

COMPTE RENDU DU CONSEIL MUNICIPAL DU 24 AVRIL 2019

L'an deux mille dix-neuf le vingt quatre avril le Conseil Municipal de la Commune de Panazol, dûment convoqué, s'est réuni en séance ordinaire à la Mairie, sous la présidence de **Monsieur Jean-Paul DURET, Maire**

Date de convocation du Conseil Municipal : 9 Avril 2019

Nombre de conseillers

en exercice : 33

présents : 30

Présents : DURET Jean-Paul, Maire, TABOURET Martine, DESBORDES Robert, BELLEZANE Isabelle, BOLUDA Francis, SARRAZY Laure, DESMOULIN Christian, DAMAYE Martine, FOURGNAUD Daniel, NOUHOUT Martine, PICAT Sandrine, ZABALETA Emilio, FAUREAU Annick, BONNAUD Jean-François, NEGRIER Isabelle, SALVAN Bernadette, LEBLOIS Thierry, MAISONNIER Laurent, ROBERT Marie-Pierre, BOUTAUD Jean-Pierre, CATALAN-PAVIA Carole, PERRIERE Jean-Michel, MARTINEZ Stéphanie, LEBLOND Julien, DOUCET Fabien, DARDENNE Jean, LERICHE Martine, BERNIS Jacques, COMTE Bruno, PORZUCEK Dominique

Procurations :

Mr BARGET Eric : procuration à NOUHOUT Martine en date du 17 avril 2019

Mr DEBERNARD Jean-Michel : procuration à COMTE Bruno en date du 24 avril 2019

Mme MARCHEGAY CUROT Marie-Agnès : procuration à PORZUCEK Dominique du 16 avril 2019

Secrétaire de séance : BOLUDA Francis

OBJET : Aménagements routiers à l'est de LIMOGES, déviation de FEYTIAT et raccordement à la RD941 - avis de la commune sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique
Délibération 2019 – 39

Préalablement à la présentation du dossier de synthèse, Madame Martine NOUHOUT sollicite un vote de la délibération à bulletin secret.

Monsieur le Président précise que conformément à l'article L.2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales, et à l'article 27 du règlement intérieur du Conseil, le scrutin secret est retenu lorsqu'un tiers des membres présents le demande.

A ce titre, M. le Président soumet au vote de l'Assemblée le choix du mode de scrutin.

Considérant l'absence de voix en faveur d'un scrutin secret, M. le Président précise que le scrutin ordinaire (à main levée) sera retenu.

Monsieur le Président expose à l'Assemblée que, par lettre reçue le 7 mars 2019, monsieur le Préfet de la Haute-Vienne a, en application de l'article L 122-1-V du Code de l'Environnement, adressé à la commune le dossier de demande de déclaration d'utilité publique déposé par le Conseil Départemental de la Haute-Vienne et portant sur le projet d'aménagements routiers à l'Est de Limoges.

Conformément à l'article R 122-7-II du Code de l'Environnement, la collectivité dispose d'un délai de 2 mois à compter de la réception de cette demande pour formuler un avis sur le projet.

Il précise que ce projet porte sur la déviation de la RD979 par le Nord de Feytiat et sur la création d'un barreau de liaison de la RD941 à la RD979, entre les secteurs de « La Grande Prade » au Nord et « Pont de Lavaud » au Sud. La maîtrise d'ouvrage de cette opération est assurée par le département de la Haute-Vienne.

Il rappelle les objectifs de ce projet, tels qu'ils figurent en page 2 du dossier d'enquête publique :

- Améliorer la desserte des communes situées à l'Est du Département de la Haute-Vienne et également celles des départements limitrophes de la Creuse et de la Corrèze en leur offrant un accès direct à l'A20, mais également, par l'intermédiaire de celle-ci et de la voie de liaison Sud de Limoges, à d'autres grandes liaisons nationales (N21, N141, N147) ainsi qu'aux grands équipements de l'agglomération ;
- Délester les traversées de Feytiat et de Panazol d'une bonne part de l'important trafic qu'elles supportent et qui nuit à la qualité de vie des riverains, en captant le trafic de transit et en particulier celui des poids-lourds ;
- Améliorer la desserte des communes de Feytiat et de Panazol, d'une part en aménageant les voies les reliant à l'A20 et à Limoges et, d'autre part, en réduisant le trafic interne à ces deux agglomérations ;
- Capter le trafic diffus qui emprunte le réseau local de RD et de voies communales pour contourner Feytiat et Panazol au détriment de la sécurité et du confort des usagers et des riverains.

