

# DEVIATION DE LA ROUTE DEPARTEMENTALE 20

-----  
**Commune d'Aixe-sur-Vienne**

-----  
**ENQUETE PARCELLAIRE**

-----  
**NOTICE EXPLICATIVE**  
=====

## **1 - Le contexte de l'enquête parcellaire**

### **1.1 Présentation de l'opération**

La présente opération concerne la réalisation d'une déviation de la RD 20, qui reliera cet axe à la RN 21 et la RD 2000, sur le territoire de la commune d'Aixe-sur-Vienne située au sud-ouest de Limoges dans le Département de la Haute-Vienne.

#### **a) Le contexte :**

A l'échelle du département, la RD20 relie Nieul au nord à Bussière-Galant au sud. Cet axe fait partie du réseau primaire de désenclavement au titre de la politique routière départementale. Cet itinéraire irrigue de nombreuses communes le long de son tracé, et notamment Aixe-sur-Vienne, Saint-Martin-le-Vieux, Les Cars. La RD20 favorise l'implantation d'entreprises et de foyers travaillant principalement sur Limoges et son agglomération, et effectuant donc des migrations pendulaires.

Toutefois, l'évolution du trafic routier, et l'augmentation de l'attractivité de la Zone Industrielle Nord de Limoges, désormais bien desservie par la RD2000 à l'ouest, a amené les élus des cantons et communes concernées à demander une liaison nouvelle directe à la RD2000 et donc à la RN21 depuis la RD20 répondant à plusieurs objectifs :

- diminuer le trafic et les nuisances afférentes en centre-ville d'Aixe-sur-Vienne,
- améliorer la sécurité des usagers sur la RD20 à proximité d'Aixe-sur-Vienne,
- faciliter les accès vers Limoges Nord.

Les premiers comptages réalisés en 2013 et en 2017 par le Département, ainsi que les trafics relevés sur le réseau national font apparaître les trafics moyens journaliers annuels suivants (deux sens confondus) :

Voie/section	2013		2017	
	TMJA (véhicules/jour)	% PL	TMJA (véhicules/jour)	% PL
RN21 – LIMOGES / AIXE/ V.	9 650	6	12 406	-
RN21 – Giratoire de La Pouge	6 465	7	-	-
RD20	4 045	4	4 149	3
Route de Fénerolles	264	3	-	-

Sur les dix dernières années, 4 accidents impliquant tous des dommages corporels ont eu lieu sur la RD 20, entre le début du projet de liaison et l'entrée dans l'agglomération d'Aixe-sur-Vienne. Tous ces accidents impliquaient des véhicules légers. Il s'agit d'une accidentologie importante pour ce type de voirie.

Aussi, les élus départementaux ont sollicité l'aménagement de cette section avec, comme double objectif :

- améliorer la sécurité routière,
- améliorer les conditions de circulation et fluidifier le trafic sur l'itinéraire.

#### b) Description de l'aménagement :

Le projet de déviation objet de la présente enquête consiste à raccorder la route départementale n°20 depuis l'aire d'accueil des gens du voyage de la Communauté de communes du Val de Vienne au giratoire du carrefour entre la RD 2000 et la RN 21, à l'ouest de l'agglomération d'Aixe-sur-Vienne. Il est situé sur le territoire de la même commune et s'étend sur un linéaire de 1900 m. Le projet comprend la création de deux carrefours plans pour connecter l'infrastructure nouvelle au réseau routier existant. Les deux carrefours sont conçus avec des voies dédiées aux mouvements tourne-à-gauche : le premier permet de rétablir la voie communale n°4 desservant le hameau de Fénerolles ; le second permet de raccorder la RD20 et de desservir l'aire d'accueil des gens du voyage.

Les études environnementales ont été réalisées sur la zone d'implantation même du projet, mais également sur la zone d'influence directe et sur la zone d'effets éloignés et induits, c'est-à-dire jusqu'en fond de vallée (Grand Rieu à l'ouest et Aixette à l'est), le projet étant situé en ligne de crête.

Du fait même de la nature de l'aménagement, visant à créer une quatrième branche au giratoire de la RD2000 existant, et à relier la RD20 par l'itinéraire le plus direct possible, les solutions alternatives demeurent très limitées. Différentes options ont cependant été étudiées, et la solution préférentielle a fait l'objet d'une concertation auprès des riverains.

