



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale  
de la région Nouvelle-Aquitaine sur le projet  
de la déviation de Feytiat et raccordement à la RD 941  
dans le département de la Haute-Vienne**

n°MRAe 2019APNA76

dossier P-2019-7993

**Localisation du projet :** Communes de Limoges, Feytiat, Panazol, Saint-Just-le-Martel et Eyjeaux (87)

**Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire :** Conseil départemental 87  
**en date du :** 6 mars 2019

**Dans le cadre des procédures :** Déclaration d'utilité publique et Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'Agence régionale de santé et le Préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

### **Préambule.**

*L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.*

*Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le Préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.*

*En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.*

*En application du L. 122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R. 122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devront être transmis pour information à l'Autorité environnementale.*

*Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).*

*Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 3 mai 2019 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Frédéric DUPIN .*

*Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

## I. Le projet et son contexte

### I-1 Le projet

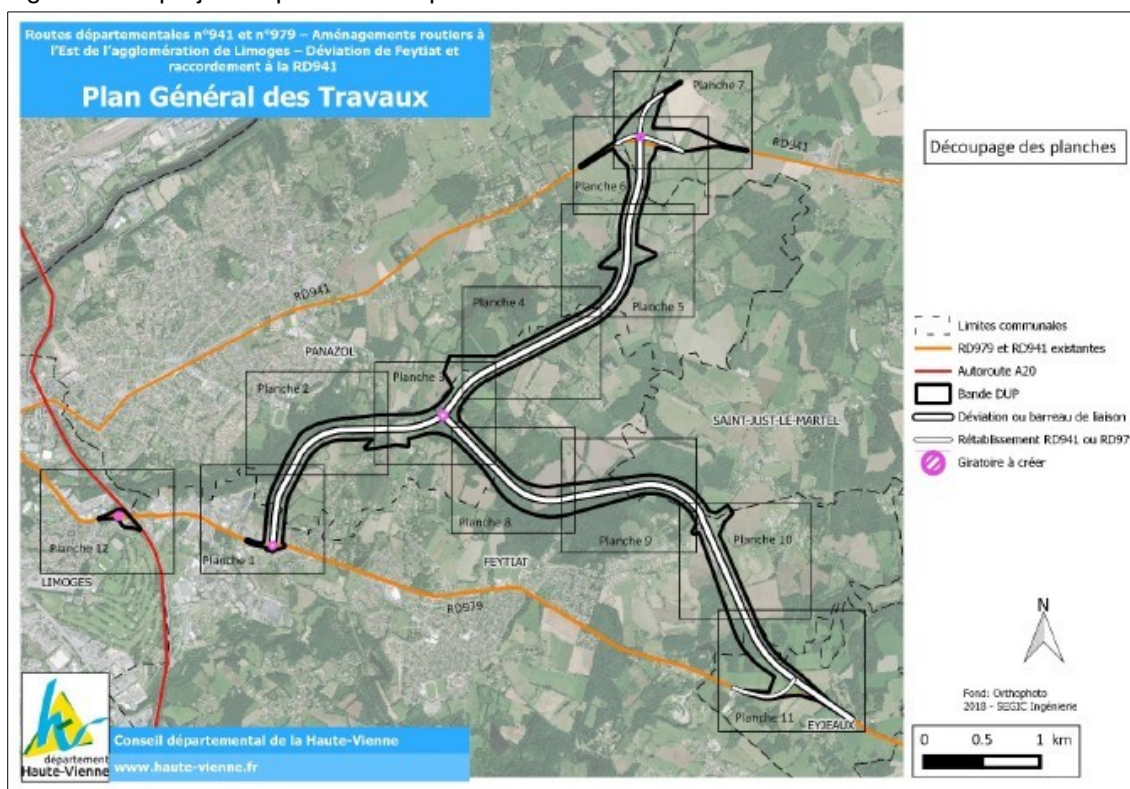
Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Nouvelle-Aquitaine porte sur un projet d'aménagement routier des RD 941 et RD 979 visant à éviter les bourgs des communes de Feytiat et Panazol en Haute-Vienne, ainsi que sur les mises en comptabilité des documents d'urbanisme nécessaires à cet aménagement.

L'accès à l'autoroute A20 à l'est de Limoges est assuré principalement par ces deux routes départementales. Il est contraint par les traversées de Feytiat et Panazol aux heures de pointe. Or, ainsi que l'expose le dossier, le réseau routier de la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole s'articule autour de cet autoroute et des nombreuses radiales permettant de rejoindre Limoges. L'amélioration de l'accès à l'autoroute constitue dans ce contexte une préoccupation majeure pour les élus des collectivités concernées (communes, département et inter-communalité). De nombreuses études ont été conduites depuis une vingtaine d'années pour répondre à cette attente, et ont amené les collectivités à prendre position sur différentes options d'aménagement.

Le dossier présenté par le Département concerne :

- la réalisation de la déviation de Feytiat, dont le tracé (environ 7 km) a été arrêté par délibération de la Commission permanente du 8 novembre 2004,
- l'aménagement d'un barreau d'environ 3,2 km, reliant la déviation de Feytiat à la RD 941 au delà de l'agglomération de Panazol, à proximité du lieu-dit "La Grande Prade" .

Le plan général du projet est présenté ci-après.



Plan général du projet – extrait du dossier page 148

Les objectifs affichés par le projet sont :

- d'améliorer la desserte des communes situées à l'est du département de la Haute-Vienne et des communes des départements limitrophes de la Creuse et de la Corrèze, en leur offrant un accès direct à l'A20, et, par l'intermédiaire de celle-ci et de la voie de liaison Sud de Limoges, à d'autres grandes liaisons nationales (N21, N141, N147) ainsi qu'aux grands équipements de l'agglomération ;
- de délester les traversées de Feytiat et de Panazol d'une bonne part de l'important trafic qu'elles supportent et qui nuit à la qualité de vie des riverains, en captant le trafic de transit et en particulier celui des poids-lourds.

Les bénéfices attendus concernent, outre l'amélioration de la desserte et du trafic interne de ces deux communes, l'amélioration de la sécurité des usagers et riverains grâce à la captation du trafic diffus qui emprunte le réseau local de RD et de voies communales pour contourner Feytiat et Panazol.

## ***I-2 Procédures et cadre réglementaire***

Le présent avis de la MRAe est sollicité dans le cadre d'une Déclaration d'utilité publique (DUP) sollicitée par le Conseil départemental, maître d'ouvrage du projet routier, auprès du préfet de la Haute-Vienne.

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°6c du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement relative aux constructions de routes d'une longueur supérieure à 10 km.

La mise en oeuvre du projet nécessite également une procédure de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Feytiat, Panazol, Saint-Just-le-Martel et Eyjeaux. Les mises en compatibilité des PLU des communes de Feytiat et Panazol prévoient en particulier la suppression d'Espaces Boisés Classés (EBC) au niveau du tracé projeté. En application de l'article R104-9 du code de l'Urbanisme, celles-ci sont donc soumises à évaluation environnementale.

En application de l'article R122-27 du code de l'Environnement, le maître d'ouvrage a fait le choix de mettre en oeuvre une procédure commune, donnant lieu à l'établissement d'une étude d'impact tenant lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. C'est dans ce cadre qu'intervient le présent avis de la MRAe.

## **II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact**

### ***II-1-Contenu du dossier et de l'étude d'impact***

Dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune, il est prévu par le code de l'environnement que l'étude d'impact du projet tient lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du ou des documents d'urbanisme. Le contenu attendu est donc celui fixé par l'article R.122-5 du code de l'environnement, c'est le contenu d'une étude d'impact.

