
Qualité du cours d'eau	bonne						
Hauteur de pluie moyenne annuelle (m)	1.02						
Charges annuelles générées par le projet							
Charge unitaires annuelles pour 1 ha et 1000 v/j (kg)	MES	DCO	ZN	Cu	Cd	Hap	
Performance des ouvrages d'assainissement (%)	65	50	65	65	65	50	
Concentration moyenne produite par l'impluvium routier prenant en compte l'abattement produit par les ouvrages d'assainissement	0	1	0.00458	0.00023	0.00002	0.00000	
Concentration apportée par le bassin versant naturel	20	16	0.0034	0.00008	0.00000	0.00008	
Concentration moyenne en sortie de l'ouvrage	20	16	0.0037	0.00008	0.00000	0.00008	
Qualité résultante moyenne annuelle du rejet du projet dans le cours d'eau							

Impact maximal du rejet sur le milieu récepteur à l'aval immédiat du rejet

Hydrologie du cours d'eau récepteur							
Débit d'étiage quinquennal Qmna5	0.0038						
Hydrologie du projet							
Débit provenant de l'impluvium routier	Q10 : 0.02 ; Q1 (=0.4 x Q10) : 0.008						
Débit provenant de l'impluvium naturel	5.31 ; 2.124						
Niveau de qualité initiale (en % par rapport au seuil maximum de concentration de la classe de qualité)							
Cours d'eau	80%						
bassin versant naturel	80%						
Événement de pointe							
Concentration émise par l'impluvium routier (mg/l)	MES	DCO	ZN	Cu	Cd	Hap	
Qualité du bassin versant naturel (mg/l)	1	1	0.00966	0.00048	0.00005	0.00000	
Concentration résultante après rejet	20	16	0.0034	0.00008	0.00000	0.00008	
Qualité résultante à l'exutoire après rejet (Prise en compte de la dilution) pour un événement de pointe							

Les ouvrages de traitement prévus et décrits ci-dessous permettront d'obtenir un rejet compatible avec les objectifs de qualité. Le projet n'entraînera pas de dégradation de la qualité des eaux des différents cours d'eau.

➔ En phase exploitation, l'assainissement de la plate-forme routière tiendra compte de la sensibilité environnementale du milieu naturel afin de minimiser les impacts du projet, notamment sur les eaux superficielles, les eaux souterraines et les usages liés à ces ressources en eau.

De ce fait, les principes d'aménagement hydraulique retenus sont les suivants :

- Rétablissement des écoulements de thalwegs pour garantir la transparence hydraulique ;
- Protection des entonnements amont et aval des ouvrages de rétablissement hydraulique. Les rejets en aval se feront sous la forme de raccordement avec les réseaux hydrographiques existants ou d'encrochements avant restitution au milieu naturel ;
- Réseau d'assainissement étanche sur la RD 704 et non étanche sur les rétablissements routiers et le chemin agricole. Le type de fossé (engazonné ou revêtu) devra être vérifié par calculs lors de la phase projet ;
- Mise en place de bassins de rétention et de traitement ainsi que de Fossé en Sur-profondeur Enherbés (FSE) en amont de chaque exutoire du réseau d'assainissement. Ces ouvrages assureront une triple fonction :
  - ✓ Ecrêtement du débit de rejet,
  - ✓ Abattement de la pollution chronique par effet de décantation,
  - ✓ Confinement d'une éventuelle pollution accidentelle.

➔ L'entretien des ouvrages en phase exploitation sera assuré par le Département de la Haute-Vienne et la communauté urbaine de Limoges Métropole selon les domanialités des voiries concernées. Des opérations régulières d'entretien des ouvrages seront programmées pour garantir un bon écoulement des eaux et maintenir les performances d'épuration des fossés. Il s'agira :

- d'une surveillance périodique (plusieurs fois par an, après chaque gros événement pluvieux) permettant le nettoyage des fossés d'écoulement, l'enlèvement des flottants, la détection de produits suspects, ...
- de l'entretien des ouvrages d'écêtement qui comprend :
  - ✓ l'enlèvement des matières sédimentées par curage. Le devenir des boues (épandage, transport en décharge agréée, ...) est fonction de leur teneur en métaux lourds notamment. La fréquence des curages sera fonction du remplissage constaté des ouvrages.
  - ✓ le fauchage de la végétation dans les fossés enherbés.

La fréquence de ces interventions doit être régulière et adaptée en fonction des constats effectués pendant les visites de surveillances lors de la première année de fonctionnement. Les opérations d'entretien seront effectuées selon un programme annuel.

L'entretien des ouvrages hydrauliques commence par une information du personnel afin que ce dernier puisse connaître et comprendre le fonctionnement du réseau de collecte et des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée.

Une surveillance régulière des ouvrages sera assurée de manière à prévenir toute perturbation.

Le guide technique du SETRA d'aout 2007 intitulé « Pollution d'origine routière – conception des ouvrages de traitement des eaux » récapitule selon le tableau suivant les fréquences d'interventions et d'entretiens à réaliser sur les différents ouvrages de traitement et de gestion des eaux pluviales.

Domaine d'action	Bassin	Equipements			
		By-pass	Grille à barreaux	Dispositifs d'obturation (vannes)	Ouvrage de régulation
Végétation	Fauchage 1 à 2 fois par an Faucardage tous les 2 à 3 ans				
Nettoyage	Enlèvement des déchets 2 à 4 fois par an	Enlèvement des déchets et des végétaux 2 fois/an	2 à 4 fois par an	2 à 4 fois par an	2 à 4 fois par an
Entretien spécifique		Tous les 3 ans		2 fois par an	
Etanchéité	Contrôle tous les 2 à 5 ans			1 fois par an	
Capacité hydraulique	Contrôle des caractéristiques après 1, 3, 6 et 10 ans de mise en service puis tous les 3 à 5 ans				
Curage	Si la capacité hydraulique est insuffisante Si le volume mort est insuffisant Après une pollution accidentelle	De la canalisation si la capacité hydraulique est insuffisante			Si capacité hydraulique est insuffisante

*Fréquences d'entretien*

## Milieu naturel

La MRAe demande au porteur de projet de présenter un diagnostic des continuités écologiques interceptées par les voiries concernées par les travaux, et d'analyser la possibilité d'améliorer ces dernières pour la prise en compte des mammifères semi-aquatique, notamment la loutre d'Europe. Les modalités retenues dans les nouveaux ouvrages hydrauliques mériteraient également d'être présentées et justifiées.

→ Deux continuités écologiques majeures interceptées par les voiries ont été mises en évidence :

- Une continuité aquatique représentée par le ruisseau de Plaisance, utilisée notamment par les mammifères semi-aquatiques ; elle est interceptée par le rétablissement de la VC n°2. Un nouvel ouvrage hydraulique sera construit dont le profil en long respecte la pente naturelle du cours d'eau pour une meilleure transparence piscicole. Il intègre également un passage sécurisé en banquette de 1,5 m de large pour la petite faune, dont les mammifères semi-aquatiques patrimoniaux comme la Loutre d'Europe, qui fréquentent de manière assidue le bassin versant.
- Une continuité écologique terrestre représentée par une haie arborée large utilisée par les chiroptères lors de leurs déplacements (route de vol), interceptée par la RD704, entre Fougéras et La Madieu. Cette continuité sera rétablie grâce à la mise en place d'un « tremplin vert » : arbres de haut jet plantés en bordure de la route, de chaque côté, pour inciter les animaux à prendre de la hauteur aux abords de la route.