S'agissant de l'opportunité et de l'utilité publique du projet,

Monsieur le Président explique que la justification principale du projet telle qu'elle est présentée dans le dossier élaboré par le Département de la Haute-Vienne porte sur la réduction du trafic dans les traversées urbaines des communes de Feytiat et de Panazol et donc sur l'amélioration de la fluidité du trafic routier.

Pour déterminer cet objectif, il s'appuie sur les résultats de l'enquête de circulation effectuée par les services du Département du 13 au 20 septembre 2016. Les principaux enseignements tirés de cette campagne de comptages ne sont pas de nature à justifier les aménagements routiers envisagés étant entendu que le trafic constaté est loin d'être critique avec pas ou peu de saturation ; en effet, il ressort de l'analyse de ces comptages que :

- *« à l'Est de l'A20, la circulation est globalement fluide sur la RD941 en traversée de Panazol même si la présence de giratoires et de carrefours à feux ralentit quelque peu l'écoulement du trafic. On note néanmoins quelques difficultés plus importantes le soir dans le sens Ouest-Est à l'entrée de Panazol. Plus à l'Est, la circulation est fluide en HPM et HPS ;*
- *la traversée de Feytiat est plus compliquée sur la RD979 sans toutefois occasionner des remontées importantes. Cependant à l'entrée Ouest de la commune, la circulation est très dense en direction de Limoges le matin et chargée le soir dans l'autre sens ;*
- *le trafic Poids Lourds est relativement faible (entre 3 et 7%) et globalement un peu plus important sur la RD941 que sur la RD979 ;*
- *le trafic HPM + HPS représente entre 17 et 20% du trafic moyen journalier semaine selon les points de comptages, ce qui est classique ;*
- *le trafic est faible sur la RD98A ».*

Cette enquête de circulation met en avant que les difficultés majeures sont concentrées dans le secteur de « La Valoine » où l'écoulement du trafic est difficile en HPM sur deux entrées du giratoire et sur les quatre entrées le soir.

Or, le projet du Département n'apportera pas de solution à ce problème ; en effet, la liaison projetée entre la RD941 et la RD979 fera converger un nombre de véhicules plus important qu'aujourd'hui dans un secteur où, si les aménagements routiers à la charge de l'Etat et de la Communauté Urbaine Limoges-Métropole ne sont pas réalisés, les conditions de circulation s'aggraveront de manière certaine.

Pour justifier la nécessité des aménagements routiers qu'il projette, le Département a procédé à une modélisation du trafic aux horizons 2030 et 2045. Pour établir ces projections, l'hypothèse d'une évolution du trafic de 1% par an sur les deux routes départementales et les voies communales, a été prise en compte « après avoir analysé l'évolution moyenne relevée entre 2006 et 2016 » (page 35 ; Pièce C – Notice explicative). Or, à la lecture de l'analyse des données de comptages qui figurent en page 405 de la « Pièce E – Etude d'impact – RNT et Etat Initial », il s'avère que « le trafic de la RD941 a connu une évolution de -1% par an en moyenne entre 2006 et

2015 » et que ce phénomène s'est étendu à la RD979 puisque « *entre 2011 et 2015, la fréquentation de la RD979 diminue, -1,15% par an en moyenne* ».

Cette baisse notable de la fréquentation des deux axes qui figurent au cœur du projet porté par le Conseil Départemental est d'ores et déjà tangible alors même que la grande majorité des communes situées à l'Est de Limoges ont, sur cette même période, connu un dynamisme démographique avec un taux d'évolution annuel moyen souvent supérieur à +1%. Or, la mise en œuvre des orientations du Programme Local de l'Habitat de Limoges-Métropole pour la période 2019-2024 qui visent à recentrer la production de logements sur le pôle urbain et tout particulièrement sur la ville centre, limitera, dans les années à venir, la croissance démographique des communes périphériques et, par voie de conséquence, les déplacements pendulaires générateurs de trafic.