Le dossier fourni ici répond à ces exigences de contenu, et l'étude d'impact comprend un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

### ***II.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement***

#### ***II-2-1 Enjeux liés à l'eau***

Le projet s'implante dans le bassin versant de la Vienne, dans un secteur de plateaux entrecoupés par les vallées de la Vienne, de l'Auzette et de la Valoine. Il se situe au droit de la masse d'eau souterraine du massif central et du bassin versant de la Vienne, présentant **une vulnérabilité très forte aux pollutions de surface**.

Le réseau hydrographique local est composé, outre les cours d'eau de l'Auzette, de la Valoine et de la Vienne, d'un réseau dense de petits cours d'eau. Il est alimenté par un ruissellement important favorisé par des formations peu perméables. Plusieurs plans d'eau sont également présents dans le secteur d'étude.

Un captage d'alimentation en eau potable est présent à proximité du site d'étude, mais son périmètre de protection éloigné a été évité par le projet.

Les investigations ont permis de mettre en évidence la présence de **zones humides sur une surface de 59,41 ha au niveau de l'aire d'étude rapprochée** (l'aire d'étude rapprochée correspond à un fuseau d'une largeur voisine de 600 m).

**De manière générale, de par sa position en tête de cours d'eau, l'aire d'étude concentre un grand nombre de zones humides, qui constituent un enjeu fort de préservation au regard des fonctionnalités écologiques qu'elles sous-tendent** : maintien de la qualité des eaux de surfaces et souterraines du bassin versant, soutien à l'étiage, gestion des crues et refuge d'une biodiversité spécifique et menacée. La cartographie des zones humides figure en pages 257 et suivantes de l'étude d'impact.

Le projet intersecte également la Zone Humide d'Interêt Environnemental Particulier (ZHIEP) de la Valoine définie par le Schéma d'Aménagement et de Gestion de la Vienne.

Il convient également de préciser que le projet est concerné par **le risque inondation par débordement de cours d'eau**. Le fuseau d'étude intersecte notamment les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de l'Auzette et de la vallée de la Valoine, qui visent notamment à préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues pour ne pas aggraver les risques pour les zones situées en amont et en aval. Le projet est également concerné par des secteurs présentant une sensibilité forte voire très forte **au risque d'inondation par remontée de nappes**, comme indiqué sur la cartographie figurant en page 213 de l'étude

d'impact.

## II-2-2 Enjeux écologiques

Le projet est localisé en dehors de tout site Natura 2000. Le site le plus proche, constitué par la « Haute Vallée de la Vienne », est localisé à environ 8,5 km à l'est. Plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont présentes dans l'aire d'étude, dont celle liée au ruisseau de l'Auzette à l'amont de l'étang de Cordelas qui est intersectée par le fuseau d'étude du raccordement.



ZNIEFF (en vert) du ruisseau de l'Auzette intersectant le projet – extrait de l'étude d'impact page 230

Le projet s'inscrit dans un contexte agricole voué essentiellement à l'élevage bovin, et dont les cultures et les prairies temporaires occupent de grandes surfaces. Les investigations faune et flore ont été réalisées sur un cycle annuel en 2016 et 2017. Les principales continuités écologiques identifiées concernent le maillage forestier ainsi que le réseau hydrographique qui irrigue le territoire. Ces milieux, ainsi que les systèmes bocagers, sont considérés comme des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques selon le Schéma Régional de Continuité Ecologique du Limousin.

**- Les habitats naturels d'intérêt communautaire de l'aire d'étude rapprochée représentent une surface cumulée de 20 ha.**

Les milieux naturels sensibles sont localisés au niveau des secteurs en pente et des fonds de vallon. Ils sont caractérisés par la présence d'habitats naturels à très fort enjeu :

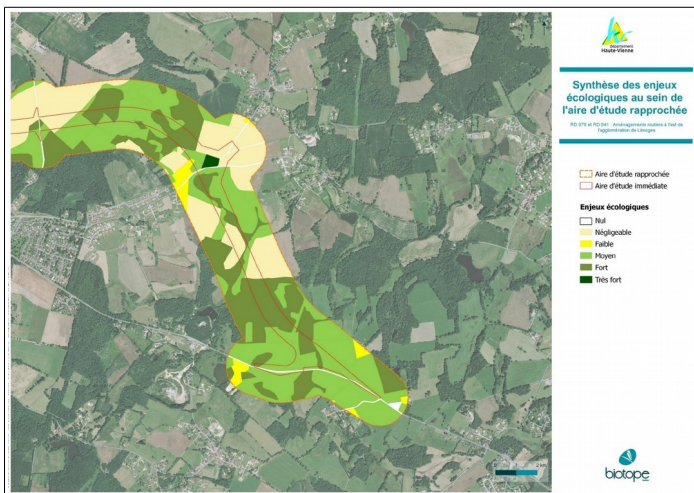
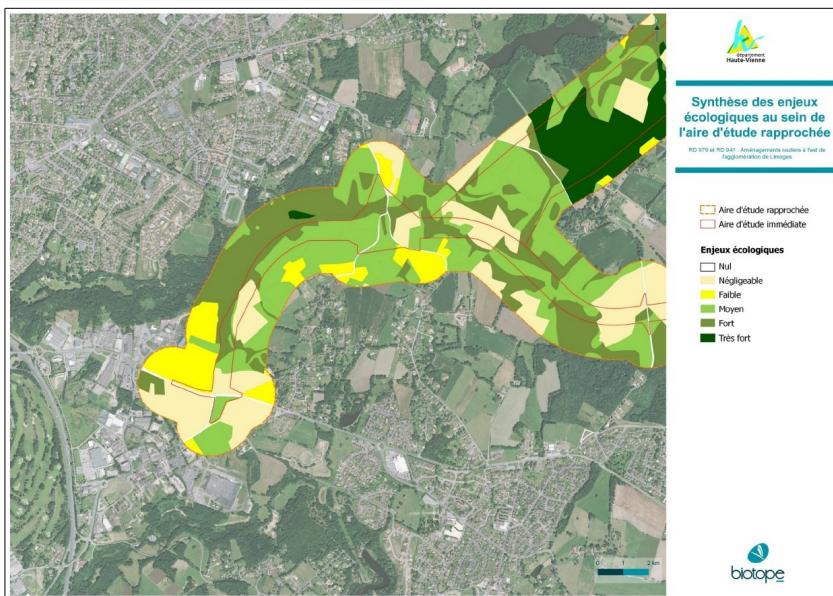
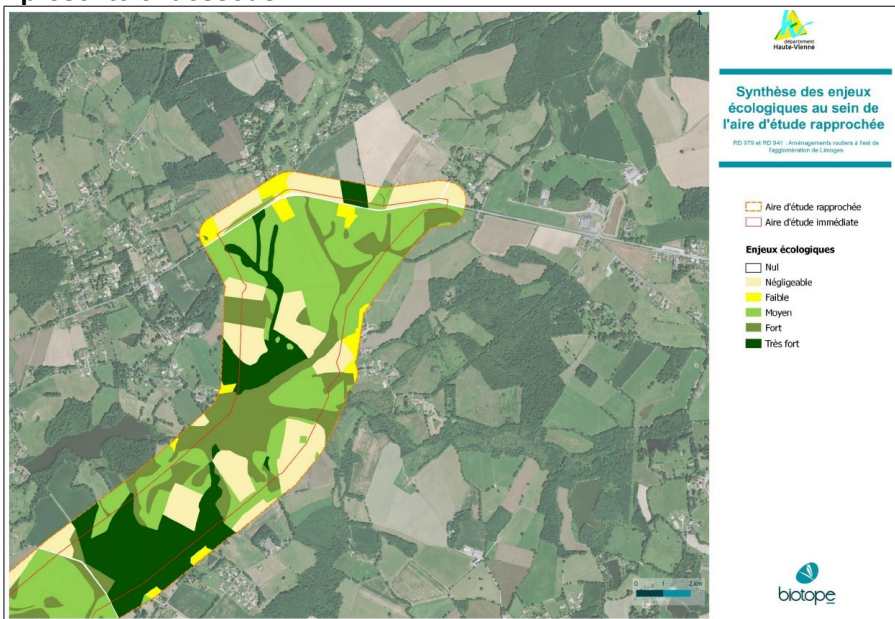
- habitats aquatiques et humides (Cours d'eau et herbier aquatique à Renoncule, Gazon amphibie à Jonc des crapauds et Salicaire pourpier, Mégaphorbiaie mésotrophe, Pré tourbeux),
  - habitats herbacés mésophiles (Pelouse vivace sèche, Prairie de fauche),
  - habitats forestiers et arbustifs (Aulnaie-Frênaie à Laïche espacée, Chênaie-Frênaie, Chênaie-Hêtraie acidiphile).
- La diversité floristique est importante**, liée à la grande diversité d'habitats rencontrés (milieux ouverts humides et mésophiles, milieux forestiers et milieux aquatiques). Une de ces espèces, la Nielle des blés, est protégée à l'échelle régionale.