→ L'ouvrage hydraulique créée sur le ruisseau de Plaisance aura les caractéristiques suivantes :

- Type : ouvrage cadre
- Largeur : 3 à 4 m
- Hauteur : 2 m
- Largeur de la banquette = 2 m
- Hauteur de la banquette = 0.5 m
- Pente : 5.4 %

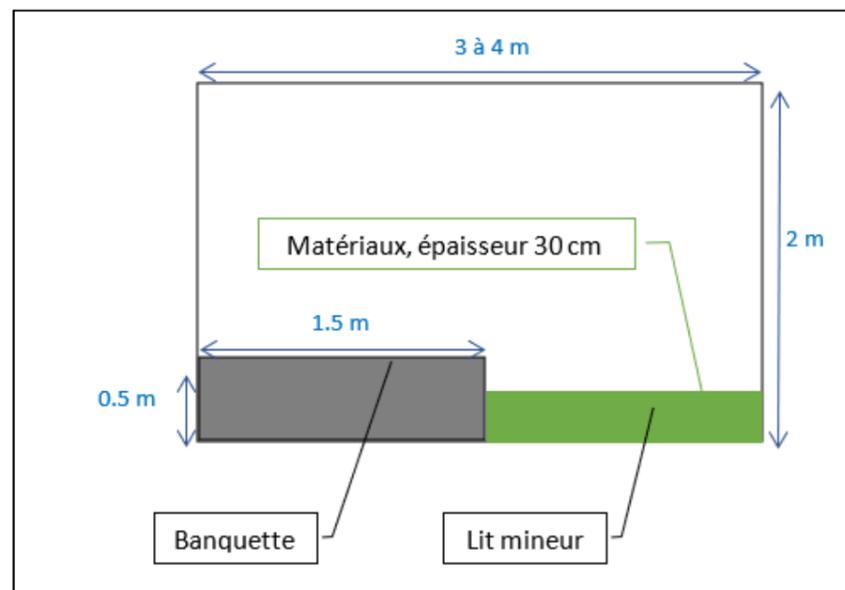


Schéma de l'ouvrage hydraulique sur le ruisseau de Plaisance

La banquette prévue dans l'ouvrage aura un rôle de corridor biologique vis-à-vis de la petite faune.

La MRAe demande au porteur de projet d'actualiser ce bilan au regard des compléments sollicités sur le diagnostic des zones humides, et d'adapter les mesures d'évitement et réduction en conséquence, voire le cas échéant les mesures de compensation.

→ Le bilan du projet sur les zones humides sera actualisé au vu des résultats des compléments d'investigation réalisés dans le cadre de l'élaboration du dossier de déclaration loi sur l'eau (voir plus haut). Les mesures d'évitement et de réduction, le cas échéant de compensation seront adaptées en conséquence.

La MRAe recommande au porteur de projet de préciser les modalités de suivi (en phase travaux et durant les premières années d'exploitation) des zones humides recensées à proximité du projet et de prévoir des mesures supplémentaires en cas d'incidences négatives.

→ En phase travaux, un suivi des mesures d'évitement et de réduction sera effectué par un écologue : vérification de l'efficacité de la mise en défens des zones humides recensées à proximité du projet, vérification de la localisation des aires de chantier et de stockage des terres en dehors des zones humides, vérification des mesures prises afin de limiter la pollution des eaux en phase de chantier.

En phase d'exploitation, un suivi de l'évolution des habitats des zones humides recensées à proximité du projet sera réalisé :

- relevés de la hauteur de la végétation par strate,
- identification et cartographie des habitats (référentiels Eunis, Corine Biotopes) et comparaison avec l'analyse de l'état initial du présent dossier,
- relevés des taux de recouvrement des espèces végétales indicatrices des zones humides, par strate.

Ces suivis seront réalisés sur les années à N+1, N+3, N+5, N+10, N+15, N+20, N+25, N+30 après la mise en service de la route.

**Il conviendrait que le porteur de projet caractérise le gain écologique attendu par les mesures de compensation, en référence au guide du dimensionnement de la compensation écologique<sup>6</sup> du Ministère de la Transition Ecologique, réalisé en lien avec l'Office français de la Biodiversité.**

Le projet prévoit une gestion des mesures de compensation sur une durée de **30 ans**. L'article L163-1 du Code de l'Environnement rappelle à ce propos que les mesures de compensation doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. **Il convient pour le porteur de projet de préciser les modalités retenues pour respecter ces dispositions au-delà des 30 ans (les constructions projetées s'inscrivant assurément dans un terme bien plus lointain)**. En tout état de cause, il est rappelé que l'évitement des secteurs à enjeux doit être privilégié en tout premier lieu, dès la conception du projet.

➔ Les mesures de compensation et le gain écologique attendu sont décrits en détail dans le dossier de dérogation espèces protégées. Ils sont repris dans le dossier d'enquête préalable à la DUP :

- **Mesure MC3.1b : Abandon ou forte réduction de toute gestion : îlots de sénescence**

**Espèces concernées :** *Grand capricorne, chiroptères arboricoles, Genette commune, Ecureuil roux, oiseaux arboricoles, amphibiens des milieux boisés*

**Localisation :** Parcelles compensatoires de Ligoure

**Gain écologique généré par la compensation :**

L'application de la mesure de compensation devrait permettre de :

- créer/pérenniser des arbres hôtes et des habitats favorables aux chiroptères et aux coléoptères (notamment au Grand capricorne) ;
- créer/pérenniser des habitats favorables aux oiseaux forestiers, aux mammifères des milieux boisés...

Espèces cibles	Etat initial (avant compensation)			Etat futur (après compensation)			Bilan
	Superficie d'habitat favorable	Etat de conservation	Dynamique	Superficie d'habitat favorable	Etat de conservation	Dynamique	
Chiroptères et coléoptères ( <i>Grand capricorne</i> ) et espèces des milieux boisés	14,2 ha	Bon	Peu favorable	4 ha	Bon	Favorable	Milieux propices au développement d'arbres hôtes

Le gain écologique obtenu grâce à cette mesure de compensation est donc l'amélioration de milieux propices au développement d'arbres hôtes favorables aux chiroptères et aux coléoptères. Le ratio sera de 8,6 pour les chiroptères et 11,4 pour le Grand capricorne, ce qui est nettement supérieur au ratio attendu lors de l'évaluation des impacts résiduels.

- **Mesure MC1.1a (1) : Création ou renaturation d'habitats favorables pour la reproduction des amphibiens**

**Espèces concernées :** *Amphibiens (Alyte accoucheur Grenouille agile, Triton marbré, Triton palmé et Salamandre tachetée)*

**Localisation :** Parcelles compensatoires de Ligoure

**Gain écologique généré par la compensation :**

L'application de la mesure de compensation devrait permettre de :

- de créer de nouveaux habitats de reproduction pour les amphibiens et d'augmenter le nombre de zones de reproduction favorables à ce groupe sur la parcelle ;
- de favoriser la présence d'autres espèces faunistiques liées aux milieux aquatiques et humides (libellules, certains reptiles...).

Espèces cibles	Etat initial (avant compensation)			Etat futur (après compensation)			Bilan
	Superficie d'habitat favorable	Etat de conservation	Dynamique	Superficie d'habitat favorable	Etat de conservation	Dynamique	
<i>Sonneur à ventre jaune</i>	Nulle	-	-	2 x 4 mares < 10m <sup>2</sup>	Bon	Favorable	Milieux propices à la reproduction de l'espèce et au développement de la population
<i>Autres espèces d'amphibiens</i>	Nulle	-	-	1 mare < 30m <sup>2</sup>	Bon	Favorable	Milieux propices à la reproduction des espèces et au développement des populations

Le gain écologique obtenu grâce à cette mesure de compensation est donc la création d'habitats de reproduction d'amphibiens inexistants dans la zone de compensation de la forêt de Ligoure. Cette mesure sera très bénéfique à la présence d'amphibiens et permettra ainsi de compenser l'habitat terrestre d'amphibiens impacté par le projet, en complément de la mesure compensatoire précédente.

