

MEMOIRE CD 87 EN REPOSE AU PV

(Visa du CE /format **APPRECIATION du CE**)

RD 704 – AMENAGEMENT DE SECURITE AU SUD DU VIGEN

ENQUETE PUBLIQUE DUP, MECDU, PARCELLAIRE

OBSERVATIONS APORTEES PAR LE DEPARTEMENT DE LA HAUTE-VIENNE SUITE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ETABLI PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Préambule

En application de l'arrêté préfectoral DL/BPEUP n°74-2022 du 28/07/2022 portant ouverture et organisation de l'enquête publique unique concernant les demandes présentées par le Conseil départemental de la Haute-Vienne dans le cadre du projet d'aménagement de sécurité de la RD 704 au sud du Vigen, au titre de :

- la déclaration d'utilité publique de l'opération,
- la cessibilité des terrains nécessaires à sa réalisation,
- la mise en comptabilité du plan local d'urbanisme de la commune du Vigen,
- les classements et déclassements de voirie,

M. Guy JOUSSAIN, commissaire enquêteur désigné par décision du 16/08/2022 n°E22000042/87DUP du Tribunal administratif, a rencontré le 7 octobre 2022 les représentants du Département de la Haute-Vienne.

Au cours de cette réunion, un bilan général a été fait et les contributions portées à l'enquête ont été présentées.

Le procès-verbal de synthèse a été remis aux services du Département.

Le Département, en application de l'article R123-18 du code de l'environnement repris par l'article 7 de l'arrêté préfectoral, a disposé de 15 jours pour produire ses observations.

29 courriers et un dossier ont été adressés au commissaire enquêteur, 8 courriels ont été enregistrés sur la messagerie dédiée, 29 entretiens ont été conduits par le commissaire-enquêteur lors de ses 5 permanences tenues en mairie du Vigen et 7 inscriptions ont été réalisées sur le registre en-dehors des permanences.

Contributions des personnes morales

Courrier P5/23 : Dossier de l'association « La Voix de Route 704 »

Au vu de la longueur de la contribution, les réponses du Département sont proposées à la suite de chaque thème abordé.

VU

Remarque de l'association : Le diagnostic de sécurité réalisé sur l'ensemble de l'itinéraire ne nous a pas été transmis.

Réponse du Département : Le document transmis regroupait bien à la fois un diagnostic de sécurité portant sur une analyse des vitesses et des accidents sur l'ensemble de l'itinéraire entre Limoges et Saint-Yrieix-la-Perche, ainsi qu'une étude de faisabilité sur le positionnement des créneaux de dépassement.

VU

« Le nombre de poids lourds diminue. »

Si cette tendance se pérennise, on peut cependant remarquer que le trafic de poids lourds se concentre aux heures de pointe de trafic du matin et du soir, ce qui ne diminue pas la dangerosité de la section étudiée.

DONT ACTE

« Il n'y a eu en 2020 que des accidents légers sur la RD 704, qui n'est pas le secteur le plus accidentogène. »

Cette assertion n'est qu'en partie vraie, car si la RD 704 n'est pas l'axe le plus accidentogène cette année-là, un accident mortel est signalé en p6 du bilan préfectoral de l'accidentalité routière pour l'année 2020. Un grave accident a également eu lieu en 2022 à l'intersection de la RD 704 et de la VC 4, impliquant un motard tournant à gauche, et un véhicule léger venant de Saint-Maurice-les-Brousses. Il est de plus nécessaire de considérer les chiffres de l'accidentalité routière sur une période d'au moins 5 à 10 ans pour plus de représentativité, d'autant que les baisses du nombre d'accidents observées en 2020 et 2021 ont nécessairement un rapport avec la forte baisse du trafic liée aux confinements successifs, ce qui a été démontré très clairement par les données nationales et départementales.

« Le bilan 2018 de l'accidentalité corporelle sur les routes départementales de la Haute-Vienne fait apparaître la RD704 comme une route où la probabilité d'accidents est moyenne. »

Si l'ensemble de l'itinéraire 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.

DONT ACTE

C) ZAAC de niveau 1 : section 850 m où se sont produits 4 accidents ayant fait 4 victimes graves en 5 ans

ROUTE	PR début	PR de fin	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés légers
704	8+765	9+490	5	0	8	3
704	33+256	34+335	5	0	5	0
941	34+865	37+454	28	1	3	27
941	64+385	66+285	9	1	9	1

Les quatre sections existantes en 2018 demeurent classées ZAAC de niveau 1 en 2019 sur le réseau départemental, il s'agit des routes départementales suivantes :

- RD 941 : PR 34+865 à 37+454 : voie urbaine située dans l'agglomération de Limoges (en direction de Panazol);
- RD 941 : PR 64+385 à 66+285 section située dans l'agglomération de Saint-Junien ;
- RD 704 : PR 33+256 à 34+335 section situées en entrée et dans l'agglomération de Saint-Yrieix-la-Perche.
- RD 704 : PR 8+765 à 9+490 section située hors agglomération sur la commune du Vigen, au sud de l'agglomération dans une zone concernée par le projet départemental de création d'un créneau de dépassement dans le sens montant Le Vigen - St Yrieix-la-Perche.

Pour la dernière période disponible, entre 2016 et 2021, cette portion de la RD 704 apparaît de façon constante en zone d'accumulation d'accidents de niveau 1 :

Rapport de consultation TRAXY

Axe :	D704	-	P.R :	08+500	au	10+500
Période :	01/01/2016	au	31/12/2021			

Date	Heure	Commune	P.R	Tué(s)	Blessés	
					Hospitalisé(s)	Non Hospitalisé(s)
29/06/2018	14:00	LE VIGEN	08+800	-	01	-
25/03/2016	19:45	LE VIGEN	08+900	-	03	-
05/01/2016	14:45	LE VIGEN	08+950	-	01	02
28/05/2018	17:15	LE VIGEN	09+500	-	02	01
16/09/2018	16:10	LE VIGEN	09+500	-	01	01
24/11/2019	17:00	LE VIGEN	09+847	-	01	02
TOTAUX				00	09	06

Classement ZAAC (Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels) : Niveau 01			
Entre les P.R :	08+800	Accident(s)	Tués(s)
et	09+650	05	00
		Blessé(s) grave(s)	08



Pour rappel, sur une longueur de 850 mètres et sur une période de cinq ans :

- ZAAC Niveau 01: au moins 04 accidents corporels et 04 victimes graves
- ZAAC Niveau 02: au moins 07 accidents corporels et 07 victimes graves
- ZAAC Niveau 03: au moins 10 accidents corporels et 10 victimes graves

La conclusion selon laquelle « la RD 704 et le tronçon concerné ne font pas partie des axes les plus accidentogènes » est donc erronée.

DONT ACTE

Les services de la gendarmerie ne recueillent désormais plus de données sur les accidents matériels, seuls les accidents corporels sont recensés et fournis dans le dossier. Les circonstances des accidents relevés ces 5 dernières années sont les suivantes :

- plein jour avec soleil éblouissant le conducteur VL : VL circulant sur la RD704 Le Vigen- St Maurice tournant à gauche, coupe la priorité à la moto arrivant dans l'autre sens ;
- plein jour, VL circulant sur la RD704 tournant à gauche coupe la priorité à une moto arrivant dans l'autre sens ;
- crépuscule + pluie : choc frontal entre 2 VL suite à un déport à gauche d'un des véhicules
- plein jour + pluie forte : choc frontal entre 3 VL suite à un déport d'un des véhicules.

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

DONT ACTE

L'association signale un manque de visibilité à l'intersection de la RD704 avec la VC4.

La fermeture des accès intermédiaires directs sur cette portion de la RD704 et notamment la VC4 permettra d'éviter les conflits à ces intersections.

DONT ACTE

« Le Département a décidé de construire un giratoire au carrefour de la Plaine. »

Cet aménagement est adapté à la Plaine, les flux d'échange avec la RD 15 caractérisant des mouvements tournants importants vers Nexon d'une part et vers l'A20 d'autre part. La solution giratoire est effectivement particulièrement adaptée lorsqu'il y a un équilibre des trafics entre les principales branches, ce qui n'est pas le cas pour les carrefours dans la zone du projet.

De plus, la réalisation d'un giratoire au niveau du passage inférieur des Crouzettes constituerait un élément d'insécurité majeur du fait des vitesses d'approche trop élevées et de la configuration des lieux qui, notamment dans le sens descendant n'offre pas les conditions de visibilité suffisantes. **Elle ne réglerait en rien les problèmes de sécurité auxquels l'aménagement doit apporter une réponse.**

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« Le nombre et la gravité des accidents diminuent à partir du 2^e semestre de 2018, ce qui est lié à l'abaissement de la limite de vitesse à 80km/h. La remise à 90km/h de 2 km dans le sens montant est préjudiciable à la sécurité. »

Il n'a pas été clairement démontré au niveau national que la mise en place du 80 km/h a eu pour conséquence de diminuer le nombre d'accidents. Si cette mesure a bien eu un effet immédiat sur le comportement des usagers, les vitesses moyennes constatées sur le réseau routier départemental quelques mois après la mise en place du 80 km/h sont revenues très souvent à des niveaux similaires à celles enregistrées avant cette mesure. Par ailleurs, la crise sanitaire et ses effets sur le trafic faussent les analyses. Dans le sens montant, la limitation à 90 km/h avec un créneau sécurisé ne pose pas de problème. Il est déjà admis par la réglementation nationale (en cas de circulation sur une route à double sens avec séparateur central, la vitesse autorisée reste à 90 km/h).

DONT ACTE

« Une grande partie des véhicules sont en excès de vitesse sur la portion, notamment dans le sens descendant (St Yrieix-Limoges), avec pour les véhicules légers (VL) 63,8% d'entre eux en excès de vitesse et un maximum journalier de 97 km/h. Aucune disposition ne permet d'y remédier au sein du dossier d'enquête. »

La V85 est bien la vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des véhicules. C'est l'indicateur reconnu au niveau national par les services spécialisés en matière de sécurité routière. En moyenne sur la période relevée dans le sens descendant, 85% des VL roulent en dessous de 97km/h, et donc 15 au-dessus (la valeur la plus représentative des comportements est le relevé sur la « période »). La seule mise en place d'un panneau ne suffit pas à modifier les comportements de tous les usagers. Malgré une vitesse limitée à 80 km/h sur la section du projet, on constate que les vitesses pratiquées sont bien supérieures (voir éléments développés ci-avant) : le projet proposé est la réponse adaptée pour faire réellement baisser la vitesse des usagers.

Depuis plusieurs années, le Département a engagé des actions de sécurité sur l'itinéraire : mise en place de glissières latérales, aménagement de carrefours, reprise de dévers dans les virages de La Gratade et des panneaux « cédez-le-passage » ont été enlevés au profit de panneaux « Stop » suite à un arrêté pris à l'été 2014.

DONT ACTE

« Un radar automatique implanté à la Gratade a drastiquement diminué le nombre d'accidents. »

Un radar fixe répond à des problématiques de vitesses de manière très localisée. A contrario, un radar de type tronçon ne peut enregistrer les vitesses excessives en un point précis.

L'objectif de l'aménagement est la résorption d'une zone d'accumulation d'accidents prioritaire au regard de l'accidentologie. La dangerosité d'autres carrefours situés sur l'itinéraire a été traitée séparément.

Le Département a instauré depuis très longtemps en compléments des actions nationales une politique de prévention routière, notamment à travers différentes actions de prévention : campagnes d'affichage, radars pédagogiques, enquête sur les accidents mortels et actions de prévention à destination des collégiens... Ces actions n'ont cependant pas permis d'améliorer la sécurité sur la zone accidentogène du projet.

DONT ACTE

« Concernant le trafic poids lourds, l'association estime qu'il ne se concentre pas aux heures de pointe car « 66% des PL ne circulent pas en heure de pointe du matin et 83% ne circulent pas en heure de pointe du soir dans le sens Limoges-St Yrieix ». »

Ce calcul résulte d'une lecture incomplète et donc fautive de l'analyse : une même journée comportant à la fois des heures de pointe du matin et du soir, le raisonnement tenu par l'association n'est pas juste. Le mémoire en réponse à la MRAe précise en page 3 : « 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 circulant aux heures de pointe [matin et soir confondus] sur ce sens. » Dans le sens opposé, ce sont 23+21=44% des PL qui circulent en heures de pointe. C'est bien le pourcentage de poids lourds à la journée qui est cité.

DONT ACTE

L'association suggère de limiter les dépassements sur cette portion en instaurant une ligne continue.

Le franchissement de la vallée de la Briance est un point dur sur l'itinéraire qui se traduit par une quasi impossibilité de dépassement sur plus de 7 km. Cette situation génère inévitablement des comportements à risque (notamment des franchissements de ligne continue) sur la section de la RD 704 concernée qui compte plus de 10 000 véhicules par jour.

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.

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

« Il ressort des délibérations du Conseil départemental que les aménagements suivants sont engagés : liaison entre la RD704 et l'autoroute A20 via la RD19, liaison entre la RD 704 et l'A20 à Boisseuil, et enfin giratoire à la Plaine. Ces aménagements feront baisser le trafic sur la RD 704, et il ne sera pas nécessaire d'aménager le secteur du projet. »

Le projet de liaison de Saint-Yrieix-la-Perche vers l'A20 par la RD 19 a vocation à desservir le bassin sud de la Haute-Vienne alors que le projet objet de l'enquête est un aménagement de sécurité sur une section située à proximité de Limoges et qui dessert un secteur plus à l'amont en 2^{ème} couronne (Nexon, Saint-Maurice-les-Brousses, Jourgnac...). La liaison de la RD 19 ne captera qu'une faible part de ce trafic et ne supprimera pas le secteur accidentogène de la RD 704 au Sud du Vigen. Quant aux deux autres projets cités par l'association, ils n'ont pas d'impact sur le trafic de la RD 704 dans la zone du projet.