### **1.2 Rappel des décisions antérieures**

De premières études ont permis l'émergence d'une variante de tracé, qui a été soumise à un cas par cas sur la nécessité de réaliser une étude d'impact sur le projet en 2012. Les services compétents ont indiqué que le projet ne nécessitait pas d'être soumis à une étude d'impact par arrêté n°2012/104 du 07/12/2012.

Plusieurs aspects ont été pris en compte pour la configuration de ce tracé initial :

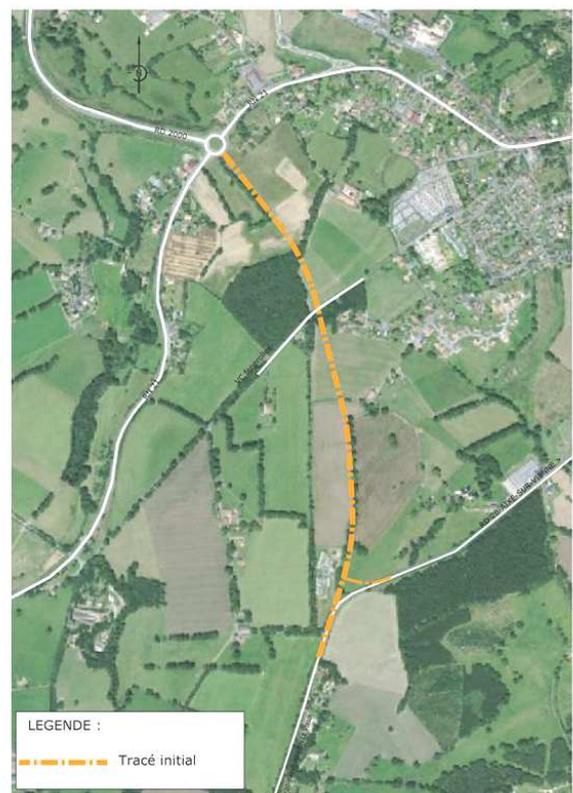
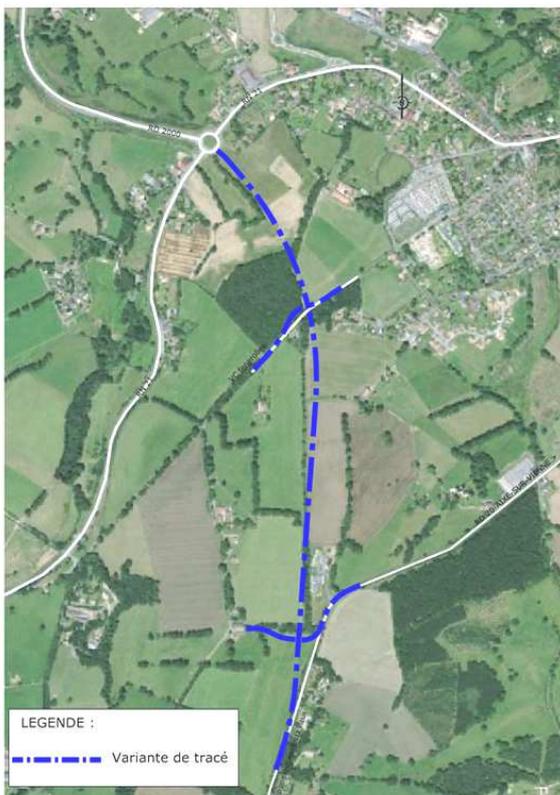
- La géométrie du projet et des rétablissements, qui conditionne la sécurité des usagers (pentes, nature des courbes et conditions de visibilité).
- La topographie et le réseau hydrographique : principalement situé en ligne de crête, le projet évite les cours d'eau présents sur le secteur, et limite ainsi les impacts environnementaux, sur les habitats comme sur les espèces. Le projet ne comporte pas de zone humide, la plus proche est celle du Pont de Fargeas sur le Grand Rieu, située à 500 mètres. Le projet n'intercepte aucun zonage réglementaire. Seules quelques espèces animales protégées ont été rencontrées ; il s'agit d'oiseaux. Les enjeux écologiques sont faibles.
- Les habitations : le secteur concerné comporte quelques hameaux, mais aucune habitation ne sera directement impactée par le projet.
- L'agriculture : le projet de liaison intercepte 10 parcelles cadastrales, dont 6 ont une vocation agricole. Les parcelles AY 98, et AZ 71 subissent un fort effet de coupure, le projet les scindant dans leur plus long côté.