- **Mesure MC1.1a (2) : Plantations et/ou restauration de haies bocagères et espaces de transition (fourrés)**

**Espèces concernées :** *Avifaune des milieux bocagers, reptiles, amphibiens*

**Localisation :** En périphérie du projet, Parcelles compensatoires de Ligoure dans les milieux ouverts

**Gain écologique généré par la compensation :**

L'application de la mesure de compensation devrait permettre de :

- créer de nouveaux habitats terrestres pour les amphibiens et des habitats pour les oiseaux et reptiles,
- créer des corridors favorables à la faune.

Espèces cibles	Etat initial (avant compensation)			Etat futur (après compensation)			Bilan Gain écologique
	Superficie d'habitat favorable	Etat de conservation	Dynamique	Superficie d'habitat favorable	Etat de conservation	Dynamique	
Avifaune des milieux bocagers, amphibiens, reptiles	8,45 ha	MOYEN	Peu favorable	8,45 ha	Bon	Favorable	Milieux propices aux espèces des milieux bocagers

- **Mesure MC1.1b : Aménagement ponctuel (abris ou gîtes artificiels pour la faune) complémentaire à une autre mesure en faveur des amphibiens**

**Espèces concernées :** Amphibiens (*Alyte accoucheur Grenouille agile, Triton marbré, Triton palmé et Salamandre tachetée*)

**Localisation :** Parcelles compensatoires de Ligoure

**Gain écologique généré par la compensation :**

L'application de la mesure de compensation décrite ci-dessus devrait permettre de créer de nouveaux habitats terrestres pour les amphibiens.

Espèces cibles	Etat initial (avant compensation)			Etat futur (après compensation)			Bilan Gain écologique
	Superficie d'habitat favorable	Etat de conservation	Dynamique	Superficie d'habitat favorable	Etat de conservation	Dynamique	
Avifaune des milieux bocagers, amphibiens, reptiles	8,45 ha	MOYEN	Peu favorable	8,45 ha	Bon	Favorable	Milieu propice aux espèces des milieux bocagers

- **Bilan des mesures compensatoires en faveur des espèces de faune protégée**

Le gain écologique obtenu grâce aux parcelles de compensation étant de 14,24 ha de milieux boisés et 8,45 ha de milieux ouverts et semi-ouverts, les mesures de compensation prévues par le Maître d'ouvrage paraissent de nature à maintenir les populations d'espèces protégées dans un état favorable de conservation.

➔ La durée de 30 ans pour la gestion des parcelles de compensation est une durée minimale. L'objectif du Conseil Départemental est d'assurer la pérennité des mesures compensatoires qui seront mises en place sur la zone de compensation de la forêt de Ligoure, elle-même classée Espace Naturel Sensible du Département de la Haute-

Vienne. Les parcelles nouvellement acquises au titre des mesures viendront conforter cet ENS, et auront vocation à être conservées dans le patrimoine départemental au-delà des préconisations.

### Milieu humain

L'objectif affiché par le projet est de **sécuriser les déplacements** pour les usagers de la RD704 en interdisant les accès directs, en créant 2 carrefours plans et en créant un créneau de dépassement. Les impacts attendus du projet en matière de déplacement sont ainsi estimés positifs par l'étude d'impact. **La MRAe demande au porteur de projet de préciser les mesures visant à faciliter et à sécuriser les déplacements doux (cyclistes et piétons).**

La RD 704 est un grand axe économique selon la politique routière du Département, et elle constitue à ce titre un axe structurant.

Les derniers comptages routiers ont fait apparaître :

- un taux de poids lourds de 4% au niveau de l'aménagement,
- une V85 (vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des véhicules) de 94 km/h dans le sens Saint-Yrieix – Le Vigen, et de 82 km/h dans l'autre sens, la vitesse étant limitée à 80 km/h,
- un trafic supérieur à 9000 véhicules/jour.

Conformément aux recommandations du CEREMA, seule une piste cyclable ou une voie verte pourrait être envisagée pour faire transiter les cyclistes par cet axe, si les vitesses réellement pratiquées étaient bien de 70 à 80 km/h, ce qui n'est pas le cas ici.

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DEBIT CYCLISTE SOUHAITE (EN NOMBRE DE VELOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérivée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérivée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITE		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Extrait du guide CEREMA "Rendre sa voirie cyclable", Mai 2021

C'est pourquoi plusieurs liaisons cyclables sont envisagées sur le réseau routier secondaire situé à proximité du projet.

Tout d'abord, le Département organise et aménage des itinéraires cyclables en collaboration avec les collectivités locales. La V56, inscrite au schéma national des véloroutes, et reliant la Meuse aux Pyrénées-Atlantiques traverse le territoire de la commune du Vigen via les RD 32 et 32A moins empruntées. Cet itinéraire doit faire l'objet d'une pose de signalisation dans le courant de l'année 2022.



Tracé de la V56 sur la commune du Vigen

De plus, le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDIAC) de Limoges Métropole identifie bien la portion objet de l'aménagement dans ses principaux projets d'itinéraires. Cependant, une alternative plus sécurisée est également identifiée par la rue Jean-Baptiste Darnet, recalibrée dans le cadre du projet, puis le lotissement des Farges côté sud-est. Ce tracé permet de n'emprunter la RD 704 que sur une faible portion, dans l'entrée du bourg du Vigen.

