



Le Vigen, le 28 septembre 2022

Association « La Voix de la Route 704 »

Siège social :

Mairie du Vigen

1, place Adrien Delor

87110 Le Vigen

A l'attention de
Monsieur Guy Joussain
Commissaire enquêteur
Mairie du Vigen
87110 Le Vigen

Objet : Projet d'aménagement de la RD 704, au sud du Vigen

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Vous avez été chargé de conduire l'enquête publique relative au projet d'aménagement de la RD 704, au sud du Vigen.

Nous avons l'honneur de vous adresser nos remarques et propositions. Nous sommes heureux de participer ainsi au débat public et démocratique et nous espérons que nos remarques et propositions seront enfin écoutées et prises en considération.

Nous sommes l'association « La Voix de la Route 704 ». Crée en 2015, selon le statut de la loi 1901, notre association a pour objet social « la promotion d'aménagements de transports favorisant la sécurité des déplacements et l'accès aux villages, grâce à la RD 704 ». Notre association « a également pour objet de valoriser et de contribuer à la protection de l'environnement naturel et des écosystèmes. Elle veille notamment au maintien et au développement des éléments remarquables du patrimoine environnemental ».

La lecture du dossier d'enquête unique appelle de nombreuses observations de notre part. Ces observations se rapportent à la sécurité routière et aux atteintes à l'environnement. Nous les complétons par des propositions, car nous avons à cœur de participer à l'amélioration des conditions de circulation sur la RD 704. Nous terminerons par des questions purement techniques.

I. Le dossier d'enquête publique présente des informations sur la sécurité routière très incomplètes :

- 1) **L'ensemble du dossier d'aménagement de la RD 704 au sud du Vigen repose sur l'étude de l'accidentologie. Regardons donc ce point de plus près :**

Le dossier d'enquête publique précise page 11 que « le diagnostic de sécurité réalisé sur l'ensemble de l'itinéraire et l'étude de faisabilité de créneaux de dépassement ont abouti à la proposition d'un aménagement de sécurité à la sortie sud du bourg du Vigen, dans le sens Limoges-St Yrieix la Perche, objet du présent dossier ».

Nous regrettons que dans la mesure où ces études justifient, semble-t-il, le projet, elles ne soient citées sans aucune date ni référence. Cela aurait permis d'en établir la fiabilité - mieux qu'une remise différée et sur demande. Cela aurait permis à tout un chacun de s'y reporter pour donner son avis sur la pertinence du projet. Devant un tel flou, nous avons sollicité M. le Commissaire-enquêteur afin que ces études puissent être, tout de même, mises à disposition dans le cadre de l'enquête publique. Nous sommes toutefois privés de la possibilité de formuler des remarques à ce sujet et nous n'avons pas été informés de la remise de ces études.

- 2) Le dossier d'enquête publique précise page 21 que « la RD 704 fait partie des axes les plus accidentogènes du département de la Haute-Vienne ». Nous souhaitons produire, à ce sujet, 3 documents :
 - Tout d'abord, le dossier de Mme la Préfète de la Haute-Vienne intitulé « sécurité routière – vivre ensemble » et portant bilan de l'accidentalité routière en Haute-Vienne au titre de 2020. Comme le montre la carte diffusée page 6 de ce document, **la RD 704 apparaît comme étant le siège d'accidents légers**, sauf à l'approche de St Yrieix la Perche où sont signalés des accidents graves et mortels. Sur de nombreuses autres routes, réparties dans toute la Haute-Vienne, sont représentés de nombreux accidents graves et mortels. La conclusion est que la RD 704 ne fait pas partie des axes les plus accidentogènes.
 - Ensuite, un article de presse paru dans Limoges Info 87, le 22/02/2022, à la suite de la conférence de presse de Mme la Préfète concernant l'accidentalité routière en Haute-Vienne au cours de l'année 2021. Il y est indiqué que « Sur le volet de l'accidentalité routière, l'année 2021 se distingue par de mauvais chiffres, marquant un pic inédit en termes de mortalité depuis ces cinq dernières années ». Nous sommes heureux d'observer que le tronçon de la RD 704, concerné par le projet du département, est à l'inverse de cette tendance.
 - Enfin, nous produisons le bilan de l'année 2018 de l'accidentalité corporelle sur les routes départementales de la Haute-Vienne, publié le 10/10/2019, par le département de la Haute-Vienne. Dans les pages 11 à 16 est établi un classement des sections selon le risque routier sur la période 2009-2017, selon que la probabilité d'accident est forte ou moyenne. **La RD 704 apparaît dans le tableau des « Sections de route où la probabilité d'accident est moyenne »** et non dans celui des sections de route où la probabilité d'accident est forte.

En conclusion, la RD 704 et le tronçon concerné ne font pas partie des axes les plus accidentogènes.

- 3) Le dossier d'enquête publique 2022 présente, page 21, un tableau indiquant que, sur la commune du Vigen et sur la période 2007 à 2018, 18 accidents ont eu lieu, dont 4 mortels (5 tués) et 41 blessés, dont 31 blessés hospitalisés.

Le dossier de l'enquête publique 2016 présentait déjà, page 20 (copie jointe), un tableau indiquant que sur la commune du Vigen et sur la **période 2007 à 2014** – donc comprise dans la période indiquée ci-dessus – soit sur 8 ans, 13 accidents ont eu lieu, dont les 4 mortels (5 tués) les mêmes qu'indiqués ci-dessus et 30 blessés, dont 23 blessés hospitalisés.

Il résulte du rapprochement de ces 2 tableaux 2022 et 2016 que l'on dénombre en réalité, sur la période allant de 2015 à 2018, soit sur 4 ans, sur la commune du Vigen, 5 accidents, dont 0 mortels et 8 blessés hospitalisés, les 4 accidents mortels ayant eu lieu avant ou en 2014.

Le deuxième tableau figurant page 21 du dossier d'enquête publique 2022, concerne plus particulièrement la section du projet. Il établit qu'en 2019, 1 accident a eu lieu ; en 2020, il n'y a aucun accident ; en 2021, aucun accident ; en 2022, 1 accident.

Nous nous interrogeons sur la présentation 2022, très globale, choisie par le département.

Enfin, le compte-rendu de la réunion d'examen conjoint pour la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune du Vigen, qui s'est tenue le 5/07/2022, relate, page 490 du dossier d'enquête publique, les propos du représentant du département : « Durant ces 5 dernières années, 5 accidents se sont produits, dont 4 mortels ». Cette présentation, ne correspond pas aux informations indiquées précédemment.

- 4) **Une analyse et une présentation des causes des accidents aurait été particulièrement utile et instructive pour accompagner la décision.** En effet, une importante palette de moyens est à la disposition des autorités publiques pour lutter contre l'insécurité routière. En l'absence de cette analyse, il est impossible de s'assurer que la création du créneau de dépassement répond bien aux causes des accidents.

Pourtant, si en tant qu'association, nous n'avons pas la possibilité d'interroger les services de gendarmerie pour comprendre justement les causes des accidents, nous pensons que les autorités publiques ont cette possibilité. Une volonté de transparence aurait dû les conduire à faire apparaître ces causes, dans le dossier d'enquête publique. C'est la seule manière d'apprécier précisément si les moyens mis en œuvre sont adaptés à la situation, aussi bien dans leurs modalités que dans leurs coûts.

