

Annexe 2 à l'arrêté ministériel du 23 avril 2019

**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux
les travaux de construction de la déviation de Lussac-les-Châteaux sur la RN 147,
classant au statut de route express ce nouvel aménagement et emportant mise en
compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes de Lussac-les-Châteaux,
Mazerolles et Civaux, dans le département de la Vienne.**

(Article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

À cet égard il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle Aquitaine (DREAL Nouvelle Aquitaine), 15 Rue Arthur Ranc, 86000 Poitiers.

1. Présentation de l'opération routière

Le projet de déviation de Lussac-les-Châteaux a pour objet de dévier la RN147 des zones urbaines qu'elle traverse actuellement en y générant d'importants problèmes de sécurité, nuisances et obstacles à la requalification urbaine, tout en présentant un niveau de service dégradé et pénalisant pour le développement socio-économique du territoire.

Le parti d'aménagement retenu pour ce projet consiste à créer une liaison à 2 x 1 voies à chaussées séparées avec un créneau de dépassement dans chaque sens de circulation ayant le statut de route express. Les principes d'aménagement retenus pour mettre en œuvre ce parti sont les suivants :

- une section en tracé neuf à 2x1 voies à chaussées séparées de 8,5 km, avec un créneau de dépassement dans chaque sens de circulation ;
- un giratoire de raccordement à l'ouest à créer au niveau du carrefour RN 147 – RD13 ;
- un raccordement à l'est au niveau du carrefour giratoire RN 147 - RD 727b existant.

2. Caractère d'utilité publique

Les principaux objectifs assignés au projet, au regard des enjeux à la fois du territoire traversé mais aussi de ceux liés à l'aménagement durable du pays sont :

- **d'améliorer les conditions de confort et de sécurité des usagers de la RN 147 sur la section considérée ;**
- **d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RN 147 sur la section considérée ;**

- **d'améliorer la desserte du territoire pour contribuer au développement socio-économique local.**

Le coût de l'opération de la déviation de Lussac-les-Châteaux s'élève à 94 M€ TTC (valeur 2017), comprenant les dépenses d'études, d'acquisitions foncières et de travaux. Cette opération est cofinancée par l'État à hauteur de 33 M€ et les acteurs locaux à hauteur de 61 M€ dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020.

Les études socio-économiques menées établissent que le bénéfice actualisé par euro dépensé à la date présumée de mise en service, dans le scénario d'une vitesse limitée à 80 km/h pour la section à 2x1 voies et à 110 km/h pour la partie avec crêneaux de dépassement, est de 0,73 euros et la valeur actuelle nette d'au moins 56 M€. Ce projet apparaît donc rentable d'un point de vue socio-économique pour la collectivité.

Les inconvénients de cet aménagement n'apparaissent par ailleurs pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. En effet, les choix de conception témoignent d'une volonté de réduire au maximum les effets négatifs du projet. Ainsi, la variante préférentielle retenue correspond à une solution de moindre impact humain et environnemental.

En outre, de nombreuses mesures visent à favoriser l'insertion du projet dans son environnement.

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 18 mai 2018 au 19 juin 2018, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du *Code de l'environnement*. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles et Civaux, et sur le classement de la déviation dans la catégorie des routes express.

Dans ses conclusions motivées en date du 25 juillet 2018, la commissaire enquêtrice a émis :

- un avis favorable assorti de deux recommandations pour la déclaration d'utilité publique du projet ;
- un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- un avis favorable au classement du projet dans la catégorie des routes express.

La première recommandation demande « *de veiller à la mise en place de la commission d'aménagement foncier sur un périmètre élargi aux communes de Civaux, Mazerolles, Gouex, Lussac-les-Châteaux et Persac* ».

Consciente des enjeux agricoles importants et des impacts potentiels du projet sur les exploitations agricoles existantes, le maître d'ouvrage a saisi dès le 18 juillet 2017 la commission départementale d'aménagement foncier de la Vienne. Celle-ci, dans sa séance plénière du 8 septembre 2017, s'est prononcée, à l'unanimité, pour examiner l'opportunité de mener une opération d'aménagement foncier sur les communes de Civaux, Mazerolles, Gouex, Lussac-les-Châteaux et Persac.

Plus récemment le Conseil départemental de la Vienne, maître d'ouvrage des opérations d'aménagement foncier, a délibéré le 6 septembre 2018 pour autoriser la mise en place d'une

convention avec le maître d'ouvrage pour le financement des études préalables d'aménagement foncier.

Le maître d'ouvrage s'engage à ce que l'aménagement foncier conduise à réduire les dommages causés par le projet de déviation sur les conditions d'exploitation des structures agricoles et forestières, en procédant à des découpages et échanges parcellaires pour optimiser les surfaces agricoles et en définissant un programme de travaux connexes (chemins, plantations, clôtures, travaux hydrauliques, ...).

La seconde recommandation demande « *de porter une attention particulière au traitement des nuisances sonores des habitations situés à proximité immédiate de la nouvelle voie express* ».

Le classement en route express de la déviation implique que les constructions ou installations seront interdites dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe de la déviation (art L111-1-4 du *Code de l'urbanisme*, aujourd'hui re-codifié aux articles L.111-6 et suivants du même code). En particulier, cette bande d'inconstructibilité est indiquée dans les documents de planification mis en compatibilité des communes traversées de façon à éviter toute nouvelle construction à proximité du projet qui pourrait être soumise à des impacts sonores.

Une fois la déviation mise en service, le préfet de la Vienne classera cette nouvelle voie selon ses caractéristiques et son trafic. Ce classement sonore définira les secteurs affectés par le bruit et les niveaux sonores à prendre en compte pour les prescriptions techniques pour la construction des futurs bâtiments.

Pour les habitations existantes situées à proximité immédiate de la nouvelle déviation (secteur de Chantegros notamment), le maître d'ouvrage a vérifié par une modélisation acoustique (cf étude d'impact – pièce E) que les protections acoustiques projetées (écrans et merlons) sont suffisantes pour respecter la réglementation en vigueur et ne pas dépasser les seuils de jour et de nuit et ce à l'horizon de 20 ans après la mise en service. Le maître d'ouvrage a une obligation de résultats vis-à-vis du respect des seuils réglementaires et du bon dimensionnement des protections acoustiques. Une campagne de mesure de bruit in-situ sera réalisée à l'issue de la mise en service afin de vérifier le bon respect des seuils. Dans le cas où les seuils ne seraient pas respectés, le maître d'ouvrage s'engage à examiner en concertation avec les riverains impactés les moyens pour atteindre les seuils (isolation acoustique des façades des habitations).