



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

Dossier de concertation

Novembre 2018



Le dossier de concertation



C'EST

- un document de synthèse, regroupant plusieurs études à caractères technique, environnemental et socio-économique pour donner au grand public une vision globale et compréhensible par tous du projet ;
- un document objectif, qui propose une information équilibrée, sans chercher à influencer ses lecteurs ;
- le support de référence de la concertation, à partir duquel chacun peut exprimer un avis sur le projet.



CE N'EST PAS

- le recueil exhaustif de toutes les études et les démarches menées jusqu'à présent dans le cadre du projet ;
- la présentation du projet définitif, qui sera présenté seulement au stade de l'enquête publique, mais un socle pour les échanges permettant d'aboutir à ce projet partagé et finalisé.

Sommaire

Chapitre 1 :

La RN520, un axe majeur aux multiples enjeux..... 5

Caractéristiques et localisation de l'axe actuel.....6

Contexte socio-économique.....8

Usages et enjeux de la RN520 10

Le trafic et ses conséquences..... 14

Chapitre 2 :

Le doublement de la RN520 : pourquoi et comment ?17

La genèse du projet..... 18

La solution technique retenue : le doublement sur place 20

Chapitre 3 :

Le parti d'aménagement proposé.....23

Les points clés de l'aménagement 24

Les effets de l'aménagement sur la circulation 28

Les effets de l'aménagement sur le milieu naturel..... 32

Les effets de l'aménagement sur le cadre de vie 34


Chapitre 4 :

La concertation sur l'aménagement de l'axe37

La concertation..... 38

Le calendrier envisagé..... 39



An aerial photograph showing a road winding through a dense, green forest. The road is visible in the lower-left corner, curving through the trees. The right side of the image is overlaid with a large orange graphic element containing text.

La RN520, un axe majeur aux multiples enjeux

La RN520 est un axe court (14 km environ) mais essentiel aux déplacements dans le Nord de Limoges. Elle met en relation tous les grands axes nationaux et régionaux du quart Nord-Ouest de l'agglomération : l'A20, la RN147 et la RN141. Elle relie aussi à la ville-centre plusieurs villes, hameaux et zones d'activité. De nombreux enjeux se concentrent donc sur une faible distance.

La combinaison de ces enjeux a des conséquences négatives et elle affecte depuis plusieurs années la fluidité, le confort et la sécurité des déplacements sur cet axe. Les trafics de véhicules particuliers comme de poids lourds rendent à présent nécessaire le doublement de la RN 520.

Caractéristiques et localisation de l'axe actuel

LA RN520, CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

D'une longueur de 14 km, la route nationale 520 (RN520) contourne Limoges par le Nord depuis l'échangeur 28 de l'A20 à l'Est jusqu'à son intersection avec la RN141 à l'Ouest. Il s'agit d'une ancienne portion de la route départementale 2000, classée comme voirie nationale en 2006. Au-delà de la RN141 en direction du Sud-Ouest, l'axe se poursuit en tant que RD2000 jusqu'à la RN21.

La RN520 est une voie bidirectionnelle : 2 x 1 voie sans séparateur central. Elle participe au fonctionnement d'une « rocade » de Limoges dont elle est le chaînon au Nord. Les autres grands axes de ceinture de l'agglomération sont l'A20 (à l'Est) et la RN21 au Sud.

Il est important de noter qu'il existe une autre section – distincte – de la RN520 entre l'A20 et la RN21, dans le quart Sud-Est de la ville, le long de la Vienne.

CHIFFRES CLÉS DU TERRITOIRE DESSERVI

En tant qu'axe de transit (ce point sera développé ultérieurement), le territoire desservi par la RN520 dépasse largement la seule agglomération de Limoges. Néanmoins, il est possible d'identifier 4 communes pour lesquelles l'axe est particulièrement important : Limoges, Couzeix, Chaptelat, Rilhac-Rancon.

Nom	Superficie (km²)	Population (2014)	Evolution population (2009-2014)	Densité (habitant/km²)
Limoges	78	134 577	- 0,7 %	1 724
Couzeix	30	8 955	+ 2,1 %	291
Rilhac-Rancon	17	4 511	+ 1,7 %	259
Chaptelat	17	2 050	+ 3,5 %	114
Agglomération de Limoges	503	208 705	- 0,1 %	414

Concernant les caractéristiques du territoire, il faut remarquer que la densité du pôle urbain de Limoges (ville-centre et première couronne) est modérée pour une ancienne capitale régionale. Cette densité moyenne traduit une forte présence des espaces naturels (avec assez peu d'artificialisation des sols) et une tendance à la dissémination de l'habitat.

SECTION CONCERNÉE

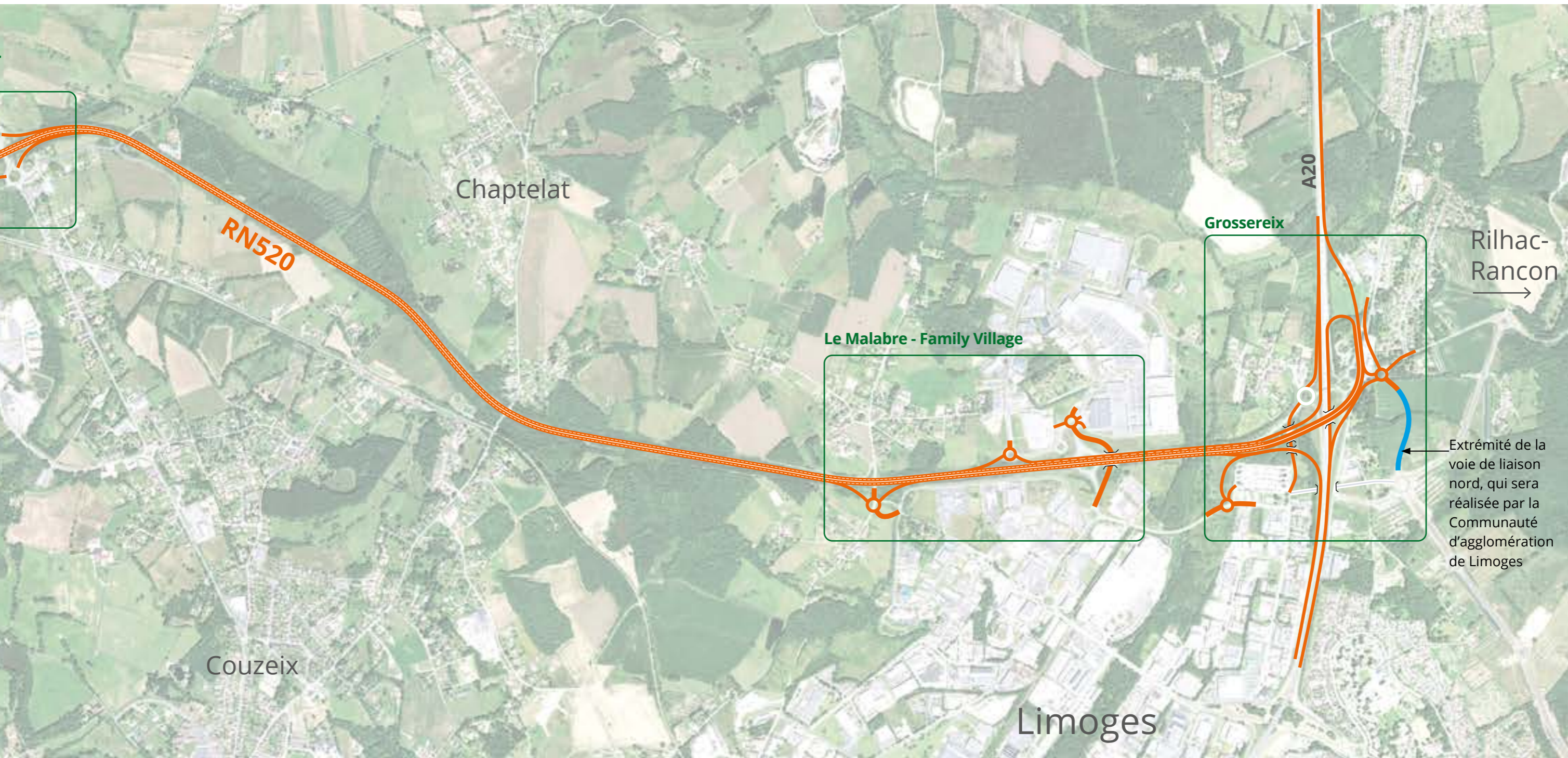
La section concernée s'étend de l'échangeur de Grossereix (A20) au futur échangeur de la RN147, situé au lieu-dit Lavaud soit une longueur de 7,5 km. Trois communes sont traversées : Limoges sur la portion Est, Chaptelat et Couzeix sur la portion Ouest.

Sur cette section, la vitesse est limitée à 80 km/h. L'axe est jalonné d'Est en Ouest par les équipements structurants suivants :

- Echangeur de Grossereix (A20, sortie 28),
- Giratoire Gordini,
- Echangeur d'Anglard.



La section à doubler de la RN520 s'étend sur 7.5 km sur les communes de Limoges, Couzeix et Chaptelat.



Contexte socio-économique

DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

Limoges concentre et attire la population régionale

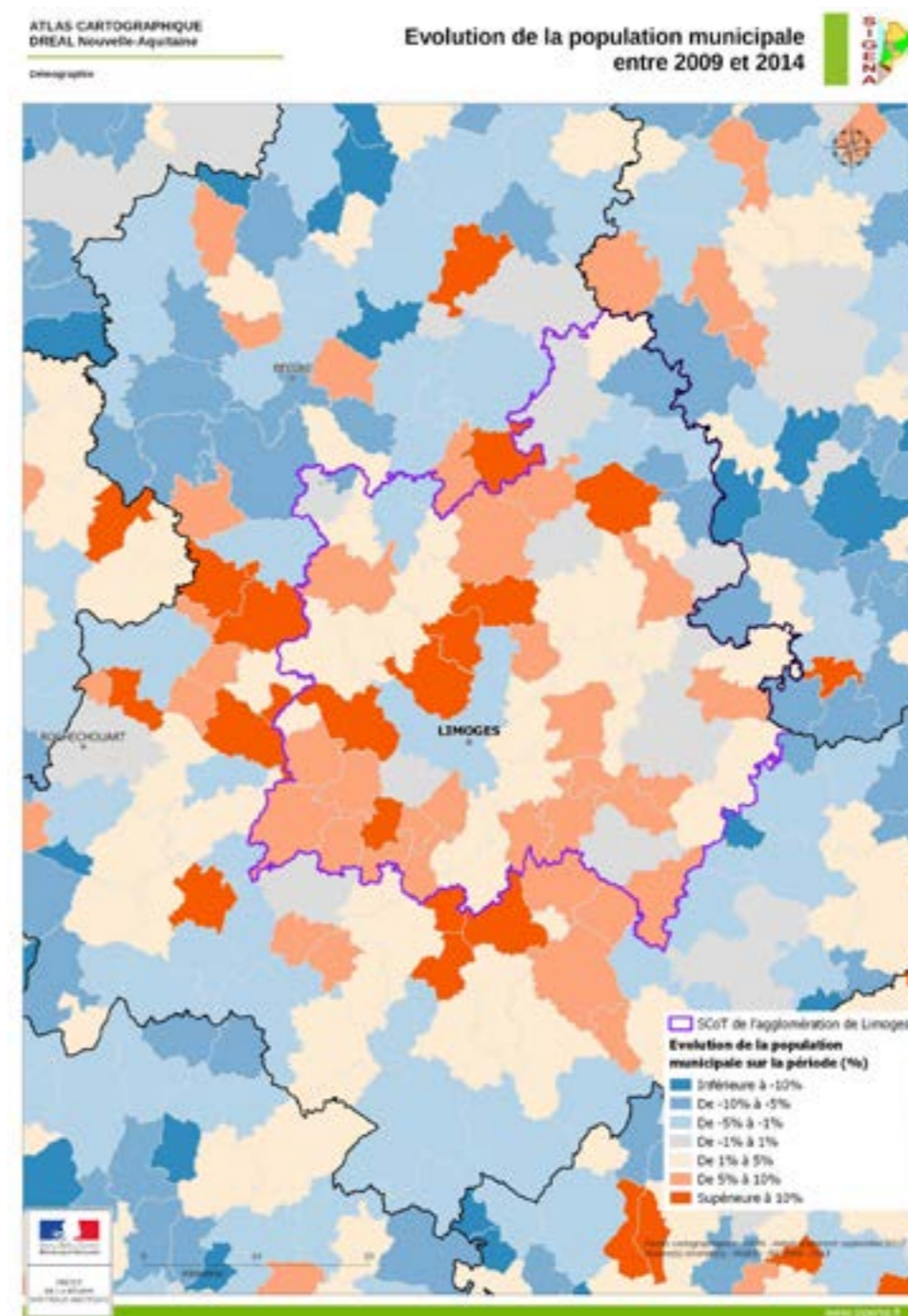
Dans une région Limousin connaissant depuis 50 ans une stagnation démographique, l'aire d'influence de Limoges (territoire couvert par le SCOT de l'agglomération) fait figure d'exception, avec une croissance de sa population de 37 % entre 1962 et 2012. L'aire urbaine de Limoges concentre d'ailleurs le tiers de la population et des emplois de l'ex-région Limousin. Depuis 2000, la progression démographique bénéficie surtout aux villes situées en 2e et 3e couronne, prisées pour leur cadre de vie de qualité.

Au sein de l'aire d'influence de Limoges, six nouveaux arrivants sur dix ont moins de 30 ans. Le pôle universitaire de Limoges accentue la part des jeunes dans l'agglomération.

L'attractivité de l'agglomération de Limoges

Bien qu'elle ait perdu son statut de capitale régionale après la fusion du Limousin au sein de la Nouvelle-Aquitaine, Limoges en conserve les caractéristiques : une présence majeure des fonctions administratives, hospitalières et universitaires, ainsi qu'une forte attractivité commerciale. La situation de l'agglomération au carrefour de plusieurs infrastructures routières importantes fait partie de ses atouts en matière d'attractivité. L'importance de bien connecter ces axes n'en est que plus forte.

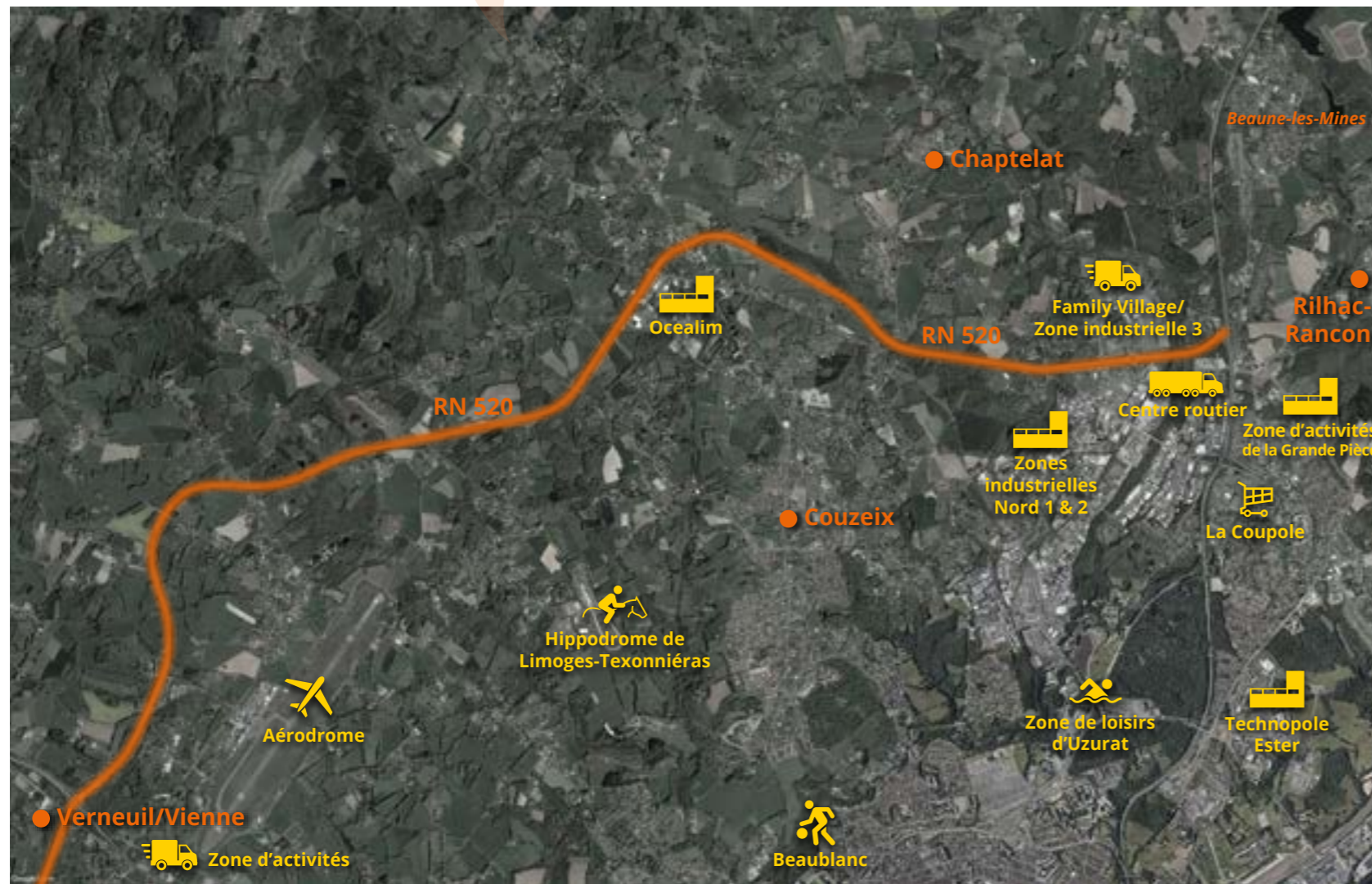
À l'échelle de son aire urbaine, la ville de Limoges accueille trois emplois sur quatre, mais seulement un actif sur deux. Conséquence : ce pôle urbain concentre les flux domicile-travail. Les travaux du SCOT montrent que 60 à 80 % des actifs résidant en deuxième couronne transitent quotidiennement vers Limoges, des déplacements pour lesquels l'automobile est le mode ultra-majoritaire. A Chaptelat et à Rilhac-Rançon, la part des actifs travaillant dans une commune différente de leur commune de résidence dépasse 85 %.



QUELLE ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE EN 2030 ?

Les travaux actuels de révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ont permis d'élaborer des scénarios d'évolution de la population. L'hypothèse basse prévoit une croissance de 10 000 habitants d'ici à 2030 sur l'aire d'influence de Limoges. L'hypothèse haute fait état d'une hausse de 32 000 habitants. L'hypothèse centrale atteint 21 000 nouveaux habitants en 2030, soit 8 % d'augmentation.

Reliant les parcs d'activités OCEALIM et Limoges-Nord et le technopole ESTER (plus de 150 entreprises), la RN520 est la colonne vertébrale du principal espace de développement économique identifié par le projet d'aménagement et de développement durable du SCoT en cours de révision.



LES PARCS D'ACTIVITÉS DANS LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

Limoges Nord : première zone d'activités de l'agglomération

Au carrefour de l'A20 et de la RN520, Limoges-Nord est le plus grand ensemble d'activités de l'agglomération. Sur une superficie de 400 hectares, presque intégralement occupée, il héberge environ 550 entreprises et plus de 9 000 emplois.

L'ensemble est scindé en deux parcs d'activités :

- Les zones industrielles Nord 1 et 2 ont d'abord vu le jour en 1966 puis 1972, et ont accueilli des entreprises comme Haviland, Schneider Electric et Valeo.
- Depuis 1998, il s'y est ajouté la zone d'activités Nord 3, dont l'ensemble « Family Village » regroupant plus de 30 enseignes consacrées à l'aménagement de la maison et aux loisirs.

