

bilan de la concertation préalable **FRANCHISSEMENT DE L'A20 À LIMOGES ENTRE LA BASTIDE ET LE PUY PONCHET**

du 19 mars au 19 avril 2018



SOMMAIRE

<i>1/ Pourquoi un projet de franchissement de l'A20 entre la Bastide et le Puy Ponchet ?</i>	p4
<i>2/ Le projet : tracé et aménagements étudiés</i>	p6
<i>3/ La concertation du public</i>	p10
<i>4/ Bilan de la concertation</i>	p13
<i>5/ Les suites de la concertation</i>	p21
<i>6/ Annexe : délibération du Conseil Communautaire (21/12/2017)</i>	p22



1/ Pourquoi un projet de franchissement de l'A20 entre la Bastide et le Puy-Ponchet ?

Objet de l'opération

Dans la continuité de la requalification du quartier de La Bastide à Limoges (87 - Haute-Vienne), la Communauté d'Agglomération Limoges Métropole prévoit de relier le quartier de La Bastide au secteur « du Puy Ponchet », doté d'équipements récents de loisirs et de vie quotidienne complétant dans ses fonctions le secteur riche d'emplois de la technopole d'ESTER.

Ce nouvel axe de circulation sera dédié aux transports en commun et aux modes doux. La réalisation nécessite la construction d'un nouveau franchissement de l'autoroute A20, afin de permettre une liaison physique à l'emploi et aux activités socialement intégrantes.

Le tracé de cet axe trouvera son origine au droit des parkings existants en surplomb immédiat de l'autoroute A20 côté Bastide, il se développera vers l'Est pour franchir l'autoroute et venir se raccorder au giratoire existant de la rue Aristide Briand qui dessert le nouveau centre aquatique Aquapolis.

4

1 | Vue sur la Bastide depuis le Puy Ponchet

2 | Vue sur le Puy Ponchet depuis La Bastide



Le schéma ci-dessous présente le tracé pressenti de la future infrastructure.



2/ Le projet

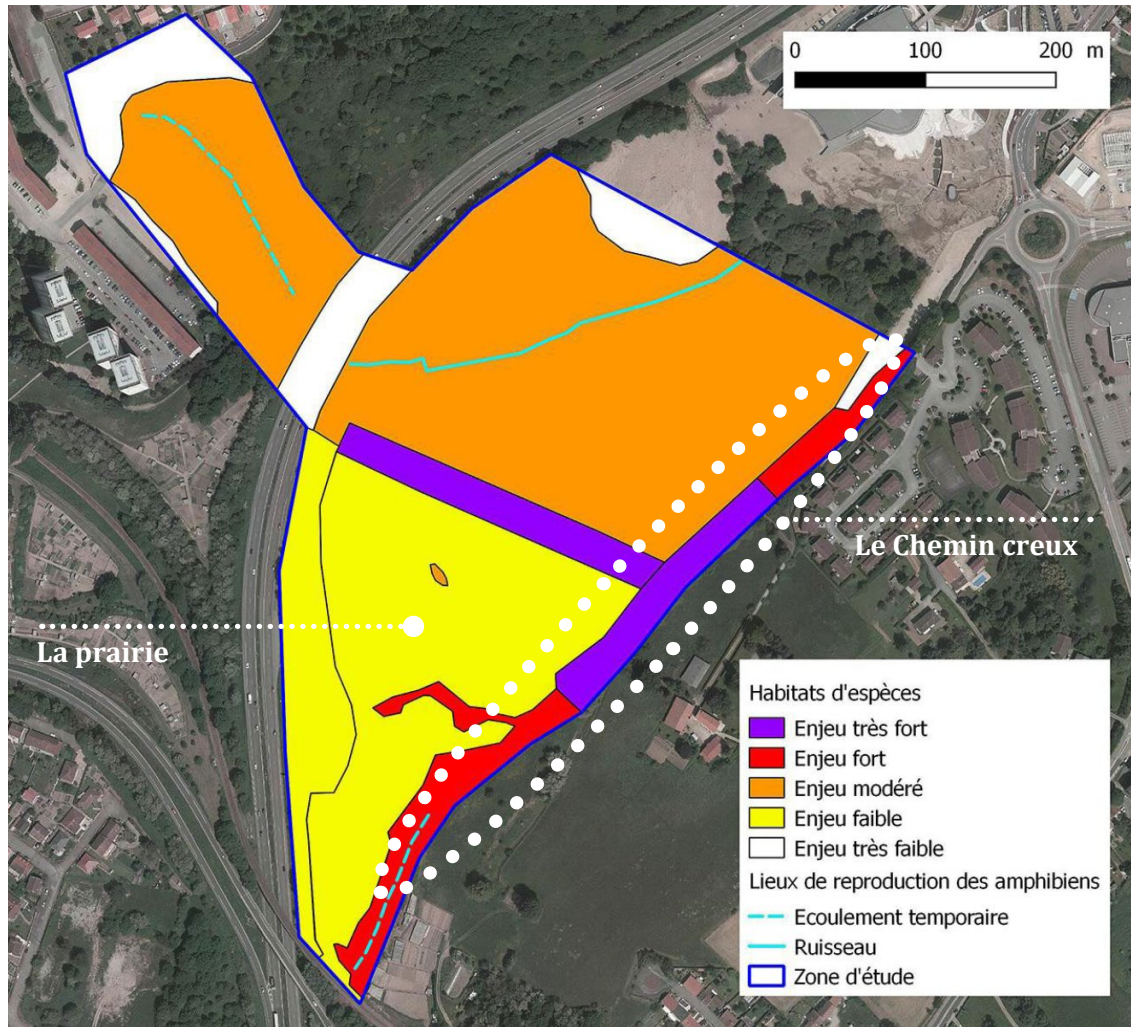
Définition du tracé

La définition du tracé s'est faite sur la base du diagnostic des milieux naturels, paysager, technique.

La séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits (code de l'environnement).