A titre d'exemple, nous joignons deux coupures de presse que nous avons pu retrouver et qui montrent que les causes des accidents sont toujours imprévisibles et liés à des évènements qui peuvent être étrangers à l'infrastructure routière. Dans l'un des cas, l'automobiliste « a eu la malchance de croiser un camion à la cargaison mal arrimée ... qui a traversé le pare-brise de la jeune femme et l'a happée à la tête ». Dans l'autre cas, « un poids lourd aurait dérapé en descente dans un virage sur route mouillée ...et a percuté deux véhicules ».

Le dossier d'enquête publique met, lui-même, en lumière la **distorsion entre l'observation des faits et les conséquences qui en sont tirées par le département**. En effet, page 11 du dossier, il est indiqué : « La plupart des accidents les plus graves sont causés par des pertes de contrôle ou des dépassements mal maîtrisés, causant des chocs frontaux. C'est le cas du dernier accident recensé, résultant du choc entre un véhicule léger venant du Vigen et tournant à gauche sur la VC4, fauchant un motard arrivant dans le sens opposé, très grièvement blessé. ». Les circonstances de l'accident sont clairement décrites : un véhicule, circulant dans le sens montant et souhaitant tourner à gauche a heurté un motard circulant dans le sens descendant. Il s'agit donc d'un problème de visibilité et non d'une perte de contrôle ou d'un dépassement mal maîtrisé, auquel le département tente d'assimiler cet accident. Un déplacement sur les lieux montre clairement le manque de visibilité pour l'automobiliste, lorsqu'il tourne à gauche.

Il convient de s'interroger sur ce manque de visibilité. L'association transmet, en pièce jointe, un constat d'huissier, établissant le manque de visibilité existant à cette intersection, provoqué par le défaut d'entretien des bords de route, tout particulièrement à cet endroit-là. Nous déplorons cet état de fait, année après année, tout spécialement en ces lieux. Nous joignons aussi un article de presse montrant que le fauchage raisonné est compatible avec la sécurité des usagers de la route, à condition de le décider et de le mettre en œuvre. Pourquoi le département, qui serait attentif depuis plusieurs années (le projet de créneau de dépassement date de 2007), à la sécurité routière sur ce tronçon de la RD 704, n'a –t-il jamais pris les mesures simples et appropriées garantissant la sécurité des usagers ? Notamment un fauchage dégageant l'intersection, et aussi, par exemple, une signalisation horizontale modulant les conditions de dépassement, une signalisation verticale attirant l'attention à l'approche des virages et des intersections. En effet, cela est possible, pour un coût modeste, et pour ce tronçon, seule manque la volonté. Cela se fait ailleurs sur la RD 704. Nous prendrons, pour exemple, la décision du département en date du 10 février 2022 (ci-jointe), de construire un rond-point giratoire sur la RD 704, à 4 km de la fin du créneau de dépassement envisagé, après St Maurice les Brousses, au carrefour de La Plaine. C'est après avoir pris cette décision que le département a installé, à l'approche de l'intersection concernée, un panneau limitant la vitesse à 70 km/h au lieu de 90 Km/h. Alors, pourquoi n'y a-t-il aucune signalisation, pour des conditions de circulation en toute sécurité, sur le tronçon concerné par le projet de créneau de dépassement et pourquoi le fauchage est-il aussi mal géré en intersection (notamment au droit de la route du Chatenet). Cela dure depuis tant d'années, alors que ces points ont été soulignés à plusieurs reprises.

- 5) **Nous constatons**, dans les tableaux sur l'accidentologie fournis par le département, page 21, une diminution très sensible du nombre et de la gravité des accidents, à partir du deuxième semestre 2018. Nous rapprochons cet état de fait de la mise en place, au cours de cette période, de la limitation de vitesse à 80km/heure au lieu de 90 km/heure. Cette mesure était totalement applicable jusqu'à une date récente, sur le tronçon concerné par l'aménagement. Puis, la vitesse a été rétablie à 90 km/heure sur une partie du tronçon. Cette mesure nous interroge, car ce rétablissement, sur deux kilomètres au total, est situé, pour ce qui concerne le tronçon concerné, à proximité de plusieurs accès rejoignant des villages et habitations, dans une zone sinuose, vallonnée et ombragée. Nous joignons, à ce titre, copie de notre courrier du 25 avril 2022, par lequel nous avons attiré l'attention de M. le Président du Conseil départemental sur les inconvénients de cette mesure. Nous n'avons pas reçu, à ce jour, de réponse. Cette situation est préjudiciable à la sécurité des usagers de la RD 704, tout particulièrement sur le tronçon concerné.
- 6) **Des excès de vitesse importants sur cette section de voie et qui ne font l'objet d'aucune mesure particulière :**
Concernant la vitesse pratiquée par les automobilistes, nous notons, dans le mémoire en réponse à l'avis de la Mission régionale de l'Autorité Environnementale de Nouvelle-Aquitaine, en page 19, les points suivants :
 - Dans le sens Limoges-St Yrieix : 18 % des Véhicules Légers sont en excès de vitesse, avec, nous semble-t-il, un maximum journalier décompté de 85 km/h (voire au-delà pour 15 % des véhicules). Pour les Poids Lourds : 4 % sont en excès de vitesse, avec, nous semble-t-il, un maximum journalier décompté de 91 km/h (voire au-delà pour 15 % des véhicules). Quant aux Transports de Voyageurs (Transports en commun ?) : 17,5 % sont en excès de vitesse.

Dans le sens St-Yrieix-Limoges : 63,8 % des Véhicules Légers sont en excès de vitesse, avec, nous semble-t-il, un maximum journalier décompté de 97 km/h (voire au-delà pour 15 % des véhicules). **Pour les Poids Lourds : 49,5 % sont en excès de vitesse**, avec, nous semble-t-il, un maximum journalier décompté de 96 km/h (voire au-delà pour 15 % des véhicules). Quant aux Transports de Voyageurs (Transports en commun ?) : 63,2 % sont en excès de vitesse.

Malgré l'importance de ces excès de vitesse, sur un tronçon limité à 80 km/heure, nous ne voyons, dans le dossier d'enquête publique, aucune disposition permettant d'y remédier, alors que le sujet principal est celui de la sécurité.

D'ailleurs, **tous les bilans sur la sécurité routière indiquent que la vitesse excessive ou inadaptée est la cause majeure des accidents**, soit comme élément déclencheur, soit comme facteur aggravant.

De la même manière et comme élément de référence, il est de notoriété publique que l'installation d'un radar automatique, à un kilomètre au nord du bourg du Vigen, et l'implantation de plusieurs panneaux rappelant la vitesse limitée et signalant les courbes, a grandement favorisé le respect de la vitesse à 80 km/h et a limité drastiquement le nombre d'accidents dans cette zone sinuueuse.

En conclusion, le créneau de dépassement n'est clairement pas une réponse au fléau de la vitesse, relevé sur ce tronçon.

7) L'évolution du trafic routier est mal appréhendée :

Comme l'un des fondements du projet, le dossier d'enquête publique indique, page 11, que « L'évolution du trafic routier, notamment celui des poids lourds, a amené les élus locaux à demander de nouveaux aménagements, afin d'améliorer la sécurité des usagers et de fluidifier le trafic ».

