



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA VIENNE

**Arrêté préfectoral n°
arrêtant le bilan de la concertation publique
sur le projet « RN 520 – doublement du contournement nord de
l'agglomération de Limoges entre Lavaud et Grossereix »**

**LE PRÉFET DE LA HAUTE-VIENNE,
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE**

Vu le Code de l'urbanisme, et notamment les articles L. 103-2 et R.103-1 ;

Vu le volet mobilité multimodale du Contrat de Plan État Région Limousin signé le 28 mai 2015 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°87-2018-10-17-001 fixant les objectifs et les modalités de la concertation sur le projet « RN520 – doublement du contournement nord de l'agglomération de Limoges entre Lavaud et Grossereix » ;

Vu le bilan de la concertation se rapportant au projet présenté par la DREAL Nouvelle-Aquitaine ;

Considérant que la concertation s'est déroulée du lundi 5 novembre au lundi 3 décembre 2018 ;

Considérant que le projet « RN520 – doublement du contournement nord de l'agglomération de Limoges entre Lavaud et Grossereix » se situe sur ou à proximité des communes de Limoges, Couzeix, Chaptelat et Rilhac-Rancon ;

Considérant qu'il appartient au préfet d'arrêter le bilan de la concertation ;

Sur proposition du secrétaire général,

ARRÊTE :

Article 1^{er} :

Le bilan de la concertation, joint en annexe, est arrêté.

Article 2 :

Le bilan sera mis à disposition du public sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Article 3 :

Un exemplaire du présent arrêté sera notifié aux maires des communes de Limoges, Couzeix, Chaptelat et Rilhac-Rancon.

Article 4 :

Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Vienne, la directrice de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, les maires des communes de Limoges, Couzeix, Chaptelat et Rilhac-Rancon sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Limoges, le

20 MARS 2019


Seymour MORSY



Mise à 2x2 voies du contournement nord de l'agglomération de Limoges (RN520)

Concertation publique
du 5 novembre au 3 décembre 2018

Bilan de la concertation

Mars 2019



**Mise à 2x2 voies du contournement nord de l'agglomération de Limoges
(RN250)**

Bilan de la concertation

Introduction	4
Caractéristiques principales du projet.....	5
L'organisation de la concertation	6
Le dispositif d'information du public	9
Le déroulement de la concertation	10
La concertation en chiffres	11
Analyse des contenus recueillis	14
Les enseignements de la concertation.....	36
Annexes	38

Introduction

Par un arrêté du 17 octobre 2018, le Préfet de la Haute-Vienne a prescrit l'organisation d'une concertation sur l'opération de mise à 2x2 voies de la RN520 de Lavaud à l'autoroute A20 au nord de Limoges. La DREAL Nouvelle-Aquitaine a mené cette concertation du 5 novembre au 3 décembre 2018, sur les communes de Chaptelat, Couzeix, Limoges et Rilhac-Rancon.

Rédigé par le maître d'ouvrage, ce document rappelle la nature et les enjeux du projet, les modalités de concertation mises en œuvre et la synthèse des avis recueillis. Dans sa dernière partie, il présente les enseignements tirés par l'État pour la poursuite du projet.

Joint au dossier d'enquête publique, le bilan de la concertation rend compte de l'association du public lors des phases amont de l'élaboration du projet.

Le bilan de la concertation est disponible sur le site Internet de la DREAL : <http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr>.

La DREAL Nouvelle-Aquitaine, maître d'ouvrage déconcentré

La RN520 est une voirie nationale, dont l'aménagement relève de l'État.

Sous l'autorité du préfet de Région et des préfets de départements, la DREAL Nouvelle-Aquitaine applique et met en œuvre les objectifs énoncés par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire. Les domaines de l'intervention de la DREAL couvrent l'aménagement du territoire, les déplacements, l'habitat et le logement, la maîtrise des risques naturels et technologiques et la préservation des ressources naturelles. Elle assure pour le compte du préfet de Région la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissements sur le réseau routier national. La DREAL Nouvelle-Aquitaine sera ici désignée sous le vocable simplifié DREAL.

Caractéristiques principales du projet

La RN520 est le principal axe de contournement nord de l'agglomération de Limoges. À la manière d'une rocade, elle relie l'autoroute A20 Toulouse-Paris à l'est aux RN147 et 141 à l'ouest en direction de Poitiers et Angoulême. Dans le prolongement de la RD2000, la RN520 a été classée dans la voirie nationale en 2006. Elle dessert également l'ensemble des communes périurbaines du nord de Limoges, un secteur en fort développement.



Intégré à la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA), cet axe bidirectionnel connaît un trafic de transit important, avec une part de poids lourds élevée et un risque d'accident marqué. Les difficultés se concentrent à l'est de l'axe, entre les secteurs du Malabre (giratoire de Gordini) et de Grossereix.

L'augmentation du trafic constatée au cours des dernières années rend aujourd'hui nécessaire le doublement de l'axe, afin de lui conférer des caractéristiques autoroutières sur une section de 7,5 kilomètres, du futur échangeur de Lavaud à l'A20.

Ce doublement est envisagé depuis la création de la RD2000 ; une réserve foncière au sud de l'axe avait alors été prévue. Le doublement a fait l'objet d'un premier projet étudié entre 2004 et 2012. À la suite des premières études, l'État avait organisé une première concertation, mais des difficultés d'ordre technique et budgétaire avaient empêché l'aboutissement du projet. Le projet de doublement a été relancé en 2015 par une commande ministérielle. Confirmé par le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 pour un montant de 24,9 M€, il a été redimensionné à 7,5 km et concerne désormais 4 points d'échange :

- **Lavaud** : un nouvel échangeur autoroutier reliant la RN520 à la future RN147 à 2x2 voies en direction de Poitiers.
- **Anglard** : un échangeur réaménagé avec des bretelles d'accès rallongées et sécurisées.
- **Le Malabre** : deux demi-échangeurs en lieu et place du giratoire de Gordini qui concentrait les principales difficultés aux heures de pointe. Ce secteur se caractérise par la présence de plusieurs bourgs et hameaux et des principales zones d'activités de l'agglomération.
- **Grossereix** : un échangeur avec l'A20 réaménagé sous la forme d'un véritable nœud autoroutier.

Ce réaménagement de la RN520 vise :

- à fluidifier et sécuriser le trafic routier entre la RN520 et les principaux axes nationaux qu'elle dessert, à savoir l'A20 et la RN147 ;
- à maintenir une desserte fine des communes et hameaux du nord de Limoges, ainsi que ses zones d'activités. Cela entraîne une forte exigence sur la transparence de l'axe.

L'organisation de la concertation

Le cadre juridique : une concertation réglementaire

Dans le cadre de l'élaboration du projet, une concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme a été engagée pour consulter le public et recueillir ses observations sur les propositions d'aménagement.

Cette phase de concertation porte sur les principes d'aménagement validés en comité de suivi du 31 mai 2018 avant la poursuite des études dans la perspective d'une enquête d'utilité publique.

L'arrêté préfectoral du 17 octobre 2018 fixe les objectifs et modalités de la concertation :

- **les objectifs de la concertation** : communiquer les caractéristiques du projet au public ; informer tous ceux qui peuvent être concernés ; faire émerger les attentes de la population ; recueillir les observations et les propositions du public ;
- **les modalités de la concertation** : se tenant du 5 novembre au 3 décembre 2018, elle prévoit plusieurs modes d'information et d'expression détaillés dans le chapitre suivant ;
- la réalisation d'un **bilan de la concertation** qui sera mis à la disposition du public ;
- la **notification du présent arrêté** aux maires des communes de Limoges, Couzeix, Chaptelat et Rilhac-Rancon, et son affichage dans les mairies pendant la durée de la concertation ;
- l'**exécution de l'arrêté** par les maires de ces communes, le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Vienne et la directrice de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Les objectifs de la concertation

Deux raisons ont principalement conduit la DREAL à organiser à nouveau une concertation après celle du projet de 2012 : pendant les 6 années écoulées, la population et les pratiques de déplacement ont évolué, et le projet lui-même a été profondément remanié.

La DREAL s'est fixée deux objectifs pour cette concertation :

- **informer le public des évolutions du projet** ;
- **vérifier l'adéquation du projet avec les besoins des usagers.**



Le dispositif de concertation

Un dispositif d'une durée de 4 semaines a été mis en œuvre du 5 novembre au 3 décembre 2018. Il s'articulait autour du dossier de concertation et de 3 moyens d'expression.

Le dossier de concertation

Un dossier de concertation de 40 pages, au format A3, a été rédigé, avec pour objet de présenter le projet : son contexte, ses objectifs, ses fonctionnalités et ses impacts en matière de déplacements. Le document a un objectif pédagogique : il résume et rend intelligible un important volume d'études.

Le dossier de concertation comportait 4 chapitres :

1. le contexte et les enjeux de la RN520, avec un focus sur le trafic actuel et futur ;
2. la présentation le projet de doublement de l'axe, de sa genèse au principe d'aménagement retenu ;
3. l'analyse des points clés du projet et des effets sur la circulation, le milieu naturel et le milieu humain ;
4. la concertation et le calendrier du projet.



Page de couverture et extrait du dossier de concertation

1^{er} moyen de participation : les 3 réunions publiques

Trois réunions publiques ont été proposées :

- à Couzeix le 19 novembre ;
- à Rilhac-Rancon le 21 novembre*
- à Limoges (Beaune-les-Mines) le 23 novembre.

(*) Bien que la commune de Rilhac-Rancon ne soit pas concernée par les possibles aménagements, sa situation géographique lui confère un lien particulier avec la RN520. À la demande des élus de la commune, le Préfet de la Haute-Vienne a accepté que la DREAL organise une réunion publique à Rilhac-Rancon.

2^e moyen de participation : les registres en mairie

Des registres ont été mis à la disposition du public avec le dossier de concertation dans les 3 communes de Chaptelat, Couzeix et Limoges (annexe de Beaune-les-Mines)

3^e moyen de participation : le formulaire dématérialisé

Un formulaire dématérialisé était accessible sur le site de la DREAL Nouvelle-Aquitaine : www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/

Études et concertation : les étapes à venir

Après cette concertation, 3 étapes majeures sont à franchir pour débiter les travaux :

- **Les études préalables à l'enquête d'utilité publique** préciseront plusieurs points, « l'étude d'impact » analysera de manière approfondie l'environnement du projet et précisera l'ensemble des mesures associées au projet. En outre, les études préalables préciseront le plan général des travaux et les caractéristiques des ouvrages.
- **L'enquête publique** sera la dernière phase de concertation, essentielle à l'obtention des autorisations administratives et la déclaration d'utilité publique.
- **Des études de conception détaillée** guideront la DREAL dans l'élaboration des appels d'offres de travaux.

Le dispositif d'information du public

Pour atteindre ses objectifs, la concertation devait permettre au plus grand nombre de participer. Cela a nécessité des outils d'information et de communication mis en œuvre dans les semaines qui ont précédé la concertation.



La plaquette d'information et l'affichette

Une plaquette d'information réalisée par la DREAL a été mise à disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet.

Le feuillet indiquait les informations pratiques pour assister aux réunions publiques, les grandes lignes du projet et les modalités de participation à la concertation.

En complément de la plaquette, les collectivités ont reçu des affichettes à disposer dans l'espace public.



Le site Internet de la DREAL

La DREAL a publié sur la page Internet dédiée au projet un ensemble d'information.

En complément des informations pratiques pour participer à la concertation, plusieurs documents ont été mis en ligne. Il était ainsi possible de télécharger le dossier de concertation et d'accéder au registre dématérialisé.

L'adresse de la page était la suivante : <http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/mise-a-2x2-voies-de-la-rn520-entre-lavaud-et-a10469.html>

L'information dans les médias

La DREAL a diffusé un communiqué de presse le 22 octobre 2018 qui a donné lieu à deux articles publiés dans le quotidien régional *Le Populaire du Centre* (voir en annexe), les 23 octobre et 18 novembre.

Les sites Internet des communes concernées ont aussi publié des pages relatives à la concertation, pour relayer auprès de leurs habitants les informations pratiques utiles à la participation.

Le déroulement de la concertation

Les réunions publiques

Trois réunions publiques ont eu lieu lors de la semaine du 19 au 23 novembre 2018.

La première s'est tenue au Centre culturel municipal de Couzeix le lundi 19 novembre à 18h30, en présence de Michel DAVID, maire de Couzeix. Elle a réuni environ 70 personnes.

La deuxième réunion publique s'est tenue à l'Espace Mazelle de Rilhac-Rancon le mercredi 21 novembre à 18h00, en présence d'Annick CHADOIN, maire de Rilhac-Rancon. Elle a réuni environ 75 personnes.

La troisième réunion publique s'est tenue à la salle des fêtes du hameau de Beaune-les-Mines à Limoges le vendredi 23 novembre à 18h30. Elle a réuni environ 55 personnes.

Les trois réunions ont débuté par une présentation du projet par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, représentée par Michel DUZELIER (chef de service Déplacement Infrastructure Transport), Laurent SERRUS (chef adjoint du service Mobilité Transports et infrastructures), Philippe LANDAIS (responsable du Département Investissements Routes) et Alexandre BRETTON (responsable d'opération). Un échange avec le public, pendant plus d'une heure lors de chaque réunion, a ensuite permis d'approfondir différents aspects du projet.



La concertation en chiffres

Afin de réaliser une analyse quantitative de la participation à la concertation, il convient de distinguer les notions de contribution et d'avis :

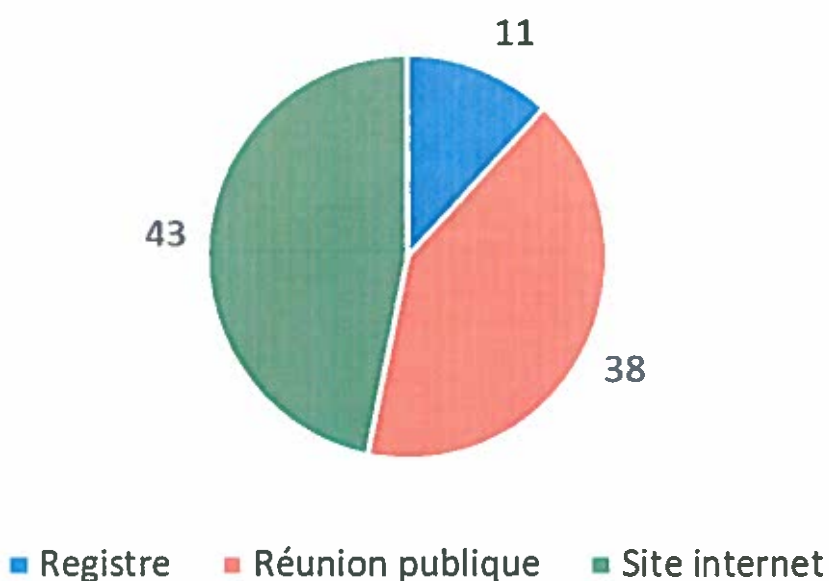
- Une **contribution** est l'expression unique d'une personne, par l'un des moyens de participation. Elle peut aller d'une ligne à plusieurs pages. La notion de contribution est utilisée pour analyser le mode d'expression, l'origine géographique et le profil des participants. Dans les cas où une même personne s'est exprimée par différents modes, 2 cas de figure ont été distingués : si le contenu est identique, seule la contribution initiale est retenue ; si les contenus diffèrent, chaque contribution est analysée séparément.
- Un **avis** est une expression sur un sujet en particulier. Ainsi, une seule contribution contient souvent plusieurs avis, et parfois même plusieurs avis sur le même thème. La notion d'avis est donc utilisée pour analyser la répartition thématique de la participation, qui donne une indication sur les sujets générant le plus d'interrogations parmi les participants.

Avec un total de 92 contributions, la concertation a permis de recueillir un large éventail de questions et de propositions. L'analyse quantitative n'a pas valeur de sondage, elle permet néanmoins de distinguer des tendances. Surtout, elle témoigne de l'intérêt du public pour le projet.

Trois modes de contribution

Le public a très majoritairement participé à la concertation sur le site Internet de la DREAL ou pendant les réunions publiques. Les registres en mairie ont donné lieu à seulement 11 contributions. Certaines personnes qui s'étaient exprimées lors des réunions publiques ont ensuite contribué par écrit ; c'était un des objectifs des réunions publiques : expliquer le projet pour donner la possibilité de formuler des propositions éclairées.

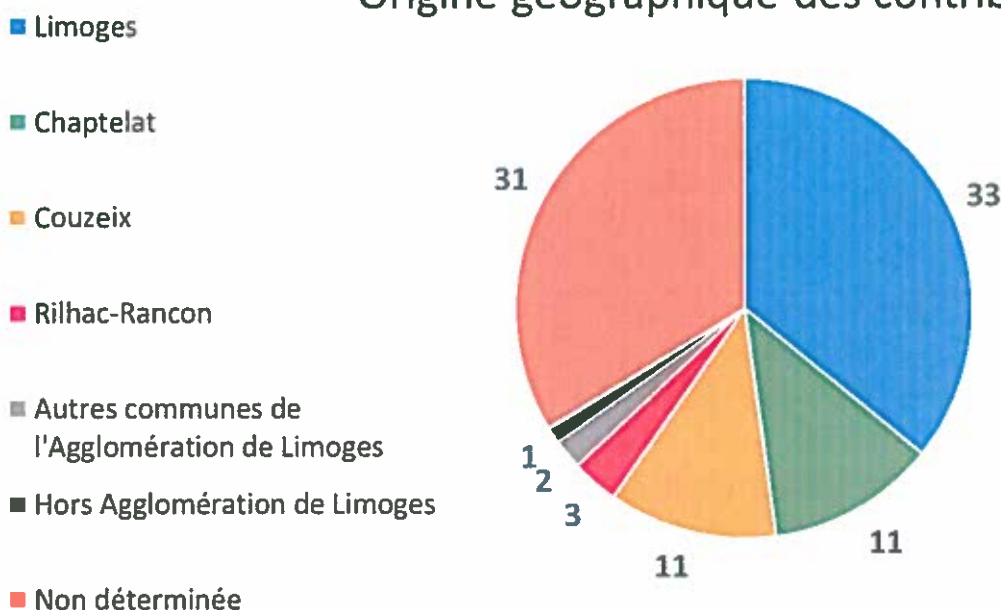
Mode de contribution



Des origines géographiques diverses

Les habitants de Limoges sont les plus représentés (33) parmi les contributeurs. La participation a également été importante parmi les habitants de Chaptelat et Couzeix. Elle est plus réduite à Rilhac-Rancon, où le projet n'a pas d'emprise. Au cours des réunions publiques, plusieurs personnes se sont exprimées sans préciser leur commune de résidence. Parmi ces 31 personnes, la grande majorité réside dans l'une des quatre communes précédemment citées. La part réelle de chaque commune doit donc être majorée par rapport à ce que fait apparaître le graphique ci-dessous.

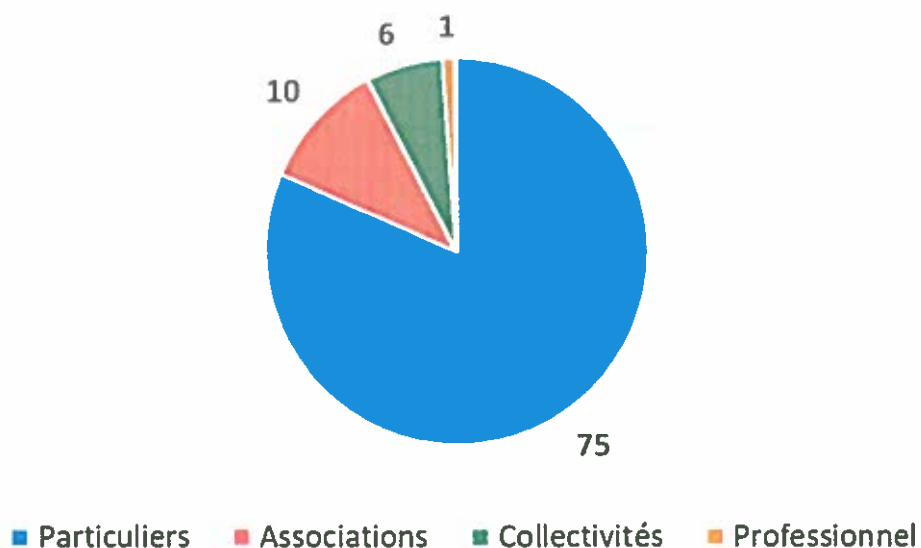
Origine géographique des contributions



Une majorité de particuliers parmi les contributeurs

La majorité (75) des contributeurs sont des particuliers. 10 représentants d'associations se sont exprimés, souvent avec des avis nourris par une connaissance approfondie du dossier. 6 élus ont également pris part aux échanges. Seule une personne s'est exprimée en tant que représentant d'un organisme professionnel.

