



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale Nouvelle-Aquitaine sur le projet d'aménagement de sécurité de la RD 704 et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune du Vigen (87)

n°MRAe 2022APNA60

dossier P-2022-12275

Localisation du projet : Commune du Vigen (87)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Département de la Haute-Vienne
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Préfet de la Haute-Vienne
En date du : 22 février 2022
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : DUP et mise en compatibilité PLU
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.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par 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 devra 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 19 mai 2022 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Annick BONNEVILLE.

Le délégué 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. Contexte

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur l'aménagement de la RD 704 au niveau de la commune du Vigen (2 236 habitants en 2019 pour 29,51 ha), à environ 10 km au sud de Limoges. La commune est dotée d'un PLU approuvé le 29 avril 2010. Elle est membre de la communauté d'agglomération de Limoges (65 communes et 264 000 habitants, qui dispose d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT) approuvé le 7 juillet 2021¹.

La RD 704 qui relie le nord de la Dordogne à Limoges est classée comme grand axe économique au titre de la politique routière départementale et a fait l'objet de plusieurs aménagements ces dernières années. Le dossier précise que l'évolution du trafic routier a amené les élus à envisager de nouveaux aménagements afin d'améliorer la sécurité des usagers et fluidifier le trafic.

Le projet s'implante plus particulièrement entre les lieux-dit "La Madieu" et "le Petit Puy Mathieu" de la commune du Vigen. Il s'étend sur un linéaire de 3 100 m et comprend la création d'un créneau de dépassement sur 2 300 m dans le sens Limoges-Saint-Yrieix-la-Perche, avec un terre plein central séparant les deux sens de circulation, la création d'une bande multifonctionnelle en accotement pour permettre la circulation des cyclistes dans le sens Saint-Yrieix-la-Perche / Limoges. Il comprend également la construction de voies de raccordement au réseau routier local, le recalibrage de la rue Jean Baptiste Darnet, le rétablissement des chemins agricoles intégrant notamment la construction d'un ouvrage de franchissement agricole sous la RD 704 et la construction de deux carrefours plans avec voies spéciales de tourne à gauche aux extrémités de l'aménagement. Il prévoit la mise en oeuvre de bassins de rétention pour le recueil des eaux pluviales.

La réalisation des travaux est envisagée par demi-chaussée pour permettre le maintien de la circulation.

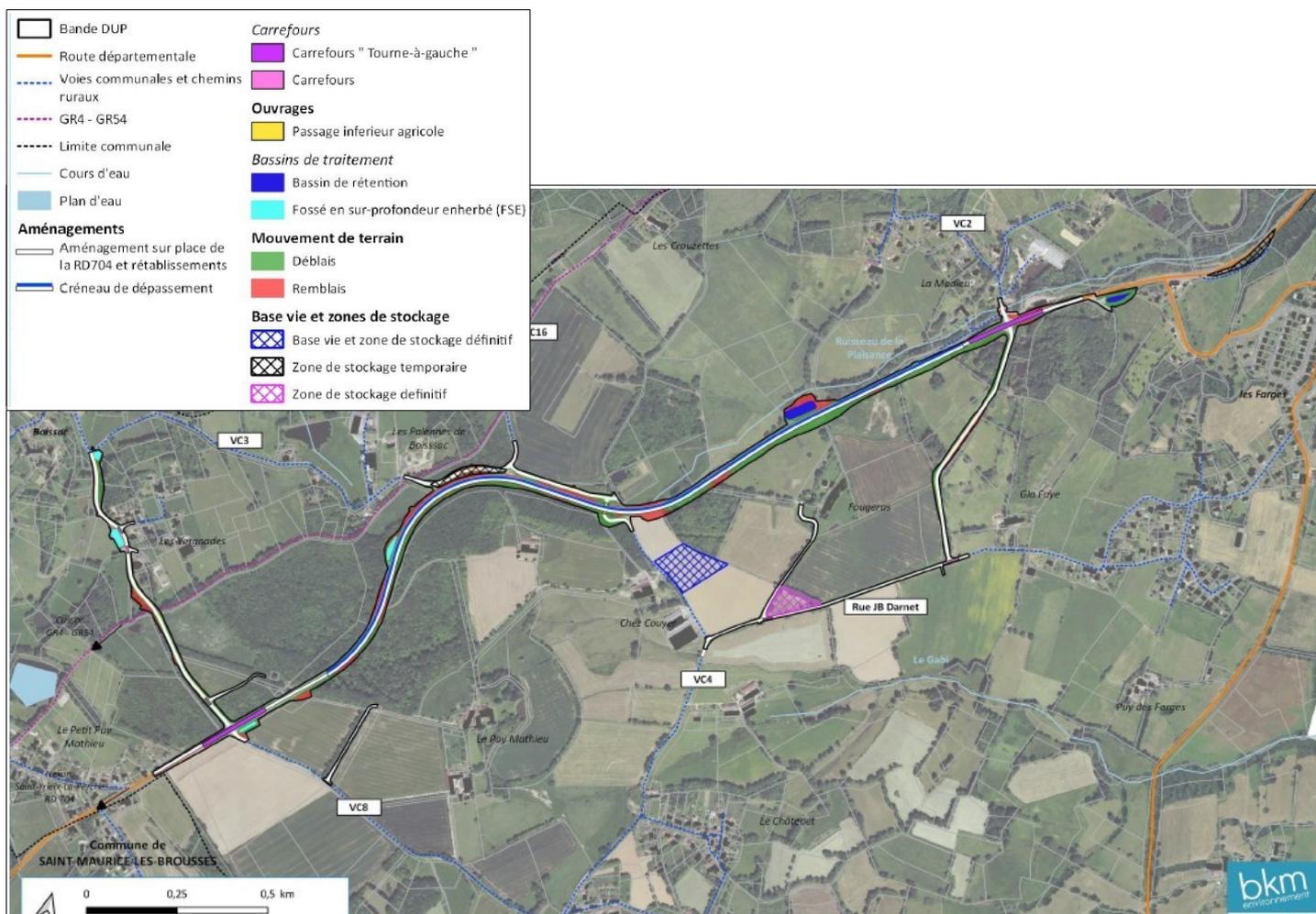
La localisation du projet est présentée ci-après.