Les principaux accès à la zone d'activités sont les échangeurs 28 et 29 de l'A20 et le « giratoire Gordini » sur la RN520.

5 parcs d'activités le long de la RN520

En complément de l'ensemble Limoges-Nord, 3 autres parcs d'activités jalonnent la RN520.

A Couzeix, le parc d'activités OCEALIM regroupe environ 40 entreprises (dont plusieurs dans le domaine des transports) pour un peu plus de 400 emplois sur 50 hectares. Étant seulement occupé à 50 %, le site dispose encore d'une marge de développement. Il est desservi par la RN520 grâce à l'échangeur d'Anglard.

A Verneuil-sur-Vienne, les zones artisanales du Breuil et du Verdoyer couvrent respectivement 6 et 7,8 hectares, pour près de 100 emplois chacune.

Importance du secteur du transport routier

Plusieurs entreprises fortement utilisatrices des transports routiers (logistique, agro-alimentaire) sont notamment présentes dans certains des parcs d'activités cités plus haut :

- Zones industrielles Nord : Limousin Loctrans, Rave Distribution, Bolloré Logistics, STEF, Easydis Casino, TNT Express
- OCEALIM : Ketzer transport international, Audoux, Régie des transports de la Haute-Vienne.

Pour ces entreprises, la proximité de l'A20 est un facteur de compétitivité majeur. Une circulation plus fluide sur la RN520 aurait donc plusieurs conséquences positives (économies de temps, réduction des frais de fonctionnement des véhicules...).

Usages et enjeux de la RN520

LA RN520 EST LE MAILLON CLÉ D'UN ENSEMBLE D'INFRASTRUCTURES.
ELLE RELIE AUSSI BIEN DES GRANDS AXES DE TRANSIT QUE DES VOIRIES LOCALES.

AU NIVEAU EUROPÉEN, LA RN520 EST UN MAILLON DE LA ROUTE CENTRE-EUROPE ATLANTIQUE

La RCEA, un ensemble de sections hétérogènes

La Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) ne désigne pas un axe mais un ensemble de voies traversant la France d'Ouest ou Est. Elle relie la façade atlantique, depuis Royan, au sillon rhodanien via Chalon-sur-Saône et Mâcon, et au delà, à l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

La Route Centre-Europe Atlantique présente plusieurs caractéristiques qui en font un axe prisé des vacanciers et des transporteurs routiers :

- gratuité sur l'ensemble de son linéaire ;
- faibles dénivelés et sinuosités ;
- absence de traversées d'agglomération.

Cette forte présence de camions a des conséquences en matière de sécurité. Si les accidents n'y sont pas plus fréquents que sur des axes du même type, ils y sont en revanche plus graves.

L'État engagé pour la finalisation de la RCEA

Le 18 décembre 2003, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) a confirmé l'intérêt de la RCEA au plus haut niveau de l'État. Pour concrétiser cette volonté, il a établi une feuille de route prévoyant plus de 1 700 millions d'euros de travaux pour rendre cet axe plus sûr et plus performant. Les travaux de réalisation de la RCEA se poursuivent encore aujourd'hui, afin de lui conférer des caractéristiques autoroutières sur la plus grande partie de son itinéraire.

Cette volonté a été confirmée dans le décret du 5 décembre 2005 relatif à la constitution du réseau routier national. Elle est alors décrite comme la liaison A71-Royan.

La RCEA fait de la RN520 un axe de transit

Parmi les axes qui constituent la Route Centre-Europe Atlantique, on trouve notamment l'autoroute A20 entre La Souterraine et Limoges, et la Route Nationale 141 entre Limoges et Angoulême. Or, pour relier ces deux axes, les usagers doivent emprunter la RN520 sur environ 14 km.

Conséquence logique, la RN520 accueille un important trafic de transit de longue distance, avec une part élevée de poids lourds : environ 20 % du trafic. Pour ces usagers, l'enjeu principal est de parvenir au contournement rapide et fluide de l'agglomération de Limoges.

Les camions sont nombreux sur la RN520



LA ROUTE CENTRE-EUROPE ATLANTIQUE



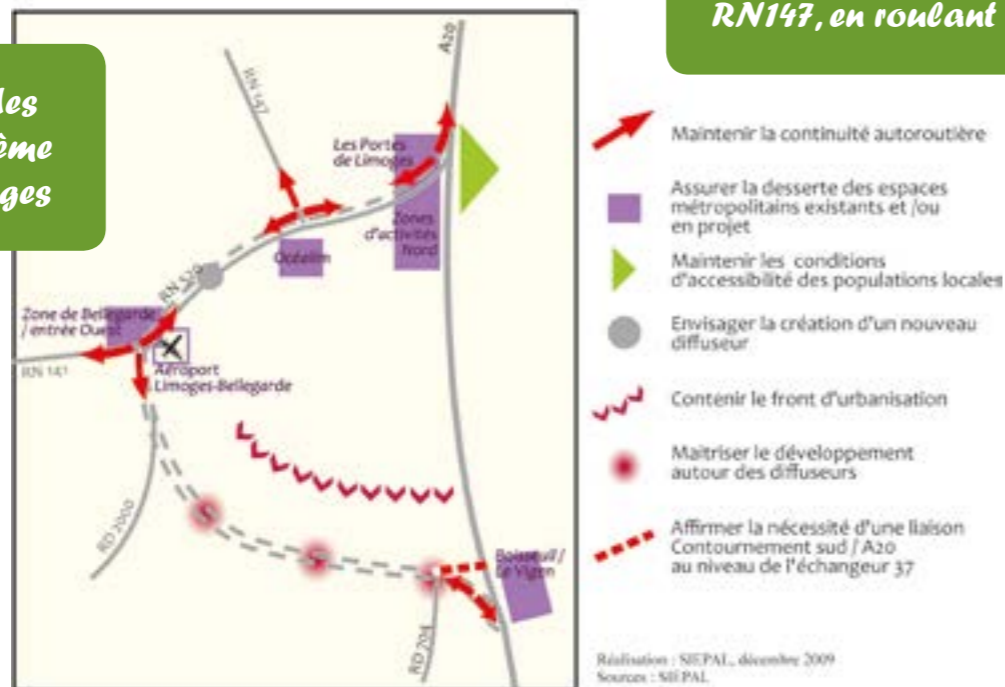
« Le contournement Nord-Ouest matérialise des liaisons rapides entre la RN141 Ouest, la RN147 et l'autoroute A20. Les carrefours de ces quatre grandes voies offrent des supports potentiels au développement économique. »

Schéma directeur de l'Agglomération de Limoges approuvé le 27 avril 1998, à propos de la RD2000.



L'échangeur d'Anglard, point d'échange entre la RN520 et la RN147, en roulant depuis l'Est.

La RN520 est un des maillons du système de rocade de Limoges



AUX NIVEAUX NATIONAL ET RÉGIONAL, LA RN520 RELIE PLUSIEURS GRANDS AXES ROUTIERS

Une infrastructure nationale relativement nouvelle

Le 22 août 1995, l'État et le Conseil général de la Haute-Vienne ont signé une convention sur le contournement nord-ouest de Limoges. L'axe visé était alors identifié comme la RD2000. La convention prévoyait déjà le doublement de l'axe. Elle stipulait aussi l'intégration de l'axe au réseau national. La RD2000 est ainsi devenue la RN520 sur sa portion reliant l'A20 à la RN141, consacrant sa vocation de transit. La RD2000 se limite désormais à la portion reliant Aix-sur-Vienne à la RN141.

L'A20, extrémité Est de la RN520

L'autoroute A20 relie Paris à Toulouse puis Barcelone par le centre de la France. Elle est le seul grand axe Nord-Sud non saturé du réseau autoroutier français. L'agglomération de Limoges se situe au cœur d'une portion gratuite de 300 km entre Vierzon et Brive. Cette gratuité induit une forte imbrication des trafics de transit et des trafics locaux. De plus, le centre routier de la Zone industrielle Nord de Limoges attire les poids lourds en transit, qui sont donc nombreux à utiliser l'échangeur de Grossereix reliant la RN520 à l'A20.

RN147, RN141 et RN21 : axes de liaisons avec les départements voisins

Preuve supplémentaire de sa fonction de rocade, la RN520 met en relation 3 grands axes de liaison entre Limoges et les préfectures des départements voisins :

- la RN147 vers Poitiers ;
- la RN141 vers Angoulême (RCEA) ;
- la RN21 vers Périgueux. Si la RN21 n'est pas directement connectée à la partie Nord de la RN520, elle a néanmoins des relations avec cet axe, notamment pour les usagers en provenance ou à destination du Nord de Limoges.

Par ailleurs, il convient de souligner les investissements programmés au Contrat de Plan sur l'axe RN147 entre Limoges et Poitiers (déviation de Lussac-les-Châteaux, mise à 2x2 voies au nord de Limoges et créneau de dépassement sur la RN147).

LES PRESCRIPTIONS DU SCOT

Approuvé en janvier 2011, le document d'orientations générales du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de Limoges fait une part importante aux infrastructures de transports. Il s'organise selon 3 niveaux : 3 axes très généraux, des orientations et des prescriptions correspondant à des actions précises. La 3e orientation de l'axe 1 est explicite : « Finaliser le système de rocade de l'agglomération de Limoges ». Elle englobe 2 prescriptions qui trouvent des réponses concrètes dans le projet présenté ici :

- « Soutenir le doublement de la RN520 » (prescription n°54)
- « Fluidifier les échanges entre l'A20, la RN520 et la RN141 », ce qui implique notamment le maintien d'une continuité autoroutière (prescription n°55)

AU NIVEAU LOCAL, UN AXE DE DESSERTE DU NORD L'AGGLOMÉRATION

La RN520 déleste les voies de ceinture de la ville de Limoges

La ville de Limoges est ceinturée au Nord, à l'Ouest et au Sud par un ensemble de boulevards urbains à 2 x 2 voies : boulevard Robert Schuman, boulevard du Vignal, boulevard de la Borie, boulevard du Mas Bouyol et boulevard Bel Air. Ces boulevards jouent un rôle important dans les déplacements des Limougeauds. Ils reçoivent par exemple des sections de 2 des 5 lignes de trolleybus de l'agglomération. Le projet de bus à haut niveau de services porté par la Communauté d'agglomération de Limoges Métropole emprunte aussi une section de cette ceinture de boulevards.

La vocation urbaine de ces boulevards est incompatible avec une utilisation en transit, comme en atteste la volonté de l'agglomération d'y développer les transports en commun. La saturation de la RN520 pourrait entraîner des reports de trafic sur les boulevards de Limoges pour certains itinéraires. Le doublement de la RN520 limiterait ce phénomène.

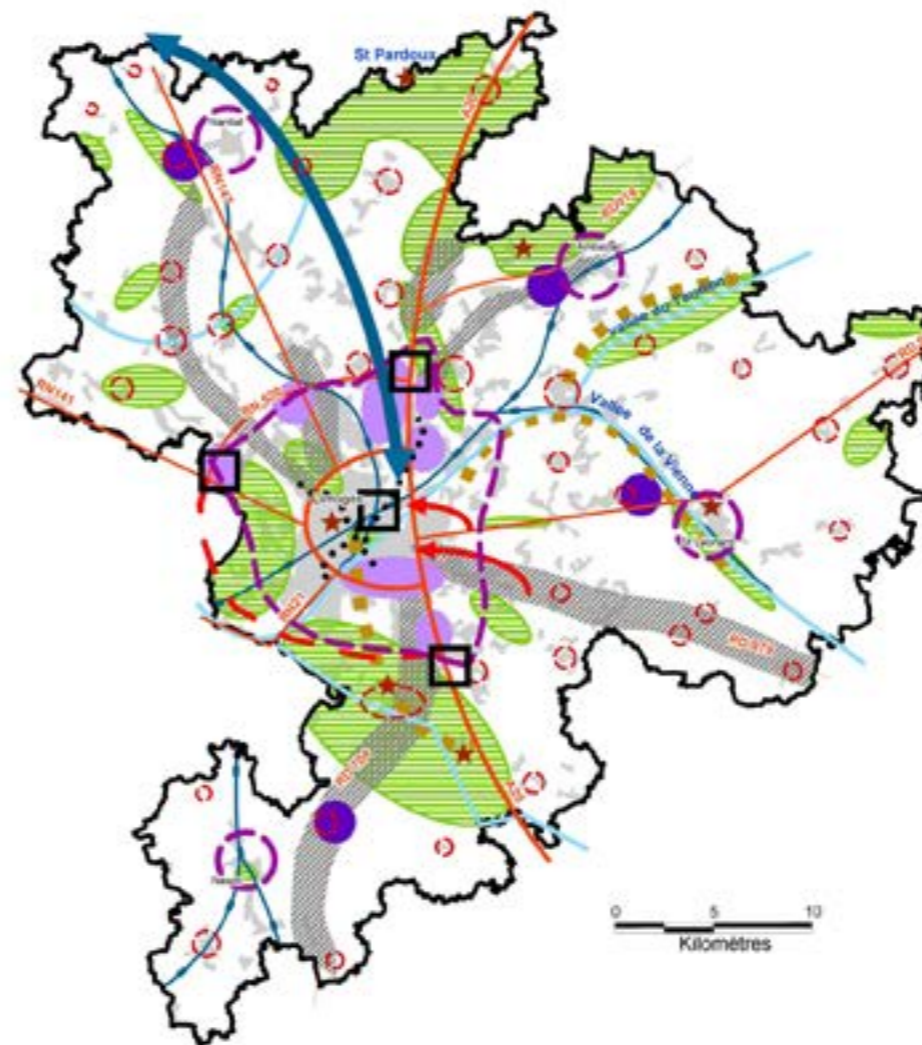
La RN520 dessert les bourgs, hameaux et centres d'activités du Nord de Limoges

La RN520 met en relation Limoges et plusieurs communes du croissant Nord de son agglomération : Verneuil-sur-Vienne, Veyrac, Saint-Gence, Nieul, Couzeix, Chaptelat et Ril-hac-Rancon. A cela, il convient d'ajouter plusieurs hameaux de la commune de Limoges : Anglard, Le Malabre, Les Cambuses et Grossereix. Enfin, comme on l'a vu précédemment, la RN520 raccorde plusieurs zones d'activité.

La fluidité de la RN520 est une des conditions du bon développement de ces territoires. Un objectif que le Schéma Directeur de l'Agglomération de Limoges a formulé dès 1998 : l'enjeu, toujours présent, était de veiller à un développement harmonieux de la métropole alors que l'A20 avait tendance à concentrer le long de son axe les implantations d'emplois et de logements.

Parmi les zones d'activité majeures identifiées par le SCOT de l'agglomération de Limoges, plusieurs sont situées à proximité de la RN520.

SCOT DE L'AGGLOMERATION DE LIMOGES : LES LIGNES DIRECTRICES DE L'AMENAGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



Conception et réalisation : SIEPAL - avril 2010

- Renforcer les espaces économiques les plus importants du territoire**
 - Les zones d'activités majeures existantes ou en projet
 - Les secteurs d'activités en lien avec les pôles relais du SIEPAL
- Renforcer l'accessibilité interne et externe du territoire**
 - ↔ Moderniser les infrastructures ferroviaires et perfectionner l'offre régionale
 - ↔ S'appuyer sur l'arrivée de la LGV Limoges-Poitiers pour renforcer la dynamique métropolitaine
 - ↔ Faciliter les échanges avec le pôle urbain
 - ↔ Renforcer les pénétrantes en provenance de l'Est
 - ↔ Veiller à une meilleure répartition des flux
 - ⋯ Accroître la mobilité interne par renforcement de l'offre complémentaire à la voiture (TC, modes doux)
 - Valoriser les "portes d'entrée" de l'agglomération
- Maîtriser la dispersion des constructions en densifiant l'habitat autour des centralités et en valorisant le cadre de vie agréable**
 - Limiter fortement le développement linéaire
 - Renforcer le pôle urbain et les pôles relais tout en veillant à limiter l'uniformisation des paysages
 - Amplifier le recentrage de l'habitat autour des principales centralités existantes en 2ème et 3ème couronne
 - Valoriser les principaux espaces naturels et paysagers : ZNIEFF, Natura 2000,...
 - ↔ Préserver et aménager les secteurs de vallées
- Poursuivre la mise en valeur du patrimoine touristique et des savoir-faire**
 - ★ Renforcer les axes touristiques
 - ★ S'appuyer sur les points d'accroche touristique patrimoniaux et culturels
 - Urbanisation existante

Mobilité : équipements et modes alternatifs dans le Nord de l'agglomération de Limoges

LA DESSERTE FERROVIAIRE

La gare de Limoges-Bénédictins est située au centre de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, avec des liaisons régulières et performantes permettant un trajet moyen entre Limoges et Paris de 3 heures. Les liaisons vers l'Est et l'Ouest sont opérées par des trains express régionaux, avec des vitesses commerciales beaucoup moins élevées. La gare accueille environ 1,7 million de voyageurs par an. Au départ de Limoges, les principales lignes ont pour destination : Châteauroux / Orléans / Paris, Poitiers, Angoulême, Périgueux, Brive et Montluçon / Clermont-Ferrand.

Au cours des quinze dernières années, le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Poitiers-Limoges a été développé dans le cadre de la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique. La déclaration d'utilité publique du projet, accordée en

2015, est annulée par le Conseil d'Etat en avril 2016. Un an plus tard, le rapport Delebarre a rendu ses conclusions sur le désenclavement du Limousin. S'il confirme la pertinence de concentrer les efforts sur la ligne Limoges-Poitiers, il préconise aussi l'abandon du projet de LGV, lui préférant une amélioration de la ligne existante.

Le projet de LGV avait été pris en compte dans le projet d'aménagement de la RN520 étudié en 2012. Son abandon a eu peu d'impact sur les études qui ont suivi et n'a pas entraîné d'évolution du projet. Il constitue cependant une contrainte en moins pour d'éventuelles modifications d'ici à l'enquête publique.

L'AÉROPORT ET SES ACCÈS

L'aéroport international de Limoges Bellegarde accueillait en 2016 presque 300 000 voyageurs par an. Il a connu un net recul de fréquentation par rapport à 2007 (presque 400 000 voyageurs) mais il constitue tout de même une infrastructure majeure de l'agglomération. Les vols vers l'Angleterre y tiennent une place très majoritaire, du fait de l'importante communauté britannique dans la Haute-Vienne et les départements voisins. Le trafic national est en fort recul et n'atteint plus que 30 000 passagers. L'aéroport ne propose pas d'activité de fret.

Le terminal de l'aéroport se situe à moins d'un kilomètre de la RN520. Les voyageurs y accèdent en quittant le RN520 au niveau de l'échangeur de Bellegarde puis la RD2000.

L'échangeur de Bellegarde sur la RN520, accès à l'aéroport de Limoges Bellegarde pour les usagers en provenance du Sud-Ouest de l'agglomération



La gare de Limoges-Bénédictins

LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

Développé par le Conseil départemental de la Haute-Vienne et désormais organisé par la région Nouvelle Aquitaine, MoOhv 87 est le réseau de transport de la Haute-Vienne. Il propose 25 lignes régulières, 2 lignes estivales et 2 lignes express. Aucune de ces lignes ne circule sur la RN520. La ligne 36 reliant Nieul, Couzeix et Limoges traverse cependant des secteurs desservis par la RN520.

LE PROJET VÉLO-ROUTE

En 2005, la ville de Limoges s'est dotée d'un schéma directeur des deux roues, avant que la compétence « vélo » ne soit transférée en 2007 à Limoges Métropole. Ce schéma prévoit la création d'itinéraires à vocation de loisirs et de tourisme comme de mobilité professionnelle. Ainsi une liaison entre la gare des Bénédictins et Ester Technopole a vu le jour en 2013. L'agglomération dispose actuellement de 104,5 km d'aménagements cyclables.

Dans une optique plus touristique, une vélo-route reliant le lac de Saint-Pardoux au lac d'Uzurat à Limoges devait voir le jour à l'été 2018. Elle traverse la commune de Chaptelat et franchit la RN520 entre le Malabre et les Cambuses.