Profil des contributeurs

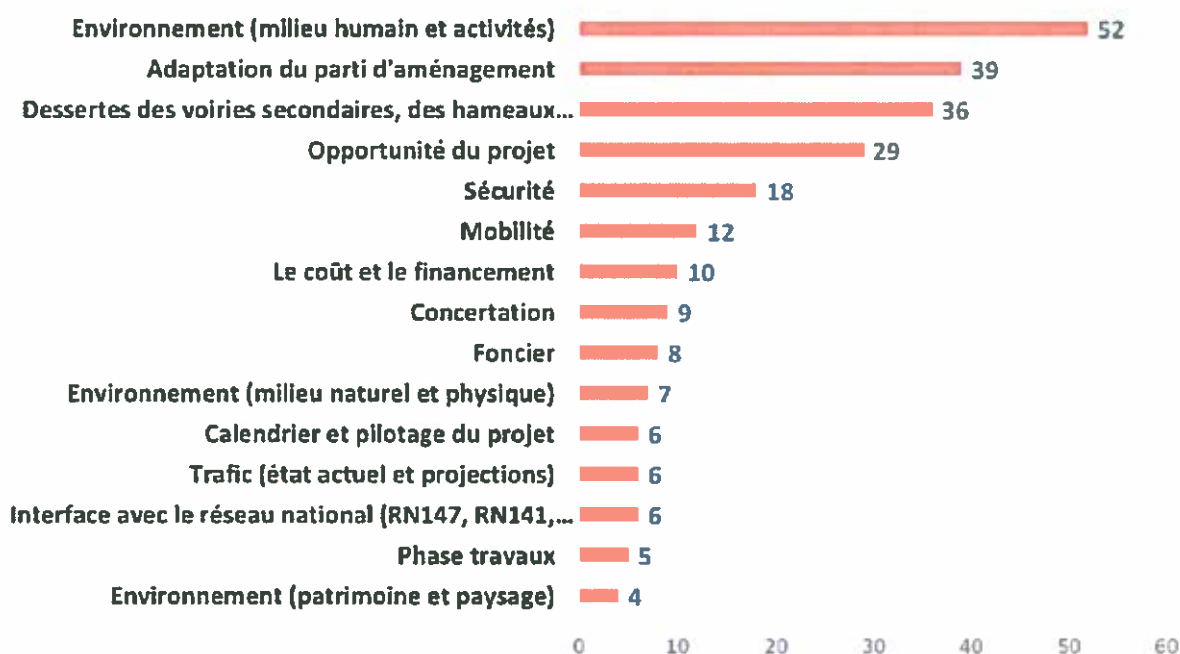


Répartition thématique des avis

Les 92 contributions recueillies ont donné lieu à 247 avis.

Le thème le plus récurrent parmi les avis était celui de l'environnement (milieu humain et activités), témoignant de nombreux questionnements relatifs à la proximité de l'axe et des hameaux. Parmi les autres avis fréquemment évoqués figurent l'adaptation du parti d'aménagement, la desserte des voiries secondaires, hameaux et zones d'activités, et l'opportunité du projet.

Répartition thématique des avis



Analyse des contenus recueillis

Les avis recueillis selon différents moyens de contribution ont été rassemblés puis analysés thématique par thématique. Ce sont au total **15 thématiques** qui ont été retenues. Au sein de ces thématiques, diverses sous-thématiques ont été mises en avant.

Les 15 thématiques, classées par ordre décroissant du nombre d'avis, sont les suivantes :

- Environnement (milieu humain et activités)
- Adaptation du parti d'aménagement
- Dessertes des voiries secondaires, des hameaux et des zones d'activités
- Opportunité du projet
- Sécurité
- Mobilité
- Le coût et le financement
- Concertation
- Foncier
- Calendrier et pilotage du projet
- Environnement (milieu naturel et physique)
- Trafic (état actuel et projections)
- Interface avec le réseau national (RN147, RN141, A20, RCEA)
- Phase travaux
- Environnement (patrimoine et paysage)

Afin de proposer une analyse à la fois précise et concise, les thématiques et sous-thématiques – reformulées sous la forme d'un **avis de synthèse** - sont présentées ici. À chaque sous-thématique est associée 3 éléments :

- **Un avis de synthèse**, qui résume et regroupe les différents avis sur la sous-thématique concernée.
- **La réponse de la DREAL**, qui donne un éclairage supplémentaire et indique éventuellement comment la proposition sera prise en compte dans les étapes suivantes du projet.
- **La récurrence**, qui met en évidence l'importance de la proposition ou de la question pour les participants à la concertation. La récurrence est indiquée à l'aide de l'échelle ci-dessous :

1 à 5 avis similaires	6 à 10 avis similaires	Plus de 10 avis similaires
-----------------------	------------------------	----------------------------

Environnement (milieu humain et activités)

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur les effets de l'axe sur le cadre de vie : bruit, qualité de l'air et effet sur l'organisation des activités humaines.

Elle a donné lieu à 52 avis.

	AVIS DE SYNTHÈSE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
Plus de 10 avis	Bruit et qualité de l'air <i>Les nuisances sonores et atmosphériques constatées aux abords de la RN520 pourraient augmenter si aucune protection n'est mise en place, notamment au niveau des points d'échange.</i>	En effet, avec la mise en place de la 2x2 voies et l'évolution du trafic projeté, les émissions de bruit et de polluant pourraient augmenter à proximité de la RN520. Toutefois, la mise à 2x2 voies devrait fluidifier le trafic et par conséquent limiter les effets de pollution atmosphérique. Afin de mesurer les impacts du projet sur cette thématique, la DREAL examinera dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP), les effets sur le volet « air-santé-acoustique ». Cette étude sera jointe au dossier d'enquête d'utilité publique dans le dossier d'étude d'impact.
Plus de 10 avis	Protections acoustiques¹ <i>Des protections acoustiques sont demandées pour protéger les hameaux du bruit (Anglard, Le Malabre, Les Cambuses, Grossereix, la Mazelle), qu'il s'agisse de merlons, d'écrans acoustiques, de revêtements de chaussée, ou de protections de façade.</i>	Dans le cadre des études préalables et avant le démarrage des travaux, des mesures de bruit sont effectuées pour mesurer l'ambiance sonore existante et établir une modélisation acoustique selon les textes réglementaires applicables et une méthode normalisée. Avec les prévisions de trafic projeté à l'horizon de 20 ans, la modélisation acoustique permet d'estimer le niveau de bruit après mise en service de l'infrastructure et de définir les protections acoustiques nécessaires pour respecter les seuils des niveaux sonores définis réglementairement. À ce stade de la concertation, les mesures de réduction ne sont pas dimensionnées. Elles figureront dans le dossier d'étude d'impact du dossier d'enquête d'utilité publique.

1 Cette sous-thématique regroupe notamment 7 avis rédigés de manière rigoureusement identique, et envoyés par différents contributeurs.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Méthodologie des modélisations acoustiques <i>Les modélisations acoustiques doivent être effectuées dans différentes conditions climatiques, notamment par temps brumeux. Les résultats des modélisations acoustiques et des cartes de bruits sont attendus.</i></p>	<p>La méthodologie appliquée pour caractériser le bruit des projets routiers et en particulier pour modéliser l'impact acoustique tient compte de différents paramètres tels que la topographie, le trafic, la vitesse mais aussi la météorologie conformément à la réglementation.</p> <p>Les modélisations acoustiques seront produites dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique et intégrées dans le dossier d'étude d'impact.</p>
6 à 10 avis	<p>Activité et devenir du centre routier <i>Le centre routier est devenu trop petit et provoque trop de nuisances en termes de trafic et de stationnement sauvage. Il devrait être partiellement ou totalement déplacé (par exemple à Océalim).</i></p>	<p>Dans le cadre des études actuelles, la question du déplacement du centre routier a été posée aux élus locaux et en particulier à la Communauté Urbaine de l'agglomération de Limoges Métropole (CULM). À ce stade, la CULM n'a pas de projet de déplacement du centre routier. Il a donc été convenu avec l'État que le centre routier ne serait pas déplacé et que le projet routier porté par la DREAL devrait tenir compte de son maintien sur le site actuel dans les études.</p> <p>Pour information, la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO) mène une réflexion sur un schéma directeur des aires de stationnement sur le réseau routier national et autoroutier dont il a la gestion. Cette réflexion pourrait éventuellement avoir une conséquence à long terme sur le devenir du centre routier.</p>
1 à 5 avis	<p>Indemnisation des pertes d'activité <i>Les commerçants de la zone commerciale Family Village pourraient-ils être indemnisés par l'État pendant la durée des travaux ?</i></p>	<p>Avant et pendant les travaux, les commerçants et usagers sont informés du projet.</p> <p>Pour maintenir l'activité économique, la DREAL et le maître d'œuvre associeront les commerçants pour maintenir les accès pendant la période des travaux.</p> <p>Aussi, il n'est pas prévu d'indemnisations pour perte d'activités des commerçants.</p>

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPOSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Développement urbain <i>Il n'aurait pas dû y avoir un développement urbain si important aux abords de l'axe alors que son doublement était prévu de longue date et que des nuisances sonores ont déjà été constatées à proximité de l'axe actuel.</i></p>	<p>La maîtrise du développement urbain s'inscrit dans le cadre des documents d'urbanisme. Des mesures de sauvegarde ont été prises : les emprises à proximité de la RN520 ont été réservées dans les plans locaux d'urbanisme pour permettre à terme la réalisation de la mise à 2x2 voies de la RN520 et les documents d'urbanisme intègrent bien les marges de recul en application.</p>
1 à 5 avis	<p>Effets sur les équipements et espaces publics <i>Quels sont les effets du projet sur les équipements et espaces publics : réaménagement ou gestion des voiries et chemins secondaires (rue Bernard Blier), réseau d'assainissement du Malabre, gestion des déchets générés par la circulation... ?</i></p>	<p>Les effets sur les équipements et espaces publics seront présentés dans le dossier d'enquête d'utilité publique. Le projet présenté par la DREAL est fonctionnel, mais cela n'exclut pas que des collectivités compétentes en matière de voirie réalisent des adaptations ou modifications de réseau secondaire en accompagnement du projet de l'État. La Communauté Urbaine Limoges Métropole devrait ainsi mener une réflexion sur les modalités de desserte de l'entrée de la zone industrielle coté Cambuses à partir de la RN520 et l'optimisation de la desserte de Family Village pour faciliter les échanges est ouest. Pour les réseaux divers (assainissement, électricité...), avant le démarrage des travaux, une étude est menée avec les concessionnaires de réseaux pour analyser l'impact du projet routier et remédier aux effets attendus (dévoisement, modification...).</p> <p>Les déchets générés par la circulation relèvent des gestionnaires de voies qui seront consultés sur le projet avant l'enquête d'utilité publique.</p>

Adaptation du parti d'aménagement

Cette thématique regroupe les avis portant sur les demandes de modification du projet présenté : forme et positionnement des échangeurs, itinéraires modifiés ou créés par le projet, vitesses maximales.

Elle a donné lieu à un total de 39 avis.

	AVIS DE SYNTHÈSE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
Plus de 10 avis	<p>Échangeur de Grossereix <i>L'échangeur de Grossereix pourrait être modifié afin d'atteindre divers objectifs : un décalage au sud pour s'éloigner des habitations ; un décalage au nord pour maintenir un accès direct est-ouest ; une diminution de la boucle A20-RN520 ; une sortie directe sur l'A20 au niveau de la Grande Pièce, pour mieux répartir les trafics et améliorer la sécurité.</i></p>	<p>Le projet présenté résulte d'un compromis. En effet, les contraintes géométriques imposées par les référentiels techniques en vigueur exigent un dimensionnement spécifique pour ce type d'infrastructures. Cette conception géométrique normalisée permet ainsi de garantir la sécurité des usagers en tenant compte notamment des trafics existants et projetés. Par ailleurs, le projet tient compte des contraintes d'urbanisation dans le secteur de Grossereix.</p> <p>Il est néanmoins possible d'étudier des propositions d'adaptation, étant donné que le projet est en phase de concertation et n'est pas finalisé. La phase d'études préalables optimisera le projet présenté lors de cette concertation au regard des demandes exprimées par le public.</p>
Plus de 10 avis	<p>Secteur des Cambuses (giratoire, hameau et avenue) <i>Une suppression ou un déplacement du giratoire des Cambuses vers l'est devrait être envisagé, notamment au niveau de la Z.I Nord et de l'actuel giratoire de Gordini. Cela permettrait de conserver la liaison locale entre Le Malabre et Les Cambuses tout en éloignant le trafic routier des hameaux. La faible largeur de l'avenue des Cambuses pose aussi question.</i></p>	<p>Le déplacement du giratoire des Cambuses a fait l'objet d'une étude pour le déplacer vers l'est de la ZI Nord qui a été présentée en comité de suivi le 31 mai 2018. Pour des raisons de sécurité routière et d'emprises foncières non disponibles, cette proposition faite par l'association ADUR s'est avérée impossible.</p> <p>La réalisation d'une branche n'a pas été supplémentaire sur le giratoire projeté des Cambuses sera étudiée pour conserver la liaison entre le Malabre et les Cambuses via la rue Daniel Gélin.</p> <p>L'aménagement de l'avenue des Cambuses relève de la Communauté Urbaine Limoges Métropole. Dans le projet présenté, cette voie permet la circulation des flux sortant de la RN520 aux Cambuses en provenance d'Angoulême pour rejoindre la ZI Nord et Family Village. La CULM a indiqué qu'elle examinerait les conditions de desserte de la ZI Nord par l'avenue des Grinjolles mieux à même de porter les flux de transit de desserte des zones commerciales et d'activités.</p>

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPOSE DE LA DREAL
6 à 10 avis	<p>Le Malabre et Family Village <i>Les déplacements est-ouest seraient facilités en rouvrant la rue Romy Schneider (accès direct entre Family Village et Le Malabre) et en reliant le nouveau giratoire de la zone commerciale et celui du Malabre.</i></p>	<p>La liaison entre le hameau du Malabre et Family Village via la rue Romy Schneider est actuellement fermée à la circulation pour préserver la tranquillité des riverains du Malabre en dissociant le flux des usagers du Family Village et le flux local des habitants du Malabre. Cette décision relève du pouvoir de police du maire de Limoges en concertation avec les usagers locaux.</p> <p>La DREAL a donc étudié le projet avec la situation actuelle, les collectivités souhaitant maintenir cette fermeture.</p> <p>Le raccordement existant des deux giratoires autour de Décathlon ne pourra être maintenu dans le projet présenté en raison de la configuration géométrique du demi-échangeur nord qui ne peut réglementairement accueillir une branche supplémentaire. Cela créerait un effet de cisaillement entre les usagers sortant de la RN520 et ceux qui voudraient rejoindre la RN520 vers Angoulême générant potentiellement des risques de remontée de file de véhicules sur la RN520 incompatible pour la sécurité des usagers. Une autre alternative aurait requis le déplacement de Décathlon, ce qui n'est pas envisagé.</p> <p>La problématique de desserte du Family Village est identifiée et devrait également être examinée par la Communauté Urbaine Limoges Métropole.</p>
1 à 5 avis	<p>Limitation de vitesse <i>Sur la RN520, la succession de limitations de vitesse apparaît incohérente. Sur l'A20, la limitation à 90 km/h pourrait-elle entraîner une modification des tracés sur la RN520 ?</i></p>	<p>Sur la section de la RN520 de 7,5 km à aménager, des contraintes géométriques empêchent de relever à 110 km/h la vitesse maximale en dehors de la section Anglard – Le Malabre. Cependant, il n'est pas exclu que cette spécificité soit soulignée et que des mesures d'exploitation réglementent différemment la vitesse de circulation sur la 2x2 voies en portant, par exemple, la vitesse à 90 km/h sur l'intégralité de la section.</p> <p>Concernant les limitations de vitesse sur l'autoroute A20, elles n'ont pas de corrélation ou incidence avec les caractéristiques techniques et la vitesse réglementée sur la RN520.</p>
1 à 5 avis	<p>Signalétique <i>La nouvelle signalétique installée à l'issue des travaux devra permettre d'accéder clairement à Family Village et de bien orienter les poids lourds.</i></p>	<p>La signalisation directionnelle à mettre en place vise à faciliter l'accès aux pôles économiques, aux communes et aux grandes agglomérations en application de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. Un schéma de signalisation de ces pôles sur l'A20 et la RN 520 sera proposé aux acteurs économiques et collectivités dans le respect de la réglementation.</p>

Dessertes des voiries secondaires, des hameaux et des zones d'activité

Cette thématique regroupe les avis relatifs à l'accès aux zones d'habitations et d'activités proches de la RN520, et aux voiries secondaires qui font la jonction entre eux et l'axe à aménager.

Elle a donné lieu à un total de 36 avis.

	AVIS DE SYNTHÈSE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
Plus de 10 avis	<p>Accès au hameau des Cambuses <i>Il est important de conserver l'accès aux Cambuses depuis Le Malabre, tandis que le demi-échangeur sud de la RN520 devrait être supprimé ou déplacé vers l'est.</i></p>	<p>Dans le projet proposé, l'ouvrage existant franchissant la RN520 sera maintenu et permettra la liaison entre le hameau du Malabre, la ZI Nord et les accès à la RN520. La décision de fermer l'accès au hameau des Cambuses depuis le giratoire du demi-échangeur sud des Cambuses répondait à une demande locale d'isolement des hameaux vis-à-vis de la RN520 afin de garantir leur tranquillité. Il a ainsi été décidé d'isoler le hameau des Cambuses de ce demi-échangeur sud.</p> <p>Techniquement, la réalisation d'une branche supplémentaire sur le giratoire sera étudiée pour maintenir la liaison entre les 2 hameaux par la rue Daniel Gélén.</p> <p>Le positionnement du demi-échangeur sud des Cambuses a fait l'objet d'une étude pour optimiser son déplacement vers l'est à proximité du giratoire existant de Gordini (cf réponses précédentes § « adaptation du parti d'aménagement »). Supprimer ce demi-échangeur supprimerait le seul accès de la RN520 à la ZI Nord, Family Village et le centre routier en venant d'Angoulême, ce qui n'est pas acceptable en termes de desserte de la Zone Industrielle Nord.</p>
à 10 avis	<p>Accès à Family Village <i>L'accès à Family Village doit être facilité, en rouvrant la rue Romy Schneider actuellement mise en impasse et en soignant la signalétique.</i></p>	<p>Pour l'accès à Family Village, le passage inférieur qui sera créé sous la RN520 à hauteur de l'ancien giratoire de Gordini constituera la meilleure option.</p> <p>Family Village sera également desservi à partir de la RN520 en venant de l'échangeur de Grossereix.</p> <p>Afin de maintenir la tranquillité du hameau du Malabre, la Communauté Urbaine Limoges Métropole ne prévoit pas l'ouverture à la circulation de la rue Romy Schneider.</p>

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Accès à Chaptelat et au Malabre <i>L'accès à l'A20 depuis le Malabre et Chaptelat doit être précisé, dans son itinéraire et dans son temps de trajet.</i></p>	<p>L'accès à l'A20 sud vers Toulouse et l'A20 nord vers Paris depuis Chaptelat se fera par le hameau du Malabre, puis le demi-échangeur sud des Cambuses à créer permettant un accès direct à la RN520 et à l'échangeur de Grossereix. Le temps de trajet sur cet itinéraire devrait donc être nettement amélioré avec l'évitement des giratoires actuels de Grossereix actuellement saturés.</p>
1 à 5 avis	<p>Accès au secteur est <i>Les liaisons directes est-ouest, entre la RN520 et les hameaux et communes à l'est de l'A20, paraissent complexes dans le projet de l'État. Les liaisons actuelles devraient être conservées et sécurisées.</i></p>	<p>Pour rejoindre la RN520 à partir des communes situées à l'est de l'A20, plusieurs giratoires se succèdent effectivement dans la zone industrielle Nord, mais cela résulte d'arbitrages entre les demandes et intérêts divergents. Cet itinéraire est-ouest sera préférentiellement indiqué par la signalisation directionnelle pour rejoindre la RN520 en direction d'Angoulême par l'échangeur de Beaubreuil via la Voie de Liaison Nord (VLN). De même, les usagers de la zone industrielle Nord et du centre routier, seront dirigés vers l'échangeur de Beaubreuil pour rejoindre la RN520 via l'A20 et le nouvel échangeur de Grossereix.</p> <p>Ainsi, le passage par Family Village pour rejoindre la RN520 vers Angoulême concernera principalement le trafic local de véhicules légers et les dessertes poids-lourds de la zone commerciale.</p>
1 à 5 avis	<p>Accès à Océalim <i>L'accès à la zone d'activité Océalim depuis l'échangeur de Lavaud devrait être envisagé.</i></p>	<p>La demande de raccordement d'Océalim à l'échangeur de Lavaud a été étudiée dans le projet de mise à 2x2 voies de la RN147 au Nord de Limoges. La vocation première de l'échangeur de Lavaud est de raccorder la RN520 à la nouvelle RN147 par un échangeur de type autoroutier. Ce type d'échangeur exclut la possibilité d'intégrer le trafic local au trafic de transit, par des accès directs sur l'échangeur, dans un souci de préserver la sécurité des usagers. Par ailleurs, le projet RN520 ne vient pas réduire mais plutôt conforter et sécuriser les conditions d'accès à OCEALIM, via l'échangeur d'Anglard. En effet, celui-ci, mis aux normes, offrira de meilleures conditions de sécurité pour les usagers.</p>

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Accès à la RN520 Ouest depuis le centre routier <i>Quel sera l'itinéraire entre le centre routier et la RN520 Ouest vers Angoulême ?</i></p>	<p>Les poids lourds pourront sortir au demi-échangeur sud des Cambuses pour aller au centre routier. Pour repartir en direction d'Angoulême, ils seront dirigés vers l'A20 via l'échangeur de Beaubreuil pour prendre la direction de la RN520 via le nouvel échangeur de Grossereix. Bien que cet itinéraire soit privilégié, il n'est pas exclu que certains usagers passent par la zone commerciale Family Village déjà fréquentée par des poids lourds pour rejoindre la RN520 en direction d'Angoulême.</p>
1 à 5 avis	<p>Accès à Couzeix <i>Y aura-t-il toujours une liaison directe entre Lavaud et Couzeix ?</i></p>	<p>Il n'y aura plus de liaison directe entre Lavaud et Couzeix après la construction du nouvel échangeur RN520/RN147. La liaison se fera sur les routes les plus proches à l'ouest ou à l'est, la RD128 et la route du Got.</p>
1 à 5 avis	<p>Aménagements des voiries secondaires par la Communauté Urbaine Limoges Métropole (CULM) <i>Le projet manque de précision sur les aménagements secondaires envisagés par la CULM, notamment au niveau de la Z.I. Nord, des Cambuses et de Family Village.</i></p>	<p>Des échanges techniques continus ont eu lieu pour permettre à Limoges Métropole d'adopter autant que nécessaire son réseau secondaire. Ils se poursuivront dans la suite des études.</p>

Opportunité du projet

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur la pertinence du projet pour répondre aux enjeux de déplacement du territoire et sur son dimensionnement.

