

PRÉFET DE LA REGION LIMOUSIN

Limoges, le 21 JAN. 2011

**Voie de liaison nord de Limoges
Dossier d'enquête publique préalable
à la Déclaration d'Utilité Publique**

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Préambule - Contexte réglementaire de l'avis

L'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été saisie, par courrier du 14 décembre 2010, par Monsieur le préfet de la Haute-Vienne sur l'évaluation environnementale du projet « Voie de liaison nord de Limoges », dont le maître d'ouvrage est la communauté d'agglomération *Limoges Métropole*.

Cette saisine étant conforme aux dispositions du code de l'Environnement, articles L.122-3, R.122-1-1, R.122-8 10°, R.122-13, il en a été accusé réception le 16 décembre 2010. L'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de cette date pour donner son avis sur l'évaluation environnementale de ce dossier.

L'avis de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

1. Présentation du projet et de son contexte

Le projet objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est relatif à la création d'une voie nouvelle appelée « la Voie de liaison Nord (VLN) de Limoges ». Situé au nord-est de l'agglomération limougeaude, le projet traverse le territoire des communes de Limoges et de Le Palais-sur-Vienne, toutes deux faisant partie de la Communauté d'agglomération Limoges Métropole.

L'aménagement d'un axe structurant de contournement est prévu au Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune de Limoges. Quand au PADD de la commune de Le Palais-sur-Vienne, il évoque la nécessité d'améliorer la traversée de la commune par la création d'un contournement nord.

Le Schéma Directeur de l'Agglomération de Limoges (SDAL), initié par le Syndicat Intercommunal d'études et de Programmation de l'Agglomération de Limoges (SIEPAL) et ayant valeur de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) à la date de l'établissement du dossier d'enquête publique, fait également apparaître la Voie de Liaison Nord comme une infrastructure de liaison à construire.

Les enjeux essentiels du projet VLN sont de trois ordres :

1. enjeu économique et démographique : densifier le réseau de voirie et son maillage pour soutenir le développement actuel et futur de ce secteur,
2. enjeu environnemental : améliorer les conditions de circulation pour limiter la pollution atmosphérique et les nuisances et privilégier les transports en commun et les modes doux (cycles, piétons),
3. enjeu de sécurité : sécuriser les déplacements dans le secteur d'étude.

Le projet VLN a pour objet :

- mailler Beaune-les-Mines et Rilhac-Rancon et, en même temps, desservir le Palais-sur-Vienne et son parc d'activités du Châtenet,
- desservir de façon adaptée les futures zones de développement économique,
- irriguer et sécuriser les quartiers d'habitat existants et futurs,
- s'inscrire dans une démarche de développement durable, en particulier, en favorisant l'usage de modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

Le projet VLN se traduit donc par les réalisations suivantes :

- création d'une liaison plus directe entre les communes de Rilhac-Rancon, Le Palais-sur-Vienne, le bourg de Beaune-les-Mines, la zone industrielle nord et le centre ville de Limoges,
- desserte de la future zone d'activités économiques de la Grande Pièce,
- aménagements spécifiques pour développer et sécuriser les modes de circulation alternatifs à l'automobile.

Préalablement à l'enquête publique et en application des dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, le projet a fait l'objet d'une concertation préalable avec le public.

2. Analyse du caractère complet du dossier

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique transmis à l'autorité environnementale comprend les documents suivants :

- pièce A / objet de l'enquête – informations juridiques et administratives,
- pièce B / plan de situation,
- pièce C / notice explicative avec : présentation du choix de la solution retenue parmi les différentes hypothèses envisagées, caractéristiques des ouvrages les plus importants et appréciation sommaire des dépenses,
- pièce D / plan général des travaux,
- pièce E / étude d'impact
- pièce F / mise en compatibilité des P.L.U.

L'étude d'impact est structurée de la façon suivante :

- E1 : résumé non technique de l'étude d'impact et auteurs de l'étude d'impact,
- E2 : appréciation des impacts du programme et des effets cumulés avec les projets connus limitrophes,
- E3 : analyse de l'état initial du site et de son environnement,
- E4 : raisons du choix et description du projet retenu,
- E5 : impacts du projet et mesures en faveur de l'environnement,
- E6 : coûts des mesures en faveur de l'environnement,
- E7 : analyse des méthodes utilisées et des difficultés.

L'étude d'impact couvre l'ensemble des thèmes requis par l'article R.122-3 du code de l'environnement.

3. Analyse détaillée de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

3.1 Analyse du résumé non technique

L'étude comprend un résumé non technique qui reprend de manière synthétique et sous forme de tableaux les éléments principaux figurant dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique n'appelle pas d'observation particulière.