Durant l'été 2016 a eu lieu une première phase de concertation avec les riverains directement impactés.

La présentation du projet a suscité une demande de préservation de 2 îlots agricoles (parcelles AY98 et AZ 71), et une variante de tracé a alors été conçue.

En conséquence, la variante initiale et la variante issue de la concertation ont été présentées au bureau en mai 2017. La nécessité de poursuivre les études de la variante issue de la concertation a été reconnue, bien que la soumission d'un nouveau cas-par-cas soit nécessaire.

La variante retenue a donc été étudiée au stade avant-projet. Cette variante, dont l'axe du projet est plus proche du chemin communal existant qui relie la VC de Fénerolles à la RD20 en passant à l'ouest de l'aire des gens du voyage. Elle présente un moindre impact sur les parcelles agricoles et c'est celle-ci (tracé bleu) qui est aujourd'hui soumise à l'enquête publique. Celui-ci a été adopté par la commission permanente le 09/01/2018. La commission a également validé la réalisation d'une procédure conjointe en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP), et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ainsi que des procédures environnementales nécessaires (déclaration au titre de la loi sur l'eau, dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées...).



Le 08/02/2018, lors de la séance plénière de l'assemblée départementale, les derniers éléments relatifs au projet ont été présentés. L'opposition d'un propriétaire, nécessitant la conduite d'une procédure de DUP en vue de l'expropriation, a également été signalée.

Le 29/05/2018, l'autorité environnementale a signalé que le nouveau projet ne serait pas soumis à étude d'impact.

En conséquence, une seconde phase de concertation a été initiée avec les propriétaires.

### **1.3 Objet de l'enquête parcellaire**

Un arrêté de cessibilité pourra être pris par le Préfet de la Haute-Vienne à l'issue de l'enquête afin que le Département acquière les emprises pour lesquelles les accords amiables n'avaient pas abouti.

Concernant les parcelles devant être acquises pour parties, les documents d'arpentage modifiant les limites des terrains concernés seront réalisés préalablement à l'arrêté de cessibilité, conformément à la décision du Conseil d'Etat n°4066696, Commune de Baillargues, du 09/07/2018.

### **1.4 Description des travaux**

Les travaux consistent à :

- réaliser une voie nouvelle entre le giratoire de raccordement de la RD2000 à la RN21, et la RD20 au niveau de l'aire d'accueil des gens du voyage sur une longueur de 1 900 m. Ce parti d'aménagement a pour conséquence la création d'une plateforme routière avec des travaux de terrassements impactant ;
- réaliser deux carrefours plans avec voie spéciale de tourne à gauche, l'un pour l'intersection avec la voie communale de Fénerolles, et l'autre pour le raccordement à la RD20 à l'extrémité de l'aménagement. Ces points d'échanges connectés sur les voies interceptées assureront principalement la diffusion du trafic local du fait de la suppression de tous les accès le long de l'aménagement ;
- rétablir les voies de communication soit, pour desservir les hameaux situés à proximité du projet, soit pour désenclaver les parcelles impactées par la suppression des accès le long de l'aménagement de la voie nouvelle ;
- réaliser différents travaux liés à la protection de l'environnement tels que :
  - la réalisation de bassins et autres dispositifs d'assainissement nécessaire à la préservation de la bonne qualité des eaux;
  - l'aménagement de zones favorables à la sauvegarde des espèces de faune repérées sur le site ;
  - la plantation d'arbres de haut jet et de haies nécessaire à la préservation du milieu naturel, de la biodiversité et à l'insertion de l'aménagement dans le paysage existant.

Les parcelles nécessaires à la réalisation du projet seront acquises par le Département de la Haute-Vienne, maître d'ouvrage de l'opération.

Les surfaces correspondantes seront incorporées, soit dans le domaine public du Département (voies et dépendances), soit au domaine public ou privé de la Communauté de commune (voies communales, chemins ruraux).