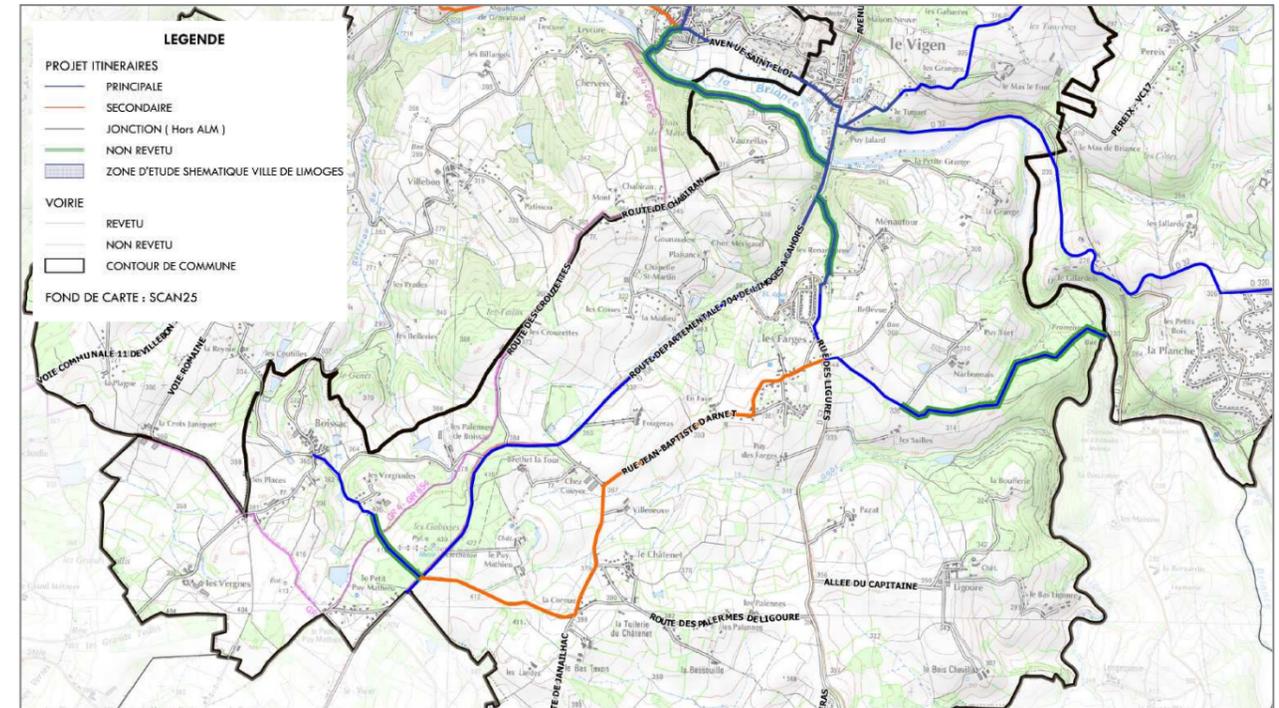


Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDIAC) de Limoges Métropole

Pour autant, le projet intègre bien des mesures afin de faciliter et sécuriser les déplacements doux avec la création d'une bande multifonctionnelle par l'adaptation de la structure de l'accotement de la voie descendante de la section courante, sachant que l'implantation d'une piste cyclable ou d'une voie verte aurait nécessité des emprises plus étendues et une artificialisation plus importante.

**La MRAe recommande au porteur du projet d'envisager une amélioration la situation des points noirs du bruit, même s'il n'est pas tenu réglementairement de le faire selon la page 261 du dossier.**

→ Les deux habitations identifiées en points noirs du bruit sont situées au lieu-dit « Petit Puy Mathieu », en dehors du projet lui-même, sur une zone de raccordement du projet à l'actuelle RD 704. Le projet d'aménagement est par ailleurs conforme à la réglementation sur le bruit, Il n'est donc pas prévu la mise en place de mesures acoustiques sur ces deux habitations dans le cadre de l'opération.

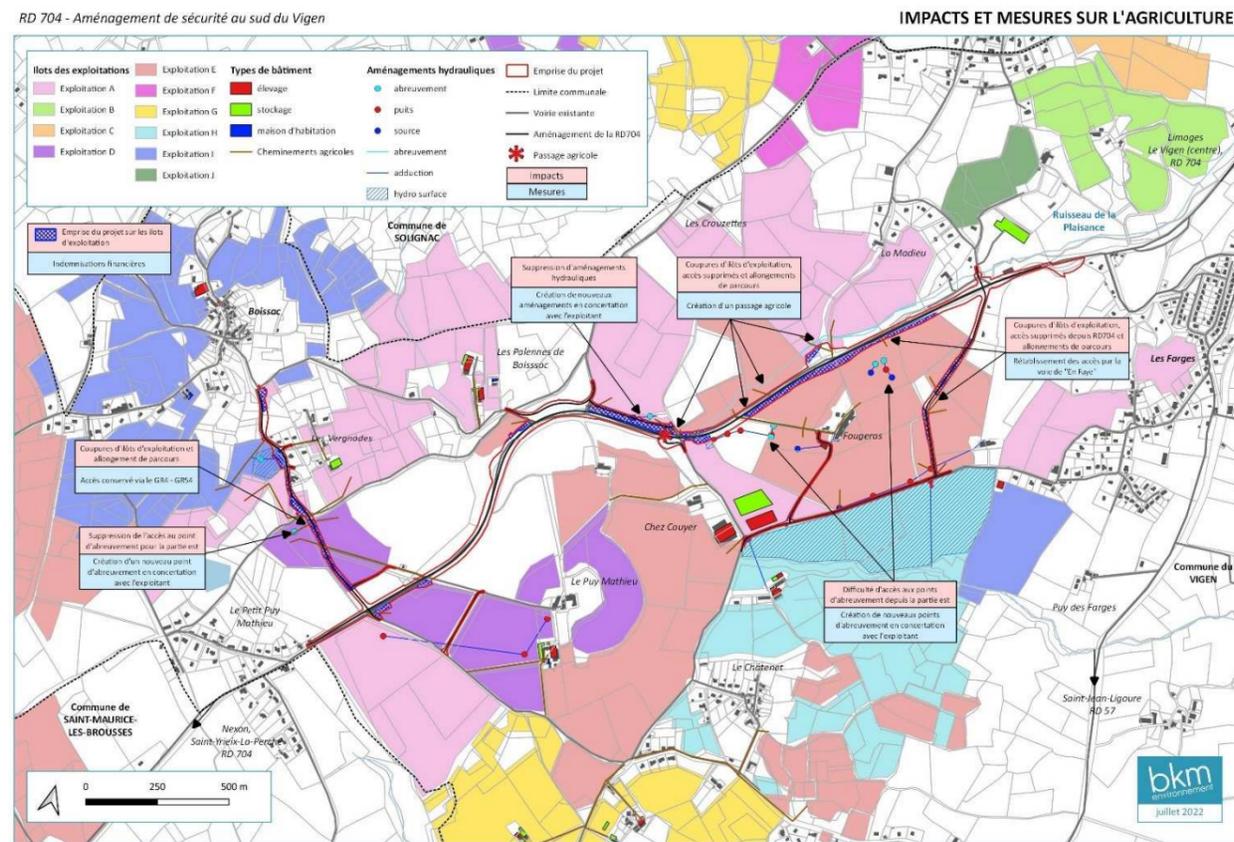
Concernant l'agriculture, le projet s'implante sur une surface estimée à 5,94 ha de terres agricoles, constituées de prairies fourrage (sur 4,35 ha), de céréales (sur 1,38 ha) et autres (0,12 ha). La réalisation du projet (intégrant les voies de rétablissement) affecte 4 exploitations agricoles dont 2 de manière significative (impact évalué à fort selon le tableau figurant en page 254 de l'étude). Le porteur de projet propose plusieurs mesures en page 255 :

- indemnités en fonction de la superficie de terres agricoles prélevées et leur valeur,
- aménagement foncier éventuel, bien que celui-ci semble écarté selon l'étude d'impact dans la partie figurant en page 309 relative à l'analyse de ses incidences environnementales,
- création de points d'eau de substitution et/ou rétablissement des aménagements hydrauliques

Le détail de ces mesures reste peu précis, ce qui ne permet pas d'apprécier l'incidence du projet sur les exploitations agricoles touchées par le projet. **La MRAE demande que des compléments soient apportés sur cet enjeu.**

Les impacts sur les exploitations agricoles sont analysés dans le tableau 95 du dossier DUP p 264-265. L'étude agricole complète réalisée par la Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne est annexée au dossier DUP en annexe H11.

La carte « Impacts sur les ilots d'exploitations » a été remplacée par la cartographie « Impacts et Mesures sur les exploitations agricoles » figurant ci-après. Les mesures agricoles sont précisées en fonction de la nature de l'impact et localisées afin d'identifier les exploitations concernées.



Fond de carte : Cadastre 2019  
Sources : Données "Etude agricole - Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne, 2020", traitement des impacts et mesures : BKM Environnement

**La MRAE demande au porteur de projet de démontrer la manière dont le projet s'intègre dans la stratégie du Plan Climat Air Energie Territorial.**

La Communauté Urbaine de Limoges Métropole, à laquelle appartient la communes du Vigen a élaboré un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Ce document stratégique et opérationnel a pour finalité la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire à ses effets.

Les ambitions principales fixées par la stratégie territoriale du PCAET de Limoges Métropole portent sur les principaux secteurs consommateurs d'énergie et émetteurs de gaz à effet de serre, à savoir le parc bâti (54 % des consommations) et les transports (35 % des consommations). Ils devront chacun réduire d'environ 75 % leurs émissions de gaz à effet de serre à horizon 2050.