Tous ces projets sont complémentaires et non pas concurrents.

DONT ACTE

« Il y a 15 changements de limitation de vitesse entre Limoges et La Plaine. Le maintien de la vitesse à 90 km/h à l'approche des carrefours serait irresponsable, en raison des temps de franchissement. »

Les carrefours plans ont été conçus non pas en fonction de limitations de vitesse actuelle, mais des vitesses réellement relevées. La conception a été réalisée en fonction des visibilitées et des temps de franchissement afférents dans le respect des recommandations nationales (nouvelles dispositions du guide CEREMA de 2018). Pour un carrefour plan avec voie de tourne-à-gauche : le temps de franchissement est de 9 secondes, comprenant le temps nécessaire de s'informer de la présence d'un autre usager, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser sa manœuvre de franchissement.

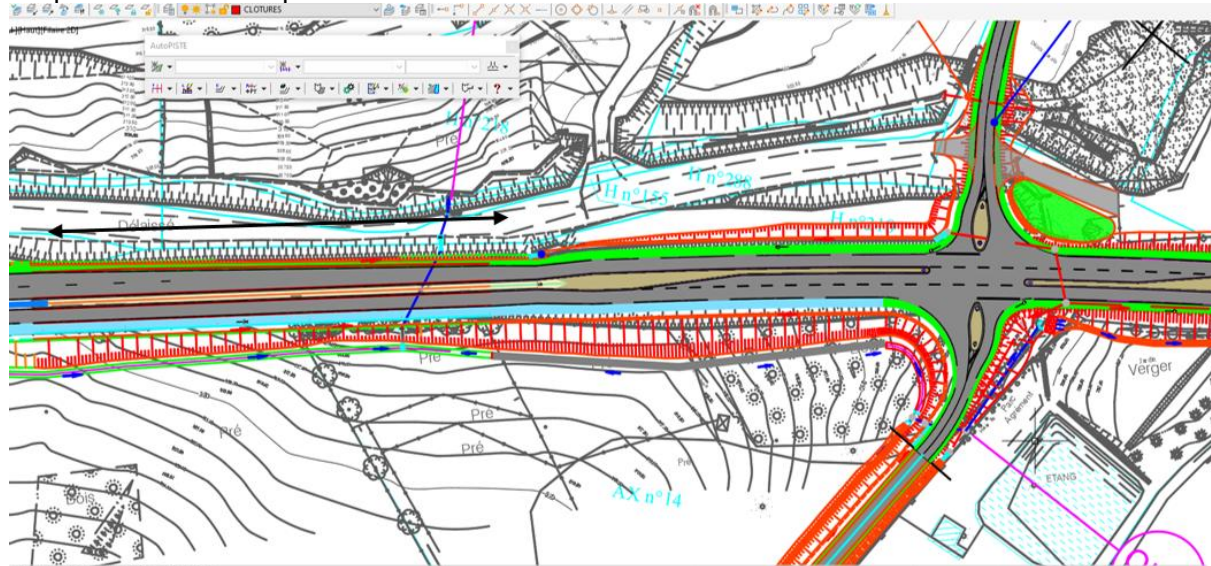
De plus, les carrefours plans en double tourne-à-gauche, en raison de la présence de la signalisation réglementaire horizontale et verticale, et d'un déport symétrique des voies par rapport à l'axe de la route principale génèrent un effet de ralentissement des conducteurs en approche. Ce type d'aménagement est régulièrement réalisé par tous les gestionnaires de voirie, et plusieurs carrefours ont été aménagés récemment de cette façon sur la RD 704 (Le Betour, Saint Maurice les Brousses) à la satisfaction générale.

Au carrefour Nord, entre la VC2, la RD 704 et la future voie de La Faye :

- Le profil en long de la VC2 sera modifié, et passera de 11 à 15% actuellement, à une pente de 3 à 6% à l'issue des travaux afin d'obtenir les visibilitées requises ;
- La zone de dépassement ne débute qu'à 125 mètres de l'axe du carrefour, et le dépassement est effectivement possible à 225 m ;

En fin d'aménagement à la Madieu, la zone de rabattement se termine 225 m avant l'axe du carrefour plan.

Au niveau de ces 2 carrefours, les dispositions constructives ont été adaptées pour prolonger l'îlot directionnel dans l'emprise des triangles de visibilité concernés (environ 130 m) et reculer l'implantation des séparateurs centraux hors des carrefours afin d'éviter tout effet de masque.



PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

« Les bandes multifonctionnelles proposées sont éloignées d'autres aménagements cyclables. Elles sont de plus utilisables en cas de déport des véhicules lents, ce qui ne les rend pas sécurisées. Aucun planning n'est fourni pour les autres aménagements cyclables cités au sein du dossier de DUP. »

L'aménagement proposé offre une réelle amélioration à la sécurité des cyclistes par rapport à l'existant. Il suffit de comparer les profils actuels et futurs. Les autres aménagements cités ne sont pas encore planifiés par les maîtres d'ouvrage (notamment la communauté urbaine de Limoges Métropole pour le SDIAC). En revanche le balisage de la V56, qui sera effectué par le Département est planifié en 2022 comme indiqué en page 11 du mémoire en réponse à la MRAe.

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

« Le projet est dans la zone d'influence de la vallée de la Briance. »

Il se trouve en dehors du site inscrit et ne l'affecte pas en l'absence de covisibilités (cf dossier DUP page 191 et 194).

DONT ACTE

« Les voies nouvelles se superposent aux corridors écologiques. »

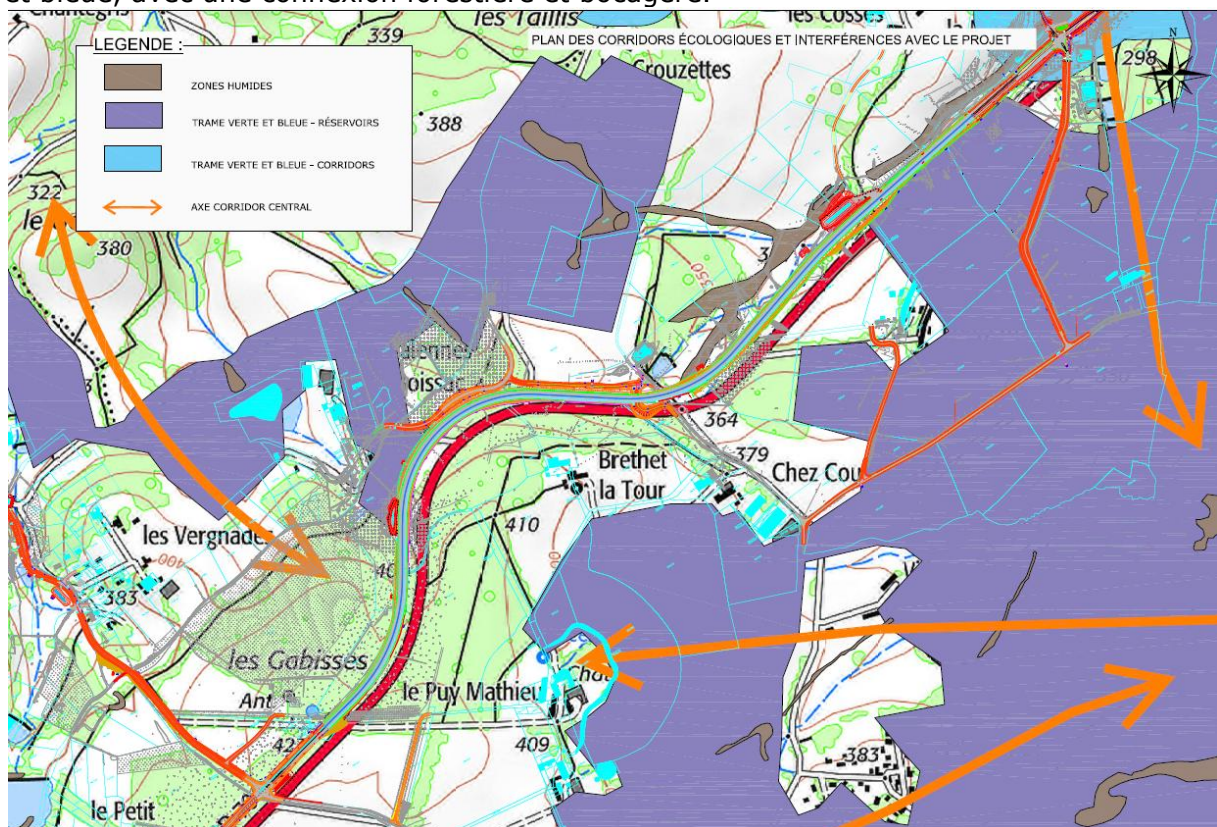
La voie de Boissac se trouve à l'ouest de l'axe central du corridor forestier et bocager, et intercepte un corridor aquatique qui sera rétabli sans difficulté.

La voie de La Faye est parallèle à l'axe central du corridor forestier et bocager déjà coupé par la RD 704 actuelle.

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

« Les mesures de compensation se situent sur des parcelles isolées qui appartiendront au Département, ce qui privera les habitants de la possibilité de s'y ressourcer. »

Les parcelles compensatoires prévues viendront conforter l'Espace Naturel Sensible (ENS) de la Forêt de Ligoure. Ce site est ouvert au public et proche du projet, un sentier d'interprétation permet de le visiter. Cette proposition est plutôt rare pour des parcelles compensatoires, celles-ci sont souvent fermées au public, au profit d'une sanctuarisation en vue de la préservation de la biodiversité. Le site n'est pas isolé puisqu'il constitue un réservoir forestier de la trame verte et bleue, avec une connexion forestière et bocagère.



DONT ACTE

« Le GR4-654 est interrompu par la voie de rétablissement de Boissac. »

Il est indiqué en plusieurs points du dossier que la continuité du GR sera rétablie (notamment page 194).

DONT ACTE

« Quel volume de CO₂ sera libéré dans l'atmosphère par les coupes de bois ? Combien d'années seront nécessaires pour l'efficacité des boisements compensatoires ? »

Un hectare de forêt peut absorber 6 à 16 tonnes de CO₂ par an. Sachant que les surfaces à défricher sont d'environ 2,8 ha, le volume de CO₂ non absorbé sera de 17 à 45 tonnes de CO₂ par an pour les surfaces coupées.

Le dossier de DUP comporte une analyse des coûts en CO₂ induits par le projet en page 323 :

Années	Situation initiale (2017)	Situation future 2043 sans aménagement	Situation future en 2043 avec aménagement
Emissions de CO ₂ (en tonne)	5,33	4,25	4,51
Coût des émissions de CO ₂ (en euro)	253,15	1 115	1 184

Tableau 61 : Coûts des émissions de CO₂ liés au projet

Le CSRPN (ou le CNPN) fixera le nombre d'années de suivi et de gestion des plantations compensatoires en vue d'atteindre des fonctionnalités écologiques complètes. Ces durées varient de 50 à 99 ans selon la qualité et les fonctionnalités des milieux impactés, et le Département s'y conformera mais compte tenu des coefficients de compensation, le coût des émissions de CO₂ sera fortement réduit à court terme.

DONT ACTE

ESTIMATION

« Les sources sont recensées de façon incomplète. »

L'enquête parcellaire devra permettre de compléter cet inventaire.

DONT ACTE

« Les voies de rétablissement impactent des zones humides. Les mares et étangs de La Faye ne sont pas répertoriés. »

Le tableau n°49 à la page 271 du dossier de DUP indique que ces voies n'impactent pas de zone humide. Les zones humides impactées seront compensées à hauteur de 2 pour 1 (0,106 hectares sont qualifiés d'habitats humides dans l'emprise du projet). Le rejet des eaux de la plate-forme routière des voies de rétablissement permet de recharger les nappes et de maintenir les caractères humides en limitant l'imperméabilisation des sols, ce qui est conforme aux pratiques de conception routière actuelles.

Les mares et étangs de La Faye, clôturés et fermés par des portails (propriété Radwanski), ont été interdits d'accès par les propriétaires ce qui explique l'absence d'inventaire sur ces sites. Dès qu'une autorisation sera donnée, des compléments pourront être effectués.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« Un stockage définitif est prévu sur la parcelle AX5, des haies seront arrachées. Quelles sont les conditions de mise à disposition des terres ? »

Les conditions détaillées seront définies ultérieurement avec le riverain concerné en fonction des volumes exacts. **Il n'est prévu aucune suppression de haies.**

DONT ACTE

« Quelle sera l'affectation de la route du Châtenet à l'issue de la réalisation du passage agricole ? »

Les parties désaffectées des voiries concernées seront démolies (enlèvement de la structure de chaussée), désimperméabilisées et revêtues de terre végétale.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« Il n'y a pas eu de nouvelles études, ni d'évolution du projet. »

Les inventaires écologiques ont été entièrement mis à jour depuis l'enquête publique de 2015. Des variantes de tracé sont présentées au sein du dossier de DUP (pages 207 à 210), notamment liées aux observations de la première enquête et à l'issue de concertations étroites avec les propriétaires et exploitants concernés, ainsi qu'avec la commune du Vigen.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

L'association propose différentes solutions pour améliorer la sécurité du tronçon : radars, tourne-à-gauche simples à chaque intersection, entretien plus fréquent des carrefours, voire réalisation d'un échangeur. Le passage agricole est à usage restreint.