Elle a donné lieu à un total de 29 avis.

	AVIS DE SYNTHÈSE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
6 à 10 avis	<p>Accord avec le projet <i>Le projet est jugé favorablement, en raison de ses effets sur le trafic, les temps de trajet et la sécurité.</i></p>	<p>L'objectif de la mise à 2x2 voies de la RN520 entre Lavaud et Grossereix est effectivement de sécuriser les flux locaux et nationaux de circulation, d'améliorer la fluidité des échanges et de réduire les temps de parcours entre l'A20 et la RN520 principalement.</p>
6 à 10 avis	<p>Remise en cause du projet <i>Dans un contexte de transition énergétique, d'augmentation du coût du carburant et d'urbanisation croissante, le projet est jugé peu pertinent.</i></p>	<p>Le dossier d'enquête d'utilité publique, l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique du projet ont pour objectif de démontrer l'utilité publique du projet et la prise en compte de l'environnement dans les études. En prenant en compte les prévisions de trafic s'élevant à 35 000 véhicules/jour à l'horizon de 20 ans, la rentabilité de l'opération est assurée, car l'aménagement se fait principalement sur un tracé et une réserve foncière préexistants. La démarche Éviter, Réduire, Compenser (ERC) sera mise en œuvre afin de limiter les effets sur l'environnement et compenser si besoin les impacts négatifs.</p>
1 à 5 avis	<p>Dimensionnement du projet <i>La mise à 2x2 voies devrait être étendue vers l'ouest, sur toute la RN520, voire la RD2000.</i></p>	<p>L'aménagement de la RN520 sur la totalité du contournement représenterait un investissement conséquent.</p> <p>Aussi, pour des raisons budgétaires, l'État a choisi de doubler la section Lavaud-Grossereix où se concentre les principaux enjeux sur cet axe (sécurité, trafic le plus élevé, congestion, desserte locale, échanges A20/RN520/RN147).</p>
6 à 10 avis	<p>Détournement du trafic vers le nord <i>Les flux (notamment ceux des poids lourds) devraient contourner Limoges plus au nord, par exemple sur la RN145, ce qui permettrait de réduire le trafic de transit sur la RN520.</i></p>	<p>Le tracé de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) a été déterminé depuis plusieurs années. Il n'est pas remis en cause dans le cadre de ce projet.</p> <p>L'aménagement à 2x2 voies de la RN141 à l'ouest de Limoges s'inscrit dans le tracé de la RCEA par Limoges en direction d'Angoulême et Royan.</p>

Sécurité

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur la sécurité des axes actuels et des futurs aménagements.

Elle a donné lieu à un total de 18 avis.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
Plus de 10 avis	<p>Questions de sécurité liées à la présence des poids lourds <i>La présence de nombreux poids lourds pourrait poser des problèmes de sécurité : stationnement au bord de la RN520 et l'A20, passage dans Family Village ou encore dans le hameau de Grossereix.</i></p>	<p>Le trafic de Poids Lourds de transit relativement important sera sécurisé par la réalisation de l'échangeur de Grossereix pour les échanges entre l'A20 et la RN520 et par l'aménagement de la RN520.</p> <p>Pour le trafic des poids lourds assurant les dessertes locales (Family Village, ZI Nord, ZAC de la Grande Plaine), les échangeurs construits permettront le maintien de la desserte de ces zones d'activités. Le réseau secondaire supportera, comme aujourd'hui, les flux de circulation. La signalisation directionnelle participera à optimiser le flux des poids lourds pour qu'ils rejoignent rapidement les axes principaux.</p> <p>Une attention particulière avec l'exploitant du réseau national (DIRCO) sera portée lors des études sur les moyens d'éviter le stationnement « sauvage » des poids lourds en rive des chaussées construites.</p> <p>Pour la traversée du hameau de Grossereix, aucune modification réglementaire n'est prévue. Actuellement, une limitation de tonnage (pouvoir de police du maire) existe pour éviter le transit dans le hameau.</p>
1 à 5 avis	<p>Voies d'entrecroisement <i>Les voies d'entrecroisement prévues sur la RN520 sont jugées coûteuses et dangereuses.</i></p>	<p>Des voies d'entrecroisement sur la RN520 sont prévues entre l'échangeur de Lavaud et l'échangeur d'Anglard dans les 2 sens de circulation.</p> <p>Une voie d'entrecroisement est prévue dans le sens est-ouest entre l'échangeur de Grossereix et le demi-échangeur nord du Malabre.</p> <p>Ces voies d'entrecroisement répondent à des normes réglementaires (guides techniques) appliquées sur le réseau national pour assurer la sécurité des usagers sur les entrées et sorties des bretelles d'échangeurs au regard du trafic projeté et des distances de visibilité. Des audits et contrôles sécurité sont effectués par la DREAL pour confirmer le bon fonctionnement de ces voies d'entrecroisement lors des études de conception et avant leur mise en service.</p>

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPOSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Sécurité sur les axes actuels <i>Les axes nationaux actuels (RN520 et RN147) sont jugés dangereux : insertions et dépassements difficiles, présence de « cédez le passage ».</i></p>	<p>L'exploitation des axes nationaux (RN147 et RN520) en service relève de la DIR Centre-Ouest. Le projet soumis à la concertation participera à l'amélioration des conditions de circulation sur la RN520.</p>
1 à 5 avis	<p>Voiries secondaires <i>Des besoins sont exprimés pour améliorer la sécurité sur les voiries secondaires aux abords de la RN520, notamment dans les hameaux des Cambuses et du Malabre et la rue Daniel Gelin.</i></p>	<p>La problématique de sécurité dans le secteur des Cambuses et du Malabre des voiries secondaires fait l'objet d'une attention particulière par la DREAL. La conception géométrique du projet de l'État répond aux enjeux de sécurité routière et permet le raccordement du projet sur le réseau secondaire.</p>

Mobilité

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur les effets potentiels du projet sur les modes de déplacement autres que l'automobile et les poids lourds : cyclistes, piétons, transports en commun.

Elle a donné lieu à un total de 12 avis.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
6 à 10 avis	<p>Modes de transport doux et transparence des axes <i>La transparence de la RN520 et de l'A20 doit être conservée et améliorée pour les modes de transport doux (piétons et vélos). Cela concerne notamment les liaisons est-ouest au niveau de Grossereix et nord-sud au niveau de Family Village et des Cambuses.</i></p>	<p>L'objectif de la DREAL est bien d'assurer une continuité de part et d'autre de la RN520 et de l'A20 des pistes cyclables existantes, qui ne seront pas supprimées. La réalisation de pistes cyclables sur la RN520, classée en route express, qui sera interdite aux cyclistes et piétons, n'est pas autorisée.</p> <p>La Communauté Urbaine Limoges Métropole a défini un schéma directeur intercommunal d'aménagement cyclable (SDIAC) afin de programmer la réalisation de pistes dédiées au vélo. Les études menées par la DREAL tiendront compte de ce schéma qui prévoit notamment un cheminement cyclable le long de l'Aurence pour maintenir une transparence vis-à-vis de la RN520. Un autre cheminement est prévu dans ce schéma de la Voie de Liaison Nord vers Rilhac-Rancon et Beaune-les-Mines.</p>
1 à 5 avis	<p>Transports en commun <i>Le projet doit donner l'occasion de développer les transports en commun, notamment sur la zone industrielle Nord. Il ne doit pas rendre plus difficile la liaison entre Beaune-les-Mines et le reste de Limoges.</i></p>	<p>Le projet soumis à la concertation s'attachera à anticiper les besoins définis par Limoges Métropole, la collectivité compétente, faciliter et accompagner leur mise en œuvre.</p>
1 à 5 avis	<p>Aire de covoiturage <i>Une aire de covoiturage pourrait être créée dans le secteur de Family Village.</i></p>	<p>Il appartient à la Communauté Urbaine Limoges Métropole d'étudier cette possibilité en fonction des opportunités et besoins dans le cadre de son action en faveur de l'aménagement dans ce secteur.</p>

Le coût et le financement

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur le coût du projet et son financement.

Elle a donné lieu à un total de 10 avis.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
6 à 10 avis	Financement <i>Le financement du projet n'étant pour l'instant pas entièrement assuré, cela pourrait avoir des conséquences sur son avenir et remettre en question la pertinence de lancer une enquête publique.</i>	<p>Le projet est globalement estimé à 75 millions d'euros sur la section Lavaud-Grossereix.</p> <p>25 millions d'euros sont inscrits au contrat de plan État-région sur la période 2015-2020. Le bouclage financier de l'opération fera l'objet de discussions entre l'État et les partenaires potentiels (Région, Département, collectivités locales) le moment venu.</p> <p>Un phasage peut être envisagé afin de réaliser une première phase de travaux dans l'enveloppe de 25 M€.</p>
1 à 5 avis	Coût du projet <i>Le coût du projet apparaît comme trop élevé, en partie du fait d'un manque d'anticipation.</i>	<p>À ce stade des études, le coût du projet a été établi selon des ratios définis selon les caractéristiques du projet et au regard des coûts actualisés sur des projets routiers similaires.</p> <p>Il y a bien eu anticipation puisque les acquisitions foncières permettant l'aménagement à 2x2 voies sur place ont été réalisées.</p>

Concertation

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur la concertation menée dans le cadre du projet : la concertation avec le public qui fait l'objet de ce bilan, mais aussi celle qui s'est déroulée en amont avec les acteurs locaux.

Elle a donné lieu à un total de 9 avis.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Remarques générales sur la concertation <i>Malgré la qualité du dialogue avec la DREAL, la concertation peut s'apparenter à une formalité, qui ne prend pas suffisamment en compte les attentes des habitants.</i></p>	<p>Le but de la concertation est de présenter le projet actuel et de le soumettre au public pour recueillir son avis. Ce processus de concertation permet d'associer le public et de partager les objectifs de l'opération dans un souci d'acceptabilité du projet.</p> <p>La DREAL s'attachera à analyser les attentes des riverains et, si possible, adapter le projet actuel lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique.</p> <p>Cette étape de concertation sera suivie d'une enquête d'utilité publique pendant laquelle le public pourra à nouveau s'exprimer sur le projet.</p> <p>La DREAL continuera également à informer régulièrement le public sur l'état d'avancement de ce dossier et le comité de suivi.</p>
1 à 5 avis	<p>Rôle des acteurs locaux dans la concertation <i>L'insuffisance de la coordination avec l'agglomération de Limoges est pointée du doigt.</i></p>	<p>La Communauté Urbaine Limoges Métropole (CULM) est régulièrement associée au travail de la DREAL et présente au comité de suivi. Les acteurs locaux et associatifs sont également présents à ce comité de suivi.</p> <p>Les points soulevés, en particulier ceux relevant de la mobilité sur le réseau secondaire, pendant cette concertation publique sont évoqués avec la CULM.</p>
1 à 5 avis	<p>Demande de consultation/participation <i>L'association Couzeix en mouvement demande à participer aux réunions relatives au projet, tandis que l'ADUR réclame une réunion tripartite avec la DREAL et la Communauté Urbaine de Limoges Métropole.</i></p>	<p>L'association Couzeix en Mouvement sera invitée au comité de suivi instance d'échanges sur le projet avec les administrations, collectivités, élus et associations représentatives</p> <p>L'association ADUR fait déjà parti de ce comité de suivi.</p> <p>Jusqu'à présent, la DREAL a rencontré de façon informelle des riverains, commerçants et associations suite à des sollicitations ou pas. La DREAL reste à l'écoute et peut se rendre disponible ponctuellement pour évoquer une problématique particulière.</p>

Foncier

Cette thématique regroupe les avis relatifs aux aspects fonciers du projet : emprises et éventuelles acquisitions. Il y est aussi question des effets du projet sur la valeur immobilière.

Elle a donné lieu à un total de 8 avis.

	AVIS DE SYNTHÈSE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Emprises et acquisitions <i>L'emplacement du giratoire Est de Grossereix et son raccordement avec la RD220 traversant Beaune-les-Mines pourrait entraîner des expropriations. Par ailleurs, pourquoi n'est-il pas envisageable d'exproprier les entreprises du secteur des Cambuses alors que c'est possible avec des particuliers ?</i></p>	<p>Le giratoire de Beaune-les-Mines n'était pas prévu au début du projet. Sa mise en place est une réponse aux demandes locales, à concilier avec les cadrages nationaux. Le positionnement de ce giratoire a été optimisé pour permettre la réalisation de la bretelle de sortie de l'A20 en direction de l'est ainsi que la réalisation des différentes branches (accès A20 Nord, RD220, RD914, Voie de Liaison Nord) du giratoire.</p> <p>Un déplacement plus au sud n'est pas possible pour des contraintes géométriques : aménager une courbe à 90 degrés poserait un problème de sécurité. De plus, cette sortie serait trop proche de l'échangeur de Beaubreuil. L'A20 réceptionnant 40 000 à 70 000 véhicules par jour selon les secteurs, et 90 000 les jours de pointe, rapprocher les sorties au-delà des règles habituelles ferait peser un risque d'accident trop élevé.</p> <p>Cependant, l'impact foncier sur les propriétés bâties du lotissement de la Mazelles notamment est identifié et le projet pourra, lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique, faire l'objet d'adaptation pour optimiser et limiter autant que possible les impacts sur les riverains.</p>
1 à 5 avis	<p>Valeur immobilière <i>Ce projet pourrait provoquer une décote du patrimoine foncier et immobilier.</i></p>	<p>Il est difficile d'estimer a priori l'impact négatif du projet sur l'immobilier d'autant qu'il peut être compensé par les avantages liés à l'amélioration des accès. De jurisprudence constante, ces impacts ne sont pas indemnisés.</p>
1 à 5 avis	<p>Classement des parcelles non utilisées <i>Les terres réservées pour les besoins du projet seront-elles libérées et si oui, comment seront-elles classées (en espace naturel ou agricole) ? Cela concerne les secteurs situés entre le Malabre et la RN520, et entre Le Malabre et le giratoire de Décathlon.</i></p>	<p>Les parcelles, qui sont en emplacements réservés pour les besoins du projet dans les documents d'urbanisme, et qui ne seraient pas utiles au projet, n'ont pas vocation à rester « bloquées » dans les documents de planification.</p> <p>Avec la déclaration d'utilité publique, les emplacements réservés seront ajustés dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.</p>

Environnement (milieu naturel et physique)

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur les effets du projet sur la faune et la flore.

Elle a donné lieu à un total de 7 avis.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Faune et flore <i>Ce projet pourrait nuire à la faune et la flore locales, notamment au niveau de l'échangeur et du giratoire Est de Grossereix (impact sur l'arboretum). Des aménagements pourraient être réalisés afin d'y remédier (réalisation d'écoducs et d'écoponts pour assurer une transparence, réductions de l'éclairage public et des véhicules).</i></p>	<p>L'étude d'impact du dossier d'enquête d'utilité publique précisera l'état initial du site sur le volet faune flore. Si des impacts étaient avérés, des mesures de réduction seront mises en œuvre pour conserver les transparences écologiques et des mesures de compensation si des impacts résiduels subsistent.</p> <p>La DREAL applique la méthode « Éviter, Réduire, Compenser » dans la conception de ce projet routier pour préserver l'environnement.</p>
1 à 5 avis	<p>Documents de la concertation <i>Le dossier de concertation est incomplet sur les mesures de protection de la faune et de la flore.</i></p>	<p>À ce stade des études, le dossier de concertation ne présente pas les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour préserver l'environnement. Ces mesures seront présentées dans le dossier d'enquête d'utilité publique et dans le dossier d'autorisation environnementale dès que le parti d'aménagement sera validé et les études de conception affinées.</p>

Calendrier et pilotage du projet

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur la durée du projet, ses délais, et sur les différents aspects de pilotage.

Elle a donné lieu à un total de 6 avis.

	AVIS DE SYNTHÈSE	ELEMENTS DE REPOSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Calendrier du projet <i>Le calendrier du projet présente un paradoxe : d'un côté, il apparaît assez rapide ; de l'autre, le projet devrait déjà être réalisé.</i></p>	<p>Le dossier de concertation rappelle l'intérêt du projet et son historique (réserve foncière en 2006, étude initiale ancienne, congestion importante...).</p> <p>Un calendrier prévisionnel du projet est présenté dans le dossier de concertation. Ce calendrier peut être amené à évoluer selon l'avancement des procédures administratives et techniques.</p>
1 à 5 avis	<p>Délai pour l'étude d'impact environnemental <i>Quel délai est envisagé pour réaliser et rendre public l'étude d'impact environnemental ?</i></p>	<p>L'étude d'impact, qui sera produite pour ce projet, nécessite des études techniques de conception plus approfondies et des études environnementales non réalisées à ce jour.</p> <p>L'objectif de la DREAL est de produire une étude d'impact pour le dossier d'enquête d'utilité publique prévue en 2020.</p>
Moins de 5 avis	<p>Déclaration d'utilité publique <i>Qu'advient-il du projet s'il n'y a pas de déclaration d'utilité publique ?</i></p>	<p>En l'absence de déclaration d'utilité publique, le projet ne serait pas réalisé.</p>
1 à 5 avis	<p>Prise en compte de la LGV <i>Le projet de LGV Poitiers-Limoges ne semble pas pris en compte par la DREAL en termes d'impacts cumulés sur l'environnement humain, naturel et paysager. Quelle est la position de la DREAL ?</i></p>	<p>La déclaration d'utilité publique du projet de ligne à grande vitesse (LGV) Poitiers-Limoges a été annulée par décision du conseil d'État du 15 avril 2016.</p> <p>Le tracé de la RN520 présenté sur l'échangeur de Grossereix tient toutefois compte du tracé du projet de LGV abandonné dans la mesure où les études avaient été engagées avant la décision du Conseil d'État.</p> <p>La DREAL examinera les possibilités d'optimiser le projet compte tenu de l'annulation de la déclaration d'utilité publique du projet de la LGV.</p>

Trafic (état actuel et projections)

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis le trafic : d'une part la méthodologie utilisée par la DREAL pour aboutir aux projections présentées, et d'autre part les effets du projet sur l'évolution du trafic.