Dans le cadre de l'étude d'impact, des modélisations des émissions de CO<sub>2</sub> (principal gaz à effet de serre) ont été réalisées à partir du logiciel COPCETE, en 2017 (état initial) et en 2043 (20 ans après la mise en service de l'aménagement). Les trafics en 2043 ont été calculés en prenant pour hypothèse une augmentation de 0,4 % sur la période 2017-2023, jusqu'à la mise en service en 2023, puis une augmentation de + 0,5 % par an jusqu'en 2043.

Les résultats ont mis en évidence, malgré l'augmentation du trafic, une baisse des émissions de CO<sub>2</sub> en 2043 avec l'aménagement par rapport à la situation initiale de 2017.

Années	Situation initiale (2017)	Situation future 2043 avec aménagement
<b>Emissions de CO<sub>2</sub> (en tonne)</b>	5,33	4,51

Le projet ne remet donc pas en cause la stratégie de réduction des gaz à effet de serre fixée par le PCAET de Limoges Métropole à horizon 2050.

**La MRAe recommande de montrer la cohérence de la mise en compatibilité du PLU avec les objectifs du PDU en matière de diminution du trafic automobile et de progression de la part modale des transports en commun et des modes actifs.**

Le Plan de Déplacements Urbains de Limoges Métropole a été adopté en conseil communautaire le 22 novembre 2019. Le PDU vise notamment à mieux répartir les différents modes de transport sur le territoire de Limoges Métropole. Les élus ont ainsi fixé des objectifs ambitieux en termes de répartition des déplacements par mode.

Les objectifs visent à ce que le système de mobilité soit en mesure d'absorber une augmentation des flux d'environ 10% tout en prolongeant la baisse tendancielle de la part modale de la voiture et des distances parcourues en voiture.

Le PDU définit un plan d'actions selon 3 axes stratégiques :

AXE A Développer les offres de mobilité	AXE B Accompagner et encourager la transition	AXE C Réduire les nuisances
<p>Le réseau de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>à Limoges et dans la continuité du tissu urbain</li> <li>sur le territoire communautaire</li> <li>interurbain routier et ferroviaire</li> </ul> <p>Un territoire favorable au vélo et à la marche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Déployer le plan vélo</li> <li>Déployer une palette complète de services vélo</li> <li>Faciliter et encourager la marche à pied</li> </ul> <p>De nouvelles offres</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelles mobilités</li> <li>Développer une logistique urbaine durable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer le dialogue entre collectivités</li> <li>Développer les pôles d'échanges</li> <li>Tarifification, billettique, information multimodale</li> <li>Politique de Stationnement</li> <li>Communiquer et animer les démarches collectives</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser les impacts des nouveaux besoins en infrastructure</li> <li>Réduire les vitesses pour limiter les nuisances</li> <li>Développer l'électromobilité et favoriser les véhicules propres</li> <li>Repenser les usages et paysages des espaces de déplacements</li> </ul>

La compatibilité de la procédure de mise en compatibilité du PLU du Vigen avec le PDU est analysée dans le tableau ci-après. En vis-à-vis des mesures du PDU, est indiqué en quoi la procédure d'évolution du PLU lié au projet est compatible avec le PDU.

Objectifs	Mesures	Compatibilité de la MECDU avec la mesure du PDU
Axe C : Agir sur le cadre de vie et réduire les nuisances		
14 Maîtriser les impacts des nouveaux besoins en infrastructure :	<p>Mesure 1 : Limiter les créations de voiries et de stationnement dans les opérations nouvelles</p> <p>Mesure 2 : Accompagner et capitaliser sur les principes de mutualisation du stationnement</p> <p>Mesure 3 : Concevoir les voies (y compris les voies vertes) et les stationnements dans une approche environnementale</p>	<p>Les impacts environnementaux du projet sont maîtrisés par le biais de la mise en place des mesures ERC décrites dans l'étude d'impact du projet et l'évaluation environnementale de la MECDU du Vigen.</p> <p>En matière de matériaux, le Conseil Départemental de la Haute-Vienne a modifié le cahier des charges techniques particulières (CCTP) portant sur les travaux routiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Imposition d'un taux de 30 % minimum d'enrobés recyclés devant être utilisé par les entreprises,</li> <li>Possibilité de réaliser des remblais avec des matériaux du BTP.</li> </ul> <p>L'objectif de ces mesures est d'améliorer le bilan carbone et de préserver les ressources naturelles.</p>
15 Réduire les vitesses pour limiter les nuisances	<p>Mesure 1 : Réduire la vitesse autorisée sur la RD</p> <p>Mesure 2 : Réduire la vitesse autorisée sur l'A20</p> <p>Mesure 3 : Réduire les vitesses dans le tissu urbain</p>	Le projet n'est pas concerné par cette mesure.

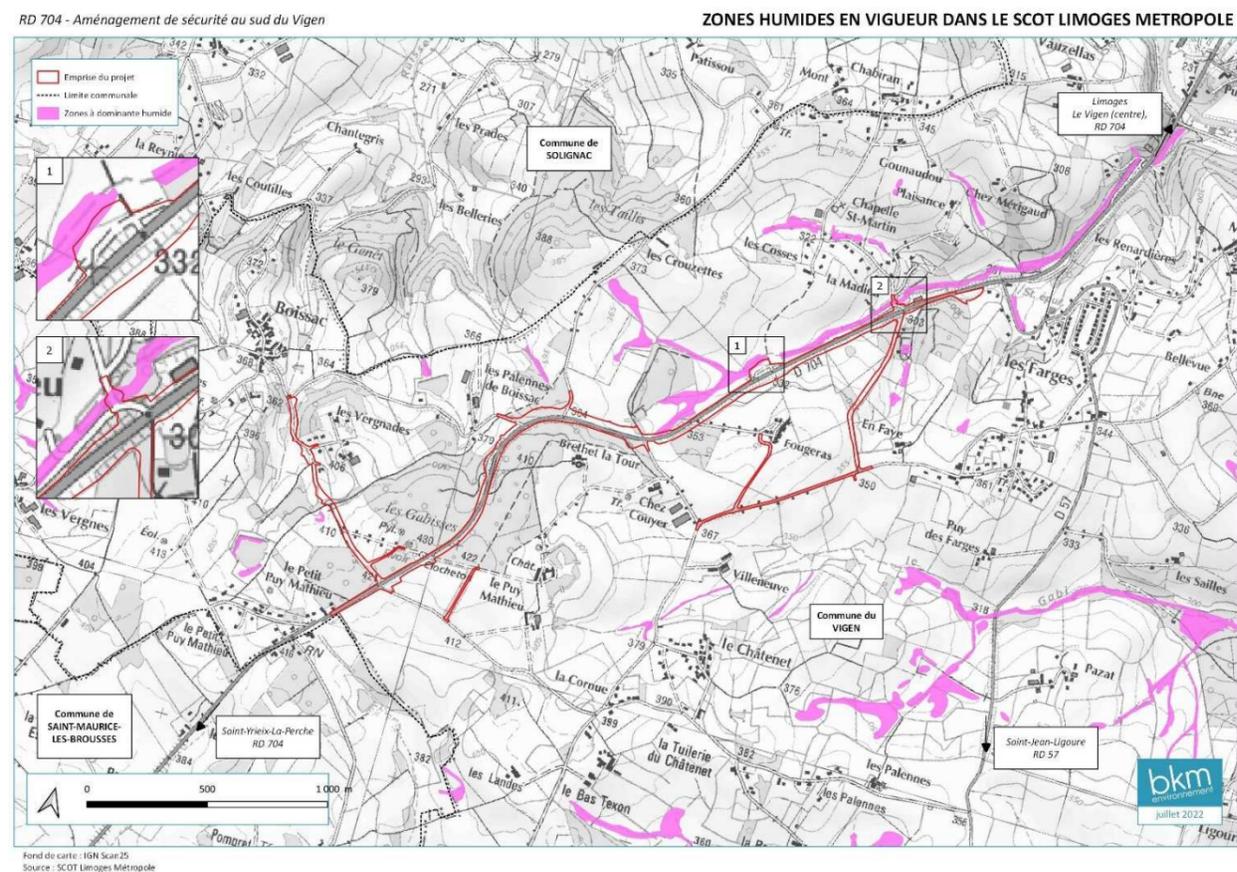
Le projet est compatible avec le PDU de Limoges Métropole.