**- Les enjeux faunistiques sont manifestes, avec la présence potentielle ou avérée d'espèces protégées dans chacun des groupes identifiés :** présence avérée ou potentielle d'une grande diversité d'espèces d'**insectes** (Agrion de mercure, Cuivré des marais, Concéphale des roseaux, Pique-prune, Grand capricorne), d'**amphibiens** (Crapaud commun, Grenouille agile, Grenouille rousse, Grenouille verte, Sonneur à ventre jaune, Triton marbré, Triton palmé, Salamandre tachetée), de **reptiles** (Cistude d'Europe, Couleuvre à collier, Couleuvre verte et jaune), d'**oiseaux** (Bondrée apivore, Pic noir, Milan royal, Alouette lulu, Martin-pêcheur d'Europe, Grande aigrette), et de **mammifères** (Loutre d'Europe, Campagnol amphibie, Genette commune), dont plusieurs espèces de **chiroptères** (Barbastelle d'Europe, Petit Rhinolophe, Murin à oreilles échancrées, Oreillard roux, Oreillard gris).

Les différents habitats naturels de l'aire d'étude rapprochée sont cartographiés en pages 241 et suivantes de l'étude d'impact. L'étude d'impact présente en synthèse, en pages 328 et suivantes, une cartographie des enjeux hiérarchisés du site d'implantation.

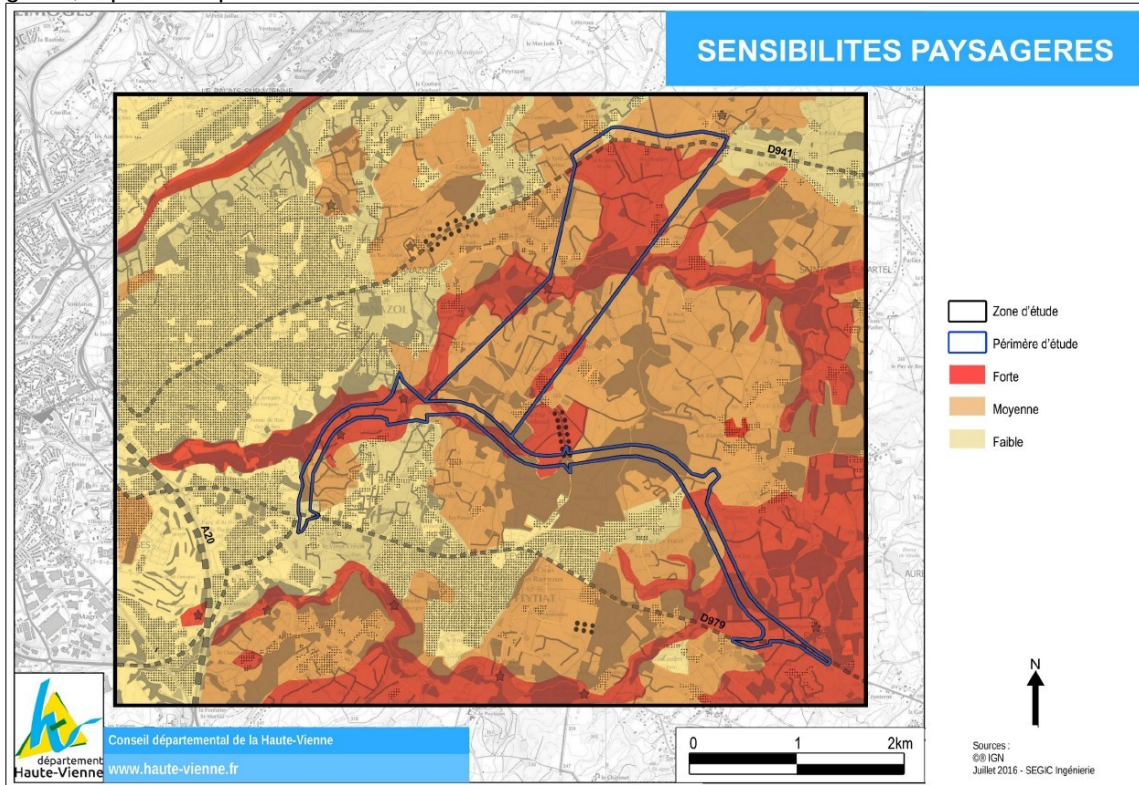
**La MRAe constate qu'une grande partie de l'aire d'étude rapprochée présente des enjeux évalués de forts à très forts, ainsi que le présentent les cartes des pages 238 et suivantes dont un extrait est**

présenté ci-dessous.



### II-2-3 Enjeux paysagers

Le projet s'inscrit dans l'entité paysagère des « Paysages de campagne-parc » selon l'atlas des paysages du Limousin. L'étude intègre en page 333 et suivantes une analyse paysagère du secteur d'étude, permettant notamment d'en apprécier les sensibilités. Elle comprend en page 348 une cartographie des sensibilités paysagères, reprise ci-après.



Cartographie des sensibilités paysagères – extrait page 348

**La MRAe constate que le projet traverse à plusieurs reprises des secteurs identifiés comme à forte sensibilité paysagère.** Il s'agit notamment de lieux où le patrimoine bâti présente une qualité architecturale remarquable, de vallées et de leurs coteaux, ou encore de belvédères naturels sur la commune de Panazol et de Feytiat. La vallée de l'Auzette est particulièrement concernée. Le projet intersecte également le Site Patrimonial Remarquable (ex Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager) de Feytiat. Plusieurs sites archéologiques sont également présents dans l'aire d'étude.

### II-2-3 Activités humaines

#### Enjeux en termes de trafic et de mobilité

L'étude intègre une analyse de trafic, basée sur des données de comptages permanents de 2006 à 2015, ainsi que de comptages spécifiques réalisés du 13 au 20 septembre 2016.

En 2015, la RD 941, qui alimente l'A20, supporte un trafic de 6213 véhicules par jour, dont 4,9 % de poids lourds.