Le projet de doublement de la RN520 ne vient pas concurrencer les autres modes de transport mais s'inscrit en complément de ceux déjà existants.

Le trafic et ses conséquences

LES NIVEAUX DE TRAFIC ACTUELS ET À VENIR

Caractéristiques du trafic actuel

Sur la partie Est de la RN520, le trafic (TMJA) atteint les 20 800 véhicules par jour entre le Malabre et Anglard.

A l'Ouest de Lavaud, le trafic est 30% moins élevé, ce qui montre que beaucoup d'utilisateurs sont en transit entre le secteur Nord-Ouest (direction de Poitiers) et l'A20. La part plus élevée des camions entre Anglard et Bellegarde met en évidence le fonctionnement de la RCEA, axe prisé des poids lourds.

Pour une voirie bidirectionnelle, un TMJA de 20 000 véhicules/jour reste élevé mais compatible, à condition de ne pas connaître d'amplitude trop importante. Or, la RN520 se caractérise par une forte circulation pendulaire, avec des pics le matin et le soir dans le cadre de trajets domicile-travail. De ce fait, des phénomènes de saturation apparaissent en particulier dans le secteur de Grossereix.

L'évolution du trafic à moyen terme

La saturation que connaît actuellement l'axe a une conséquence sur l'évolution à moyen terme du trafic sur la RN520 :

- en l'absence d'aménagement, l'augmentation du trafic à l'horizon 2025 reste relativement faible notamment sur la partie Est, du fait de la saturation actuelle dans ce secteur ;
- avec la réalisation de l'aménagement, une forte augmentation du trafic est attendue d'ici à 2025.

Cette augmentation générale s'explique principalement par l'augmentation des capacités de l'axe aménagé. Ainsi, les usagers qui évitent actuellement la RN520 trop encombrée au profit des voies secondaires, pourront à nouveau emprunter cet axe.

Le tableau met en évidence une augmentation hétérogène selon les secteurs, que l'on peut expliquer par différents facteurs :

- entre l'A20 et la Malabre, l'augmentation est contenue par la création de nouveaux itinéraires pour accéder aux zones d'activités (voir chapitre 3) ;
- entre Anglard et Lavaud, le trafic croît très fortement car les usagers circulant entre l'A20 et la RN147 emprunteront cette section avec la création de l'échangeur de la future RN147 à Lavaud.

L'évolution du trafic à long terme

Sur le long terme, les hypothèses de croissance de trafic entre 2025 et 2045 montrent une évolution des TMJA comprise entre 20% et 35% selon les secteurs. La part des poids-lourds connaît également une légère croissance.

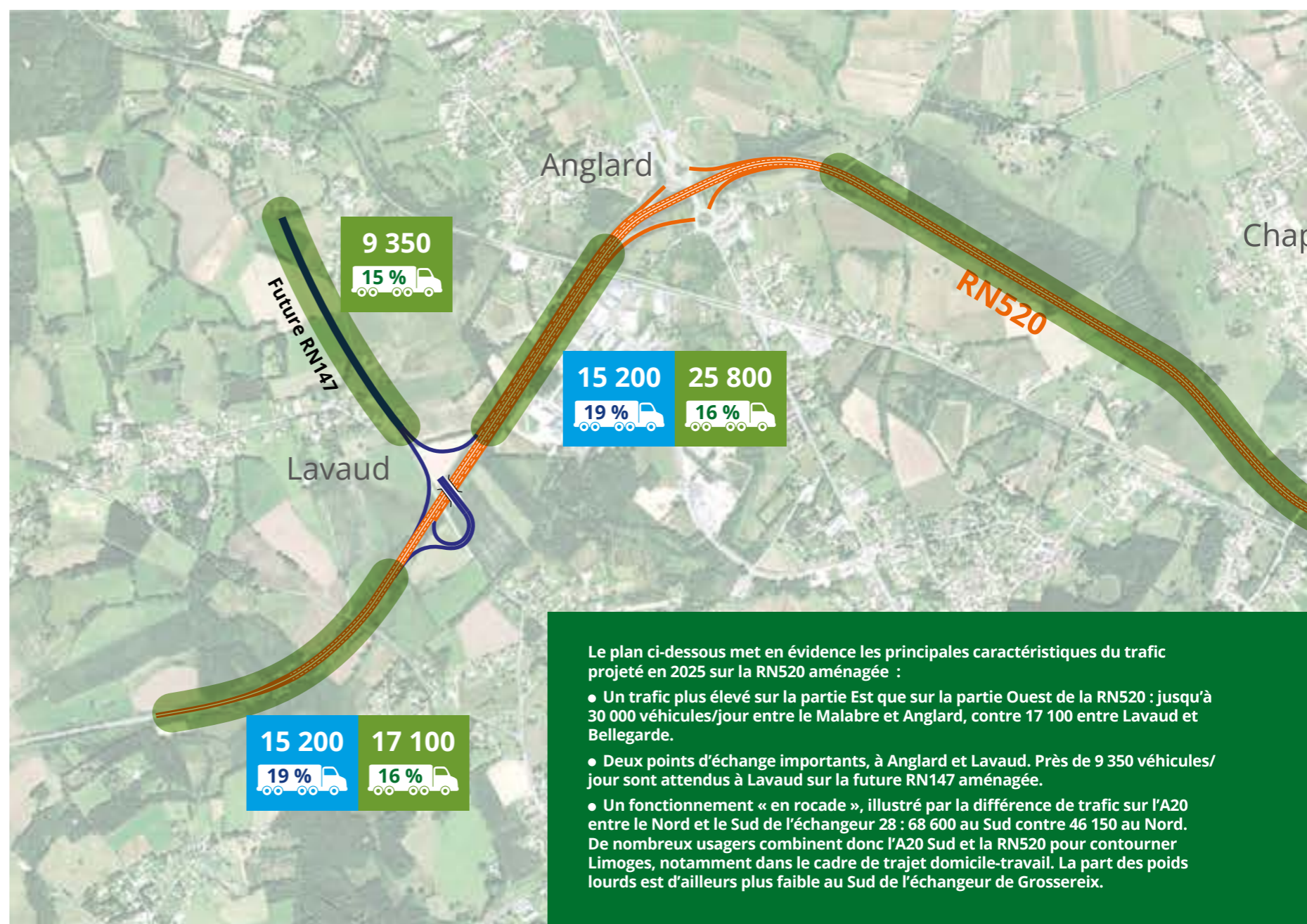
Cette évolution de trafic conforte l'intérêt du doublement de la RN520. Couplée avec l'analyse des vitesses moyennes (voir carte en page suivante), elle atteste aussi de la robustesse de l'aménagement, capable de supporter une augmentation continue du trafic pour au moins 30 ans.

	Situation de référence en 2017		En 2025, sans projet		En 2025, avec le projet de l'Etat		En 2045, avec le projet de l'Etat	
	TMJA	% PL	TMJA	% PL	TMJA	% PL	TMJA	% PL
A20 – le Malabre	19 350	18 %	20 000	18 %	26 250	14 %	32 300	17 %
le Malabre – Anglard	20 800	16 %	22 750	16 %	30 050	13 %	36 100	16 %
Anglard – Lavaud*	13 300	19 %	15 200	19 %	25 800	16 %	32 350	19 %
Lavaud – Bellegarde*	13 300	19 %	15 200	19 %	17 100	16 %	23 100	20 %

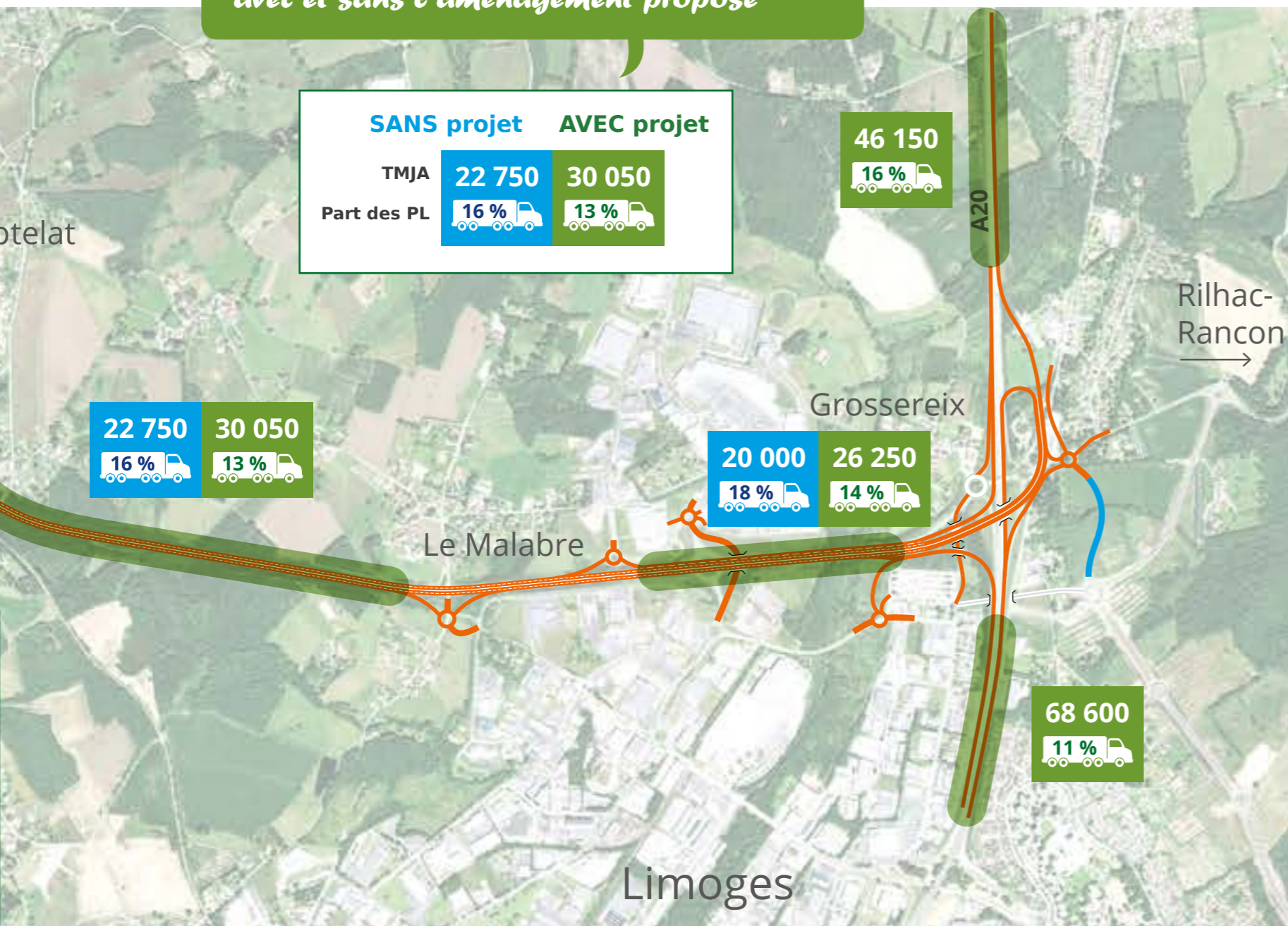
(*) Aucun échangeur n'existe actuellement entre Anglard et Bellegarde. Il y existe donc une seule section, contre deux dans les projections en 2025 et 2045.

TMJA ?

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est l'unité de mesure la plus souvent utilisée pour quantifier le trafic. Il est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur une section donnée, tous sens confondus, au cours d'une journée.



Représentation du trafic moyen journalier annuel sur la RN520, en 2025, avec et sans l'aménagement proposé



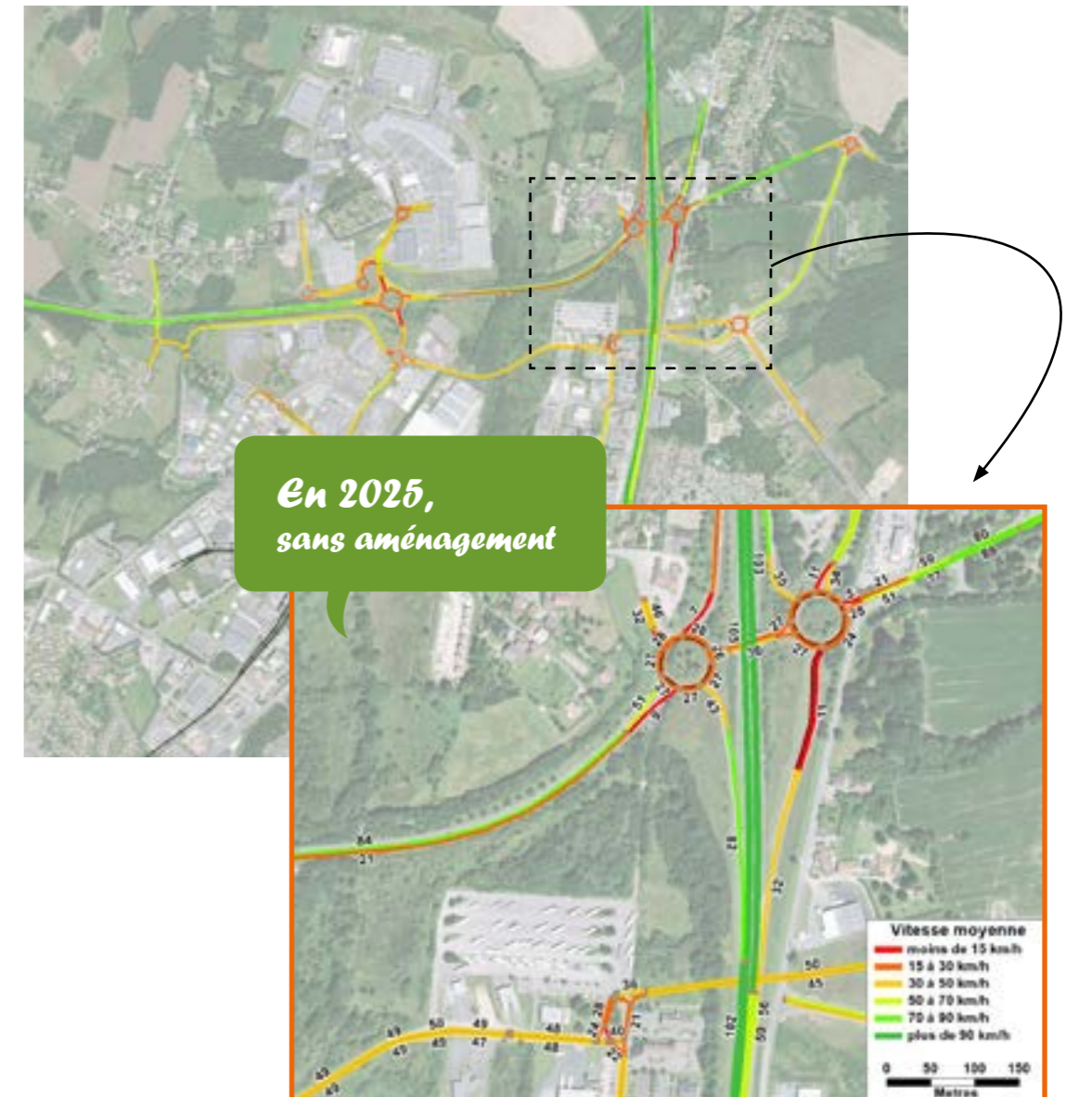
LES VITESSES DE CIRCULATION

Pour illustrer les impacts de la congestion sur les vitesses de circulation, l'heure de pointe du soir a été retenue. Elle est particulièrement caractéristique des difficultés rencontrées par les automobilistes.

Dans la configuration actuelle, à Grossereix, en 2025 sans aménagement, la carte ci-dessous représente les ralentissements les plus importants localisés :

- au niveau des deux bretelles de sortie 28 de l'A20 (en provenance du nord comme du sud), où l'on constate des blocages complets et des remontées de file importantes. Ces ralentissements ont un impact sur la circulation sur l'A20, notamment dans le sens Sud - Nord, avec un abaissement de la vitesse en dessous de 70 km/h entre les échangeurs 29 et 28 ;
- sur la RN520, sur l'ensemble de la section allant du giratoire Gordini vers l'A20, avec une vitesse moyenne inférieure à 30 km/h alors que la limite est de 80 km/h ;
- autour du giratoire Gordini, avec des vitesses de circulation anormalement basses, en dessous de 30 km/h et parfois en dessous de 15 km/h.

VITESSE MOYENNE À L'HEURE DE POINTE DU SOIR





Carriero & Imán





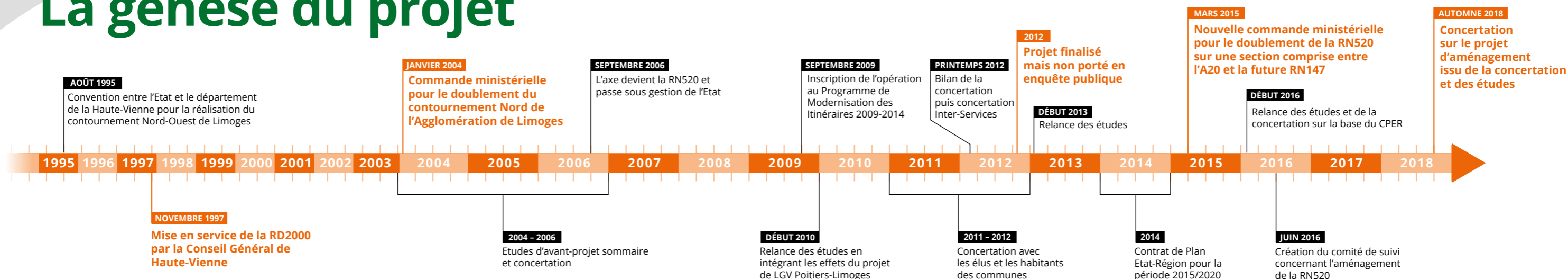
Le doublement de la RN520 : pourquoi et comment ?

Avec la mise en service de l'A20 en 1990, la réalisation d'un contournement Nord de Limoges est devenue un enjeu évident pour l'agglomération de Limoges. Dès les premières réflexions, les décideurs locaux identifient le modèle d'un axe à 2 x 2 voies comme la solution la plus pertinente. Ainsi, la convention du 22 août 1995 entre l'Etat et le département de la Haute-Vienne prévoyait la réalisation de la RD2000 par le Département, puis son doublement par l'Etat. Les emprises nécessaires avaient alors été réservées au Sud de l'axe pour procéder à cette évolution.

Avec le succès de l'A20, la nécessité de finaliser la RCEA et le développement économique du Nord de Limoges, le besoin de doubler l'axe RN520 est désormais clair. Le principe de réalisation – un élargissement au Sud – est lui aussi partagé par tous. Reste désormais un point central : comment concilier la vocation de transit de l'axe national RN520 avec les besoins de desserte locale ?

C'est cette dualité « axe national / axe local » qui a fait la difficulté du projet et a nécessité plusieurs temps successifs d'études et de concertations. Les études approfondies avaient pour ambition de prendre en compte les attentes des différents acteurs.

La genèse du projet



UNE VOLONTÉ ANCIENNE ET PARTAGÉE

Dès la convention de 1995, la réflexion sur le contournement Nord-Ouest de Limoges est collective. L'Etat et le département de la Haute-Vienne sont les premiers acteurs à porter le dossier. La communauté d'agglomération Limoges-Métropole est également un interlocuteur important du dossier, en raison du caractère essentiel de l'axe pour le développement de son tissu économique. L'échelon communal est lui aussi concerné ; en effet, comme il a été montré précédemment, la RN 520 est non seulement un axe de transit, mais aussi un outil de desserte du territoire. Enfin, la Région Limousin puis Nouvelle-Aquitaine sont concernées puisqu'elles ont inscrit le projet dans les contrats de plan Etat-Région.