Aussi, l'hypothèse d'évolution du trafic prise en considération dans l'étude du Département de la Haute-Vienne n'apparaît pas comme opportune et conduit à la mise en œuvre de scénarii bien trop alarmistes et de fait contestables.

L'utilité du projet porté par le Département de la Haute-Vienne est d'autant plus discutable que l'amélioration des conditions de trafic dans les traversées de Panazol et Feytiat mise en avant au travers de l'exercice de modélisation réalisé, est assujettie à la concrétisation des projets dont la maîtrise d'ouvrage échappe au Département. Ainsi, dans le cas où les aménagements pris en considération dans les ZA du « Ponteix » et de « La Valoine » et au niveau de l'échangeur n°36 ne seraient pas réalisés, les améliorations attendues ne seraient pas au rendez-vous ; il est même légitime de craindre que le report du trafic de la RD941 vers la RD979 générerait de sérieuses dégradations des conditions de circulations déjà critiques dans les ZA précités et au niveau des deux échangeurs autoroutiers du secteur (échangeurs n°35 et 36).

Monsieur le Président regrette également que le projet présenté par le Département ne prenne pas en considération les autres modes de déplacement et privilégie l'usage de la voiture à leur détriment. Ainsi, il n'est pas fait mention dans le dossier de demande de DUP du projet de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) que la Communauté Urbaine de Limoges-Métropole envisage et qui, à moyen terme, va transformer les pratiques quotidiennes en matière de déplacements tant sur la commune de Feytiat que sur la commune de Panazol où l'arrivée d'une ligne de transport en commun en site propre est programmée.

De la même manière, les orientations du PDU (Plan de Déplacement Urbain) de l'agglomération de Limoges qui visent en particulier à favoriser le développement des transports collectifs dans la perspective d'un développement urbain durable n'ont pas été prises en compte.

L'existence de la ligne ferroviaire entre Limoges et Ussel dont l'amélioration permettrait d'imaginer pour l'avenir des solutions performantes et économes en énergie pour les déplacements pendulaires entre la ville centre et les communes de l'Est du département n'est pas prise en considération comme potentialité connexe dans les perspectives d'évolution des déplacements à terme.

S'agissant de la compatibilité aux documents de planification,

Le dossier de demande de DUP ne relève pas d'incompatibilité avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de l'agglomération de Limoges et les PLU (Plan Local d'Urbanisme) des communes intéressées par le projet. Cette conclusion apparaît quelque peu réductrice et appelle à discussion.

La prescription n°51 du SCoT qui prévoit la réalisation de la déviation de Feytiat et sa connexion au réseau local n'est en effet que partiellement respectée ; celle-ci recommande notamment d'envisager un barreau entre la RD941 et la future déviation mais préconise de le réaliser sous la forme d'élargissement des voies existantes sans engendrer de réalisations nouvelles. La liaison entre les deux routes départementales telle qu'elle est projetée ne peut donc pas être considérée comme étant compatible avec les orientations du SCoT de l'agglomération.

La confrontation du projet aux orientations du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du PLU de la commune de Panazol, fait ressortir clairement que des incompatibilités indiscutables existent :