Le passage inférieur est d'abord prévu pour les déplacements agricoles et les modes doux, mais à la demande des riverains lors de la première enquête il sera revêtu et pourra être emprunté par les riverains en véhicules légers en sachant que ses dimensions sont adaptées aux trafics attendus. Cette information a déjà été apportée lors de la réunion du 7 septembre 2021 en

mairie du Vigen et a été confirmée par un courrier du Département du 6 décembre 2021. La hauteur a également été relevée à 4,50 m au lieu de 4 m, impliquant une reprise complète du profil en long, toujours à la demande des propriétaires et exploitants concernés.

La réalisation d'un échangeur engendre un surcoût de 650 000 € (estimation sur coûts 2016) par rapport à la variante retenue ; et ce n'est de plus pas un équipement de sécurité (voir point suivant).

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« L'aménagement d'un échangeur central au niveau de la route du Châtenet serait préférable. Sa surface serait équivalente à celle du passage inférieur proposé par le maître d'ouvrage. Il serait entouré de 2 carrefours en tés. »

Comme précisé dans le courrier du Département du 06/12/2021 adressé à l'association, plusieurs raisons ont conduit le Département à abandonner cette solution d'un échangeur central :

- **de façon générale, les échangeurs (ou diffuseurs) sont des dispositifs conçus pour des 2x2 voies ;**
- **ce type d'aménagement créera un point de conflit majeur au niveau de la zone d'insertion sur la portion à une voie (sens Saint-Yrieix-la-Perche / Limoges) ;**
- la création d'un échangeur ne serait pas lisible sur cet itinéraire n'en comportant aucun, engendrant ainsi des comportements inappropriés des usagers ;
- la réalisation de cet échangeur, qui plus est dans une section sinueuse, nécessiterait l'acquisition de 4 500 m² de surfaces agricoles et naturelles pour partie humides, dont 1 500 m² de boisements, sachant que la plupart de ces acquisitions foncières ne pourraient pas être réalisées à l'amiable en raison de l'opposition du principal propriétaire concerné ;
- le coût de cette réalisation serait important ;
- cet aménagement rendrait impossible la continuité cyclable prévue dans le cadre du projet, en générant des points de conflits au niveau des 4 branches.

De plus, les deux carrefours en tés proposés aux deux extrémités du projet occuperaient une emprise quasi équivalente à celle nécessaire pour l'implantation de deux carrefours de type tourne-à-gauche.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« Les carrefours en croix sont situés à chaque extrémité du créneau. Le temps de franchissement est de 10 secondes, et la visibilité est inférieure à 150 m pour le carrefour sud. »

Les carrefours plans ont été conçus non pas en fonction de limitations de vitesse actuelle, mais des vitesses réellement relevées. La conception a été réalisée en fonction des visibilités et des temps de franchissement afférents dans le respect des recommandations nationales (nouvelles dispositions du guide CEREMA de 2018). Les profils en long des branches ont été repris pour offrir les visibilités réglementaires.

Pour un carrefour plan avec voie de tourne-à-gauche : le temps de franchissement est de 9 secondes, comprenant le temps nécessaire de s'informer de la présence d'un autre usager, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser sa manœuvre de franchissement.

De plus, les carrefours plans en double tourne-à-gauche, en raison de la présence de la signalisation réglementaire horizontale et verticale et d'un déport symétrique des voies par rapport à l'axe de la route principale, génèrent un effet de ralentissement des conducteurs en approche. De nombreuses réalisations, y compris sur la RD 704, ne posent aucun problème, et ont amélioré la sécurité.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« Sur les voies communales, les modes doux seront en concurrence avec un trafic accru. »

Les reports de trafic sur le réseau routier local sont très limités et tout à fait compatibles avec les modes doux.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« Le lavoir des Vergnades se trouve dans le remblai de la future voie de rétablissement de Boissac. »

Le lavoir des Vergnades se trouve en dehors de la voie nouvelle de rétablissement de Boissac et sera préservé.

DONT ACTE

« La rue Jean-Baptiste Darnet ne pourra être élargie à 8 m alors que la distance entre les chênes et les poteaux électriques est de 7 m. Les piétons ne pourront plus emprunter cette voie. »

Dans le cadre d'un aménagement de sécurité, les concessionnaires de réseau ont l'obligation de déplacer leurs réseaux à leurs frais. Les chênes seront préservés. Deux accotements, chacun de part et d'autre de la voie permettront la circulation des piétons en toute sécurité.

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

« Comment les riverains pourront-ils circuler durant les travaux ? »

Comme dans tout aménagement routier, les accès riverains seront maintenus en permanence.

DONT ACTE

Courrier C23 : Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne.

« Le projet engendre des pertes de surface agricole sur un secteur subissant une forte pression foncière. Il génère également des effets de coupure. »

Le parcellaire est déjà réparti de part et d'autre de la RD 704 actuelle. Les voies nouvelles de rétablissement ont été positionnées à l'issue d'une demande agricole pour réduire les effets de coupure déjà présents et que le projet n'aggrave en rien. Le tracé de la voie de Boissac a également été modifié à la demande de la commune du Vigen pour préserver un îlot agricole.

« Les cheminements d'engins agricoles et de troupeaux seront perturbés et modifiés. »

Les voies de rétablissement créées ainsi que le passage inférieur faciliteront les déplacements des troupeaux et des engins agricoles et limiteront l'emprunt de la RD 704 par ces mêmes usagers.

Le projet améliore fortement les circulations agricoles par rapport à aujourd'hui.

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

« Il faut maintenir les accès à l'eau. »

Les différents points d'eau seront maintenus ou rétablis au plus près.

DONT ACTE

« Le passage agricole qui sera revêtu n'est pas adapté à une utilisation fréquente. »

Le passage inférieur sera ouvert à la circulation des véhicules légers sachant que la section de l'ouvrage a été augmentée à la demande des agriculteurs. Il est tout à fait adapté au trafic attendu.

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

« Les exploitants devront être indemnisés des préjudices subis. »

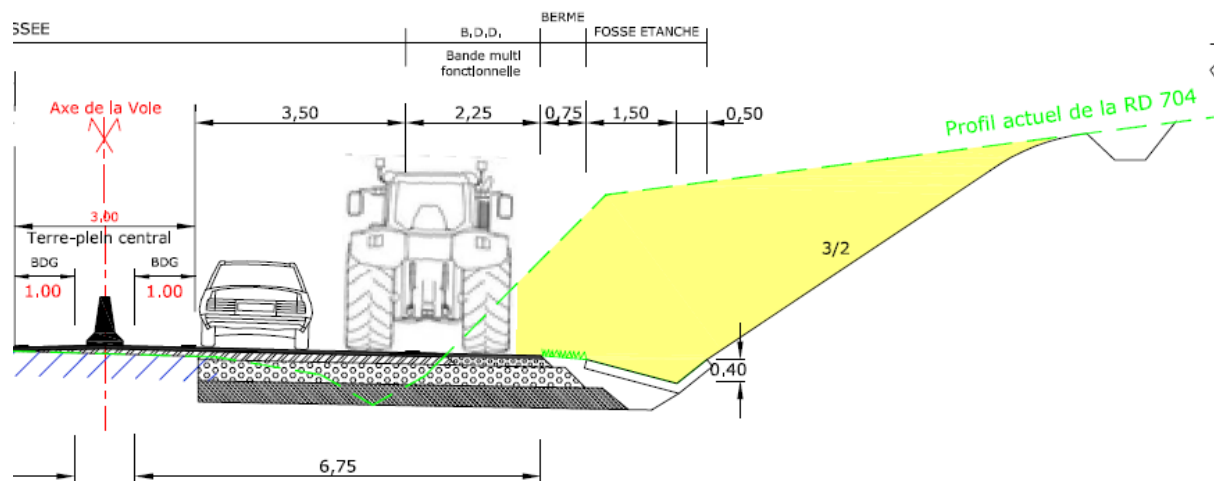
Chaque propriétaire et chaque exploitant subissant un prélèvement foncier sera indemnisé par le Département, sur la base des évaluations réalisées individuellement pour chaque propriétaire et exploitant par le service des Domaines (rattaché à la Direction générale des finances publiques). Ainsi, les indemnités d'éviction des exploitants sont également fixées en fonction du barème fourni annuellement par la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne.

Les indemnités accessoires seront également évaluées, et entreront en compte dans le calcul de l'indemnisation de chaque exploitant.

DONT ACTE

« Les agriculteurs craignent de ne pas pouvoir être dépassés sur la voie descendante. »

Sur la voie descendante, une bande multifonctionnelle de 2,25 m de large sera prévue, en plus de la chaussée de 3,50 m. Elle permettra justement le déport d'un véhicule lent pour laisser passer les autres véhicules en empruntant cette sur largeur qui sera stabilisée. **Cette évolution est à comparer avec la situation actuelle. De plus, le système des voies de rétablissement, et du passage inférieur va fortement limiter la circulation agricole sur la RD 704.**



PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« Les engins agricoles auront fréquemment à franchir la RD704. »

Grâce à la création du passage inférieur positionné de façon centrale sur le projet d'aménagement, les engins agricoles pourront en ce point franchir la RD704 en toute sécurité. DONT ACTE

De plus, les deux carrefours plans aux deux extrémités permettront également des mouvements plus sûrs, grâce aux voies de stockage dédiées.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« Une étude foncière est demandée afin d'évaluer les possibilités de restructuration des exploitations du secteur, notamment afin de séparer les flux VL/agricoles. »

Une étude préalable a été conduite et a permis de définir le projet. Le besoin d'un aménagement foncier sera évalué lors de la première réunion de la commission communale d'aménagement foncier, où siègeront les représentants des propriétaires fonciers et des exploitants, ainsi que la Chambre d'agriculture. Un état des lieux fondé sur l'étude agricole intégrée au dossier de DUP sera présenté et la décision d'un aménagement sera prise par cette instance.

DONT ACTE

Courriel @5 : Association Limousin Nature Environnement

« L'aspect sécuritaire est important mais il ne doit pas être lié voire conditionné à la fluidification du trafic. D'autres solutions comme la réduction de la vitesse, la réduction du trafic en orientant les usagers sur les transports en commun, et en dernier lieu des aménagements de sécurité. »

Les solutions proposées, si elles sont pertinentes, ne permettent pas à elles seules de résorber une zone d'accumulation d'accidents prioritaire au regard de l'accidentologie. De plus, l'offre de services ferroviaire et de transport en commun pour les communes situées sur la RD 704 au Sud du Vigen existe en partie mais ne présente de perspective de développement pouvant satisfaire tous les besoins locaux.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

« Le projet entraînera une augmentation de la vitesse, et une plus grande consommation de carburant et d'émission de GES. Cela engendrera une urbanisation, et la sécurité n'est pas garantie. »

Le projet n'aura pas pour effet d'augmenter les vitesses moyennes. L'objectif premier est la résorption d'une zone d'accumulation d'accidents prioritaire au regard de l'accidentologie et d'améliorer la sécurité des déplacements des usagers. 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.

Le PLU du Vigen, s'il a bien été mis en conformité avec le projet, ne prévoit pas de zones à urbaniser supplémentaire. **Le développement de l'urbanisation est favorisé par des aménagement de type 2x2 voies ou des liaisons nouvelles. Ce n'est pas le cas de l'aménagement en question.**

DONT ACTE

« Le projet amène une augmentation de la surface imperméabilisée, et donc des risques de crue. Les voies nouvelles vont générer artificialisation, perte de biodiversité, perturbation des circulations d'eau. »

Un certain nombre de dispositions permettront au contraire d'améliorer la gestion des eaux et réduire les risques de pollution par rapport à la situation actuelle. En effet, sur la RD 704 l'assainissement sera constitué de fossés imperméabilisés permettant de confiner une éventuelle pollution. Concernant les rétablissements de voie communale, les eaux de plateforme seront collectées dans des fossés perméables, permettant ainsi leur infiltration naturelle et le rechargement des nappes. Les surfaces artificialisées ont été réduites au maximum sur l'axe principal, en utilisant dans le cadre du projet des délaissés routiers déjà revêtus.

Les circulations d'eau seront rétablies afin d'assurer une transparence hydraulique et écologique des infrastructures.

DONT ACTE

« La solution de l'association « La Voix de la Route 704 » est plus économe envers l'environnement. »

Comme précisé dans le courrier du Département du 06/12/2021 adressé à l'association et dans les réponses qui précèdent, plusieurs raisons ont conduit le Département à ne pas retenir cette suggestion d'un échangeur central :

- **de façon générale, les échangeurs (ou diffuseurs) sont des dispositifs conçus pour des 2x2 voies ;**

- **ce type d'aménagement créera un point de conflit majeur au niveau de la zone d'insertion sur la portion à une voie (sens Saint-Yrieix-la-Perche / Limoges) ;**
- la création d'un échangeur ne serait pas lisible sur cet itinéraire n'en comportant aucun, engendrant ainsi des comportements inappropriés des usagers ;
- la réalisation de cet échangeur, qui plus est dans une section sinueuse, nécessiterait l'acquisition de 4 500 m² de surfaces agricoles et naturelles pour partie humides, dont 1 500 m² de boisements, sachant que la plupart de ces acquisitions foncières ne pourraient pas être réalisées à l'amiable en raison de l'opposition du principal propriétaire concerné ;
- le coût de cette réalisation serait important ;
- cet aménagement rendrait impossible la continuité cyclable prévue dans le cadre du projet, en générant des points de conflits au niveau des 4 branches.

