



**RN 147**

**DEVIATION DE  
LUSSAC-LES-CHATEAUX**

**Bilan de la  
concertation**

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
AQUITAINE-LIMOUSIN-  
POITOU-CHARENTES



<b>Préambule</b>	5
✕ Enjeux et contenu de la concertation	6
✕ La DREAL, Maître d'Ouvrage de l'opération	6
✕ RN 147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux	6
<b>Organisation de la concertation</b>	9
✕ Une concertation réglementaire pour retenir la variante préférentielle de la déviation de Lussac-les-Châteaux	10
✕ Un large dispositif d'information au service de la participation et de l'expression du public	11
✕ Outils d'expression de la population	15
<b>La déviation de Lussac-les-Châteaux</b>	17
✕ Les objectifs de l'opération	18
✕ Les étapes de l'opération	19
✕ Les enjeux humains et environnementaux	20
✕ Présentation des variantes étudiées	21
✕ Caractéristiques techniques	22
✕ Analyse multicritère des variantes et variante préférentielle pressentie	23
<b>Les thèmes abordés</b>	27
✕ Quelques chiffres...	28
✕ Thème n°1 - Trafic actuel et projeté	30
✕ Thème n°2 - Les caractéristiques techniques de la déviation	32
✕ Thème n°3 - Les impacts environnementaux et les mesures compensatoires	35
✕ Thème n°4 - L'aménagement du territoire, les autres projets d'aménagement économiques structurants	37
✕ Thème n°5 - La procédure post-concertation	40
✕ Thème n°6 - Le parti d'aménagement	41
✕ En guise de conclusion...	43



# Préambule

## ✘ ENJEUX ET CONTENU DE LA CONCERTATION

Ce document dresse le bilan de la concertation menée par la DREAL Nouvelle-Aquitaine sur l'opération « RN 147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux », entre le 3 octobre et le 4 novembre 2016.

À ce titre, il rappelle les différents outils déployés dans le cadre de cette concertation pour l'information, la mobilisation et l'expression du public puis présente un bilan de la participation ainsi qu'une analyse globale des avis exprimés.

À partir des enseignements et conclusions du bilan de la concertation, l'État retiendra une variante avec un tracé et un parti d'aménagement. Il engagera la poursuite des études de la déviation de la RN 147 à Lussac-les-Châteaux afin de préparer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Joint au dossier d'enquête publique, le bilan de la concertation publique constitue un élément important qui permettra au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête d'apprécier l'association du public à l'élaboration du projet.

Le bilan de la concertation s'articule autour de différentes parties :

- ✘ un rappel des enjeux, du cadre légal et des modalités d'organisation de concertation et d'information du public ;
- ✘ une présentation synthétique du projet, de ses enjeux et des variantes soumises à concertation ;
- ✘ un bilan de la concertation, avec les principales thématiques abordées ;
- ✘ les conclusions de la DREAL en vue de la poursuite du projet.

Rendu public, le bilan de la concertation s'adresse à tous. Il est notamment disponible sur le site internet de la DREAL Nouvelle Aquitaine :

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr>

### ✘ LA DREAL, MAÎTRE D'OUVRAGE DE L'OPERATION

#### RN 147 - DÉVIATION DE LUSSAC-LES-CHÂTEAUX

La DREAL Nouvelle-Aquitaine met en œuvre sous l'autorité du préfet de région et des préfets de département les politiques du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (MEEM) et du Ministère du Logement et de l'Habitat Durable (MLHD).

Les domaines d'intervention de la DREAL couvrent l'aménagement du territoire, les déplacements, l'habitat et le logement, la maîtrise des risques naturels et technologiques, ainsi que la préservation des ressources naturelles. Dans la suite du bilan, la DREAL Nouvelle Aquitaine est désignée sous le vocable simplifié de DREAL.







Partie 1

# Organisation de la concertation

# ✘ **UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE POUR RETENIR LA VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE DE LA DÉVIATION DE LUSSAC-LES-CHATEAUX**

**P**our élaborer l'opération «RN 147-Déviation de Lussac-les-Châteaux», la DREAL met en œuvre une démarche itérative qui nécessite de nombreuses études et intègre procédures réglementaires et phases de concertation. Cette opération a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme du 3 octobre au 4 novembre 2016.

La concertation est organisée au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme qui prévoit que « *les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées* ».

## **Objectifs de la concertation**

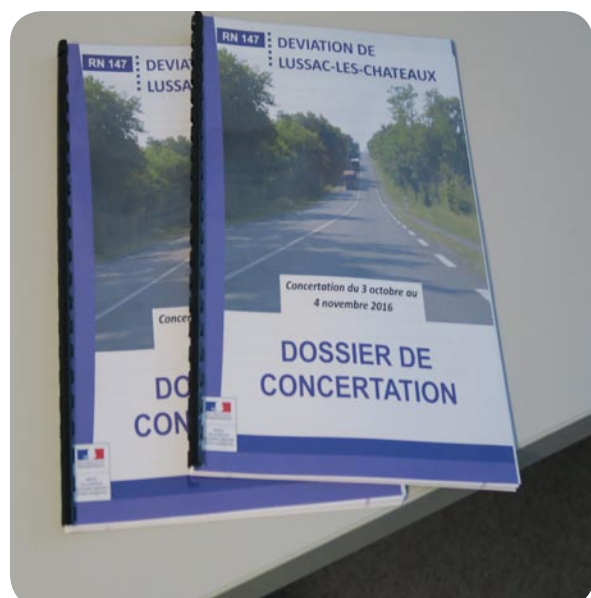
- ✘ Communiquer au public les caractéristiques et orientations de l'opération
- ✘ Présenter les différentes solutions d'aménagement étudiées
- ✘ Recueillir les observations et questionnements des usagers, riverains et acteurs du territoire

Cette concertation a donc été engagée afin que toute personne intéressée puisse s'exprimer sur l'opération «RN 147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux» et en particulier sur les différentes variantes proposés. Tous les avis formulés dans le cadre de la concertation ont été pris en compte et analysés pour permettre de nourrir la réflexion de l'État quant à la variante à retenir en vue de la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

## ✕ UN LARGE DISPOSITIF D'INFORMATION AU SERVICE DE LA PARTICIPATION ET DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

**P**our susciter le débat, la DREAL a déployé un large dispositif de mobilisation et d'information sur l'opération «RN 147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux».

### Le dossier de concertation



*Dossier de concertation*

Le dossier de concertation est le support d'information principal de l'opération «RN147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux». Il a pour objectif de fournir l'ensemble des informations sur le projet, ses enjeux, les études réalisées et les modalités de la concertation. Il permet ainsi de renforcer le niveau de connaissance du projet auprès des acteurs du territoire et de faciliter les observations du public. Ce dossier a été mis à la disposition du public en mairies de Lussac-les-Châteaux, Civaux, Lhommaizé, Mazerolles, Gouex, Persac et Verrières et lors des réunions publiques, en accompagnement des registres de concertation. Il était également accessible en ligne, téléchargeable depuis le site internet du projet de la DREAL.

### Des réunions de concertation

Trois réunions ont été organisées pendant la phase de concertation pour échanger sur l'opération «RN147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux» et sur les différentes variantes de tracé et partis d'aménagement.

- ✕ Une réunion publique ouverte à tous le mercredi 12 octobre 2016 à la salle des fêtes communale de Lussac-les-Châteaux à 20h30;
- ✕ Une réunion avec les élus, le 11 octobre 2016 à 18h00 en mairie de Lussac-les-Châteaux;
- ✕ Une réunion avec les associations, le 11 octobre 2016 à 16h00 en mairie de Lussac-les-Châteaux.



Réunion publique à Lussac-les-Châteaux

## Le site internet du projet

Une rubrique sur le site internet de la DREAL, dédiée à la concertation publique, a été mise en ligne le 3 octobre 2016, jour d'ouverture de la concertation. Cet espace internet a été spécialement conçu pour faciliter l'accès aux informations relatif à la présentation du projet ainsi que les modalités de la concertation. A cet effet, l'ensemble des documents d'information sur le projet étaient disponibles sur le site en téléchargement. Il intégrait également un formulaire de contact permettant aux internautes de poser une question ou de formuler un avis sur le projet.

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement  
Nouvelle-Aquitaine

ASSEMBLAGE HABITAT CONSTRUCTION BÂTIMENTS DÉPLACEMENTS, INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS DÉVELOPPEMENT DURABLE MER ET LITTORAL PRÉVISIONS NATURELLES PRÉVENTION DES RISQUES TRANSITION ÉNERGÉTIQUE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Accueil > Services en ligne > Consultation du public > Consultations publiques > Vienne > Consultation du public « RN 147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux »

**SERVICES EN LIGNE**

Consulter les services de l'Etat  
Consultation du public  
Principe de participation du public  
Consultations publiques  
Région Nouvelle-Aquitaine  
Charente  
Charente-Maritime  
Corrèze  
Creuse  
Deux-Sèvres  
Dordogne  
Gironde  
Haute-Vienne  
Landes  
Lot-et-Garonne  
Pyrénées-Atlantiques

**Consultation du public « RN 147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux »**  
publié le 3 octobre 2016 (modifié le 8 novembre 2016)

La concertation publique s'est déroulée du 3 octobre au 4 novembre 2016 inclus.