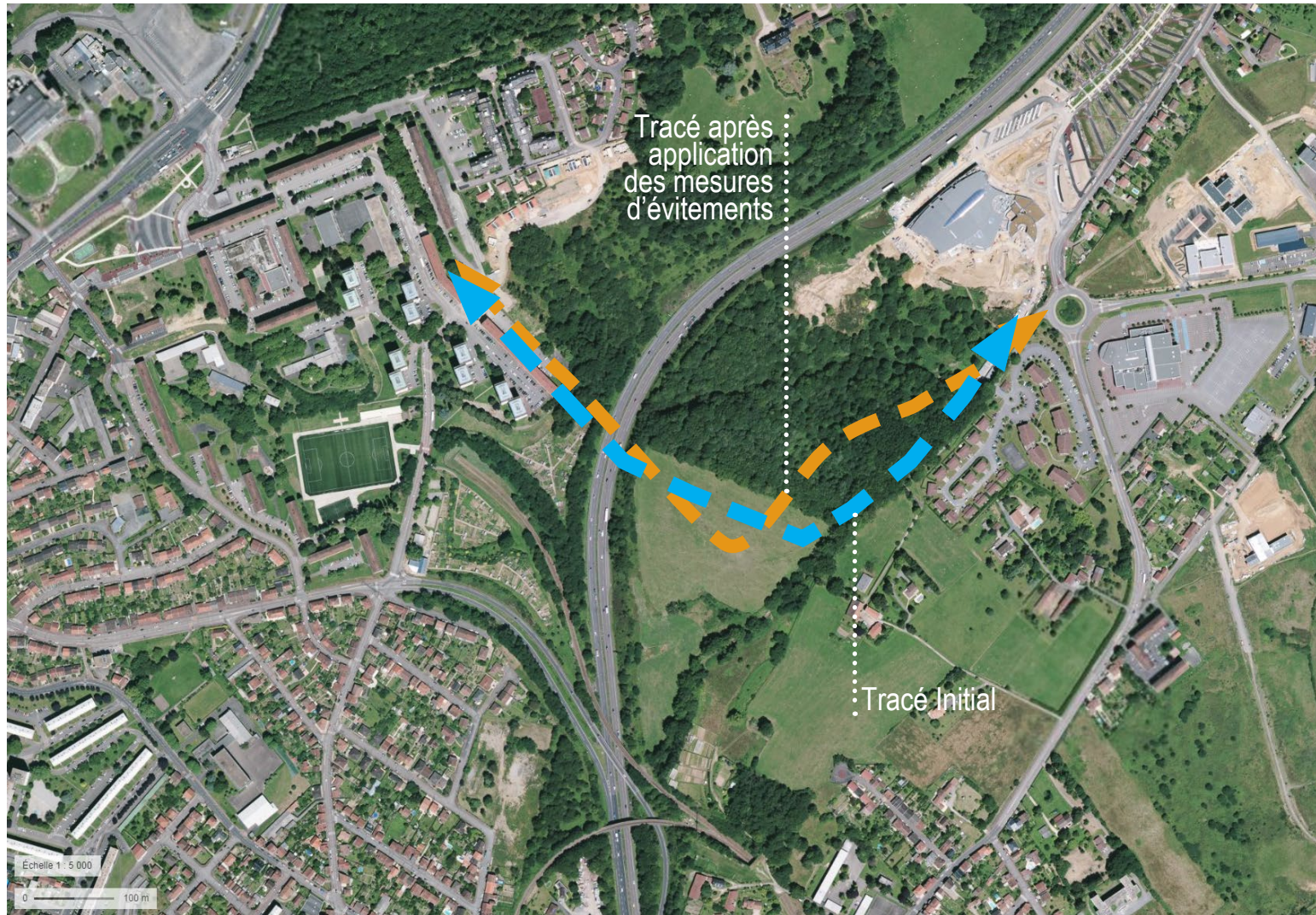
Les principales mesures d'évitement ont été appliquées pour la préservation des chauve-souris. A savoir :

- Leur habitat : le chemin creux
- Leur terrain de chasse : la prairie



^ Carte de synthèse des secteurs présentant les plus forts enjeux pour la conservation des espèces remarquables de la zone d'étude (Vittier et Nicolas)

Le tracé : solutions variantes



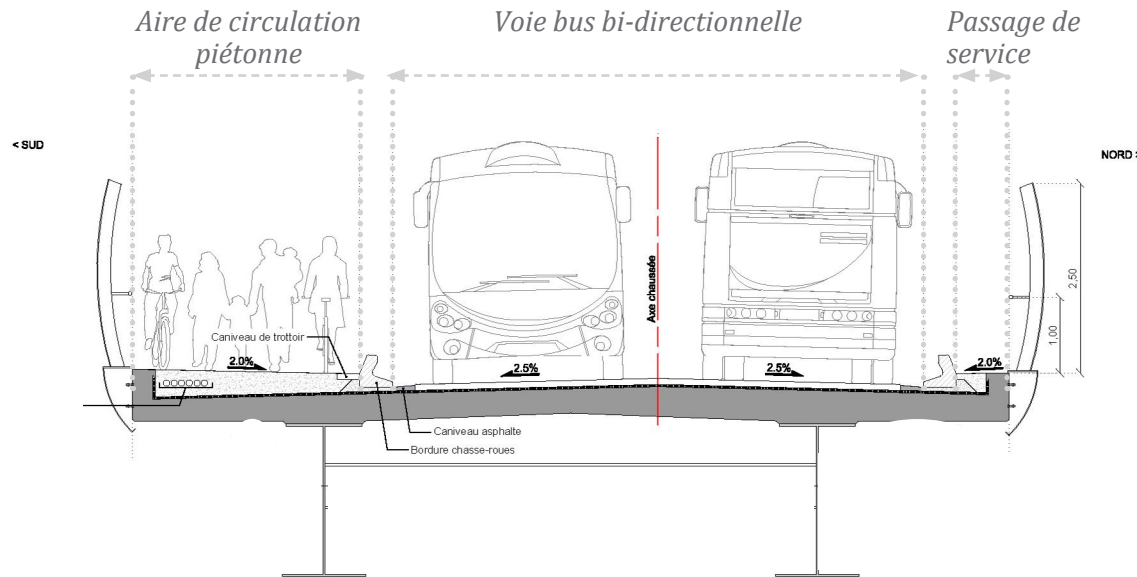
Le tracé initial (en bleu) impactait trop fortement le chemin creux, ses arbres et les différentes espèces l'utilisant.