De plus, les deux carrefours en tés proposés aux deux extrémités du projet occuperaient une emprise quasi équivalente à celle nécessaire pour l'implantation de deux carrefours de type tourne-à-gauche.

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

Courrier C7 : délibération de la commune de Saint-Yrieix-la-Perche

Le conseil municipal se dit très favorable au projet d'aménagement de sécurité de la RD 704 au Sud du Vigen, et demande l'inscription de cette délibération dans le registre d'enquête publique.

Réponse du Département : pas de commentaire.

VU

Contributions des particuliers

Le procès-verbal de synthèse remis le 07/10/2022 par le commissaire-enquêteur regroupe les contributions par principaux thèmes.

Chaque contributeur est invité à se reporter au tableau des occurrences établi par le commissaire-enquêteur pour trouver ci-après les réponses du Département concernant ses remarques. Il pourra ensuite se reporter aux réponses spécifiques et individuelles détaillées ensuite.

Thème A : Appréciation de l'enquête publique et du dossier

A1. « La procédure est inutile, l'arrêté de DUP ayant été annulé. »

Réponse du Département : **L'annulation de la précédente DUP reposait sur un vice de procédure, indépendant du Conseil départemental de la Haute-Vienne, et non sur le fond du dossier lequel a été actualisé pour la présente enquête. En effet, aucune analyse n'a été effectuée par le Tribunal Administratif sur le fond du dossier de sorte que cette annulation ne peut être interprétée comme une remise en cause de l'utilité publique de l'opération ou du projet lui-même.**

DONT ACTE

A2. « Le déroulement de l'enquête publique en période estivale a conduit à une publicité et une information insuffisantes. Demande de prolongation de l'enquête. »

Réponse du Département : Les procédures réglementaires ont été respectées pour l'information du public sur la présente enquête (affichages, annonces légales, informations en ligne...). Le commissaire-enquêteur a répondu défavorablement le 16/09/2022 à la demande de prolongation de l'enquête.

VU

A3. « Remise en cause des études techniques ou environnementales, demande de documents complémentaires. »

Réponse du Département : Les inventaires écologiques ont été entièrement mis à jour depuis l'enquête publique de 2015. Des variantes de tracé sont présentées au sein du dossier de DUP (pages 207 à 210) **PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3**, notamment liées aux observations de la première enquête et à l'issue de concertations étroites avec les propriétaires et exploitants concernés, ainsi qu'avec la commune du Vigen.

Le diagnostic de faisabilité des créneaux de dépassement et l'étude de sécurité ont été remis en cours d'enquête.

Aucun dossier d'aménagement routier sur route départementale n'avait fait jusqu'à présent l'objet d'études aussi poussées.

DONT ACTE

A4. « Absence de concertation amont. Pas de consultation du public lors de la demande d'exploitation du méthaniseur. »

Réponse du Département : Une réunion de concertation a été organisée en mairie du Vigen avec des représentants de l'association « La Voix de la Route 704 » le 7 septembre 2021, au cours de laquelle la proposition d'échangeur a pu être présentée ; les services du Département ont également présenté la variante retenue.

Le projet de méthaniseur agricole est porté par un propriétaire privé et ne relève pas de la compétence du Département. De plus, le propriétaire précise dans sa contribution « *l'ensemble des entrants sont issus de mon exploitation et réalisés et stockés sur deux courtes périodes de l'année (4 jours au printemps et 4 jours en automne). Cet impact n'est pas significatif sur le trafic routier* ».

DONT ACTE

A5. « Enquête publique déconnectée des demandes de défrichement, dérogation espèces protégées et loi sur l'eau. »

Réponse du Département : Les éléments objet de la procédure d'autorisation environnementale unique (Dossiers loi sur l'eau, dérogation espèces protégées, et autorisation de défrichement) n'ont pas encore été déposés auprès des services de l'Etat et feront l'objet d'une enquête publique distincte. L'art. L123-6 du Code de l'environnement précise : « Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique », ce qui ne fait pas de l'enquête unique une obligation.

DONT ACTE

Thème B : Critères environnementaux

B6. « Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse »

Réponse du Département : Les questions spécifiques posées sur ces documents seront à rechercher au sein de l'analyse individuelle des contributions (personnes morales et physiques).

VU

B7. « Nuisances sonores et qualité de l'air »

Réponse du Département : A l'issue de l'étude acoustique présentée en pages 177 et 275 du dossier de DUP, le projet est apparu conforme à la réglementation sur le bruit ; il n'est donc pas prévu de mesures acoustiques de type protection de façade ou protection à la source. A la demande des riverains, des mesures pourront être réalisées 6 mois après la mise en service de l'aménagement.

L'étude sur la qualité de l'air fournie au sein du dossier de DUP conclut à un impact résiduel faible du projet après mise en service. Le dossier comporte également en page 323 une analyse des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique, monétarisés en fonction de la densité de population à proximité de l'infrastructure, et du trafic des véhicules légers et des poids lourds, selon des abaques fournis par le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective. Ce coût augmente légèrement entre la situation 2043 sans projet et celle avec projet :

	Coûts unitaires par véh x km	Coût/jour Réseau (2017)	Coût/jour Réseau 2043 (sans le projet)	Coût/jour Réseau 2043 (avec le projet)
Véhicule léger	0,009	257,80 €	285,99 €	291,45 €
Poids lourds	0,064	59,92 €	66,46 €	67,74 €
Coût total		317,71 €	352,46 €	359,19 €

Tableau 59 : Coûts collectifs de la pollution atmosphérique

DONT ACTE

B8. « Dégradation du paysage, nuisances visuelles. »

Réponse du Département : Les sensibilités paysagères sont listées en page 58 du dossier de DUP : « Certains éléments paysagers peuvent être impactés par le nouveau tracé : arbres isolés vers le hameau des « Vergnades » ou « Fougères », lisières boisées le long de l'élargissement et quelques alignements ou haies au niveau de « la Madieu » ou « La Faye ». Quelques intervisibilités risquent d'apparaître sur la partie élargie de la RD704 et sur le rétablissement vers Boissac, notamment avec les lieux-dits « Fougères », « la Madieu », « les Palennes de Boissac », « les Vergnades », ... Aucun délaissé ne sera créé. La reconfiguration du carrefour de La Madieu et la création de la voie vers La Faye impactera uniquement la périphérie du site inscrit de la vallée de la Brianche. »

Les impacts paysagers seront résorbés à l'issue des travaux à travers des aménagements paysagers réalisés sur les différentes zones concernées.

DONT ACTE

B9. « Risques sur la faune, la flore, les continuités écologiques, et les espaces naturels. »

Réponse du Département : **De façon générale, comme pour le risque de pollution et les nuisances, le projet va permettre d'améliorer la situation actuelle. Aucune mesure n'avait été mise en œuvre lors de la première rectification de tracés.** Les impacts résiduels sur la faune, la flore et les habitats n'ayant pu être évités et réduits seront compensés à travers des mesures compensatoires, préfigurées dans le présent dossier et en cours de définition. Les dossiers de déclaration au titre de la loi sur l'eau, la dérogation espèces protégées et le défrichement seront déposés courant 2023 auprès des services instructeurs. Les mesures compensatoires respecteront les prescriptions fixées par l'arrêté préfectoral de dérogation espèces protégées, ainsi que le récépissé du dossier loi sur l'eau et l'autorisation de défrichement.

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

B10. « Artificialisation des sols. Gestion des eaux pluviales. Sources. Zones humides et réseau hydrographique. »

Réponse du Département : L'artificialisation des sols sera limitée au maximum, et les parties désaffectées des voiries délaissées à l'issue des travaux seront démolies (enlèvement de la structure de chaussée), désimperméabilisées et revêtues de terre végétale.

Un certain nombre de dispositions permettront au contraire d'améliorer la gestion des eaux et réduire les risques de pollution par rapport à la situation actuelle. En effet, sur la RD 704 l'assainissement sera constitué de fossés bétonnés permettant de confiner une éventuelle pollution. Concernant les rétablissements de voie communale, les eaux de plate-forme seront collectées dans des fossés perméables, permettant ainsi leur infiltration naturelle et le rechargement des nappes. Les surfaces artificialisées ont été réduites au maximum sur l'axe principal, en utilisant dans le cadre du projet des délaissés routiers déjà revêtus.

Les circulations d'eau seront rétablies afin d'assurer une transparence hydraulique et écologique des infrastructures.

S'ils ont été signalés et répertoriés avant les travaux, les différents points d'eau seront maintenus ou rétablis au plus près.

DONT ACTE

Les zones humides impactées seront **compensées** à hauteur de 2 pour 1 conformément au SDAGE Loire Bretagne (0,106 hectares sont qualifiés d'habitats humides dans l'emprise du projet). Le rejet des eaux de la plate-forme routière des voies de rétablissement permet de recharger les nappes et de maintenir les caractères humides en limitant l'imperméabilisation des sols, ce qui est conforme aux pratiques de conception routière actuelles.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Thème C : impacts en phase travaux

C11. « Déviations et circulation en alternat, bouchons aux feux, report du trafic sur les voiries communales. Maintien des accès. Risque d'effondrement de l'aqueduc alimentant le Puy Mathieu sous la RD 704. »

Réponse du Département : Les travaux seront régis par un arrêté préfectoral visant à limiter leurs nuisances sur l'environnement et le cadre de vie. Dans le cadre de la consultation en vue de la réalisation des travaux, non encore réalisée à ce jour, le Département imposera à l'entreprise retenue le maintien de la circulation par alternat sur l'axe principal. Comme dans tout aménagement routier, les accès riverains seront maintenus en permanence.

Les reports de trafic sur le réseau routier local sont très limités et tout à fait compatibles avec les modes doux (limitation temporaire du tonnage par exemple pour éviter un report de trafic sur le réseau communal).

Le plan des aqueducs a bien été réceptionné et les calculs nécessaires seront effectués pour le dimensionnement de la structure de chaussée. Le projet tiendra compte de la présence des sources et captages et des protections mécaniques (type dalle béton) seront mises en œuvre si nécessaires.

DONT ACTE

C12. « Déplacement des réseaux : gaz depuis le méthaniseur, fibre, et autres réseaux. »

Réponse du Département : Dans le cadre d'un aménagement de sécurité comme le projet objet de la présente enquête, les concessionnaires de réseau ont l'obligation de déplacer leurs réseaux à leurs frais. Il convient cependant de noter que le réseau gaz implanté le long de la voie principale dans le cadre de la construction d'un méthaniseur a été positionné de telle sorte qu'il ne nécessitera aucune modification lors de la réalisation du projet routier grâce à une étroite concertation entre le concessionnaire et les services du Département. De plus, le réseau fibre a été provisoirement implanté en aérien pour limiter les coûts et son enfouissement sera réalisé au moment des travaux routiers.

DONT ACTE

C13. « Déboisement, défrichement. Destruction des haies. Compensations non précisées. »

Réponse du Département : Les défrichements (déboisements et dessouchages) nécessaires à la réalisation du projet seront **compensés** conformément aux avis des services de l'Etat compétents. Des plantations seront prévues, et également des mises en sénescence (vieillesse naturelle de parcelles boisées en vue du développement de la biodiversité). Les haies détruites seront également compensées par des plantations et des restaurations en vue de maintenir la trame bocagère du secteur, dans des objectifs paysagers et écologiques. Les compensations seront détaillées au sein des différents dossiers en cours de rédaction : dérogation espèces protégées, dossier loi sur l'eau et autorisation de défrichement.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Thème D : Dangers et risques

D14. « Remise en cause de l'accidentologie et de l'intérêt du projet. Accès intermédiaires aux propriétés. »

Réponse du Département :

Si la RD 704 n'est pas le secteur le plus accidentogène en 2020, un accident mortel est signalé en p6 du bilan préfectoral de l'accidentalité routière pour cette même année. Un grave accident corporel a également eu lieu en 2022 à l'intersection de la RD 704 et de la VC 4, impliquant un motard tournant à gauche, et un véhicule léger venant de Saint-Maurice-les-Brousses. Le pronostic vital du motard était engagé. Il est de plus nécessaire de considérer les chiffres de l'accidentalité routière sur une période d'au moins 5 à 10 ans pour plus de représentativité, d'autant que les baisses du nombre d'accidents observées en 2020 et 2021 à la forte baisse du trafic sont nécessairement liés aux confinements successifs.

DONT ACTE

Si l'ensemble de l'itinéraire 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.

C) ZAAC de niveau 1 : section 850 m où se sont produits 4 accidents ayant fait 4 victimes graves en 5 ans

ROUTE	PR début	PR de fin	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés légers
704	8+765	9+490	5	0	8	3
704	33+256	34+335	5	0	5	0
941	34+865	37+454	28	1	3	27
941	64+385	66+285	9	1	9	1

Les quatre sections existantes en 2018 demeurent classées ZAAC de niveau 1 en 2019 sur le réseau départemental, il s'agit des routes départementales suivantes :

- RD 941 : PR 34+865 à 37+454 : voie urbaine située dans l'agglomération de Limoges (en direction de Panazol);
- RD 941 : PR 64+385 à 66+285 section située dans l'agglomération de Saint-Junien ;
- RD 704 : PR 33+256 à 34+335 section situées en entrée et dans l'agglomération de Saint-Yrieix-la-Perche.