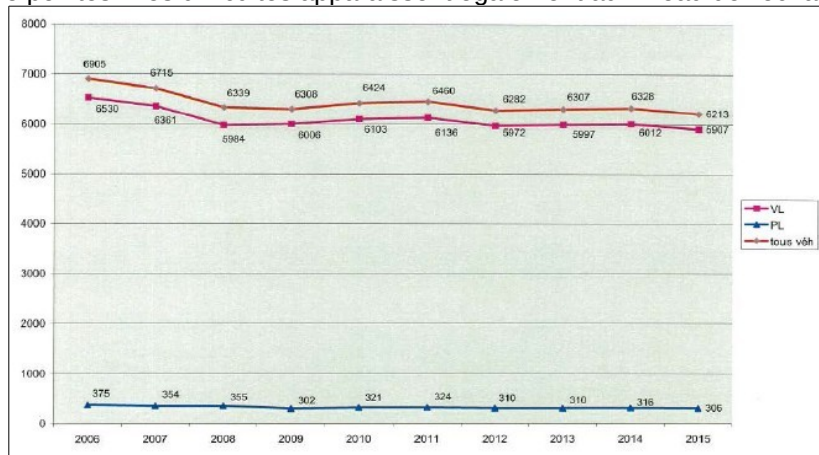
La RD 979, qui alimente également l'A 20 via l'échangeur autoroutier n°35, supporte un trafic de 16 125 véhicules par jour, dont 2,95 % de poids lourds.

Globalement, les données montrent une stagnation, voire une baisse des trafics observés comme en témoigne les illustrations suivantes.

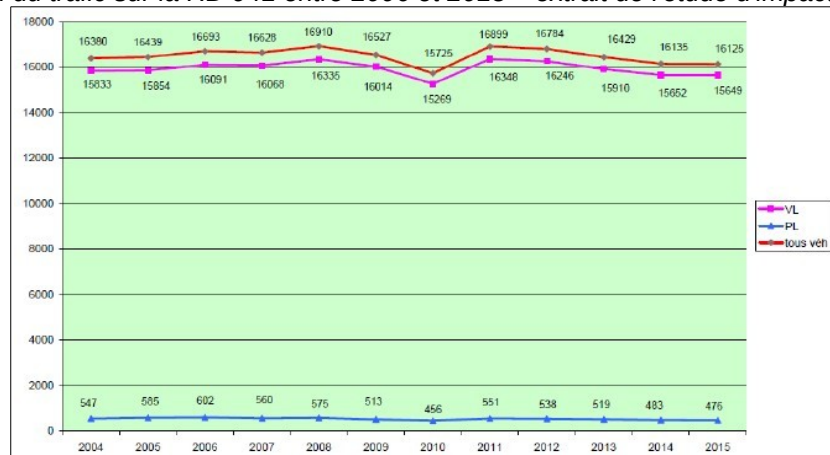
Sur la base des données de 2016, l'étude présente en page 413 un aperçu du fonctionnement au niveau de la zone d'étude. Il ressort que la circulation est globalement fluide sur la RD941 en traversée de Panazol même si la présence de giratoires et de carrefours à feux ralentit quelque peu l'écoulement du trafic.

La traversée de Feytiat est plus compliquée sur la RD979 sans toutefois occasionner des remontées importantes. Le secteur de Crézin est le plus contraint de la zone d'étude avec un écoulement du trafic

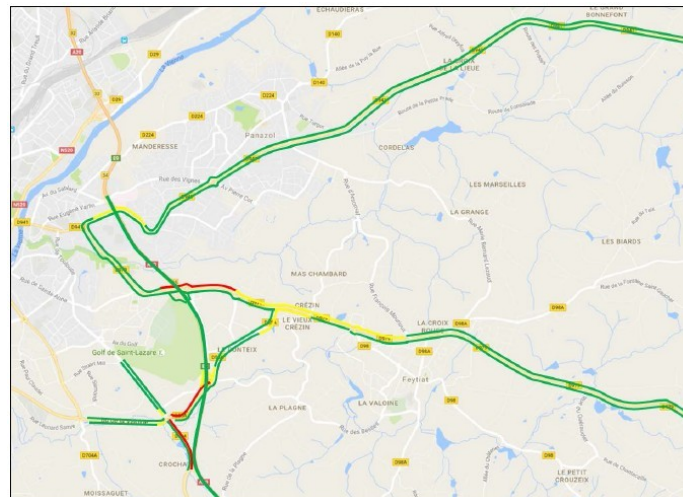
difficile en heures de pointes. Des difficultés apparaissent également au niveau de l'échangeur 35 le matin.



Evolution du trafic sur la RD 941 entre 2006 et 2015 – extrait de l'étude d'impact page 405



Evolution du trafic sur la RD 979 entre 2004 et 2015 – extrait de l'étude d'impact page 405



Écoulement du trafic en heure de pointe du matin – extrait de l'étude d'impact page 413

L'étude précise également, page 417, que la circulation est contrainte sur la RD 979 en direction de Limoges le matin essentiellement à cause du mauvais fonctionnement du giratoire du « Burger king ». En termes d'accidentologie, il est indiqué en page 421, que ces routes restent peu sujettes aux accidents. Des accidents sont recensés ces 10 dernières années de manière diffuse sur les 2 axes, et aucune zone d'accumulation d'accidents n'est recensée.

Plusieurs lignes de transport en commun sont recensées, notamment à Limoges, Panazol et Feytiat. Les communes d'Eyjeaux et Saint-Just-le-Martel restent en revanche peu desservies.

#### Qualité de l'air

L'étude d'impact indique en page 454, la zone d'étude présente globalement une bonne qualité de l'air (indices de qualité bons à très bons pendant 80 % des jours de l'année). Elle compte toutefois un épisode printanier de pollution particulaire liée à l'activité agricole.

#### Enjeux agricoles

Le projet intersecte plusieurs exploitations agricoles comme représenté en page 389 de l'étude d'impact. La conservation des cheminements et des accès aux parcelles, associée à la préservation de la ressource en eau pour l'abreuvement des animaux constitue un enjeu fort sur cette thématique.

#### Enjeux en termes d'urbanisme

Le secteur d'étude s'étend sur 5 communes de la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole : Limoges, Feytiat, Panazol, Saint-Just-le-Martel et Eyjeaux. Chacune de ces communes dispose d'un Plan Local d'Urbanisme. Le projet n'est pas compatible avec certaines dispositions de ces PLU, notamment en termes d'emplacement réservés, d'Espaces Boisés Classés et de dispositions réglementaires des zonages, ce qui implique une mise en compatibilité pour Feytiat, Panazol, Saint-Just-le-Martel et Eyjeaux.

### ***II.3 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation***

#### **Gestion des déblais-remblais**

La réalisation du projet nécessite des mouvements de terre conséquents. Ainsi, sur la base des études existantes, mais qui restent à approfondir, le volume de déblais généré est estimé à 760 000 m<sup>3</sup>, pour un volume de remblais estimé à 420 000 m<sup>3</sup>, l'utilisation de l'excédent étant prévue pour la réalisation de merlons acoustiques et des modelés paysagers.

Le projet prévoit plusieurs mesures génériques pour la phase de chantier (gestion des déchets, management environnemental en phase chantier, propreté des abords, mesures en faveur de la préservation des cours d'eau, etc). Peu d'éléments sont en revanche donnés sur la manière dont le porteur de projet entend organiser le chantier concernant ces mouvements de terres, alors que cette phase est potentiellement très impactante sur l'environnement (effets d'emprise et effets paysagers en particulier). **La MRAE estime qu'il y aurait en particulier lieu de préciser la localisation des plate formes de tri et de stockage presentis pour les déblais, tout en justifiant cette localisation au regard des enjeux environnementaux du site (milieu naturel, mais aussi voisinage), et en intégrant dans l'analyse les incidences liées au transport des matériaux.**

#### **Gestion des eaux superficielles**

Le projet prévoit de recueillir les eaux des bassins versants naturels interceptés dans des fossés. Les eaux de ruissellement des chaussées seront recueillies dans des cunettes enherbées situées de part et d'autres de la chaussée, et dirigées vers des bassins de stockage, avant rejet à débit limité dans le milieu naturel par le biais de zones de rejet végétalisées.