Elle a donné lieu à un total de 6 avis.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Méthodologie des modélisations <i>Les modélisations de trafic ont-elles été effectuées au niveau du centre routier ? Tiennent-elles compte du développement de la zone d'activité en développement de la Grande Pièce.</i></p>	<p>La modélisation de trafic tient compte des activités économiques actuelles et projetées dans le périmètre d'étude du projet.</p> <p>Ainsi, le développement de la Grande Pièce est pris en compte dans les hypothèses d'accroissement de trafic, dans le cadre du contexte territorial.</p> <p>De même, les hypothèses tiennent compte de la présence du centre routier.</p> <p>Le projet présenté permet ainsi de répondre aux déplacements des usagers sur les voies principales et secondaires selon les projections de trafic attendus à l'horizon 2045.</p>
1 à 5 avis	<p>Evolution du trafic <i>Des augmentations de trafic pourraient découler de ce réaménagement.</i></p>	<p>Une nouvelle route génère en effet la plupart du temps une augmentation du trafic. Le trafic de transit entre l'Europe du Nord et l'Espagne ne devrait toutefois pas être impacté.</p> <p>Le trafic local pourrait se développer sur cet axe ; Avec l'aménagement de la RN520, un retour sur la route principale des usagers qui, jusqu'à présent, évitaient le réseau routier national en empruntant le réseau secondaire est probable.</p>

Interface avec le réseau national

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur le raccordement de la RN520 avec le réseau national, en particulier la future RN147 à 2x2 voies.

Elle a donné lieu à un total de 6 avis.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPOSE DE LA DREAL
6 à 10 avis	<p>RN147 Nord Limoges <i>Il est incohérent que le projet RN147 Nord Limoges soit en avance par rapport à celui de la RN520. Le raccordement entre la RN147 et la RN520 à Anglard apparaît par ailleurs plus adapté.</i></p>	<p>En 2012, le projet de RN520 avait un temps d'avance sur celui de la RN147. Ce projet n'a pas abouti, et des demandes complémentaires ont été faites pour améliorer le projet.</p> <p>Le projet de nouvelle RN147 est à présent en phase de sollicitation d'avis de l'autorité environnementale. L'enquête d'utilité publique est prévue pour le printemps 2019. Une phase transitoire aura lieu entre l'aménagement de l'échangeur de la nouvelle RN147 à Lavaud et celui, ultérieur, du doublement de la RN520.</p> <p>Ces deux projets sont menés en optimisant les calendriers compte tenu des contraintes rencontrées, qui sont différentes.</p>

Phase travaux

Cette thématique regroupe les avis portant sur l'exploitation de l'axe lors des travaux.

Elle a donné lieu à un total de 5 avis.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	<p>Exploitation sous travaux <i>La circulation pendant les travaux pose question.</i> <i>Comment seront gérés les flux et quelle sera l'information des usagers ?</i></p>	<p>Pour un aménagement sur place, la phase travaux est un moment très important où il convient de gérer à la fois l'intervention des entreprises et le maintien de la circulation existante.</p> <p>Préalablement aux travaux, un programme est établi avec les entreprises pour optimiser et réduire au minimum la gêne aux usagers et des riverains pendant la durée du chantier. Des échanges d'informations seront mis en place pour informer la population de la gêne occasionnée (signalisation, déviation information...). Par ailleurs, la DREAL informera tout particulièrement les acteurs économiques de la Zone Industrielle Nord et Family Village impactées par la suppression du giratoire de Gordini.</p>

Environnement (patrimoine et paysage)

Cette thématique regroupe l'ensemble des avis portant sur les effets de l'axe sur le paysage.

Elle a donné lieu à un total de 4 avis.

	AVIS DE SYNTHESE	ELEMENTS DE REPONSE DE LA DREAL
1 à 5 avis	Impact sur le paysage et mesures de compensation <i>Ce projet pourrait détériorer les paysages et le patrimoine local. Des aménagements paysagers sont nécessaires pour masquer l'infrastructure et sa circulation.</i>	Le projet routier tiendra compte des caractéristiques actuels des abords de la RN520. L'étude d'impact présentera les caractéristiques paysagères initiales et les impacts du projet routier afin de proposer une insertion paysagère qualitative du projet. Des plantations, des modelés paysagers, etc... participeront à l'intégration du projet dans son environnement.

Les enseignements de la concertation

Un intérêt marqué pour un projet connu

La participation du public a été assez importante dans toutes les communes concernées, malgré un contexte social particulier, qui a pu réduire la visibilité de la concertation, mais qui n'a pas perturbé le déroulement des échanges.

Les contributions ont toujours montré la solide connaissance de l'axe par le public. Cela confirme l'importance de la concertation : elle permet d'ajouter l'expertise d'usage des habitants à l'expertise technique de la DREAL. Les contributions ont parfois débordé du strict cadre d'intervention de la DREAL, en abordant les voiries secondaires ou les aspects d'exploitation, cela témoigne logiquement du point de vue global des riverains et usagers concernés pour cet axe essentiel dans le quotidien de milliers d'habitants de l'agglomération.

Une pertinence largement confirmée

Le public a plusieurs fois rappelé la nécessité de réaliser le doublement de l'axe. La description des caractéristiques du trafic actuel a été globalement approuvée, et les projections sont partagées. Les questions, qui se posent également, concernent également l'adaptation à la marge du projet ainsi que les aspects de calendrier, de pilotage et de financement de l'opération.

Des optimisations à rechercher

Les échanges ont mis en évidence l'importance de prendre en considération la proximité des hameaux dans la conception du projet. Déjà très présente dans les échanges de la DREAL avec les associations et les élus locaux, cette proximité est au cœur de la complexité du projet : conférer à la RN520 les caractéristiques d'un grand axe de transit au cœur d'une zone dense en habitations et en activités.

Deux secteurs ont pris une place importante dans les échanges :

- **Les Cambuses** : les demandes formulées vont à la fois dans le sens d'une meilleure protection du cadre de vie de ce hameau, et dans celui du maintien d'un lien avec les zones environnantes, notamment le Malabre. Il convient d'apporter une réponse équilibrée à ces 2 demandes, qui pourraient avoir des effets contradictoires.
- **Grossereix** : l'évolution du projet permet de mieux raccorder à la RN520 et à l'A20 des bourgs (Rilhac-Rancon, Beaune-les-Mines) et des zones d'activités (la Zone Industrielle Nord et le centre routier). Elle génère néanmoins des inquiétudes en termes d'effets sur le cadre de vie et de gestion des flux. Une amélioration est notamment attendue dans l'organisation des flux est ouest. Plusieurs fois formulée, cette demande concerne un faible nombre de véhicules ; la recherche d'une réponse adaptée ne pourra se faire au détriment des flux majoritaires.

En conclusion, le bilan de cette concertation confirme la pertinence du projet pour répondre aux enjeux de déplacements. Elle a aussi remis en cause certaines hypothèses issues de la concertation avec les acteurs locaux, comme la volonté d'isoler les hameaux. Nourrie de ces propositions, la DREAL peut désormais engager un travail plus fin, en association avec les acteurs locaux, et en premier lieu la Communauté Urbaine de Limoges Métropole, pour coordonner au mieux la réflexion dans le cadre de leurs compétences, sur la voirie secondaire, la desserte en transport en commun et le développement des modes doux.

Annexes

1. **Arrêté préfectoral du 17 octobre 2018**
2. **Couverture du dossier de concertation**
3. **Plaquette d'information**
4. **Affichette**
5. **Panneaux d'information**
6. **Communiqué de presse**
7. **Les articles de presse**
8. **Sites Internet des mairies**
9. **Comptes-rendus des 3 réunions publiques**
10. **Compte-rendu de la réunion du 15 février 2019 des collectivités**



PRÉFET DE LA HAUTE-VIENNE

Arrêté préfectoral n° 87-20-18-10-17-001
fixant les objectifs et les modalités de la concertation
sur le projet « RN 520 – doublement du contournement nord de
l'agglomération de Limoges entre Lavaud et Grossereix»

LE PRÉFET DE LA HAUTE-VIENNE,
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE

Vu le Code de l'urbanisme, et notamment les articles L. 103-2 et R.103-1 ;

Vu le volet mobilité multimodale du Contrat de Plan État Région Poitou-Charentes signé le 5 mai 2015 ;

Vu le dossier de concertation se rapportant au projet présenté par la DREAL Nouvelle Aquitaine ;

Considérant que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions ;

Considérant que le projet « RN520 – doublement du contournement nord de l'agglomération de Limoges » se situe sur ou à proximité immédiate des communes de Limoges, Couzeix et Chaptelat ;

Considérant qu'il appartient au préfet de fixer les objectifs et les modalités de la concertation ;

Sur proposition du secrétaire général,

ARRÊTE :

Article 1^{er} :

Les objectifs de la concertation du projet « RN 520 - doublement du contournement nord de l'agglomération de Limoges » sont :

- de communiquer au public les principales caractéristiques et orientations du projet ;
- de présenter les évolutions du parti d'aménagement issu des réflexions avec les acteurs locaux ;
- de vérifier l'adéquation du projet avec les besoins des usagers ;
- de recueillir les observations et propositions du public en vue de finaliser le dossier pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Article 2 :

Les modalités de la concertation sont définies de la manière suivante :

La concertation publique concernant le projet « RN520 - doublement du contournement nord de l'agglomération de Limoges » se déroulera du lundi 5 novembre au lundi 3 décembre 2018.

Le public en sera informé par communiqué dans la presse locale, et par voie d'affichage sur le terrain.

L'information sera rendue disponible :

- à partir du dossier de concertation accessible :
 - sur le site Internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine :
<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/>
 - en mairies de Limoges (mairie annexe de Beaune-les-Mines), Couzeix et Chaptelat ;
- lors des réunions publiques organisées sur les communes de :
 - Limoges, Couzeix et Rilhac-Rancon ;

Le public pourra exprimer ses observations :

- en ligne sur le site Internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine avec la possibilité de recueillir les observations des internautes ;
- par écrit sur les registres d'observations mis à disposition en mairies de Limoges (mairie annexe de Beaune-les-Mines), Couzeix et Chaptelat ;
- oralement lors des 3 réunions publiques organisées par la DREAL Nouvelle-Aquitaine ;

Article 3 :

À l'issue de la concertation, un bilan sera dressé. Celui-ci présentera le déroulement de la concertation, restituera les échanges ayant eu lieu avec le public, en dressera la synthèse et indiquera les suites données par le maître d'ouvrage aux observations du public.

Le bilan sera présenté au comité de suivi et mis à disposition sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Article 4 :

Un exemplaire du présent arrêté sera notifié aux maires des communes de Limoges, Couzeix, Chaptelat et Rilhac-Rancon.

Il fera l'objet d'un affichage dans chacune des mairies pendant la durée de la concertation.

Article 5 :

Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Vienne, la directrice de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, les maires des communes de Limoges, Couzeix, Chaptelat et Rilhac-Rancon sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Limoges, le **17 OCT. 2018**

Le Préfet

*Pour le Préfet,
le Secrétaire Général*

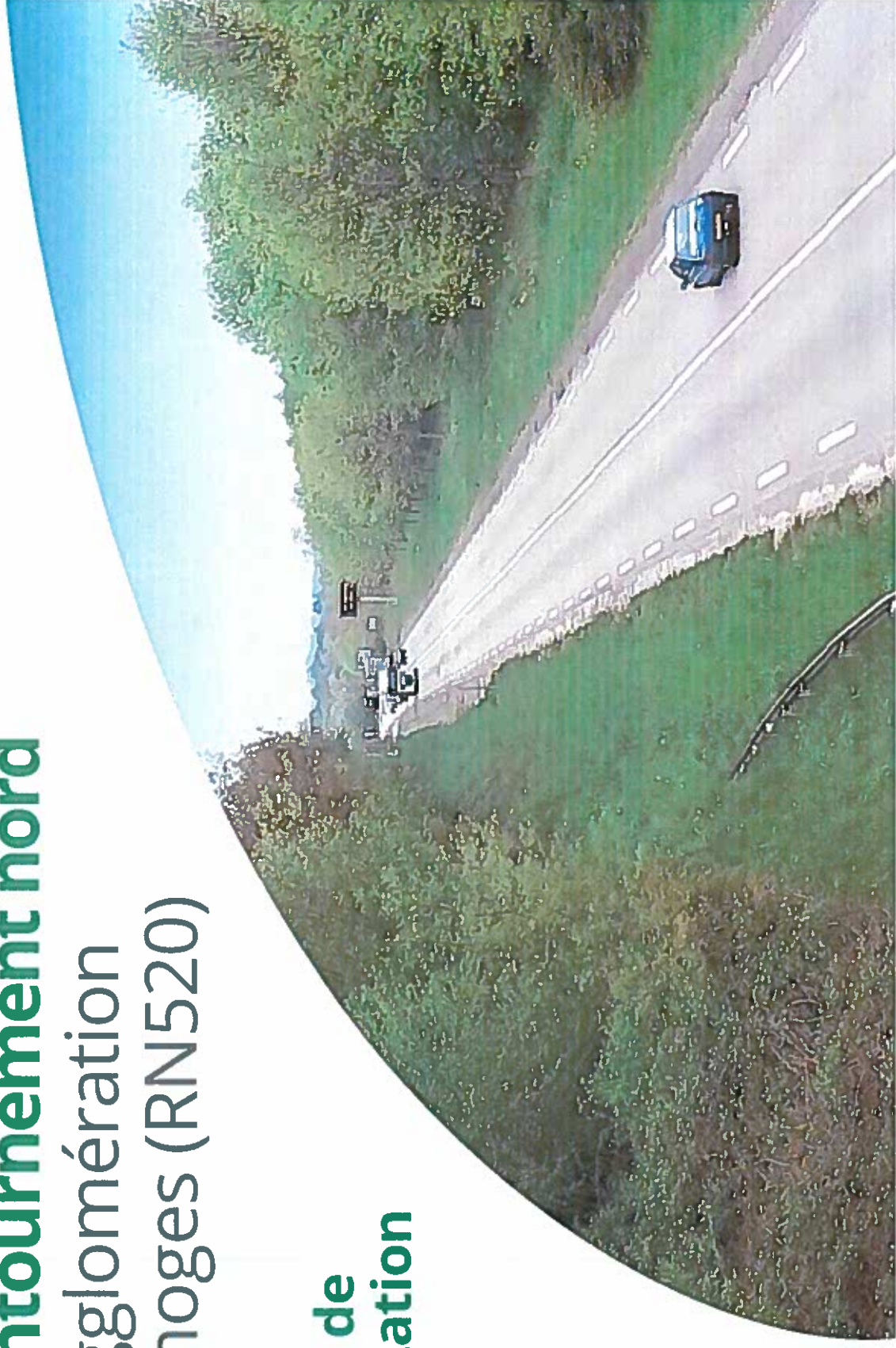


Jérôme DECOURS



Mise à 2x2 voies du contournement nord de l'agglomération de Limoges (RN520)

Dossier de concertation



Novembre 2018



UN AXE ESSENTIEL...

La RN520 ceinture Limoges par le nord et constitue un des éléments de sa « rocade ». Elle met ainsi en relation plusieurs axes majeurs : l'A20, la RN147, la RN141 et la RN21.

Elle est également très utilisée dans les trajets du quotidien puisqu'elle dessert les bourgs du nord de Limoges et plusieurs zones d'activités.

...MAIS UN AXE SATURÉ

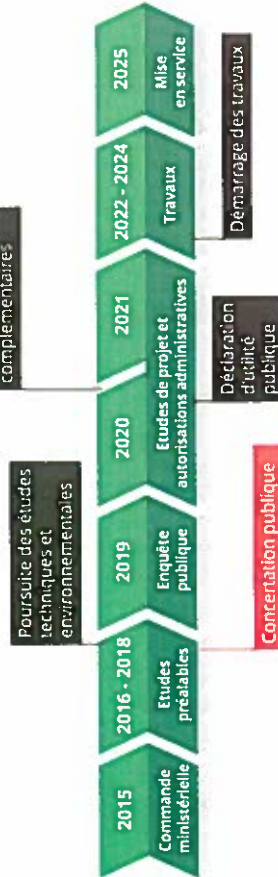
La RN520 est un maillon de la Route Centre Europe Atlantique, traversant la France d'est en ouest. Cet axe se caractérise par une forte présence de camions et un trafic élevé.

Les trajets domicile-travail prennent une part importante sur la RN520. En conséquence, des saturations aux heures de pointe le matin et le soir sont observées quotidiennement.

LES ENJEUX DU PROJET

- Améliorer la sécurité et la circulation pour les usagers**
Dépassements sécurisés, séparateur central, bandes d'arrêt d'urgence, échangeurs aménagés : des équipements pour plus de sécurité.
- Réduire les nuisances pour les riverains et prendre en compte les enjeux écologiques**
Le doublement de l'axe s'accompagnera de mesures environnementales pour réduire les impacts (protections acoustiques, aménagements paysagers, ouvrages hydrauliques...).
- Concilier tous les usages**
Le projet permet une continuité à 2x2 voies entre l'A20 et la RN520, tout en intégrant les déplacements locaux.

Le calendrier prévisionnel



FINANCEMENT

Montant global estimé } **75 M€**

Financement initial inscrit au Contrat de Plan Etat-Région = **25 M€** (100 % ETAT)



La DREAL Nouvelle-Aquitaine

La Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement est un service régional de l'Etat. Elle met en œuvre les politiques nationales en matière de transport et de mobilité. La DREAL assure la maîtrise d'ouvrage du doublement de la RN520.



Mise à 2x2 voies de la RN520 entre Lavaud et Grossereix

Participez à la concertation !

Du 5 novembre au 3 décembre 2018
3 réunions publiques

COUZEIX

Lundi 19 Novembre à 18h30

Centre culturel municipal
Allée Maurice Genevoix

RILHAC-RANCON

Mercredi 21 Novembre à 18h00

Espace Mazelle
Rue du Peyrou

LIMOGES

Vendredi 23 novembre à 18h30

Salle des fêtes de Beaune-les-Mines
154 av. Georges Guingouin

COMPRENDRE LE PROJET

- Le dossier de concertation, disponible dans les mairies de Couzeix, Chaptelat et Limoges, décrit précisément le projet
- 3 réunions publiques avec une présentation par la DREAL
- Le site Internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine :

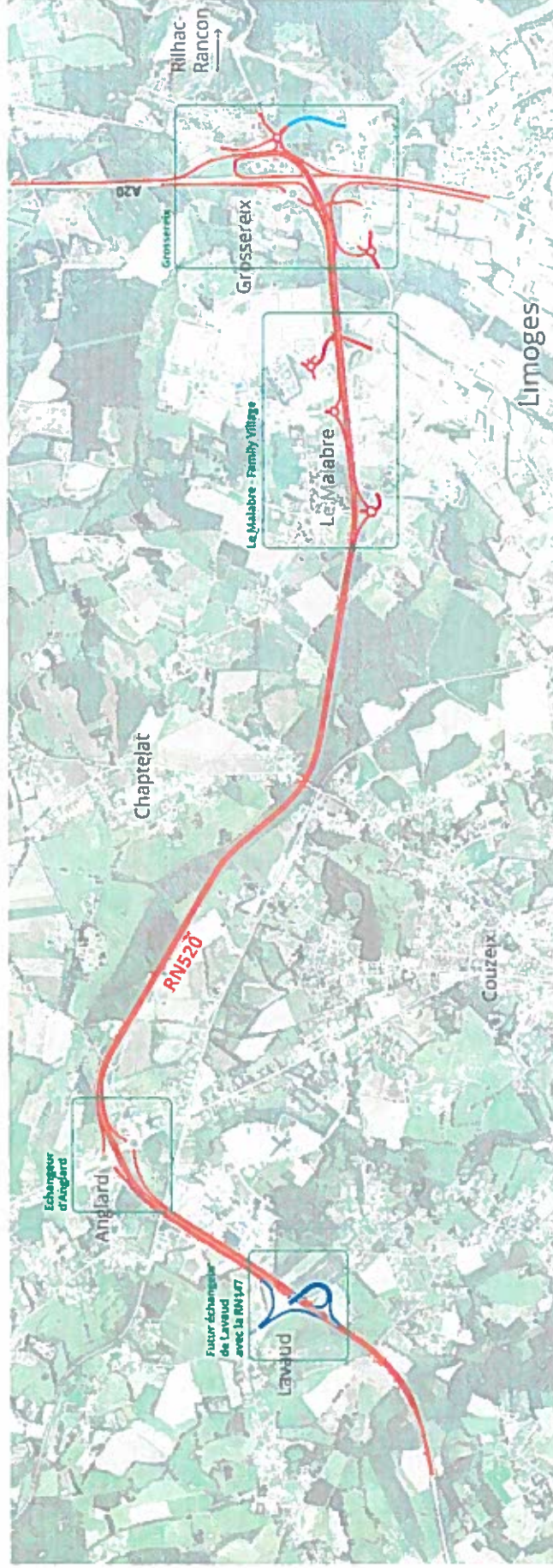
DONNER SON AVIS

- Dans les registres disposés dans les mairies de Couzeix, Chaptelat et Limoges (mairie annexe de Beaune-les-Mines)
- En ligne sur le formulaire électronique accessible depuis le site de la DREAL Nouvelle-Aquitaine
- Au cours des 3 réunions publiques

www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

Bientôt une route à 2x2 voies entre Lavaud et Grossereix

La RN520 sera aménagée sur environ 7,5 km à partir de l'échangeur jusqu'à l'échangeur de Grossereix. À l'issue des travaux, elle aura le statut de **route express à 2x2 voies avec une vitesse limitée à 110 km/h ou 90 km/h selon les secteurs**. Des échangeurs seront aménagés ou modifiés pour adapter les points d'échanges existants et transformer le diffuseur de Grossereix en nœud autoroutier.