- l'orientation III-3 prévoit que les activités agricoles doivent être accompagnées et préservées ; or, de nombreuses activités agricoles présentes sur le territoire de la commune de Panazol dans les espaces traversés par les projets routiers seront, de manière incontestable, gravement affectées par les aménagements, notamment dans les secteurs « Pont de Lavaud », « La Lingaine », « Marliat » et « La Grande Prade ».
- l'orientation III.4 vise à conforter les parcours de découverte et de randonnée de la commune en renforçant d'une part l'attractivité de l'axe touristique de la vallée de la Vienne et d'autre part la protection de la vallée de l'Auzette ; là encore, le projet routier, de par sa grande proximité avec le lit de l'Auzette, impactera la qualité du site et constituera une remise en cause des efforts et des investissements consentis, depuis des décennies, par la commune de Panazol et l'association APCV (Association pour la Protection du Cadre de Vie des habitants de Panazol), pour que l'attractivité de cette vallée soit maintenue et que sa vocation d'espace naturel à proximité de la ville soit renforcée.
- l'orientation IV-1 tend à préserver un cadre de vie qualitatif sur le territoire et vise les objectifs ci-après :
 - renforcer la protection et la valorisation du patrimoine naturel, environnemental et paysager ;
 - préserver les habitats et l'occupation du sol des espaces agricoles et des milieux naturels aux abords des vallées ;
 - préserver les sites d'intérêt ne bénéficiant pas de statut de protection particulière : préserver la qualité du réseau hydrographique sur la commune et principalement les vallées qui constituent des corridors écologiques aquatiques d'enjeu majeur ; protéger les passages de faune dans les espaces agricoles à l'est de la ville ;
 - préserver les paysages pour éviter leur banalisation ;
 - préserver les zones humides du territoire et leurs fonctionnalités ;
 - préserver les corridors écologiques des vallées de la Vienne et de l'Auzette et intégrer les éléments des trames verte et bleue, en valorisant le patrimoine paysager et naturel et les chemins de promenade et de découverte ;
 - accompagner le développement des zones de loisirs, de détente et de découverte : golf de la Porcelaine, parcours de randonnée, étang de Cordelas, ...

Le projet porte atteinte et s'oppose même à l'ensemble de ces orientations que la commune avait mise en avant dans le cadre de la dernière révision de son PLU car elles doivent permettre de construire durablement la ville de demain.

Il est à noter également que le projet aura des impacts notables sur les espaces protégés identifiés dans le PLU de la commune de Panazol :

- quatre EBC (Espace Boisé Classé) sont traversés par le projet routier au Mas-la-Côte, à Pont de Lavaud, à La Lingaine et au lieu-dit Jacquet ; la pérennité de ces espaces est inévitablement remise en question ;
- des haies protégées sont franchies par les aménagements routiers et seront de fait amenées à disparaître à Lavaud Nord, Pont de Lavaud, Marliaguet et Les Coubrassas ;
- l'alignement d'arbres protégé situé à Pont de Lavaud est fortement impacté par la déviation de Feytiat et sera réduit de manière significative pour ne pas dire rayé du paysage ;
- la zone Ap (zone agricole protégée) du secteur de Marliat est sacrifiée alors même que sa vocation est de créer une transition entre les espaces dédiés à l'agriculture et ceux à usage d'habitat et de préserver les paysages emblématiques du Limousin.

S'agissant des impacts sur les paysages,

Monsieur le Président explique à l'assemblée que les éléments exposés dans le PGT (Plan Général des Travaux) sont sans équivoque sur les bouleversements démesurés qui seront apportés au paysage local et sur l'atteinte sérieuse qui sera portée à une sensibilité paysagère remarquable située au cœur de l'agglomération limougeaude.

Le projet routier compose avec la réalisation de déblais (760 000 m³) et remblais (417 000 m³) dans des proportions peu raisonnables et la mise en œuvre d'un profil en travers large de plus de 40 m ; l'adjonction de ces deux caractéristiques majeures des futures routes laisse craindre qu'une véritable « saignée » vienne marquer les sites et leur qualité paysagère remarquable.

Ces craintes sont confirmées dans l'étude d'impact où, à la page 349 de la « Pièce E – Etude d'impact – RNT et Etat initial », il est clairement précisé que :

- les projets d'aménagements routiers à l'Est de Limoges auront une atteinte sur la sensibilité paysagère de ces secteurs qui présentent des éléments caractéristiques et structurants du paysage Limousin ;
- cette trame végétale permet d'offrir des ambiances singulières. Les dualités sur cette portion du territoire (ambiances ouvertes et fermées ; champs cultivés et prairies bocagères ; percées visuelles courtes et profondes) sont à préserver et à valoriser. Ces éléments participent à maintenir la richesse et la diversité des paysages du Limousin en ayant un rôle structurel, écologique et patrimonial ;
- Deux périmètres traversent à plusieurs reprises des secteurs à forte sensibilité paysagère. Il s'agit notamment de lieux où le patrimoine bâti présente une qualité architecturale remarquable, de vallées et de leurs coteaux ou encore de belvédères naturels sur la commune de Panazol et de Feytiat. La vallée de l'Auzette est ainsi celle qui sera la plus touchée par les projets de déviation des axes routiers.