Cette appréciation paraît bien plus intuitive que technique. En effet, le dossier d'enquête publique 2022 précise, page 20, que « En 2017, les comptages fournis par le Conseil départemental font apparaître un trafic moyen journalier (les deux sens confondus) de 9 542 véhicules/jour dont 3,2% de poids lourds sur la RD 704 au Vigen. ». Or le dossier d'enquête 2016 indiquait que « En 2014, les comptages fournis par le Conseil départemental font apparaître un trafic moyen journalier (les deux sens confondus) de 8 000 véhicules/jour dont 6 % de poids lourds sur la RD 704 au Vigen. ». Ainsi, la circulation des Poids Lourds est passée de 6%, soit 480 véhicules en moyenne par jour, en 2014, à 3,2 %, soit 305 véhicules en moyenne par jour, en 2017. Il s'agit donc d'une diminution tant en valeur qu'en pourcentage. Les faits montrent une inversion de tendance pour la circulation des poids lourds, contrairement à ce qui est indiqué par le département à l'appui de sa décision d'aménagement.

Autre aspect au sujet de la circulation des Poids Lourds : « la Mission régionale de l'Autorité environnementale note que l'un des objectifs affichés par le porteur de projet est de fluidifier le trafic. »(Page 3 du mémoire en réponse de la MRAE). Le département indique dans sa réponse que « Si le trafic est important sur la RD 704, il ne présente pas de congestion notable en journée. Cependant, il faut noter que le trafic poids lourds se

concentre aux heures de pointe : entre 7h et 10h le matin, et entre 16h et 19h le soir». Et de justifier cette affirmation par les faits suivants :

- Dans le sens Limoges-St Yrieix : 66 % du nombre total de poids lourds ne circulent pas en heure de pointe du matin et 83 % ne circulent pas en heure de pointe du soir.
- Dans le sens St Yrieix- Limoges : 77 % ne circulent pas en heure de pointe du matin et 79 % ne circulent pas en heure de pointe du soir.

Ces chiffres montrent que le trafic poids lourds ne se concentre pas aux heures de pointe. C'est exactement le contraire de ce qui est indiqué dans le dossier.

8) La gestion des dépassements imprudents, sur cette portion de voie, n'est pas efficiente :

Le dossier indique que « des dépassements imprudents sans visibilité se produisent fréquemment ». Si telle est la situation et ce depuis de nombreuses années, comment expliquer que le département autorise les dépassements sur cette portion de voie sinuose, alors que les automobilistes disposent, en d'autres lieux, de lignes droites pour réaliser leurs dépassements en toute sécurité ? C'est le cas un kilomètre plus loin, avant le bourg de St Maurice les Brousses, puis après l'intersection de La Plaine, où de nombreuses lignes droites s'offrent à eux. Devant une telle situation, une attitude responsable du département aurait dû le conduire à limiter les dépassements, grâce à une signalisation adaptée, sur les tronçons sans visibilité. En l'absence d'une telle mesure, qui laisse perdurer une situation dommageable, et ce, depuis de très nombreuses années, il est permis de s'interroger sur ce qui justifie réellement l'option du créneau de dépassement.

Regardons, plus précisément, la situation : contrairement à une ligne continue limitant les dépassements, l'avantage du créneau de dépassement est qu'il permet un accroissement de la vitesse. Si l'on se réfère à un article du Populaire du Centre en date du 24 février 2018 (ci-joint), sur l'axe Limoges/St Yrieix la Perche, l'abaissement de la vitesse de 10 points, de 90 à 80 km/h fait perdre 3,4 secondes au kilomètre. De 80 à 60km/h, la perte de temps serait alors de 7 secondes. Sachant que le créneau de dépassement mesure 2,3 km, le temps gagné en passant de 60 km/h (hypothèse du suivi d'un véhicule lent) à 90 km/h serait d'environ 21 secondes. Cela rend-t-il nécessaire la création d'un créneau de dépassement, la réalisation d'un passage agricole, la création de deux routes nouvelles, le déplacement de nombreux réseaux, etc., et les multiples atteintes à l'environnement ? D'autant que le temps gagné sur la RD 704 sera perdu dans les détournements par les petites routes locales, du fait de la fermeture des accès à la RD 704.

9) Un grand axe économique qui dessert de nombreux bourgs et villages :

La RD 704 est classée par le département comme grand axe économique. Au vu de ce statut, il est indispensable d'apprécier l'évolution des flux et conditions de circulation sur la RD 704. Pour ce faire, il convient de prendre en considération l'ensemble des grands chantiers prévus par le département, sur cet axe. Ainsi, il ressort des délibérations du conseil départemental, que les aménagements suivants sont engagés :

- Au nord du Vigen et à quelques kilomètres du créneau de dépassement envisagé, une liaison entre la RD 704 et l'échangeur n°37 de l'autoroute A 20 ;
- Au sud et à quelques dizaines de kilomètres du Vigen, une liaison entre St Yrieix la Perche et l'A 20 via la D 19, qui longe la RD 704 tout en s'en éloignant légèrement, pour rejoindre l'A 20.

- A 4 km au sud du créneau de dépassement projeté, la réalisation d'un rond-point giratoire reliant la RD 704 à l'A 20, via la RD 15. Une aire de covoiturage est également créée à proximité.

Ces aménagements auront un impact certain sur les flux et sur les modalités de circulation sur la RD 704. Sinon, pourquoi le département dépenserait-il des budgets importants pour réaliser de tels travaux ? Il est très regrettable que cette vision d'ensemble ne soit pas communiquée. Les impacts pressentis (notamment d'une part, la diminution des flux sur la RD 704 du fait de la réorientation de la circulation et d'autre part, la diminution du nombre de véhicules du fait de la création de l'aire de co-voiturage) sont des éléments indispensables à la prise de décision et conduisent, légitimement, à douter de l'opportunité d'aménager un créneau de dépassement au sud du Vigen.

Par ailleurs, la RD 704 n'est pas exclusivement un axe qui relie deux villes : Limoges et St Yrieix la Perche. Elle dessert de nombreux bourgs et villages, grâce aux intersections qui la jalonnent. Les projets de raccordement en cours avec l'A20 montrent d'ailleurs la volonté de délester la RD 704 d'un certain nombre de flux non irriguants localement. A ce titre, le territoire sur lequel le département envisage l'installation du créneau de dépassement présente une particularité, par rapport au reste du trajet sur la RD 704. En effet, la partie nord de la 704 traverse des cœurs de bourg : Le Vigen, à environ 5 km de la sortie de Limoges et St Maurice les Brousses, situé à environ 6 km de la sortie du bourg du Vigen. C'est cette portion très dense en bourgs, hameaux et habitations que le département a choisi pour planter un créneau de dépassement. En effet, au-delà et jusqu'à St Yrieix la Perche, la RD 704 ne traverse plus aucun cœur de bourg.