Localisation du projet – extrait étude d'impact page 18

1 Source : Syndicat intercommunal d'étude et de programmation de l'agglomération de Limoges (SIEPAL) : <https://www.siepal.fr/portrait-de-territoire.html>

Le plan général des travaux, indiquant notamment les aménagements proposés et les zones de stockage de matériaux figurant en page 30 de l'étude d'impact est repris ci-dessous. Des cartes plus précises (zooms) figurent en pages 31 et suivante de l'étude d'impact.



Plan général des travaux – extrait étude d'impact page 30

Procédures relatives au projet

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact en référence aux dispositions de la rubrique n°6 du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement, relative aux infrastructures routières. Le projet est également soumis à une procédure de déclaration d'utilité publique, à une déclaration au titre de la loi sur l'eau, à une procédure de dérogation au titre des espèces protégées et à une autorisation au titre du défrichement.

Un projet initial a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un premier avis de l'Autorité environnementale du préfet de région en date du 1er décembre 2015². Ce projet a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 4 janvier au 4 février 2016 puis d'un arrêté de déclaration d'utilité publique du 28 septembre 2016. Cet arrêté a été annulé le 7 février 2019 par le Tribunal administratif de Limoges.

L'étude précise qu'à la suite de cette annulation, une nouvelle version du projet est présentée par le conseil départemental afin de prendre en compte les recommandations et réserves formulées par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique de 2016 et les souhaits de la commune du Vigen (modifications détaillées plus loin dans l'avis).

2 <https://www.haute-vienne.gouv.fr/content/download/12224/107933/file/Avis%20de%20l'AE.pdf>

La réalisation du projet nécessite la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune du Vigen. Cette mise en compatibilité a été soumise à évaluation environnementale en application des articles R104-13 et R104-14 du Code de l'Urbanisme par décision de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAE) du 5 mai 2021³.

Le présent avis est sollicité dans le cadre **d'une procédure d'évaluation environnementale commune** portant à la fois sur le volet projet et le volet plan, en application des articles L122-14 et R122-27 du Code de l'environnement.

Les principaux enjeux du dossier portent sur la présence d'habitats naturels (boisements, haies, prairies) abritant des espèces protégées de faune, de zones humides à proximité immédiate de l'infrastructure, ainsi que sur la préservation du cadre de vie des riverains.

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

Le contenu de l'étude d'impact transmise à la MRAE intègre les éléments requis par les dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement.

S'agissant d'une procédure commune, et en référence à l'article R122-7 du Code de l'environnement, l'étude d'impact tient également lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Sur ce point, l'étude d'impact présente en pages 367 et suivantes une partie spécifique portant sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

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. La MRAE tient à souligner la qualité des illustrations, comportant notamment une synthèse des enjeux, ainsi que la précision de l'expertise écologique et de la méthodologie de réalisation de l'étude d'impact exposées dans le dossier.

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

Les différentes aires d'étude (élargie, rapprochée et immédiate) sont présentées en page 64 de l'étude d'impact. L'aire d'étude intercepte les communes du Vigen, de Solignac, de Jourgnac et de Saint-Maurice-les-Brousses. Les principaux éléments issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement sont repris ci-après.

Milieu physique

Le projet s'implante dans un secteur présentant des terrains cristallins appartenant au socle limousin, dans la partie ouest du Massif central.

En termes **d'hydrologie**, le projet s'implante dans le bassin versant de la « Briance » qui s'écoule au nord est du projet. Plusieurs ruisseaux sont recensés dans l'aire d'étude, dont le ruisseau de « La Plaisance », « Le Cheyrol », « la Ganne » et « Le Gabi » qui constituent les exutoires des eaux de ruissellement. La cartographie du réseau hydrographique figure en page 69 de l'étude d'impact.

Le projet s'implante au droit de la **masse d'eau souterraine** liée au « *Massif central bassin versant Vienne* », qui constitue une nappe à écoulement libre, affleurante, et présentant globalement un bon état au sens de la Directive Cadre sur l'Eau. Plusieurs sources sont recensées dans l'aire d'étude.

Concernant l'alimentation en eau potable, l'étude précise que l'aire d'étude immédiate du projet intercepte le périmètre de protection rapprochée du captage d'eau potable de la Briance, situé en amont du pont de la RD704, au nord de l'aire d'étude élargie.