Cette volonté commune avait trouvé une première concrétisation dans **un projet étudié de 2004 à 2012**. Celui-ci confirme le doublement par le Sud, en utilisant les réservations foncières constituées lors de construction de l'axe bidirectionnel.

LE PROJET DE 2012

Grands principes du projet

Les principaux aspects de ce projet étaient les suivants :

- Une section de 13,7 km, comprise entre l'A20 et la RN141.
- La construction de 2 nouvelles voies au Sud de l'axe existant.
- L'ajout d'un tourne-à-droite sur l'échangeur du Breuil,
- Le maintien des deux échangeurs de Bellegarde et d'Anglard.
- La création d'un échangeur avec la RD35.
- La suppression du carrefour giratoire de la Zone Industrielle Nord et son rétablissement par :
 - la création d'une voie de communication en passage inférieur sous le contournement pour raccorder les deux secteurs de la Zone Industrielle ;
 - la création d'un nouvel échangeur pour la desserte du Malabre.
- La reconfiguration de l'échangeur de Grossereix en échangeur autoroutier complet.

4 acteurs réunis pour améliorer le contournement Nord-Ouest de Limoges



La concertation

Dès son origine, le projet a été co-construit par l'Etat, le Conseil Général et Limoges-Métropole. A partir de 2007, une concertation s'engage avec une présentation le 4 juillet à Chaptelat et des échanges avec les représentants de la commune Rilhac-Rancon : élus municipaux et Association pour la Défense des Usagers et Riverains de Grossereix (ADUR). Plusieurs rencontres techniques réunissent les différents acteurs du dossier en 2010 et 2011. Elles aboutissent en août 2011 à une solution qui recueille l'aval de l'ensemble des parties. Ce projet est présenté aux conseils municipaux de l'ensemble des communes concernées. Une consultation du public est menée dans le cadre réglementaire de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme (depuis renommé article L103-2). C'est au cours de cette consultation que se déroule une réunion publique le 16 février 2012 à Chaptelat, dont ont été informés les habitants de l'ensemble des communes concernées. Afin d'approfondir les échanges, la DREAL a ensuite organisé deux ateliers « questions / réponses ». Des rencontres auprès de particuliers ont aussi eu lieu sur des sujets plus spécifiques.

La concertation inter-services* qui a suivi ces échanges a mis en lumière plusieurs points de difficultés et a conduit l'Etat à repousser l'enquête publique, initialement prévue en 2012.



La concertation a donné lieu à des échanges très fréquents de 2007 à 2012. A gauche, la réunion publique de Chaptelat. A droite, La Une du Populaire du Centre du 15 décembre 2011.

* Concertation inter-services : procédure visant à recueillir les avis des différents services



La Voie de Liaison Nord, un équipement dont la prise en compte a été réclamée par les acteurs locaux

LE CPER 2015-2020 : UNE NOUVELLE DONNE

La commande ministérielle et le nouveau périmètre d'étude

Le 10 mars 2015, la commande ministérielle du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche donne un nouveau cadre à l'aménagement de la RN520 en donnant la priorité à la section comprise entre l'échangeur de Grossereix et le futur échangeur avec la RN147, afin de répondre aux enjeux majeurs mis en évidence à l'Est de la RN520. L'aménagement à 2x2 voies de cette section constitue donc le projet porté à cette concertation.

Le montant global des travaux présenté dans le présent dossier est estimé à environ 75 millions d'euros.

Le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 entérine cette commande en listant la RN520 parmi les 26 projets inscrits pour cette période. Ainsi confirmé, le projet présente désormais les grands principes suivants :

- le doublement de l'axe par le Sud, conformément au projet initial ;
- une section à aménager redimensionnée à 7,5 km ;
- la mise en sécurité de l'échangeur d'Anglard ;
- la suppression du carrefour giratoire de la ZI Nord, dit de Gordini, auquel se substitue un système d'échange intégrant un passage inférieur sous la RN520 complété d'un nouvel échangeur au niveau du Malabre/Les Cambuses ;
- la reconfiguration de l'échangeur de Grossereix en nœud autoroutier complet A20/RN520 et la réalisation de la bretelle C2 permettant de relier la rue Jacques Godet à ce nœud ;



* Fédération Limousin Nature et Environnement ; Association pour la Défense des Usagers et Riverains de Grossereix ; Association RN147 - D2000 ; Association Couzeix en Mouvement.

- le maintien de la liaison entre les 2 giratoires actuels de Grossereix permettant de maintenir la desserte du hameau du même nom.

Un financement initial, précisé au CPER, est assuré à 100 % par l'État, pour un montant de 24,9 millions d'euros.

Une nouvelle phase d'études et de concertation

Dès 2013, la relance des études a aussi été celle de la concertation. Les acteurs locaux, qu'il s'agisse des collectivités ou des associations, ont été associés aux réflexions de la DREAL. Avec la nouvelle commande ministérielle de mars 2015, le cadre des échanges est précisé. Le Préfet de Haute-Vienne met en place en juin 2016 le « comité de suivi pour l'aménagement de la RN520 dans sa section comprise entre l'autoroute A20 et la RN147 aménagée ». La mission première de ce comité est l'information des acteurs du territoire sur l'avancement du projet. Sous la présidence du Préfet du département de la Haute-Vienne, il regroupe en son sein les parlementaires et les élus locaux des territoires concernés, les représentants des chambres consulaires et de la SAFER, des représentants associatifs*, des représentants des services locaux de l'État et des représentants de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Les études ont fait l'objet d'importantes mises à jour. Afin de mettre à jour les données disponibles, de nouvelles investigations ont été menées sur le trafic, l'acoustique, l'hydraulique et le milieu naturel.

Les études ayant conduit à la finalisation de ce projet et du présent dossier sont financées par l'État en dehors du cadre du CPER.

La prise en compte des principales demandes des acteurs locaux

La concertation a déjà fait évoluer le projet. Ainsi, plusieurs éléments du projet présenté dans le présent dossier trouvent leur origine dans les demandes des différents acteurs :

- accès direct à la Zone Industrielle Nord par un passage sous la RN520 ;
- prise en compte et connexion de la RN520 à la Voie de Liaison Nord (VLN) réalisée par l'agglomération ;
- rapprochement du demi-échangeur Nord du Malabre en direction de la zone commerciale Family Village ;
- mise en place d'une concertation publique sur le parti d'aménagement proposé en 2018.

La solution technique retenue : le doublement sur place

OBJECTIF N°1

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LE CONFORT DES USAGERS

La configuration actuelle de la RN520 est propice à des comportements de dépassement des vitesses maximales autorisées (90 km/h à sa mise en service et 80 km/h depuis le 1er juillet 2018). En effet, l'axe est large, avec de grands dégagements et une visibilité importante. En conditions de trafic normales, il est confortable. De plus, les zones habitées sont éloignées ou peu visibles. La combinaison de ces facteurs favorise les vitesses excessives. Facteur aggravant, les possibilités de dépassement sont inexistantes, ce qui engendre des accidents liés aux dépassements de files.

Un radar fixe a été installé en juillet 2006 à environ 3 km à l'Ouest de Grossereix pour tenter d'endiguer ces comportements. Une évolution positive du nombre d'accidents graves et de tués a depuis été observée. Les chiffres ne permettent pas d'affirmer catégoriquement un rapport de cause à effet.

Entre 2001 et 2010, 47 accidents ont eu lieu sur l'ex RD 2000 devenue RN 520. Ils ont provoqué le décès de 7 personnes, 54 blessés graves et 61 blessés légers. La comparaison avec les données nationales met en évidence un axe où les accidents sont particulièrement fréquents. En cela, la RN520 se distingue du reste de la RCEA, qui se caractérise au contraire par des accidents peu nombreux mais particulièrement graves. Pour ces raisons, la section A20-Anglard était classée en 2013 comme une « section à risque anormal » (voir tableau issu de l'étude « SURE » ci-dessous).

La dangerosité naît aussi de la congestion. Ainsi, les remontées de file depuis la RN520 au niveau de l'échangeur 28 ont pour conséquence des risques de collision sur l'A20.

Période	2000 à 2006	2007 à 2015
Nombre d'accidents graves	10	6
Nombre de blessés hospitalisés	4	8
Nombre de tués	9	1

LES TRAVAUX, UN ENJEU PARTICULIER

La phase de travaux sera un point critique et l'Etat y porte un intérêt particulier. Malgré l'importante réservation foncière au Sud de l'axe, les aménagements seront réalisés à proximité immédiate d'un trafic très dense, ce qui peut avoir des conséquences à plusieurs niveaux :

- sécurité des usagers et des personnels chargés des travaux ;
- congestion du trafic sur l'axe RN520, particulièrement important pour l'activité économique du cadran Nord de l'agglomération ;
- report de trafic vers des zones résidentielles dont les voiries et l'urbanisme ne sont pas adaptés.

OBJECTIF N°2

RÉDUIRE LES NUISANCES SUBIES PAR LES RIVERAINS ET LES USAGERS

Le tracé retenu à la création de la RN520 évite les principales poches d'urbanisation du Nord de Limoges. Cependant, des hameaux de petites tailles se trouvent à proximité immédiate de l'axe : à Anglard, aux Planchettes, au Malabre et aux Cambuses. La situation de la route en contrebas des habitations ou derrière des merlons, ainsi que la présence d'un couvert végétal en haut des talus, tendent à réduire l'impact sonore de l'infrastructure. Les dépassements des seuils acoustiques existent mais ils sont très localisés.

L'augmentation prévisible des trafics routiers sur la RN520 aura pour effet de dégrader l'environnement sonore.

Surtout, le doublement d'une route existante modifie l'ambiance acoustique de ses abords. De ce fait, la loi impose le respect de certains seuils. Dès lors, le doublement de la RN520 doit s'accompagner de protections acoustiques qui permettront de concilier le développement de l'urbanisation et la croissance des déplacements.



Écrans acoustiques en région bordelaise



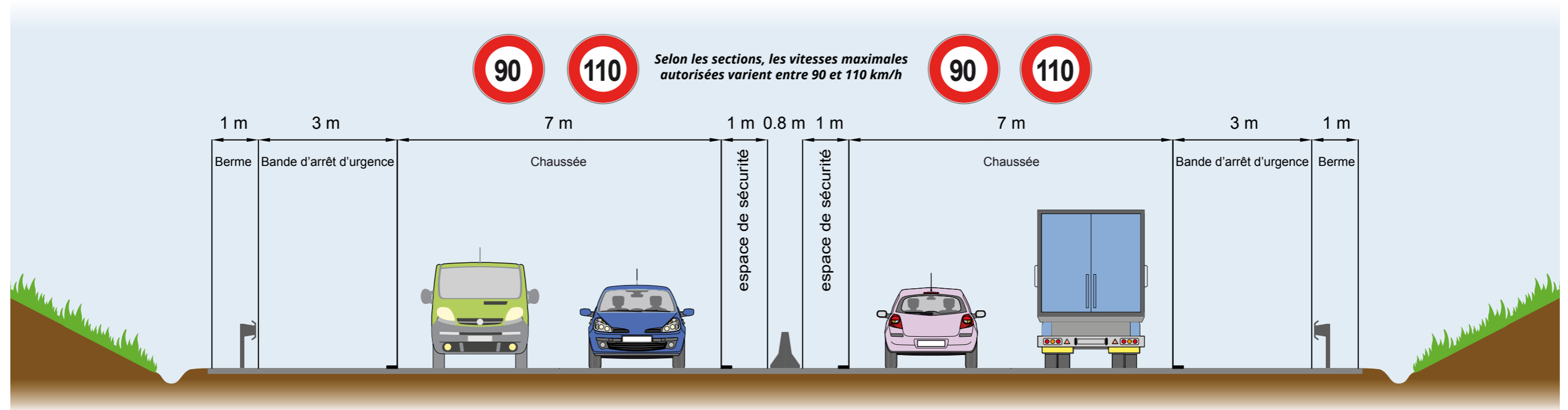
Les lignes droites de la RN520 favorisent certains comportements à risque.



Exemple de route express avec échangeurs dénivelés

OBJECTIF N°3 RÉPONDRE AUX BESOINS DE TRANSIT TOUT EN MAINTENANT UNE DESSERTE DU TERRITOIRE SATISFAISANTE

Maillon de la Route Centre-Europe Atlantique, l'aménagement de la RN520 doit lui conférer des caractéristiques autoroutières. Dans le même temps, l'axe dessert actuellement finement le territoire et l'ensemble des acteurs locaux se sont accordés sur l'importance de préserver cette fonction.



Vue en coupe-type du projet d'aménagement (configuration pour le secteur Le Malabre - Anglard).

L'INTÉRÊT POUR LA SÉCURITÉ ET LA FLUIDITÉ DU TRAFIC

Le doublement de la RN520 et sa qualification en route express permettront d'apporter un bénéfice significatif en sécurité et en confort. La séparation des deux sens de circulation est un facteur majeur pour réduire la fréquence et la gravité des accidents, de même que la présence de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre des voies de circulation.

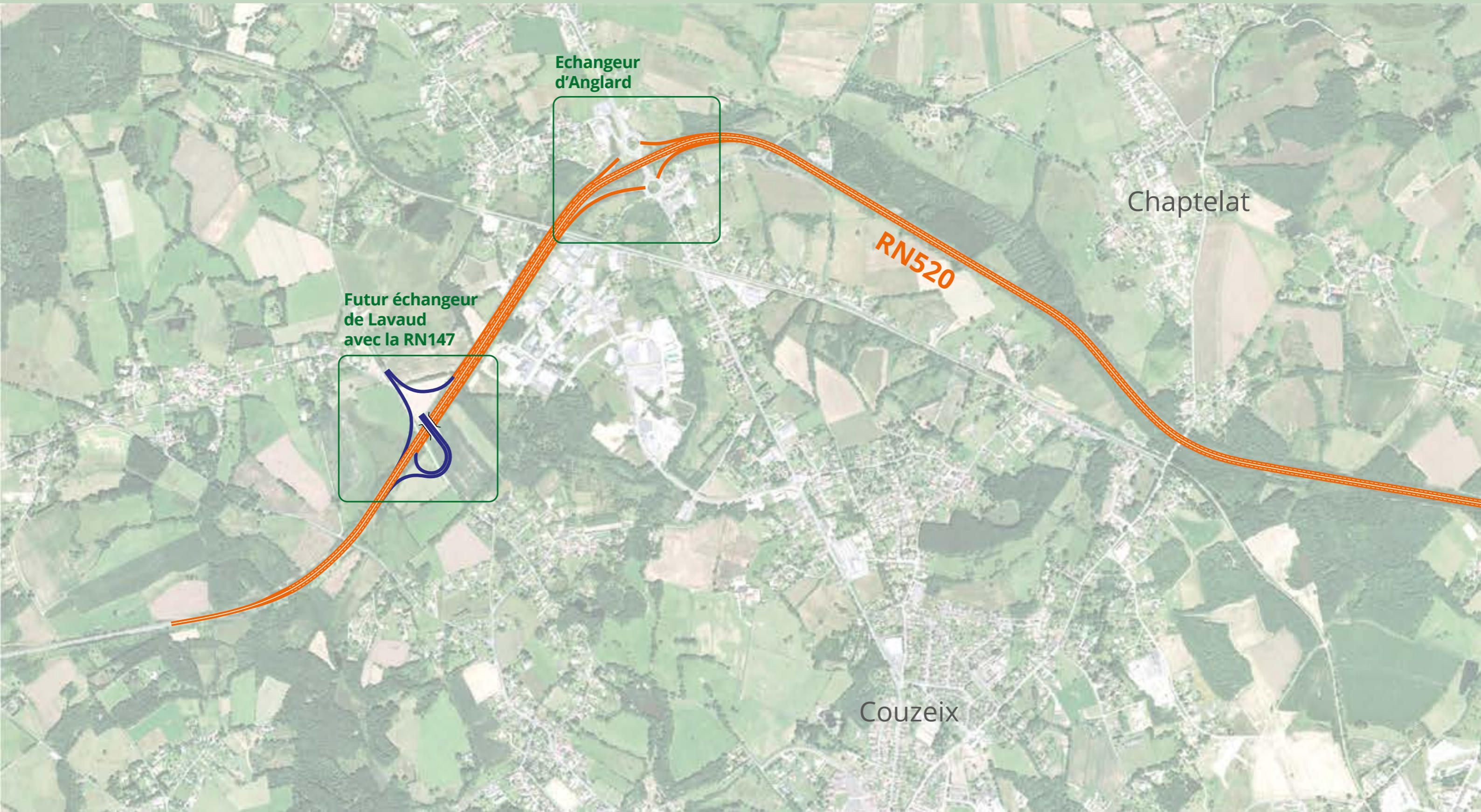
Des bretelles de sortie plus performantes sont aussi des facteurs positifs pour la fluidité sur l'axe. En effet, des bretelles mal conçues conduisent à des remontées de file qui perturbent le trafic sur la section courante. Dans le cadre du projet présenté par la DREAL, il est notamment prévu de reconfigurer l'échangeur de Grossereix pour en faire un véritable nœud autoroutier. Ce phénomène de remontée de file se produit également au niveau du rond-point Gordini, malgré la présence de 2 shunts* au Nord. Son remplacement par deux demi-échangeurs permettra aux véhicules d'entrer et de sortir sans affecter la circulation sur la section principale de la RN520.

PRINCIPES GÉNÉRAUX DU DOUBLEMENT DE LA RN520

Le projet retenu est une mise à 2 x 2 voies de la RN520 par le côté Sud de l'axe existant. Il présente les caractéristiques suivantes :

- Le nouvel axe autorisera une vitesse maximale de 110 km/h sur la section à 2 x 2 voies allant d'Anglard au Malabre, à l'exception des bretelles d'entrée et de sortie.
- Les sections allant du Malabre à l'A20 et de Lavaud à Anglard seront limitées à 90 km/h en raison de contraintes géométriques plus importantes et de la succession de bretelles.
- Chaque chaussée de circulation sera portée à 7 mètres, auxquels s'ajoutent une bande d'arrêt d'urgence de 3 mètres. La largeur totale de l'infrastructure de talus à talus sera de 27 mètres environ.
- Tous les ouvrages de franchissement seront doublés.
- Les carrefours plans sont supprimés et remplacés par des échangeurs.

* Shunt : contournement d'un rond-point par une voie destinée aux usagers souhaitant tourner à la première branche suivant leur insertion.