**La MRAE considère que l'étude reste trop sommaire sur le détail des ouvrages de gestion des eaux pluviales. Même en tenant compte du fait que l'étude sera approfondie dans le dossier d'autorisation environnementale à venir, il y aurait lieu, dès le stade actuel, de préciser les mesures intégrées dans le projet. Il est attendu que soit en particulier annoncés, localisés et quantifiés dès à présent les partis techniques permettant de prendre en compte la problématique de risque d'inondation identifiée dans l'état initial.**

**L'impact résiduel du projet sur les zones humides recensées dans le secteur d'étude est également à préciser dès ce stade compte tenu du niveau d'enjeu identifié dans l'état initial, en présentant les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation visant à préserver le niveau de fonctionnalité hydraulique sur le secteur. Une attention spécifique mériterait d'être apportée à la Zone Humide d'Intérêt Environnemental Particulier (ZHIEP)<sup>1</sup> de la Valoine.**

#### **Impacts sur les milieux naturels**

Le projet intègre plusieurs mesures visant à réduire les impacts potentiels sur les habitats naturels, la faune et la flore identifiés sur le secteur d'étude, depuis le choix de la variante jusqu'aux mesures d'évitement-réduction d'impact en phases de travaux et de fonctionnement.

Le tableau récapitulatif (cf. pages 636 et suivantes) des impacts résiduels sur la faune, tant en termes de perte d'habitats, de destruction d'individus ou de ruptures des continuités écologiques, indique que le projet

---

1 Pour mémoire, Zones humides dont le maintien ou la restauration présentent un intérêt pour la gestion intégrée du bassin versant- Pour en savoir plus : <http://www.zones-humides.org/reglementation/planification-eau-urbanisme-et-territoire/planification-de-la-gestion-de-la-re-3>



entraîne la destruction de 17,01 ha d'habitats de reproduction pour les amphibiens, dont 2,12 ha d'habitats de reproduction du Sonneur à ventre jaune ; de 17 ha d'habitats pour les reptiles ; de 17 ha d'habitats pour les oiseaux ; de 11,28 ha d'habitats de repos et de reproduction pour les insectes ; de 6,5 ha d'habitats pour les espèces des milieux humides ; de 14,05 ha d'habitats pour les chiroptères dont 11,28 ha d'habitats de reproduction et de repos.

De nombreuses espèces protégées sont impactées. À cet égard, l'étude évoque en page 647 l'obligation de mettre en place une procédure de demande de dérogation à l'interdiction de destructions d'espèces protégées, en indiquant que l'ensemble de la stratégie compensatoire et les mesures compensatoires seront détaillées dans le dossier de demande de dérogation (un exemple de site favorable de 7,2 ha proche du projet est néanmoins donné à titre d'exemple). Il y aurait également lieu pour le porteur de projet de préciser les incidences du projet sur les espèces présentes dans la ZNIEFF du ruisseau de l'Auzette interceptée par le projet.

**L'absence de caractérisation précise des mesures de compensation (quantification des surfaces à compenser, localisation des surfaces pressenties, principes de gestion, durée, etc) au stade de la présente étude d'impact, n'est pas satisfaisante au regard du fort enjeu que représente la composante biodiversité pour l'évaluation environnementale du projet.**

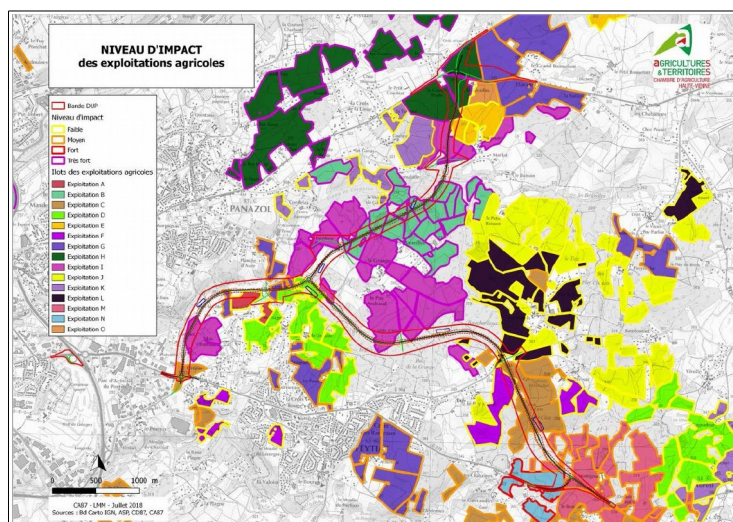
**En tout état de cause, constatant que cet aménagement reste très impactant pour la faune et les habitats naturels, malgré les mesures d'évitement-réduction d'impact accompagnant le projet, la Mission Régionale d'Autorité environnementale estime qu'il y aurait lieu de réinterroger le projet. Le bon état de conservation des milieux et la situation du projet en tête de bassin versant (cf. page 647) sont en effet les facteurs explicatifs principaux de cet état de fait. Elle note en particulier que si une aire d'étude assez large est définie pour le « barreau » reliant la déviation à la RD941 permettant de retenir le fuseau le moins impactant, le seul fuseau retenu pour la déviation de Feytiat est étroit, ne laissant qu'une faible marge d'adaptation.**

### Intégration paysagère

Le projet s'accompagne d'aménagements paysagers dont les principes sont exposés en pages 651 et suivantes, et reportés sur un plan masse du projet. Comme évoqué précédemment, le projet génère d'importants mouvements de terre. Il y aurait ainsi lieu de présenter une analyse détaillée des incidences paysagères des secteurs à forts déblais ou remblais. Il y aurait également lieu de présenter dans le dossier des photomontages du projet depuis les secteurs les plus sensibles (voies, habitations, éléments remarquables du patrimoine) permettant au public de mieux apprécier le rendu du projet. **La MRAe estime que l'étude d'impact n'est pas suffisamment précise sur le sujet.**

### Prise en compte des enjeux agricoles

L'étude présente en page 661 une cartographie des exploitations agricoles impactées, en indiquant leur niveau d'impact.



*Cartographie des exploitations agricoles impactées – extrait de l'étude d'impact page 661*

Sur les 15 exploitations agricoles impactées par le projet routier, 4 présentent un **niveau d'impact fort à très fort**. L'étude présente plusieurs pistes de réflexion permettant de réduire, voire compenser ces impacts (modification des circulations agricoles, du réseau hydraulique, aménagements fonciers, indemnités, etc) mais sans présenter de mesures précises à ce stade. Les incidences environnementales restent dès lors difficiles à anticiper.

Il y a également lieu de noter que l'emprise de la bande de déclaration d'utilité publique intercepte une surface de 71 hectares de terrains boisés, générant potentiellement **un impact fort sur les activités sylvicoles**. Le dossier ne précise pas non plus les mesures précises visant à compenser ces impacts. Au delà de cette remarque, les mesures de compensation à prévoir au titre du défrichement ne sont pas non plus présentées.