En termes de **risques naturels**, les communes du Vigen, de Solignac et de Jourgnac sont soumises au risque inondation par débordement de la Briance. La zone inondable de la Briance couvre la limite nord de l'aire d'étude élargie (cf carte en page 175).

Milieu naturel⁴

Le site d'implantation du projet est localisé en dehors de tout périmètre d'inventaire ou de protection portant sur cette thématique.

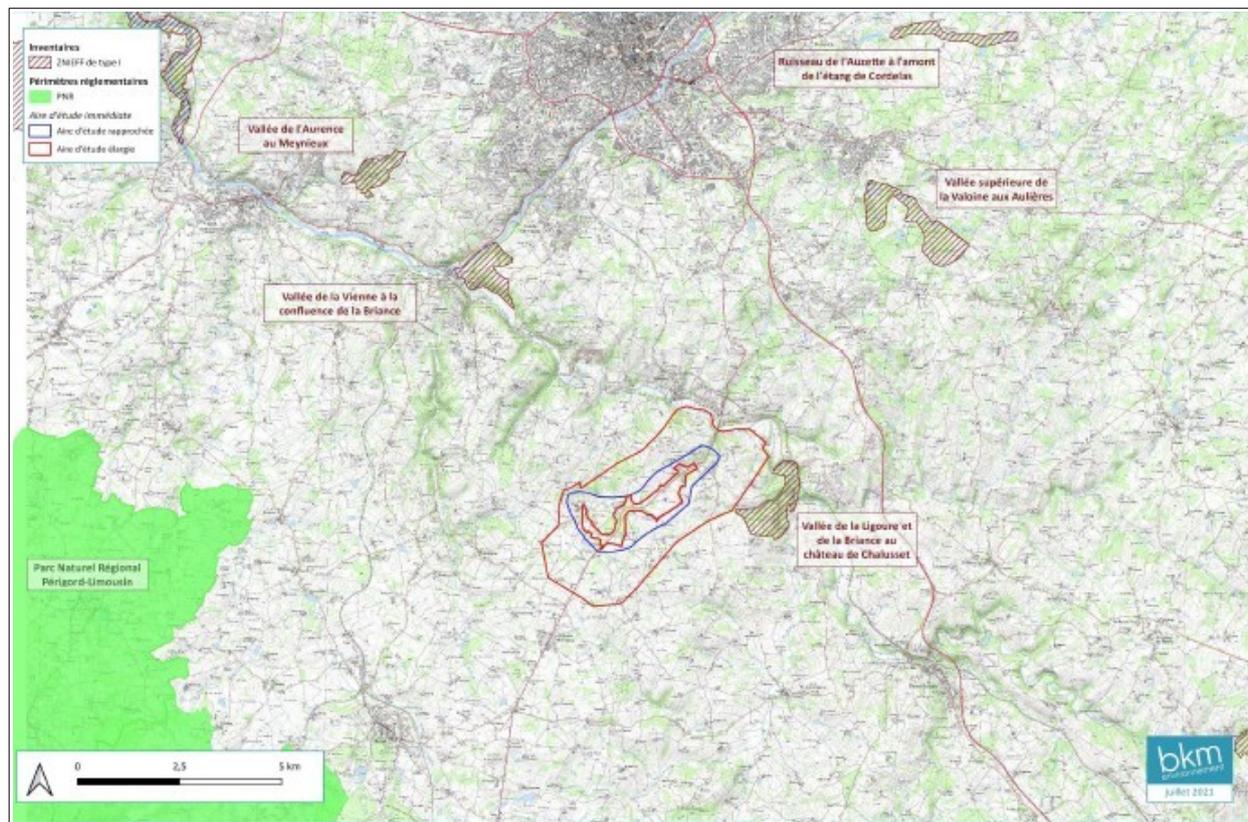
3 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/kpp_2021_10826_mecdup_plu_vigen_vmee_signe.pdf

4 Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

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

L'aire d'étude s'étend sur un réservoir de biodiversité de la trame verte du réseau forestier et du réseau bocager, et dans un corridor écologique des milieux forestiers identifiés dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), approuvé par arrêté préfectoral le 27 mars 2020. L'étude d'impact illustre en page 142 les continuités biologiques de la trame verte et bleu présentes dans l'aire d'étude.

Plusieurs Zones Naturelles d'Interêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont recensées dans un rayon de 20 km, la plus proche, située à deux km à l'est étant constituée par la Vallée de la Ligouire et de la Briance. La cartographie ci-après, extraite de l'étude d'impact en page 76, localise les différentes ZNIEFF



autour du projet ainsi que le périmètre du Parc Naturel Régional PNR à environ huit km à l'ouest.

ZNIEFF et PNR Périgord-Limousin – extrait étude d'impact page 76

Les **sites Natura 2000** les plus proches sont liés aux *Pelouses et landes serpentiniennes du sud de la Haute-Vienne* (à 12 km au sud), au *Réseau hydrographique de la Haute Dronne* à 16 km au sud-ouest, et à la *Haute vallée de la Vienne* à 18 km (cf carte page 302 de l'étude d'impact). L'étude intègre une analyse des incidences conduisant à l'absence d'impact significatif du projet, du fait notamment de l'éloignement de ces sites.

L'aire d'étude a fait l'objet de plusieurs investigations réalisées en avril, mai, juin, juillet 2014, puis complétées en juin, juillet, septembre, octobre 2019 puis en février et mai 2020.