La concertation est organisée au titre de l'article L.153-2 du Code de l'urbanisme qui prévoit que « les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ou l'activité économique, dont le titre est entité par ébranlé en Conseil d'Etat font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

L'opération « RN147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux », sur la RN147 dans la Vienne, est inscrite au volet mobilité multimodale du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020, pour un montant de 84 M€.

Dans ce cadre et à la suite des études d'opportunité, le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et la Mer a confirmé l'étude d'un parti d'aménagement à 2x1 voies avec échangeurs de déviation.

Documents disponibles :

- [l'arrêté préfectoral fixant les objectifs et modalités de la concertation](#)
- [le communiqué de presse](#)
- [le dossier de concertation](#)
- [la plaquette d'information](#)
- les cinq panneaux d'exposition :
  - [« les objectifs »](#)
  - [« les enjeux »](#)
  - [« les variantes »](#)
  - [« l'analyse multicritères »](#)
  - [« la concertation »](#)
- [diaporama présenté en réunion publique](#)
- documents techniques :
  - [l'analyse de l'état initial environnemental](#)
  - [l'atlas cartographique du milieu naturel](#)
  - [les annexes de l'état initial environnemental](#)
  - [l'analyse des conditions de déplacement](#)

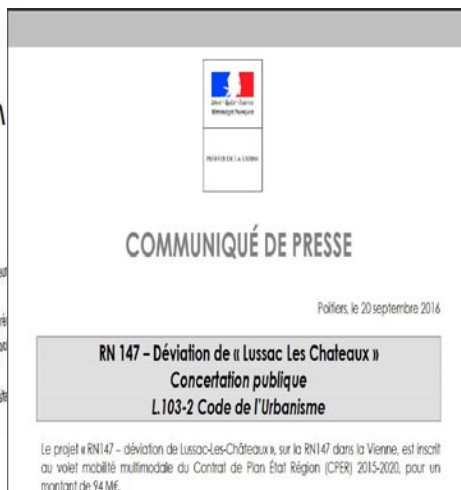
Pour plus de renseignements, contacter Alexandre Brethon : 05 49 55 65 69

[Haut de page](#)

Extrait du site internet dédié au projet

# Communiqué de presse

Plusieurs actions ont été menées auprès des médias locaux pour annoncer la phase de concertation et les réunions publiques organisées dans ce cadre. Un dossier de presse et des communiqués de presse ont été diffusés par les services de la préfecture de la Vienne avant l'ouverture officielle de la période de concertation.



*Extrait des articles de presse*

# Panneaux d'information

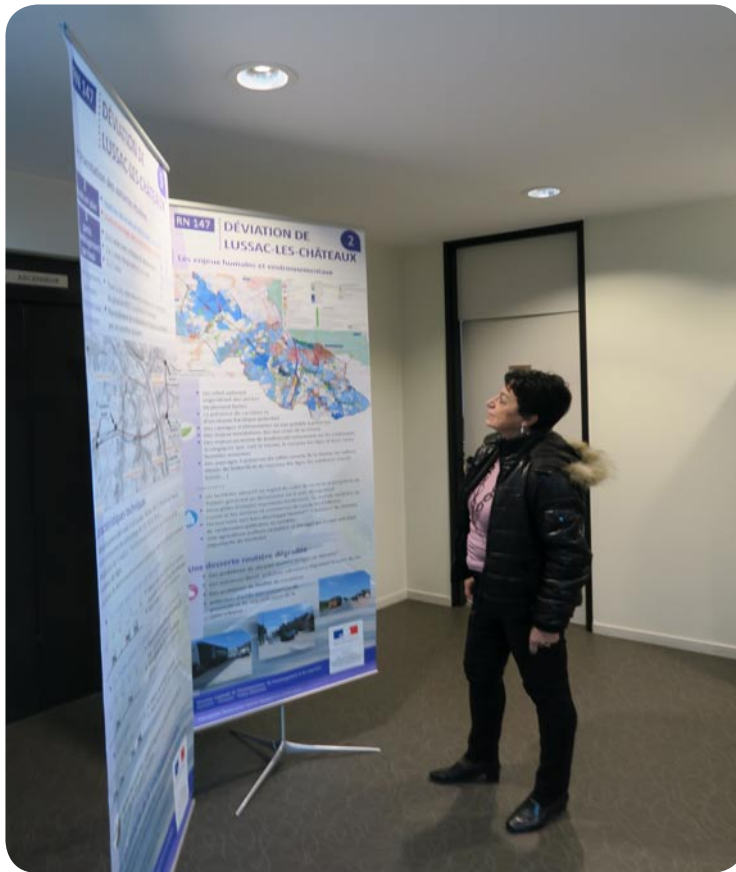
Des panneaux d'affichage placés au bord de la RN147 informaient du lieu et la date de la concertation publique.



*Panneaux lumineux de la commune de Lussac-les-Châteaux*



*Panneau à l'entrée du bourg de Lussac-les-Châteaux*



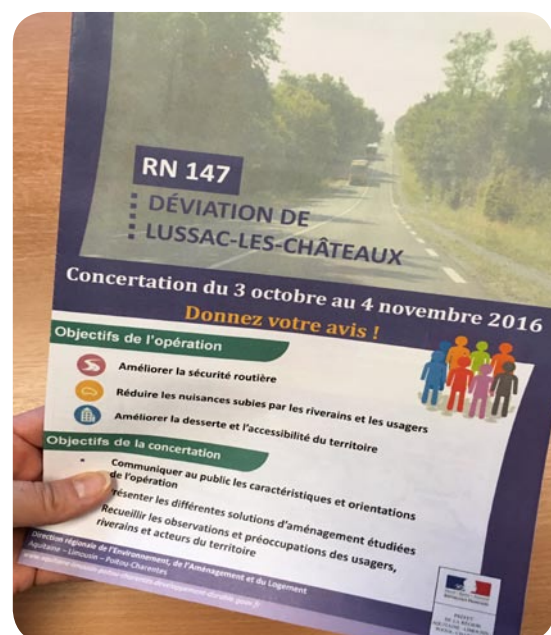
*Panneaux d'exposition*

Des panneaux d'exposition ont été mis dans le hall de la Mairie de Lussac-les-Châteaux, toute la durée de la concertation publique.

Les sites internet des communes relayaient également l'information.

## La plaquette d'information

La plaquette a été remise lors des 3 réunions d'information et déposée dans les mairies concernées. Synthétique, celle-ci a pour objectifs de présenter les enjeux de l'opération, les différentes solutions d'aménagement proposées pour le projet de déviation de Lussac-les-Châteaux et les modalités de concertation.



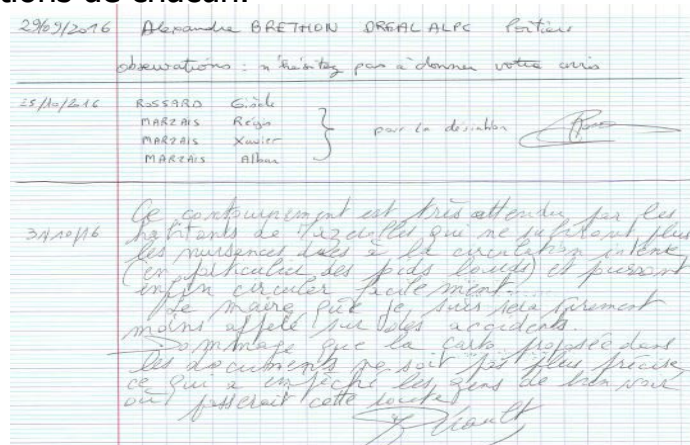
*Plaquette d'information*

## x OUTILS D'EXPRESSION DE LA POPULATION

Pour faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL a mis à disposition différents outils pour recueillir les observations.

### Des registres de concertation

Un registre de concertation a été mis à disposition du public dans chacune des communes de Lussac-les-Châteaux, Civaux, Lhommaizé, Mazerolles, Gouex, Persac et Verrières pour consigner les avis et observations de chacun.



Extrait du registre de la concertation



Couverture des registres de la concertation

### Le site internet du projet

Le formulaire de contact a permis aux internautes de pouvoir s'exprimer en ligne sur le site internet de la DREAL.