Il est également expliqué que « *le caractère sauvage et intimiste des fonds de vallées, engendré par la présence de cours d'eau et du relief, est à préserver* ». Le projet va à l'encontre de cette exigence de préservation qui, compte tenu du passage de la nouvelle voie à moins de 100 m et parfois même 70 m du lit de l'Auzette, ne pourra pas être mise en œuvre.

Le nombre croissant d'usagers fréquentant la proche vallée de l'Auzette montre l'intérêt porté aux paysages par les populations vivant en ville ; la richesse des paysages actuels, leur harmonie et leur naturalité à proximité immédiate d'espaces urbanisés jouent un rôle important dans la perception que peuvent avoir les populations qui les fréquentent, et dans la sérénité et le bien-être qu'ils peuvent procurer. Ces sentiments seront inmanquablement altérés par la présence du projet routier envisagé et de ses impacts visuels, sonores, ...

S'agissant des impacts sur le milieu naturel et la biodiversité,

L'étude d'impact démontre clairement que les projets routiers du Département de la Haute-Vienne auront un impact élevé sur les milieux naturels dont les habitats naturels sont menacés, et sur certaines populations dont la présence peut être remise en question :

- enjeu écologique considéré comme fort pour les habitats naturels étant entendu que le projet traverse 48 zones d'habitat dont 8 d'intérêt communautaire (pages 231 à 245 de la « Pièce E – Etude d'impact – RNT et Etat initial ») ;
- enjeu écologique considéré comme fort pour les espèces végétales, notamment en raison de la présence de plantes messicoles inféodées au milieu agricole (pages 246 à 251 de la « Pièce E – Etude d'impact – RNT et Etat initial ») ;
- enjeu écologique fort pour la préservation des zones humides, eu égard à la position du projet en tête de cours d'eau où l'on en rencontre un grand nombre (pages 251 à 259 de la « Pièce E – Etude d'impact – RNT et Etat initial ») ;
- enjeu écologique fort pour la protection de la faune compte-tenu de la présence de nombreux arbres gagés et sénescents particulièrement favorables au développement d'insectes saproxyliques (pages 260 à 267 de la « Pièce E – Etude d'impact – RNT et Etat initial ») ;
- enjeu écologique considéré comme moyen pour les poissons bien que le projet traverse deux cours d'eau reconnus comme habitat de reproduction et de croissance (pages 269 à 276 de la « Pièce E – Etude d'impact – RNT et Etat initial ») ;
- enjeu écologique considéré comme très fort pour les amphibiens compte-tenu que le contexte bocager et humide des zones traversées est favorable à la reproduction et à la mise à disposition de zones d'hivernage, et en raison de la présence du sonneur à ventre jaune (pages 276 à 283 de la « Pièce E – Etude d'impact – RNT et Etat initial ») ;

- enjeu écologique considéré comme moyen pour les reptiles mais fort pour la tortue cistude (pages 284 à 291 de la « Pièce E – Etude d’impact – RNT et Etat initial ») ;
- enjeu écologique considéré comme moyen pour les oiseaux malgré des enjeux plus forts sur les zones humides où est présente la grande aigrette et sur les secteurs bocagers où l’on rencontre le milan royal (pages 291 à 302 de la « Pièce E – Etude d’impact – RNT et Etat initial ») ;
- enjeu écologique considéré comme très fort pour les mammifères compte-tenu de la présence de la loutre d’Europe et du campagnol amphibie sur la quasi-totalité des milieux aquatiques (pages 302 à 309 de la « Pièce E – Etude d’impact – RNT et Etat initial ») ;
- enjeu écologique considéré comme fort pour les chiroptères en raison de la présence d’une multitude de milieux favorables à l’habitat des chauves-souris et de territoires de chasse.

Les destructions, les dégradations et les fragmentations des habitats naturels, en particulier des espaces boisés, des haies, des alignements d’arbres, des zones humides, ... constituent un impact majeur du projet qui va également interrompre de manière brutale des corridors écologiques (corridors cœur de nature bocage ; corridors cœur de nature zones humides) essentiels pour permettre des connexions entre les réservoirs de biodiversité et pour offrir aux espèces des conditions favorables à l’accomplissement de leur cycle de vie.