**La MRAe rappelle que, s'agissant d'un projet d'infrastructures, l'étude d'impact doit présenter au titre de l'article R.122-5 du code de l'environnement « une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ». Cette analyse doit être apportée au dossier et à la connaissance du public, ce qui demande en premier lieu que soit précisé, de façon justifiée, le recours -ou non- à une telle procédure.**

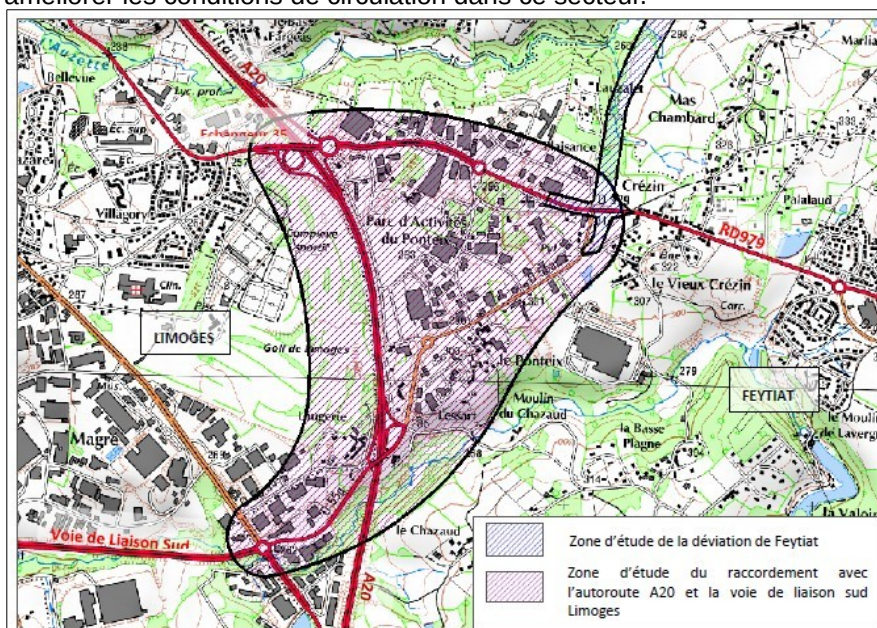
### **Impacts sur la mobilité et les déplacements**

Le dossier intègre une modélisation de trafic visant à quantifier le niveau de trafic sur les différentes voiries du secteur à l'horizon 2030 et 2045. Les éléments figurant dans l'analyse de l'état initial de l'environnement ne mettent pas en avant de problématique d'augmentation de trafic sur les dernières années, mais plutôt une stagnation, voire une baisse comme indiqué en partie II du présent avis). À cet égard, les hypothèses prises en compte dans la détermination des trafics à l'horizon 2030 et 2045 considèrent (sans le justifier) une augmentation de 1% par an (cf page 669 de l'étude), ce qui ne semble pas correspondre à la tendance observée entre 2006 et 2016. **Il y aurait dès lors lieu de s'interroger sur la validité des projections de trafics présentés dans l'étude.**

Les éléments figurant dans l'analyse de l'état initial de l'environnement mettent en revanche une problématique actuelle de congestion au niveau de Crézin (cf partie II du présent avis – cartographie du trafic aux heures de pointe). Il y a lieu de remarquer que le projet, en raccordant le projet de déviation sur ce secteur particulier **contribue à augmenter cette problématique localisée de congestion** en ramenant une partie du trafic de la RD 941 dans ce secteur.

Il y a également lieu de noter que la réalisation du projet allonge les distances de parcours par rapport aux axes existants (RD 941 et RD 979). Il y aurait lieu de **quantifier les gains de temps attendus pour les usagers empruntant le projet**, d'autant que la partie relative à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité en pages 765 et suivantes laisse plutôt supposer une perte de temps avec l'aménagement du projet (cf page 777).

Des aménagements complémentaires au niveau de l'échangeur n°35 (carrefour giratoire) et sur la RD 979 et au niveau du giratoire de Crézin (entrée à 2 voies de la déviation sur le giratoire de Crézin et mise à 2 voies depuis le giratoire de l'industrie à celui de Plaisance, réduction à une seule voie dans l'autre sens), sont dès lors prévus pour améliorer les conditions de circulation dans ce secteur.



Réseau routier – extrait de l'étude d'impact page 479

Des problématiques de congestion demeurent toutefois au sud de la déviation, entre le giratoire de Crézin et la voie de liaison sud (sujet évoqué dans la suite de l'avis, dans la partie relative à la justification du projet).

## **Nuisances sonores et qualité de l'air**

L'étude intègre une étude acoustique permettant d'estimer les incidences sonores du projet. Sur cette base, le projet prévoit la réalisation de protections acoustiques dont l'emplacement et les caractéristiques sont présentées en pages 697 et suivantes.

Concernant la qualité de l'air, l'étude rappelle, en page 431, le contexte réglementaire et l'obligation de réaliser une étude "de type III" compte tenu de la faible densité de population aux abords du projet et du niveau de trafic attendu. Cette étude nécessite toutefois une qualification de l'état initial par des mesures in-situ. Or les stations prises en compte dans l'étude (Présidial et place d'Aine au centre ville de Limoges, Garros au Palais sur Vienne) ne sont pas suffisamment représentatives de la qualité de l'air du secteur d'étude. Plus généralement, il y aurait également lieu de préciser la manière dont le projet intègre les nouvelles dispositions figurant dans la note technique interministérielle (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et Ministère des Solidarités et de la Santé) du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

## **II.4 Analyse des incidences sur l'environnement de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Le projet nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Feytiat, Panazol, Saint-Just-le-Martel et Eyjeaux. Ces mises en compatibilité portent sur le déclassement d'Espaces Boisés Classés (12 ha sur Feytiat, et 15 ha sur Panazol), la mise en place d'emplacements réservés au niveau du tracé, ainsi que des modifications du règlement des zonages pour permettre la réalisation d'exhaussements et d'affouillements liée à la mise en oeuvre du projet.

Comme indiqué dans le dossier, ces évolutions ne sont pas de nature à générer d'incidences sur l'environnement autres que celles liées au projet de déviation.

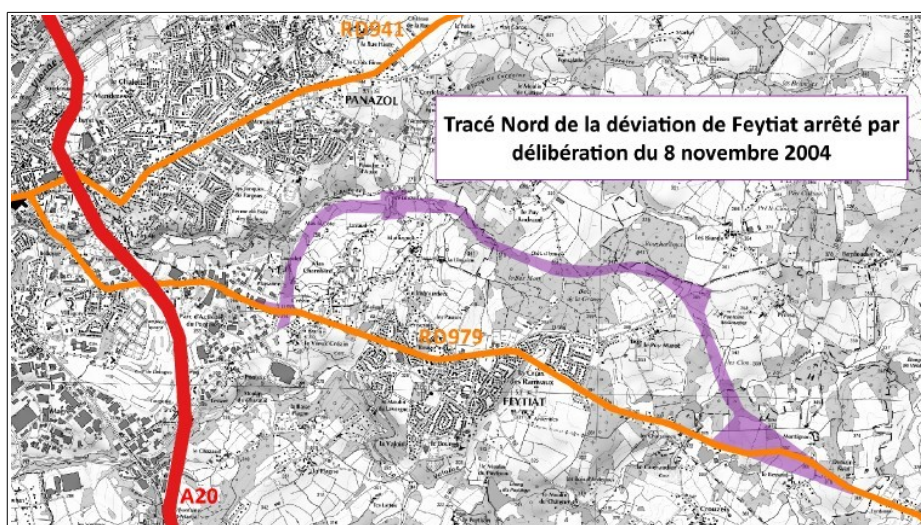
L'étude d'impact comprend également en page 766 une analyse sommaire des conséquences prévisibles sur le développement éventuel de l'urbanisation. Il est noté que la création du giratoire de Crézin permettant différentes dessertes pourraient accélérer l'urbanisation de ce secteur.