██████████@orange.fr	être pris en compte et validé. Le seul fait de présenter en réunion publique le jumelage d'une lgv hypothétique avec la déviation de Lussac-les-Châteaux relève de la désinformation auprès du public ce qui engendrera de fait un recours juridique. Le projet de déviation doit aboutir en excluant tout jumelage inutile. D'autres observations en ce sens vont apparaître s'il n'en était pas tenu compte ce projet serait retarder par le fait d'une utilisation abusive de montages financiers douteux ce qui semble être le cas.
██████████yahoo.fr	Usager occasionnel de la RN147, je suis pour la réalisation de la déviation avec la variante VJLGV dans son parti d'aménagement à 2x1 voie ceci : - dans un souci de résolutions des nuisances liées au trafic dans la traversée de Lussac et de la dangerosité de la route actuelle - dans un souci de juste usage des deniers publics

Extrait du formulaire du contact

### Les réunions de concertation

Lors des trois réunions publiques, la DREAL a noté les remarques et les questions des nombreux participants.

La DREAL souhaite souligner la large participation des populations des communes concernées à cette phase de concertation. Les efforts déployés pour informer la population sur le projet et le déroulement de cette phase de concertation ont été fructueux. Le public a utilisé les nombreux moyens mis à sa disposition pour réagir (réunions de concertation, registres et site internet). La DREAL a également reçu un courrier d'une association. Les nombreuses remarques formulées dans le cadre de la concertation permettent aujourd'hui d'enrichir la réflexion du Maître d'ouvrage pour la poursuite de l'opération «RN 147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux».





## Partie 2

# La déviation de Lussac-les- Châteaux

## x LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

Les objectifs de l'opération sont les suivants :



Améliorer les conditions de **sécurité** des usagers

*Suppression des zones accidentogènes (virages de Mazerolles et hameaux diffus en bordure de RN 147).*



Améliorer le **cadre de vie** des riverains en réduisant les nuisances

*Sécurisation et apaisement du centre-ville de Lussac-les-Châteaux par report d'une grande partie du trafic sur la déviation permettant de réduire les nuisances (bruit, vibrations, qualité de l'air).*



Améliorer la **desserte du territoire**

*Meilleure accessibilité pour les trafics domicile-travail par l'amélioration de la fluidité des déplacements.*



**Eviter et réduire les impacts** du projet sur l'environnement

*Recherche d'une solution d'aménagement respectueuse de l'environnement. La démarche appliquée, dès le stade de recherche des variantes, vise à éviter, réduire et compenser les impacts de l'opération sur le territoire.*



Rechercher la meilleure **pertinence socio-économique** de la déviation

*Soutenir l'objectif de transition énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.*

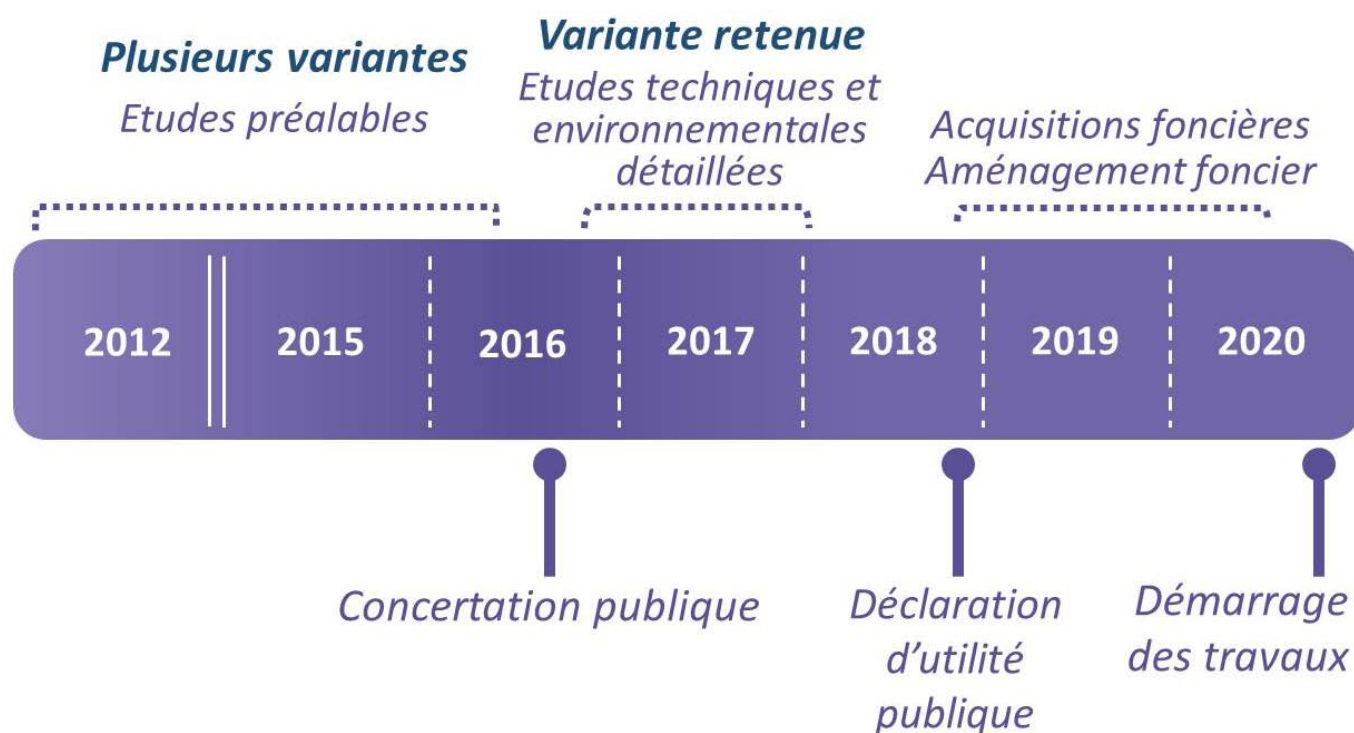
*Retombées économiques en phase chantier et après la mise en service par le développement de projets économiques et par le maintien des activités et entreprises présentes.*



**Prendre en compte** le projet ferroviaire LGV Poitiers-Limoges dans les études

## x LES ÉTAPES DE L'OPÉRATION

Les principales étapes de l'opération sont résumées ci-dessous :



## x UN PROJET PARTENARIAL

Les travaux de la déviation de Lussac-les-Châteaux sont financés par l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine et le Département de la Vienne au titre du contrat de Plan État-Région 2015-2020.

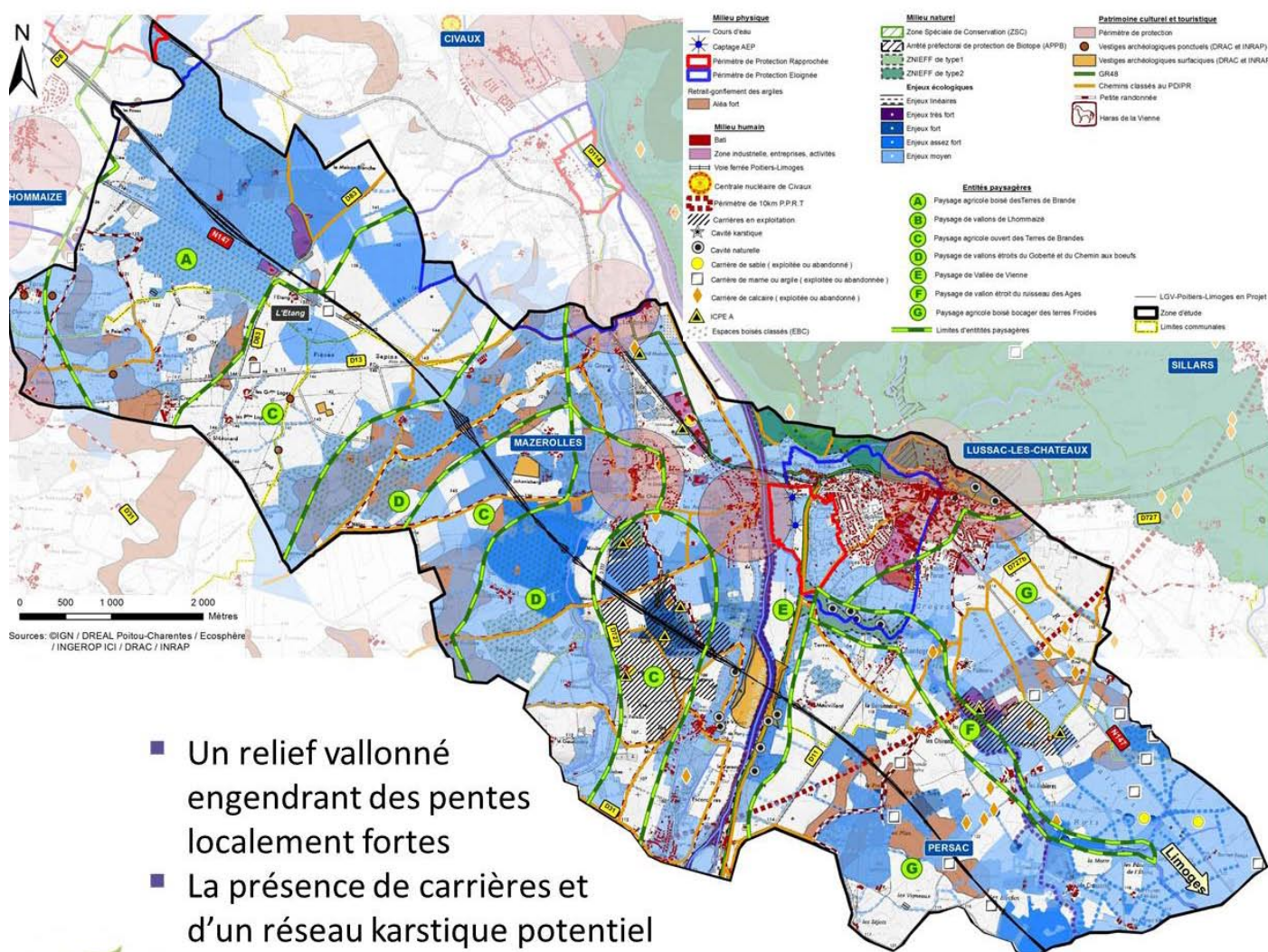


La préfecture et les services de l'État en région  
**Nouvelle-Aquitaine**

Le financement se répartit de la façon suivante :