Avec les propriétaires qui le souhaitent, le Département envisage également de procéder à l'acquisition des surplus de parcelles, soit lorsque le désenclavement apparaîtra difficile, soit dans le but de faciliter les échanges de terrains entre riverains intéressés.

Certaines parties de voies existantes pourront changer d'utilisation après la mise en service des voies nouvelles et changeront donc d'affectation. La partie des terrains acquis, n'ayant aucun intérêt pour l'exploitation de la voie (surplus) pourra être rétrocédée aux propriétaires initiaux ou à d'autres riverains si ces derniers ne sont pas intéressés.

## **2 - Le dossier d'enquête parcellaire**

Le dossier d'enquête parcellaire comprend :

- une note d'information ;
- un plan de situation ;
- un plan général des travaux reprenant les principales dispositions géométriques du projet ;
- un plan parcellaire des emprises à acquérir à l'échelle 1/2000<sup>e</sup> ;
- l'état parcellaire des emprises faisant l'objet de l'enquête, par propriétaire ;
- la présente notice explicative ;
- le tableau récapitulatif des propriétaires.

A chaque propriétaire correspond un numéro d'ordre. Celui-ci est indiqué sur l'état parcellaire et rappelé sur le plan parcellaire pour chaque parcelle appartenant à ce même propriétaire.

## **3 - Désenclavement des parcelles**

Le désenclavement des parcelles est assuré par les voies routières, les chemins rétablis, et par le réseau existant non coupé par l'aménagement, conformément au plan des travaux.

Il appartiendra à chaque propriétaire de s'assurer du désenclavement de ses parcelles. Pour cela, il portera ses observations sur le registre d'enquête.

Les rétablissements prévus sont les suivants :

- Création de deux accès l'un en face de l'autre aux parcelles agricoles cadastrées AY153 et AY98.
- Un accès sera créé pour la parcelle AY26 depuis le rétablissement de la voie communale de Fénerolles.
- La voie communale « Chez Lageaud », desservant ce même lieu-dit sera rétablie sur la parcelle AZ93.
- Les habitations situées sur la partie rectifiée de la RD20, au niveau du carrefour plan en tourne-à-gauche connectant la voie nouvelle, seront raccordées à la branche Est de ce carrefour, en direction d'Aixe-sur-Vienne.

Les servitudes de passage dont bénéficient actuellement certains propriétaires non directement touchés par les travaux sont maintenues.

## **4 - Protection de l'environnement**

Les principales mesures relatives à la protection de l'environnement mises en œuvre dans le cadre de l'opération sont les suivantes :

### **4.1 Les eaux**

Le rejet des eaux pluviales recueillies sur la plateforme routière sera géré au moyen d'un bassin de traitement et de deux fossés étanches ayant pour fonction de collecter les eaux de la plate-forme routière.

Les eaux provenant des bassins versants naturels seront gérées au moyen d'ouvrages hydrauliques dimensionnés pour un débit centennal garantissant une diffusion des rejets dans des conditions identiques à la situation actuelle.

### **4.2 Le milieu naturel et la biodiversité**

Les secteurs présentant un enjeu fort floristique et faunistique ont été évités par le tracé du projet.

En phase de chantier, des bâches de protection seront disposées au niveau des secteurs sensibles pour réduire toutes intrusions d'espèces sur le lieu des travaux.

Les phases de chantier seront calées en évitant les périodes sensibles pour la faune notamment en ce qui concerne les travaux de défrichement. Les arbres hôtes seront prospectés avant d'être abattus.

### **4.3 L'agriculture**

Toutes les parcelles concernées par le projet seront désenclavées au moyen des différentes sections de voirie réalisées dans le cadre de l'opération (voies communales, voies privées, chemins agricoles, création ou déplacement d'accès).

### **4.4 Le paysage**

Le délaissé de voirie, issu de la modification du tracé de la VC de Fénerolles sera requalifié, en harmonie avec le paysage des parcelles connexes.

Un aménagement paysager composé de plantations d'arbres et arbustes d'essences locales et non allergènes sera mis en place, notamment au niveau des habitations proches du futur tracé.

Enfin, des modelés de terrassement (arrondissement des crêtes de talus, adoucissement des pentes théoriques) seront réalisés sur des secteurs bien ciblés pour intégrer harmonieusement l'infrastructure dans le paysage environnant.