L'étude précise en page 81 que les investigations ont notamment permis de mettre en évidence des zones humides, toutefois délimitées à partir du seul critère floristique, sur une surface de 5,8 ha. La localisation des milieux humides figure en pages 87 et suivantes de l'étude d'impact.

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

5 https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/26_Boisseuil_vallee_briance_cle513195-4.pdf

Les investigations ont permis de mettre en évidence les différents habitats naturels du site d'implantation, cartographiés en pages 85 et suivantes de l'étude d'impact.

L'aire d'étude est constituée de types d'habitats naturels très variés, dont principalement des zones boisées, des prairies et des zones de culture. Les habitats à enjeux les plus forts sont constitués par les ripisylves des cours d'eau et les aulnaies marécageuses, les secteurs de mégaphorbiaies, les mares, les zones humides et les zones boisées. La cartographie des enjeux hiérarchisés des différents habitats naturels figure en page 90 de l'étude d'impact.

La cartographie ci-après représente les différents types de milieux (boisés, humides, ouverts) de l'aire d'étude.



Cartographie des différents milieux – extrait étude d'impact page 103

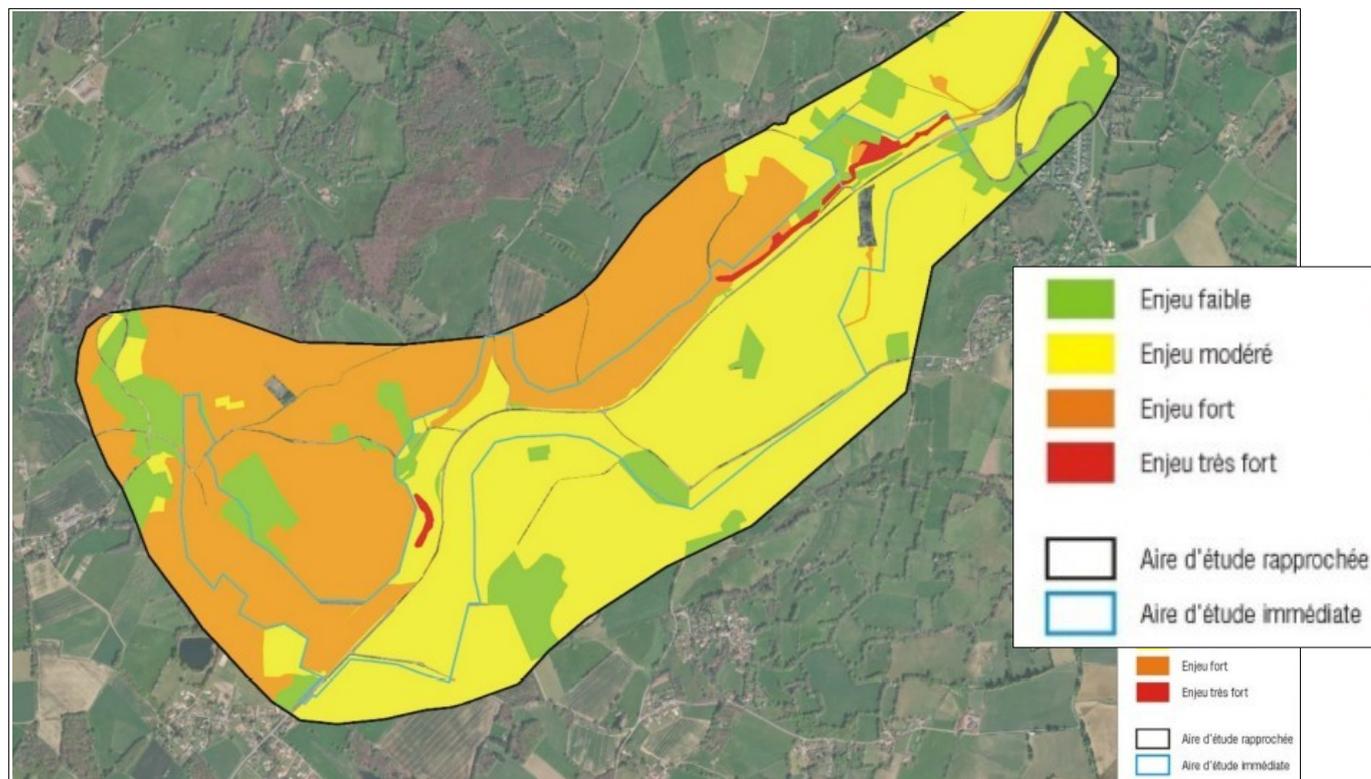
Concernant la **flore**, les investigations ont mis en évidence la présence d'une grande diversité d'espèces (338 recensées), dont une quarantaine d'espèces patrimoniales. Parmi celles-ci, le Barbeau, la Potentille dressée, La Fléole de bertoloni et la renoncule Serpent ont été recensés. Deux espèces protégées ont également été recensées dans l'aire d'étude : la Lysimaque nummulaire et la Parisette à quatre feuilles. Les espèces patrimoniales sont cartographiées en page 93 de l'étude d'impact.