- État : 33 M€
- Région Nouvelle-Aquitaine : 26 M€
- Conseil Départemental de la Vienne : 35 M€

# ✕ LES ENJEUX HUMAINS ET ENVIRONNEMENTAUX



- Un relief vallonné engendrant des pentes localement fortes
- La présence de carrières et d'un réseau karstique potentiel
- Des captages d'alimentation en eau potable à préserver
- Des enjeux inondations dus aux crues de la Vienne
- Des enjeux en terme de biodiversité notamment sur les continuités écologiques que sont la Vienne, le ruisseau des Ages et leurs zones humides associées
- Des paysages à préserver (la vallée ouverte de la Vienne, les vallons étroits du Goberté et du ruisseau des Ages, les nombreux massifs boisés ...)

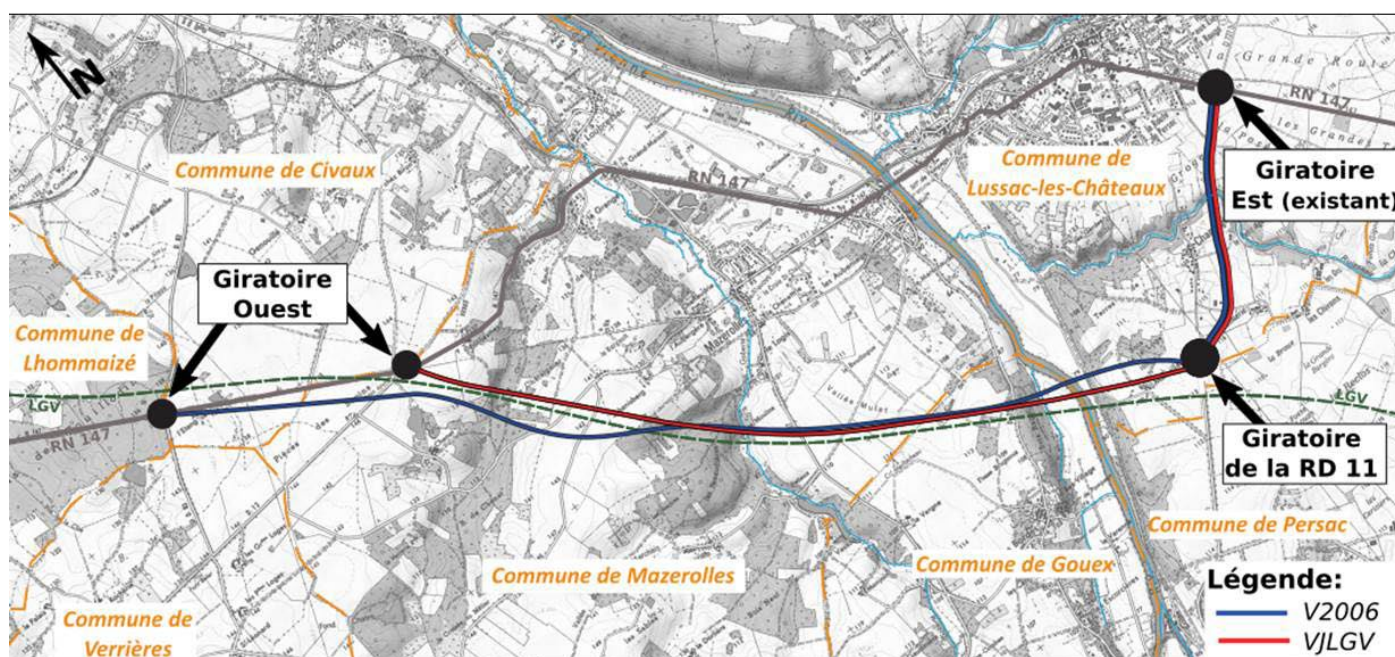


- Un territoire attractif au regard du cadre de vie et de la périphérie de Poitiers générant un dynamisme sur le parc de logement
- Deux pôles d'emploi importants : la centrale nucléaire de Civaux, les services et commerces de Lussac-les-Châteaux
- Un tourisme vert bien développé favorisant la présence de chemins de randonnées pédestres et cyclables
- Une agriculture (culture céréalière et élevage) qui occupe une part importante du territoire



# x PRÉSENTATION DES VARIANTES ÉTUDIÉES

<p>2 tracés en plan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ tracé issu des études de 2006 (V2006) : 8,7 km</li> <li>■ tracé en jumelage avec la LGV (VJLGV) : 8,1 km</li> </ul>	<p>} soit 6 variantes</p>
<p>3 partis d'aménagement par tracé</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2 x 1 voies avec créneaux de dépassement</li> <li>■ 2 x 1 voies élargissable à 2 x 2 voies</li> <li>■ 2 x 2 voies</li> </ul>	
<p>Aménagements connexes communs aux 6 variantes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tracé à 2x1 voies déviant le hameau de Chantegros, du giratoire RD11 au giratoire Est existant</li> <li>■ Raccordement de la déviation à l'Ouest de la RN147 par un carrefour giratoire</li> </ul>	

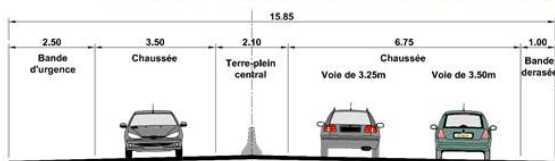


## x CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Les principales caractéristiques de l'opération sont les suivantes :

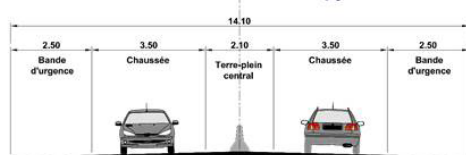
- Rétablissement des voies interceptées : RD 83a, RD 13, Chemin aux bœufs, voie communale de Johanisberg, RD 727, RD 25, RD 11
- Réalisation de 3 viaducs : franchissement du Goberté, de la Vienne et du ruisseau des Âges
- Les voies de désenclavement seront étudiées au stade de la solution retenue

### ■ 2 x 1 voies avec créneaux de dépassement



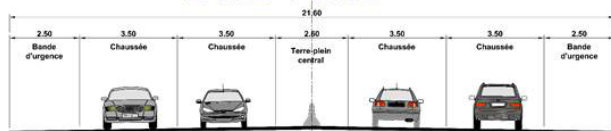
- Vitesse autorisée 90 km/h sur section courante et 110 km/h sur les créneaux
- Plate-forme de 15,85 m minimum

### ■ 2 x 1 voies (phase 1) élargissable à 2 x 2 voies (phase 2)



- Vitesse autorisée 90 km/h (phase 1) puis 110 km/h (phase 2)
- Plate-forme de 14,10 m minimum (phase 1) puis 21,50 m (phase 2)

### ■ 2 x 2 voies



- Vitesse autorisée 110 km/h
- Plate-forme de 21,50 m minimum



Seules les variantes V2006 intègrent un franchissement de la LGV par la déviation routière.

## Prise en compte de la LGV Poitiers-Limoges

- par la généralisation d'un merlon séparateur entre les deux infrastructures,
- par la continuité des rétablissements de voiries proposés,
- par une réflexion approfondie sur le raccordement de la déviation avec ou en l'absence du projet ferroviaire. :

## x ANALYSE MULTICRITÈRE DES VARIANTES ET VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE PRESSENTIE

Dans l'analyse multicritère, la 2x1 voies élargissable à 2x2 voies a été assimilée à une 2x2 voies en terme d'impacts.