Il est très étonnant que le créneau de dépassement soit situé sur cette partie de la RD 704. Nous savons que la vitesse pratiquée est une habitude qui se construit et qu'il n'est pas recommandé de multiplier les changements de limitations de vitesse sur un même territoire. Or, nous avons remarqué que depuis Limoges jusqu'au carrefour de La Plaine (intersection avec la RD 15), en parcourant moins de 15 kilomètres sur la RD 704, les automobilistes sont appelés à respecter 15 changements de limitations de vitesse. Cela devrait s'amplifier avec le créneau de dépassement, car nous ne voyons pas comment le département pourrait s'exonérer de prévoir un ralentissement à l'approche des carrefours à 4 voies qu'il imagine, en amont et en aval du créneau de dépassement. Un maintien de la vitesse à 90 km/heure aux abords de ces carrefours serait totalement irresponsable, compte-tenu du relief vallonné et si l'on considère le temps nécessaire à un automobiliste pour traverser l'ensemble de la chaussée et ses divers aménagements.

10) La situation peu enviable des cyclistes dans ce projet :

Depuis 2018, le Plan vélo national permet aux collectivités locales de réaliser des itinéraires cyclables sécurisés et de résorber les discontinuités d'itinéraires. Le « Fonds mobilités actives », qui finance ces actions, vient d'être doté de manière conséquente, dans un contexte de crise énergétique encore jamais rencontrée. Pour être en phase avec son époque, tout en respectant la Loi d'orientation sur les mobilités, le projet d'aménagement de la RD 704 doit intégrer des mesures pour les mobilités actives. Elles doivent permettre à la fois d'accueillir, dans des conditions de sécurité, les cyclistes utilisant actuellement ce mode de déplacement et aussi de favoriser l'utilisation plus fréquente du vélo.

Or, le projet d'aménagement de la RD 704 prévoit « la création d'une bande multifonctionnelle en stabilisant l'accotement pour permettre notamment la circulation des cyclistes dans le sens St Yrieix la Perche-Limoges » (page 20). Cette bande est utilisable par tous les véhicules, par exemple en cas de déport ou bien de véhicules lents ou de véhicules spécifiques de sécurité ou d'entretien des fossés, etc. Elle ne constitue donc pas une voie sécurisée pour les cyclistes.

Autre inconvénient majeur, cette bande multifonctionnelle de 2 à 3 km crée une discontinuité de parcours pour les cyclistes. En effet, dans le sens St Yrieix-Limoges, en sortie de la bande multifonctionnelle, ils se retrouvent sur une voie unique, avec des véhicules automobiles et des poids lourds qui dépassent fréquemment et de manière importante, la vitesse limite. Le dossier le montre et cela a été indiqué précédemment. De la même manière, dans le sens Limoges-St Yrieix, en admettant que les cyclistes circulent sur la voie de droite, il se retrouvent au-delà du créneau de dépassement sur une voie unique, avec des véhicules roulant vite depuis plus de 2 kilomètres sur le créneau de dépassement et abordant, après avoir croisé au moins 3 intersections, une ligne droite (vers St Maurice les Brousses) qui est de nouveau propice aux dépassements. Les cyclistes seront donc suivis, dans les deux sens de circulation, par des véhicules roulant à grande vitesse.

Ainsi, l'aménagement projeté ne constitue absolument pas une voie sécurisée pour les cyclistes, bien au contraire. Et serait hardie la personne qui voudrait tenter sa chance sur ce parcours initié par le département.

En conclusion, si la bande multifonctionnelle a pour but, de la part du département, d'inciter à l'usage du vélo, comme le réclame la loi et les évènements actuels, cet aménagement est plutôt, en réalité, un appel à de dramatiques accidents. Quant aux autres projets « vélo » cités par le département, ils ne sont pas concomitants au projet d'aménagement de la RD 704. Aucun calendrier précis n'est fourni, qui indiquerait d'une part, la mise en service effective des itinéraires complets et d'autre part, le kilométrage concerné. Ces éléments sont pourtant les seuls qui permettraient d'établir que ces itinéraires seront vraiment adaptés aux cyclistes et que leur aménagement s'intègre réellement dans le projet de créneau de dépassement du Vigen.

II. Des atteintes à l'environnement graves et irrémédiabes :

Le paléoclimatologue français Jean Jouzel indique, en parlant du réchauffement climatique, que « c'est une vraie crise civilisationnelle ». Vincent Bretagnolle, Directeur de recherches au CNRS nous explique qu'en 2019 les productions inanimées de l'homme ont dépassé le poids des êtres vivants. Plus de la moitié des insectes ont disparu de la surface de la planète, alors que la pollinisation, en fonction de l'abondance et de la diversité des insectes, contribue à une augmentation des rendements de 30 à 40%. Autre point important, l'une des premières causes d'effondrement de la biodiversité provient de la destruction des habitats. Un article du Populaire du Centre du 14/11/2019 nous apprend qu'en Haute-Vienne 2 000 nouveaux hectares ont été bétonnés en dix ans.

Ces rappels sont importants pour fixer le contexte des décisions publiques.

1) La proximité du projet avec la vallée de la Briance :

Dans le mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale de l'autorité environnementale (MRAE), le porteur de projet relève que « le Vigen bénéficie d'une présence importante d'éléments naturels et paysagers : arbres sous différentes formes (bois, haies, bosquets, alignements) et (...) espaces remarquables sur les pentes des vallées de la Briance et de La Ligoure ». Nous ajoutons que la présence importante d'espaces boisés signifie également la présence d'une faune et d'une flore significative et diversifiée.

La conclusion qu'en tire le porteur de projet, dans le dossier d'enquête publique, est que « Dans le cas du projet, l'emprise ne touche pas des boisements de pente des vallées de la Briance et de la Ligoure mais des boisements sur le plateau ». Nous considérons qu'il s'agit clairement d'un besoin de se justifier. La justification est toutefois inappropriée. En effet :

- Nous produisons 2 vues (Google Maps) : l'une montre la zone d'influence de la Briance et l'autre est intitulée vers St Maurice les Brousses. La 1ère vue montre que les espaces boisés situés sur le tronçon concerné font partie intégrante de l'ensemble des boisements situés autour de La Briance. L'ensemble forme un espace cohérent. La 2^{ème} vue montre qu'au-delà du tronçon que le département souhaite aménager et tout au long de la RD 704, il y a une vraie rupture, avec une inexistence de boisements.
- Le projet, selon le département, ne toucherait pas des boisements de pente, mais des boisements sur le plateau. Pourtant, si l'on se reporte à la page 3 du mémoire en réponse à l'avis de la MRAE, il est fait état par le département d'une rampe importante – en moyenne de 4,5 % entre la Madieu et le Petit Puy-Mathieu, qui correspond au tronçon du projet. La déclivité maximale atteint quasiment 6 % (page 24 du dossier d'enquête). Clairement, nous sommes donc bien encore sur les pentes de la Vallée de la Briance- Ligoure et non sur le plateau, qui vient après le lieu du projet.

La justification apportée par le porteur de projet est donc erronée dans les faits. **Le projet d'artificialisation des sols se situe bien dans la zone d'influence de La Briance–Ligoure.**

C'est très certainement la raison pour laquelle la MRAE « s'interroge dans ce contexte sur la nécessité d'une réflexion plus large sur l'itinéraire de la RD 704 et la poursuite des réflexions sur le choix des limitations de vitesse, qui affecte potentiellement les conditions de sécurité de l'infrastructure ». En effet, nous avons montré, dans la partie I de ce courrier que le créneau de dépassement n'est pas la solution appropriée aux questions de sécurité posées. Cela rend inadmissible la destruction des espaces concernés et plus particulièrement la destruction des espaces boisés classés.