Concernant la **faune**, les investigations ont montré des enjeux forts au niveau de l'aire d'étude, notamment vis-à-vis des mammifères terrestres et semi-aquatiques. La présence de zones humides ainsi que les points d'eau et les différents ruisseaux offrent des habitats pour plusieurs espèces, dont la Loutre d'Europe, le Crossope de Miller et le Campagnol amphibie. Les investigations ont également permis de mettre en évidence la présence de chiroptères (Pipistrelle commune, Sérotine commune, Pipistrelle de Kuhl, Noctule de Leisler, Barbastelle d'Europe) au niveau des zones boisées et des ripisylves des cours d'eau, et d'une grande variété d'espèces d'oiseaux (Milan noir, Alouette lulu, Héron cendré, Busard Saint-Martin. Plusieurs espèces d'amphibiens (Sonneur à ventre jaune, Alyte accoucheur, Triton palmé, Grenouille verte), de reptiles (Couleuvre verte et jaune, Lézards), de papillons, de coléoptères xylophages (Grand capricorne, Lucane cerf-volant) ont également été recensés.

Les différents cours d'eau abritent potentiellement l'Ecrevisse à pattes rouges, l'Ecrevisse à pattes blanches qui présentent de forts enjeux de conservation. La préservation de la qualité des eaux des cours d'eau revêt une importance toute particulière.

L'étude d'impact présente en page 145 une cartographie de synthèse hiérarchisant les enjeux de l'aire d'étude pour la faune.

L'aire d'étude, de part la diversité de ses habitats naturels, présente une grande sensibilité pour la faune.



Milieu humain

L'aire d'étude est localisée à environ 10 km au sud de Limoges, dans un secteur rural où sont recensés plusieurs lieux-dits. La cartographie des différents lieux-dits ainsi que la vocation des parcelles différentes agricoles (cultures de céréales, prairies, légumes, vergers) figurent en page 150 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact précise qu'elle se réfère à une étude réalisée par la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne qui recense et détaille l'activité des différentes **exploitations agricoles** concernées par le projet (10 exploitations identifiées – cf tableau récapitulatif en pages 151 et suivantes).

En termes de **voiries routières**, l'aire d'étude est desservie par la RD 704 qui présente de nombreuses intersections avec des voies départementales, communales et des chemins ruraux qui desservent les différents lieux-dits.

En termes de **trafic routier**, en 2017, les comptages réalisés par le conseil départemental font apparaître un trafic moyen journalier (deux sens confondus) de 9 542 véhicules par jour, dont 3,2 % de poids lourds. Les estimations de trafics sur la RD 704 à l'horizon 2043 sont évaluées à 10 798 véhicules par jour, dont 3,2 % de poids lourds.

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

En termes d'**accidentologie**, l'étude précise que la RD 704 fait partie des axes les plus accidentogènes du département. Sur la zone du projet, la plupart des accidents se caractérisent par des collisions frontales (sept accidents sont intervenus entre 2007 et 2018, dont quatre mortels). Par ailleurs, une forte concentration est perceptible autour des virages de Brethet-la-Tour, section de route présentant une géométrie caractérisée par l'enchaînement de trois courbes. Les accès empruntés notamment par les engins agricoles contribuent à impacter les conditions de sécurité sur ce tronçon.

Concernant les **nuisances** liées au trafic routier, et notamment le **bruit**, l'étude intègre une campagne de mesures réalisée en 2014 le long de la RD 704. Le projet a fait l'objet d'une modélisation acoustique permettant d'apprécier la situation actuelle en termes de bruit. Le site d'étude est globalement considéré en zone d'ambiance sonore modérée.

Concernant la **qualité de l'air**, le projet, du fait de ses caractéristiques (notamment trafic supérieur à 10 000 véh/jour) est soumis à une étude air (niveau II). L'étude présente une quantification des différents polluants atmosphériques à l'état initial (année de référence 2017).

En termes d'**urbanisme**, la commune du Vigen, qui fait partie de la communauté urbaine de Limoges Métropole, dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 29 avril 2010. La dernière modification simplifiée (n°3) a été approuvée le 22 novembre 2019. L'étude présente en pages 163 et suivantes les principales dispositions du PLU du Vigen, ainsi que celles des autres communes concernées par l'aire d'étude (Solignac, Jourgnac, Saint-Maurice-les-Brousses). Les communes du Vigen, de Solignac et Jourgnac sont également couvertes par le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération de Limoges entré en vigueur le 8 septembre 2021. Au niveau de l'aire d'étude, plusieurs secteurs classés en Espaces Boisés Classés (EBC) sont présents, notamment aux abords du projet (cf carte page 186).

L'étude présente en pages 187 et suivantes une analyse **paysagère**. L'aire étude s'étend dans un secteur rural constitué à parts égales de prairies, de cultures et de bois jusqu'aux abords de la vallée de la Briance au nord. En termes de **patrimoine**, l'aire d'étude élargie intercepte au nord le périmètre de protection de l'Église de Saint-Mathurin (monument historique). Elle intercepte également la Vallée de la Briance qui constitue un site inscrit à fort enjeu paysager.

II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Milieu physique

L'étude d'impact présente une analyse des incidences du projet sur le milieu physique.

Afin de réduire les **risques de pollution** du milieu récepteur, le projet prévoit plusieurs mesures en phase travaux, portant notamment la mise en place de dispositifs d'assainissement provisoire (type filtre à paille), la mise en place d'un protocole d'intervention d'urgence en cas de pollution, la localisation des installations de chantier, de stockage ou de stationnement des engins de chantier hors des secteurs sensibles, l'entretien des engins de chantier.