3.2 Analyse des effets cumulés avec les projets connus limitrophes

Le chapitre II de l'étude d'impact présente les projets connus situés dans l'aire d'influence de la VLN :

- les projets d'aménagement et opérations urbaines sur les communes de Limoges, de Le-Palais-sur-Vienne et de Rilhac-Rancon,
- les grands projets d'infrastructures : Route Centre Europe Atlantique (restructuration du diffuseur de Grossereix), ligne ferroviaire LGV Poitiers – Limoges.

Les principaux impacts négatifs attendus de ces projets sont analysés et pris en compte pour évaluer les impacts cumulés avec le projet VLN.

3.3 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'articule autour d'une présentation du milieu physique, du milieu naturel, du milieu humain et socio-économique.

- Le milieu physique

Cette partie s'attache à présenter le contexte climatique, relief, sol et sous-sol, les eaux souterraines et superficielles, les risques naturels, les risques technologiques.

Les enjeux forts valablement retenus au titre de cette rubrique sont :

- la zone d'étude, située sur le territoire des communes de Limoges et de Le Palais-sur-Vienne, territoire concerné par les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de l'Aurence et de la Vienne, cependant le projet routier ne s'inscrit pas dans les zones inondables de ces PPRI,
- la Mazelle, l'Aurence et le ruisseau du Palais sont les ruisseaux présents sur la zone d'étude, la qualité de leurs eaux n'est pas suivie régulièrement par le Système d'Évaluation de la Qualité de l'eau (SEQ-eau), l'état initial présenté est donc celui de la Vienne (classe de qualité et indice pour la qualité chimique, écologique et globale).

- Le milieu naturel et usages liés

Le secteur d'étude intercepte :

- ✓ le site inscrit de la vallée de la Mazelle (servitudes relatives à la protection du paysage et constructions soumises à l'avis de l'architecte des bâtiments de France),
- ✓ un espace vert protégé par le PLU de Limoges (milieu naturel bordant l'Aurence),
- ✓ quatre espaces boisés classés : grand bois de la Mazelle sur la commune de Limoges, les bois d'Anguernaud et du Châtenet sur le Palais-sur-Vienne et le bois situé sur Le Combaud à Rilhac-Rancon.

Des investigations de terrain ont été menées de février à juillet 2009 par le cabinet d'études Biotope, elles ont été complétées par le Conservatoire Botanique National du Massif Central, elles ont permis l'identification des contraintes écologiques suivantes :

- ✓ habitats humides remarquables,
- ✓ espèces d'oiseaux protégés (Pie-grièche écorcheur notamment),
- ✓ espèces de chauves-souris (espèces protégées),
- ✓ présence de l'Agrion de mercure (insecte protégé),
- ✓ espèces de reptiles et d'amphibiens (espèces protégées).

Les activités ludiques, liées au milieu naturel, pratiquées sur secteur sont recensées :

- ✓ la randonnée : plusieurs sentiers dont un concerné par le tracé de la future VLN,
- ✓ pêche : l'Aurence et la Mazelle sont classées en rivières de 1ère catégorie piscicole, la préservation de la qualité des eaux est nécessaire au maintien de leur qualité piscicole,
- ✓ chasse : le bois situé à proximité du lotissement la Mazelle / les Ribières est inscrit comme réserve de chasse et de faune sauvage.

Des contraintes réglementaires et techniques sont à considérer vis-à-vis du patrimoine culturel : un monument historique (château des Essarts), plusieurs sites archéologiques et une ZPPAUP.

Le paysage, dernier élément du chapitre *milieu naturel*, présente une image « de pays doucement vallonné et tranquille », l'étude identifie 7 entités paysagères remarquables

1. la zone d'activité à l'ouest du diffuseur n°28 à Grossereix,
2. l'arboretum proche du diffuseur de Grossereix,
3. les jardins familiaux,

4. le groupement de chênes,
5. les prairies humides,
6. le ruisseau de la Mazelle,
7. la rue d'Anguernaud

- Le milieu humain et socio-économique

Le milieu humain est décrit au travers de la population, de la démographie, de l'habitat dans les quartiers, de l'activité économique, de l'activité agricole, de l'occupation du sol et de son évolution, des schémas et plans d'urbanisme, de l'Agenda 21, du foncier, des réseaux (routier, transport urbain collectif, gaz, eau potable, assainissement, électricité et téléphone), du trafic et des servitudes d'utilité publique.

Qualité de l'air et ambiance sonore constituent l'approche « cadre de vie » du dossier :

- ✓ qualité de l'air : la campagne de mesures relative à la qualité de l'air, réalisée durant l'hiver 2009, a permis d'établir la bonne qualité de l'air et des teneurs en dioxyde d'azote et benzène conformes aux normes.
- ✓ bruit : la campagne de mesures acoustiques, réalisée en juillet 2009 et juin 2010, a mis en évidence une ambiance sonore préexistante modérée (niveaux sonores inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 B(A) la nuit.