2) Un projet qui fait fi des corridors écologiques :

L'identification des corridors écologiques résulte de travaux importants et coûteux en termes de moyens humains, de temps et de budget. Ces travaux sont regroupés dans un schéma de cohérence écologique. Le département a choisi de faire fi de ces travaux en créant deux routes nouvelles qui se superposent parfaitement aux corridors écologiques, perpendiculaires à la RD 704, à la fois au nord ou au sud du projet (voir carte page 144 de l'étude d'impact).

Que ce soit dans le mémoire en réponse du département à la MRAE ou dans le dossier d'étude d'impact, la question des corridors écologiques est très peu détaillée quant à leur fonctionnement et à la diversité des espèces qui en bénéficient. Il en résulte que les mesures prévues sont extrêmement succinctes et incomplètes.

Rappelons que ces corridors écologiques sont pourtant essentiels. Ce sont eux qui permettent de limiter les effets négatifs de la fragmentation des habitats, en assurant des connexions entre les réservoirs de biodiversité. Sans une attention apportée à ces corridors écologiques, un grand nombre d'espèces ne peuvent accomplir leurs cycles vitaux, notamment la dispersion et les échanges génétiques. Ces corridors sont utiles à la migration saisonnière, à la reproduction, à l'alimentation et à l'adaptation aux changements environnementaux. L'ensemble de ces points sont-ils abordés dans l'étude d'impact pour les différentes espèces ? Non, il y a très peu de traces, uniquement quelques mots pour un nombre anecdotique d'espèces, tout de même importantes.

Par ailleurs, le département ne croise pas la question des corridors écologiques avec celle des enjeux faunistiques (page 138). Cela induit une vision très partielle et incomplète des enjeux faunistiques.

3) Une concentration des mesures de compensation sur les propriétés du maître d'ouvrage :

Nous espérons qu'il ne sera pas nécessaire d'en arriver aux mesures de compensation et que le département, au vu de l'ensemble des éléments présentés sur la sécurité routière, acceptera de faire évoluer son projet. Cela permettra ainsi d'éviter et de réduire les destructions annoncées.

En l'état, nous remarquons toutefois, que la quasi-totalité des mesures de compensation prévues se situent sur une parcelle appartenant ou qui appartiendra au département dans la forêt de Ligoure. Nous nous interrogeons sur cette approche exclusive et excluante. Nous n'y voyons pas une démarche globale d'aménagement durable du territoire, mais une démarche personnelle à l'échelle d'une collectivité. Cette démarche prive tout un chacun, **en sa qualité d'habitant, d'usager, de citoyen, de la possibilité de se ressourcer, de protéger sa santé et son bien-être là où il vit, proche des éléments naturels.**

De plus, techniquement, les stratégies de conservation de la biodiversité ont évolué. Favoriser les échanges entre les milieux est plus important que de créer des sanctuaires isolés. Car en préservant un espace naturel seul, même riche, on l'exclut des autres milieux naturels.

Comme pour la sécurité routière, l'approche du département en matière de préservation de la biodiversité apparaît ainsi largement datée.

4) Une évaluation du nombre de personnes exposées à la pollution sous-estimée :

L'étude d'impact apprécie le nombre de personnes exposées à la pollution en fonction du nombre d'habitations situées aux abords immédiats de la RD 704 et des routes nouvelles qui vont être créées. Au-delà du fait que 30 personnes seraient immédiatement concernées, il aurait été utile d'intégrer le nombre de personnes qui travaillent aux abords de la RD 704, ainsi que celles qui y pratiquent régulièrement des activités de loisirs, comme la marche, le vélo, la randonnée. A ce titre, rappelons que le Chemin de grande randonnée –GR4, GR 654–

est directement impacté par le projet : emprise altérant le milieu naturel aux abords de ce chemin et interruption du chemin qui sera franchi, perpendiculairement, par l'une des voies nouvellement créée.

Et puis, nous savons depuis Tchernobyl que les pollutions ne s'arrêtent pas aux limites que nous souhaitons et qu'elles se dispersent largement et de manière aléatoire, en fonction des reliefs, des vents et autres évènements météorologiques. Or, le département indique dans le mémoire en réponse à la MRAE, en page 13, que « le renouvellement du parc automobile et les progrès technologiques des véhicules automobiles ne permettront pas de compenser les émissions supplémentaires liées au changement des conditions de circulation sur la RD 704 ». Peut-on vraiment affirmer que seules seront concernées les habitations situées aux abords immédiats de la RD 704 et des nouvelles routes créées ? Nous ne le pensons pas.

Enfin, au titre de l'impact du projet sur le changement climatique, nous souhaiterions savoir quel est le volume total des bois qui seront abattus pour la réalisation de ce projet et quel volume de CO₂ sera, de ce fait, libéré dans l'atmosphère. Nous voudrions également connaître, au titre des mesures de compensation, combien d'années seront nécessaires pour que le même volume de CO₂ soit de nouveau stocké dans les végétaux qui seront replantés. Compte-tenu que le projet est implanté dans une zone particulièrement boisée, cette donnée nous paraît primordiale pour apprécier l'un des impacts du projet et sa contribution à l'atténuation du changement climatique.

5) Un recensement très incomplet des sources :

L'étude d'impact n'envisage, page 221, que deux sources impactées, notamment par la nouvelle voie dite de Boissac. Cela est en contradiction avec le rapport de la chambre d'agriculture, où plusieurs exploitants (A, H et I) ont fait état de « nombreuses sources (non identifiées sur la cartographie) ». Il en est de même à proximité de la RD 704 entre Fougeras et La Faye et au niveau de la voie de rétablissement de La Faye. De plus, des captages sont situés dans l'emprise du projet. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'affirmer, page 51, que le projet n'aura pas d'incidences sur les sources et captages situés à proximité de la RD 704, car il apparaît d'emblée que c'est inexact.

Concernant les rejets d'assainissement, pour les nouvelles voies créées, il est indiqué page 217 qu'elles « seront assainies par des fossés trapézoïdaux ou des cunettes engazonnées (...) et se rejeteront dans le milieu naturel ». Or les deux principales voieries de desserte – Les Vergnades et La Faye - sont créées à proximité immédiate de zones humides. L'impact de ces rejets sur les zones humides nous paraît insuffisamment pris en compte.

Nous regrettons également que les informations concernant les zones humides ne soient pas disponibles dans le dossier d'enquête publique et ne puissent, de ce fait, faire l'objet de remarques. Pourtant, l'impact du projet sur les zones humides nous paraît être un élément important de la décision sur l'utilité publique du projet.

Concernant les zones humides, nous constatons que des zones situées à proximité immédiate des voies de rétablissement des Vergnades (proche du GR4) et de La Faye n'apparaissent pas sur les cartographies. Ainsi à La Faye, des mares et étangs ne sont pas répertoriés pages 87 (carte des habitats naturels), 89 (carte des habitats de zone humide), 116, carte des habitats avifaunistiques, 122 (carte des habitats amphibiens), etc. Pourtant sur le territoire concerné, ont été observés à titre d'exemple des martins-pêcheurs d'Europe, des bergeronnettes des ruisseaux. Ils sont également des lieux de reproduction des

amphibiens, qui sont observés chaque année, avec une migration ensuite des spécimens vers les collines boisées. Ils devront désormais traverser la voie nouvelle envisagée à La Faye, avec les risques d'écrasement que cela implique.