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

En termes de **terrassement**, le volume des déblais est estimé à 88 000 m³ pour un volume de remblais de 41 000 m³. L'étude d'impact intègre une localisation des zones de stockage temporaires. **La MRAe demande au porteur de projet de justifier la localisation de celles-ci au regard de leurs enjeux environnementaux (milieu naturel, voisinage).**

L'élargissement de la RD 704 et la création de voies de rétablissement constituent des obstacles potentiels vis-à-vis de l'écoulement des eaux du bassin versant naturel. Le projet prévoit à cet égard la mise en place de 22 ouvrages hydrauliques dimensionnés pour le débit centennal.

Concernant la **gestion des eaux pluviales**, le principe retenu par le projet est de séparer les eaux des bassins versants naturels des eaux de la plateforme routière.

Ainsi, un réseau extérieur (fossés) en pied de remblai/déblai permettra de recueillir les eaux de ruissellement des bassins versants naturels, avant rejet vers le milieu naturel.

Les eaux de ruissellement de la RD 704 seront recueillies par des fossés et cunettes de part et d'autre de la voirie et dirigées vers des bassins de rétention (ou fossés en sur-profondeur) permettant également le traitement de la pollution des eaux en retenant notamment les particules de matière en suspension. Ces dispositifs permettent également de confiner une pollution accidentelle éventuelle.

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

Milieu naturel

L'étude intègre en pages 216 et suivantes une analyse des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore.

Le porteur de projet a privilégié l'**évitement** de plusieurs habitats naturels sensibles, notamment au nord de l'emprise ainsi qu'au niveau des mares.

Le projet prévoit plusieurs mesures de **réduction** et d'**accompagnement**, comme le suivi de chantier par un écologue, le repérage et la mise en défens des zones sensibles avant le démarrage des travaux, le balisage des itinéraires des engins de chantier, la localisation des installations de chantier en dehors des zones sensibles, la limitation de la prolifération des espèces invasives, le repérage des arbres favorables aux chiroptères et aux coléoptères, la période de travaux hors période favorable pour la faune.

Le projet intègre également la création de gîtes artificiels à amphibiens, à reptiles, à chiroptères et prévoit la mise en œuvre de plantations de haies le long de la route, ainsi qu'un suivi environnemental en phase exploitation.

Comme indiqué précédemment dans la partie relative au milieu physique, le projet intègre plusieurs ouvrages hydrauliques, notamment au niveau du ruisseau de Plaisance. L'étude précise en page 214 que le projet prévoit de reconstituer un fond de lit naturel dans l'ouvrage du ruisseau de Plaisance et de mettre en place une banquettes permettant de favoriser le déplacement de la faune (mammifères aquatiques notamment).

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

Les différentes mesures sont cartographiées en pages 248 et suivantes de l'étude d'impact.

Le projet présente (cf tableau récapitulatif en page 216 de l'étude d'impact) une **quantification des habitats naturels** impactés par le projet. Ainsi, le projet contribue à impacter

- des zones boisées, pour une surface estimée à 4,57 ha de boisements, comprenant notamment des boisements de hêtres et de châtaigniers (1,65 ha) ainsi que ede charmes et chênes pédonculés (1,25 ha).
- des prairies, et en particulier des prairies de fauche mésophiles (1,22 ha) et les pâtures mésophiles (2,15 ha)
- des haies, sur un linéaire voisin de 1 000 m.

Concernant les **habitats de zones humides**, l'étude précise ainsi que le projet impacte :

- une surface de 113 m² de ripisylve du ruisseau de Plaisance (au niveau du franchissement de la RD704 à l'intersection de la voie communale n°2),
- 97 m² de mégaphorbiaie méso-eutrophe au nord de la nouvelle voie de desserte de Boissac,
- 831 m² de formations à joncs en bordure de la RD 704 sur le secteur de Fougeras.

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

Le MRAe note également que le projet s'inscrit dans un secteur très sensible présentant de nombreux habitats humides, dont les conditions d'alimentation des zones humides peuvent potentiellement être perturbées par le projet (modification potentielle des conditions d'écoulement des eaux, tassements, modification des conditions d'exploitation des terrains, risque de drainage, etc...).

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

Concernant la **flore**, le porteur de projet a privilégié l'évitement des 2 stations protégées (Parisette à 4 feuilles et Lysimaque nummulaire). Le bassin de rétention a été modifié notamment pour privilégier l'évitement de la station de Parisette située à proximité immédiate de celui-ci.

Concernant la **faune**, les habitats naturels impactés abritent potentiellement des espèces dont certaines sont

protégées. Selon l'étude, le projet contribue ainsi à impacter

- pour les chiroptères, 1,65 ha de milieux boisés à gîtes potentiels,
- pour les oiseaux, 5,68 ha d'habitats favorables au cortège des milieux forestiers, 6,18 ha pour les oiseaux des milieux bocagers et 0,16 ha pour les oiseaux des milieux humides,
- pour les amphibiens et les reptiles, 0,16 ha d'habitats de reproduction et 5,2 ha d'habitats favorables à l'hivernage,

Au regard des incidences résiduelles significatives du projet sur des habitats d'espèces protégées, le projet prévoit la réalisation de mesures de compensation portant sur :

- la **création d'îlots de sénescence** sur une surface voisine de 14 ha de parcelles boisées de la forêt de Ligoure, située à environ 2 km à l'est du projet. Cette mesure a pour but de compenser la perte d'arbres favorables aux chiroptères et au Grand capricorne. Elle est également favorable à d'autres espèces animales qui fréquentent le boisement (Ecureuil roux, passereaux arboricoles),
- la **création de mares et d'habitats de reproduction** pour les amphibiens au niveau des boisements précédents,
- la plantation et la restauration de **haies bocagères**.