Concernant la **santé**, le dossier indique que 11 habitations seront exposées aux polluants atmosphériques liés au trafic de la RD 709 et conclut à l'amélioration de la situation en 2043 par rapport à la situation actuelle en raison des évolutions technologiques du parc roulant. **La MRAe recommande, pour éclairer le public sur les effets du projet sur la qualité de l'air et la santé, d'introduire dans le résumé non technique la comparaison des situations en 2043 avec et sans aménagement.**

Le résumé non technique est complété avec le paragraphe suivant : En revanche, en 2043, dans la situation avec aménagement les émissions augmenteront par rapport à la situation sans aménagement pour la majorité des polluants, sauf pour le benzène, les composés organiques volatils et le butadiène. La hausse s'explique par l'augmentation du taux annuel de croissance du trafic dans le cas de la réalisation du projet, qui passe de +0,4% à +0,5 %, et par l'augmentation de la vitesse à 90 km/h sur le tronçon avec voie de dépassement. Le renouvellement du parc automobile et les progrès technologiques des véhicules automobiles ne permettront pas de compenser les émissions supplémentaires liées au changement des conditions de circulation sur la RD 704.

**La MRAe recommande de démontrer la cohérence du projet avec l'objectif de préservation des zones humides en vigueur dans le SCoT.**

Le SCoT de l'agglomération de Limoges a été approuvé le 7 juillet 2021. Les zones humides en vigueur dans le SCoT figurent sur la carte suivante :



En matière de zones humides, le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT fixe l'orientation 108 « Protéger les zones humides » en :

- interdisant toute construction ou tout aménagement susceptible d'entraîner leur dégradation, l'altération de leur fonctionnalité ou leur destruction,
- autorisant sous conditions, les constructions d'intérêt collectif ou bien les aménagements participant à la valorisation écologique, paysagère, pédagogique, des espaces et des milieux humides. Ces aménagements ne devront pas porter atteinte aux zones d'intérêt écologique majeur. Les impacts du projet devront être réduits et conditionnés à la possibilité de compenser la perte de fonctionnalité de la zone humide à raison de 200% sur le même bassin versant et avec les mêmes fonctionnalités.

L'aménagement de sécurité de la RD 704 au sud du Vigen est une construction d'intérêt collectif. Il est donc autorisé à condition de ne pas porter atteinte aux zones d'intérêt écologique majeur délimitées dans le SCoT. Le

projet entraînera une emprise sur une surface de 0,14 ha de zones humides en vigueur dans le SCoT et de 0,106 ha de milieux humides identifiés dans le cadre de l'étude d'impact (cartographie plus précise) :

- De la ripisylve du ruisseau de Plaisance (113 m<sup>2</sup> impactés) au niveau du franchissement de la RD 704 sur le ruisseau à l'intersection avec la VC2. Notons que des travaux de restauration de la continuité écologique sont prévus sur l'ouvrage actuel de franchissement du cours d'eau, ce qui va dans le sens d'un impact globalement positif sur le milieu naturel à l'endroit du ruisseau.
- De 97 m<sup>2</sup> de mégaphorbiaie méso-eutrophe au nord de la nouvelle voie de desserte de Boissac ;
- De 831 m<sup>2</sup> de formations à joncs en bordure de la RD 704 sur le secteur Fougeras.

Les impacts seront réduits et affecteront très ponctuellement ces milieux. Des mesures de compensation seront mises en œuvre en appliquant un ratio de 2 pour 1, soit 0,21 ha sur le même bassin versant.

**La MRAe demande au porteur de projet d'expliquer les raisons ayant conduit à augmenter sensiblement l'emplacement réservé prévue pour l'opération, en détaillant les modifications apportées de manière cartographique<sup>9</sup>.**

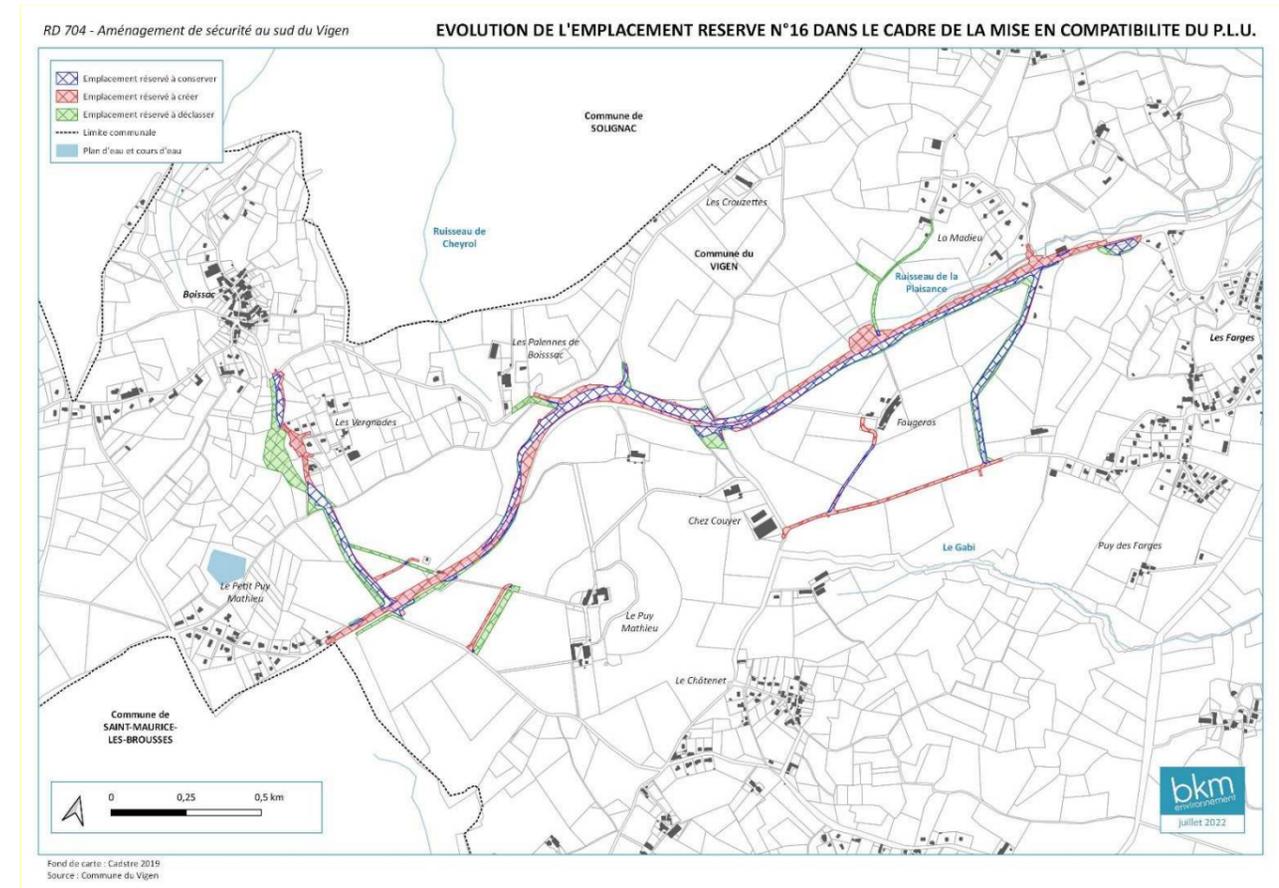
→ La mise en compatibilité du PLU accroît l'emplacement réservé n° 16 de 6 ha. Celui-ci passe d'une surface de 11,2 ha (112 406 m<sup>2</sup>) à 17,2 ha (172 652 m<sup>2</sup>). L'augmentation de l'ER est liée :