Le tracé alternatif (ERC) permet :

- De s'écarter du chemin creux et de préserver l'intégralité des vieux arbres qui le bordent ;
- De s'écarter de la lisière forestière, (respect de la prescription de 20 mètres) écotone particulièrement favorable à la faune ;
- De couper la lisière forestière de manière franche, avec un angle proche de 90°, ce qui permet de réduire le nombre d'arbres remarquables concernés en lisière de bois. Seuls 2 à 5 arbres remarquables devraient ainsi être touchés.

2/ Le projet

Coupe fonctionnelle de l'ouvrage (SCE)



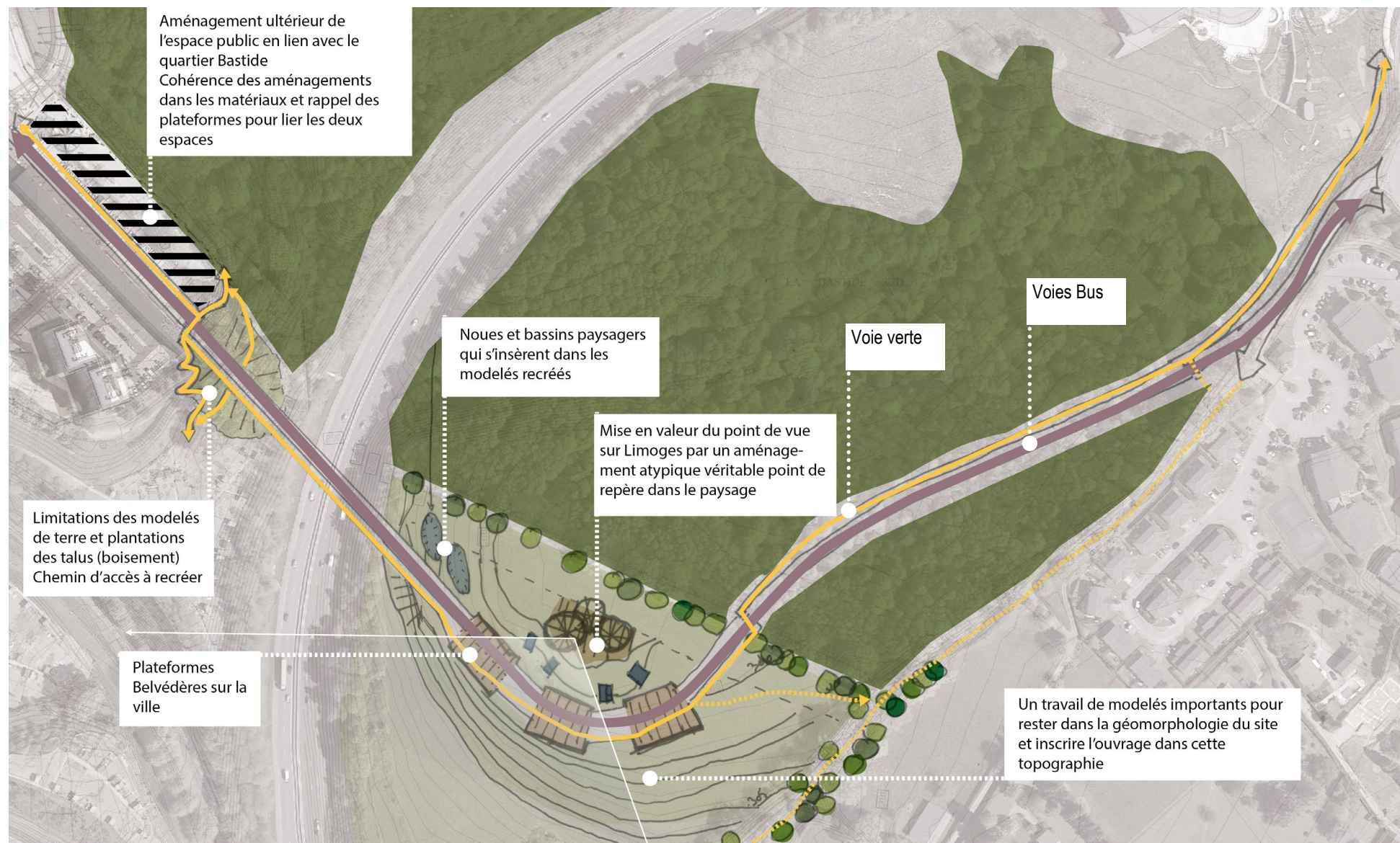
8

Croquis de réflexions paysagères (SCE)



Esquisse d'aménagement

- Fonder les axes de composition dans la continuité de ceux du projet de la Bastide pour affirmer l'ouvrage comme un lien entre les deux quartiers
- Inscrire l'ouvrage et la voirie dans la topographie du site
- Séquencer le projet en fonction des ambiances paysagères
- Mettre en place des plateformes belvédères et affirmer cet espace comme point de vue et point de repère
- Concevoir les espaces verts en lien avec la biodiversité
- Maintenir les usages existants



^ Plan des principes d'aménagements

3/ La concertation du public

*La concertation s'est déroulée selon les modalités définies par le conseil communautaire dans sa délibération du 21 décembre 2017 annexée au présent document. Elle s'est déroulée du **19 mars au 19 avril 2018** et a fait l'objet d'une publicité par voie de presse dans les journaux locaux les 6 et 20 mars, avec un rappel le 28 mars 2018.*

Le plan de communication

Conformément à la réglementation (Art. L103-2 du Code de l'urbanisme) un plan de communication a été établi afin que le public prenne connaissance du projet. Outre les supports d'information proposés (affiches, dossier de présentation, site internet), les riverains, usagers, professionnels du secteur, mais aussi les associations ont pu formuler librement toute proposition, toute remarque et toute suggestion sur ce projet communautaire par le biais :