LAVAUD

Un **nouveau point d'échange** sera créé dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RN147 Nord Limoges, améliorant la liaison avec Poitiers.

Un biseau de raccordement entre la RN520 aménagée et la RN520 existante sera réalisé à l'ouest.

ANGLARD

La forme de l'échangeur existant sera conservée mais l'opération **mettra en conformité les bretelles** pour améliorer la sécurité des usagers.

LE MALABRE

À la place du giratoire Gordini, **2 demi-échangeurs** desserviront les zones d'activités de part et d'autre de la RN520.

Un **nouveau passage inférieur** sous la RN520 permettra de conserver une liaison directe entre ces 2 zones.

GROSSEREIX

L'aménagement permettra une **continuité à 2x2 voies** entre l'A20 et la RN520, et comprendra notamment un **passage sous la RN520** au niveau du centre routier et un **nouveau giratoire à l'est sur la RD914**.



Mise à 2x2 voies de la RN520

entre Lavaud
et Grossereix

Participez à
la concertation !



Réunions publiques

COUZEIX

Lundi 19 Novembre
à 18h30

Centre culturel municipal
Allée Maurice Genevoix

RILHAC-RANCON

Mercredi 21 Novembre
à 18h00

Espace Mazelle
Rue du Peyrou

LIMOGES

Vendredi 23 novembre
à 18h30

Salle des fêtes
de Beaune-les-Mines
154 av. Georges Guingouin

Ces 3 réunions publiques se tiennent dans le cadre d'une concertation publique organisée **du 5 novembre au 3 décembre 2018**. Le dossier de concertation et des registres sont disponibles dans les mairies de Couzeix, Chaptelat et Limoges (annexe de Beaune-les-Mines).



Plus d'informations sur
www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr



Panneaux d'information





PRÉFET DE LA HAUTE-VIENNE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Limoges le 22 octobre 2018

Mise à 2x2 voies de la RN520 entre Lavaud et Grossereix

CONCERTATION PUBLIQUE DU 5 NOVEMBRE AU 3 DÉCEMBRE

Le projet de mise à 2x2 voies du contournement Nord de l'agglomération de Limoges sur la RN520 entre Lavaud et Grossereix dans la Haute-Vienne, est inscrit au volet mobilité multimodale du Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020, pour un montant de 24,9 M€.

Dans le cadre de l'élaboration du projet, une concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme est engagée pour consulter le public et recueillir ses observations sur les propositions d'aménagement.

Cette phase de concertation repose sur les principes d'aménagement validés en comité de suivi du 31 mai 2018 et est un préalable à la poursuite des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le préfet du département de Haute-Vienne a arrêté les dates et le dispositif de la concertation publique. Du 5 novembre au 3 décembre 2018, riverains et usagers de l'axe sont invités à prendre connaissance du projet de l'État et à exprimer leur avis.

Trois réunions publiques au programme de la concertation

Pour prendre connaissance du projet et exprimer son avis, le public disposera de plusieurs lieux et moyens :

- **Trois réunions publiques** se tiendront respectivement :

le 19 novembre 2018 à Couzeix à 18h30
au Centre culturel municipal (allée Maurice Genevoix)

le 21 novembre 2018 à Rilhac-Rancon à 18h
à l'espace Mazelle (rue du Peyroux)

le 23 novembre 2018 à Limoges à 18h30
à la salle des fêtes de Beaune-les-Mines (154, avenue Georges Guingouin)

- **Dans les mairies** de Couzeix, Chaptelat et Limoges (mairie annexe Beaune-les-Mines) ; chacun pourra y consulter le dossier de concertation et consigner ses questions et remarques sur un registre.
- **En ligne**, le site Internet de la DREAL en Nouvelle-Aquitaine* donne accès au dossier de concertation et à un formulaire électronique ouvert pendant toute la durée de la concertation.

À l'issue de la concertation, l'État publiera un bilan intégrant les évolutions retenues suite aux avis du public.

* www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

Routes

La concertation publique sur la mise à 2x2 voies de la RN 520 au nord de Limoges lancée début novembre

COUZEIX TRAVAUX - URBANISME

Publié le 23/10/2018 à 07h58



Illustration RN520 © Thomas JOUHANNAUD

La phase de concertation publique sur la mise à 2x2 voies du contournement Nord de l'agglomération de Limoges par la RN 520, entre Lavaud et Grossereix, débutera le 5 novembre.

Le projet de mise à 2x2 voies du contournement Nord de l'agglomération de Limoges sur la RN520, entre Lavaud et Grossereix, est inscrit au volet mobilité multimodale du contrat de plan État Région (CPER) 2015-2020, pour un montant de 24,9 millions d'euros.

Dans le cadre de l'élaboration du projet, une concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme est engagée pour consulter le public et recueillir ses observations sur les propositions d'aménagement.

Cette phase de concertation repose sur les principes d'aménagement validés en comité de suivi du 31 mai 2018 et est un préalable à la poursuite des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le préfet de la Haute-Vienne a arrêté les dates et le dispositif de la concertation publique. Du lundi 5 novembre au lundi 3 décembre, riverains et usagers de l'axe sont invités à

prendre connaissance du projet de l'État et à exprimer leur avis.

Réunions publiques à venir

Pour prendre connaissance du projet et exprimer son avis, le public disposera de plusieurs lieux et moyens.

Trois réunions publiques se tiendront respectivement :

- **Lundi 19 novembre**, à 18h30, à Couzeix, centre culturel municipal (allée Maurice-Genevoix) ;
- **Mercredi 21 novembre**, 18 heures, à Rilhac-Rancon, espace Mazelle (rue du Peyroux) ;
- **Vendredi 23 novembre**, 18h30, à Limoge, salle des fêtes de Beaune-les-Mines (154, avenue Georges-Guingouin).

Dans les mairies de Couzeix, Chaptelat et Limoges (mairie annexe Beaune-les-Mines)?; chacun pourra y consulter le dossier de concertation et consigner ses questions et remarques sur un registre.

En ligne : le site Internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine (www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr) donne accès au dossier de concertation et à un formulaire électronique ouvert pendant toute la durée de la concertation.

À l'issue de la concertation, l'État publiera un bilan intégrant les évolutions retenues suite aux avis du public.

A lire aussi : [Aménagement de la RN520 : l'association des usagers et riverains de Grossereix a « une carte à jouer »](#)

Routes

Mise en 2x2 voies de la RN 520 au nord de Limoges : une première réunion publique lundi à Couzeix

LIMOGES TRAVAUX - URBANISME TRANSPORT

Publié le 18/11/2018 à 10h19



Photo d'illustration © Eric ROGER

La phase de concertation publique sur la mise à 2x2 voies du contournement nord de l'agglomération de Limoges par la RN 520, entre Lavaud et Grossereix, a débuté. La première réunion publique est prévue lundi 19 novembre.

Le projet de mise à 2x2 voies du contournement nord de l'agglomération de Limoges sur la RN520, entre Lavaud et Grossereix, est inscrit au volet mobilité multimodale du contrat de plan État Région (CPER) 2015-2020, pour un montant de 24,9 millions d'euros.

Dans le cadre de l'élaboration du projet, une concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme est engagée pour consulter le public et recueillir ses observations sur les propositions d'aménagement.

Un préalable à la poursuite des études

Cette phase de concertation repose sur les principes d'aménagement validés en comité de suivi du 31 mai 2018 et est un préalable à la poursuite des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le préfet de la Haute-Vienne a arrêté les dates et le dispositif de la concertation publique. **Depuis le lundi 5 novembre et jusqu'au lundi 3 décembre, riverains et usagers de l'axe sont invités à prendre connaissance du projet de l'État et à exprimer leur avis.**

Réunions publiques à venir

Pour prendre connaissance du projet et exprimer son avis, le public disposera de plusieurs lieux et moyens.

Trois réunions publiques se tiendront respectivement :

- **Lundi 19 novembre**, à 18h30, à Couzeix, centre culturel municipal (allée Maurice-Genevoix) ;
- **Mercredi 21 novembre**, 18 heures, à Rilhac-Rancon, espace Mazelle (rue du Peyroux) ;
- **Vendredi 23 novembre**, 18h30, à Limoge, salle des fêtes de Beaune-les-Mines (154, avenue Georges-Guingouin).

Dans les mairies de Couzeix, Chaptelat et Limoges (mairie annexe Beaune-les-Mines) ; chacun pourra y consulter le dossier de concertation et consigner ses questions et remarques sur un registre.

En ligne : le site Internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine (www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr) donne accès au dossier de concertation et à un formulaire électronique ouvert pendant toute la durée de la concertation.

À l'issue de la concertation, l'État publiera un bilan intégrant les évolutions retenues suite aux avis du public.

A lire aussi : Aménagement de la RN520 : l'association des usagers et riverains de Grossereix a « une carte à jouer »

Mairie de Couzeix

[Ville de Couzeix](#) > [Actualités](#) > [Actualité](#)

Mise à 2x2 voies de la RN520

05/11/2018



Concertation publique du 5 novembre au 3 décembre 2018

Le projet de mise à 2x2 voies du contournement Nord de l'agglomération de Limoges sur la RN520 entre Lavaud et Grossereix dans la Haute-Vienne, est inscrit au volet mobilité multimodale du Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020, pour un montant de 24,9 M€.

Dans le cadre de l'élaboration du projet, une concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme est engagée pour consulter le public et recueillir ses observations sur les propositions d'aménagement.

Cette phase de concertation repose sur les principes d'aménagement validés en comité de suivi du 31 mai 2018 et est un préalable à la poursuite des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Pour participer à la concertation, plusieurs modalités vous sont offertes.

L'information est disponible :

- à partir du **dossier de concertation** accessible et consultable :
 - sur le site Internet de la DREAL Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes ;
 - dans les mairies de Couzeix, Chaptelat et Limoges (mairie annexe de Beaune-les-Mines) ;
- lors des **3 réunions publiques** organisées :
 - à Couzeix le lundi 19 novembre 2018 à 18h30
 - à Rilhac-Rancon le mercredi 21 novembre à 18h00
 - à Limoges (Beaunes-les-Mines) le vendredi 23 novembre à 18h30.

Les personnes peuvent s'exprimer :

- **en ligne** sur le site Internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine avec la possibilité de recueillir les observations des internautes
- par écrit sur **les registres** d'observations mis à disposition dans les mairies de Couzeix, Chaptelat et Limoges (mairie annexe de Beaune-les-Mines)
- **oralement** lors des réunions publiques.

Rendez-vous sur <http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/mise-a-2x2-voies-de-la-rn520-entre-lavaud-et-a10469.html> pour plus d'informations.



Accueil > Actualités > Mise à 2x2 voies de la RN 520

Publiée le 26 Octobre 2018



Dans tout le site

RECHERCHER

Mise à 2x2 voies de la RN 520

Concertation publique du 5 novembre au 3 décembre 2018 et réunion publique le 23 novembre à 18 h 30 à la salle des fêtes de Beaune-les-mines

Le projet de mise à 2x2 voies du contournement Nord de l'agglomération de Limoges sur la RN520 entre Lavaud et Grossereix dans la Haute-Vienne, est inscrit au volet mobilité multimodale du Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020, pour un montant de 24,9 M€.

Dans le cadre de l'élaboration du projet, une concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme est engagée pour consulter le public et recueillir ses observations sur les propositions d'aménagement.

Cette phase de concertation repose sur les principes d'aménagement validés en comité de suivi du 31 mai 2018 et est un préalable à la poursuite des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le préfet du département de Haute-Vienne a arrêté les dates et le dispositif de la concertation publique. Du 5 novembre au 3 décembre 2018, riverains et usagers de l'axe sont invités à prendre connaissance du projet de l'État et à exprimer leur avis.

- Une réunion publique se tiendra le 23 novembre 2018 à Limoges à 18h30 à la salle des fêtes de Beaune-les-Mines (154, avenue Georges Guingouin),
- A la Mairie annexe de Beaune-les-mines, le public pourra consulter le dossier de concertation et consigner ses questions et remarques sur un registre,
- En ligne, le [site Internet de la DREAL en Nouvelle-Aquitaine](#) donne accès au dossier de concertation et à un formulaire électronique ouvert pendant toute la durée de la concertation.

À l'issue de la concertation, l'État publiera un bilan intégrant les évolutions retenues suite aux avis du public.

[Téléchargez la plaquette](#)

[Retour à la liste des actualités](#) || [Voir les archives](#)

La ville de Limoges utilise des cookies pour vous offrir le meilleur service. En continuant, vous acceptez de recevoir les cookies sur les sites de la ville de Limoges.

[En savoir plus](#) Accepter



Mise à 2x2 voies du contournement nord de l'agglomération de Limoges (RN520)

Réunion publique de concertation

Lundi 19 novembre 2018, à Couzeix



Compte-rendu

La première réunion publique de concertation sur le doublement de la RN520 de l'autoroute A20 à Lavaud s'est tenue lundi 19 novembre 2018 à 18h30 au Centre culturel municipal de Couzeix. Elle a réuni environ 70 personnes, principalement des habitants et élus de Couzeix et des communes alentour.

Michel DAVID, maire de Couzeix, a ouvert la réunion avec un mot de bienvenue et présenté les intervenants.

La DREAL Nouvelle-Aquitaine était représentée par :

- *Laurent SERRUS (chef adjoint du service Mobilité Transports et infrastructures),*
- *Philippe LANDAIS (responsable du Département Investissements Routes Nationales de Poitiers),*
- *Alexandre BRETHON (responsable de l'opération).*

Présentation

En introduction, Alexandre BRETHON est revenu sur l'historique du projet, dont les premières études remontent à 2006. Il a ensuite défini les objectifs de la réunion :

- expliquer le projet : ses enjeux et les changements apportés par rapport au projet de 2012 ;
- instaurer un dialogue pour identifier des pistes d'amélioration (le projet n'étant pas encore figé) et s'assurer que le projet réponde aux attentes locales.

Il a ensuite défini les enjeux et le contexte de la RN520, en rappelant notamment que l'axe possède des usages autant locaux que régionaux et nationaux. Par plusieurs aspects, la RN520 présente les caractéristiques d'une rocade. Le projet proposé par l'État a ensuite été présenté dans le détail, avec les effets attendus sur les différents secteurs. En conclusion, les prochaines étapes suivant la concertation publique ont été présentées.

Échanges avec le public

Une habitante de Chaptelat fait remarquer que la commune de Chaptelat n'a pas été mentionnée dans la présentation. Elle demande comment rejoindre Chaptelat depuis l'A20 (nord ou sud) à l'échangeur de Grossereix.

En complément, Alain LAURENT, adjoint au maire à Chaptelat, demande si la route en direction des Cambuses sera coupée et s'il y aura toujours un accès au centre commercial Leclerc de Limoges depuis Chaptelat. Il demande par ailleurs qu'un accès à Family Village, coupé dans la rue Romy Schneider, soit à nouveau ouvert.

- *Philippe LANDAIS rappelle que le fil conducteur du projet était de maintenir les fonctionnalités et de ne supprimer aucun accès de part et d'autre de la RN520. Il souligne que les voiries du secteur de Family Village dépendent de l'Agglomération de Limoges et des collectivités. Concernant la création du giratoire sud du secteur du Malabre, il confirme que celui-ci ne prévoit pas de branche d'accès au hameau des Cambuses, suite à la demande*

exprimée en concertation d'isoler les hameaux des transits et flux importants. Sur la liaison entre Chaptelat et le centre commercial, il s'engage à regarder en détail ce besoin de déplacement.

M. LAURENT et sa concitoyenne de Chaptelat font remarquer que le trajet des habitants de Chaptelat allant à l'hypermarché sera rallongé.

- *Alexandre BRETHON rappelle que l'un des objectifs du projet est d'éviter de mélanger les différents trafics (locaux et nationaux). Il précise que le nouvel aménagement supprimera les congestions et que la transparence des axes sera maintenue. Cependant, certains itinéraires devront être modifiés, ce qui nécessitera une période d'adaptation.*

La liaison entre Chaptelat et le centre commercial sera maintenue par le passage supérieur existant, le giratoire des Cambuses créé au sud de la RN520, et les voies de la Z.I. Nord. La DREAL réfléchira à cette demande de maintenir cette liaison avec les collectivités concernées. A ce stade, il n'exclut pas qu'on puisse créer une quatrième branche pour connecter la rue Daniel Gélín au giratoire.

Sébastien LARCHER, conseiller municipal à Couzeix et président de l'association *Couzeix en mouvement*, regrette que les habitants de Couzeix soient obligés de passer par Anglard pour aller à Family Village ou pour accéder à l'A20. Il demande comment conserver un accès à Family Village en évitant de déporter les flux jusqu'à Anglard.

- *Laurent SERRUS souhaite tout d'abord rappeler l'objectif global du projet, qui est d'aménager à 2x2 voies la RN520, en supprimant notamment le giratoire de Gordini. Compte tenu de la proximité de l'actuel rond-point avec l'A20, la DREAL est obligée de décaler les nouveaux échanges vers l'ouest. C'est le prix à payer pour fluidifier la circulation entre l'A20 et la RN520. Pour l'accès à Family Village, le passage inférieur qui sera créé à hauteur de l'ancien giratoire de Gordini constituera la meilleure option.*

Par ailleurs, monsieur LARCHER estime que le parc d'activité OCEALIM n'est pas assez pris en compte, malgré la position du Conseil municipal de septembre 2018 ; il souhaite que le parc d'activité soit raccordé à la RN520.

- *Concernant OCEALIM, Alexandre BRETHON déclare que la demande de raccordement n'est pas nouvelle puisqu'elle avait déjà été faite et étudiée précédemment. Il rappelle que la vocation première (exprimée par la commande ministérielle) de l'échangeur de Lavaud est de raccorder la RN520 à la nouvelle RN147.*

Le projet RN520 ne vient pas réduire mais plutôt conforter et sécuriser les conditions d'accès à OCEALIM, via l'échangeur d'Anglard. En effet, celui-ci, mis aux normes, aura de meilleures conditions de visibilité.

M.LARCHER fait remarquer que la portion Lavaud-Anglard est une 2 x 3 voies qui sera limitée à 90 km/h. Il souligne la succession de quatre limitations de vitesse différentes sur 7,5 km.

- *Pour la portion à l'ouest de Lavaud, Alexandre BRETHON précise que la limitation à 80 km/h des routes secondaires bidirectionnelles (sans séparateur central) est intervenue au 1^{er} juillet 2018.*

Sur la section de 7,5 km à aménager, des contraintes géométriques empêchent de relever à 110 km/h la vitesse maximale en dehors de la section Anglard – Le Malabre. Cependant, il n'est pas exclu que cette spécificité soit soulignée et que des mesures d'exploitation réglemente différemment la vitesse de circulation sur la 2x2 voies en portant, par exemple, la vitesse à 90 km/h sur l'intégralité de la section.