	V2006 2x1 voies avec créneaux	V2006 2x2 voies	VJLGV 2x1 voies avec créneaux	VJLGV 2x2 voies
<b>Usages et fonctionnalités</b>				
<b>Coût d'investissement</b>	107,2 M€	143,2 M€	93,8 M€	123,5 M€
<b>Bilan socio-économique</b>				
<b>Milieu humain</b>				
<b>Milieu physique</b>				
<b>Milieu naturel</b>				
<b>Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs</b>				

Une couleur permet d'identifier la variante la plus favorable vis-à-vis des autres selon un code couleur décliné en gammes.



**La variante préférentielle pressentie est la VJLGV :**

La **variante VJLGV** dans son parti d'aménagement à **2x1 voies avec créneaux de dépassement** présente le meilleur compromis entre les études techniques, les effets environnementaux, socio-économiques et les coûts d'investissement.



### Parti d'aménagement

Les études techniques et socio-économiques montrent qu'un parti d'aménagement à **2x1 voies avec créneaux de dépassement** :

Répond de manière adaptée aux objectifs recherchés

Rentable et avantageux pour la puissance publique, les usagers et les riverains

Coût d'investissement raisonnable au regard des objectifs attendus

### Tracé en plan

En comparaison de la V2006, la VJLGV montre les avantages suivants :

- elle limite la fragmentation du territoire,
- elle limite la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles et les délaissés agricoles entre la déviation et le projet de LGV,
- elle réduit les impacts cumulés avec le projet de LGV sur les enjeux fonciers, faunistiques, floristiques et économiques.







# Partie 3

## Les thèmes abordés

# x QUELQUES CHIFFRES...

## Les réunions de concertation



Réunion avec les associations  
Le 11 octobre 2016 à 16H00

**14** personnes issues des associations  
Une **quinzaine** d'interventions

**CAILLY C.** - Fédération de Chasse de la Vienne  
**ANTIGNY J.** - Fédération de Pêche de la Vienne  
**CENOT F.** - Fédération Nationale des Transports Routiers  
**DONGUY O.** - Fédération des Chasseurs  
**BERTON S.** - CREN Poitou -Charentes  
**LENAERS V.** - SAFER Poitou-Charentes  
**BRANCIFORTI J.** - CREN Poitou-Charentes  
**GAZEAU AI.** - Atmo Poitou-Charentes  
**COMPAIN JC.** - Avenir 147-149  
**BARENS F.** - FRTP SPRIR  
**GRACIEUX C.** - LPO Vienne  
**MORLAT V.** - CESV  
**GUILLON A.** - CA86  
**TARTARIN N.** - SAS TARTARIN



Réunion Publique

Le 12 octobre 2016 à 20H30  
**99** personnes dans le public  
Une **trentaine** d'interventions



Réunion avec les élus

Le 11 octobre 2016 à 16H00  
**12** élus  
Une **quinzaine** d'interventions

**LAGRANGE A.** - Maire de Lussac  
**MADES JL** - Adjoint au Maire de Lussac  
**ABAUX** - Conseillère Départementale de la Vienne  
**BEAUJANEAU G** - Conseiller Départemental de la Vienne  
**GUILLOT A.** - Adjoint au Maire de Lussac  
**ARTUS J** - Maire de Lhommaize  
**SIROT R** - Maire de Persac  
**De RUSSE G** - Président Délégué Conseil Départemental de la Vienne  
**BOCK F** - Conseiller Départemental de la Vienne  
**GUILLON JP** - DGA Aménagement du Territoire Conseil Départemental de la Vienne  
**BOULOUX Y** - Président de la communauté de Commune du Montmorillonnais  
**DESROSES M.** - Conseillère Départementale du Canton de Lussac

## 47 contributions écrites

Registres



**29** contributions enregistrées sur les registres, dont :

LUSSAC : **17**  
LHOMMAIZE : **7**  
VERRIERES : **2**  
MAZEROLLES : **1**  
PERSAC : **2**

Contribution écrite

**1** association a adressé un courrier au Préfet de département

**4** Intervenants de la DREAL animant la concertation :

**PAQUIER Gilles**  
**BRETHON Alexandre**  
**MORNAY Denis**  
**LANDAIS Philippe**

accompagnés des **BET**  
**INGEROP & ECOSPHERE**

Contributions internet



**17** internautes ont envoyé une contribution via le site internet dédié

**Les avis recueillis dans le cadre de la concertation ont tous été analysés. Le bilan de la concertation présente la synthèse de toutes ces contributions regroupées par thématique. Il permet d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage et de guider ses choix, notamment concernant le parti d'aménagement à retenir pour la poursuite des études de l'opération « RN 147 - déviation de Lussac-les-Châteaux ».**

Les contributions ont été regroupées autour des six thèmes suivants :

Thème n°1 - Trafic actuel et projeté

Thème n°2 - Les caractéristiques techniques de la déviation

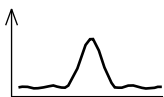
Thème n°3 - Les impacts environnementaux et les mesures compensatoires

Thème n°4 - L'aménagement du territoire, les autres projets d'aménagement économiques structurants

Thème n°5 - La procédure post-concertation

Thème n°6 - Le parti d'aménagement

Lors des réunions de concertation, et sur les autres supports écrits, certaines interventions et observations ont été formulées plusieurs fois. Pour ne pas alourdir le bilan, toutes les interventions n'ont donc pas été retranscrites in extenso. Et pour rendre compte de la réalité des débats, des indications sont données sur leur intensité par le code couleur suivant. Il donne une indication sur le nombre de fois où la remarque a été soulevée, tous modes d'expression confondus.



Intervention isolée	2 à 3 observations similaires	4 à 5 observations similaires	+ de 5 observations similaires
---------------------	-------------------------------	-------------------------------	--------------------------------

*Intensité du débat*

# x Thème n° 1 - Trafic actuel et projeté

«Niveaux de trafic sous-estimés»



## Principales remarques formulées

## Éléments de réponse de la DREAL

### Trafic projeté

+ de 5 observations similaires	<p>Les usagers de la route et les riverains, qui se sont exprimés, n'ont pas le sentiment que le trafic ait diminué. Ils ont au contraire l'impression que le trafic augmente continuellement.</p>	<p>La DREAL confirme qu'à l'échelle nationale les trafics n'ont jamais cessé d'augmenter jusqu'en 2008, avec des progressions de trafic compris entre 1.60% et 1.80% par an. Mais depuis 2008, cette augmentation du trafic s'est amoindrie. Malgré tout, les hypothèses de croissance ont été appliquées et elles sont cohérentes avec les perspectives d'évolution au niveau national. Les retours d'expérience de récents projets routiers (par exemple celui de Cholet-Bressuire) montrent que les routes qui ont été récemment mises en service, n'obtiennent pas les niveaux de trafic prévus et définis dans les études. Les principales raisons sont dues : d'une part, à la crise qui a restructuré la logistique des entreprises qui génère moins de trafics de poids lourds de marchandise ; d'autre part, au matériel poids lourds au niveau européen qui est en cours d'évolution (passage du 38 au 44 tonnes) engendrant de ce fait une diminution du trafic.</p>
2 à 3 observations similaires	<p>La création et la qualité de la déviation induira un nouveau trafic.</p>	<p>La déviation va capter une large partie du trafic de transit. Selon les guides techniques, une 2x2 voies est justifiée au delà de 30 000 véhicules par jour. Or, pour le projet, à l'horizon 2042, le trafic attendu est compris entre 11 000 et 12 000 véhicules par jour, tandis que le trafic sur l'actuelle RN 147 restera à un niveau important (entre 4500 et 5500 v/j). De ce fait, le calcul socio-économique est très fortement défavorable à la réalisation d'une 2x2 voies, car l'optimum du trafic ne sera vraisemblablement jamais atteint. Compte tenues des prévisions de trafic, la 2x2 voies s'avère largement surdimensionnée.</p>
2 à 3 observations similaires	<p>Quels sont les indicateurs qui permettent de faire des projections de trafic en 2042 ?</p>	<p>Les calculs se basent sur une vaste enquête dite « origine-destination ». À partir de cette enquête, les trafics sur l'aire d'études ont pu être modélisés. Puis, l'instruction ministérielle donne des valeurs pour faire de la projection de trafic en France. Ces données sont publiques et consultables sur le site internet du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. À noter que la croissance de trafic actuel est quasiment nulle. On connaît également le trafic par les boucles de comptages journaliers et on se sert de ces éléments pour vérifier la cohérence du modèle de calcul.</p>



## Principales remarques formulées

### Heures de pointe/Trafic moyen

Les trafics issus de l'enquête de trafic, ne sont que des moyennes, le trafic étant largement plus important en heure de pointe matin et soir, et pendant la période estivale, entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux. Le trafic atteint alors des sommets, bien au delà des chiffres annoncés. Comment est prise en compte cette donnée dans le dimensionnement du projet d'infrastructure ?

+ de 5 observations similaires

## Éléments de réponse de la DREAL

Les projets routiers en France sont dimensionnés sur des trafics moyens journaliers et non sur des trafics de pointe. Les heures de pointe ont été étudiées et elles ne révèlent pas de saturation de la future infrastructure qui peut les contenir.