- RD 704 : PR 8+765 à 9+490 section située hors agglomération sur la commune du Vigen, au sud de l'agglomération dans une zone concernée par le projet départemental de création d'un créneau de dépassement dans le sens montant Le Vigen - St Yrieix-la-Perche.

Pour la dernière période disponible, entre 2016 et 2021, cette portion de la RD 704 apparaît de façon constante en zone d'accumulation d'accidents de niveau 1 :

Rapport de consultation TRAXY

Axe :	D704	-	P.R. :	08+500	au	10+500
Période :	01/01/2016	au	31/12/2021			

Date	Heure	Commune	P.R.	Tué(s)	Blessés	
					Hospitalisé(s)	Non Hospitalisé(s)
29/06/2018	14:00	LE VIGEN	08+800	-	01	-
25/03/2016	19:45	LE VIGEN	08+900	-	03	-
05/01/2016	14:45	LE VIGEN	08+950	-	01	02
28/05/2018	17:15	LE VIGEN	09+500	-	02	01
16/09/2018	16:10	LE VIGEN	09+500	-	01	01
24/11/2019	17:00	LE VIGEN	09+847	-	01	02
TOTAUX				00	09	06

Classement ZAAC (Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels) : Niveau 01				
Entre les P.R. :	08+800	Accident(s)	Tué(s)	Blessé(s) grave(s)
et	09+650	05	00	08



Pour rappel, sur une longueur de 850 mètres et sur une période de cinq ans :

ZAAC Niveau 01 : au moins 04 accidents corporels et 04 victimes graves

ZAAC Niveau 02 : au moins 07 accidents corporels et 07 victimes graves

ZAAC Niveau 03 : au moins 10 accidents corporels et 10 victimes graves

La conclusion selon laquelle « la RD 704 et le tronçon concerné ne font pas partie des axes les plus accidentogènes » est donc erronée.

DONT ACTE

Les services de la gendarmerie ne recueillent désormais plus de données sur les accidents matériels, seuls les accidents corporels sont recensés et fournis dans le dossier. Les circonstances des accidents relevés ces 5 dernières années sont les suivantes :

- plein jour avec soleil éblouissant le conducteur VL : VL circulant sur la RD704 Le Vigen- St Maurice tournant à gauche, coupe la priorité à la moto arrivant dans l'autre sens ;
- plein jour, VL circulant sur la RD704 tournant à gauche coupe la priorité à une moto arrivant dans l'autre sens ;
- crépuscule + pluie : choc frontal entre 2 VL suite à un déport à gauche d'un des véhicules
- plein jour + pluie forte : choc frontal entre 3 VL suite à un déport d'un des véhicules.

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

DONT ACTE

D15. « Augmentation des risques d'accidents :

- conception des 2 carrefours avec concentration des flux, bouchons aux heures de pointe au niveau des accès, risques pour s'insérer dans le trafic ; »

Réponse du Département : La sécurisation des carrefours (sièges de nombreux accidents matériels comme corporels) demandée sera réalisée par la construction de carrefours plans dits en « double tourne-à-gauche » aux deux extrémités du projet pour accéder aux voies secondaires. Aucun retour d'expérience négatif n'a à ce jour été porté aux aménageurs, et cet aménagement continue d'être prescrit notamment par le CEREMA, et décrit dans le guide d'aménagement des routes principales, mis à jour en 2022.

Les tourne-à-gauche respecteront les recommandations nationales en vigueur notamment au niveau des distances de visibilité. Ce type de carrefour est une solution sécurisée pour accéder aux voies secondaires en protégeant l'usager en attente de tourner à gauche. Un certain nombre d'intersections autrefois dangereuses sur la RD 704 entre Limoges et Saint-Yrieix a déjà été traité de cette façon, ce qui a permis d'y réduire très nettement l'accidentologie, comme récemment au Betour sur la Commune de Janailhac ou au nord de Saint-Maurice-les-Brousses, à la satisfaction générale.

DONT ACTE + PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

- « pente en hiver ; »

Réponse du Département : La voie de La Faye présente une déclivité maximale de profil en long de 11 %, ce qui est conforme aux règles de conception des routes de ce type. La zone d'approche du carrefour présente une pente plus douce pour favoriser le franchissement de l'intersection par les véhicules. De plus, les abattages sélectifs d'arbres nécessaires à la construction de la voie de La Faye rendront l'environnement de cette portion moins humide et moins gélif.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

- « une seule voie descendante, avec véhicules prioritaires et circulation de cyclistes sans site propre ; »

Réponse du Département : Par l'aménagement proposé, qui limite au maximum les emprises du projet sur les propriétés riveraines comme l'impact environnemental, le Département respecte la loi LOM. Une piste cyclable séparée de la chaussée aurait pu être proposée, avec des emprises bien supérieures et/ou un impact sur la vallée de la Briance. Sur la voie descendante, une bande multifonctionnelle de 2,25 m de large sera prévue, en plus de la chaussée de 3,50 m. Elle permettra justement le déport d'un véhicule lent pour laisser passer les autres véhicules en empruntant cette surlargeur qui sera stabilisée.

La bande multifonctionnelle prévue dans le sens descendant sera revêtue d'un enrobé de couleur distincte de la chaussée, et pourvue de barrettes sonores en rive entre la chaussée et la bande.

Le CE prend bonne note de cette précision technique apportée ici par le MDO

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

- « augmentation de la circulation sur les nouvelles routes mais aussi sur des voies communales inadaptées ; »

Réponse du Département : Les reports de trafic sur le réseau routier local sont très limités et tout à fait compatibles avec les modes doux. Leur dimensionnement a été validé par les services de la

Communauté urbaine de Limoges Métropole en charge de la voirie. Ils ont fait l'objet pour certaines d'augmentation de gabarit comme pour la rue Jean-Baptiste Darnet.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

- « limitations de vitesse non adaptées, les véhicules pourraient accélérer à l'approche des carrefours en tourne-à-gauche pour anticiper les dépassements engendrant ainsi un risque de collisions aux croisements. »

Réponse du Département : Les carrefours plans ont été conçus non pas en fonction de limitations de vitesse actuelle, mais des vitesses réellement relevées. La conception a été réalisée en fonction des visibilité et des temps de franchissement afférents dans le respect des recommandations nationales (nouvelles dispositions du guide CEREMA de 2018). Pour un carrefour plan avec voie de tourne-à-gauche : le temps de franchissement est de 9 secondes comprenant le temps nécessaire de s'informer de la présence d'un autre usager, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser sa manœuvre de franchissement.

De plus, les carrefours plans en double tourne-à-gauche, en raison de la présence de la signalisation réglementaire horizontale et verticale et d'un déport symétrique des voies par rapport à l'axe de la route principale génèrent un effet de ralentissement des conducteurs en approche.

DONT ACTE

D16. « Circulation d'engins agricoles et de poids lourds sur voies communales inadaptées. Impact tout particulier: cas de l'exploitation du méthaniseur, non étudié dans le dossier /intrants de différentes origines [fumiers, lisiers et fientes, résidus de culture (maïs), déchets et bio déchets des collectivités] + nuisances olfactives associées /Epanchage de valorisation des digestats. »

Réponse du Département : Le projet de méthaniseur agricole est porté par un propriétaire privé et ne relève pas de la compétence du Département. De plus, le propriétaire précise dans sa contribution « l'ensemble des entrants sont issus de mon exploitation et réalisés et stockés sur deux courtes périodes de l'année (4 jours au printemps et 4 jours en automne). Cet impact n'est pas significatif sur le trafic routier ».

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

- « Risques lors des croisements (VL, cars scolaires) ; »

Réponse du Département : Les reports de trafic sur le réseau routier local sont très limités et tout à fait compatibles avec les modes doux sachant que le dimensionnement des voiries communales a été validé par les services de Limoges Métropole et ont fait l'objet pour certaines d'adaptation de gabarit comme pour la voie Jean-Baptiste DARNET.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

- « Dégradations de chaussée et impact sur le budget communal et communautaire ; »

Réponse du Département : Le dimensionnement des chaussées a été validé par les services de Limoges Métropole en charge de la voirie, et les structures retenues ne nécessiteront aucune intervention dans les dix prochaines années.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

- « Circulation réservée au niveau du passage agricole : cet ouvrage est coûteux et relève d'une dépense servant des intérêts particuliers au détriment de l'intérêt général. »

Réponse du Département : Le passage inférieur est d'abord prévu pour les déplacements agricoles et les modes doux, mais à la demande des riverains lors de la première enquête il sera revêtu, et pourra être emprunté par les riverains en véhicules légers, sachant que ses dimensions sont adaptées aux trafics attendus. L'objectif premier de cet ouvrage positionné en partie centrale sur le projet d'aménagement est de limiter l'emprunt et le franchissement de la voie principal par les troupeaux et les engins agricoles et d'améliorer ainsi les conditions de déplacements de tous les usagers.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

D17. « Contre-projet partiel ou global: basé sur le principe d'un échangeur unique situé en partie centrale du projet avec utilisation du passage en ouvrage pour l'ensemble des utilisateurs et carrefours en tés aux extrémités. Voies nouvelles inutiles. 2 radars en complément permettraient de réduire les vitesses. »

Réponse du Département : Comme précisé dans le courrier du Département du 06/12/2021 adressé à l'association, plusieurs raisons ont conduit le Département à abandonner cette solution d'un échangeur central :

- de façon générale, les échangeurs (ou diffuseurs) sont des dispositifs conçus pour des 2x2 voies ;
- ce type d'aménagement créera un point de conflit majeur au niveau de la zone d'insertion sur la portion à une voie (sens Saint-Yrieix-la-Perche / Limoges) ;
- la création d'un échangeur ne serait pas lisible sur cet itinéraire n'en comportant aucun, engendrant ainsi des comportements inappropriés des usagers ;
- la réalisation de cet échangeur, qui plus est dans une section sinueuse, nécessiterait l'acquisition de 4 500 m² de surfaces agricoles et naturelles pour partie humides, dont 1 500 m² de boisements, sachant que la plupart de ces acquisitions foncières ne pourraient pas être réalisées à l'amiable en raison de l'opposition du principal propriétaire concerné ;
- le coût de cette réalisation serait important ;
- cet aménagement rendrait impossible la continuité cyclable prévue dans le cadre du projet, en générant des points de conflits au niveau des 4 branches.

De plus, les deux carrefours en tés proposés aux deux extrémités du projet occuperaient une emprise quasi équivalente à celle nécessaire pour l'implantation de deux carrefours de type tourne-à-gauche.

Le radar fixe ne répond que pour partie à la problématique 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.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Thème E : critères socio-économiques

E18. « Diminution des surfaces agricoles et forestières: Impact sur les exploitations, accès et morcellement, abreuvement. »

Réponse du Département : Le parcellaire est déjà réparti de part et d'autre de la RD 704 actuelle. Les voies nouvelles de rétablissement ont été positionnées pour limiter au maximum les effets de coupure. Le tracé de la voie de Boissac a également été modifié pour préserver un îlot agricole.

Les voies de rétablissement créées ainsi que le passage inférieur faciliteront les déplacements des troupeaux et des engins agricoles et limiteront l'emprunt de la RD 704 par ces mêmes usagers.

Les différents points d'eau seront maintenus ou rétablis au plus près.

Le passage inférieur sera ouvert à la circulation des véhicules légers, en sachant que la section de l'ouvrage a été augmentée à la demande des agriculteurs.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

E19. « Dépréciations immobilières et foncières, demandes de dédommagement et de compensations. »

Réponse du Département : Chaque propriétaire et chaque exploitant subissant un prélèvement foncier sera indemnisé par le Département sur la base des évaluations réalisées individuellement pour chaque propriétaire et exploitant par le service des Domaines (rattaché à la Direction générale des finances publiques). Ainsi, les indemnités d'éviction des exploitants sont également fixées en fonction du barème fourni annuellement par la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne.

Les allongements de temps de parcours ou autres indemnités accessoires seront également évalués et entreront en compte dans le calcul de l'indemnisation de chaque exploitant.

Chaque propriétaire et exploitant impacté sera indemnisé, soit à l'issue de négociations amiables, soit d'une phase d'expropriation arbitrée par le Tribunal administratif. Dans ce second cas, le juge de l'expropriation fixera le montant des indemnités en prenant en compte les spécificités de chaque parcelle ce qui constituera en ce sens une expertise contradictoire.

DONT ACTE

E20. « Pas d'impact économique pour la commune. Baisse de l'attractivité du Vigen. » »

Réponse du Département : Le projet correspond à un aménagement sur place de la voie principale et n'a pas pour objectif de dévier le trafic de la RD 704. La sécurisation de cet axe routier au travers des divers aménagements portés par le Département permettra au contraire de favoriser le maintien et le développement économique des territoires présents le long de cet axe routier structurant de la Haute-Vienne.