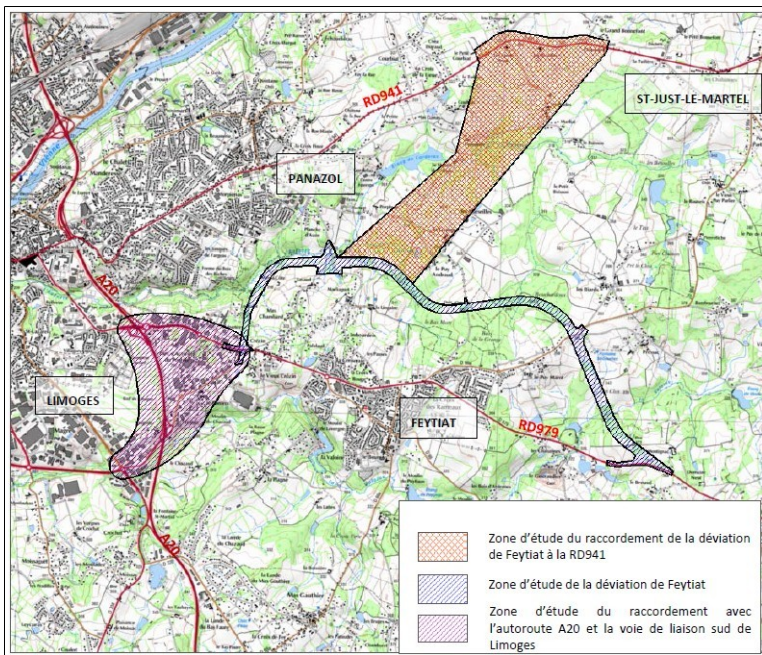
***La MRAe considère que les incidences du projet sur le développement de l'urbanisme, et les mesures d'évitement-réduction des conséquences environnementales (principalement consommation d'espaces) dans les documents de planification, sont des thématiques attendues de l'étude d'impact d'une infrastructure. Cette problématique, et la façon dont les mises en compatibilité sont susceptibles d'en tenir compte, est d'autant plus attendue dans une procédure commune. II.5***

## **II-5 Justification et présentation du projet d'aménagement**

L'étude d'impact intègre en pages 473 et suivantes une présentation des principales solutions de substitution ainsi que les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu.

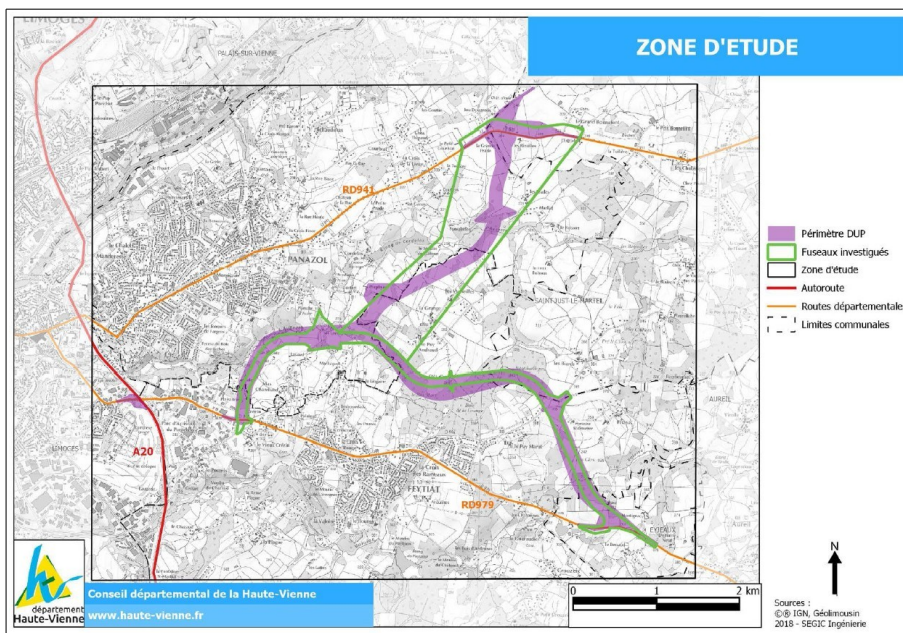
L'étude rappelle notamment en page 476 que le tracé de la déviation de Feytiat a été arrêté par délibération du 8 novembre 2004 après plusieurs années d'étude. **La Mission Régionale d'Autorité environnementale note que le dossier ne présente pas d'analyse environnementale permettant de justifier les raisons de ce scénario.**





Les réflexions ont également conduit à envisager un raccordement du projet de déviation avec la RD 941, avec la définition d'une zone d'étude associée, comme présenté en page 478 de l'étude d'impact (cf. Ci-dessus).

Les fuseaux finalement retenus dans le cadre de la présente étude d'impact, et sur laquelle se sont concentrées les investigations (notamment écologiques) sont présentés en page 167 de l'étude d'impact (fuseaux verts)



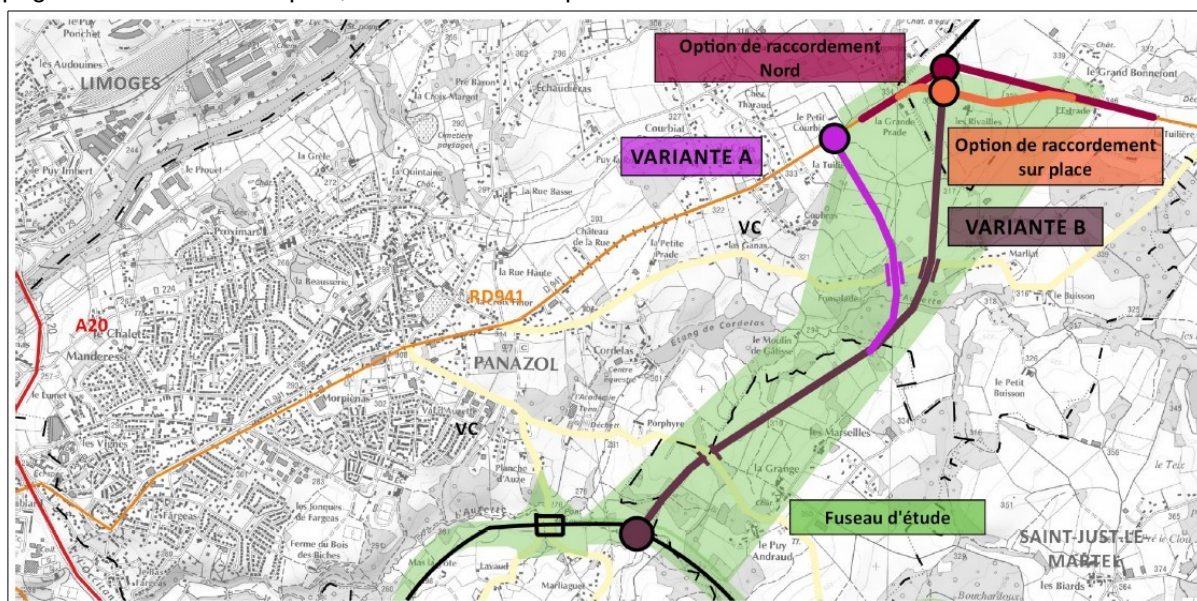
*Zone d'étude – extrait de l'étude d'impact page 167*

Le fuseau investigué pour la déviation de Feytiat reste centré sur le tracé retenu en novembre 2004, et pour lequel aucun élément d'analyse environnementale permettant de justifier ce choix n'est présenté dans l'étude. Le choix de ce tracé est également un des éléments conditionnant le choix la position du fuseau pour le raccordement vers la RD 941. Ce point est ainsi de nature à restreindre considérablement l'analyse des variantes possibles au projet présenté, au regard des enjeux environnementaux du secteur.

**Pour toutes ces raisons, la définition du projet ainsi que la justification de la localisation des fuseaux investigués n'est pas satisfaisante.** Ce point est d'autant plus préjudiciable à la prise en compte de l'environnement que les fuseaux présentés interceptent des secteurs de sensibilité forte, tant sur le point de vue écologique, que sur le plan paysager, comme en témoignent les éléments figurants dans l'analyse de

l'état de l'état initial de l'environnement et repris en partie II du présent avis.