Une propriétaire au Malabre et aux Cambuses demande plus de précisions sur la liaison entre ces deux hameaux par le passage au-dessus de la RN520.

- *Alexandre BRETHON précise que le pont est maintenu. Son usage sera toujours réservé aux riverains afin d'éviter le passage des poids lourds en transit. C'est l'accès en voiture aux Cambuses qui ne serait plus possible par l'itinéraire actuel, car en l'état l'actuel, le giratoire des Cambuses ne prévoit pas de branche vers le hameau.*
- *Philippe LANDAIS rappelle que cette suppression d'accès n'était pas prévue dans le projet initial de la DREAL. Elle a été décidée après des demandes insistantes de riverains pour faire face aux problématiques acoustiques et de trafic. Il entend néanmoins cette problématique de liaison entre hameaux et annonce que la DREAL étudiera les solutions à y apporter.*

André DEFAILLE, habitant au lieu-dit « Les Grinjolles », déclare avoir deux axes de circulation jouxtant sa propriété (les avenues des Cambuses et l'allée des Grinjolles).

- *Philippe LANDAIS rappelle que le projet de l'État prévoit la desserte de l'avenue des Cambuses, mais pas l'aménagement de l'allée des Grinjolles, qui relève de l'agglomération.*

Un habitant d'Anglard, qui avait formé une association communale pour préserver l'environnement du village lors de la réalisation de la RD2000, devenue RN520, estime que l'environnement s'est dégradé en termes de bruit et de pollution. Il déclare que cette route était présentée au départ comme un axe qui améliorerait la circulation autour de Limoges. Contrairement aux demandes des citoyens, le trafic poids lourds s'est développé et internationalisé.

Il est par ailleurs surpris que le financement européen ne soit pas pris en compte. Enfin, il demande si le contournement du nord de Limoges par Bellac a été envisagé.

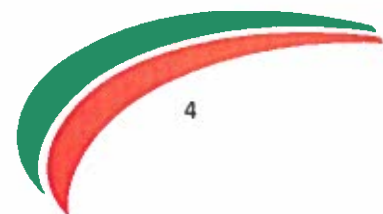
- *Concernant la problématique acoustique, Philippe LANDAIS rappelle tout d'abord que le projet a été modélisé en termes de vitesse, de trafic, en faisant des projections sur 20 ans. L'ambiance sonore est mesurée, et les protections acoustiques sont mises en place si besoin secteur par secteur. Si les seuils sont dépassés, il est obligatoire d'installer des protections acoustiques.*
- *Concernant le financement européen, Laurent SERRUS rappelle que celui-ci concerne essentiellement les projets transfrontaliers. Ce projet n'est donc pas éligible. Le financement de ce projet se fait par le contrat de plan État-région, à hauteur de 25 millions d'euros. Le financement global sera discuté lors d'une phase ultérieure.*

Un habitant de Couzeix demande quand les résultats des modélisations seront disponibles, et quelles seront les réalisations.

- *Philippe LANDAIS répond que les modélisations seront faites dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Les impacts du projet (acoustiques, environnementaux...) seront mesurés à ce moment, et les mesures de réduction (merlons, murs anti-bruit...) et de compensation décidées. Ces résultats et mesures seront présentés lors de l'enquête d'utilité publique.*

M.CONSTANT, propriétaire à Anglard, demande si la RN147 actuelle sera à terme interdite aux poids lourds.

- *Philippe LANDAIS annonce qu'une fois que la nouvelle RN147 sera construite, l'actuelle RN147 deviendra route départementale, en accord avec le département de la Haute-Vienne. L'interdiction des poids lourds n'a pour l'instant pas été évoquée, et cette décision reviendra au département. Il est prévu que les panneaux directionnels orientent les poids lourds vers le nouvel axe.*



M.CONSTANT demande de préciser à nouveau quel sera l'itinéraire entre le centre routier et Angoulême.

- *Alexandre BRETHON déclare que les poids lourds pourront sortir au demi-échangeur sud des Cambuses pour aller au centre routier. Pour repartir en direction d'Angoulême, ils pourront passer par la zone commerciale Family Village déjà fréquentée par des poids lourds, ou reprendre l'A20 via l'échangeur de Beaubreuil et bifurquer vers la RN520 par l'échangeur de Grossereix. Ce dernier cas pourrait être l'itinéraire conseillé pour les poids lourds.*

Philippe THIBAUT, habitant au lieu-dit Nouailhas, regrette qu'il n'ait pas été jugé nécessaire d'installer des protections acoustiques en ce point lors de la construction de la RD2000. Invoquant le nombre élevé de camions la nuit, il demande que des murs anti-bruits soient installés au droit de cette zone, où la vitesse pourrait être portée à 110 km/h. En dehors de cet aspect, le projet lui semble pertinent.

- *Laurent SERRUS répond que les protections seront dimensionnées en fonction des prévisions de bruit. Des mesures acoustiques sont effectuées puis modélisées afin d'évaluer l'impact du trafic projeté, selon une méthode normalisée. Ceux qui sont proches de l'axe pourraient voir leur niveau de protection acoustique renforcé. C'est sur cette base que seront implantés et dimensionnés les écrans acoustiques.*

M.DURAND de la Fédération des motards en colère et représentant de l'association 40 millions d'automobilistes, demande si la chaussée de l'avenue des Cambuses sera élargie, évoquant des déchargements de véhicules sur celle-ci par des camions venant livrer les concessionnaires.

- *Alexandre BRETHON rappelle que si ce projet se raccorde à l'avenue des Cambuses, cette dernière, en tant que route secondaire, ne dépend pas de la DREAL. La DREAL a des échanges avec la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole (CALM) et la Société d'Équipement du Limousin (SELI) afin de coordonner les différents projets et de concilier les intérêts de chacun. Il n'est donc pas exclu que la CALM adapte ensuite ses aménagements en fonction du présent projet. Pour l'heure, cela ne fait pas partie du projet Etat.*

M.DURAND demande ensuite pourquoi des constructions urbaines se sont développées depuis 2004 à proximité de la RN520 alors que des nuisances sonores sont constatées.

- *Alexandre BRETHON reconnaît que le projet de doublement de la RN520 a été plus lent que l'urbanisation croissante autour de l'axe. Durant les années 2000, des permis de construire ont été délivrés à proximité de l'axe. La réservation foncière ayant été prévue le long de l'axe, la DREAL ne disposait pas de marges de manœuvre pour s'éloigner des nouvelles zones habitées.*

M.DURAND demande par ailleurs s'il y aura une piste cyclable pour rejoindre Family Village depuis la Z.I. Nord.

- *Alexandre BRETHON déclare que la CALM a un schéma directeur pour les pistes cyclables, qui est intégré aux études du présent projet. L'objectif de la DREAL est d'assurer une continuité entre le nord et le sud de l'axe pour les pistes cyclables. Il n'y aura donc pas de suppression de celles-ci. La DREAL ne peut pas aménager de nouvelles pistes cyclables sur les voiries intercommunales existantes. La RN520, en tant que route express, sera interdite aux cyclistes.*
- *Laurent SERRUS ajoute qu'il sera examiné l'intérêt d'aménager en lien avec l'agglomération de Limoges une piste cyclable sur le nouvel axe créé entre Family Village et la zone industrielle nord.*

M.DURAND demande s'il y aura une interdiction de doubler pour les poids lourds sur la nouvelle RN520 en 2x2 voies.

- *Alexandre BRETHON déclare qu'il n'est pas prévu à ce jour d'interdire le dépassement pour les poids lourds sur cet itinéraire. Des mesures d'exploitation sont néanmoins possibles. Si elles s'avèrent utiles pour ce projet, elles pourraient être mises en place.*
- *Philippe LANDAIS précise que l'exploitation de l'axe relève de la Direction Interdépartementale des Routes du Centre Ouest (DIR CO).*

M.DURAND réclame des « Stop » à la place des « cédez le passage » sur la RN147.

- *Alexandre BRETHON invite Monsieur DURAND à faire parvenir cette demande à la DIR CO.*

Martine LINAL, habitante de Chaptelat, ayant été membre d'une association à la création de la RD2000 il y a trente ans, rappelle que le projet avait été présenté à l'époque comme une « petite route », alors que l'association avait mis en garde contre son développement. Elle regrette que le manque d'anticipation face à l'urbanisation croissante autour de l'axe. Elle fait part de son désaccord avec le projet, qu'elle juge disproportionné et dangereux pour les cyclistes.

Un habitant de Couzeix fait remarquer qu'il n'y aura plus de liaison cycliste d'une part entre Le Malabre et Les Cambuses, d'autre part entre Rilhac-Rancon et la RN520.

- *Concernant les traversées cyclistes, Alexandre BRETHON rappelle que l'accès entre les hameaux du Malabre et des Cambuses sera conservé. Pour ce qui est de l'échangeur modifié de Grossereix, la destruction de l'ouvrage existant déviara les cyclistes vers la VLN, et le franchissement de l'A20 pourra s'effectuer par le passage inférieur débouchant au centre routier.*

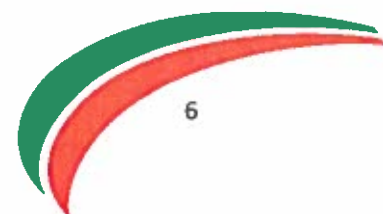
Ce même habitant demande par ailleurs pourquoi il n'est pas possible de raccorder les deux ronds-points de part et d'autre de Décathlon dans la zone commerciale.

- *Alexandre BRETHON explique que le raccordement des deux giratoires autour de Décathlon ne peut pas se faire en raison de la configuration géométrique du demi-échangeur nord qui ne peut réglementairement accueillir une branche supplémentaire. Cela créerait un effet de cisaillement entre les usagers sortant de la RN520 et ceux qui voudraient rejoindre la RN520 vers Angoulême générant potentiellement des risques de remontée de file de véhicules sur la RN520 incompatible pour la sécurité des usagers. Une autre alternative aurait requis le déplacement de Décathlon, ce qui n'est pas envisageable.*

Enfin, Alexandre BRETHON rappelle que par rapport au projet de 2012, il n'y aura qu'un giratoire de plus. De plus, le trafic restera essentiellement local sur cet itinéraire.

- *Philippe LANDAIS ajoute que la problématique de ce secteur est identifiée et qu'elle est examinée actuellement par le Syndicat d'Équipement du Limousin (SELI) gestionnaire de la zone comprenant Family Village. Il déclare qu'il pourrait y avoir des optimisations pour raccourcir le trajet pour rejoindre la RN520 vers l'ouest.*

Jérôme TAILLEFER, chauffeur de taxi et conseiller municipal à Limoges, regrette le manque d'anticipation de l'État pour la création de cette route. Il regrette également que la nouvelle portion à 2x2 voies n'aille pas jusqu'à l'aéroport de Limoges et au rond-point permettant d'accéder à la RN141, puis au-delà à Aix-sur-Vienne et à Verneuil. Il craint que le problème d'engorgement routier soit décalé vers l'ouest avec le retour à 2x1 voies après Lavaud.



- *Revenant sur l'anticipation, Laurent SERRUS rappelle que le doublement complet de la RN520 avait été prévu dès la création de la RD2000, ce qui s'est matérialisé par des réservations foncières. Mais ce doublement n'a pas été fait, pour des raisons de priorités budgétaires. Il ajoute que l'aéroport n'est pas un grand pôle générateur de trafic.*

Valérie-Anne TREHET, conseillère municipale à Limoges, demande ce qu'il adviendra du projet s'il n'y a pas de déclaration d'utilité publique.

- *Laurent SERRUS répond qu'un avis défavorable du commissaire-enquêteur pourrait entraîner un abandon du projet actuel. Celui-ci serait une nouvelle fois reporté, jusqu'à ce que les problèmes de congestion conduisent à le relancer.*

Geneviève LEBLANCHU des associations *55 citoyens pour Limoges* et *Véli-vélo* demande si la fluidification du trafic ne va pas encourager l'augmentation du nombre de véhicules.

- *Laurent SERRUS confirme qu'une nouvelle route peut amener un trafic nouveau. Cependant, ce n'est pas le réaménagement de la RN520 qui va augmenter le trafic de transit entre l'Europe du Nord et l'Espagne. Ce projet ne vise qu'à améliorer le trafic actuel. Par ailleurs, Laurent SERRUS rappelle que le développement des pistes cyclables et des transports en commun n'est pas du ressort de ce projet, mais de la CALM.*
- *Alexandre BRETHON ajoute que c'est principalement le trafic local « domicile-travail » (et non le transit routier) qui engorge l'est de la RN520. On constate d'ailleurs une perte de trafic vers l'ouest, notamment après l'échangeur d'Anglard, confirmant le fonctionnement de rocade de la RN520, desservant toutes les communes périurbaines alentour.*

La participante propriétaire au Malabre et aux Cambuses demande si le déplacement du centre routier, prévu il y a plusieurs années, est toujours d'actualité. Elle craint de devoir faire face à la circulation des poids lourds aux abords du centre commercial Family Village, ce qui représenterait un danger.

- *Philippe LANDAIS confirme que la question a été posée à la CALM, qui a rendu son arbitrage : l'agglomération n'a pas de projet de déplacement du centre routier. C'est la raison pour laquelle une nouvelle desserte a été imaginée pour y accéder depuis l'A20 nord.*

France BESSON, habitant l'allée des Grinjolles, remarque que le projet est très proche de vieilles habitations du XIXe siècle. Elle s'inquiète de l'impact sur le cadre de vie, d'autant plus qu'on se situe ici en dehors du périmètre du projet DREAL. Elle regrette aussi qu'il n'y ait plus d'accès direct à Couzeix et au Nord par le pont du Malabre.

Une habitante de Lavaud demande quelles seront les échéances de construction pour la nouvelle RN147, et s'il y aura toujours une liaison Lavaud-Couzeix (route de la Cidrerie).

- *Philippe LANDAIS explique que le projet de nouvelle RN147 a au moins une année d'avance sur le projet de doublement de la RN520. Il est à présent en phase de sollicitation d'avis de l'autorité environnementale. L'enquête d'utilité publique est prévue pour le printemps 2019. Une phase transitoire aura lieu entre l'aménagement de l'échangeur de la nouvelle RN147 à Lavaud et celui, ultérieur, du doublement de la RN520.*
- *Alexandre BRETHON confirme d'autre part qu'il n'y aura plus de liaison directe entre Lavaud et Couzeix après la construction de ce nouvel échangeur. La liaison se fera sur les routes les plus proches à l'ouest ou à l'est, la RD128 et la route du Got.*



Cette même habitante demande comment sera bouclé le budget pour le projet RN520.

- *Concernant le budget, Laurent SERRUS rappelle que celui-ci est globalement estimé à 75 millions d'euros, dont 25 millions d'euros qui émanent du contrat de plan État-région sur la période 2015-2020. Le projet ne devant pas être mis en chantier avant 2020, le bouclage financier de l'opération sera discuté entre l'État et les partenaires potentiels (Région, Département, Métropole).*

Conclusion

Philippe LANDAIS remercie les participants pour leurs nombreuses interventions et les invite à utiliser cette phase de concertation pour faire part de leurs remarques. Celles-ci seront étudiées et prises en compte dans le bilan de concertation.

Il précise enfin que le projet de doublement de RN520 poursuit son calendrier indépendamment de l'actuelle étude de concessibilité autoroutière de la RN147, dont les conclusions seront connues en juin 2019.

La réunion est conclue à 20h45.





Mise à 2x2 voies du contournement nord de l'agglomération de Limoges (RN520)

Réunion publique de concertation

Mercredi 21 novembre 2018, à Rilhac-Rancon



Compte-rendu

La deuxième réunion publique de concertation sur le doublement de la RN520 de l'autoroute A20 à Lavaud s'est tenue mercredi 21 novembre 2018 à 18h00 à l'Espace Mazelle de Rilhac-Rancon. Elle a réuni 75 personnes, principalement des habitants, de Rilhac-Rancon et des communes alentour, mais aussi représentants associatifs.

Annick CHADOIN, maire de Rilhac-Rancon, a ouvert la réunion en accueillant le public et en présentant rapidement le projet. Ont ensuite été présentés les intervenants de la DREAL Nouvelle-Aquitaine :

- Michel DUZELIER (chef de service Déplacement Infrastructure Transport),
- Philippe LANDAIS (responsable du Département Investissements Routes Nationales de Poitiers),
- Alexandre BRETHON (responsable de l'opération).

Présentation

En introduction, Alexandre BRETHON est revenu sur l'historique du projet, dont les premières études remontent à 2006. Il a ensuite défini les objectifs de la réunion :

- expliquer le projet : ses enjeux et les changements apportés par rapport au projet de 2012 ;
- instaurer un dialogue pour identifier des pistes d'amélioration (le projet n'étant pas encore figé) et s'assurer que le projet réponde aux attentes locales.

Il a ensuite défini les enjeux et le contexte de la RN520, en rappelant notamment que l'axe possède des enjeux autant locaux que régionaux et nationaux. Par plusieurs aspects, la RN520 présente les caractéristiques d'une rocade. Le projet proposé par l'État a ensuite été présenté dans le détail, avec les effets attendus sur les différents secteurs. En conclusion, les prochaines étapes suivant la concertation publique ont été présentées.

Échanges avec le public

Didier TESCHER, 1^{er} adjoint au maire de Rilhac-Rancon, prend la parole au nom du Conseil municipal. Il remercie tout d'abord les services de l'État d'avoir organisé une réunion de concertation dans la commune. Cela traduit la qualité du dialogue qui a pu s'établir autour de ce projet important pour les Rilhacois. Les échanges ont permis d'améliorer considérablement un projet qui, selon ses mots, enfermait initialement Rilhac-Rancon à l'est de l'A20 et interdisait à ses habitants les accès à l'A20 vers Limoges et vers le nord, ainsi qu'à la RN520 vers l'ouest.

Aujourd'hui, seul ce dernier point pose encore problème. En effet, l'accès à la RN520 vers l'ouest nécessite plusieurs ronds-points dont le conseil municipal redoute l'engorgement aux heures de pointe.

Il regrette également que les services de l'État et ceux de la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole (CALM) n'aient pu s'entendre sur le déplacement du centre routier. Il craint que celui-ci, maintenu au cœur géographique des flux de circulation du matin et du soir, ne génère un trafic de poids lourds qui s'ajoutera aux autres usagers du secteur, contribuant ainsi à son engorgement.



Enfin, il souligne qu'aucune réunion tripartite n'a pu avoir lieu entre l'Etat, la CALM et la commune, malgré la demande réitérée du Conseil municipal. De ce fait, la mairie manque d'information sur les aménagements que la CALM mettra en œuvre en lien avec le projet de l'Etat. Le conseil municipal s'inquiète notamment du mélange des flux de poids lourds et de particuliers, dans un contexte de trafic déjà tendu certaines heures et certains jours.

- *Michel DUZELIER remercie la commune, madame le Maire et son adjoint pour leur accueil. Il confirme que l'Etat privilégie désormais la concertation et qu'elle a montré ici tout son intérêt. Sur ce projet, le rétablissement des échanges entre les zones d'activité de part et d'autre de la RN520 nécessite des itérations avec les riverains et les collectivités. Toutes les observations qui seront faites lors des réunions publiques seront intégrées au bilan de la concertation et analysées. Il précise que le support présenté sera disponible sur Internet.*
- *Répondant aux questions de Didier TESCHER, Philippe LANDAIS rappelle qu'il est impossible de concevoir un projet qui réponde à l'intégralité des intérêts.*

Concernant l'accès à la RN520 depuis l'est, il comprend que la succession de ronds-points n'est pas idéale, mais il assure que la DREAL est à l'écoute des demandes, et qu'elle tentera de trouver une solution optimum pour cet axe, en collaboration avec la CALM. Ces questions seront de toute façon prises en compte dans le bilan de concertation.

Concernant le centre routier, il n'y pas d'investissement prévu par la CALM pour le déplacer, car celui-ci serait trop coûteux. Le projet de l'Etat prend donc en compte les demandes de déplacements domicile-travail et de transit existantes.