## LES ENSEIGNEMENTS

Les questions ayant trait au trafic ont fait l'objet de très nombreuses remarques écrites (registres, internet...) et d'interventions aussi bien lors de la réunion publique que lors de la réunion avec les élus. Beaucoup d'observations remettent en question non seulement les niveaux de trafics actuels mais aussi ceux projetés, considérant qu'ils sont sous-estimés. La DREAL se base sur des études de trafic réalisées selon les règles de l'art (études de mobilité approfondies, des indicateurs officiels). Le ressenti des usagers de la RN 147, accentué par des conditions de circulation dégradées, diffère des résultats des études de trafic. En plus de la sécurité, le niveau de trafic justifie en partie le choix du parti d'aménagement.

# x Thème n° 2 - Les caractéristiques techniques de la déviation



## Principales remarques formulées

## Éléments de réponse de la DREAL

### Créneaux de dépassement

2 à 3 observations similaires	Où sont localisés les créneaux de dépassement ? À quelle vitesse peut-on circuler ?	La localisation des créneaux de dépassement n'est pas définitivement arrêtée. Ils ne pourront pas être localisés trop proches de l'ouvrage sur la Vienne où la vitesse sera limitée à 90 km/h. Leur longueur sera comprise entre 1.2 et 1.5 kilomètres et ces créneaux permettront de circuler à 110 km/h.
2 à 3 observations similaires	Est-il prévu qu'un poids lourd puisse doubler un autre poids lourd sur le créneau de dépassement ?	À ce stade, il n'est pas prévu d'interdire aux poids lourds de dépasser comme ce peut être le cas sur la RN 10. En effet, pour des raisons de sécurité, un poids lourds doit pouvoir en doubler un autre. Cependant, un poids lourds sur une route nationale est limité à 80 km/h et non à 90 km/h.
<b>Sécurité</b>		
+ de 5 observations similaires	Réaliser une 2x2 voies serait plus sécurisant qu'une 2x1 voies.	D'un point de vue de la sécurité, il n'y a pas d'avantage à réaliser une 2x2 voies puisque le terre-plein central présent sur une 2x1 voies permet de séparer et donc de sécuriser les flux.
Intervention isolée	Sur des routes aux caractéristiques similaires, le département n'a pas d'obligation de réaliser un terre plein-central. Pourquoi en réaliser ?	L'aménagement des routes nationales s'appuie sur des instructions ministérielles accompagnées de guides techniques par typologie de voie. Pour le réseau routier départemental, ces instructions et ces guides n'ont pas de caractère obligatoire.
2 à 3 observations similaires	Entre le rond-point de Civaux et le rond-point de Verrières, cette section de la RN 147 en ligne droite, présente de mauvaises conditions de visibilité. Un aménagement est nécessaire.	Cette section pourrait faire l'objet d'un aménagement en fonction du devenir du projet de LGV Poitiers-Limoges et en lien avec le projet de déviation de Lhommaizé.





## Principales remarques formulées

## Éléments de réponse de la DREAL

### Rétablissements et raccordements de voies

2 à 3 observations similaires	<p>Des routes départementales et communales vont être coupées par le projet. Comment ces infrastructures existantes seront rétablies ?</p>	<p>À ce niveau d'étude, il est trop tôt pour définir ces rétablissements. Le principe de rétablissements des routes est de ne pas freiner la desserte et l'irrigation du territoire. À ce stade, toutes les routes départementales sont rétablies. S'agissant des autres routes d'intérêt local (voies communales et chemins ruraux), elles seront de préférence rétablies sur les routes départementales et permettront ainsi de désenclaver les parcelles agricoles.</p>
2 à 3 observations similaires	<p>Y a-t-il une possibilité de raccorder la zone artisanale de la « Grande Route » située à l'est de la commune à l'intersection de la RN 147 et RD 727b sur le giratoire existant ? Un raccordement de l'opération à l'est sur le giratoire existant de la RN 147 permettrait aux usagers de la RN 147 d'accéder rapidement aux services du centre bourg.</p>	<p>L'aménagement de la zone artisanale de la « Grande Route » sera pris en compte en concertation avec les gestionnaires des voies (DIRCO et CD86) pour faciliter les accès et permettre son développement. Le projet de déviation prévoit de se raccorder à l'est sur le giratoire existant de la RN 147.</p>
2 à 3 observations similaires	<p>Sur la courte section, le long de la RD 25 faisant la jonction entre la RN 147 et la route faisant la liaison entre Lussac et Chauvigny (RD 749), le trafic poids lourds est très intense le long de ce court segment. Qu'est-il envisagé pour réduire ce trafic ? Le projet prévoit-il une connexion nouvelle entre ces deux axes, a fortiori avec la « déviation ». Ce qui pourrait signifier que le trafic perdurerait, les poids lourds venant de Chauvigny étant amenés à continuer à emprunter cette portion de RD 25 pour rejoindre la RN 147 et éventuellement le nouvel axe en traversant Lussac-les-Châteaux.</p>	<p>Le raccordement de la RD 25 et la RD 749 en direction de Chauvigny, sur le tracé de la déviation de Lussac-Les-Châteaux, n'est pas envisagé. En effet, pour réduire les impacts environnementaux, les tracés des variantes passent au sud, en cohérence avec le projet LGV. Toutefois, selon la projection de trafic à l'horizon 2042, les trafics locaux de poids lourds dans la traversée de Lussac-Les-Châteaux seraient diminués des 2/3 sur la RD 749 et des 3/4 sur la RN 147 en centre-bourg.</p>

## Principales remarques formulées

## Éléments de réponse de la DREAL

### Exactitude des tracés

4 à 5 observations similaires isolées	Quelle est l'exactitude des tracés sur les plans ?	Les études des variantes sont réalisées sur fond de plan à l'échelle 1/5000. Pour les besoins de la concertation, elles sont restituées sur fond de plan IGN au 1/25000. Ce niveau de précision est suffisant pour repérer les zones de contraintes.
Intervention isolée	Si on travaille à l'échelle de la parcelle après l'enquête, est-ce que ce ne sera pas trop tard de changer le tracé après la DUP ?	Dans le dossier de l'enquête publique, un fuseau sera proposé. Il sera conçu pour permettre en son sein des éventuels ajustements qui émergeraient lors des études de conception détaillées.
<b>Ouvrage d'art</b>		
2 à 3 observations similaires	Le fait de mettre le Viaduc sur la Vienne en 2X1 voie et non en 2X2 créera un goulet d'étranglement	L'ouvrage sur la Vienne, dimensionné à 2X1 voies, s'inscrit dans la continuité du tracé de la déviation à 2X1 voies en amont et en aval du Viaduc. Les trafics projetés en 2042 sont très inférieurs au seuil de saturation d'une 2X1 voies. Par ailleurs, certaines autoroutes sont construites avec ce type de caractéristiques (A85 Angers-Vierzon)

## LES ENSEIGNEMENTS

Quelques personnes interrogent sur les caractéristiques techniques du contournement sur des aspects divers que les rétablissements, les créneaux de dépassement, la vitesse.. Les caractéristiques techniques de la route prennent en compte la sécurité de l'itinéraire et les projections de trafic. À ce stade des études, il n'est pas possible d'apporter plus de précisions sur les tracés des variantes, notamment le positionnement des rétablissements, les détails parcellaires, etc... Ces questions seront prises en compte lors des études préalables de la variante préférentielle.

# x Thème n° 3 - Les impacts environnementaux et les mesures compensatoires

Principales remarques formulées		Éléments de réponse de la DREAL
<b>Impacts écologiques</b>		
Intervention isolée	Les passages à faune sont-ils faits en cohérence avec la LGV ?	Les passages à faune seront conçus pour optimiser le déplacement des espèces rencontrées sur le territoire et assurer une continuité écologique au travers des infrastructures.
Intervention isolée	La LGV est tenue de clôturer ses emprises. Si la LGV se réalise, le risque de percutions de la faune sera plus important sur la future déviation. Des clôtures sont-elles prévues dans le cadre du présent projet ?	La route nationale sera clôturée pour des questions de sécurité et pour guider les animaux vers les passages à faune et viaducs.
Intervention isolée	Des zones écologiques très sensibles sont identifiées sur l'aire d'étude : le Goberté, la Vienne et le Ruisseau des Âges. Y a-t-il déjà des mesures de réduction prévues pour le franchissement de ces zones ?	La portée (longueur) des ouvrages permet d'assurer la transparence hydraulique et le maintien des fonctionnalités écologiques.
Intervention isolée	Quelle est l'estimation des surfaces à acquérir au titre des compensations environnementales et agricoles ?	À ce stade, il est prématuré d'estimer les surfaces de compensation. L'objectif poursuivi ici est d'éviter, et de réduire les impacts sur l'environnement afin de limiter les impacts résiduels et donc les mesures compensatoires.
<b>Réserves foncières pour les mesures compensatoires</b>		
2 à 3 observations similaires	Pour faire des aménagements fonciers intéressants, il vaut mieux posséder des réserves foncières. Il est important d'anticiper l'accès au foncier pour les mesures compensatoires environnementales dès la DUP.	Afin de faciliter la maîtrise foncière et limiter l'impact sur le milieu agricole, l'État engagera le plus tôt possible la constitution de stock foncier dans le cadre d'une convention avec la SAFER. Dans la mesure du possible, ces réserves foncières seront réalisées en cohérence avec celles réalisées par SNCF Réseau. Elles faciliteront les échanges de parcelles qui pourraient être effectués dans le cadre de l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Vienne.