6) Une artificialisation et un bouleversement des sols particulièrement importants :

Le paragraphe III.3, page 27, intitulé « La nature et la quantité de matériaux et de ressources naturelles utilisées » montre l'ampleur des dégâts, dans le projet d'aménagement du Vigen – et cela au moment-même où les scientifiques établissent combien la préservation des sols représente un enjeu des plus importants.

Le dossier d'enquête publique indique que « la réalisation du projet nécessite **une quantité notable de matériaux de construction, dont les principaux utilisés sont béton, grave, bitume et enrobé, acier, terres** ». Concernant les remblais, déblais et déplacements de terres, il est indiqué : « toutefois, **du fait de la géométrie du profil en long conditionnée par des contraintes de visibilité, de raccordement sur les portions de routes existantes et la cote de crue de la rivière, le projet présente un déséquilibre déblai/remblai important** ». Les données chiffrées sur les terrassements sont les suivantes : volume des déblais : 88 000 m³ et volume des remblais : 41 000 m³. « **L'aménagement apparaît donc excédentaire en matériaux** ». Au-delà du volume lui-même, le ratio est problématique au plus haut point. En effet, l'INRAE rappelle ce qui est trop souvent mis de côté, à savoir que « **le sol constitue l'un des plus grands réservoirs de biodiversité** ». L'INRAE indique que « les conséquences sont néfastes à double-titre car non seulement on perd de la biodiversité, avec notamment la disparition d'espèces capables de dégrader les polluants, mais cette pratique favorise l'émergence de bactéries pathogènes qualifiées de stratégies opportunistes, qui sont promptes à coloniser les environnements perturbés ... et qu'il faudra combattre à l'aide d'intrants chimiques ! » (Publication 8/07/2020 site de l'INRAE).

Nous avons expliqué ci-dessus combien le site concerné par le projet est sensible (espaces boisés classés, zone d'influence de La Briance- Ligoure, etc.). Le volume des bouleversements de terres et l'artificialisation importante par les matériaux inertes cités ci-dessus nous paraissent être un grave problème. Ils doivent retenir la plus grande attention, notamment au titre de la sécurité sanitaire et biologique, à moyen et long terme. Cet aspect nous semble insuffisamment pris en compte dans la balance avantages/inconvénients du projet, quant au choix des modalités de sécurisation de la RD 704.

Nous ajoutons qu'un tel déplacement de terres aura aussi un impact significatif sur « des paysages typiques de la campagne limousine et jusqu'ici bien préservés », comme le soulignaient les conclusions de la précédente enquête publique. Cela sera particulièrement significatif dans les lieux où le département a prévu de créer des routes nouvelles, perpendiculaires à la RD 704.

Autre point : concernant l'excédent de 47 000 m³ des déblais sur les remblais, la carte de la page 31 du dossier d'enquête publique fait apparaître les zones de stockages définitifs. Celles-ci sont décrites en page 27. Elles sont situées sur les parcelles agricoles AX0001 et AX0005. Le département indique que la parcelle AX0001 ne présente pas d'enjeu écologique car elle a été en partie artificialisée en 2021 et que la parcelle AX0005 ne présente pas non plus d'enjeu écologique. Or la parcelle AX0005 est complètement intégrée dans un continuum de haies, comme le montre la carte (Google Maps) que nous produisons. Il n'est donc pas possible d'indiquer qu'elle ne présente pas d'enjeu écologique à ce titre.

Nous remarquons que ces zones de stockages définitifs sont situées sur les parcelles appartenant à un même exploitant agricole (Exploitation A, selon pages 492 et suivantes du dossier d'enquête publique). Nous souhaitons savoir quel a été le cadre des négociations ayant abouti à cette décision, quelle est la nature du contrat de mise à disposition de ces matériaux et quelle est la contrepartie et notamment le coût de mise à disposition de ces matériaux publics en faveur d'une personne privée.

Nous souhaitons savoir, également, quel sera le devenir de ces plates-formes de stockages définitifs. L'affirmation, dans le dossier d'enquête publique, qu'elles ne présentent ni enjeu écologique, ni enjeu agricole, laisse à penser que la vocation de ces terrains agricoles est appelée à évoluer. Si tel est le cas, leur conversion en zone de stockages définitifs du projet d'aménagement de la RD 704 doit conduire à les intégrer dans le calcul de la surface totale impactée par le projet.

Nous souhaitons savoir également quelle sera la future affectation de la route du Chatenet, près de sa jonction actuelle avec la RD 704, puisqu'en l'état du projet, le passage agricole est déplacé au sein de la zone boisée.

III. Pour des propositions constructives, qui tiennent compte de la réalité du terrain :

Le souhait de notre association « La Voix de la Route 704 » est d'apporter une véritable contribution, pour que le projet serve vraiment la sécurité des usagers et préserve l'environnement.

1) Des habitants et des usagers peu associés et jamais entendus :

C'est dans le cadre du dialogue démocratique que notre association « **La Voix de la Route 704** » a souhaité prendre part à la réflexion sur cet important projet qui mobilise un budget conséquent de 10 M€.

Force est tout d'abord de constater que notre démocratie, en l'espèce, prévoit des espaces d'expression, sans qu'il soit tenu compte de cette expression. En effet, nous voulons souligner que depuis la création de notre association en décembre 2015, une seule réunion a eu lieu entre notre association et les membres du conseil départemental. Elle s'est tenue en septembre 2021 et n'a été suivie d'aucune évolution du projet. De même, les conclusions de l'enquête publique 2016 indiquaient déjà que « les réponses apportées par le maître d'ouvrage ne font aucune concession sur les propositions du public pour une évolution des solutions mises en œuvre dans le projet de sécurisation de la RD 704 ».

Nous voulons également attirer l'attention sur une inexactitude des termes du dossier d'enquête publique 2022 : il est indiqué page 48 que « suite à l'annulation le 7 février 2019, par le Tribunal administratif de Limoges, de l'arrêté (...) déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de sécurité de la RD 704, le conseil départemental a décidé d'étudier de nouvelles variantes ». Nous précisons que ces variantes, présentées page 48 et 49, ont été examinées dès après l'enquête publique 2016 et notamment lors de la délibération du conseil départemental du 23 juin 2016. Les réserves et recommandations les plus importantes pour la sécurité de tous les usagers n'ont pas été retenues. Aucune variante n'a donc été examinée depuis la décision du tribunal administratif de 2019, alors que c'était une excellente occasion pour faire évoluer le projet, en fonction des nouvelles données d'une part, sur la sécurité routière et d'autre part, sur les évolutions du climat et de la biodiversité. Malheureusement, nous en sommes toujours, fin 2022, à examiner un projet conçu dès 2007 et dont les principes ont été arrêtés par le département en 2011 (voir délibération du conseil général du 6 octobre 2014 jointe et avis de la

chambre d'agriculture pages 493 et suivantes, indiquant « la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne a été sollicitée à 2 reprises (2010 et 2013) pour mesurer l'impact qu'occasionne ce projet sur l'activité agricole du secteur. ».