D'une manière générale, le chapitre « Analyse de l'état initial du site et de son environnement » est complet, clair et compréhensible. Il est illustré d'éléments cartographiques et photographiques de qualité favorisant une bonne compréhension par le public. En fin de chapitre, un tableau de synthèse des contraintes et sensibilités des milieux concernés contribue à faire émerger les enjeux les plus forts pour l'environnement, enjeux partagés par l'autorité environnementale.

3.3 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et analyse des mesures de réduction et de compensation

Ces analyses sont exposées au chapitre V, elles présentent les impacts positifs du projet, les impacts négatifs temporaires (chantier) et les impacts permanents.

Pour chacun des impacts négatifs, des mesures en faveur de l'environnement sont proposées.

- Impacts positifs

Outre les impacts économiques et sociaux positifs liés au chantier, les impacts permanents positifs directs et indirects attendus sont liés aux objectifs de l'opération :

- ✓ amélioration des conditions de circulation des usagers et de desserte du territoire,
- ✓ amélioration du cadre de vie et du fonctionnement urbain,
- ✓ participation à l'essor économique de l'agglomération de Limoges,
- ✓ développement des transports collectifs et des modes doux.

- Impacts négatifs liés au chantier

Ils concernent principalement le milieu physique : le relief, les terrassements, les matériaux, les eaux superficielles et souterraines, la qualité de l'air. Les mesures retenues pour réduire ou supprimer les impacts du chantier sont adaptées à ce type de travaux.

D'autre part, le maître d'ouvrage s'engage à imposer aux entreprises candidates de présenter un Plan d'assurance environnement précisant :

- ✓ les mesures de prévention : propreté du matériel, révision fréquente de celui-ci,
- ✓ les mesures de prévention et d'intervention en cas d'accident : procédures adaptées aux enjeux et substances utilisées,
- ✓ les procédures de mise en œuvre des travaux selon le respect des milieux naturels .

Le maître d'ouvrage, sur la base du cahier des charges environnement, s'engage aussi à fonder son choix du prestataire sur une forte composante environnementale.

- Impacts négatifs permanents

Les thèmes suivants sont abordés : climat, relief, sol, sous-sol, air, eaux souterraines et superficielles, milieu naturel, paysage, patrimoine culturel, milieu humain (foncier et biens, exploitation des sols, activités et équipements de loisir, documents d'urbanisme, réseaux, déplacements, trafic et modes de transport, nuisances sonores, pollution de l'air, santé...).

L'étude fait judicieusement référence à quelques éléments d'information émanant d'autres études menées en parallèle à l'étude d'impact et autres que celles utiles à l'état initial de l'environnement (faune, flore, bruit, air) :

- ✓ étude hydraulique menée dans le cadre du dossier « loi sur l'eau » qui aborde les aspects quantitatifs et qualitatifs liés aux rejets des eaux de ruissellement des chaussées,
- ✓ campagne de reconnaissance de sol pour déterminer les dispositions constructives à prendre pour la VLN qui précise la géologie locale,
- ✓ étude de trafic qui illustre les impacts sur la voirie locale existante, la sécurité et les autres modes de transport.

L'autorité environnementale tient à souligner que selon les hypothèses de trafic retenues par le maître d'ouvrage, la création de la VLN induirait, à l'horizon 2015, une dégradation de la qualité de l'air, notamment au droit des habitations les plus proches du tracé et de la RD142. Cet impact est à considérer comme modéré et géographiquement limité, aucun dépassement des normes de la qualité de l'air ne devrait cependant être observé à l'horizon 2015. Les teneurs en polluants, projetées à l'échéance de 2015, ne présentent pas d'écart significatif ou de croissance significative, au droit de l'établissement jugé le plus sensible (institution d'éducation motrice) d'une part, et, au droit du bâti le plus proche du projet ou de la RD142.

L'autorité environnementale est favorable à la proposition faite par le maître d'ouvrage d'assurer un suivi de la qualité de l'air au droit des sites les plus sensibles.

L'étude acoustique, avec modélisation des niveaux sonores 20 ans après la mise en service de l'infrastructure, montre qu'aucune protection acoustique réglementaire n'est nécessaire pour la zone création en site neuf de la VLN. Par contre, pour l'aménagement de la RD142, les seuils réglementaires admissibles sont dépassés ponctuellement, des protections à la source sont prévues (écrans absorbants installés tout au long de la RD142, côté lotissement) ainsi que quelques isolations de façades complémentaires.