## Principales remarques formulées

## Éléments de réponse de la DREAL

2 à 3 observations similaires	La ferme La Fayauderie est-elle impactée ? Le modèle économique de cette ferme est en circuit court. Quelle mesure compensatoire est prévue pour cette exploitation ?	Dès à présent, la DREAL souhaite récolter le maximum d'informations, de manière à appréhender au plus tôt les enjeux fonciers. Sur ce secteur, à ce stade du tracé, il n'y a pas d'impact sur les bâtiments mais il y en aura probablement sur le foncier. Ils seront étudiés dans le cadre de l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Vienne. Pour rappel, l'aménagement foncier intervient après l'enquête publique. Il intègre les emprises de la déviation et prévoit une restructuration foncière avec échanges de parcelles entre propriétaires.
2 à 3 observations	<b>Impacts humains : La traversée du bourg de Lussac-les-Châteaux après mise en service</b>	
2 à 3 observations	Qu'advient-il de la RN 147 actuelle qui traverse le centre de Lussac ?	Les communes et le Département de la Vienne seront concertés pour définir les modalités de reprise de déclassement de l'actuelle RN 147. Le maître d'ouvrage, dans le dossier d'enquête, indiquera précisément à quelle collectivité sera rétrocédée chaque section de la route.
2 à 3 observations	Est-ce que les poids lourds seront obligés d'emprunter la nouvelle déviation ?	En agglomération, l'interdiction de passage des poids lourds est du ressort du pouvoir de police des maires. Néanmoins, la signalisation verticale sera incitative. La liaison Poitiers-Limoges passera par la déviation et non par le centre-ville de Lussac-les-Châteaux.
2 à 3 observations similaires	Qu'est-ce qu'une déviation comme Lussac-les-Châteaux peut avoir comme impact sur le centre-ville en termes d'afflux de population, et les répercussions économiques en général ?	Même si le trafic de transit sera dévié, le trafic local demeurera, notamment avec les dessertes de Chauvigny et de Montmorillon par la RD 749 et RD 727b. L'éventuel classement de Lussac-les-Châteaux en «village étape» pourrait favoriser l'attractivité de la ville. Cette demande est à faire par la collectivité. Par ailleurs, deux personnes témoignent, dans le cadre de cette concertation, de l'intérêt économique de cette déviation pour leur activité.
	<b>Air et santé</b>	
Intervention isolée	Quand et où ont eu lieu les campagnes air et santé ? Le dossier technique est-il en ligne ? Est-ce qu'une étude air et santé spécifique sera réalisée sur la variante retenue ?	La DREAL s'engage à mettre en ligne le diagnostic qui donne des précisions sur la campagne air et santé. L'impact air et santé sera effectivement défini sur la variante préférentielle.

## LES ENSEIGNEMENTS

Les avis évoquant les impacts de la déviation sur les territoires traversés ont été surtout évoqués lors de la réunion avec les associations. En soi, il n'y a pas d'opposition au projet à cause de ses impacts. Dans la suite des études, des éclaircissements sont surtout attendus sur les aspects fonciers et agricoles.

# x Thème n° 4 - L'aménagement du territoire, les autres projets d'aménagement économiques structurants

Principales remarques formulées		Eléments de réponse de la DREAL
Conséquences de l'annulation de la DUP de la LGV Poitiers-Limoges		
<p>Comme le Conseil d'Etat a annulé le projet de LGV, pourquoi en tenir compte dans le projet de déviation ?</p>	<p>Le Conseil d'Etat a bien annulé la DUP de la LGV Poitiers Limoges. Pour autant, le porteur du projet SNCF Réseau, n'a pas écrit pour renoncer à son projet. De ce fait, au titre du Code de l'Environnement, le projet de la LGV est connu et existant, et le présent projet de déviation doit en tenir en compte.</p>	
<p>Si la LGV ne se fait pas, quel est l'impact sur le projet ? Les terrains sont donc bloqués pour la LGV ? N'est-ce pas gênant de se baser sur un aménagement qui ne verra peut-être jamais le jour ? N'y a-t-il pas des économies substantielles à faire sans la LGV ? En effet, si la LGV est abandonnée, la variante 2006 reprend alors de son intérêt, sans ouvrages liés à la présence de la LGV. Les études reprendront – elles ? Le fait de présenter en concertation un tracé en jumelage avec la LGV relève de la désinformation auprès du public ce qui engendrera de fait un recours juridique.</p>	<p>La réponse sur l'abandon définitif de la LGV risque d'être longue. Il est peu probable que la décision intervienne avant la décision définitive sur la RN 147. Il y a une volonté de la population, des élus et du maître d'ouvrage, à ce que le projet de RN 147 se réalise rapidement. En définitive, la DREAL ne peut pas se prononcer sur la réalisation effective du projet ferroviaire mais doit en tenir compte. Le parti d'aménagement a été de s'adosser un maximum à la LGV pour éviter de créer des délais. Du point de vue de la transparence hydraulique, elle a été vérifiée au droit des ouvrages de la Vienne, du Ruisseau des Âges et du Goberté. À cet instant de la concertation, le maître d'ouvrage de la LGV Poitiers-Limoges n'a pas pris la décision d'abandon de son projet. Le projet de la LGV fait partie des projets connus au titre du Code de l'Environnement. Au niveau technique, même sans la réalisation de la LGV, le profil en long est déjà très contraint. En effet, on a des contraintes techniques importantes : présence de carrières, de la Vienne, raccords, visibilité... Finalement, même sans la LGV, les économies potentielles liées à l'abandon du projet de la LGV seraient toutes relatives.</p>	
<p>Une grande partie du tracé préférentiel est situé sur les emplacements réservés de la LGV. Une autorisation auprès de SNCF Réseau est donc indispensable.</p>	<p>La DREAL est en contact avec les chargés de projet de la LGV qui ont intégré dans leur tracé la possibilité de réaliser la déviation de la route nationale. Le fuseau de la LGV étant de 300 mètres, cette largeur permet d'intégrer à la fois l'infrastructure ferroviaire et l'infrastructure routière compte tenu de l'adossement du projet routier au projet LGV. La DREAL précise que la variante jumelée prend en compte dans son tracé les ouvrages de la LGV. Pour autant, la variante peut être réalisée non seulement avant mais aussi indépendamment de la réalisation de la LGV.</p>	

+ de 5 observations similaires

+ de 5 observations similaires

Intervention isolée



## Principales remarques formulées

## Éléments de réponse de la DREAL

### Commission d'aménagement foncière

Intervention isolée

Une nouvelle commission d'aménagement foncière devra-t-elle être mise en place ou celle de la LGV peut-elle être utilisée ?

À compter de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, la commission intercommunale d'aménagement foncier constituée, a 6 mois pour se prononcer sur l'opportunité d'un aménagement foncier. Si cette décision est favorable, une étude d'aménagement est alors réalisée. Il s'agira d'une nouvelle commission indépendante de celle de la LGV Poitiers-Limoges.

### Lien avec les autres projets

2 à 3 observations similaires

Le projet de déviation ne tient pas compte des projets économiques à venir. A Montmorillon, il y a un projet de développement d'envergure : l'école nationale de la gastronomie de Robuchon, qui aura des conséquences en matière de trafic.

Le bureau d'études en charge des études a rencontré les communes. Il a consulté les documents d'urbanisme qui listent les projets économiques à court, moyen et long terme. Les activités qui vont arriver sur le territoire vont générer de l'attractivité et donc du trafic. Cette donnée est prise en compte dans le modèle de trafic. Il s'agit de valeurs dites tutélaires (valeur donnée dans un cadre référentiel par le Ministère de l'économie et des finances) qui tient compte de la projection économique.