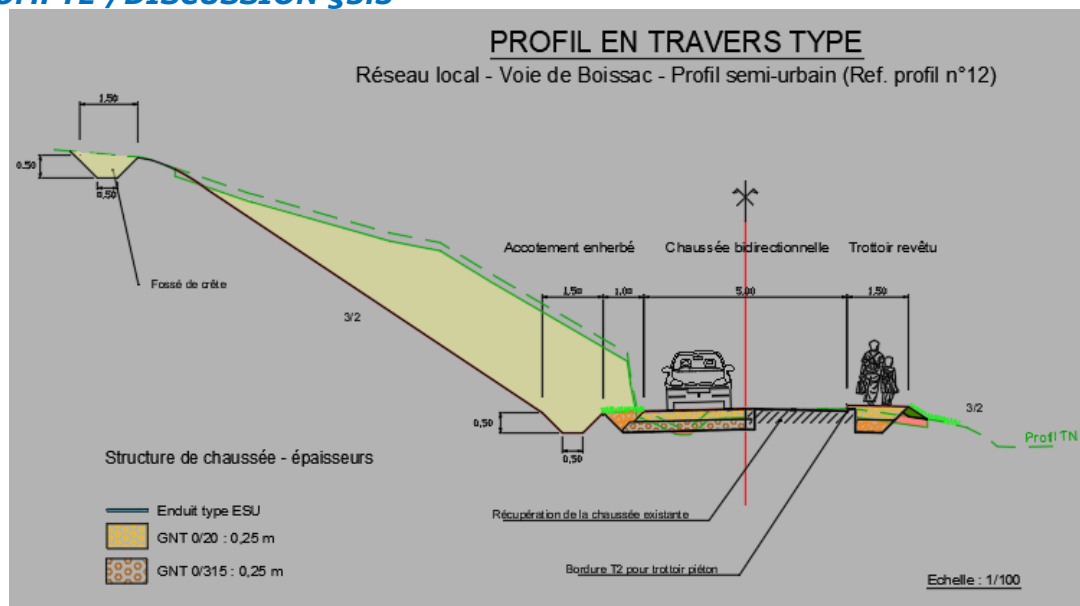
DONT ACTE

E21. « Coût faramineux, sans adéquation avec les besoins de la population locale. L'argent public devrait être mieux utilisé avec des solutions moins onéreuses. Aménagements de voies de mobilité douce tout aussi nécessaires sur la commune. Exigence de sobriété. »

Réponse du Département : Le coût du projet, dont l'objectif est la résorption d'une zone d'accumulation d'accidents prioritaire au regard de l'accidentologie, est en rapport avec les enjeux et n'a rien de disproportionné par rapport à des aménagements de même nature.

La voie de Boissac disposera d'un trottoir pour rejoindre plus aisément l'arrêt de bus, permettant ainsi une liaison douce. **Le CE prend bonne note de cette précision technique apportée ici par le MDO**

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3



E22. « Projet imposé à la population. Favoritisme. Pas de prise en compte de l'intérêt général. Passage en force de projets obsolètes. »

Réponse du Département : Il appartiendra aux services de l'Etat à l'issue de l'analyse des contributions et après avoir recueilli l'avis du commissaire-enquêteur de délivrer ou non la déclaration d'utilité publique et l'arrêté de cessibilité. Différentes étapes de concertation jalonnent la procédure, au cours desquelles le public peut s'exprimer.

VU

Thème F : Contexte de débat national sur l'énergie et le climat

F23. « Augmentation de vitesse => Gaspillage d'énergie non durable + émission de gaz à effet de serre, pour gain de temps discutable. »

Réponse du Département : Le projet a reçu l'aval de l'autorité environnementale (avis porté au dossier d'enquête publique) qui a souligné la qualité de l'étude d'impact, la précision de l'expertise écologique et la méthodologie de réalisation. Les impacts résiduels seront compensés par des mesures adaptées.

Le gain de temps 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 de sécuriser les déplacements de tous les usagers.

DONT ACTE

En page 324 du dossier d'enquête publique est évaluée la consommation énergétique induite par le projet :

	Situation initiale (2017)	Situation future (2043) sans aménagement	Situation future (2043) avec aménagement
Consommation énergétique (en kg/jour)	1 734	1 372	1 455

Tableau 62 : Évaluation de la consommation énergétique

Ces résultats permettent le constat suivant :

- En l'absence d'aménagement et avec aménagement, on note une diminution de la consommation énergétique entre 2017 et 2043 ; ceci est lié aux efforts consentis par l'industrie automobile en matière de baisse de la consommation énergétique des véhicules.
- En situation à terme, la consommation énergétique avec aménagement de la RD704 est supérieure par rapport à la situation sans aménagement, le projet entraînant une augmentation du trafic sur la voie.

VU

F24. « Déplacements et transports: Privilégier des solutions collectives, raisonnables et durables, moins consommatrices d'espaces. Demandes de franchissements sécurisés du Pont du Vigen sur la Briance par les modes doux, éventuellement au lieu-dit La Bergerie. »

Réponse du Département : Par l'aménagement proposé, qui limite au maximum les emprises du projet sur les propriétés riveraines comme l'impact environnemental, le Département respecte la loi LOM. Une piste cyclable séparée de la chaussée aurait pu être proposée avec des emprises bien supérieures et/ou un impact sur la vallée de la Briance. Sur la voie descendante, une bande multifonctionnelle de 2,25 m de large sera prévue en plus de la chaussée de 3,50 m.

La voie nouvelle de Boissac comportera un trottoir pour les piétons de 1,50m permettant notamment de rejoindre l'arrêt de bus (voir supra E21).

L'élargissement du Pont du Vigen est en cours d'étude au sein des services techniques du Département pour améliorer son franchissement, notamment pour les modes doux. Le moment venu, une concertation sera menée avec la commune du Vigen et la communauté urbaine de Limoges Métropole pour valider les principes d'aménagement.

L'offre de services ferroviaire et de transport en commun pour les communes situées sur la RD 704 au Sud du Vigen est très limitée et ne présente pas de perspective de développement pour satisfaire aux besoins locaux.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Réponses individuelles aux contributions

M. DUFOUR Bernard et Mme ROBOREL DE CLIMENS Claire, sa fille, se sont présentés à la première permanence du commissaire-enquêteur le 29/08/2022, et ont eu un entretien référencé P1/01 avec le commissaire. Un courrier a été déposé par Mme ROBOREL au registre référencé C1, avec un plan papier de l'aqueduc de Puy Mathieu. Un courrier électronique référencé @7 a été déposé sur le site internet de la Préfecture par l'indivision DUFOUR. Un courrier électronique référencé @8 (doublet du courrier reçu référencé C29) a été déposé sur le site internet de la Préfecture par Me Montazeau au bénéfice de l'indivision DUFOUR.

Entretien P1/01 : M. DUFOUR et Mme ROBOREL demandent la reprographie d'un dossier complet. Orientés vers la Préfecture, 3 exemplaires des états parcellaires n°00 et 09, du plan parcellaire et de l'étude parcellaire leur ont été gratuitement fournis. Le dossier de DUP, de MECDU et de classement/déclassement de voirie n'a pas été commandé après information transmise par le Département sur le prix unitaire d'un dossier A3 couleur recto verso est de 166,80 € TTC.

M. DUFOUR tient à signaler l'existence d'un aqueduc très ancien, de grande taille (on y circule debout), qui traverse la RD 704. La source est constamment d'un bon débit et alimente toujours des puits /parcelles agricoles et la rivière anglaise du Puy-Mathieu.

Il demande si la partie supérieure de la voie sera renforcée en conséquence afin d'éliminer tout risque d'effondrement lié à la circulation des poids lourds ?

Réponse du Département :

Le plan des aqueducs a bien été réceptionné et les calculs nécessaires seront effectués pour le dimensionnement de la structure de chaussée. Le projet tiendra compte de la présence des sources et captages et des protections mécaniques (type dalle béton) seront mises en œuvre si nécessaires.

DONT ACTE

Courrier C1 : M. et Mme ROBOREL signalent leur opposition au projet, trop coûteux et impactant pour l'environnement.

Le coût du projet, dont l'objectif est la résorption d'une zone d'accumulation d'accidents prioritaire au regard de l'accidentologie, est en rapport avec les enjeux et n'a rien de disproportionné par rapport à des aménagements de même nature.

Le projet a reçu l'aval de l'autorité environnementale (avis porté au dossier d'enquête publique) qui a souligné la qualité de l'étude d'impact, la précision de l'expertise écologique et la méthodologie de réalisation. Les impacts résiduels seront compensés par des mesures adaptées.

Une interdiction de dépasser sur la section, un radar double sens, un reprofilage et une inclinaison différente des virages leur semblent suffisants.

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.

DONT ACTE

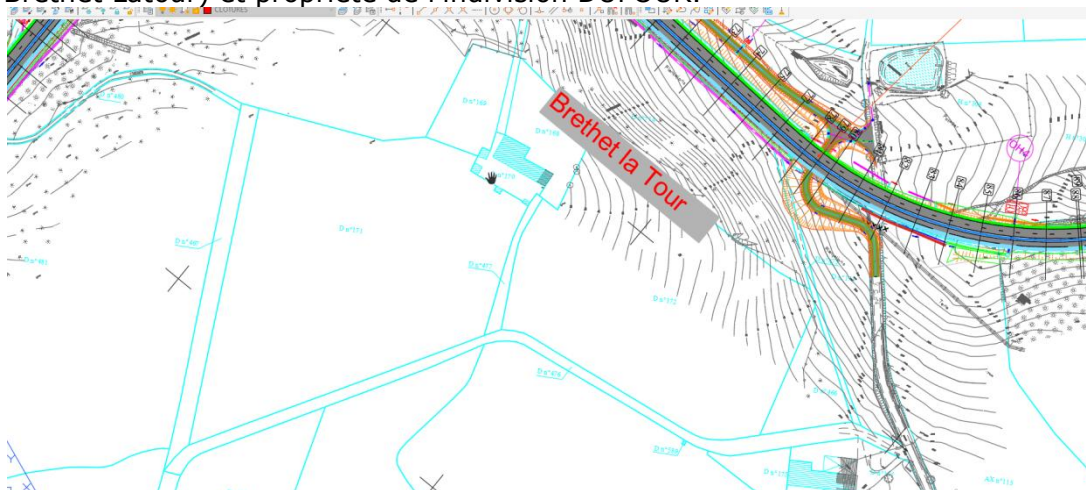
Ils demandent un maintien de l'alimentation en eau de leurs sources.

Dans le cadre des études détaillées de projet il sera recherché le maintien des points d'eau existants ; à défaut de possibilité technique, les propriétaires seront indemnisés.

DONT ACTE

Ils indiquent que l'accès à leur maison de Brethet Latour ne serait plus assuré à l'issue du projet, la seule desserte actuelle étant selon eux l'allée « Torte » depuis la RD704. Ils signalent également l'absence de desserte pour leurs parcelles agricoles et boisées.

L'intégralité des parcelles bâties ou non bâties seront desservies à l'issue du projet, en concertation avec les riverains concernés. Les bâtiments de Brethet Latour comme du Puy Mathieu disposent d'une desserte spécifique par un chemin cadastré D476 (et D477 pour Brethet Latour) et propriété de l'indivision DUFOUR.



Ladite « Allée Torte » citée comme accès actuel, est un chemin de terre, non revêtu :



Le type d'aménagement proposé ne peut se concevoir sans interdiction des accès directs et notamment en entrée de courbe.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Ils demandent des protections phoniques, la suppression du passage souterrain au profit d'un rond-point, une expertise contradictoire /dédommagement ou compensation de l'ensemble des préjudices subis individuellement.

A l'issue de l'étude acoustique présentée en pages 177 et 275 du dossier de DUP, il n'est pas apparu réglementairement nécessaire d'implanter des protections acoustiques au niveau des bâtiments indiqués, les augmentations du niveau acoustique étant inférieure à 1 dBA en façade (la réglementation actuelle pour une voie existante étant la mise en place de protection en cas de hausse supérieure à 2 dBA). A la demande des riverains, des mesures pourront être réalisées 6 mois après la mise en service de l'aménagement.

DONT ACTE

La création d'un carrefour de type giratoire au centre de l'aménagement ne répondrait pas à la sécurisation des flux agricoles, et des modes doux, qui se trouveraient ainsi mêlés au trafic de transit, contrairement à la solution d'un passage inférieur proposée par le Maître d'ouvrage. De plus, le site du carrefour n'est pas compatible avec les règles de conception d'un giratoire, et serait ainsi un facteur supplémentaire d'accidents du fait de la configuration des lieux et des vitesses d'approche. Enfin, la solution giratoire est adaptée lorsqu'il y a un équilibre des trafics entre les différentes branches, ce qui n'est pas le cas (fort déséquilibre entre les trafics de la RD 704 et celui des voies communales). En effet, un giratoire avec un trafic traversant prépondérant sur un axe est relativement difficile d'accès pour les usagers des voies adjacentes.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Chaque propriétaire et exploitant impacté sera indemnisé, soit à l'issue de négociations amiables, soit d'une phase d'expropriation arbitrée par le Tribunal administratif. Dans ce second cas, le juge de l'expropriation fixera le montant des indemnités en prenant en compte les spécificités de chaque parcelle, ce qui constituera en ce sens une expertise contradictoire.

DONT ACTE

Courriel @7 : Les conjoints DUFOR font part des observations suivantes :

- Mêmes observations que pour la 1ère DUP (en annexe: + 6 pages illisibles).
- L'aqueduc réalisé il y a plus de 100 ans achemine différentes sources vers le Puy Mathieu et Brethet Latour.