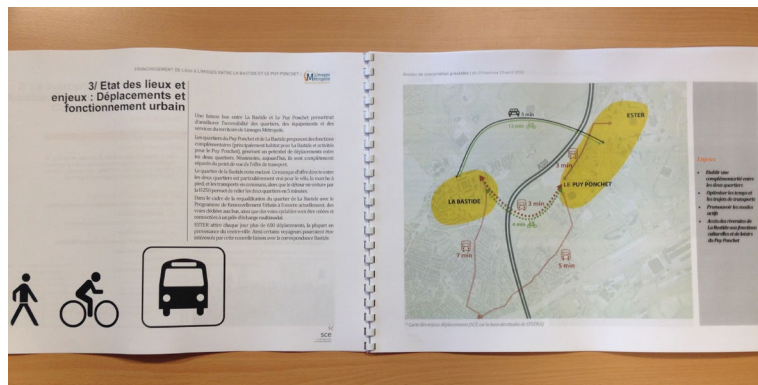
- des registres disponibles respectivement au siège de Limoges agglomération et en mairie de Limoges ,
- d'une messagerie électronique créée à cet effet : concertation_franchissementA20@agglo-limoges.fr,
- par courrier (adressé au siège de Limoges Métropole),

d'une réunion publique organisée sous le présidence de M. Gérard Vandembroucke, M. Gilles BEGOUT, M. Jacques MIGOZZI, M. Vincent LEONIE, M. Christian CEAUX.

La **réunion publique a eu lieu au siège de Limoges Métropole le vendredi 30 mars 2018 à 18H**. Le document présenté synthétisait le dossier de concertation. C'est M. Gérard Vandembroucke qui a exposé le projet à l'auditoire, appuyé par M. Gilles BEGOUT et M. Jacques MIGOZZI.

Les supports d'information

Ci-dessous le dossier de concertation préalable (couverture et extrait)



Le dossier de présentation détaillé du projet était également disponible sur le site internet de Limoges Métropole.

Ci-dessous les 2 affiches exposées lors de la réunion publique



La participation du public en chiffres

Les différents registres ont permis de recueillir un total de 22 avis répartis de la façon suivante :

- registre du siège de Limoges Métropole : 2 avis,
- registre de la mairie de Limoges : 0 avis,
- courrier postal reçu au siège de Limoges Métropole : 0 avis,
- Courrier électronique : 20 avis.

12

La page d'actualité dédiée au projet sur le site internet de Limoges Métropole a été consultée 132 fois. 87 de ces consultations provenaient de liens depuis les réseaux sociaux (notamment 53 de Facebook et 22 de Twitter). Le dossier de concertation était téléchargeable depuis cette page.

La participation à la réunion publique est de 20 personnes.

Les modes de concertation



Ci-dessus : réunion publique du 30 mars 2018 au siège de Limoges Métropole



Ci-dessus l'un des registres de commentaires

4/ Bilan de la concertation

Appréciation générale du projet

La réunion publique

La réunion a rassemblé vingt personnes et a permis d'échanger sur de nombreux sujets. Les interventions ont principalement porté sur les modalités d'aménagements (largeur de la piste cycle, traversée piétonne et connexion au giratoire). Quelques questions ont porté sur la sécurité et l'usage de la voie nouvelle. S'il est difficile d'en tirer un avis chiffré et tranché, personne ne s'est opposé en séance au tracé pressenti.

Les avis portés sur les registres et les courriels

La participation par courriel et via les registres est de 22 personnes. C'est comparable au nombre de personnes présentes lors de la réunion publique.

La majorité des questions soulevées par le public porte sur les modes doux (10 avis) et le réseau de transport en commun (5 avis). Des questions portent également sur les enjeux environnementaux et les principes du développement durable appliqués au projet (2 avis), ainsi que sur l'architecture et le paysage (2 avis).

13

Concernant le projet dans sa globalité, après dépouillement des registres et des courriels, il en ressort que :

- 14 personnes sont favorables au projet
- 2 ne sont pas favorables au projet
- 6 ne se prononcent pas

Les remarques, questions et avis peuvent être regroupés selon les thématiques suivantes :

- Les modes doux / actifs
- Priorité du projet / réseau de transport en commun
- Enjeux environnementaux et liés au développement durable
- Enjeux et principes architecturaux et paysagers
- Usages et sécurité
- Autres demandes et observations

Les sujets abordés

LES MODES DOUX / ACTIFS

Plusieurs avis (4) s'interrogent sur le rôle de ce projet **dans la structuration du réseau cyclable**.

Les contributeurs souhaiteraient que **la largeur de la voie cyclable soit plus importante**. Une majorité des avis souligne l'importance de considérer le vélo comme un vrai moyen de transport. Plusieurs demandent si les espaces dévolus aux cycles et aux piétons seront différenciés (revêtements différents) et insistent sur la nécessité de les séparer. Par ailleurs, des contributeurs demandent s'il est possible de faire cohabiter les vélos avec les bus.

14

D'autre part, plusieurs interrogent **la pertinence de faire traverser deux fois la piste modes doux sur la voie bus**.

Il est à noter que certains contributeurs sont membres de l'association Véli-vélo (précisé dans les corps de mails ou signatures) et que **l'un des contributeurs souhaiterait que cette association et d'autres concernées soient associées au projet avant de passer à la phase conception proprement dite**.

> Commentaires du maître d'ouvrage

Le projet s'inscrit dans le cadre du schéma Intercommunal des Aménagements Cyclables. Ce schéma permet d'identifier des itinéraires continus à l'échelle du territoire de Limoges Métropole. Sa déclinaison opérationnelle s'effectue sur une programmation pluriannuelle (500 000 €/an). L'itinéraire développé dans le cadre de ce projet trouvera sa continuité avec la piste de Schuman côté Bastide et l'itinéraire jalonné vers la gare. Côté Aquapolis, la continuité s'effectue sur la rue Aristide Briand.

*En ce qui concerne la largeur de la voie, l'esquisse prévoit une **largeur de piste de 3 mètres** ce qui est le minimum. Elle pourra être élargie dans les phases ultérieures du projet sur les linéaires peu contraints (hors ouvrages ou espaces proches des arbres remarquables). Par ailleurs, le traitement des sols n'a pas encore été étudié.*

En ce qui concerne la séparation des flux piétons / cycles, la configuration envisagée était la création d'une voie verte, car elle traverse un espace naturel, dont l'ambiance se rapproche d'un parc. Elle sera ouverte à tous les usagers non-motorisés. Il ne s'agit pas d'un trottoir élargi mais bien d'un itinéraire qui permet de compléter le maillage cycle et d'arpenter l'espace naturel du belvédère du Puy Ponchet.