Compte-tenu de la multitude des enjeux écologiques listés ci-avant, l’impact des projets routiers sur les espèces faunistiques et floristiques sera donc fort notamment en termes de déplacements, de mortalités et de dérangements (bruit des véhicules ; lumière des phares) ; on peut donc légitimement craindre que les cycles biologiques des différentes espèces présentes sur le secteur soient altérés et que certaines espèces viennent à disparaître.

Les effets négatifs de l’aménagement routier sur les milieux naturels sont connus du porteur de projet qui, en page 73 de la « Pièce C – Notice explicative », précise que « *à la reprise des études, une solution passant par le Sud de Feytiat était délicate à envisager du fait de ses impacts sur l’environnement (vallée de la Valoine)* ». Il est aujourd’hui regrettable que la vallée de l’Auzette dont les intérêts écologiques et paysagers sont manifestes ne bénéficie pas d’une aussi grande attention.

S’agissant des impacts sur les activités économiques,

En matière d’activités agricoles, le projet vient en opposition frontale avec les logiques actuelles qui tendent à favoriser la protection des activités agricoles pour s’assurer de leur sauvegarde à long terme. Les difficultés des agriculteurs locaux à trouver des terres à exploiter au cœur du pôle urbain de l’agglomération seront accentuées par le passage des deux routes envisagées qui réduiront les zones agricoles de manière notable ou les segmenteront, diminuant de fait leur vocation et l’intérêt que l’on peut y porter en matière d’activité agricole.

En matière de commerce, l’étude se veut rassurante sur les incidences du projet au niveau des activités commerciales existantes ; il est ainsi stipulé à la page 160 de la « Pièce E – Etude d’impact – RNT et Etat initial » que « *la réalisation d’une nouvelle infrastructure de contournement peut entraîner des effets négatifs étant donné que des activités risquent d’être pénalisées par une baisse de la clientèle de passage sur Feytiat et Panazol. Mais beaucoup des activités présentes le long des actuelles RD979 et RD941 sont des activités artisanales ou de proximité, des activités en lien avec le secteur agricole, et non des activités de passage, ce qui devrait limiter ces effets négatifs* ».

Cette analyse du contexte économique local est très contestable et symptomatique du peu d’approfondissement de l’étude sur cette thématique pourtant essentielle en matière de développement et d’attractivité des territoires. En effet, le long de la RD941 dans la traversée de Panazol, un grand nombre d’activités commerciales ne peut pas être classé comme commerce de proximité mais plutôt comme des activités en liaison avec le passage et dont la zone de chalandise dépasse très largement les limites de la commune :

- 3 supermarchés : « Casino », « Leader Price », « Intermarché » ;
- 1 magasin d’articles de pêche : « Le poisson soleil » ;
- 1 opticien : « Optique du hameau » ;

- 2 galeries commerciales ;
- 1 station essence : « Total » ;
- 3 concessionnaires automobiles : « Honda » ; « Renault » ; « Peugeot » ;
- 1 magasin de meubles : « Meubles Petit » ;
- 1 vendeur de cheminées : « Cheminées Philippe » ;
- 1 magasin de décoration : « Panazol 2001 » ;
- 1 magasin de jardinage : « Jardinage et Motoculture » ;
- 2 horticulteurs : « Paris Saqué » ; « Delage » ;
- 2 restaurants ouvriers ;
- 1 magasin de matériaux : « BigMat ».

Les aménagements routiers auront donc de manière incontestable des effets négatifs sur l'économie locale et son développement en fragilisant la pérennité des activités commerciales existantes.

A la page 160 de la « Pièce E – Etude d'impact – RNT et Etat initial », il est également indiqué que « à plus long terme, une nouvelle infrastructure permettra de favoriser l'implantation d'activités autour des principaux embranchements ainsi que le développement des parcs d'activités le long du contournement ». Cet argumentaire visant à justifier l'intérêt du projet vis-à-vis du dynamisme économique est là encore très discutable.