Echangeur
d'Anglard

Futur échangeur
de Lavaud
avec la RN147

RN520

Chaptelat

Couzeix



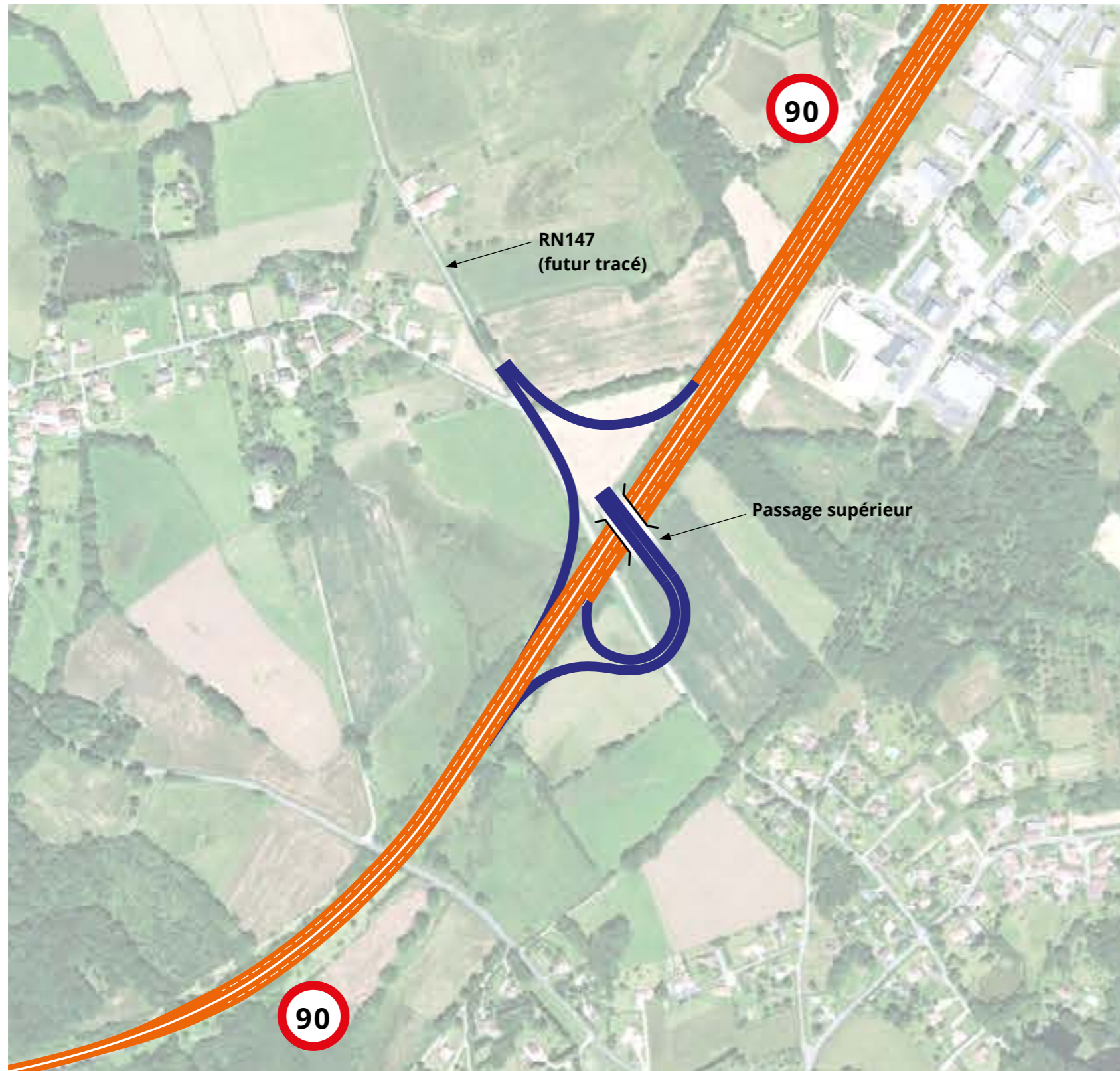
Le parti d'aménagement proposé

Le nouveau parti d'aménagement proposé est le fruit d'un important travail d'itération coordonné par l'Etat, avec l'appui de ses bureaux d'études. Plusieurs évolutions successives ont abouti à une proposition répondant aux différentes exigences des acteurs du projet : augmentation de la capacité, réduction des temps de trajet, dessertes locales et respect de l'environnement et du cadre de vie.

Les caractéristiques générales de l'ouvrage étant rappelées ci-contre, les pages suivantes ont pour but d'expliquer le fonctionnement des points d'échange et de mettre en évidence les effets de cet aménagement. La concertation doit permettre de vérifier que le parti d'aménagement proposé répond effectivement aux attentes des usagers en termes de mobilités et que l'ensemble des enjeux locaux ont bien été pris en compte.

Les points clés de l'aménagement

SECTEUR LAVAUD



Le secteur de Lavaud est actuellement dénué d'échangeur. La plus longue section de la RN520 est en effet celle qui s'étend de l'échangeur d'Anglard à la sortie vers l'aéroport, dans le secteur de Bellegarde.

L'échangeur avec la future RN147 (projet de mise à 2x2 voies de la RN147 Nord Limoges)

Cet échangeur, non inclus dans le projet de doublement de la RN520, sera réalisé dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RN147 Nord Limoges. Dans un premier temps, un raccordement provisoire de la RN147 à la RN520, non doublée, sera réalisé. Les travaux de doublement de la RN520 viendront, ensuite, finaliser les bretelles de l'échangeur de Lavaud.

L'aménagement vise avant tout à relier la RN520 à la RN147, dont le nouveau tracé débouche dans le secteur de Lavaud. Il présente une particularité notoire : la RN147 s'arrêtera au niveau de la RN520. Les usagers s'inséreront sur l'axe, soit en direction de la RN141, soit en direction de l'A20.

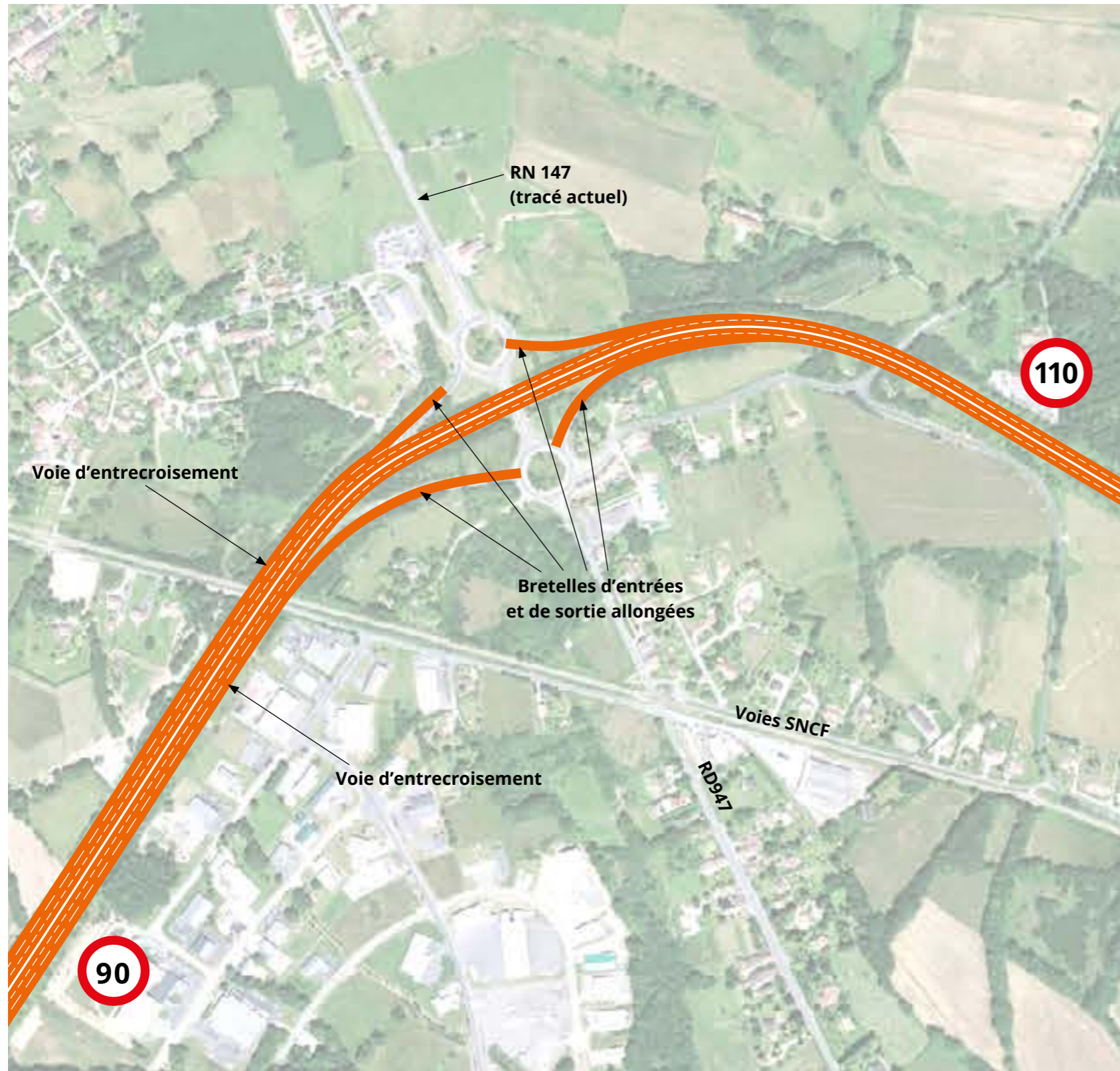
Le nouvel échangeur sera réalisé à hauteur de l'actuelle route de la Cidrerie. Côté nord, il est constitué de 2 branches symétriques. Côté sud, le nouvel axe de la RN147 franchira la RN520 par un passage supérieur ; l'insertion sur la RN520 en direction de l'Est se fait par une entrée en boucle avec un faible rayon.

En raison de la faible distance séparant les échangeurs de Lavaud et d'Anglard, des voies d'entrecroisement seront réalisées de chaque côté de l'axe. La RN520 présentera donc une configuration à 2 x 3 voies sur toute cette section.

La transition avec la section bidirectionnelle

La section aménagée à 2 x 2 voies prendra fin quelques centaines de mètres au sud-est de l'échangeur de Lavaud. Le rabattement de 2 à 1 voie sera mis en place sous la forme d'un biseau. Cette transition marquera aussi un changement de vitesse : sur tout le linéaire qui s'étend de Lavaud jusqu'au Malabre, la DREAL prévoit une limitation de vitesse à 90 km/h ; sur la section bidirectionnelle, la vitesse sera maintenue à 80 km/h, conformément aux dispositions légales entrées en vigueur au 1^{er} juillet 2018.

SECTEUR ANGLARD



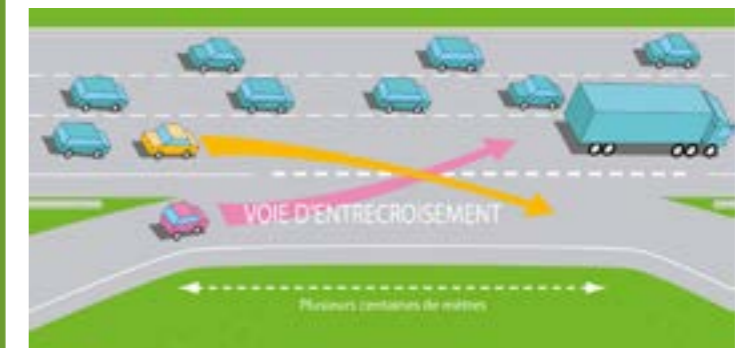
L'échangeur d'Anglard, dans sa configuration actuelle (la RN147 passant au-dessus de la RN520), fonctionne de manière satisfaisante du point de vue des dessertes, assurant notamment l'échange entre la RN147 et la RN520.

Il pose en revanche un problème de sécurité et de confort. En effet, les voies de décélération et d'accélération sont non-conformes, présentant des longueurs trop faibles.

Au niveau de cet échangeur, les travaux consisteront donc essentiellement dans **une modification des branches pour améliorer la sécurité et la visibilité.**

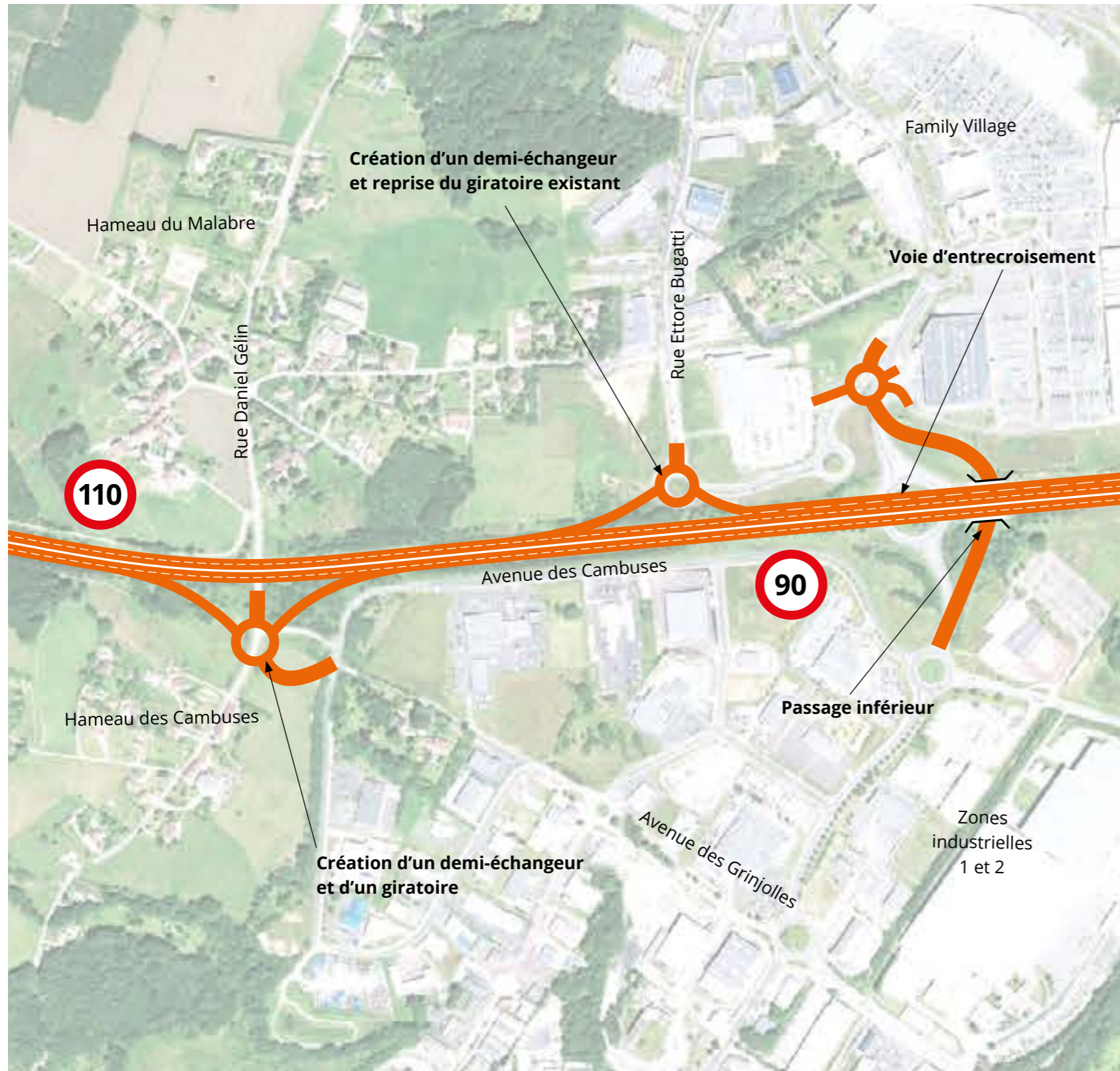
La longueur de la travée de l'ouvrage d'art est suffisante pour réaliser le doublement sans avoir à en modifier les piles.

LES VOIES D'ENTRECROISEMENT : POURQUOI ET COMMENT ?



Derrière ce vocable technique se cache un équipement que chaque usager de la route a déjà rencontré. Lorsque une bretelle d'entrée et une bretelle de sortie se succèdent de trop près, l'aménageur a l'obligation de réaliser une voie d'entrecroisement, qui est la fusion de ces deux bretelles. La voie d'entrecroisement sert à la fois pour l'accélération et la décélération des véhicules.

SECTEUR MALABRE



Actuellement, le secteur se caractérise par la présence d'un passage supérieur (la rue Daniel Gélin) et du giratoire Gordini. Si cette configuration facilite le franchissement nord-sud, elle pose en revanche deux problèmes :

- La traversée de la RN520 au niveau de la rue Daniel Gélin impacte fortement le cadre de vie des habitants du hameau du Malabre.
- Le giratoire Gordini est saturé aux heures de pointe, ce qui explique en partie les dysfonctionnements de la RN520.

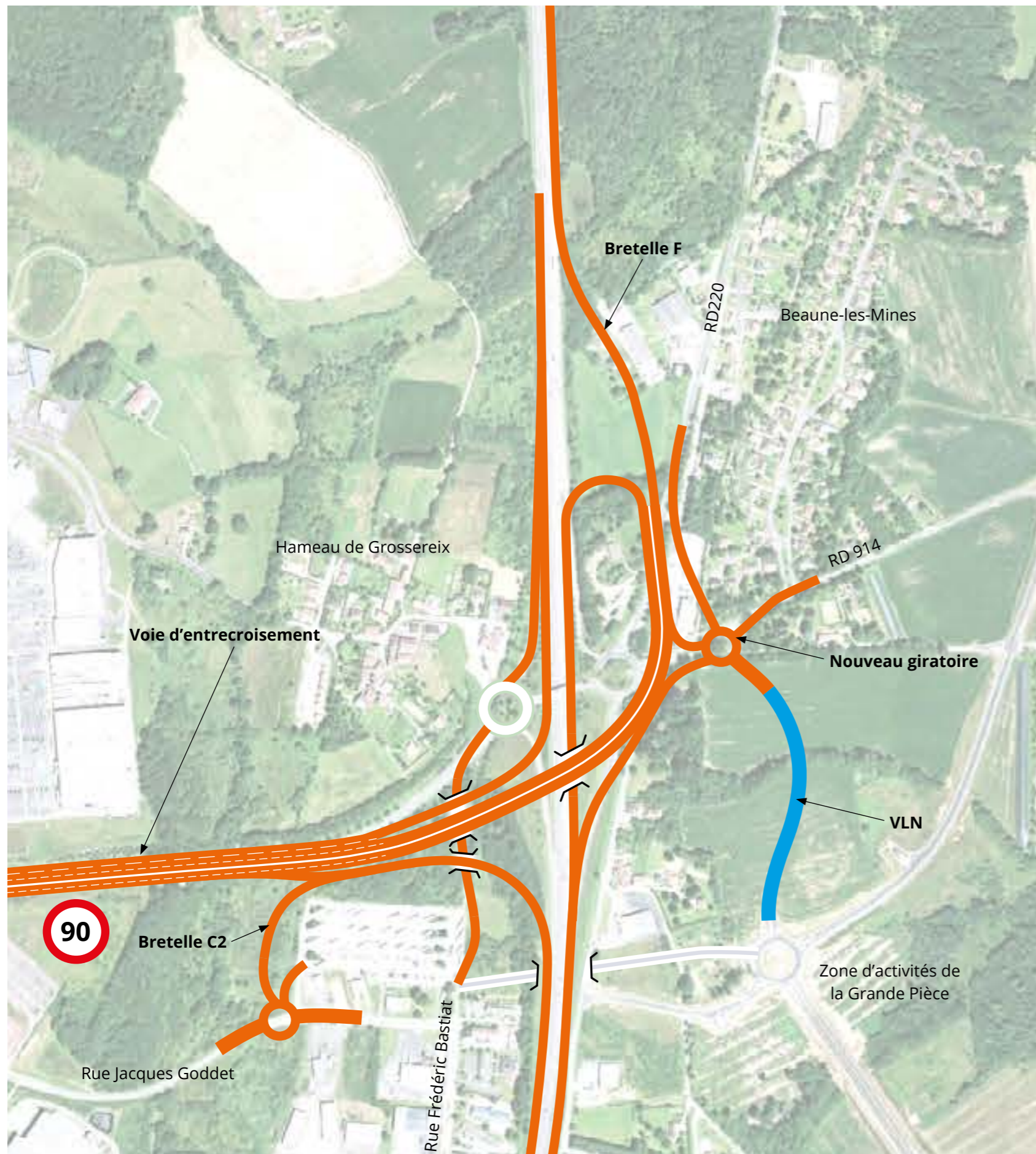
Création de 2 demi-échangeurs

La création de 2 demi-échangeurs plutôt que d'un échangeur complet s'explique essentiellement par la volonté partagée de la DREAL et des acteurs locaux de préserver le cadre de vie du hameau du Malabre :

- La traversée en passage inférieur sera déportée vers l'est, et reliera désormais les zones industrielles 1 et 2 au sud, à la zone industrielle 3 et Family Village au nord. La liaison entre ces zones d'activités n'aura donc plus d'impact sur des habitations.
- Le demi-échangeur nord se rapprochera de Family Village. Ainsi les personnes se rendant dans ce secteur depuis l'A20 n'auront pas à traverser le hameau du Malabre pour accéder aux commerces.
- Pour le demi-échangeur sud, un giratoire sera créé à proximité du carrefour entre la rue Daniel Gélin et l'avenue des Grinjolles. Pour le demi-échangeur nord, le giratoire existant à l'extrémité de la rue Ettore Bugatti sera réutilisé.
- Entre l'entrée sur la RN520 à Grossereix et la sortie sur le demi-échangeur nord du Malabre (vers Family Village), la faible distance justifiera la mise en place d'une voie d'entrecroisement. Du côté sud de la RN520, la distance plus importante entre le demi-échangeur et l'A20 n'imposera pas cette configuration.