***Concernant la possibilité aux vélos d'utiliser la voie bus**, cela n'est pas souhaitable. En effet, si les différentiels de vitesse peuvent être moins élevés entre bus et vélos qu'entre vélos et piétons dans le cadre de trajets utilitaires (cyclistes chevronnés), ce n'est pas le cas pour l'usage loisir et familial. Les risques de conflits avec les bus deviennent alors réels et les risques plus graves. Il n'est donc à ce stade pas souhaitable d'affecter la voie bus aux circulations vélo.*

LES MODES DOUX / ACTIFS (suite)



Concernant **les deux passages piétons / cycles**, l'implantation de la piste cyclable et du cheminement s'est faite selon deux principes :

- Le premier est la bonne connexion aux pistes cyclables existantes (côté Aquapolis notamment) et projetées (coté Bastide) afin de faciliter les continuités.
- Le second vient des enjeux paysagers qui mettent en exergue les vues au sud vers Limoges. Le projet propose donc d'implanter la voie cycle au sud dès l'ouvrage côté Bastide et jusqu'à la lisière boisée.

Ainsi, la première traversée est envisagée au niveau de la Bastide et permettra de connecter notamment les cheminements venant des jardins familiaux. A ce stade, ce passage n'est pas définitif car la piste cyclable pourrait être implantée au sud au niveau de la Bastide, cela dépend des échanges avec la maîtrise d'oeuvre du programme de renouvellement urbain qui est en cours.

Le second point de traversée présenté au niveau de la lisière a été choisi car il est placé dans une ligne droite (donc il présente une bonne visibilité) et en amorce ou sorties de virage (vitesse plus faible). Par ailleurs, c'est un point particulier : il s'agit d'un seuil, lié à un changement d'ambiance, et également un espace où les aménagements seront faits sur mesure afin de veiller à la protection des arbres.

Ces emplacements pourront être pourvus de feu de signalisation de traversées piétons/cycles le cas échéant.

Enfin, **concernant la participation des associations**, l'objectif même de la concertation préalable avec le public mise en place dans le cadre de ce projet est de faire participer le public à l'élaboration du projet. Elle s'est déroulée à l'issue des études préliminaires, avant le début des études de conception. Ainsi toutes les remarques et tous les avis recueillis par les acteurs du territoire enrichiront les études. Aussi bien les remarques des particuliers, riverains, usagers, professionnels que des associations, dont Véli-Vélo, exprimées dans le cadre de cette concertation seront prises en compte dans la suite des études.

PRIORITE DU PROJET/ RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Trois personnes s'interrogent sur l'urgence de ce projet et se demandent plus précisément **pourquoi il est devenu prioritaire**.

Deux contributeurs s'interrogent sur les **justifications du projet au regard du contexte socio-économique des quartiers, du réseau de transport en commun** : Quels trafics ? Quelles lignes impactées ?

Un contributeur demande **pourquoi la voie est dévolue uniquement aux bus** et précise qu'il serait plus pertinent d'avoir un nouveau franchissement voiture.

Par ailleurs, **des contributeurs demandent si une double voie pour les bus est vraiment nécessaire** (proposition de principe d'alternance). Un autre le propose uniquement sur l'ouvrage.

> Commentaires du maître d'ouvrage

Cet ouvrage s'inscrit dans un schéma global du Plan de Déplacement Urbain, et plus particulièrement de la réorganisation du réseau TCL. A la mise en service, l'ouvrage permettra de nouvelles liaisons entre le Nord et l'Est de l'agglomération, et plus particulièrement entre La Bastide et Ester / Puy Ponchet. Plusieurs scénarios sont à l'étude et seront précisés d'ici 2019 dans le cadre de l'étude de réorganisation du réseau.

Dans un second temps, l'ouvrage accueillera également la ligne BHNS nord-sud (Beaubreuil > CHU). Cette ligne, circulant sur un site réservée, offrira des fréquences élevées (jusqu'à 6 minutes en heures de pointes) sur une amplitude horaire étendue, ce qui impose la mise en place d'une double voie. La qualité de service sera également assurée par la mise en œuvre d'un matériel électrique innovant.

Ce projet s'insère dans une réflexion globale de l'armature urbaine autour d'un réseau de transport repensé et modernisé. C'est le choix d'avenir de l'agglomération que de faire une véritable place aux transports en commun et aux modes actifs, et ce choix s'affirme au travers de ce projet de franchissement de l'A20.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Deux avis soulignent qu'il est **dommageable d'impacter le bois et de le fractionner**. C'est un espace qui se développe librement, protégé de la présence humaine. L'un d'eux souligne par ailleurs, que l'inventaire de la biodiversité ne traite que des espèces remarquables et qu'un inventaire ordinaire serait intéressant. Il propose également de **réutiliser l'assiette du chemin creux et de ne pas fractionner la zone boisée**. Il demande également que le petit bois soit protégé et son accès interdit.

L'un des contributeurs souligne **l'importance de la gestion de l'eau par infiltration dans le respect du cycle de l'eau, tout en réalisant des économies d'entretien à l'avenir**.

L'un d'eux précise que **l'aspect environnemental déjà pris en compte doit être poursuivi et poussé** dans le choix des matériels et des matériaux (éclairage, revêtements, équipements publics, etc.) innovants et respectueux de l'environnement.

> Commentaires du maître d'ouvrage

Suite à l'inventaire faune / flore et le diagnostic réalisé par des naturalistes, il a été décidé de privilégier le chemin creux tout en limitant autant que possible l'impact sur le boisement :

- l'arrivée de la voie au niveau de la lisière est à angle quasi droit afin d'impacter le moins possible les arbres de diamètres importants. Ces arbres remarquables ont en effet été déterminés comme très intéressants pour les coléoptères et chiroptères (cf. dossier de concertation).*
- le tracé passe préférentiellement dans les zones de « Ronciers » et « Formation subspontanée de Chênes rouges », identifiées comme présentant un intérêt faunistique et floristique moindre.*

Comme il est indiqué dans le dossier de concertation, le chemin creux présente des enjeux majeurs de préservation. En effet, une étude acoustique a révélé la présence de différentes espèces de chiroptères dont la Barbastelle d'Europe ainsi que la présence d'espèces d'insectes de type coléoptères. Il est donc important de préserver ce chemin creux utilisé comme axe de déplacement et de chasse pour les chauves-souris et de gîte pour le Lucane cerf volant. De plus, ce chemin est utilisé comme chemin de promenade par les riverains.