Il y a lieu de noter que pour compenser les impacts de la VLN sur les zones humides, Limoges Métropole va mettre en œuvre un plan de gestion sur l'amont de la vallée de l'Aurence sur le territoire de la commune de Limoges. Pour les autres impacts relatifs au milieu naturel, les réductions d'impacts sont adaptées : préservation des fonctionnalités hydrauliques, aménagement de haies pour favoriser le déplacement des chauves-souris, création de mares à proximité d'habitats terrestres pour les amphibiens, aménagements visant à limiter les collisions et à restaurer les corridors de déplacement pour la petite et moyenne faune, adapter et limiter l'éclairage afin de limiter son impact sur la faune et aussi, par une gestion raisonnée des dépendances vertes routières, garantir la pérennité des habitats.

L'analyse, thème par thème, des impacts négatifs, liés à la VLN, est exhaustive. Des mesures correctives sont proposées pour les impacts les plus significatifs, des évaluations ultérieures de ces mesures sont envisagées pour les enjeux majeurs.

En fin de chapitre, un tableau de synthèse liste les principaux impacts permanents négatifs et met en regard les principales mesures environnementales correspondantes.

L'autorité environnementale remarque cependant que les effets cumulés avec les projets connus limitrophes, analysés au chapitre II, ne sont pas, dans la forme, intégrés aux rubriques impactées, notamment les effets d'emprise, les effets sur l'eau, sur le cadre de vie et l'évolution paysagère du site.

3.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

Le chapitre IV de l'étude d'impact aborde les raisons du choix et la description du projet retenu.

L'étude indique que l'intérêt du projet est :

- ✓ de développer un secteur résidentiel et économique au nord de l'agglomération,
- ✓ de faciliter l'accès à la technopole Ester et à ses écoles d'ingénieurs, au complexe cinématographique, au bois de la Bastide et au futur centre aquatique,
- ✓ d'offrir une liaison directe nord-sud et est-ouest en bus,

- ✓ de développer des itinéraires cyclables et piétons sécurisés.

Une étude comparée des impacts du tracé de base et d'une variante alternative a été menée au stade avant-projet. La synthèse donnée dans le rapport de cette analyse multicritères démontre que la solution de base est globalement moins impactante pour l'environnement que la variante alternative. La variante alternative, plus à l'écart des zones urbaines, aurait offert aux populations une moindre exposition au bruit et autres pollutions de proximité (air en particulier). Mais en raison de son tracé situé en milieu naturel plus riche, de ses effets plus marqués sur le patrimoine culturel et sur le paysage, et, à un niveau moindre, par un effet d'emprise préjudiciable au développement urbain et à la LGV, la variante alternative n'a pas été retenue.

3.5 Estimation des mesures en faveur de l'environnement

Au stade actuel de l'avancement du projet et des études, le coût de certaines mesures en faveur de l'environnement ne peut être connu avec précision.

Le chapitre VI de l'étude d'impact, présente les coûts des protections acoustiques, des aménagements paysagers, des ouvrages et équipements hydrauliques, d'assainissement et de protection du milieu naturel. Le coût global des mesures en faveur de l'environnement est établi à 1 600 000 € (soit 9,5 % du coût d'opération) sans que soient pris en compte les coûts liés à la compensation de la surface détruite de zones humides, à l'archéologie préventive, au chantier.

3.6 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

Cette présentation n'appelle pas d'observations particulières.

4. Prise en compte de l'environnement dans le projet

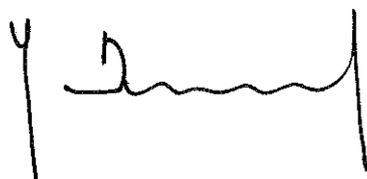
L'étude d'impact, établie sur la base d'un état initial particulièrement complet et bien présenté, porte sur l'ensemble des thèmes à aborder pour un tel projet. L'évaluation des impacts est sincère et les mesures associées aux effets négatifs sont techniquement pertinentes. L'étude d'impact révèle la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte l'environnement dans toutes ses composantes.

5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

Au titre des conclusions, il convient de noter que la présente étude s'est appuyée sur un état initial portant sur l'ensemble des thèmes à traiter pour un tel projet, donc de nature à permettre une réelle prise en compte de l'environnement dans toutes ses composantes. Les études spécifiques ont été conduites à des échelles adaptées, les zones sensibles ont été valablement identifiées et les indicateurs de suivi ont été correctement choisis et étalonnés (acoustique et qualité de l'air en particulier).

L'autorité environnementale remarque que les effets cumulés avec les projets connus limitrophe sont effectivement présentés et analysés au chapitre II, ceci selon le degré d'avancement de ces autres projets. Les mesures proposées en relation avec ces effet d'accumulation sont encore trop peu précises, elles peuvent cependant être considérées suffisantes au stade du dossier d'enquête publique, elles devront être approfondies lors des études détaillées.

Le Préfet de la Région Limousin



Yves DASSONVILLE