Accès à Family Village et à la zone industrielle Nord

- La configuration en demi-échangeurs complétés par un passage inférieur nécessitera d'emprunter certaines voiries secondaires.
- Ainsi, un usager circulant de la RN141 vers Family Village quittera la RN520 par le demi-échangeur sud, puis empruntera l'avenue des Cambuses jusqu'au futur passage inférieur.



SECTEUR GROSSEREIX

- La facilitation de l'échange entre l'A20 et la RN520 répond à l'objectif de continuité du transit sur la Route Centre Europe Atlantique. La transition entre les axes se fait désormais sans giratoire, quel que soit le sens de circulation.
- Pour cela, l'échangeur de Grossereix sera intégralement reconfiguré avec notamment la création d'un passage supérieur au-dessus de l'A20, au sud du passage supérieur actuel.
- Un nouveau giratoire sera créé à l'est de l'A20, en remplacement du giratoire existant. Localisé sur la RD914, un peu plus à l'est que le giratoire actuel, il permettra de mettre en relation l'A20, la RN520, la voie de liaison nord (VLN) et la RD914.
- La nouvelle bretelle F sera créée pour accéder à l'A20 Nord depuis le nouveau giratoire créé sur la RD 914.
- L'accès au hameau de Grossereix par le giratoire existant à l'ouest de l'A20 sera maintenu. Désormais déconnecté de la RN520, ce giratoire sera en revanche directement relié à la zone industrielle Nord par **un nouveau passage sous la RN520**. Celui-ci permettra un accès direct depuis l'A20 nord vers la rue Frédéric Bastiat qui donne accès au centre routier et à un grand nombre de commerces. Ce passage inférieur sera compatible avec le passage des poids lourds, puisque la hauteur sous ouvrage est de 4,75m. Les véhicules se rendant de l'A20 nord vers les zones industrielles nord 1 et 2 n'auront plus à emprunter aucune section de la RN520.
- La bretelle C2 permettra aux véhicules en provenance du centre routier de s'insérer sur l'A20 en direction du sud. Le positionnement de cette bretelle a été optimisé pour éviter tout impact négatif sur le fonctionnement du centre routier. Un nouveau giratoire sur la rue Jacques Goddet devra faciliter l'accès au centre routier et à cette bretelle C2.
- L'extension de la VLN, réalisée par la communauté d'agglomération Limoges Métropole dans le cadre du projet, jusqu'au nouveau giratoire créé sur la RD914 permettra un meilleur accès à l'A20 sud depuis Beaune-les-Mines.
- Sur la RN520, à partir de Grossereix et jusqu'au Malabre, la vitesse sera limitée à 90 km/h.

Les effets de l'aménagement sur la circulation

UN TRAFIC PLUS FLUIDE, DES DÉPLACEMENTS PLUS RAPIDES

La variante proposée supporte les trafics projetés à l'horizon 2045 aux heures de pointe. Le seul point de difficulté subsistant à cet horizon se situerait sur le giratoire Est en heure de pointe du soir, sur la sortie A20 vers Rilhac-Rancon.

Les simulations réalisées par le bureau d'étude en charge du projet concluent à la validité de l'infrastructure à l'horizon 2045, et a fortiori à plus court terme. Les vitesses moyennes projetées sont très proches des vitesses maximales autorisées, y compris lors des heures de pointe.

Cette fluidité aura des conséquences positives caractérisées par :

- des temps de trajet homogènes quelle que soit l'heure, y compris en hyperpointe ;
- des temps de trajet raccourcis aux heures de pointe sur la plupart des itinéraires.

Sur certains trajets (notamment les plus courts), les temps de parcours sont légèrement dégradés en raison d'allongements des distances. Il s'agit par exemple des trajets entre Beaune-les-Mines et l'A20 sud et entre

Rilhac-Rancon et l'ouest. Ces légers allongements sont compensés par un temps de parcours sécurisé. Surtout, ils affectent de faibles volumes de véhicules, alors que les gains concernent les parcours les plus fréquentés.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AMÉLIORÉE

La séparation des trafics sur chaque voie permet indéniablement d'améliorer la sécurité. Les échangeurs dénivelés (en lieu et place des giratoires et carrefours plans) sont aussi un facteur important puisqu'ils procurent aux usagers un linéaire suffisant pour l'insertion et la décélération des véhicules. L'isolement de la voie (par un grillage de 1,80 m de hauteur et par des glissières de sécurité en béton) a pour objectif de limiter les risques de collision entre les véhicules et les animaux. Cela constitue un élément de sécurité autant qu'une mesure de préservation de la faune. Enfin, la présence d'une bande d'arrêt d'urgence est un élément de sécurité aussi bien pour les usagers que pour le personnel d'exploitation de la RN520.

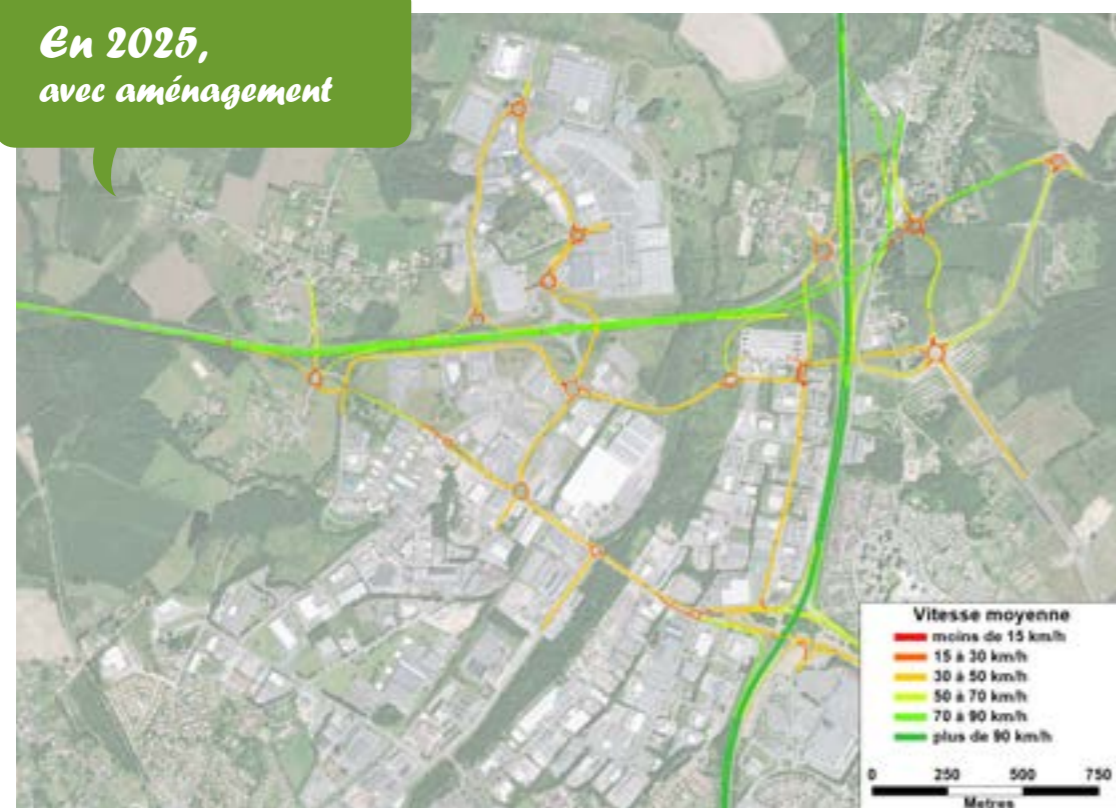
Afin de vérifier ces hypothèses, un bilan de sécurité sera conduit 6 mois après la mise en service de l'aménagement, puis sur une durée plus longue de 3 ans.

LE PROJET MAINTIEN LA DESSERTE DE TOUT LE TERRITOIRE

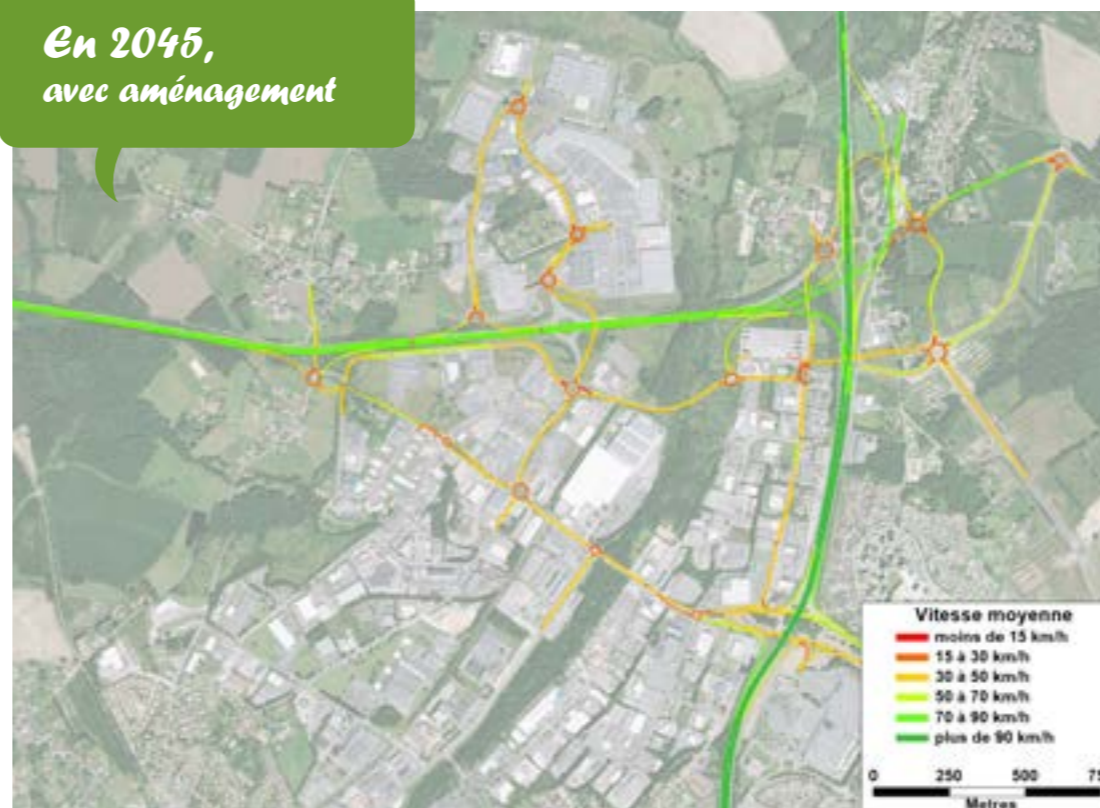
Ce point était au cœur des demandes des acteurs locaux : tout en préservant la qualité de vie des hameaux (et donc en limitant les risques de traversées), il fallait préserver un accès satisfaisant à l'ensemble des secteurs d'habitation et d'activité. C'est ce que permet le projet présenté :

- accès direct à Family Village depuis les deux sens ;
- accès direct à l'A20 Sud pour les usagers venant de l'Est et de la zone industrielle Nord ;
- accès direct à la zone industrielle Nord depuis la sortie Nord n°28 de l'A20 ;
- accès direct à la zone industrielle Nord depuis l'ouest via le demi-échangeur du Malabre ;
- accès direct à l'A20 Nord en venant de la Voie de Liaison Nord (VLN), de la RD914 et de Rilhac-Rancon.

En 2025,
avec aménagement



En 2045,
avec aménagement



DES VITESSES PLUS RÉGULIÈRES

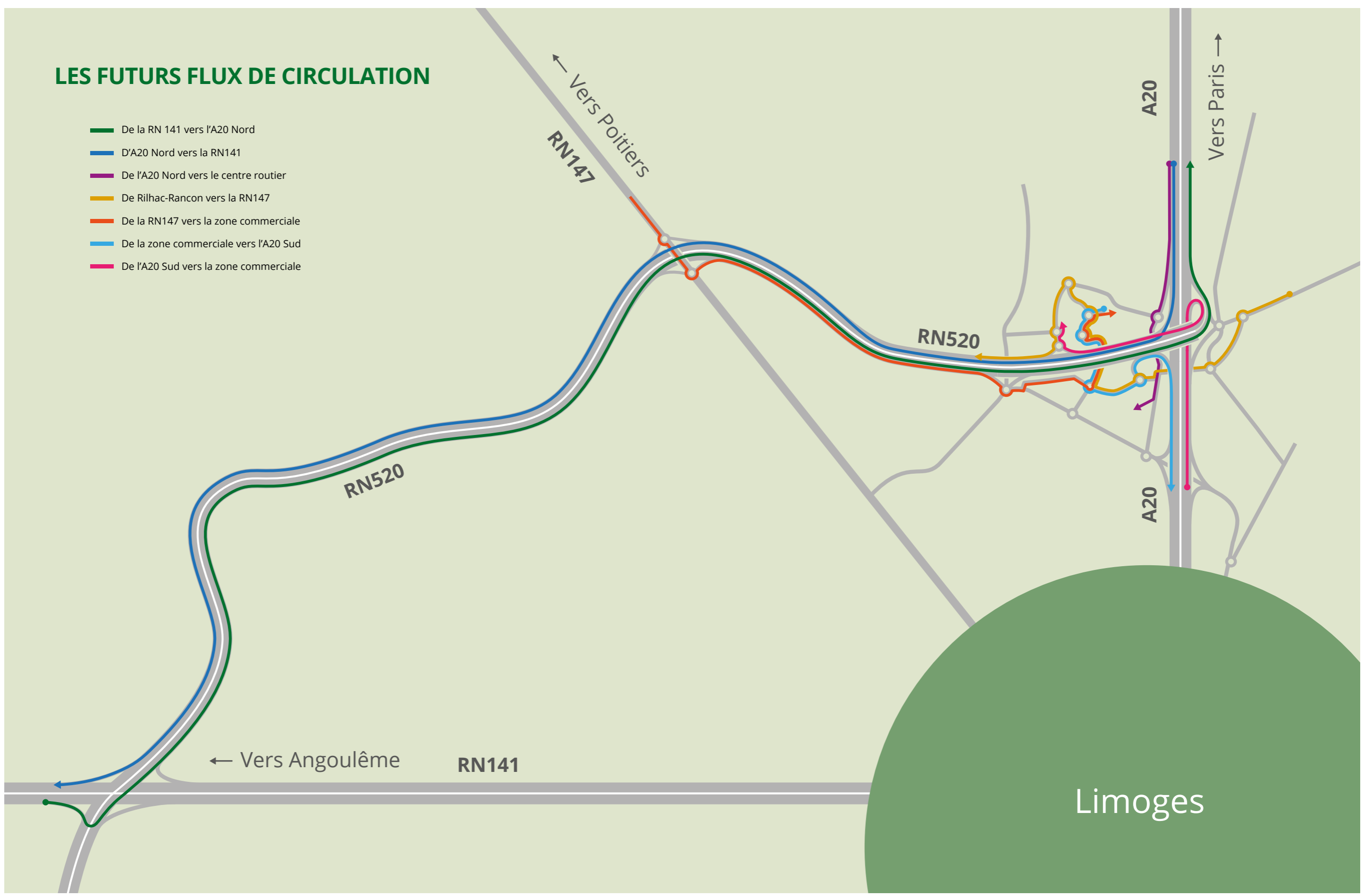
La mise en œuvre de l'aménagement a plusieurs effets favorables en termes de vitesse de circulation. Dès 2025, la RN520 est fluidifiée sur l'ensemble de son linéaire, avec une vitesse conforme aux limitations partout sauf sur une portion de la bretelle allant vers l'A20 sud. Les ralentissements sur l'A20 sont quasiment éliminés, avec seulement un léger phénomène en sortie sud et en entrée nord de l'échangeur n°28 en direction de Rilhac-Rancon et Beaune-les-Mines. La traversée de la RN520 au niveau du Malabre, répartie sur 2 demi-échangeurs, ne constitue plus un point de blocage.

A l'horizon 2045, l'aménagement est capable d'absorber les augmentations de trafic décrites au chapitre 1, ce qui traduit une caractéristique importante : la robustesse de l'aménagement. La modélisation met en évidence des vitesses de circulation quasi-identiques à celles de 2025 sur l'ensemble du réseau.

(*) La modélisation de la configuration actuelle ne tient pas compte de la récente limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles.

LES FUTURS FLUX DE CIRCULATION

- De la RN 141 vers l'A20 Nord
- D'A20 Nord vers la RN141
- De l'A20 Nord vers le centre routier
- De Rilhac-Rancon vers la RN147
- De la RN147 vers la zone commerciale
- De la zone commerciale vers l'A20 Sud
- De l'A20 Sud vers la zone commerciale



Sur les temps de trajet

Les graphiques suivants montrent la durée moyenne de différents trajets à l'horizon 2025 dans le nord-ouest de Limoges, en période d'heures de pointe. Ils tiennent compte des modélisations d'évolutions du trafic.

Les points d'origine et de destination ont été représentés sur la carte.

Sur ces graphiques figurent 2 courbes :

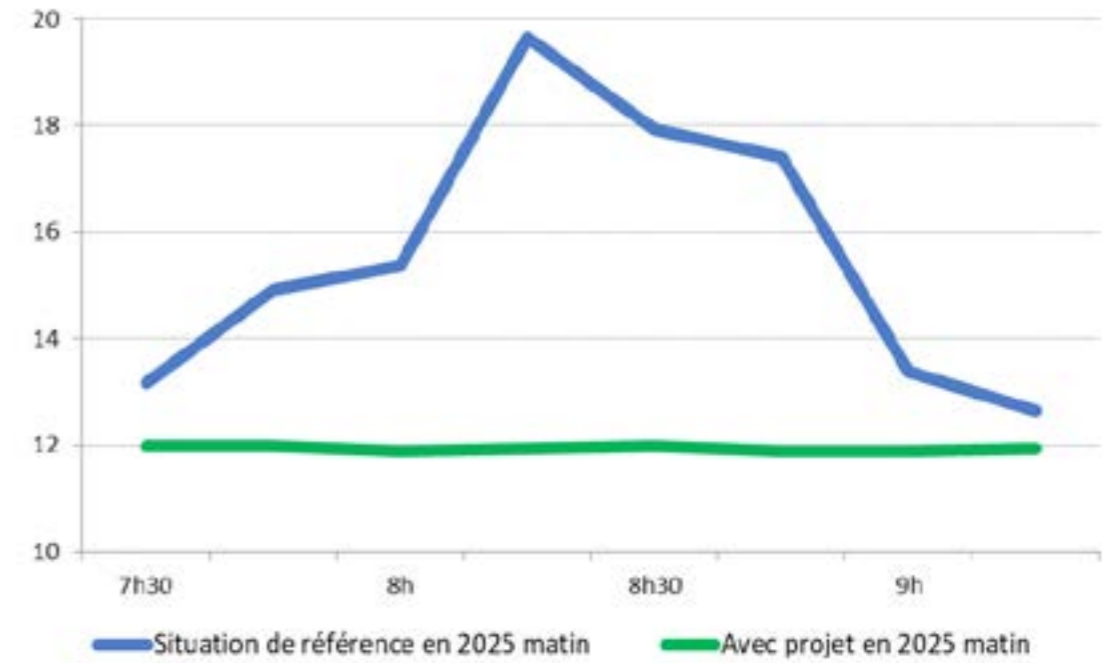
- **En bleu, la situation de référence**, c'est-à-dire l'infrastructure actuelle avec les niveaux de circulation de 2025 ;
- **En vert, le projet** proposé par l'Etat à l'horizon 2025.