- en premier lieu à une erreur de calcul lors de la précédente mise en compatibilité du PLU en 2015. L'emplacement réservé n°16 actuellement en vigueur a une surface de 14 ha (140 424 m<sup>2</sup>) et non 11,2 ha (112 406 m<sup>2</sup>). Cet élément est précisé dans le dossier de mise en compatibilité du PLU. L'accroissement lié à la modification du projet est donc de 3,1 ha (31 933 m<sup>2</sup>)
- A l'élargissement de la plate-forme routière de la RD 704 par rapport au projet soumis à enquête publique en 2015. La plate-forme complète de l'aménagement de sécurité de la RD 704 présente une largeur minimale de 22,5 m contre 20,25 m dans le projet de 2015. Cet élargissement est dû à la création d'une bande multifonctionnelle de 2,25 m de large dans le sens descendant pour répondre aux enjeux de déplacements doux.
- L'accroissement des emprises est également lié au recalibrage de la rue JB Darnet, demandé par la commune, qui présente une chaussée de 4 m de large, et 2 accotements respectivement de 1,5 m et 3 m de large, permettant la récupération des eaux, et également le croisement des poids lourds.

Toutefois, il est à noter que la surface de l'emplacement réservé est à nuancer car elle prend en compte pour des raisons de lisibilité cartographique du plan de zonage du PLU, les chaussées existantes de la RD 704, de la voie JB Darnet et du chemin des Vergnades. Les surfaces artificialisées se réduisent donc à l'élargissement de la voie et aux accotements nécessaires à la création d'une voie supplémentaire dans le sens montant, ainsi qu'aux voies nouvelles de rabattement, soit environ 10 hectares.

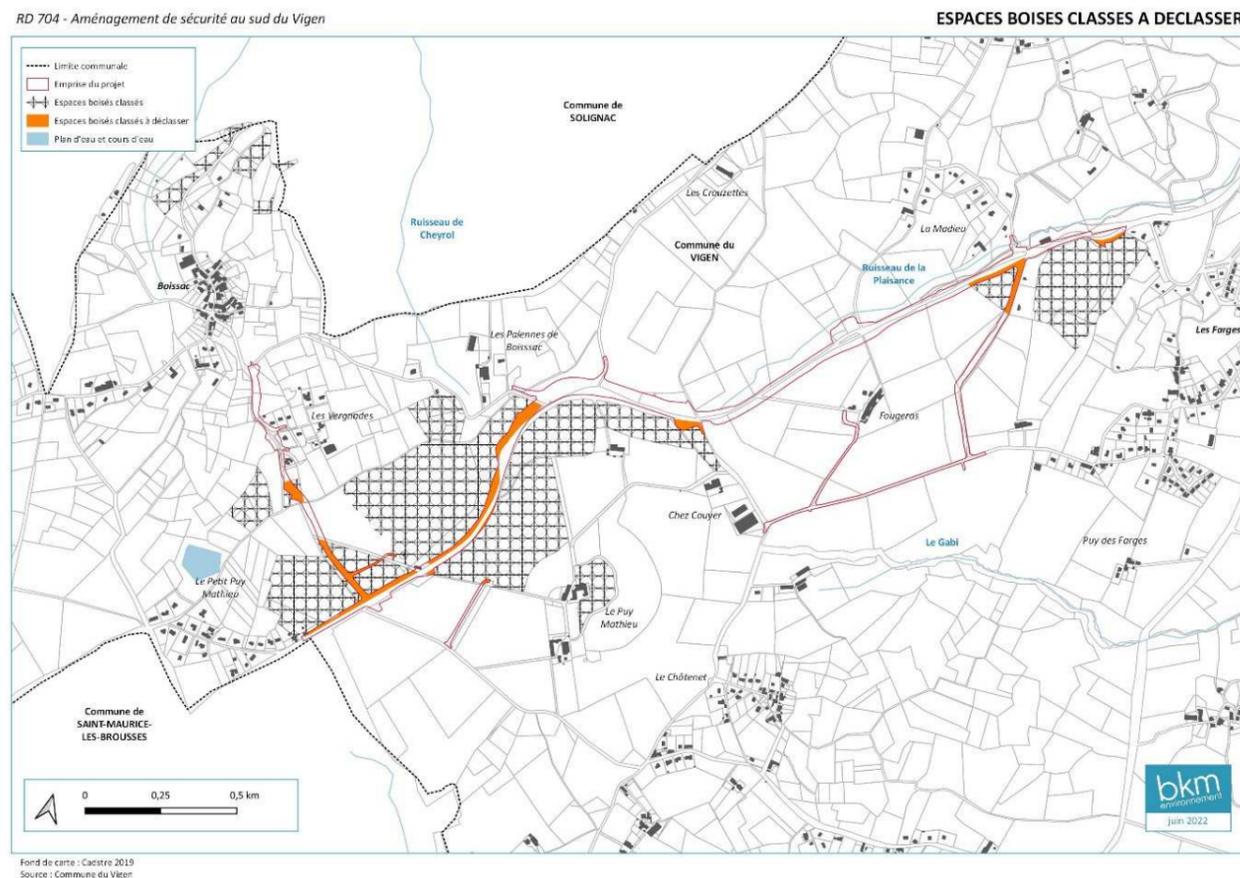
La cartographie ci-après explique les modifications apportées à l'ER n°16.

Des cartographies du zonage avant et après mise en compatibilité figurent dans la partie « G4. Dispositions proposées pour assurer la compatibilité du PLU » du dossier DUP.



De même, la MRAe demande au porteur de projet de clarifier la localisation des EBC supprimés. De manière plus globale, la MRAe demande de compléter le dossier par l'analyse de la cohérence du projet avec la stratégie communale de délimitation des Espaces Boisés Classés. L'opportunité de mettre en œuvre des mesures de compensation à la suppression d'Espaces Boisés Classés mériterait également d'être analysée dans le dossier.

→ Les Espaces Boisés Classés (EBC) supprimés du fait de l'aménagement de sécurité de la RD704 au sud du Vigen figurent sur la carte suivante. Il s'agit de surfaces boisées au nord du lieu-dit « le Petit Puy Mathieu », au sud des « Vergnades », dans le bois des Gabisses, et au droit des lieux-dits « Brethet la Tour » et « la Madieu ». La surface déclassée s'élève à 3,19 ha.



→ La stratégie communale de délimitation des Espaces Boisés Classés est définie dans le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) du Plan Local d'Urbanisme du Vigen, avec l'orientation « Respecter les milieux naturels remarquables et le patrimoine bâti ». Le Vigen bénéficie d'« une présence importante d'éléments naturels et paysagers : arbre sous différentes formes (bois, haies, bosquets, alignements) et (...)espaces remarquables sur les pentes des vallées de la Briance et de la Ligoure ». La commune a souhaité classer en EBC les principaux boisements du territoire. Dans le cas du projet, l'emprise ne touche pas des boisements de pente des vallées de la Briance et de la Ligoure mais des boisements sur plateau.