La MRAe note que les mesures de compensation portent sur des espaces d'ores et déjà boisés ou naturels. Par ailleurs le dossier n'apporte pas d'éléments de diagnostic sur les parcelles concernées et reste très sommaire sur les mesures de gestion.

Il conviendrait que le porteur de projet caractérise le gain écologique attendu par les mesures de compensation, en référence au guide du dimensionnement de la compensation écologique⁶ du Ministère de la Transition Ecologique, réalisé en lien avec l'Office français de la Biodiversité.

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

Milieu humain

L'étude d'impact intègre en pages 253 et suivantes une analyse des incidences du projet sur le milieu humain.

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

Le projet prévoit plusieurs mesures visant à atténuer les effets des travaux sur le **voisinage**, portant notamment sur la gestion des engins de chantier, et la gestion des poussières (arrosage des pistes).

Concernant le **bruit**, l'étude présente en page 261 une **étude acoustique** s'attachant à évaluer les effets du projet sur les niveaux de bruit au niveau des habitations riveraines. Les résultats de la modélisation montrent que l'aménagement n'est pas de nature à entraîner de modifications significatives (inférieur à 2 dB) au niveau du bruit en façade, ne nécessitant pas de traitement spécifique d'un point de vue réglementaire.

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence la présence de deux points noirs du bruit au niveau de deux habitations bordant directement la RD 704 au sud du projet (niveau sonore diurne supérieur à 70 dB). L'avis de l'autorité environnementale de 2015 mentionnait la mise en œuvre d'un merlon acoustique qui n'est pas évoqué dans la présente étude.

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

6 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Approche_standardis%C3%A9e_dimensionnement_compensation_%C3%A9cologique.pdf

L'étude présente en pages 277 et suivantes une **analyse paysagère**. Le projet concerne l'aménagement d'un axe existant (RD 704) mais présente toutefois des incidences du fait de son impact potentiel sur les haies et arbres bordant l'infrastructure existante. Le projet s'accompagne d'aménagements paysagers (plantations) présentés de manière cartographique en pages 291 et suivantes de l'étude d'impact.

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

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

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

L'étude d'impact comprend en pages 310 et suivantes une évaluation des **émissions de gaz à effet de serre**. La MRAE note que la réalisation du projet est de nature à **augmenter** les émissions de gaz à effet de serre, avec l'augmentation du trafic routier. La MRAE note que l'Agglomération de Limoges s'est engagée dans une démarche de lutte contre le changement climatique avec l'élaboration d'un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)⁷ intégrant un objectif ambitieux (figurant dans la stratégie territoriale du PCAET) de baisse de 75 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 pour les transports.

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

Le plan de déplacements de la métropole de Limoges⁸, dont fait partie Le Vigen a été adopté par le conseil communautaire le 22 novembre 2019. Le PDU prévoit notamment la diminution du trafic automobile pour limiter les nuisances induites, et d'ici 2030, de faire passer la part des déplacements en transports en commun de 10% à 13% et celle du vélo, de 0,80% à 4%. L'étude d'impact, qui ne cite pas le PDU, ne permet pas d'appréhender l'articulation de la mise en compatibilité du PLU de Vigen avec le PDU.

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

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

En termes **d'urbanisme**, le projet s'implante sur le territoire de la commune du Vigen. Le dossier montre la cohérence du projet de mise en compatibilité du PLU avec le SCoT en vigueur compte tenu de la démarche ERC réalisée. Le projet présente néanmoins un impact résiduel sur les zones humides (cf plus haut dans l'avis) alors que le SCoT interdit « toute construction ou tout aménagement susceptible d'entraîner leur dégradation, l'altération de leur fonctionnalité ou leur destruction ».

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

L'étude d'impact présente en page 258 les dispositions applicables sur le territoire de la commune (Zonage, et Espaces Boisés Classés (EBC) notamment). Le projet s'implante sur une surface de 3,19 ha d'Espaces Boisés Classés (EBC), nécessitant ainsi un déclassement préalablement à la réalisation du projet. Il prévoit

7 <https://www.limoges-metropole.fr/territoire-attractif/un-territoire-durable/le-plan-climat-air-energie-territorial-pcaet>

8 Le PDU est un document qui impulse, structure et engage l'action publique sur le territoire, partagé avec les «personnes publiques associées», compatible avec le SCOT et le SRCAE et qui s'impose aux Plans Locaux d'Urbanisme (notamment sur les normes de stationnement, les OAP, ...)

des mesures compensatoires non décrites dans le dossier. L'étude précise également que l'emplacement réservé (n°16) prévu pour l'aménagement de la RD 704 nécessite d'être modifié afin de prendre en compte les nouvelles caractéristiques du projet.