Daniel LAPLAUD, représentant l'Association pour la Défense des Usagers et Riverains (ADUR) de Grossereix, remercie la DREAL pour les excellents échanges effectués depuis 2016. Il s'interroge néanmoins sur la pertinence de certaines décisions :

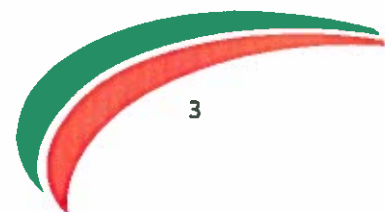
- celle de faire passer la RCEA par Limoges et la RN520, prolongeant de 20 km le trajet initial qui devait passer par la RN145 et Bellac.
- celle des élus locaux de continuer à urbaniser le secteur (avec le centre routier, Family Village, la ZI Nord), limitant ainsi le foncier disponible pour réaliser la mise à 2X2 voies de la RN520.

Malgré des évolutions et la prise en compte de certaines de leurs observations et propositions, il juge le projet encore insatisfaisant et demande que les observations suivantes soient prises en compte :

1. Tout d'abord, le giratoire de Grossereix à l'est du nouvel échangeur présente plusieurs inconvénients : un important trafic générateur de pollution atmosphérique et sonore et une expropriation partielle au hameau de Beaune-les-Mines. La destruction de l'arborétum, où se trouvent des espèces végétales rares, est aussi préoccupante.

De ce fait, l'ADUR propose de déplacer le giratoire un peu plus au sud sur une parcelle de la Grande Pièce pour préserver l'arborétum et l'éloigner du hameau.

- *Alexandre BRETTON répond que cette proposition de déplacement du giratoire est de Grossereix vers le sud a déjà été faite. La situation présentée constitue selon le bureau d'études la meilleure conception possible. Il est néanmoins possible d'étudier la proposition de l'ADUR, étant donné que le projet est en phase de concertation et n'est pas finalisé. Cela ne changerait pas les fonctionnalités.*
- *Philippe LANDAIS ajoute qu'il y aura des itérations sur ce projet jusqu'aux études préalables à la déclaration d'utilité publique. Il rappelle que le schéma proposé répond aux règles de l'art en termes d'aménagements, par exemple la nécessité de grands rayons. La DREAL regardera néanmoins ce qui peut être fait, mais il faudra trouver des compromis.*



2. Concernant le giratoire des Cambuses, l'ADUR regrette que l'accès au hameau soit supprimé pour les véhicules et ne voit pas comment s'établira l'accès à l'avenue des Cambuses.

Elle propose de déplacer le giratoire plus à l'est (au niveau de Gordini) afin, d'une part, de conserver l'accès à la Z.I.Nord depuis la RN520, et d'autre part de garantir la liaison locale entre Le Malabre et Les Cambuses, permettant ainsi de ne pas mélanger les flux.

→ *Alexandre BRETHERON assure que la DREAL a réfléchi à cette suggestion. Il en est ressorti qu'elle n'apporte pas de meilleures fonctionnalités et qu'elle ne simplifie pas l'entrée de la Z.I. Nord. Il rappelle enfin que l'isolement du hameau des Cambuses répondait à une demande locale afin d'éviter le passage d'un trafic « parasite ». La DREAL réfléchira malgré cela à conserver ou non l'accès aux Cambuses via ce giratoire.*

3. Concernant le déplacement est-ouest (de Rilhac-Rancon ou Beaune-les-Mines vers la RN520), l'association regrette la succession de 8 ronds-points pour rejoindre la RN520, entraînant une convergence des flux de circulation et des engorgements. L'ADUR propose de relier les deux giratoires autour de Décathlon.

→ *Alexandre BRETHERON rappelle que le projet de 2012 comportait seulement un giratoire de moins. Il rappelle aussi que le passage par Family Village pour rejoindre la RN520 concernera surtout le trafic local de véhicules légers et les dessertes de la zone commerciale. Les poids lourds, quant à eux, utiliseront les nouvelles bretelles de l'échangeur de Grossereix pour rejoindre l'A20 depuis le centre routier ou l'échangeur de Beaubreuil pour rejoindre la RN520.*

Marcel BAYLE, représentant la fédération Limousin Nature Environnement et de la Coordination des Riverains et Impactés (CRI), déclare tout d'abord au nom de LNE soutenir les propositions de l'ADUR, notamment en ce qui concerne le raccordement des deux ronds-points de Family Village autour de Décathlon. Son souhait est que le bilan carbone du projet soit le plus bas possible. Or, rallonger les trajets conduit selon lui à augmenter la pollution. Il déclare de ce fait avoir les mêmes réserves que la commune de Rilhac-Rancon sur cet itinéraire faisant passer par Family Village et sa succession de ronds-points pour rejoindre l'A20.

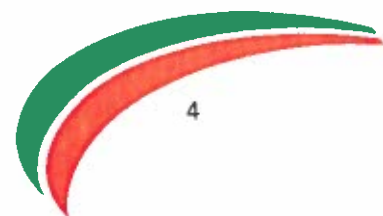
D'autre part, concernant l'allongement des parcours, Marcel BAYLE trouve la boucle de l'échangeur de Grossereix entre l'A20 sud et la RN520 surdimensionnée.

Marcel BAYLE s'inquiète à propos du projet de LGV Poitiers-Limoges. Bien que la déclaration d'utilité publique (DUP) ait été annulée, le projet figure toujours dans la loi Grenelle 2. La DREAL étant obligée de prendre en compte les cumuls d'incidence de projets annexes, elle est tenue d'intégrer le projet de LGV dans le projet RN520. Il demande si la boucle de l'échangeur de Grossereix entre l'A20 sud et la RN520, surdimensionnée selon lui, ne pourrait pas être réduite à condition de remédier à ce point de droit.

→ *Philippe LANDAIS confirme que le tracé de la RN520 présenté sur l'échangeur de Grossereix tient compte de l'ancien tracé de la LGV. Pour autant, le tracé peut être légèrement réduit, et optimisé. Mais la courbe importante de la bretelle concernée (entre A20 sud et RN520) implique de conserver une certaine distance pour la réduction de vitesse. Donc cette possible réduction serait conditionnée par des contraintes géométriques, techniques et de sécurité. Elle sera vérifiée dans le cadre des études de conception détaillées.*

Marcel BAYLE demande s'il est possible de déplacer une partie du centre routier sur la zone d'activité d'Ocealim.

→ *Philippe LANDAIS répond que la CALM pourra être à nouveau interrogée à ce sujet. Il rappelle que ce centre routier crée de l'activité et que son déplacement entraînerait d'importants coûts d'investissement.*



Marcel BAYLE estime que faire la nouvelle RN147 avant le doublement de la RN520 serait une erreur.

- *Philippe LANDAIS confirme que le projet de la RN147 a un temps d'avance (au moins un an) sur le projet de RN520, celui de la RN147 entrant en enquête d'utilité publique en 2019.*
- *Alexandre BRETHON ajoute que le projet de RN520 avait initialement un temps d'avance avec le projet de 2012. Ce projet n'ayant pas abouti, il y a ensuite eu des demandes complémentaires pour améliorer le projet. Cette concertation, prenant en compte les nombreuses observations et propositions, prend du temps, ce qui décale à présent ce projet vis-à-vis de celui de la RN147.*

Ivan MERLET, de l'association *RN147-RN520 pour un avenir durable*, représentant majoritairement des riverains du projet entre Anglard et Le Malabre, remercie tout d'abord la DREAL pour son écoute. Il rappelle que le maître d'ouvrage de la RD2000 prévoyait à l'origine 5 000 véhicules/jour en 2007. Ce nombre est monté à 17 000 en 2011 et à 20 000 en 2017, et les prévisions à 20 ans sont désormais de l'ordre de 35 000 véhicules/jour. Il rappelle que les hypothèses de trafic engagent le maître d'ouvrage et que le dépassement des seuils sonores nécessite des protections acoustiques. Selon lui, des mesures de réduction de bruit auraient déjà dû être mises en place, et des habitants ont investi eux-mêmes dans la mise en place de merlons.

Pierre LEFORT, conseiller départemental, précise qu'à la création de la RD2000, il était prévu dès le départ que la gestion de cet axe revienne aux services de l'État à partir de 15 000 véhicules/jour, en vue de le doubler.

Ivan MERLET émet deux demandes : la transparence de l'État sur la méthodologie des études acoustiques, tenant compte des conditions météorologiques et de l'évolution de l'urbanisation ; la mise en place de mesures telles que des écrans acoustiques et l'isolement des façades. Il interroge également la DREAL sur l'intégration des mesures de protection acoustique dans le budget de 75 millions d'euros

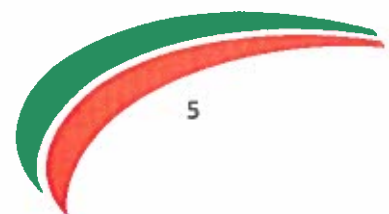
- *Philippe LANDAIS rappelle que l'ambiance sonore actuelle est modélisée à partir de mesures de niveau sonore sur les habitations les plus proches de la route. Elle permet une modélisation de l'ambiance sonore avec une projection à 20 ans après la mise en service de l'axe. Les protections mises en place sont définies dans ce cadre afin de garantir le respect des seuils sonores à cet horizon.*

Enfin, il répond que les mesures et installations de protections acoustiques sont bien prises en compte dans le budget total.

Daniel LAPLAUD de l'ADUR fait remarquer qu'il y a un mélange des flux de poids lourds et de véhicules légers (itinéraires locaux) autour du centre routier. Il demande si les projections de flux dans cette zone ont été effectuées. Il repose également la question du déplacement du centre routier, qui permettrait de limiter le trafic sur les itinéraires précités.

Par ailleurs, il demande ce que la CALM compte éventuellement faire comme aménagements aux Cambuses et à Family Village.

- *Concernant la convergence des flux associée au centre routier, Alexandre BRETHON répond qu'un bureau d'étude a modélisé l'évolution des flux sur un horizon donné. Concernant ce secteur, celui-ci a constaté qu'aucune prévision de congestion n'est prévue à l'horizon 2045.*
- *Philippe LANDAIS ajoute que la convergence des flux est à relativiser, les congestions se faisant surtout matin et soir aux heures de pointe sur les axes principaux permettant de relier la RN520, Rilhac-Rancon et Beaune-les-Mines à Limoges via l'20 et inversement.*



Un autre intervenant demande si cette modélisation prend en compte la montée en charge de la zone d'activité de la Grande Pièce avec notamment l'installation prochaine d'un dépôt de bus et d'un centre de tri de colis postaux.

- *Alexandre BRETHON répond que le développement de la Grande Pièce est en effet pris en compte dans les hypothèses d'accroissement de trafic, dans le cadre du contexte territorial.*

Concernant l'itinéraire est-ouest, il rappelle qu'il est beaucoup moins fréquenté. La majeure partie des usagers en provenance de l'est prennent l'A20 vers Limoges. Il fait remarquer que la VLN construite par la CALM et rejoignant Limoges est peu utilisée.

Deux intervenants de Rilhac-Rancon réclament un déplacement du centre routier, voire la construction d'un deuxième centre routier. Ils dénoncent la dangerosité de ce centre jugé trop petit, amenant des routiers à se garer aux alentours en Z.I. Nord, allant jusqu'à boucher l'allée des Grinjolles et provoquant de ce fait des problèmes de circulation. Un habitant ajoute que certains poids lourds se garent au bord de la RN520 et de l'A20.

- *Michel DUZELIER prend note de la demande et ajoute que le stationnement sur la bande d'arrêt d'urgence de la RN520 est interdit.*

Philippe HUPON, habitant du hameau de Grossereix craint que les poids lourds en transit vers Family Village depuis l'A20 nord sortent à Grossereix et passent par le hameau et le pont au-dessus de la rivière Aurence, ce pont étant sous-dimensionné pour accueillir des tonnages élevés.

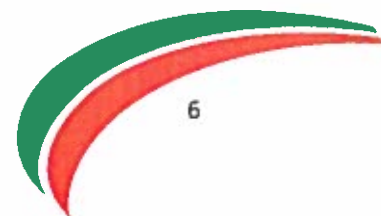
- *Alexandre BRETHON indique qu'une limitation de tonnage existe en effet et que le cheminement destiné aux poids lourds ne passe pas par là. Il rappelle que les services de police chargés de contrôler les poids lourds empruntant cet itinéraire dépendent du maire.*

Bernard TREHOREL, habitant au Malabre, fait remarquer que lorsque la RN145 était fermée pour travaux, le trafic routier passait par la RN520, entraînant une saturation du trafic. Il demande si le cas de figure de la déviation du trafic vers Angoulême a été pris en compte pour le projet RN520.

- *Alexandre BRETHON répond qu'il s'agissait d'une déviation temporaire.*
- *Philippe LANDAIS ajoute que la modélisation a pris en compte les interdictions de circulation en vigueur sur la RD951 dans le sens Haute-Vienne vers la Vienne et par conséquent la circulation poids lourds dans l'autre sens.*

Étienne CAZILLAC, habitant à La Mazelle sur la commune de Limoges, demande s'il serait possible de déplacer la sortie est de l'A20 un peu plus au sud au niveau du rond-point proche d'Harley Davidson, si une insertion de voie sur une bretelle d'accès à l'autoroute n'est pas dangereuse, et si un échangeur au niveau de Beaune-les-Mines (plus au nord) ne simplifierait pas les accès pour les habitants de Rilhac-Rancon.

- *Philippe LANDAIS rappelle qu'il y a des principes d'aménagement qui prévalent, parmi lesquels figure celui d'aménager une entrée et une sortie d'autoroute aussi proches que possible (échangeur complet).*
- *En ce sens, un accès direct sur une bretelle autoroutière n'est pas idéal et quasiment dérogatoire. La faisabilité d'une dérogation peut néanmoins être étudiée.*
- *Le déplacement plus au sud de la bretelle de sortie à l'est de l'A20 n'est pas possible car il nécessiterait des terrains supplémentaires afin d'amorcer la bretelle, terrains appartenant à plusieurs entreprises. Alexandre BRETHON ajoute qu'il est aussi possible de passer par l'échangeur de Beaubreuil puis la VLN pour rejoindre Rilhac-Rancon. D'autre part, on ne peut pas multiplier les entrées et les sorties, notamment par manque d'espace disponible.*



La longueur de la bretelle F s'explique par des raisons de sécurité : il s'agit d'assurer une bonne vitesse d'insertion sur l'A20 aux usagers venant de Rilhac-Rancon.

Daniel LAPLAUD demande ce qui est envisagé pour les cyclistes, notamment ceux qui vont d'est en ouest et inversement, et si une voie cyclable sera aménagée le long de la route passant sous la RN520 entre le hameau de Grossereix et le centre routier.

→ *Alexandre BRETHON répond qu'un Schéma directeur intercommunal est prévu pour les déplacements cyclistes, et que celui-ci est pris en compte pour ce projet. Un cheminement cyclable est prévu le long de l'Aurence pour maintenir une transparence vis-à-vis de la RN520. Une autre est prévue entre Rilhac-Rancon et Beaune-les-Mines le long de la VLN.*

Philippe HUPON demande si une limitation de vitesse à 90 km/h sur l'autoroute A20 contournant Limoges, depuis l'aire de Beaune-les-Mines, permettrait une modification des tracés sur le projet RN520.

→ *Philippe LANDAIS répond que la vitesse sur l'A20 n'a pas d'impact sur le projet. Cette question est à traiter avec l'exploitant de l'A20, la Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest.*

Conclusion

Michel DUZELIER salue la qualité et la pertinence des observations et des questions, d'un point de vue juridique comme environnemental. Il rappelle la complexité des échanges, notamment à Grossereix, qui pose une équation difficile entre les besoins locaux et globaux.

Il rappelle enfin que les observations seront prises en compte dans le bilan de concertation, puis dans l'étude d'impact pour les besoins de l'enquête publique. Il invite le public à continuer de participer à la concertation, notamment via le site Internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Ces observations permettront de consolider le projet.

La réunion est close à 20h00.





Mise à 2x2 voies du contournement nord de l'agglomération de Limoges (RN520)

Réunion publique de concertation

Vendredi 23 novembre 2018, à Limoges (Beaune-les-Mines)



Compte-rendu

La troisième réunion publique de concertation sur le doublement de la RN520 entre l'autoroute A20 et Lavaud s'est tenue vendredi 23 novembre 2018 à 18h30 à la salle des fêtes de Beaune-les-Mines à Limoges. Elle a réuni environ 55 personnes.

La DREAL Nouvelle-Aquitaine, maître d'ouvrage du projet, a procédé à la présentation des éléments techniques et a répondu aux questions du public. Elle était représentée par :

- *Philippe LANDAIS (responsable du Département Investissements Routes Nationales de Poitiers),*
- *Alexandre BRETHON (responsable de l'opération).*

Présentation

En introduction, Alexandre BRETHON est revenu sur l'historique du projet, dont les premières études remontent à 2006. Il a ensuite défini les objectifs de la réunion :

- expliquer le projet : ses enjeux et les changements apportés par rapport au projet de 2012 ;
- instaurer un dialogue pour identifier des pistes d'amélioration (le projet n'étant pas encore figé) et s'assurer que le projet réponde aux attentes locales.

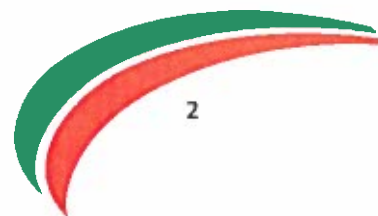
Il a ensuite défini les enjeux et le contexte de la RN520, en rappelant notamment que l'axe possède des usages autant locaux que régionaux et nationaux. Par plusieurs aspects, la RN520 présente les caractéristiques d'une rocade. Le projet proposé par l'État a ensuite été présenté dans le détail, avec les effets attendus sur les différents secteurs. En conclusion, les prochaines étapes suivant la concertation publique ont été présentées.

Échanges avec le public

Bernard LIBOUTET, habitant des Cambuses, estime être impacté par la fermeture de l'accès aux Cambuses sur le giratoire situé au sud de l'axe. Il demande comment accéder aux Cambuses depuis l'ouest par la RN520.

Véronique BARNY, autre habitante des Cambuses, demande pourquoi la proposition de l'ADUR de déplacer le giratoire du Malabre vers l'est (au niveau du giratoire Gordini actuel) n'a pas été retenue.

- *Philippe LANDAIS répond que la décision de fermer l'accès au hameau des Cambuses depuis ce giratoire répondait à une demande locale d'isolement des hameaux vis-à-vis de la RN520 afin de garantir leur tranquillité. Il a ainsi été décidé de séparer l'échangeur du Malabre en deux demi-échangeurs, et de préserver le hameau des Cambuses par une protection acoustique et visuelle (un merlon par exemple). La DREAL reste néanmoins soucieuse des attentes des habitants qui lui ont été faites sur ce point ; elle va réfléchir à conserver ou non cet accès, ce qui est techniquement possible.*



Si la branche n'est pas réalisée, comme cela est actuellement prévu, l'accès aux Cambuses depuis la RN520 ouest se fera en sortant à Anglard ou par la Z.I. Nord puis en empruntant le réseau secondaire.

Le déplacement du giratoire vers l'est poserait des problèmes de géométrie, de sécurité et de coût. Il serait alors trop proche de l'échangeur de Grossereix (notamment la bretelle C). D'autre part, la présence d'un concessionnaire automobile à cet endroit empêche d'aménager une bretelle sécurisée, celle-ci nécessitant une longueur suffisante jusqu'au giratoire. Il y a donc peu d'intérêt à déplacer ce giratoire de quelques centaines de mètres.

- *Alexandre BRETHON ajoute que le foncier est très contraint, du fait du développement récent de la Z.I. Nord et de la présence de la bretelle C pour rejoindre l'A20 sud. La DREAL a donc très peu de marge de manœuvre, à moins d'exproprier certaines entreprises, ce qui n'est pas souhaité. Enfin, l'emplacement choisi pour le giratoire des Cambuses se situe sur la réserve foncière de la RN520, définie sur le document d'urbanisme du PLU local.*

Bernard LIBOUTET fait remarquer que si l'objectif est de préserver l'environnement et les habitants, alors il ne faut pas aménager un échangeur à cet endroit.

- *Alexandre BRETHON répond que l'objectif de ce projet est de concilier le mieux possible les usages locaux, le transit et le respect de l'environnement.*

D'autre part, il rappelle que le projet 2012 prévoyait le même cheminement d'est en ouest, et les mêmes accès à la RN520, si ce n'est que le giratoire nord du Malabre a été déplacé vers l'est (Family Village). Le cheminement pour rejoindre la RN520 peut paraître sinueux, mais il assure une certaine fluidité qui n'existe pas aujourd'hui. Par ailleurs, il ne concerne pas la majorité des flux. Pour la plupart des usagers, il y aura un gain de temps.