En effet, les dispositions contenues dans les documents d'urbanisme afin de préserver et protéger les espaces naturels et agricoles existants ne permettent pas d'envisager l'implantation de zones d'activités au niveau des échangeurs qui vont être créés ; cette hypothèse si elle venait à se concrétiser aurait des effets catastrophiques eu égard à l'aggravation des incidences qu'elle causerait sur des espaces naturels sensibles et déjà très impactés par les projets routiers.

VU le dossier de demande de déclaration d'utilité publique portant sur les aménagements routiers à l'Est de Limoges, déviation de Feytiat et raccordement à la RD941, portés par le Département de la Haute-Vienne ;

VU la note de synthèse et la présentation du dossier relatif à la présente délibération ;

Considérant que l'opportunité du projet présenté par le Conseil Départemental de la Haute-Vienne n'est pas avérée et que son utilité publique n'est pas démontrée ;

Considérant que les éventuels impacts du projet sur les dimensions « fluidité du trafic dans la traversée de Panazol » et « report du trafic de la RD941 sur la RD979 » sont suspendus à la réalisation hypothétique des aménagements routiers au cœur des zones d'activités du Ponteix et de la Valoine et au niveau de l'échangeur autoroutier n°36, placés sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat et de la Communauté Urbaine de Limoges Métropole ;

Considérant que le vague essai de quantification des améliorations attendues dans la traversée de Panazol n'est pas concluant et ne permet pas de justifier l'intérêt mis en avant par le porteur de projet ;

Considérant que les aménagements routiers envisagés s'inscrivent dans des logiques qui privilégient l'usage de l'automobile au détriment des autres modes de déplacement et qu'à ce titre, ils peuvent être qualifiés de « projet d'un autre temps » ;

Considérant que l'absence de vision d'ensemble pour imaginer un véritable contournement de l'agglomération est regrettable et qu'il est nécessaire, dans cette optique, d'engager, sur un périmètre plus large, les réflexions visant à aménager un axe routier Nord-Sud passant à l'Est de l'agglomération ;

Considérant que le projet routier présente des incompatibilités majeures avec le SCoT de l'agglomération de Limoges et avec les orientations du PADD du PLU de la commune de Panazol ;

Considérant que les impacts sur les activités économiques existantes qui jalonnent la traversée de Panazol seront élevés et risquent de remettre en question leur pérennité ;

Considérant que l'aire de grand passage de « Porphyre » est traversée par la liaison entre la RD941 et la RD979 et donc supprimée sans qu'aucune solution de relocalisation soit imaginée ;

Considérant que les bouleversements sur le paysage local et leurs fortes sensibilités, en particulier dans la vallée de l'Auzette, seront dramatiques et irréversibles ;

Considérant que le projet portera atteinte au maintien d'une activité agricole adaptée et de proximité ;

Considérant qu'en matière d'impacts sur le patrimoine naturel et sur la biodiversité, il apparaît clairement dans l'étude d'impact que le projet routier entrainera une fragmentation importante et un cloisonnement des milieux naturel qui seront nocifs aux continuités écologiques ;

Considérant que l'impératif de fluidité des trafics routiers dans les traversées de Panazol et Feytiat ne doit pas l'emporter sur les enjeux environnementaux et paysagers ;

Considérant avoir été suffisamment informé ;

Le Conseil Municipal après en avoir délibéré, **à la majorité – 3 voix contre (M. NOUHAUT – E. BARGET – S. MARTINEZ) ;**

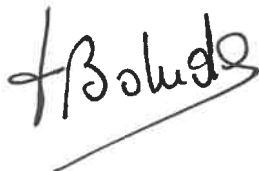
- Regrette qu'un projet routier d'une telle envergure ait été construit au détriment du territoire de la commune de Panazol et de ses habitants ;
- émet un **avis défavorable** aux aménagements routiers, déviation de Feytiat et raccordement à la RD941, projetés par le Département de la Haute-Vienne tels qu'ils sont présentés dans le dossier de demande de déclaration d'utilité publique transmis par monsieur le Préfet de la Haute-Vienne.

Séance levée à 19h55.


A Panazol, le 26 Avril 2019

Le Secrétaire de séance

Francis BOLUDA



Le Maire,



Jean-Paul DURET