2) Une proposition de compromis intégrant le créneau de dépassement et apportant plus de sécurité :

Des solutions simples sont envisageables pour apporter la sécurité et ne sont pourtant pas mises en œuvre depuis de nombreuses années. Elles ont été largement évoquées, précédemment, dans ce courrier : signalisations horizontale et verticale appropriées, entretien correct des bas-côtés à proximité des carrefours et intersections, contrôle du respect des limitations de vitesses, tourne-à-gauche simples à chacune des intersections. Ces solutions sont d'une grande efficacité et ont été mises en place tout au long de la RD 704, hormis sur le tronçon concerné. Pourtant, les problématiques de vitesse inadaptée ont, à maintes reprises, été relevées sur ce tronçon, y compris par les services techniques du département. La mise en place de ces solutions est toujours souhaitée et souhaitable, en raison de leur efficacité, de leur cohérence avec les modalités et rythmes de conduite sur la 704 - notamment sur ce tronçon qui fait partie de la communauté urbaine, de leur coût extrêmement raisonnable et de leur impact très réduit sur l'environnement (biodiversité et changement climatique).

Notre volonté de trouver un compromis nous a, toutefois, conduits à proposer la solution décrite ci-après, qui tient compte de la réalisation du créneau de dépassement. Nous proposons, dans ce cas, l'aménagement d'un espace de changement de directions, de type « échangeur central » au niveau de la route du Chatenet. C'est une solution très proche du projet du département.

Cette solution présente les avantages suivants :

- **Donner à tous une bonne visibilité lors des changements de direction :**

Aujourd'hui, il est prévu, route du Chatenet, un passage agricole à usage restreint. L'ouvrage d'art qui serait réalisé requiert, selon le dossier d'enquête publique page 26, une emprise minimale de 22m10. C'est l'équivalent de l'emprise minimale prévue pour la plate-forme principale de la RD 704.

Dans la mesure où cet ouvrage devrait être construit, entretenu et contrôlé, avec des coûts à budgérer, nous proposons qu'il soit ouvert à tous : c'est « l'échangeur central ». Nous fournissons un schéma expliquant notre proposition. Cela consiste à rajouter 3 bretelles, la route du Chatenet faisant office de 4^{ème} bretelle. Pour chaque bretelle est affectée une destination. Cela permet une bonne visibilité et cela permet de desservir, grâce à un aménagement situé sur un seul emplacement, l'ensemble des villages concernés : Villeneuve, Fougeras, Brethet, chez Couyer, Le Chatenet, La Cornue, les Landes, Le Bas-Texon, La Thuilière, La Fouillière, La Chapelle, Pupot, Les Crouzettes, Boissac, Les Palennes, Les Vergnades.

L'ensemble de ces villages sera ainsi desservi par des trajets directs, avec un gain de temps, moins d'énergie dépensée (économies financières et moins de pollution), ainsi que moins d'accidents par rapport aux carrefours-plans prévus. Cela évitera aussi que des personnes ne soient obligées de prendre d'autres petites routes, très étroites et sinuueuses, par exemple en venant de Boissac et en passant par le Pont-Rompu, pour rejoindre la halte-garderie du Vigen.

Si cet « échangeur central » n'est pas créé, le projet du département prévoit que la circulation sera détournée vers des petites routes peu praticables, en terrains humides (à proximité d'étangs et de ruisseaux), tant aux Vergnades qu'à La Faye et/ou en bas de collines, avec des ruissellements d'eau importants lorsque les pluies sont fortes, avec de très fortes déclivités (jusqu'à 11,25 % selon le dossier page 24) et exposée, pour l'une plein nord et donc glissante en hiver. Cela n'apporterait aucune sécurité à tous ces usagers de la route.

Bien gérer la vitesse pour l'ensemble des utilisateurs :

Le projet du département prévoit, du fait de la création des routes nouvelles en pleine campagne, l'aménagement de carrefours à quatre voies, dits carrefours en croix (schéma en annexe). Ces carrefours seraient situés à chaque extrémité du créneau de dépassement. Cela serait extrêmement dangereux. En effet, que ce soit à l'approche d'un créneau de dépassement ou en sortie, les automobilistes accélèrent par anticipation, puis en continuité du créneau. De plus, il est établi que plus la vitesse augmente, plus le champ de vision des automobilistes est réduit. Lorsque la vitesse est importante, le champ se rétrécie jusqu'à une vision centrale. Et nous avons vu que les vitesses pratiquées sur ce tronçon sont importantes. Or, dans la situation des carrefours-plans (c'est-à-dire des doubles tourne-à gauche) prévus par le département, il faudrait un temps certain à un automobiliste qui veut sortir sur la RD 704 ou la traverser, pour prendre son information sur la possibilité de traverser, pour décider de traverser, puis pour s'engager sur la chaussée (pratiquement 10 secondes). Le positionnement de ces carrefours à chaque extrémité du créneau de dépassement et dans des lieux où la visibilité n'est pas importante (Moins de 150 m pour le carrefour sud) entraînerait forcément des accidents.

Notre proposition est de simplifier ces carrefours. Nous proposons de créer des carrefours à 3 voies (schéma en annexe), avec un simple tourne-à-gauche. Le nombre de points d'attention nécessaires pour traverser les différentes files de la chaussée est beaucoup moins important, de même que le temps nécessaire pour tourner ou sortir. Ces carrefours permettront à ceux qui poursuivent leur chemin sur la 704 de ne pas être ralenti par les personnes qui tournent à gauche pour rejoindre leurs villages. Car celles-ci seront en attente sur la file centrale aménagée pour les véhicules qui souhaitent tourner. Et les personnes qui voudront tourner ne craindront pas d'être heurtées par les véhicules venant de l'arrière, à vive allure. Ainsi, chaque automobiliste pratiquera sa propre vitesse, adaptée à son propre parcours et n'aura pas à subir la vitesse des autres automobilistes ayant un parcours différent.

L'aménagement de ces simples tourne-à-gauche, à chaque extrémité du créneau de dépassement, sera rendu possible par l'aménagement de « l'échangeur central » que nous proposons.

A toutes fins utiles, nous indiquons que le département avait déjà chiffré, en 2016, l'aménagement de cet échangeur central à 650 000 €. Cela nous paraît raisonnable pour apporter une meilleure sécurité, en comparaison du budget total qui serait consacré par le département à cet aménagement : 10 M€ - qui représente 40 % du budget annuel 2021 du département affecté à l'entretien et aux équipements routiers et réseaux.

Nous nous étonnons d'ailleurs que cette variante n'ait pas été reprise dans le dossier d'enquête publique. Nous souhaitons qu'elle puisse être retenue.

- **Favoriser les mobilités actives :**

Les petites routes locales situées près des hameaux, villages et habitations, aux alentours de la RD 704, sont très prisées pour pratiquer, dans un cadre agréable, les mobilités actives, notamment la marche et le vélo. Le chemin de Grande Randonnée situé dans l'emprise du projet, est également utilisé pour cela. Des personnes de tous âges et des familles, ont plaisir, par exemple, à s'y promener. Ces activités se sont d'autant plus développées depuis le confinement.

Or ces activités seraient désormais en concurrence, sur les petites routes locales, avec la circulation beaucoup plus importante des voitures, des véhicules de livraison, des bus scolaires, des véhicules de grand gabarit, notamment ceux qui alimentent le méthaniseur, etc.