Quant à la protection du boisement et son accès, rien n'empêche quiconque aujourd'hui d'y accéder.

Concernant les inventaires faune, toutes les espèces observées ont été notées, qu'elles soient protégées / patrimoniales ou non. Cependant pour le travail sur la séquence Eviter, Réduire, Compenser (code de l'Environnement) les espèces protégées et/ou patrimoniales de Limoges Métropole ont été prioritaires.

Les matériaux, les matériels et les techniques n'ont pas encore été abordés dans les détails à ce stade puisqu'il s'agissait des études préliminaires ou de faisabilité / programmatique. Tous ces points seront étudiés dans la suite des études dans l'optique de leur appliquer les principes du développement durable, comme le prévoit le programme de l'opération.

Ainsi, par exemple, les luminaires respecteront une plage de température ne portant pas atteinte à la faune et pour la gestion des eaux pluviales, les modes de gestion hydraulique en aérien seront privilégiés.

ENJEUX ET PRINCIPES ARCHITECTURAUX ET PAYSAGERS

L'un des contributeurs émet le souhait que l'architecture du belvédère et de l'ouvrage soit «iconique», s'inscrivant dans la liste des bâtiments remarquables de Limoges. Il souligne également que, si l'utilisation du bois est intéressante, il serait pertinent également de creuser dans les choix de matériaux innovants environnementalement parlant et en lien avec l'histoire de la ville (bancs ou lampadaires en céramique, incrustation de porcelaine dans les sols).

Un avis rebondit sur la programmation proposée en évoquant la possibilité de faire de cet espace un lieu de rassemblements pour des spectacles ou cinéma de plein air ou lieu d'exposition artistique en été notamment.

18 Un avis précise également qu'il n'est pas souhaitable d'anthropiser la prairie et s'interroge sur les aménagements paysagers (proposition de vergers) et le stationnement.

> Commentaires du maître d'ouvrage

Le programme de l'opération affirme l'ambition d'un projet identitaire. Le projet architectural et paysager sera affiné avec le recrutement de l'équipe de maîtrise d'oeuvre, comprenant notamment un architecte et un paysagiste.

L'intégration de la céramique, matériau emblématique de la région, sera étudiée.

Néanmoins, les principes paysagers (cf. dossier de concertation) précisent que les espaces verts seront conçus en lien avec la biodiversité. Il ne s'agit pas de transformer le site mais bien de mettre en valeur ses qualités par des aménagements ponctuels.

Le projet de connexion de la Bastide et du Puy Ponchet par un pont dédié aux transports en commun et aux modes doux fait partie intégrante d'une réflexion d'urbanisme plus globale, partagée entre les élus de la Ville de Limoges et de Limoges Métropole. En effet, dans le cadre de la révision générale du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Limoges, une réflexion est en cours afin de définir les enjeux et intérêts du transport en commun et des modes doux en lien avec la recherche d'un programme appelé «balcon sur la ville».

USAGES ET SÉCURITÉ

Des contributeurs demandent si la voie nouvelle sera autorisée aux taxis ou aux motos.

Un contributeur souhaite savoir si de nouveaux stationnements à proximité sont prévus.

Un contributeur demande si un dispositif anti-projectile est prévu sur l'ouvrage.

Quelques contributeurs interrogent le maître d'ouvrage sur les dispositifs de sécurité qui seront mis en place : la voie sera-t-elle fermée ? Des dispositifs particuliers seront-ils mis en place (Caméra ou autres) ?

> Commentaires du maître d'ouvrage

A ce stade, les voies bus ne seront pas autorisées aux taxis. Elles le seront par contre aux véhicules de services et d'urgences (Police, Pompiers, Ambulances, services techniques, etc.). Elles seront également interdites aux motos et cyclomoteurs. Les aménagements étudiés dans la suite des études traiteront de dispositifs dissuasifs mais bien sur cela devra également se faire avec l'intervention des services de police.

Il n'est pas prévu dans le programme de réaliser des stationnements. Les aménagements existants au niveau de l'Aquapolis étant en capacité d'offrir ce service.

Toutefois, dans le cadre de la révision générale du PLU, la question du stationnement est abordée par une gestion par opération permettant d'assurer le respect des continuités piétonnes (sur trottoir notamment).

Aujourd'hui, le dessin architectural de l'ouvrage n'est pas arrêté mais le programme prévoit des dispositifs anti-projectiles (cf. dossier de concertation), comme exigé par la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO) qui gère l'auto-route A20 et qui est associée aux échanges sur le projet.

La voie nouvelle ne sera pas fermée. C'est un espace public, il doit rester ouvert. Comme le sont d'ailleurs le boisement et la prairie aujourd'hui. Cela permet notamment d'avoir un accès permanent et autorisé des services de police. A ce stade, aucun dispositif particulier n'est prévu.

AUTRES DEMANDES ET OBSERVATIONS

Une contribution demande pourquoi le projet est décrit comme « passerelle » alors qu'il s'agira de faire circuler des bus.

> Commentaires du maître d'ouvrage

Il s'agit effectivement d'un ouvrage de franchissement lourd, d'un pont, puisqu'il permet le passage de bus. Le terme passerelle était employé dans le dossier uniquement pour citer des passerelles existantes dont on pourrait s'inspirer architecturalement, ces ouvrages étant destinés aux modes doux, l'autre mode de transport privilégié par le projet.

Une contribution demande quelles sont les longueurs de la voie et de l'ouvrage et quelle est l'enveloppe financière.

> Commentaires du maître d'ouvrage

La voie fait environ 1000 mètres linéaires et l'ouvrage de franchissement environ 140 mètres. L'enveloppe financière au stade des études préliminaires se situe autour de 9 millions d'euros. Elle sera affinée par la suite.