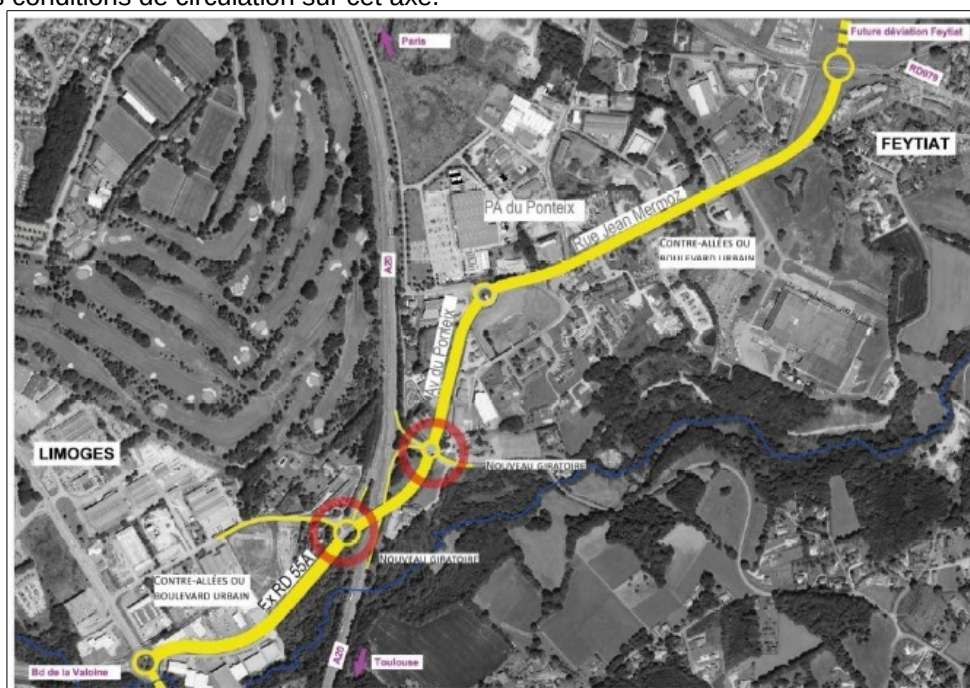
De fait, seul le projet de raccordement à la RD 941 a fait l'objet d'une analyse de variantes comme présentés en page 524 de l'étude d'impact, et restreintes à la partie nord du tracé.



Variantes étudiées pour le projet de raccordement – extrait de l'étude d'impact page 524

**Concernant plus particulièrement la thématique des déplacements**, les modélisations de trafic ont mis en évidence une problématique de saturation entre la voie de liaison Sud et le projet de la déviation de Feytiat, en partie lié à la réalisation du projet. L'étude précise en particulier qu'il n'y aura pas "d'amélioration sur les entrées sud et est du giratoire de la Valoine (à l'extrémité de la voie de liaison sud) où l'on peut craindre de fortes remontées à la fin de l'heure de pointe du matin".

Sur cette base, par délibération du 3 octobre 2017, la communauté d'agglomération de Limoges métropole s'est prononcée en faveur d'aménagements (transformation en un boulevard urbain supportant le trafic de transit, et des contre allées pour la desserte des activités économiques, création de 2 giratoires) pour améliorer les conditions de circulation sur cet axe.



Aménagements prévus au Sud du projet de déviation – extrait de l'étude d'impact page 492

Les incidences de ces aménagements ne sont en revanche analysées que très sommairement (sur la partie milieu naturel) dans l'étude d'impact (cf paragraphe 13.3 en page 761 du dossier au titre des effets cumulés avec d'autres projets). **De plus, ces deux projets étant fortement liés, il y aurait lieu de s'interroger sur**

**le périmètre du projet finalement retenu pour l'étude d'impact qui exclut les aménagements prévus au sud de la déviation, au regard de la notion de projet dans le cadre de l'évaluation environnementale, et des jurisprudences associées<sup>2</sup>.**

Enfin, concernant plus particulièrement le projet objet de l'étude d'impact (déviation et raccordement), il convient également de noter que les éléments figurant dans l'analyse de l'état initial de l'environnement ne mettent pas en avant de problématique d'augmentation de trafic sur les dernière années sur les RD 941 et RD 979, mais plutôt une stagnation, voire une baisse comme indiqué en partie II du présent avis). L'accidentologie reste également faible sur ces axes. L'étude indique que les points localisés de congestion sont parfois liés au mauvais fonctionnement de carrefours. Il y aurait dès lors lieu de s'interroger sur la pertinence d'un scénario alternatif au projet consistant à réaliser des aménagements au niveau des axes existants permettant de d'améliorer les conditions de circulation de ces derniers, tant en terme de fluidité que de sécurité. L'absence d'analyse dans le dossier d'un tel scénario n'est pas satisfaisante, et ce d'autant que les incidences résiduelles du projet présenté restent très fortes sur l'environnement (cf partie relative à l'analyse des incidences et des mesures).

***En conclusion, concernant les études d'alternatives et la justification des choix, la MRAe estime qu'une alternative de moindre impact, consistant à envisager le seul aménagement des carrefours points de congestion, reste à analyser en premier lieu. Au regard des conséquences environnementales du projet tel que défini dans la présente étude d'impact, l'étude de cette alternative est une étape indispensable de la réinterrogation du projet.***

***Dans l'étude d'impact du projet présenté, la MRAe relève par ailleurs, d'une part la faiblesse de la justification du tracé de la déviation de Feytiat, et d'autre part une insuffisance dans la définition du périmètre de projet, qui comprend de fait les aménagements au sud de la déviation, et devraient à ce titre être complètement inclus dans le déroulé de l'étude d'impact. La faiblesse de l'analyse sur la déviation de Feytiat restreint les possibilités d'évitement-réduction d'impacts, ainsi que souligné plus haut.***

---

<sup>2</sup> jurisprudences citées en particulier dans le Guide sur l'interprétation de la réforme du 3 août 2016 concernant l'évaluation environnementale du Minsitère de la Transition Ecologique et Solidaire

### III - Synthèse des points principaux de l'avis de l'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur l'aménagement de la déviation de Feytiat et son raccordement à la RD 941 au nord de Panazol. Cette étude d'impact tient également lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés par le projet.

L'analyse de l'état initial de l'environnement permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site d'implantation. Le secteur d'étude présente une grande richesse écologique du fait du bon état de conservation des milieux naturels et de sa position en tête de bassin. Les habitats naturels abritent de nombreuses espèces protégées. Le secteur intercepte par ailleurs la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) liée au ruisseau de l'Auzette à l'amont de l'étang de Cordelas, ainsi que la Zone Humide d'Intérêt Environnemental Particulier (ZHIEP) de la Valoine. Le secteur d'étude présente également une grande sensibilité paysagère, avec notamment la présence du Site Patrimonial Remarquable de Feytiat.

L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation réalisée dans le cadre de l'étude d'impact nécessitent d'être approfondies sur plusieurs thématiques (mouvements de terres, paysage, zones humides, eaux superficielles, aménagement foncier). Cette partie permet toutefois d'ores et déjà de mettre en évidence un très fort impact du projet sur l'environnement, notamment sur la thématique du paysage et du milieu naturel, entraînant notamment la destruction de plusieurs habitats d'espèces protégées de faune.

A cet égard, l'étude d'impact n'est pas démonstrative. Des compléments substantiels sont attendus dans la partie relative à la justification environnementale du parti retenu pour le projet.

En l'état, l'étude d'impact ne permet pas de conclure à une prise en compte satisfaisante de l'environnement.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

**À Bordeaux, le 3 mai 2019**

Le président de la MRAe  
Nouvelle-Aquitaine

**signé**

Frédéric DUPIN