→ Le projet consiste en un élargissement de la RD 704 actuelle afin de réaliser un créneau de dépassement et des voies de désenclavement. Les espaces boisés situés sous l'emprise du projet seront soumis à une autorisation de défrichement conformément à l'article L 341-3 du code forestier. Dans ce cadre, des mesures compensatoires au défrichement seront mises en œuvre.

La MRAe s'interroge dans ce contexte sur la nécessité d'une réflexion plus large sur l'itinéraire de la RD 704 et la poursuite des réflexions sur le choix des limitations de vitesse, qui affecte potentiellement les conditions de sécurité de l'infrastructure.

La portion de la RD 704 concernée par l'aménagement a fait l'objet de 7 accidents graves (engendrant des blessés) ces 6 dernières années, tous concentrés sur ces 3 km. La plupart des accidents les plus graves sont causés par des pertes de contrôle ou des dépassements mal maîtrisés, causant des chocs frontaux. C'est le cas du dernier accident recensé, résultant du choc entre un véhicule léger venant du Vigen et tournant à gauche sur la VC 4, fauchant un motard arrivant dans le sens opposé, très grièvement blessé.

En conséquence, il a été décidé de créer une zone de dépassement sécurisée dans le sens montant, et une séparation physique des deux sens de circulation.

La fermeture des accès intermédiaires des voiries communales sur la portion évitera également les chocs frontaux ou arrière lors des mouvements tournants.

Les déplacements agricoles seront sécurisés par le passage inférieur prévu aux Crouzettes, au niveau de la VC4. Cet aménagement est attendu par les exploitants concernés, pour lesquels l'itinéraire sur la RD 704 actuelle présente un danger manifeste en raison des différences de vitesse, et du masque de visibilité que génèrent les engins agricoles.

Date-heure	PR	Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
05/01/2016 14:45	8+950	0	3	1
25/03/2016 19:45	8+900	0	3	3
28/05/2018 17:15	9+500	0	3	2
29/06/2018 14:00	8+800	0	1	1
16/09/2018 16:10	9+500	0	1	1
24/11/2019 17:00	9+847	0	3	1
28/06/2022 18:30	9+10	0	1	1

Recensement des accidents 2016-2022 (source TRAXY)



## ANNEXES

**Nom du site:** RD 704 PR 8+150  
**Adresse de pose:** Limoges  
 Saint-Yrieix-la-Perche  
 sens 1

**Point(s) de mesures:** -N°/Adr=002, Département=0, Indice= 00, Sect=0000, Sens=1, Voie=0

**Relevé de comptage:** Analyse de vitesse avec discrimination VL/PL (Horaire)

**Période de comptage:** du lundi 8 juin 20 au dimanche 14 juin 20 : Tous

**Nombre de jours comptés:** 7

**Circulation périodes:**

**Synthèse des mesures:**

**Débit total de la période**  
 VL: 26468 (96,2%)      PL: 1032 (3,8%)      TV: 27500

Débit moyen		TMJA	TMJO
	Horaire		
VL:	158 (96,3%)	3781 (96,3%)	4155 (95,0%)
PL:	6 (3,7%)	147 (3,7%)	197 (5,0%)
TV:	164	3928	4352

**Jour le plus chargé VL:** vendredi 12 juin 20 avec 4493 VL  
**Jour le plus chargé PL:** jeudi 11 juin 20 avec 214 PL  
**Séquence la plus chargée VL:** mardi 9 juin 20 17:00 avec 558 VL  
**Séquence la plus chargée PL:** mercredi 10 juin 20 09:00 avec 32 PL

**Statistique vitesse VL** Vitesse moyenne = 73 Km/h  
 Véhicule en excès de vitesse (> 80 Km/h) : 4774 (18,0%)  
 V15 = 62 Km/h, V50 = 73 Km/h, V85 = 82 Km/h (Période)  
 V15 = 62 Km/h, V50 = 73 Km/h, V85 = 81 Km/h (Min journalier)  
 V15 = 64 Km/h, V50 = 74 Km/h, V85 = 85 Km/h (Max journalier)

**Statistique vitesse PL** Vitesse moyenne = 63 Km/h  
 Véhicule en excès de vitesse (> 80 Km/h) : 41 (4,0%)  
 V15 = 48 Km/h, V50 = 64 Km/h, V85 = 76 Km/h (Période)  
 V15 = 45 Km/h, V50 = 62 Km/h, V85 = 75 Km/h (Min journalier)  
 V15 = 52 Km/h, V50 = 70 Km/h, V85 = 91 Km/h (Max journalier)

**Statistique vitesse TV** Vitesse moyenne = 72 Km/h  
 Véhicule en excès de vitesse (> 80 Km/h) : 4815 (17,5%)  
 V15 = 62 Km/h, V50 = 73 Km/h, V85 = 82 Km/h (Période)  
 V15 = 61 Km/h, V50 = 72 Km/h, V85 = 80 Km/h (Min journalier)  
 V15 = 64 Km/h, V50 = 74 Km/h, V85 = 85 Km/h (Max journalier)

**Nom du site:** RD 704 PR 8+150  
**Adresse de pose:** Saint-Yrieix-la-Perche  
 Limoges  
 sens 2

**Point(s) de mesures:** -N°/Adr=002, Département=0, Indice= 00, Sect=0000, Sens=2, Voie=1

**Relevé de comptage:** Analyse de vitesse avec discrimination VL/PL (Horaire)

**Période de comptage:** du lundi 8 juin 20 au dimanche 14 juin 20 : Tous

**Nombre de jours comptés:** 7

**Circulation périodes:**

**Synthèse des mesures:**

**Débit total de la période**  
 VL: 25197 (95,5%)      PL: 1185 (4,5%)      TV: 26382

Débit moyen		TMJA	TMJO
	Horaire		
VL:	150 (95,5%)	3599 (95,5%)	3925 (95,0%)
PL:	7 (4,5%)	169 (4,5%)	223 (5,0%)
TV:	157	3768	4148

**Jour le plus chargé VL:** vendredi 12 juin 20 avec 4101 VL  
**Jour le plus chargé PL:** mercredi 10 juin 20 avec 247 PL  
**Séquence la plus chargée VL:** mardi 9 juin 20 07:00 avec 529 VL  
**Séquence la plus chargée PL:** mardi 9 juin 20 16:00 avec 28 PL

**Statistique vitesse VL** Vitesse moyenne = 84 Km/h  
 Véhicule en excès de vitesse (> 80 Km/h) : 16084 (63,8%)  
 V15 = 73 Km/h, V50 = 83 Km/h, V85 = 94 Km/h (Période)  
 V15 = 72 Km/h, V50 = 82 Km/h, V85 = 91 Km/h (Min journalier)  
 V15 = 75 Km/h, V50 = 85 Km/h, V85 = 97 Km/h (Max journalier)

**Statistique vitesse PL** Vitesse moyenne = 80 Km/h  
 Véhicule en excès de vitesse (> 80 Km/h) : 586 (49,5%)  
 V15 = 71 Km/h, V50 = 80 Km/h, V85 = 89 Km/h (Période)  
 V15 = 71 Km/h, V50 = 79 Km/h, V85 = 88 Km/h (Min journalier)  
 V15 = 76 Km/h, V50 = 85 Km/h, V85 = 96 Km/h (Max journalier)

**Statistique vitesse TV** Vitesse moyenne = 84 Km/h  
 Véhicule en excès de vitesse (> 80 Km/h) : 16670 (63,2%)  
 V15 = 73 Km/h, V50 = 83 Km/h, V85 = 93 Km/h (Période)  
 V15 = 72 Km/h, V50 = 81 Km/h, V85 = 90 Km/h (Min journalier)  
 V15 = 75 Km/h, V50 = 85 Km/h, V85 = 97 Km/h (Max journalier)