L'un des avis souligne que le budget alloué à cette opération, qui se porte à près de 10 millions d'euros, paraît onéreux pour une ligne de bus et quelques vélos.

> Commentaires du maître d'ouvrage

La réalisation de cette opération implique la construction d'un ouvrage de franchissement de l'A20 d'une longueur d'environ 140 mètres et d'une largeur de près de 12 mètres. Le coût de cet ouvrage représente près de la moitié du budget alloué à la construction de cette voie nouvelle d'environ 1000 mètres.

Une contribution demande à quelle distance se situe le tracé par rapport au Puy-Ponchet.

> Commentaires du maître d'ouvrage

La distance entre le tracé et les parcelles des habitants est de plus de 100 mètres au niveau de la lisière. Cette distance se réduit en remontant vers le nord à 30 mètres environ jusqu'à son raccordement avec la rue Georges Fourest qui dessert ces parcelles. A ce niveau, elle se raccorde au giratoire où les nuisances de la voirie actuelle sont préexistantes.

Un contributeur demande comment se fera la connexion au niveau de la rue Georges Fourest.

> Commentaires du maître d'ouvrage

Aujourd'hui, la façon dont le bus franchira le giratoire n'est pas actée. Il n'est donc pas déterminé si la voie bus sera élargie ou non, si les véhicules sortant de la résidence emprunteront la même voirie ou non. Cela sera précisé ultérieurement. Néanmoins, s'il y a croisement, la règle de priorité sera donnée aux bus.

Un contributeur demande quels aménagements sont prévus côté Bastide.

> Commentaires du maître d'ouvrage

Comme le précise le plan des aménagements, à ce stade de programmation, les aménagements côté Bastide n'ont pas encore été abordés. Ils le seront dans les phases ultérieures et conjointement menées avec l'équipe pilotant le programme de renouvellement urbain en cours sur la Bastide.

Enfin, des contributeurs ont saisi l'occasion donnée par la concertation pour exprimer des questionnements sur des problématiques d'aménagements autres, qu'ils jugent prioritaires (Pont de Poulouzat à Condat, rue du Général Catroux à Limoges, secteurs de Grossereix et de Cora à Limoges). Un contributeur a également soumis l'hypothèse de la construction d'un ouvrage souterrain, en lieu et place de l'ouvrage envisagé, ce qui paraît inadéquat, à la fois dans le cadre du projet (en termes d'urbanisme et de faisabilité) et dans le cadre de son avancement.

Un autre contributeur a proposé de nommer le futur pont ou la nouvelle voie Jean Joseph SANFOURCHE (auteur limougeaud) mais le choix du nom de ces futurs ouvrages est pour le moment prématuré.

5/ Les suites de la concertation

Prise en compte de la concertation

Largeur de la piste cyclable

Le principe retenu pour l'aménagement cyclable était celui d'une voie verte. Ce choix reposait sur le contexte environnemental et la possibilité de faire cohabiter les vélos et les piétons sur un espace de 3 mètres (recommandation du CEREMA). Au regard des remarques qui portent sur la largeur trop faible de l'infrastructure mais aussi le souhait de séparer les modes piétons et vélos, sera étudié l'aménagement d'une piste cyclable double sens (3m) adossée à un espace dédié aux piétons (2m) séparé et identifié par un marquage au sol. Toutefois, en raison de contraintes budgétaires, le principe de la voie verte sera maintenu sur l'ouvrage mais celle-ci sera élargie à 3,50m. Il sera veillé également à ce que les arbres remarquables de la lisière soient préservés le plus possible.

Traversées piétonnes et cyclables

Compte tenu des remarques portant sur le trop grand nombre de traversées, l'implantation des voies cyclables et piétonnes sera privilégiée côté sud sur la Bastide dans la suite des études, afin de supprimer la traversée à la sortie de l'ouvrage de franchissement.

Développement durable

Afin de renforcer et mieux définir les actions en faveur du développement durable affirmées déjà dans le programme, Limoges Métropole va recruter un assistant à maîtrise d'ouvrage pour une conception durable de l'espace public.

Après délibération du Conseil Communautaire du 22 juin 2018, le présent bilan est mis à la disposition du public selon les modalités fixées par la délibération du 21 décembre 2017 portée en annexe.

Suite à cette première phase de concertation, des études seront réalisées et serviront de support au dossier d'enquête publique dont le dépôt en préfecture est envisageable à l'automne 2018.

6/ Annexe : délibération du Conseil Communautaire du 21 décembre 2017

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION LIMOGES METROPOLE

EXTRAIT DES PROCES VERBAUX DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE SEANCE DU 21 DECEMBRE 2017

L'an deux mille dix-sept le jeudi vingt-et-un décembre à seize heures trente, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Limoges Métropole, légalement convoqué le 15 décembre 2017 en séance publique par le Président, s'est réuni à Saint-Gence, salle polyvalente, sous la présidence de Gérard VANDENBROUCKE, Président.

Alain DELHOUME, Vice-Président, désigné au scrutin de l'ouverture de la séance, remplit les fonctions de secrétaire.

Etaient présents :