Le plan des aqueducs a bien été réceptionné et les calculs nécessaires seront effectués pour le dimensionnement de la structure de chaussée. Le projet tiendra compte de la présence des sources et captages et des protections mécaniques (type dalle béton) seront mises en œuvre si nécessaires.

DONT ACTE

- Contestation de l'utilité publique: limitations de vitesse incohérentes (90 dans la montée alors qu'il y a des accès riverains). La seule solution serait une liaison rapide entre Saint Yrieix et l'A20 (au niveau de Pierre-Buffière), à 110km/h.

Le projet d'amélioration de la liaison entre la RD 19 et l'A20 a vocation à desservir le bassin sud de la Haute-Vienne alors que le projet objet de l'enquête est un aménagement de sécurité sur une section située à proximité de Limoges et qui dessert un secteur plus à l'amont en 2^{ème} couronne (Nexon, Saint-Maurice-Les-Brousses, Jourgnac, ...). La liaison par la RD 19 ne captera qu'une faible part de ce trafic et ne supprimera pas le secteur accidentogène de la RD 704 au sud du Vigen. **Les deux projets sont complémentaires et non pas concurrents.**

DONT ACTE

Le trafic présent et à venir sur la RD 19 ne justifie absolument pas l'aménagement d'une voie limitée à 110 km/h (2x2 voies). Ce type d'infrastructure serait totalement disproportionné par rapport aux enjeux de trafic et de desserte (coût écologique et financier).

MÊME AVIS

- projet très cher, insuffisamment réfléchi conduisant à un gâchis d'argent public.
L'objectif de l'aménagement de sécurité au sud du Vigen est bien la résorption d'une zone d'accumulation d'accidents prioritaire au regard de l'accidentologie. Son coût est en rapport avec les enjeux et n'a rien de disproportionné par rapport à des aménagements de même nature.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Courriel @8 : Maître Montazeau aborde différents sujets :

- un échangeur, ou la sécurisation des carrefours seraient suffisants, la voie de dépassement n'étant pas nécessaire,
- les carrefours plans ne sont pas traités de façon sécuritaire,

Réponse du Département : La sécurisation des carrefours (sièges de nombreux accidents matériels comme corporels) demandée sera réalisée par la construction de carrefours plans dits en « double tourne-à-gauche » aux deux extrémités du projet pour accéder aux voies secondaires. Aucun retour d'expérience négatif n'a à ce jour été porté aux aménageurs, et cet aménagement continue d'être prescrit notamment par le CEREMA, et décrit dans le guide d'aménagement des routes principales, mis à jour en 2022. De plus, le guide ARP précise : « pour des routes à chaussée bidirectionnelle, la règle générale est de ne pas aménager de dispositif d'accès en carrefour [il s'agit d'un dispositif d'insertion continue de la voie secondaire à la voie principale sans STOP ni Cédez-le-passage, comme sur l'illustration ci-après]. Ce type d'aménagement, qui caractérise généralement un échangeur dénivelé, peut avoir un effet négatif sur la sécurité en créant une ambiguïté dans la perception offerte aux usagers sur le type de voie. [...] Son emploi, exclusivement sur route à niveau de fonctions élevé, doit être pleinement justifié par une impossibilité à faire fonctionner correctement toute autre solution d'aménagement, compte tenu des trafics en présence. »

Figure 38 : Demi-carrefour avec dispositifs d'accès sur artère interurbaine à 2 x 2 voies



Les tourne-à-gauche respecteront les recommandations nationales en vigueur notamment au niveau des distances de visibilité. Ce type de carrefour est une solution sécurisée pour accéder aux voies secondaires en protégeant l'utilisateur en attente de tourner à gauche. Un certain nombre d'intersections autrefois dangereuses sur la RD 704 entre Limoges et Saint-Yrieix a déjà été traité de cette façon, ce qui a permis d'y réduire très nettement l'accidentologie, comme récemment au Betour à Janailhac ou au nord de Saint-Maurice-les-Brousses, à la satisfaction générale.

DONT ACTE

- pas d'études de solutions alternatives,
Une étude de variantes a été insérée dans la version 2022 du dossier de DUP, en pages 48 à 51.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

- les causes des accidents ne sont pas détaillées,
Les circonstances des accidents relevés ces 5 dernières années sont les suivantes :
 - plein jour avec soleil éblouissant le conducteur VL : VL circulant sur la RD704 Le Vigen - St Maurice tournant à gauche, coupe la priorité à la moto arrivant dans l'autre sens ;
 - plein jour, VL circulant sur la RD704 tournant à gauche coupe la priorité à une moto arrivant dans l'autre sens ;
 - crépuscule + pluie : choc frontal entre 2 VL suite à un déport à gauche d'un des véhicules
 - plein jour + pluie forte : choc frontal entre 3 VL suite à un déport d'un des véhicules.Les refus de priorité comme les chocs frontaux peuvent donc être évités par le projet proposé.

DONT ACTE

- il n'y a pas de piste cyclable des 2 côtés.
Dans le sens montant, la présence de la deuxième voie permettra de dépasser les cyclistes en sécurité. **Le CE prend bonne note de cette précision technique apportée ici par le MDO**

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

- la desserte de Puy Mathieu n'est pas assurée, l'allée de dégagement latéral n'étant pas utilisable, La desserte de Puy Mathieu est assurée par voies privées citées supra.

DONT ACTE

- pas de mesures de protection de l'aqueduc,
Voir supra

DONT ACTE

- le dossier ne comprend pas les éléments loi sur l'eau et espèces protégées,
Les éléments objet de la procédure d'autorisation environnementale unique (Dossiers loi sur l'eau, dérogation espèces protégées, et autorisation de défrichement) n'ont pas encore été déposés auprès des services de l'Etat et feront l'objet d'une enquête publique distincte. L'art. L123-6 du Code de l'environnement précise : « Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique », ce qui ne fait pas de l'enquête unique une obligation.

DONT ACTE

- l'information pour l'enquête parcellaire a été trop tardive,
Concernant la date d'information des propriétaires concernés par l'enquête parcellaire, l'arrêt de la 3^e chambre civile de la cour de cassation du 01/04/2021 n°20-13616 a établi que les propriétaires devaient être notifiés individuellement du dépôt du dossier d'enquête parcellaire en mairie quinze jours au moins avant la fin de l'enquête parcellaire, délai qui a été respecté. L'indivision Dufour, que représente Me Montazeau a ainsi pu se présenter en mairie le jour de l'ouverture de la présente enquête.

DONT ACTE

- sur le plan parcellaire, la mention AF n'est pas compréhensible.

Sur le plan parcellaire est portée chaque parcelle concernée par l'emprise (avec entre parenthèse sa section et son numéro), la mention AF signifie acquisition foncière, elle est donc suivie de la surface à acquérir par le Département en m².

DONT ACTE

Courrier C2 : M. CHATARD Daniel

Le courrier concerne les parcelles AX 62 et AX 65 concernées par le carrefour entre la rue Jean-Baptiste Darnet et la VC4, et le recalibrage de la rue Jean-Baptiste Darnet.

M. Chatard indique que plutôt que de canaliser les eaux de ruissellement du bassin versant naturel avec un fossé traversant sa parcelle AX62 sur 350 m en direction du ruisseau à l'aval, il serait préférable de réaliser ce rejet dans le réseau de drainage existant sur cette parcelle.

Pour la parcelle AX 62, la solution proposée par M. Chatard est réalisable et sera étudiée plus précisément en phase projet. Un ouvrage permettant de réguler le débit de fuite pourrait être implanté en amont, afin que le rejet soit compatible avec le diamètre du drain existant.

Sur la parcelle AX 65, M. Chatard demande que le même principe de rejet des eaux de ruissellement dans son réseau de drainage soit conservé. Sur la partie sous l'emprise, il signale la présence d'une réserve d'eau alimentant son exploitation et son habitation.

La même solution peut être adaptée pour la parcelle AX 65.

La zone sous l'emprise correspond à un dégagement de visibilité, consistant à araser la végétation pour permettre une bonne perception du carrefour. Les points d'eau signalés ne seront pas affectés, et M. Chatard pourra en conserver la jouissance, soit grâce à un déplacement des regards, soit à travers une servitude.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Courrier C3 : M. MAURE Olivier

Opposition à la création de la voie de Boissac. Le thème de la sécurité n'est pas à négliger, il y a effectivement eu des accidents.

Prévoir une voie de dépassement est injustifié. Il existe de nombreuses lignes droites entre Le Vigen et Saint Maurice permettant de doubler dans les 2 sens en sécurité.

Le franchissement de la vallée de la Briance est un point dur sur l'itinéraire qui se traduit par une quasi impossibilité de dépassement sur plus de 7 km. Cette situation génère des comportements à risque sur la section de la RD 704 la plus importante qui compte plus de 10 000 véhicules par jour.

L'aménagement permettra d'apporter une solution de dépassement des véhicules lents, dans le sens montant d'une section à forte pente, où les différentiels de vitesse sont plus importants que dans le sens descendant.

DONT ACTE

La voie de dépassement devrait être réalisée dans le sens Saint-Yrieix/Limoges pour privilégier l'heure d'embauche et les obligations professionnelles. Le projet limitera les arrêts aux commerces du Vigen et Saint Maurice.

L'objectif de l'aménagement est la résorption d'une zone d'accumulation d'accidents prioritaire au regard de l'accidentologie, et d'améliorer ainsi les conditions de déplacements des usagers. Le créneau de dépassement a été privilégié dans le sens montant d'un secteur à forte pente, générateur de comportement à risque de la part de certains usagers et où les différentiels de vitesse sont plus importants que dans le sens descendant. Il 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 deux localités.

La voie descendante amène moins de risque de ralentissement par des véhicules lents qu'une voie montante. Toutefois, un véhicule lent pourra éventuellement se laisser passer les autres véhicules en se déportant sur l'accotement de la route qui sera stabilisé. Par ailleurs, les voies de rétablissement créées ainsi que le passage agricole limiteront l'emprunt de la RD 704 par des engins agricoles.

DONT ACTE

P2/06 : CHABAL Guillaume

M. CHABAL signale un projet plus abouti et émet des remarques traitées dans l'analyse thématique. **VU**
Pas de réponse du Département

P3/08 : RUAULT Franck

M. RUAULT demande si ses arbres seront coupés pour la création de la voie de Boissac.

Réponse du Département : La haie d'arbres et d'arbustes séparant l'habitation du chemin ne sera pas impactée.

DONT ACTE

Il craint des cambriolages du fait de la création de la voie nouvelle.

P3/09-C5 : Elisabeth et Jean-Pierre VALETTE, Françoise LEDAY, Agnès et Jean BROUSSIER

Le projet supprimant des terres dans la contradiction avec le projet de création d'une ceinture maraîchère de Limoges Métropole.

Réponse du Département : L'artificialisation des terres a été limitée au maximum sur le projet, par exemple en réutilisant les délaissés routiers issus de précédentes rectifications de virages pour le tracé neuf, mais surtout en s'appuyant sur le tracé de la RD 704 actuelle.

DONT ACTE

P3/11 : ANDRIEUX Véronique

Présence d'un arbre remarquable en bordure de parcelle (F. 555) au niveau de la voie de rétablissement de Boissac. L'entrée de sa propriété devra être préservée.

Réponse du Département : les arbres en bordure de parcelle seront préservés par le projet. La parcelle F555 constitue un accotement de la voie existante, son acquisition est une régularisation du domaine public.

DONT ACTE

R4 : BIASSE Sarah **VU**

Un aménagement doit être réalisé sur cette partie de la RD 704.

Pas de réponse du Département

R5 : MERCUZOT Clément et SALESSE Emilie

Le seul accès piétons au bourg du Vigen sur l'itinéraire est le chemin de randonnée, qui n'est pas accessible aux enfants, personnes âgées ou personnes à mobilité réduite.

Réponse du Département : Le Département ne gère pas ce type de chemin de randonnée, et la topographie des lieux ne permettra pas ce type de mobilités. Des itinéraires alternatifs pourraient être étudiés dans le cadre du Schéma directeur intercommunal des aménagements cyclables (SDIAC) de Limoges Métropole.

DONT ACTE

R6 : CORNEE Marie-Paule

Où seront repositionnés les arrêts de bus de Boissac, des Palennes, et des Vergnades ?

Réponse du Département : il n'est pas à ce jour prévu de déplacer les arrêts, une concertation aura lieu avec les services de la Région, autorité organisatrice de transports, si un déplacement s'avérait nécessaire.

DONT ACTE

C8 : SAVARY Jacques **VU**

La piste cyclable est une bonne nouvelle.

Pas de réponse du Département.

P4/13 : CORNEE Nicolas et EYRICHINE Olivier

Le projet présenté entraînerait d'importants inconvénients dans l'exploitation de ses terres et prairies: morcellement de ses parcelles de part et d'autre de la nouvelle voie de Fougeras (Parc de contention et abreuvoir unique au Nord) générant des difficultés de dessertes en raison d'un passage en zone humide (parcelles dans le secteur des Crouzettes).

En fait, le chemin figurant aux plans 3 et 4 n'existe pas. La canalisation des eaux de sortie d'étang serait suffisante pour permettre l'accès aux parcelles [309, 43, 307, 40, 41 et 306]

M. EYRICHINE est opposé au nouveau projet prévu dans ce secteur. Le projet 2015 était beaucoup plus fonctionnel et plus structurant. De plus, un abattage conséquent de chênes serait nécessaire pour réaliser la voie nouvelle de Fougeras.