ALLER DE L'A20 (NORD) À LA RN141

Au plus fort de la circulation, le temps de trajet vers la RN141 passe de 12 à 20 minutes. La mise en place de l'aménagement permet de fluidifier totalement la circulation et aboutit à un temps de trajet homogène, quel que soit l'heure et donc la quantité de véhicules.

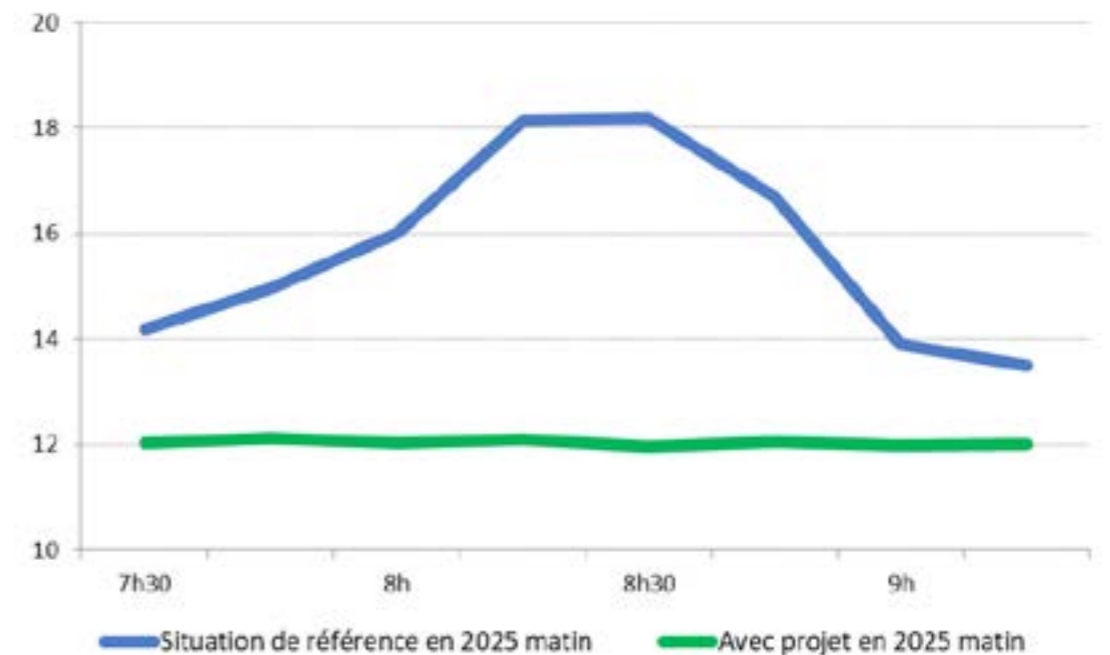
Durée du trajet en minutes

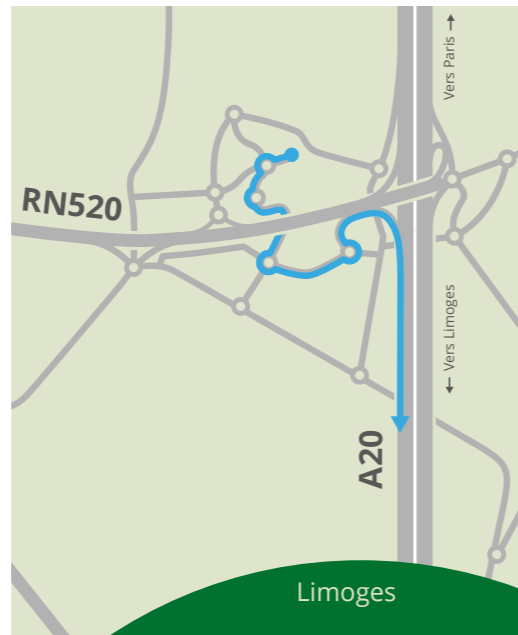


ALLER DE LA RN141 À L'A20

Dans le sens inverse, le pic de circulation intervient presque simultanément, et dans des proportions comparables : le temps nécessaire pour parcourir toute la RN520 passe de 12 à 18 minutes.

Durée du trajet en minutes

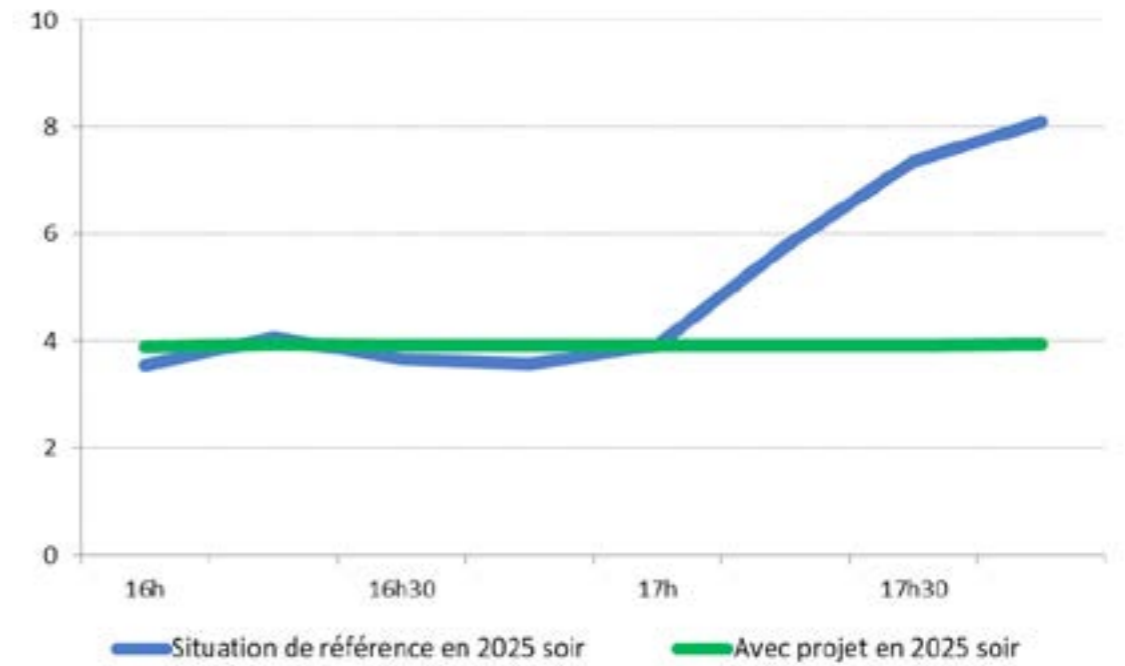




ALLER DE FAMILY VILLAGE VERS L'A20 (SUD)

En évitant le giratoire Gordini, la traversée de la RN520 est facilitée aux heures de pointe. Par rapport à la situation actuelle, les usagers n'empruntent plus la RN520 mais la nouvelle bretelle C2 au niveau du centre routier pour accéder à l'A20 Sud. Là aussi, le temps de trajet est désormais homogène.

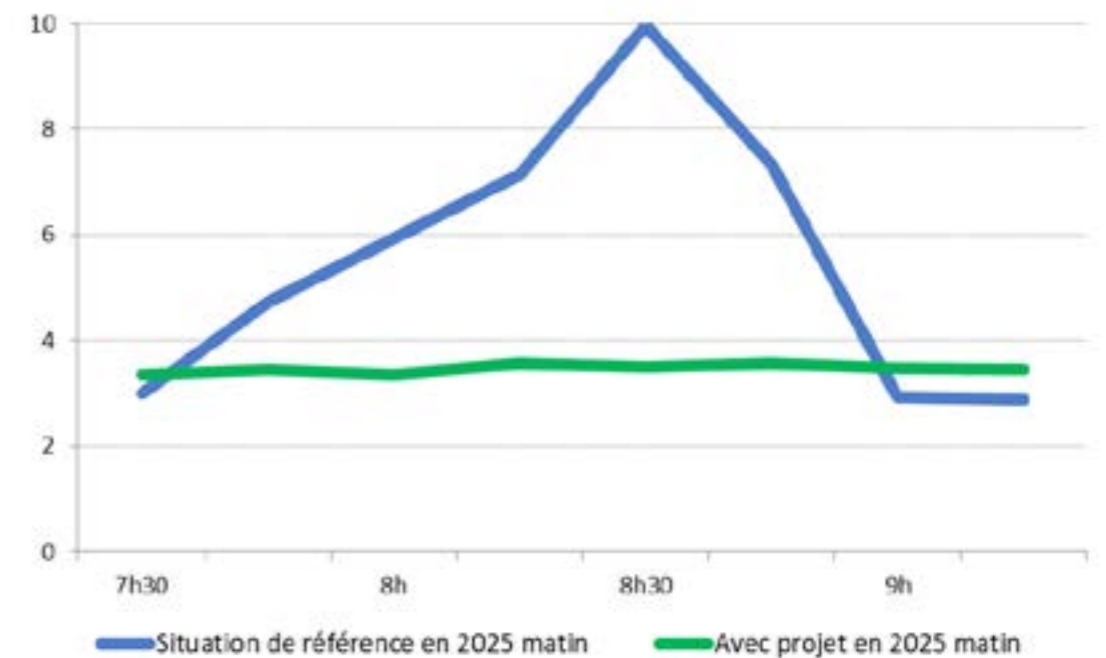
Durée du trajet
en minutes



ALLER DE L'A20 (NORD) AUX ZONES INDUSTRIELLES NORD 1 ET 2

Dans la situation actuelle, pour rejoindre la ZI Nord, les véhicules peuvent sortir à l'échangeur n°28 et accéder par le giratoire de Gordini, ou sortir à l'échangeur n°29 avant de transiter par la rue Frédéric Bastiat. La nouvelle traversée sous la RN520 permettra un accès plus direct au centre routier et à la ZI Nord pour les usagers en provenance de l'A20 Nord par l'échangeur n°28.

Durée du trajet
en minutes



Les effets de l'aménagement sur le milieu naturel

LES ENJEUX ÉCOLOGIQUES

Les corridors et continuités écologiques

Un corridor écologique regroupe plusieurs espaces naturels présentant des conditions favorables au bon déplacement des espèces (et à leur dispersion sur tout le territoire) et donc au maintien de la biodiversité. Les deux principaux corridors écologiques répertoriés sont la Vallée de l'Aurence et le secteur de Bos-Brula / les Planchettes.

En 2015, la Région Limousin a adopté un schéma régional de cohérence écologique ; l'analyse du projet d'aménagement de la RN520 au regard du SRCE a conclu à la compatibilité du projet.

Limoges Métropole a réalisé en 2011 une cartographie de sa « trame verte et bleue ». Ce document met en évidence les continuités écologiques. En l'état actuel, trois « zones de conflit » ont été répertoriées : à proximité des Planchettes, la RN 520 coupe le corridor écologique ; à Anglard, l'axe borde le corridor, par ailleurs sectionné par la RN147 ; dans le secteur de Grossereix, la RN520 franchit l'Aurence, élément important de la trame bleue.

Depuis la présence de la voie en 1997, les espèces se sont adaptées, par exemple en colonisant les abords de l'axe. L'effet de coupure est néanmoins réel puisqu'il constitue un obstacle au déplacement des espèces.

Les zones naturelles inventoriées

La zone d'étude est éloignée de plusieurs kilomètres de tous les sites écologiques d'intérêt situés dans le Nord de l'agglomération :

- Natura 2000 : Le site des Mines de Chabannes et des souterrains des Monts d'Ambazac se trouve à 6,5 km. Plus loin encore, la Vallée du Taurion et la Vallée de la Gartempe sont éloignées de plus de 11 km ;
- zones de protection spéciale : aucune ne figure dans un rayon de 30 km autour de la zone de projet ;
- parcs et réserves : le Parc Naturel Régional « Périgord – Limousin » s'arrête à 11 km de la zone de projet, tandis que la réserve naturelle de la Tourbière des Dagues est distante de plus de 15 km ;
- zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique : aucune ZNIEFF n'est répertoriée dans un rayon de 5 km.

Un enjeu majeur : les milieux humides

Les zones humides constituent des milieux favorables au développement de la biodiversité. Leur inventaire est donc particulièrement important. La principale zone humide concernée par le projet est l'Aurence, traversée peu avant Grossereix. D'autres zones humides sont répertoriées, principalement en bordure des cours d'eau et dans des dépressions créant des prairies humides : ruisseau de Champy, ruisseau de Garragat, captage d'Aureix, ruisseau des Planchettes...



Chênaie dans la zone d'étude



L'Aurence

Habitats naturels, flore et faune

Six formes d'habitats naturels ont été identifiées dans la zone d'étude. Le tableau ci-dessous en présente les principales caractéristiques :

Formations arborées et arbustives sèches Ces bosquets et alignements de haies sont peu nombreux mais importants pour constituer un paysage de bocage. Ils sont peuplés de chênes, de hêtres, de bouleaux, de charmes et de ronciers, plus rarement d'épicéas.	Formations arborées et arbustives humides Dans ces fourrés particulièrement denses, on distingue des formations d'aulnaie-frênaie et de saules roux (notamment en bordure de la voie actuelle).
Formations perturbées de friches Les champs, les terrains vagues et les bords de routes ont une végétation qui leur est propre. On les qualifie de « perturbées » car ils viennent subir des altérations à intervalles réguliers, comme les fauchages. On y trouve surtout des herbacés.	Pelouses acidophiles et formations prairiales Ces pelouses correspondent surtout aux pâturages ovins et bovins. Elles présentent une qualité floristique malgré l'impact de l'agriculture.
Formations de bords des eaux En bon état de conservation, ces formations sont de deux types, souvent mélangés : les mégaphorbiaies et les roselières.	Formations aquatiques Concentrées autour des cours d'eau, ces formations se développent en touffes visibles et en mousses. Elles sont le signe d'une eau fortement nutritive, en raison d'une pollution légère.

En tout, 280 espèces de plantes supérieures avaient été recensées en 2008 dans le cadre du projet initial. Si aucune ne fait l'objet d'une protection au niveau national ou régional, certaines présentes néanmoins un certain degré de rareté. Les études conduites en 2012 ont par exemple mis en évidence le cas du *Sisyrhynchium montanum*.

Les études se sont poursuivies jusqu'à ce jour pour compléter l'inventaire de la faune. Plusieurs espèces sensibles ont été identifiées dans différents habitats :

- la loutre : présente sur tous les cours d'eau ;
- le campagnol amphibie : présent sur les zones humides de l'Aurence et du ruisseau des Planchettes ;
- des insectes inféodés aux zones humides de l'Aurence ;
- des amphibiens présents dans les bassins de rétention, fossés et zones humides traversées ou aux abords de la RN520 ;
- l'agrion de mercure, seulement localisé aux abords du ruisseau des Planchettes ;
- des reptiles et passereaux sur les déblais et remblais de l'axe.

E.R.C. : 3 LETTRES À RETENIR

Depuis la loi dite « Grenelle 1 » du 2 août 2009, le choix de solutions respectueuses de l'environnement est une priorité de tout aménagement. 3 lettres consacrent cet objectif : E pour Eviter, R pour Réduire, C pour Compenser.

L'aménageur doit systématiquement appliquer la procédure suivante lorsque l'infrastructure génère un effet négatif :

- en priorité, chercher à éviter l'impact ;
- ensuite, réduire l'impact négatif ;
- enfin, si aucune des premières options n'est possible d'un point de vue technico-économique, il faut compenser l'impact. Un travail d'étude et de concertation avec les acteurs locaux est alors mis en œuvre pour identifier les mesures compensatoires les plus pertinentes.

LES MESURES DE PRÉSERVATION ENVISAGÉES

Les effets d'un projet routier sont de plusieurs natures. Leur inventaire préalable est au cœur de l'étude d'impact qui sera présentée lors de l'enquête publique. La qualification de ces impacts permet de définir les mesures de préservation de l'environnement adaptées.

Il convient de distinguer les impacts permanents, liés à l'infrastructure, des impacts temporaires, liés au chantier.

- **Principaux impacts permanents** : destruction ou réduction des habitats par le défrichement, imperméabilisation des sols, nuisances sonores, luminosité, risques de collision.
- **Principaux impacts temporaires** : nuisances sonores, présence humaine, vibrations, pollution accidentelle, luminosité, risques de collision (sur une surface souvent plus étendue qu'en phase d'exploitation).

Les mesures d'évitement

Les réservations foncières existent depuis la réalisation de la RD2000. Les capacités d'évitement sont donc réduites puisque le tracé est déjà connu. En revanche, il faut rappeler que le projet initial s'étendait sur environ 14 km. Le projet actuel a été ramené à 7,5 km, ce qui réduit fortement l'impact sur le milieu naturel.

De plus, le linéaire retenu évite certains des principaux secteurs de sensibilité écologique : secteur de Tranchepie, secteur du Mas du Loup, secteur du Coyal.

En phase chantier, le maître d'ouvrage imposera d'arrêter les travaux pendant les périodes les plus sensibles et de ne pas mettre en place d'éclairage permanent. L'extinction des éclairages sera d'ailleurs maintenue pendant l'exploitation pour limiter les perturbations sur les chauves-souris et les oiseaux nocturnes.



Lucane cerf-volant présent dans les haies de chênes



Crapaud calamite identifié dans la zone de projet



Les zones humides sont protégées par plusieurs bassins en terre ou en béton. Ils ont deux objets possibles : d'une part la régulation et la décantation des eaux d'écoulement de l'axe ; d'autre part l'antipollution accidentelle des eaux. Les bassins existants seront améliorés et de nouveaux ouvrages seront aménagés.

Les mesures de réduction

Le principal effet négatif visé est ici le risque de collision. Aussi bien en phase de chantier qu'en exploitation, plusieurs mesures permettent de le limiter : la réduction de l'emprise des travaux, l'isolement des travaux ou de la voie, la réalisation de passages à sec pour la petite et moyenne faune, la canalisation de la grande faune vers les ouvrages de franchissement. Les bassins de rétention actuels seront mis aux normes pour assurer la continuité écologique.

Les travaux de doublement donnent aussi l'opportunité d'améliorer les ouvrages de franchissement existants.

Les mesures de compensation

Le projet impactera notamment des mares peuplées d'amphibiens, pour lesquelles des mesures spécifiques seront définies.

Les diagnostics réalisés par les bureaux d'étude spécialisés mettent en évidence un impact modéré, qui n'est pas de nature à remettre en cause le projet à ce stade. Sous réserve de la mise en place correcte des différentes mesures de réduction et de compensation, ainsi que des mesures de suivis proposés, le projet ne menace pas les habitats et les espèces protégées.