La circulation ainsi détournée par le département vers ces petites routes locales, pour réaliser le créneau de dépassement, créerait des zones de danger pour les nombreux habitants des villages, hameaux et lotissements présents de part et d'autre de la RD 704. Cela serait nécessairement source d'accidents. Ces accidents ne seraient d'ailleurs pas comptabilisés dans les statistiques du département, puisqu'ils se produiraient hors des routes départementales.

De plus, dans la mesure où le département prévoit que les accotements, en terre végétale, permettraient notamment sur la rue JB Darnet, « la récupération des eaux, et également le croisement des poids lourds » (page 15 du mémoire en réponse à l'avis de la MRAE), outre que les personnes ne pourraient plus marcher sur la chaussée, elles ne pourraient plus, non plus, emprunter sereinement et en toute praticité les bords de route.

Ces aménagements porteraient aussi atteinte au petit patrimoine rural que les habitants ont eux-mêmes rénové et entretiennent, comme par exemple le Lavoir des Vergnades, situé sur le cours d'un ruisseau, dans un environnement très verdoyant. Avec le projet du département, il serait désormais situé contre les déblais/remblais de la nouvelle route créée.

Enfin, ces mobilités actives ne se pratiqueraient plus dans un environnement préservé, utile à la santé et au bien-être des habitants. Bien au contraire, le cadre de ces mobilités actives, pour ceux qui persisteraient, serait désormais un environnement pollué par le bruit et les gaz d'échappement, là où de nombreux arbres auraient été abattus (avec déstockage du carbone) et avec une transformation des paysages (la disparition des haies et du bocage).

La création de « l'échangeur central », que nous proposons, évitera d'altérer les conditions de pratique des mobilités actives, tant en termes de sécurité que de bien-être. Elle encouragera la pratique des activités sportives et de loisirs individuelles, proches des habitations et proches de la nature.

IV. Des questions techniques complémentaires :

Sans être exhaustifs, nous nous interrogeons sur un certain nombre de points supplémentaires qui ne nous paraissent pas clairs dans le dossier d'enquête publique :

- 1) Il est indiqué page 25 du dossier d'enquête publique que la rue Jean-Baptiste Darnet (qui relie le village des Farges et le méthaniseur) serait élargie de manière unilatérale et présenterait une plate-forme de 8,5 m de large (4m de chaussée et 2 accotements, l'un de 3m avec fossé, et l'autre de 1,5m). Pouvez-vous nous indiquer comment cela serait possible, vu que la distance entre les chênes centenaires présents en bordure de cette voie et les immenses poteaux électriques qui ont été installés est de seulement 7m ?
- 2) Les habitants et usagers de la RD 704 souhaitent savoir, et ce dès l'enquête publique, comment la circulation serait organisée pendant la durée des travaux, sur la RD 704 et les routes adjacentes. Quels détournements de la circulation pour chaque sens ? Vers quels itinéraires ? Pendant quelle durée (avec indication de périodes) selon la nature des travaux ? Nous souhaitons des réponses précises. Nous souhaitons aussi que l'impact soit apprécié sur la vie locale (inconvénients de voisinage, allongement des trajets, etc.), ainsi qu'en termes de sécurité routière, de ralentissements, de pollutions et d'atteinte à l'environnement.

Telle est notre contribution.

Nous espérons, M. le Commissaire enquêteur, que vous voudrez bien porter attention aux difficultés que nous soulevons sur ce projet, aux propositions que nous formulons pour l'améliorer et aux questions que nous posons pour éclairer les décideurs publics.

Nous vous en remercions par avance et nous vous prions d'agréer, M. le Commissaire enquêteur, l'expression de notre considération très distinguée.

Pour l'association « La Voix de la Route 704 », pour ses 90 adhérents actifs, ses autres adhérents et soutiens,

La présidente de l'association,



Olga Radwanski

Le trésorier



Jean-Marin Thézard

La secrétaire



Sylvie Chatard

Vingt-deux pièces jointes, récapitulées dans le bordereau ci-annexé.



Le Vigen, le 30 septembre 2022

Association « La Voix de la Route 704 »

Siège social :

Mairie du Vigen
1, place Adrien Delor
87110 Le Vigen

A l'attention de
Monsieur Guy Joussain
Commissaire enquêteur
Mairie du Vigen
87110 Le Vigen

Objet : Projet d'aménagement de la RD 704, au sud du Vigen

Référ. : En complément de notre courrier en date du 28/09/2022

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Nous vous précisons, tout d'abord, que ce courrier corrige les termes de notre lettre à titre principal en date du 28 septembre 2022, dans ses propos, page 2, qui indiquaient alors, au moment de la préparation de ladite lettre, « nous n'avons pas été informés de la remise de ces études ».

Nous vous avons sollicité, par courrier du 15/09/2022, pour obtenir le diagnostic de sécurité et l'étude de faisabilité de créneaux de dépassement qui « ont abouti à la proposition d'un aménagement de sécurité à la sortie sud du bourg du Vigen, dans le sens Limoges - Saint-Yrieix-La-Perche, objet du présent dossier » (page 11 du dossier d'enquête publique).

Nous vous remercions d'avoir transmis notre demande au conseil départemental.

Nous avons reçu, par message électronique daté du 26/09/2022, l'étude de faisabilité de créneaux de dépassement.

Nous notons deux points :

- « Le diagnostic de sécurité réalisé sur l'ensemble de l'itinéraire » ne nous a pas été remis.
- « L'étude de faisabilité de créneaux de dépassement » est particulièrement ancienne, puisqu'elle date d'avant les années 2000.

Nous n'avons pas la possibilité de réaliser une étude détaillée du document transmis, en corrélation avec le dossier d'enquête publique. En effet, nous disposons de 4 jours pour un tel travail, en comparaison du délai de 11 jours au terme duquel l'étude nous a été adressée.

Nous nous contenterons de remarquer la stabilité du nombre de véhicules circulant sur la voie considérée, ainsi que la diminution constante du nombre de poids lourds. Les chiffres sont les suivants :

- Selon l'étude de faisabilité des créneaux de dépassement (avant 2 000) : 540 Poids Lourds (PL) par jour
- Selon le dossier d'enquête publique 2016 (page 20)- chiffres 2014 : 480 PL par jour
- Selon le dossier d'enquête publique 2022 (page 20)- chiffres 2017 : 305 PL par jour

Cette tendance devrait se poursuivre, si nous prenons en considération les aménagements et connections avec l'A20 décidés par le département (indiquées page 6 et 7 de notre courrier principal).

Ce point est primordial puisque « L'évolution du trafic routier, notamment celui des poids lourds, a amené les élus locaux à demander de nouveaux aménagements, afin d'améliorer la sécurité des usagers et de fluidifier le trafic » (Page 11 du dossier d'enquête publique)

En conséquence de l'ensemble de ces faits, il apparaît que le projet, objet de la présente enquête publique, repose sur des fondements extrêmement fragiles. Il est justifié par une étude réalisée avant 2 000, et certaines informations communiquées dans le dossier d'enquête publique 2022 sont erronées.

Nous vous remercions de votre attention et nous vous prions d'agrérer, M. le Commissaire enquêteur, l'expression de notre considération très distinguée.

Pour l'association « La Voix de la Route 704 », pour ses 90 adhérents actifs, ses autres adhérents et soutiens,

La présidente de l'association,



Olga Radwanski

Le trésorier



Jean-Marin Thézard

La secrétaire



Sylvie Chatard