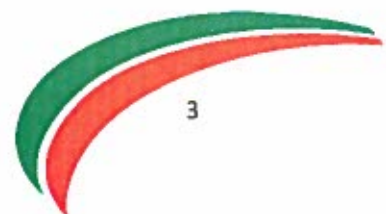
Un habitant de La Mazelle exprime son inquiétude à propos de l'impact du projet, inchangé pour ce qui le concerne depuis 2012. Il s'inquiète notamment de voir passer sur son terrain la route entre le giratoire est de Grossereix et Beaune-les-Mines.

- *Alexandre BRETHON rappelle que le giratoire de Beaune-les-Mines n'était pas prévu au début du projet. Sa mise en place est une réponse aux demandes locales, à concilier avec les besoins nationaux. Le déplacement de ce giratoire vers le sud n'est pas possible pour des contraintes géométriques : aménager une courbe à 90 degrés poserait un problème de sécurité. De plus, cette sortie serait trop proche de l'échangeur de Beaubreuil. L'A20 réceptionnant 40 000 à 70 000 véhicules par jour selon les secteurs, et 90 000 les jours de pointe, rapprocher les sorties au-delà des règles habituelles ferait peser un risque d'accident trop élevé.*
- *Philippe LANDAIS confirme qu'il existe un impact sur la propriété de cet habitant. Le problème est identifié et le projet pourrait, encore à ce stade, être optimisé pour limiter l'impact sur les propriétés bâties. C'est la volonté de la DREAL de rechercher des améliorations tout en conciliant les règles de conception et la sécurité des usagers.*

Alain DUTREIX, habitant des Cambuses, demande s'il serait possible de supprimer le giratoire des Cambuses pour le remplacer par une sortie unique permettant d'accéder d'une part à la Z.I. Nord et Family Village, et d'autre part à Beaune-les-Mines et Rilhac-Rancon, en passant sous l'A20.

- *Alexandre BRETHON répond que ce giratoire et son demi-échangeur ne sont pas déplaçables à l'est, le foncier étant trop contraint par le développement de la zone industrielle.*

Anthony BURLOU, habitant du Malabre, interroge la DREAL sur l'absence des représentants de la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole (CALM), alors qu'ils sont concernés par le réseau secondaire autour de la RN520.



- Philippe LANDAIS rappelle que la CALM est associée au travail de la DREAL et présente au comité de pilotage. Les points soulevés lors de ces réunions ont déjà été abordés avec eux.
- Christian HANUS, conseiller départemental et adjoint au maire de la Ville de Limoges, chargé des quartiers de Landouge et Beaune-les-Mines, fait savoir que les élus étaient réunis en conseil communautaire. Il regrette cependant l'absence de représentants des services. Il précise que la Ville de Limoges n'intervient pas sur ce projet, mais qu'elle se fera entendre auprès de la CALM.

Il rappelle qu'une enquête publique précédera la déclaration d'utilité publique. Le but de la démarche de concertation est d'orienter le projet et de le remanier en certains points. Il invite donc le public à venir remplir le registre de concertation en mairie annexe.

Anthony BURLOU reproche au projet de manquer de précision sur l'interface entre l'aménagement de la RN520 et le réseau secondaire, qui dépendra selon lui de la CALM.

- Philippe LANDAIS répond que la CALM connaît les spécificités de ce projet notamment à propos de la fermeture de l'accès aux Cambuses. Il rappelle que l'objectif du projet porté par l'État est de répondre aux principaux enjeux et d'être fonctionnel. Le traitement des impacts du projet sur le réseau secondaire relève de la compétence de la CALM.

Daniel LAPLAUD, représentant de l'Association pour la Défense des Usagers et Riverains (ADUR) de Grossereix, déclare avoir fait depuis 2 ans la demande d'une réunion avec la CALM, pour évaluer tous les effets de flux. Il annonce son intention de lui envoyer un courrier à ce sujet.

Monsieur BLANCHER, habitant à Beaubreuil, demande s'il est possible de supprimer la circulation des poids lourds sur la RN520, en annulant un décret pris par l'ancien président du Département interdisant leur circulation sur la RN145 *(Note du rédacteur : le décret porte en fait sur la circulation poids lourds sur la RD951)*.

Il craint par ailleurs que la circulation soit difficile pour les transports en commun reliant le hameau de Beaune-les-Mines au reste de la ville de Limoges.

- Philippe LANDAIS répond que la levée de l'interdiction des poids lourds sur la RD951 – qui redonnerait la possibilité d'utiliser la RN145 – ne relève pas des compétences de l'État mais du Département.

Christine MAGOTEAU, habitante aux Cambuses, demande pourquoi l'État ne peut pas exproprier des entreprises alors que c'est possible avec des particuliers.

Sur le même secteur, Maxime TOUREAU, habitant à Grossereix, demande pourquoi il est impossible d'aménager les deux giratoires du secteur du Malabre et ses bretelles d'accès à la RN520 au niveau du giratoire de Gordini actuel.

- Philippe LANDAIS répond qu'il y a sur ce projet une logique d'évitement et non d'expropriation des propriétés bâties, d'une entreprise comme d'un particulier. Il fait remarquer que la solution d'aménager les demi-échangeurs l'un en face de l'autre au niveau de Gordini était la première imaginée, mais qu'elle n'a pu être retenue pour des raisons techniques. Le déplacement du giratoire des Cambuses au niveau de Gordini n'est donc pas possible.

Marlène LALOGÉ, habitante de Beaune-les-Mines, estime que la bretelle d'insertion vers l'A20 sud n'est pas assez sécurisée à cause de la présence de nombreux poids lourds. Elle demande s'il est possible d'envisager un accès plus facile vers l'A20 sud pour les véhicules légers.

- Alexandre BRETHON répond qu'il existe un autre accès à l'A20 en direction de Limoges, plus au sud en empruntant la VLN, puis l'échangeur de Beaubreuil. Il rappelle que sur l'échangeur



de Grossereix, la présence de bretelles très proches est soumise à des audits de sécurité. La DREAL est donc obligée d'appliquer les règles de sécurité.

Jean-Pierre COUTRY fait remarquer que ce projet est en réflexion depuis bientôt 20 ans et pensé jusqu'en 2045. Il estime que le centre routier est sous-dimensionné par rapport aux perspectives émises pour 2045. Il demande s'il serait possible de déplacer le centre routier pour éloigner le trafic poids lourds des zones commerciales et industrielles et des itinéraires locaux.

→ *Philippe LANDAIS rappelle que la question du déplacement du centre routier a été posée. La CALM a convenu avec l'État que le centre routier ne serait pas déplacé, car cela coûterait 4 millions d'euros supplémentaires et qu'il faudrait trouver la localisation pertinente. Le projet final doit donc tenir compte du centre routier de Grossereix.*

Plus globalement, la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO) mène une réflexion sur un schéma directeur des aires. Cette réflexion pourrait avoir une conséquence sur le centre routier mais l'étude n'est pas encore terminée.

Jean-Pierre COUTRY fait remarquer que le secteur de la Grande Pièce pourrait être un emplacement pertinent pour déplacer le centre routier.

D'autre part, il demande à la DREAL de préciser l'itinéraire de l'A20 sud vers le village de Grossereix.

→ *Alexandre BRETHON explique qu'il faudra sortir à l'échangeur de Grossereix sur le giratoire Est, prendre la VLN, tourner à droite au giratoire pour passer sous l'A20, et tourner à nouveau à droite pour passer sous la RN520. On arrive alors au giratoire de Grossereix.*

Alain DUTREIX demande s'il est possible de supprimer le giratoire des Cambuses et de le remplacer par une simple sortie en bretelle réutilisant l'avenue des Cambuses jusqu'au giratoire situé à côté de Bricoman. Monsieur LAUNAIIS ajoute que l'accès aux concessionnaires pourrait être maintenu depuis l'avenue des Grinjolles.

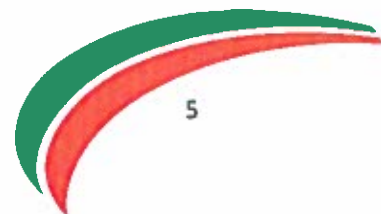
→ *Alexandre BRETHON répond qu'il est techniquement interdit de faire une bretelle à angle droit. Cette option paraît donc inenvisageable.*

→ *Philippe LANDAIS précise que cette option n'est pas envisageable car elle reviendrait à créer un quart d'échangeur ce qui serait dérogame et créerait un risque de voir des véhicules emprunter la bretelle à contresens.*

→ *Alexandre BRETHON ajoute que cela supprimerait l'accès à la RN520 pour rejoindre l'A20 depuis Les Cambuses ou la Z.I. Nord et obligerait les usagers à rejoindre l'A20 nord en passant par la VLN et le giratoire est de l'échangeur de Grossereix.*

Maxime TOUREAU demande quel dispositif antibruit est prévu pour protéger le village de Grossereix. Il constate qu'il y a déjà une butte de terre mais demande s'il serait possible de la rehausser ou d'installer des écrans en anticipation de l'augmentation du trafic.

→ *Philippe LANDAIS indique que des mesures seront faites préalablement aux travaux, lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Des mesures de niveau sonore seront effectuées devant des habitations dans les hameaux les plus exposés, de manière à avoir une représentation de l'ambiance sonore. Cela permet ensuite de concevoir une modélisation acoustique. Le bureau d'études utilise ensuite les prévisions de trafic à l'horizon de 20 ans pour établir la projection des niveaux sonores. Il est ainsi possible d'évaluer si les seuils réglementaires seront respectés. Les protections seront aménagées en fonction de ces projections. Des merlons ou des écrans acoustiques pourraient être réalisés selon les besoins. Dans l'attente des résultats, la nature des équipements n'est pas encore connue.*



Madame TREILLARD, habitant dans le secteur de Family Village, craint que l'emplacement du demi-échangeur nord du Malabre, à la place du giratoire de Gordini, entraîne une augmentation du trafic. Elle demande par ailleurs comment il sera possible d'accéder à l'A20 depuis cette zone.

- *Alexandre BRETHON répond que le déplacement du giratoire ne changera pas l'accès aux habitations situées à côté de Family Village. Pour rejoindre l'A20, il faudra passer sous la RN520 et rejoindre le demi-échangeur des Cambuses, ou passer par le centre routier (bretelle C2 vers le sud, ou passage sous A20 et VLN vers le nord).*

Un intervenant fait remarquer qu'il sera difficile de rejoindre la RN520 et l'A20 pour les clients de Family Village.

- *Philippe LANDAIS répond que cela explique l'importance du demi-échangeur des Cambuses.*

Monsieur SOUSTRE, habitant du Malabre, s'interroge sur la légitimité du projet. Il craint que le coût du projet ne soit pas justifié en raison des diminutions du trafic que pourrait entraîner l'augmentation du coût du carburant. Il reproche par ailleurs au projet d'amener des flux de poids lourds près des habitations et demande s'il ne serait pas plus judicieux de détourner ces flux liés à la RCEA plus au nord, vers des zones moins habitées.

Monsieur BLANCHER fait remarquer que les poids lourds, empruntant la RCEA ou descendant du nord, effectuent un détour de 100 kilomètres en passant par la RN520, au lieu de la RN145.

- *Alexandre BRETHON confirme la pertinence de la question de l'utilité publique du projet. Il assure que le dossier d'enquête publique devra le démontrer, via l'étude d'impact et une évaluation socio-économique. Celle-ci doit prouver que le projet est économiquement viable et rentable. En prenant en compte les prévisions de trafic s'élevant à 35 000 véhicules/jour à l'horizon de 20 ans, il estime que la rentabilité sera assurée, d'autant plus que le réaménagement se fait principalement sur un tracé et une réserve foncière préexistants. Il n'y aura donc pas d'expropriations de zones agricoles ou d'impacts sur des zones naturelles, et donc peu de mesures compensatoires.*
- *Concernant l'emplacement de la RCEA, Philippe LANDAIS répond que la question a du sens mais qu'elle a été tranchée depuis plusieurs années voire décennies. En effet, l'aménagement à 2x2 voies de la RN141 à l'ouest de Limoges entérine le tracé de la RCEA par Limoges.*

Solange BOUTET, habitante aux Cambuses, estime que l'impact l'humain n'est pas assez pris en compte, notamment en ce qui concerne le bruit et la santé, dans une zone très peuplée.

- *Philippe LANDAIS répond qu'un volet « air – acoustique – santé » est obligatoire dans les études. Il figurera dans l'étude préalable à la déclaration d'utilité publique et dans l'étude d'impact. Ces aspects sont donc mesurés.*

Monsieur BLANCHAIS fait remarquer que les poids lourds en provenance de Niort pourraient passer par Poitiers et la RN147, ce qui serait plus rapide, écologique et éviterait des accidents en direction de la RN141.

- *Christian HANUS répond que la mise à 2x2 voies de la RN147 ne sera toujours pas conclue dans dix ans. En effet, le financement n'est pour l'instant assuré que pour 6 kilomètres. La RCEA sera quant à elle fonctionnelle bien avant la RN147.*

Monsieur HANUS ajoute qu'il s'engage à accompagner les habitants des Cambuses sur le projet. Il rappelle que le projet d'aménagement est justifié par les congestions importantes à l'échangeur de Grossereix et au giratoire de Gordini.

Enfin, il s'inquiète de la création de plusieurs giratoires pour répondre à un problème de congestion causé par 2 ou 3 giratoires.



→ *Philippe LANDAIS confirme que le projet de RN147 se limite pour l'instant aux 6 kilomètres qui feront l'objet d'une enquête d'utilité publique mi-2019 et au créneau de dépassement entre Bellac et Limoges, probablement près de Chamboret. Ce sont les seules portions déjà financées. Le rythme d'aménagement de la RN147 ne rattrapera donc pas celui de la RN141.*

Il précise, concernant le nombre de giratoires, que 3 sont supprimés et 4 ou 5 sont construits. Leur nombre est donc sensiblement le même.

Pierre LEFORT, conseiller départemental, rappelle que le financement du contrat de plan Etat-Région s'élève à 25 millions d'euros jusqu'en 2022. Or, le projet total est estimé à 75 millions d'euros. Il demande quelles seront les priorités de la DREAL si elle ne dispose que de 25 millions d'euros.

→ *Philippe LANDAIS confirme qu'il manque pour l'instant une partie des financements. Ceux-ci seront à rechercher dans le cadre des révisions des contrats de plan. Dans ce cadre, les économies et les basculements possibles de crédits seront évalués, et les financements manquants seront recherchés.*

S'il n'y avait pas de financement au-delà de 25 millions d'euros, il faudrait étudier la faisabilité d'un phasage des travaux.

Conclusion

La DREAL remercie les participants pour la qualité des questions et des propositions. Elle rappelle les modalités de participation à la concertation et lève la réunion à 20h30.



Le 15 février 2019

**POLE INFRASTRUCTURES ET
RESSOURCES TECHNIQUES**

Affaire suivie par Christian CEAUX
☎ 05 55 45.29.82

Compte rendu de la réunion du 7 février 2019

**Objet : Concertation technique sur le projet de mise
à 2X2 voies de la RN 520.**

Réponses au projet de bilan de la concertation proposé par la DREAL

PRESENTS

Gilles BEGOUT, Vice-Président de Limoges
Métropole
Annick CHADOUIN, Maire de Rilhac Rancon
Julie LENFANT, Maire de Chaptelat
Michel DAVID, Maire de Couzeix
Jacques MIGOZZI, Adjoint au Maire de Rilhac
Christian CEAUX, DGA Limoges Métropole

ABSENTS EXCUSES

Emile Roger LOMBERTIE, Maire de Limoges
J-Marie LAGEDAMONT, Conseiller Communautaire
Olivier BARLOGIS, DGS Limoges Métropole
M-Caroline TURLOTTE, DGA Ville de Limoges

LISTE DE DIFFUSION

Les présents et absents excusés
Alexandre BRETHON, DREAL

Contexte :

Par mail en date du 4 février 2019, M. Alexandre Breton, Responsable d'Opérations DREAL, a transmis au Président de la Communauté Urbaine de Limoges Métropole et aux Maires des communes impactées, le Projet de Bilan de la Concertation Publique avant transmission pour signature du Préfet.

Sur proposition du Président de Limoges Métropole, la réunion avait pour objet de présenter une réponse concertée avec les Maires sur les points surlignés en jaune au sein du document proposé par la DREAL et relatifs aux compétences portées par Limoges Métropole

Plus précisément, la DREAL a confirmé :

- Le maintien de la mise en impasse de la rue R. Schneider
- Le maintien des restrictions de circulation route de Grossereix
- L'étude d'une branche supplémentaire sur le giratoire des Cambuses pour maintenir la liaison actuelle entre le Malabre et les Cambuses par la rue D Gélin et donc la suppression de la mise en impasse de la rue D Gélin aux Cambuses
- Le cheminement directionnel des usagers du centre routier et de la ZI Nord vers l'échangeur de Beaubreuil puis l'A20 et le nouvel échangeur de Grossereix pour rejoindre la RN520 en direction d'Angoulême
- Le cheminement directionnel des usagers venant de l'est (Rilhac) vers l'échangeur de Beaubreuil (VLN) puis l'A20 et le nouvel échangeur de Grossereix pour rejoindre la RN520 en direction d'Angoulême
- La traversée de la zone de Family Village dans le sens est-ouest pour les usagers locaux
- La possibilité pour la CULM et la SELI d'optimiser la circulation sur le réseau secondaire en particulier au sein de la zone comprenant le Family Village et de l'entrée de la ZI Nord au niveau des Cambuses dans la continuité du projet de l'Etat
- Que le projet présenté se base sur la pérennité du centre routier actuel après concertation entre l'Etat et les collectivités
- Que le projet tiendrait compte de la programmation des collectivités en matière de déplacement doux et transport en commun pour assurer la continuité des déplacements
- Que le projet de l'Etat ne pouvait être modifié au niveau de l'échangeur de Lavaud pour satisfaire des accès directs à la zone Océalim à partir de la RN520

La ville de Limoges, excusée lors de la rencontre, a par ailleurs transmis ses avis qui ont été intégrés aux réponses ci-dessous :

- **Liaison le Malabre et Family Village et maintien de la mise en impasse de la rue Romy Schneider (p20 & 23 du Bilan de la concertation) :**

Le maintien de la fermeture de la Rue Romy Schneider est confirmé.

- **Maintien des restrictions de circulation route de Grossereix (p28) :**

Le maintien des limitations de tonnage dans la traversée du village est confirmé

- **Secteur des Cambuses (p19, p22 & p29) :**

La connexion du Hameau des Cambuses au giratoire devra être étudiée et intégrer les demandes, à priori contradictoires, de mise en sécurité et de réduction du trafic sur la Rue Daniel Gélén également sollicitées par les riverains et résidents des Cambuses.

Ces préoccupations seront portées par l'Etat et par Limoges Métropole dans un périmètre de réflexion élargi à l'Avenue des Cambuses et à l'Avenue de Gringolles mieux à même de porter les flux de transit et de desserte vers l'agglomération, ses zones commerciales et d'activités.

- **Cheminements directionnels Est -> Ouest et Family Village (p20 & p24) :**

Le manque de lisibilité pour l'accès vers l'Ouest est réel. Bien que sinueux cet accès n'en serait pas moins efficient, le trajet n'étant plus affecté des dysfonctionnements des giratoires Grossereix-Gordini.

Comme évoqué dans le document, Limoges Métropole et non la SELI, initiera les études permettant, dans des échéances qui restent à déterminer, une optimisation de la desserte interne du Family Village ; facilitant de fait les liaisons Est-Ouest pour les usagers locaux, notamment ceux résidant au Nord-Est de l'agglomération.

- **Le projet présenté se base sur la pérennité du centre routier actuel (p16) :**

Limoges Métropole ne souhaite pas le déplacement du centre routier.

- **Le projet tiendra compte de la programmation des collectivités en matière de déplacement doux et transport en commun pour assurer la continuité des déplacements (p 30) :**

Les stratégies déplacements tous modes portées par Limoges Métropole et formalisées dans les documents cadre : PDU, réseaux TC, SDIAC, sentiers de randonnées devront être prises en compte dans le projet RN520, mises en cohérence et si nécessaire développées en coordination avec l'Etat, le Département, les collectivités locales et en concertation avec les usagers.

- **Echangeur de Lavaud et accès directs à la zone Océalim, à partir de la RN520 (p24) :**

Il est pris note de la position de l'État de ne pas modifier l'échangeur de Lavaud pour des accès directs à la zone Océalim à partir de la RN520.