M. Gérard VANDENBROUCKE, M. Gilles BEGOUT, Mme Isabelle BRIQUET, M. Jean-Paul DURET, M. Pierre COINAUD, M. Claude BRUNAUD, M. Alain DELHOUME, M. Emile-Roger LOMBERTIE, M. Gaston CHASSAIN, M. Jacques MIGOZZI, M. Guillaume GUERIN, M. Pascal ROBERT, M. Vincent LEONIE, Mme Yvette AUBISSE, M. Claude COMPAIN, M. Jacques ROUX, M. Bernard THALAMY, M. Jean-Louis NOUHAUD, M. Jean-Noël JOUBERT, M. Michel DAVID, M. Jean-Claude CHANCONIE, Mme Sarah GENTIL, M. Philippe REILHAC, M. Jean-Marie LAGEDAMONT, M. Julie LENFANT, Mme Béatrice RAMADIER, Mme Sylvie BILLAT, Mme Marie-Christine CANDELA, M. Philippe PECHER, Mme Marie-Claude BODEN, M. Jean-Marie MIGNOT, Mme Marie LAPLACE, Mme Michèle LAURENT, M. Pascal THEILLET, M. Ludovic GERAUDIE, M. Christophe BARBE, Mme Isabelle DEBOURG, M. Rémy VIROULAUD, Mme Nadine RIVET, Mme Sylvie ROZETTE, Mme Corinne PIQUET LAVAIRE, Mme Annie SCHWAEDERLE, Mme Chantal STIEVENARD, Mme Régine CHAMPION-GAUTHIER, M. Vincent JALBY, Mme Isabelle MAURY, M. Michel CUBERTAFOND, Mme Patricia MINEL, M. Marc BIENVENU, Mme Corinne ROBERT, M. Christian HANUS, Mme Geneviève MANIGAUD, M. Bernard VAREILLE, Mme Sandrine ROTZLER, M. Stéphane DESTRUHAUT, Mme Catherine BEAUBATIE, Mme Sandrine PICAT, M. Fabien DOUCET, M. Francis BOLUDA, Mme Isabelle BELLEZANE, M. Christian DESMOULIN, Mme Annick CHADOIN, Mme Anne-Marie COIGNOUX

Absents excusés avec délégation de pouvoirs :

M. Bruno GENEST donne pouvoirs à M. Gérard VANDENBROUCKE
Mme Marie-Anne ROBERT-KERBRAT donne pouvoirs à Mme Geneviève MANIGAUD
Mme Catherine MAUGUIEN-SICARD donne pouvoirs à M. Rémy VIROULAUD
M. Philippe PAULIAT-DEFAYE donne pouvoirs à M. Vincent LEONIE
Mme Nathalie VERCOUSTRE donne pouvoirs à Mme Annie SCHWAEDERLE
M. Christian UHLEN donne pouvoirs à M. Jean-Marie LAGEDAMONT
M. René ADAMSKI donne pouvoirs à M. Emile-Roger LOMBERTIE
M. Alain RODET donne pouvoirs à M. Philippe REILHAC

Absents :

Mme Nicole GLANDUS, M. Pierre LAFOND, M. Vincent GERARD

L'ORDRE DU JOUR EST

Franchissement de l'A20 entre la Bastide et le Puy Ponchet - Procédure de concertation

N° 4.2

M. BEGOUT Gilles, rapporteur, s'exprime en ces termes :

Mes chers collègues,

Le conseil communautaire a autorisé, par délibération du 15 décembre 2016, le lancement du projet de franchissement de l'A20 entre la Bastide et le Puy Ponchet.

Les objectifs finaux de ce projet sont les suivants :

- répondre à des problématiques socio-économiques, en permettant une liaison physique à l'emploi et aux activités socialement intégrantes par-delà l'autoroute,
- répondre à des problématiques environnementales en créant un pont dédié aux transports en commun et aux modes doux, tout en préservant et en mettant en valeur l'environnement et le paysage,
- dans la continuité du Programme de Renouvellement Urbain, favoriser le désenclavement par l'évolution du tracé des lignes de bus.

Les études préliminaires relatives au projet de franchissement de l'A20 entre la Bastide et le Puy Ponchet sont actuellement en cours de réalisation. A partir de l'enveloppe de tracé définie préalablement, celles-ci préciseront le tracé de la voie ainsi que sa faisabilité technique.

Ce projet relève de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme, qui fait obligation de mettre en place une concertation préalable associant, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, lors des opérations nécessitant la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiettes d'ouvrages existants.

Compte-tenu de l'intérêt de ce projet pour le développement de la Communauté d'Agglomération, il apparaît souhaitable de consulter les habitants :

- pour recueillir leur avis sur le projet de franchissement de l'A20 entre la Bastide et le Puy Ponchet,
- pour intégrer, en vue des études, les préoccupations des usagers et riverains de ces infrastructures.

Les modalités de concertation des citoyens prévues à l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme seraient les suivantes :

- la concertation se déroulera sur le territoire de la commune de Limoges,
- la concertation s'étalera sur une durée d'un mois, et débutera en mars 2018,
- une publicité par voie de presse locale, décrivant le projet, rappellera aux lecteurs les modalités de la concertation, dans les 15 jours avant le démarrage de celle-ci, puis dans les 7 jours avant le démarrage, puis dans les 7 jours suivant l'ouverture de la concertation,
- la concertation donnera lieu à :
 - o la mise à disposition d'un dossier présentant l'état d'avancement des réflexions de Limoges Métropole sur le diagnostic et les besoins définis, et les partis d'aménagement envisagés,
 - o la mise à disposition de registres en vue de recueillir les observations écrites sur le dossier présenté,
 - o l'exposition des plans et documents explicatifs du projet au fur et à mesure de son élaboration et de leur validation par le conseil

- communautaire, au siège de la Communauté d'Agglomération ainsi qu'en mairie de Limoges,
- l'organisation d'une réunion d'information publique dans la commune de Limoges, celle-ci fera l'objet d'une publicité dans la presse locale, ou par voie d'affichage ou par voie d'information ciblée sur les riverains,
 - la mise en ligne du dossier sur le site de la Communauté d'agglomération.
- un affichage des présentes modalités en mairie de Limoges et au siège de la Communauté d'Agglomération.

A l'issue de la période de concertation, la Communauté d'Agglomération Limoges Métropole élaborera un bilan et décidera des suites à donner aux réflexions en cours. Ce bilan sera mis à disposition du public dans les communes concernées.

Un affichage et une publicité de cette mise à disposition interviendront dans les quinze premiers jours.

Le conseil communautaire décide :

- 1) de soumettre à la procédure de concertation prévue à l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme l'hypothèse de la création d'une voie telle que définie ci-dessus,
- 2) de valider les modalités de concertation des citoyens présentées ci-dessus,
- 3) d'autoriser le Président à signer tous documents nécessaires au bon déroulement de ce dossier.

ADOPTE A L'UNANIMITE

POUR EXTRAIT CONFORME
Gérard VANDENBROUCKE
Président Communauté
d'Agglomération Limoges
Métropole

Conformément au Code général des
Collectivités Territoriales
Formalités de publicité effectuées le
Lundi 8 janvier 2018