L'étude d'impact intègre en pages 332 et suivantes la présentation de la mise en compatibilité du PLU du Vigen envisagée pour permettre la réalisation du projet. Cette mise en compatibilité porte sur :

- la modification du règlement des zones U3, N1, N2 et A interceptés par le projet, en autorisant explicitement « les ouvrages, constructions, installation et dépôts liés à la réalisation de l'aménagement de sécurité de la RD 704, y compris les affouillements et exhaussements,
- l'interdiction d'accéder directement sur la RD 704 entre les intersections avec la voie communale n°2 et la voie communale n°8,
- la modification de l'emplacement réservé prévu pour l'aménagement de sécurité de la RD 704, initialement de 112 406 m², pour le porter à 172 652 m²,
- le déclassement d'EBC sur une surface de 3,19 ha,

Les plans de zonage (avant / après mise en compatibilité) sont présentés en page 366 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact intègre en pages 367 et suivantes une évaluation environnementale de la mise en compatibilité, qui s'appuie très largement sur les éléments d'état initial et d'analyse des incidences et mesures relatifs au projet, ce qui est cohérent du fait que les modifications apportées au document d'urbanisme ciblent explicitement le projet d'aménagement de sécurité de la RD 704.

La MRAe demande au porteur de projet d'expliquer les raisons ayant conduit à augmenter sensiblement l'emplacement réservé prévue pour l'opération, en détaillant les modifications apportées de manière cartographique⁹.

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

II.3 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact expose en pages 195 et suivantes les principales solutions envisagées et la justification du choix du projet. Deux variantes d'aménagement sur place ont été écartées en raison de leurs impacts sur les zones humides et le ruisseau de Plaisance.

L'étude précise notamment que le projet vise à réutiliser l'infrastructure existante (élargissement de la RD704) pour créer un créneau de dépassement. Elle précise également que ce parti d'aménagement limite les alternatives possibles. La présence d'enjeux écologiques côté ouest a amené le porteur de projet à privilégier un élargissement par création d'une nouvelle voie côté est.

La MRAe relève toutefois des enjeux écologiques de l'aire d'étude, notamment aux abords de l'infrastructure et des incidences prévisibles de l'opération notamment sur le milieu naturel (incidences résiduelles significatives sur des espèces protégées donnant lieu à une procédure de dérogation au titre des espèces protégées) tant à l'ouest qu'à l'est de la voie actuelle.

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

L'étude précise que pour des raisons de sécurité, le porteur de projet a privilégié la suppression de débouchés des voies sur la RD 704 et la création de voies de désenclavement parallèles.

Un premier projet a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 4 janvier au 4 février 2016. Ce projet a fait l'objet d'un arrêté de déclaration d'utilité publique du 28 septembre 2016, annulé le 7 février 2019 par le Tribunal administratif de Limoges.

L'étude précise qu'à la suite de cette annulation, une nouvelle version du projet a été envisagée par le conseil départemental afin de prendre en compte les recommandations et les réserves formulées par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique de 2016 et les attentes de la commune du Vigen.

9 La carte globale figurant en page 366 est peu exploitable notamment du fait de son échelle

Les modifications portent notamment sur la reprise du rétablissement de la Faye, le recalibrage de la rue Jean-Baptiste Darnet, lieu-dit Fougeras, le décalage du rétablissement entre les voies communales n°3 et n°16, et la création d'une nouvelle voie d'accès à la maison de la Chapelle. Ces modifications sont présentées en pages 201 et suivantes de l'étude d'impact.

III - Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le présent avis est formulé dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune portant à la fois sur le volet projet et le volet plan de l'aménagement de la RD 704 et des voies de rétablissement qui en assurent l'accès au niveau de la commune du Vigen, à environ 10 km au sud de Limoges.

L'objectif visé par le projet est d'améliorer la sécurité des usagers et de fluidifier le trafic. La procédure de mise en compatibilité du PLU de la commune du Vigen est nécessaire afin de permettre la réalisation du projet par modification du règlement des zones concernés, adaptation de l'emplacement réservé et suppressions d'espaces boisés classés.

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence les principaux enjeux du site d'implantation, portant en particulier sur la présence d'habitats naturels (boisements, haies, prairies) abritant des espèces protégées de faune, de zones humides à proximité immédiate de l'infrastructure, ainsi que sur la préservation du cadre de vie des riverains.

Le projet entraîne une consommation d'espace évaluée à 14,25 ha dont environ 6 ha de terres agricoles et environ 5 ha de boisements, dont 3 ha d'espaces boisés classés. Le projet intercepte un réservoir biologique et un corridor écologique, identifiés dans le SRADDET et déclinés dans le SCoT de la métropole de Limoges.

L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement appellent plusieurs observations portant sur les enjeux biodiversité (habitats, espèces, corridor écologique), mobilité et cadre de vie. L'avis pointe notamment la nécessité de consolider le diagnostic des zones humides, de justifier le gain écologique des mesures de compensation proposées, de compléter l'analyse en vue de la préservation des secteurs sensibles à proximité immédiate de l'infrastructure, ainsi que sur les continuités écologiques, d'approfondir la prise en compte des circulations douces (piétons et cyclistes).

Des compléments de justification sont attendus sur le parti retenu pour le projet, au regard notamment d'une réflexion plus large sur l'axe, sur ses conditions de circulation, et des éléments stratégiques figurant dans le Plan Climat Air Energie Territorial de l'agglomération de Limoges.

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

Fait à Bordeaux, le 19 mai 2022

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégué

Signé

Annick Bonneville