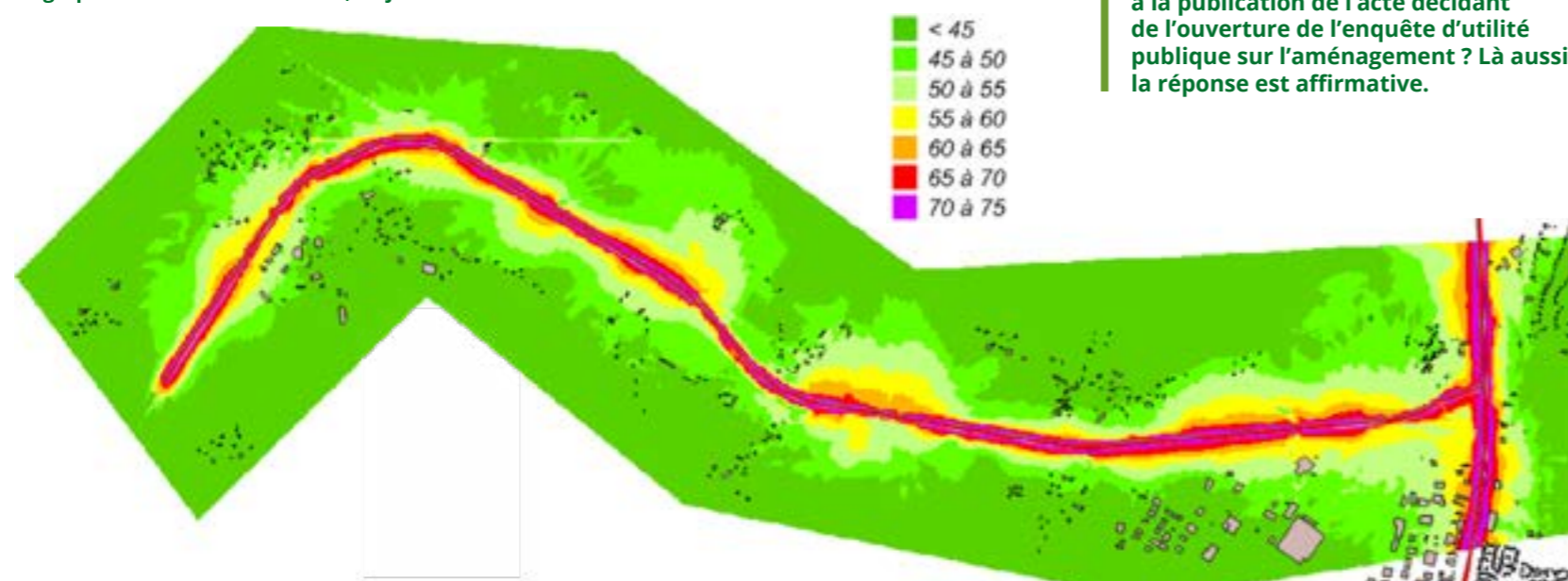
Des mesures plus précises seront définies après l'actualisation de l'impact, particulièrement s'il existe des impacts résiduels. Elles seront présentées au cours de l'enquête publique. Le maître d'ouvrage aura l'obligation de produire des dossiers d'autorisation environnementale en cas de destruction d'espèces protégées.

Les effets de l'aménagement sur le cadre de vie

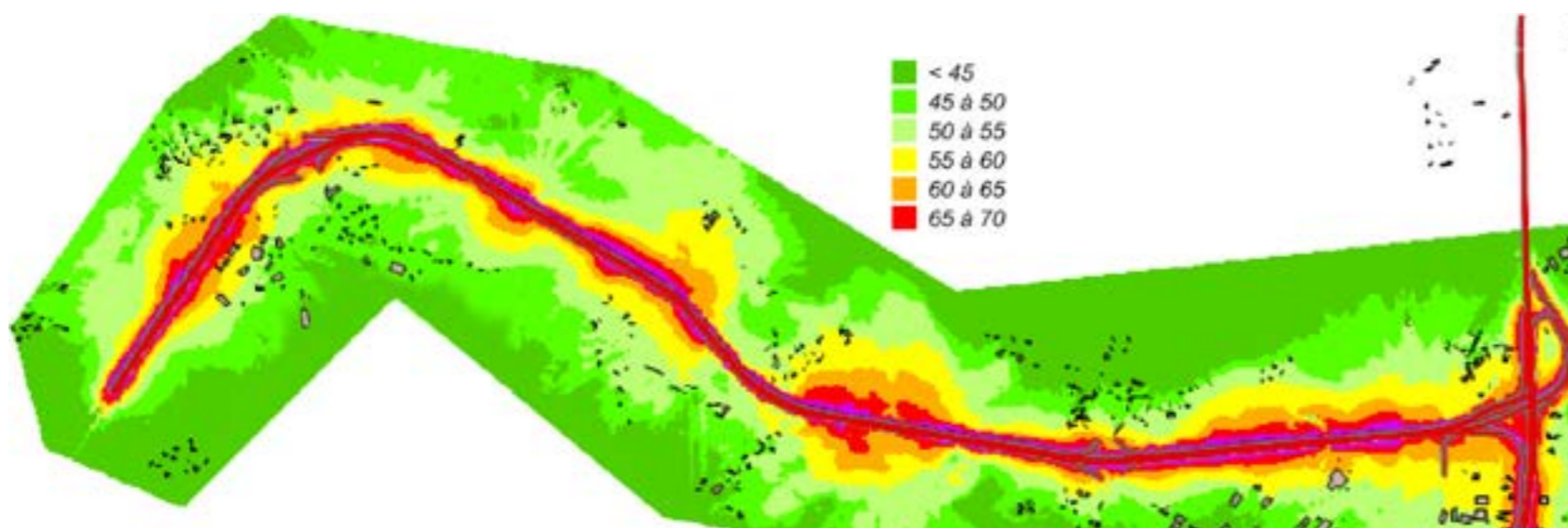
NORMES ET PROTECTIONS ACOUSTIQUES

En 2015, la DREAL a confié au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) la responsabilité d'une étude acoustique sur le doublement de la RN520. Le projet alors étudié différait en certains points avec le parti d'aménagement proposé. C'est par exemple le cas au Malabre, où la concertation a conduit à réaliser 2 demi-échangeurs au lieu d'un échangeur complet. Ces évolutions liées à l'approfondissement des études et de la concertation ne remettent pas en cause les résultats mis en évidence.

Cartographie sonore de l'état initial, en journée



Cartographie sonore en 2040, avec la mise à 2x2 voies, sans protections acoustiques, en journée



CADRE RÉGLEMENTAIRE

Afin de déterminer si un aménagement doit s'accompagner de protections acoustiques, deux questions se posent :

1 L'aménagement crée-t-il un nouvel axe ou une modification significative ? Au regard de l'arrêté du 5 mai 1995 et de la circulaire du 12 décembre 1997, la réponse est oui, puisque l'aménagement génère à l'horizon 2040 un différentiel d'au moins 2 décibels avec la situation actuelle.

2 Les bâtiments d'habitation entourant l'aménagement sont-ils antérieurs à la publication de l'acte décidant de l'ouverture de l'enquête d'utilité publique sur l'aménagement ? Là aussi, la réponse est affirmative.



Niveau sonore actuel et perspectives d'évolution

Eloignée de la ville de Limoges, la RN520 - comme l'A20 - est déjà dans sa configuration actuelle la source de bruit majeure de l'aire d'étude. La cartographie ci-contre illustre bien le contraste entre le niveau sonore élevé de l'axe existant et l'atmosphère très calme de l'environnement. La configuration des abords de l'axe entraîne des variations dans la diffusion du bruit : les sections réalisées en déblai ou bordées de merlons connaissent une moindre diffusion du bruit, tandis que la propagation est plus importante dans les sections en remblai.

Les simulations conduites par le CEREMA montrent qu'en l'absence de protections acoustiques, une importante augmentation du niveau sonore serait observée dans toute l'aire d'étude. Pour la plus grande partie des zones habitées, ces évolutions dépasseraient les 3 décibels. La présence de sections en déblai et de merlons contribue néanmoins à limiter la contribution sonore de l'axe aménagé sous les seuils réglementaires : 60 décibels le jour et 55 la nuit. La carte ci-contre présente les niveaux sonores à l'horizon 2040, sans équipements de protection acoustique. Le nombre de bâtiments d'habitation soumis à des niveaux sonores excédant les seuils réglementaires est réduit, il impose néanmoins d'envisager des mesures de protection.

Une obligation de résultat

La réglementation en matière de bruit fixe aux aménageurs un objectif de résultat. Après la mise en service de l'équipement, des mesures de bruit sont réalisées. Si elles révèlent des niveaux supérieurs à la réglementation, le maître d'ouvrage a l'obligation de mettre en œuvre ou de redimensionner les protections nécessaires, jusqu'à l'atteinte d'un niveau satisfaisant.

Les protections phoniques envisageables

Il existe deux grands types d'équipements de traitement du bruit :

■ **Les équipements actifs** traitent le bruit à sa source en s'interposant entre l'axe et les habitations. Il peut s'agir de **merlons ou d'écrans acoustiques**. Deux secteurs d'implantation sont pour l'instant identifiés, le long de la route du Got et dans la rue de Bourdelas à Couzeix. La réalisation de protections acoustiques y permettrait une réduction du niveau sonore conséquente. Les équipements de traitement à la source sont privilégiés pour la protection des habitats groupés.

■ **Les équipements passifs** consistent en des **isolations des façades** des bâtiments, principalement des modernisations des menuiseries. Les isolations de façade sont pertinentes dans le cas des bâtis isolés ou lorsque leur situation (en remblai par rapport à la route) nuit à l'efficacité des écrans acoustiques.

L'utilisation de revêtements de chaussée dits « acoustiques » constitue aussi un élément d'amélioration du confort des riverains. Ils ne sont cependant pas considérés comme des équipements de protection car leurs propriétés se dégradent dans le temps.

La nature et la localisation précises de ces protections phoniques figureront dans le dossier d'enquête publique.

Qualité de l'air

L'objectif moyen de qualité de l'air est respecté à Limoges pour l'ensemble des polluants mesurés par LIMAIR (association agréée par le Ministère de l'Écologie pour la surveillance de la qualité de l'air). La zone d'étude, légèrement excentrée par rapport au cœur d'agglomération, bénéficie logiquement d'une qualité de l'air supérieure pour une grande partie des polluants.

Spécifique de la pollution automobile, le dioxyde d'azote permet de caractériser les rejets liés à l'axe RN520. La DREAL a donc procédé à une campagne de mesure de ce composé. Les relevés montrent un niveau de concentration en dioxyde d'azote à proximité de la RN520 supérieur aux relevés de LIMAIR, mais respectant les seuils réglementaires.

L'étude conduite par LIMAIR à propos de la RN520 a conclu que le projet occasionnait peu d'évolutions en termes d'émissions, de concentration en polluants et d'impact sur les personnes. Les modélisations montrent des niveaux de pollution toujours en dessous des valeurs limites réglementaires pour le benzène et le dioxyde d'azote, soit les 2 principaux polluants significatifs. L'incidence du projet routier est donc limitée sur la qualité de l'air.

L'axe actuel vu depuis le secteur des Planchettes



COMMENT LIMITER LES EFFETS DE LA POLLUTION DE L'AIR ?

Les progrès technologiques dans le domaine des moteurs et des carburants contribuent à abaisser les émissions de polluants. La plantation de haies peut également agir bénéfiquement en fixant certaines particules. Du point de vue réglementaire, l'obtention du statut de Route Express interdira l'implantation de nouvelles habitations à moins de 100 mètres de l'axe central de la RN520.

PRISE EN COMPTE DES PAYSAGES ET DU PATRIMOINE

Paysages

Lors de la réalisation de la RD2000, la mise à 2x2 voies a été anticipée avec une réservation du foncier. Par conséquent, un effet de coupure est déjà ressenti. Celui-ci sera légèrement amplifié mais les impacts supplémentaires sur le paysage restent limités. Ces impacts consistent essentiellement en des modifications sur la végétation bordant l'axe, des transformations des ouvrages d'art et de légères modifications du relief.

Dans certains secteurs localisés, la réalisation des protections acoustiques peut également fermer des perspectives. Une réflexion spécifique sera consacrée aux traversées de zones d'activités, quand la visibilité mutuelle est plus importante.

L'étude d'impact du dossier d'enquête publique viendra préciser les impacts et les mesures associées.

Patrimoine architectural et archéologique

L'aire d'étude ne comprend aucun monument inscrit ou classé au titre de la loi sur la protection des monuments historiques.

La présence d'un patrimoine archéologique apparaît peu probable, des prospections ayant déjà été menées en 1994 à l'occasion de la réalisation de la RD 2000. Le secteur des Planchettes pourrait cependant présenter un intérêt en raison de la présence attestée d'exploitations aurifères protohistoriques.

La réalisation de fouilles préventives pourrait être décidée en fonction des prescriptions de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) de Nouvelle-Aquitaine.





La concertation sur l'aménagement de l'axe

Le projet de doublement de la RN520 fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Il s'agit d'une procédure incontournable pour un projet ayant des effets sur l'environnement, le cadre de vie et l'activité économique. Cette étape réglementaire vient conclure une série d'études et formalise un temps d'échange entre l'Etat et le grand public.

La concertation publique s'inscrit dans une démarche plus globale où l'Etat a largement consulté les représentants élus et associatifs. Mise en évidence dans les pages précédentes, l'évolution du projet en témoigne.

Les habitants des communes concernées par le doublement de la RN520 ont pendant un mois la possibilité de s'exprimer sur le projet proposé. Il leur revient d'indiquer à l'Etat si les aménagements proposés répondent aux enjeux de déplacements du territoire.

La concertation

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

1 Informer le public des évolutions du projet

Depuis sa dernière présentation au public en 2012, le projet a connu des évolutions importantes. La commande de l'Etat a évolué, fixant un nouveau périmètre. Des études plus récentes ont mis au jour de nouveaux éléments. Et la concertation avec les acteurs locaux a apporté des changements significatifs.

La concertation au titre de l'article L103.2 du code de l'Urbanisme permettra au public de prendre connaissance de ces nouvelles propositions. Le dispositif de concertation retenu pose deux principes essentiels : d'une part fournir au public une information précise et compréhensible, et d'autre part donner les moyens au public de s'exprimer par différents moyens.

2 Vérifier l'adéquation du projet avec les besoins des usagers

Régulièrement confrontés aux problèmes de sécurité et d'encombrement de la RN 520, les usagers et les riverains de l'axe actuel sont les premiers concernés par le projet proposé.

Il est donc logique pour l'Etat de s'appuyer sur leur expertise locale pour s'assurer que le projet répond aux attentes du plus grand nombre. Les propositions du public seront analysées par la DREAL Nouvelle-Aquitaine et, si elles s'inscrivent dans le cadre technique et économique fixé par l'Etat, elles pourront faire évoluer le projet avant l'enquête publique.

Un bilan de cette concertation sera joint au dossier d'enquête publique de 2019. Le public pourra y vérifier la prise en compte de ses propositions.

POURQUOI UNE NOUVELLE CONCERTATION ?

En 2012, l'Etat avait déjà conduit une concertation au titre du code de l'urbanisme au sujet du doublement de la RN520. Alors pourquoi l'Etat a-t-il jugé nécessaire de procéder à une nouvelle concertation ?

- Le critère temporel a été pris en compte. L'écoulement de 6 années induit un renouvellement des populations limitrophes de l'axe, et donc un besoin d'informer à nouveau.
- La modification du projet a également beaucoup joué. Le périmètre du projet a été divisé par deux et de nouvelles solutions ont été demandées par les acteurs locaux et mises en œuvre par la DREAL. Celle-ci a donc fait le choix de présenter à nouveau le projet, afin de bénéficier d'un temps d'échange avant de finaliser le dossier d'enquête publique, qui aura pour effet de figer le projet.

LES MODALITÉS : COMMENT S'INFORMER ? COMMENT PARTICIPER ?

La concertation réglementaire au titre du code de l'urbanisme dure environ 1 mois, du 5 novembre au 3 décembre 2018. Pendant cette période, la DREAL Nouvelle-Aquitaine met à disposition du public un ensemble de solutions pour s'informer et participer. La concertation porte sur le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN520 entre les échangeurs de Grossereix et de Lavaud.

Le public est informé du déroulement de la concertation par plusieurs relais :

- Les communes concernées : elles reçoivent des affiches et des flyers, et peuvent communiquer à propos de la concertation sur leur site Internet.
- La presse : la DREAL a communiqué aux principaux médias locaux un communiqué de presse et a fait paraître des encarts d'information.
- L'Etat : il communique en ligne par le site de la préfecture et celui de la DREAL et par 2 panneaux de grand format disposés le long de la RN520.

POUR S'INFORMER

Le public a accès au dossier de concertation en version numérique sur le site de la DREAL Nouvelle Aquitaine (www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr), et dans une version imprimée consultable dans les 3 communes concernées (Limoges, Couzeix, Rilhac-Rancon). Trois réunions publiques sont organisées dans les communes suivantes :

COUZEIX	RILHAC-RANCON	LIMOGES
Lundi 19 Novembre à 18h30	Mercredi 21 Novembre à 18h00	Vendredi 23 novembre à 18h30
Centre culturel municipal Allée Maurice Genevoix	Espace Mazelle Rue du Peyrou	Salle des fêtes de Beaune les Mines 154 av.Georges Guingouin

POUR PARTICIPER

Le public dispose de trois options :

- le **formulaire dématérialisé** sur le site de la DREAL Nouvelle-Aquitaine ; www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/
- les **registres** mis à disposition dans les 3 communes concernées (avec le dossier de concertation)
- les **réunions publiques** citées plus haut.

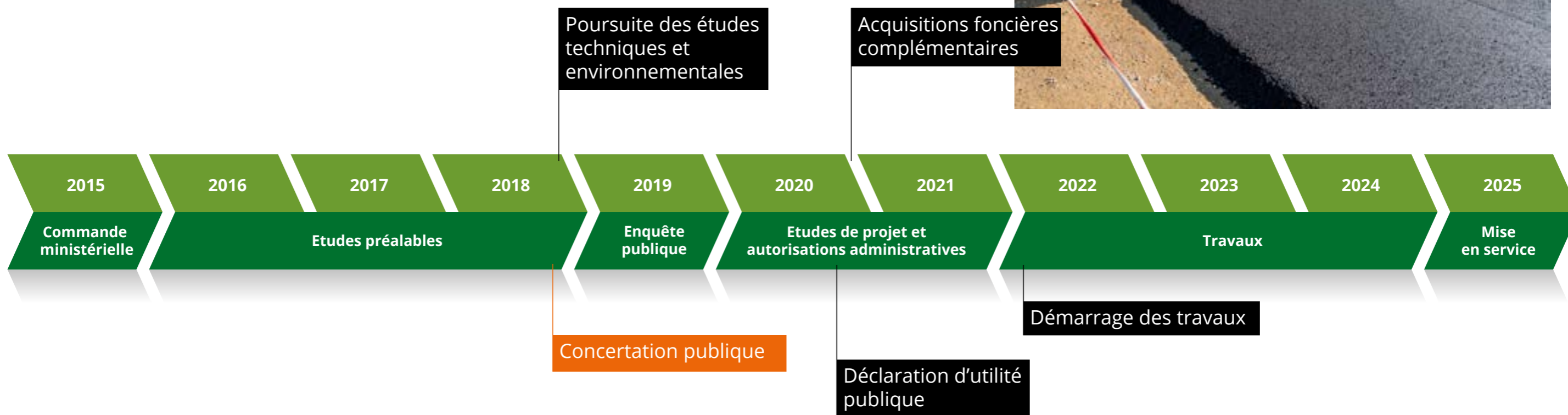
Un bilan de la concertation sera établi et rendu public après approbation par le Préfet. Il sera l'occasion pour le maître d'ouvrage d'apporter les réponses aux questions soulevées et d'indiquer comment les contributions ont alimenté sa réflexion.

Le calendrier envisagé

LES ÉTAPES À VENIR

Si la présente concertation confirme l'aménagement proposé par la DREAL Nouvelle Aquitaine, 3 étapes majeures restent encore à franchir pour arriver au début des travaux :

- **Des études préalables à l'enquête publique** préciseront plusieurs points. Il s'agira notamment de constituer un document essentiel : « **l'étude d'impact** ». En plus de proposer une étude approfondie de l'environnement du projet, cette étude en précisera l'ensemble des mesures associées. Les études préalables permettront aussi de préciser le plan général des travaux et les caractéristiques des ouvrages.
- **L'enquête publique** sera la dernière étape de concertation. Elle est essentielle à l'obtention des autorisations administratives.
- **Des études détaillées** guideront la DREAL dans l'élaboration des appels d'offres de travaux.



L'ENQUÊTE PUBLIQUE EN LIGNE DE MIRE

Plus ancienne forme de concertation encadrée par le droit français, l'enquête publique reste une étape obligatoire et essentielle dans la genèse d'un projet routier. Durant un mois, le public y a accès à des documents techniques, beaucoup plus détaillés que le présent dossier.

Pour aider le public dans son analyse, un commissaire-enquêteur indépendant organise des permanences et recueille les avis. Le rapport du commissaire-enquêteur, réalisé quelques semaines plus tard, est analysé par l'Etat au moment de déclarer l'utilité publique du projet.