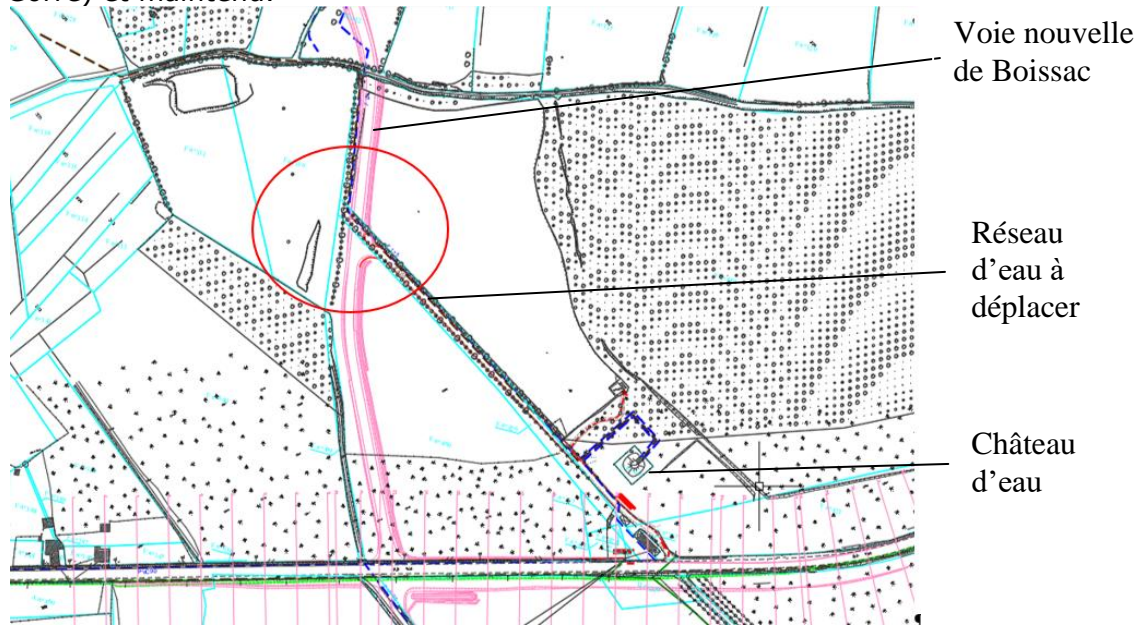
Voir réponses apportées infra.

PRIS EN COMPTE / DISCUSSION §5.3

C10 : ROUFFY Jacques

La voie de Boissac détruit l'alimentation en eau potable récente du château d'eau.

Réponse du Département : Ce réseau sera déplacé par le concessionnaire (SIAEP Vienne Briance Gorre) et maintenu.



Demande d'un droit d'accès aux parcelles 299 et 301.

Réponse du Département : les accès aux parcelles seront maintenus, et proposés en concertation avec les riverains concernés.

DONT ACTE

C11 : DURAND Michel

Le bassin de rétention proposé sera trop proche des habitations des Vergnades, générant moustiques et mauvaises odeurs.

Réponse du Département : Les deux ouvrages de rétention d'eau situés sur la voie de Boissac sont des fossés en surprofondeur enherbés, et non des bassins. Leur rôle sera l'abattement des pollutions chroniques, le confinement d'une pollution accidentelle, et le tamponnement des eaux avant rejet dans le milieu naturel (rétention - tranquillisation). En conséquence, les surfaces en eau seront réduites, et la profondeur inférieure à un mètre.

La nouvelle proposition de voie nouvelle des Vergnades passe trop près des habitations.

Réponse du Département : La modification de ce tracé résulte de la concertation, notamment avec la commune du Vigen, et vise à préserver l'îlot agricole attenant composé des parcelles F221 et F222.

DONT ACTE

C12 : RADWANSKI Fabienne

Mme RADWANSKI demande la surface totale d'emprise de la voie de La Faye (déblais et remblais compris).

Réponse du Département : L'emprise totale de ce rétablissement sera d'environ 12 000m².

DONT ACTE

Elle demande s'il y aura plus d'eau de ruissellement dans sa parcelle AX28 en indivision et indique que le ruisseau qui s'y trouve n'a pas été inventorié dans le cadre de l'étude DUP. Elle indique des erreurs sur l'inventaire des points d'eau.

Réponse du Département : Les précisions sur les dispositifs d'assainissement seront détaillées au sein du dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Cependant il est d'ores et déjà possible de préciser que Les principes d'assainissement au niveau de la parcelle AX 28 seront les mêmes que ceux appliqués pour la totalité de l'aménagement, soit un traitement séparatif des eaux de bassin versant naturel et des eaux de ruissellement de la chaussée.

Les eaux du bassin versant naturel repérées en bleu sur le schéma sont collectées par l'intermédiaire de fossés enherbés disposés en crête de talus. Les effluents traversent la voie de La Faye par l'intermédiaire de descentes d'eau et réseau de tuyau en béton (OH8 C) ; une fosse de dissipation d'énergie disposée au point bas du carrefour permet de casser la vitesse du flux pour l'envoyer dans un fossé de pied de remblai qui jouxte la parcelle AX 28. Un busage existant implanté au droit de la rigole de surverse de l'étang permet d'envoyer les eaux collectées vers le ruisseau de Plaisance. Le busage existant, de par sa configuration sera simplement rallongé en

amont pour épouser la forme du remblai mis en œuvre. Le verger existant est considéré comme une zone de rétention en cas d'averse exceptionnelle ce qui est déjà le cas actuellement. Concernant les eaux de la route, elles transitent au point bas de la voie de La Faye par l'intermédiaire du réseau de fossé disposé de chaque côté de la route. Au niveau de l'OH8c, les effluents sont canalisés par l'intermédiaire d'un tuyau béton repéré en rouge sur le plan. Celui-ci vient se connecter sur le réseau disposé sous la RD 704 pour envoyer le tout dans le bassin F ou les eaux de la route seront traitées avant rejet dans le ruisseau de Plaisance.



Les erreurs sur les points d'eau répertoriés seront corrigées conformément aux indications de la propriétaire.

DONT ACTE

Pourquoi les surfaces d'acquisition sont-elles identiques alors que la voie de La Faye a été modifiée ?

Réponse du Département : Les surfaces d'acquisition sont nécessaires pour l'implantation de la voie et le réseau d'assainissement afférent.

DONT ACTE

Elle demande de pouvoir passer de la parcelle AX14 à AX28.

Réponse du Département : Le franchissement de la voie communale de la Faye sera autorisé.

DONT ACTE

Elle propose d'autres solutions pour l'emplacement et la nature de ses accès à la parcelle AX28, ainsi que pour ses dispositifs de clôtures et portails.

Réponse du Département : Suite aux propositions d'accès figurant au dossier aucune réponse n'avait été faite par la requérante au Département. Les propositions formulées seront cependant étudiées en phase projet. Dans le principe les accès et clôtures sont restitués en nombre et qualité similaires par rapport à l'existant.

Tous les accès à vocation agricole ont été conçus avec une couche de fondation de 20 cm de matériaux concassés 0/150 de carrière et 20 cm de grave non traitée. Dans un objectif de préservation des milieux naturels, ces accès ne seront pas revêtus.

DONT ACTE

Elle demande l'évaluation de ses arbres en vue d'être indemnisée, ainsi que le bornage des emprises du projet conformément aux chiffres mentionnés dans le dossier d'enquête parcellaire.

Réponse du Département : Les arbres sont expertisés en vue d'établir les propositions financières à chaque riverain impacté. Les emprises seront bornées avant les travaux.

DONT ACTE

Elle demande les hauteurs de talus de la voie de la Faye et de la RD 704 au droit de sa propriété.

Réponse du Département : la hauteur des talus varie entre 2,50 m et 7 m au plus haut.

DONT ACTE

Elle demande que son bois stocké sur sa parcelle ne disparaisse pas au cours des travaux.

Réponse du Département : L'entreprise en charge des travaux circulera principalement dans l'emprise des travaux en vue notamment d'éviter tout dommage supplémentaire sur l'environnement. Il appartiendra aux propriétaires de sécuriser leurs biens situés sur les parcelles attenantes aux travaux.

DONT ACTE

Elle demande des plantations d'arbres ou des écrans anti-bruit au droit de la RD 704.

Réponse du Département : Cette demande sera prise en compte lors de l'élaboration du projet paysager afin de créer un masque visuel entre le projet et les parcelles concernées.

DONT ACTE

C14 : DARTHOUT Geneviève

Evocation d'un accident sur un carrefour en double tourne-à-gauche sur la RD56 en Bretagne.

Réponse du Département : Le seul accident retrouvé sur cet axe (carrefour de Pluguffan, commune de Quimper, intersection VC8 et RD56) a eu lieu sur un carrefour en croix avec STOPS. Ce carrefour a été aménagé par le Département avec une obligation de tourne-à-droite.

VU

Il y a trop d'écart entre la pose des bornes en septembre 2021, et l'enquête parcellaire.

Réponse du Département : Ce délai est lié à l'instruction du dossier d'enquête publique par les services de l'Etat ainsi qu'à l'élaboration du mémoire en réponse du Département.

VU

C17 : FAUCHER Sonia et DAGRON Frédéric

Inquiétudes sur l'impact visuel de la voie de La Faye depuis leur habitation de Chabiran.

Réponse du Département : Cette demande sera prise en compte lors de l'élaboration du projet paysager.

DONT ACTE

P4/20 : RINGAUD Jean-Michel

Quel est le coût de ce projet (études, achats fonciers etc...) ?

Réponse du Département :

Cet élément est détaillé en page 29 du dossier de DUP :

La dépense totale prévisible pour la réalisation du projet d'aménagement de sécurité de la RD704 sur la commune du Vigen est estimée comme suit aux conditions économiques de 2020. Elle comprend le créneau de dépassement, les carrefours d'extrémités, les rétablissements des voies du réseau routier local et le recalibrage de la rue Jean-Baptiste Darnet.

	Montants TTC
Acquisition foncière des emprises	
<i>Déjà réalisée</i>	37 000 €
<i>A réaliser</i>	157 000 €
Etudes	311 000 €
Travaux	8 845 000 €
Total général	9 350 000 €

Les travaux de déplacement de réseaux à effectuer seront à la charge des concessionnaires concernés.

DONT ACTE

C19 : CORNEE Nicolas

Les parcelles AX 115 et AX 5 seront séparées par la nouvelle voie de Fougeras, générant des difficultés de circulation avec la stabulation (parcelle A114).

Réponse du Département : L'assiette de cette voie de desserte peut être modifiée en accord avec l'ensemble des parties concernées. Le présent tracé repose sur une demande du propriétaire.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Séparation des parcelles AX4 (ayant un point d'eau) et AX6, exploitées par le GAEC EYRICHINE.

Réponse du Département : Un point d'eau pourra être créé dans la parcelle AX6 si cela est techniquement possible, dans le cas contraire, une indemnité compensatoire sera versée.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

La voie de rétablissement de Fougeras devrait être repositionnée côté Nord des parcelles AX115 et AX2, longeant ainsi la RD 704, comme lors de la première enquête publique.

Réponse du Département : Lors de l'enquête publique de 2015, le tracé actuel de l'allée de Fougeras avait été proposé par le commissaire enquêteur pour limiter l'allongement de parcours des consorts Thézard suite à la suppression des accès directs sur la RD704. La proposition de M. Cornée et Eyrichine reprend le projet proposé à l'enquête en 2015. L'allée de Fougeras faisait partie d'une des réserves (n°3) levée par le Département.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Précisions fournies sur le fonctionnement du méthaniseur reportées dans les réponses thématiques supra.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

C20 : RADWANSKI Fabienne

Le terre-plein central génèrera une discontinuité écologique.

Réponse du Département : L'objectif du projet proposé est la résorption d'une zone d'accumulation d'accidents prioritaire au regard de l'accidentologie, en évitant notamment les collisions frontales, grâce à une séparation physique des deux voies de circulation. Afin d'éviter que la faune soit bloquée au niveau de la glissière centrale, des clôtures anti-intrusion seront implantées le long de la voie sur les portions à enjeux afin de diriger la faune vers les zones de franchissement sécurisées. Ces mesures seront détaillées au sein du dossier de dérogation espèces protégées.

PRIS EN COMPTE /DISCUSSION §5.3

Quelle sera la durée des travaux ?

Réponse du Département : L'appel d'offres en vue de la réalisation n'a pas été passé à ce jour. Les études doivent être affinées et poursuivies en phase projet avant de pouvoir répondre à cette question.

VU

La bande multifonctionnelle sera discontinuée au niveau des carrefours.

Réponse du Département : Cette bande commencera après le carrefour de la Madieu, et se terminera avant le carrefour de Plaisance.

DONT ACTE

Y a-t-il eu une étude de fréquentation des cycles sur la RD 704 ?

Réponse du Département : L'aménagement projeté en faveur des cycles est une obligation de la loi LOM et devait être réalisé sans considération du trafic futur.

C21 : EYRICHINE Olivier

Demande sur la voie de Fougeras, voir infra réponse à CORNEE Nicolas.

Demande d'un busage à l'entrée de la parcelle 410 afin de pouvoir accéder plus facilement.

Réponse du Département : l'accès à cette parcelle sera aménagé en vue d'un usage aisé et régulier, un busage sera étudié en phase projet en concertation avec le requérant.

DONT ACTE

*******Document pris en compte par le CE le 21/10/2022*******