## Principales remarques formulées Aménagement du territoire (vaste échelle)

## Éléments de réponse de la DREAL

+ de 5 observations similaires	<p>L'aménagement à 2x2 voies permettrait de développer les territoires, et accompagner les projets économiques.</p> <p>Ce territoire est situé entre Poitiers et Limoges et la population a la volonté de devenir un centre, avec un développement économique. Il y a une forte attente de la part de la population à réaliser une 2x2 voies.</p> <p>Aussi, ce territoire a besoin que Poitiers-Limoges soit relié non seulement par une 2x2 voies mais aussi par une LGV avec un arrêt en sud Vienne.</p> <p>Le développement territorial du Sud Vienne en dépend.</p>	<p>Cette réflexion dépasse le niveau de décision du maître d'ouvrage.</p> <p>Le projet à 2x1 voies améliore nettement et permet de fiabiliser et réduire les temps de parcours par rapport à la situation actuelle. Un scénario à 2x2 voies n'améliore guère ces éléments par rapport à la 2x1 voies avec créniaux de dépassement.</p>
+ de 5 observations similaires	<p>Les projections ne tiennent pas compte du potentiel de développement économique que pourrait engendrer une 2x2 voies.</p>	<p>Les projets économiques sont pris en compte dans les études et en particulier dans le modèle de trafic. Par ailleurs, une route à 2x1 voies est capable d'absorber un trafic jusqu'à 30000 v/j. La variante préférentielle en 2x1 voies, dont le trafic à l'horizon 2042 est estimé à 11000 v/j, est largement en capacité d'absorber les futurs trafics générés par les projets économiques à venir.</p>


# x Thème n° 5 - La procédure post-concertation

	Principales remarques formulées	Éléments de réponse de la DREAL
Intervention isolée	<p>Les travaux étant prévus en 2020, cela peut-il dire que l'enveloppe consommée sera reportée sur le prochain plan Etat-Région ?</p>	<p>L'enveloppe couvre études et travaux. A priori, en 2020, les travaux seront lancés, et une partie de l'enveloppe des 94M€ sera consommée. Le solde restant sera reporté sur le prochain contrat de plan État-Région (CPER).</p>
2 à 3 observations similaires	<p>Si le choix se fait pour la 2x2 voies, pour des raisons de rentabilité du projet il existe un risque majeur d'annulation de la DUP. Si les citoyens se prononcent à l'encontre de la variante préférentielle, y a-t-il un risque que le projet soit stoppé ?</p>	<p>Il n'appartient pas à la DREAL, maître d'ouvrage déconcentré, mais bien au ministre de prendre cette décision sur la base du bilan de la concertation qui retranscrira fidèlement les échanges avec les citoyens. La plus faible rentabilité d'un scénario à 2x2 voies présente un risque lié à une annulation de la DUP.</p>
Intervention isolée	<p>Quand est-ce que sera rendue la décision ministérielle ? N'y a-t-il pas un risque avec un possible changement de gouvernement ?</p>	<p>La concertation s'est achevée le 4 novembre 2016. Il est prévu de faire un bilan de la concertation en décembre à la préfecture de la Vienne. En janvier prochain, la ministre de Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer disposera de l'ensemble des éléments lui permettant de se prononcer. Le ministère a deux mois pour se prononcer soit avril 2017. Il sera fait en sorte d'obtenir une décision avant mi-février 2017.</p>



# x Thème n° 6 - Le parti d'aménagement

«Oui à une 2X2 voies»

Principales remarques formulées		Éléments de réponse de la DREAL
 Déviation de Fleuré	<p>Pourquoi il y a 10 ans, une 2x2 voies a été réalisée sur le contournement de Fleuré alors que le trafic est identique à celui de Lussac-les-Châteaux.</p>	<p>Par le passé, les partis d'aménagement des routes nationales étaient à 2x2 voies. Depuis quelques années, avec la crise économique et la baisse des fonds publics en France, les principes d'aménagement des routes ont été profondément modifiés. La prise en considération des bilans socio-économiques est devenue primordiale. Si la rentabilité d'un projet n'est pas démontrée, donc son utilité, il peut s'agir d'un motif d'annulation de la DUP, et donc d'un risque d'annulation du projet.</p> <p>Dans le cas d'espèces et pour des raisons financières, les collectivités co-financeurs qui ont construit le contrat plan État-Région 2015-2020 ont dû faire des choix.</p> <p>La déviation de Lussac-les-Châteaux a été choisie prioritairement, car il s'agit de la section la plus accidentogène.</p> <p>La section Fleuré-Lussac pourra être proposée au prochain contrat de plan État-Région, après 2020.</p>
	<p>D'autres sections de routes avec un trafic similaire ont été mises en 2x2 voies, notamment dans les Pays de Loire.</p>	<p>Les Comités Interministériels d'Aménagement du Territoire (CIAT) prévoient le développement des routes nationales en 2x2 voies.</p> <p>Une des conséquences de la crise économique et de la baisse des fonds publics en France a été de prioriser les investissements. Un changement majeur de politique dans les aménagements des infrastructures françaises s'est alors opéré. Depuis, le parti d'aménagement à 2x2 voies n'est plus systématique. Le choix d'un parti d'aménagement dépend de plusieurs critères (trafic, enjeux environnementaux, coût, etc.) qui est éclairé par l'étude socio-économique. Faire le choix d'une variante non rentable sur le plan socio-économique revient à prendre le risque que la DUP soit juridiquement fragile. L'annulation de la DUP de la LGV Poitiers-Limoges en est une illustration.</p>

+ de 5 observations similaires

+ de 5 observations similaires



## Principales remarques formulées

## Éléments de réponse de la DREAL

4 à 5 observations similaires	La 2X1 voies générerait finalement que peu d'économie, autant prendre alors de l'avance	Le scénario à 2x2 voies représente un coût allant de 123 M€ à 143 M€ par rapport au scénario à 2x1 voies avec créneaux de dépassement. À ce niveau d'études, le scénario à 2x1 voies montre qu'il répond aux objectifs fixés. Par ailleurs, le financement de cette opération est de 94 M€.
4 à 5 observations similaires	Le projet répond aux questions de sécurisation et de fluidifier le trafic. S'arc-bouter sur une 2x2 voies retarderait encore la réalisation du projet, ce qui aurait aussi des répercussions économiques.	Il n'y a pas de réponse à apporter, le maître d'ouvrage partageant cette analyse.

## LES ENSEIGNEMENTS

Le choix du parti d'aménagement a été la question qui a été la plus débattue durant les réunions de concertation (du public et des élus), et a fait l'objet de très nombreuses observations sur les supports écrits. À une très large majorité, les personnes qui se sont exprimées sont favorables à un parti d'aménagement à 2X2 voies. Les intervenants qui se sont exprimés regrettent l'abandon du projet initial à 2X2 voies qui consistait en une déviation Lhommaizé-Lussac. La DREAL, à travers l'analyse multicritère, justifie la 2X1 voies comme un parti rentable du point de vue du bilan socio-économique, et capable d'absorber le trafic actuel et futur (Cf. thématique Trafic). Une large partie des personnes qui se sont exprimées considèrent que la 2X1 voies n'est qu'"un demi-projet" qui ne répond pas pleinement aux objectifs affichés (aménagement du territoire, sécurité, trafic). Une partie des contributeurs estiment que «faute de mieux [2X2 voies], une 2X1 voies permettrait de résoudre une partie des problèmes».

## ✖ En guise de conclusion...

### Oui à un projet d'intérêt majeur..Urgence à le réaliser!

Dans une très large majorité, les personnes qui se sont exprimées, sont unanimes pour reconnaître les dysfonctionnements de la RN 147 actuelle : congestion, saturation de l'infrastructure et route considérée comme très accidentogène. En cela, le diagnostic présenté n'est pas remis en question. La concertation confirme la pertinence d'une déviation. Sur tous les supports de la concertation, on relève un large consensus, sur la nécessité d'améliorer les conditions de sécurité des usagers, de fluidifier le trafic et d'améliorer le cadre de vie des riverains. De ce point de vue, l'utilité et la nécessité d'un projet permettant de répondre aux objectifs présentés n'est pas remise en question au cours de cette concertation.

Ainsi, **l'importance et l'urgence** de la réalisation d'un tel projet sont rappelées tout au long de la concertation par de très nombreux participants.

1<sup>4</sup>  
3<sup>3</sup>  
3<sup>8</sup>  
4<sup>2</sup>

#### Le débat en chiffres...

✖ Aussi bien lors des réunions publiques, que sur les contributions écrites, **aucune personne** ne s'est exprimée à l'encontre des objectifs du projet

✖ **75%** des contributions internet rappellent par exemple explicitement l'urgence de répondre aux dysfonctionnements de l'itinéraire actuel

Les 2 extraits suivants sont représentatifs de l'attente et de l'utilité de la réalisation d'une déviation :

#### Registres



"Vivement cette déviation"

"On attend depuis trop longtemps"

### Mais.. en 2X2 voies

Si l'intérêt du projet est acquis, une large majorité des personnes qui s'est exprimée doute que le parti d'aménagement préférentiel (2X1 voies) puisse répondre aux dysfonctionnements actuels.

Pour les participants, le projet à 2x2 voies répond aux enjeux de sécurité, de fluidité du trafic et d'accessibilité du territoire et explique ce plébiscite.

Lors de la concertation, la DREAL a expliqué et montré que le scénario à 2x1 voies avec créneaux de dépassement répondait à ces enjeux et objectifs.

L'atteinte des objectifs en 2X1 voies avec créneaux de dépassement a été très largement débattue.

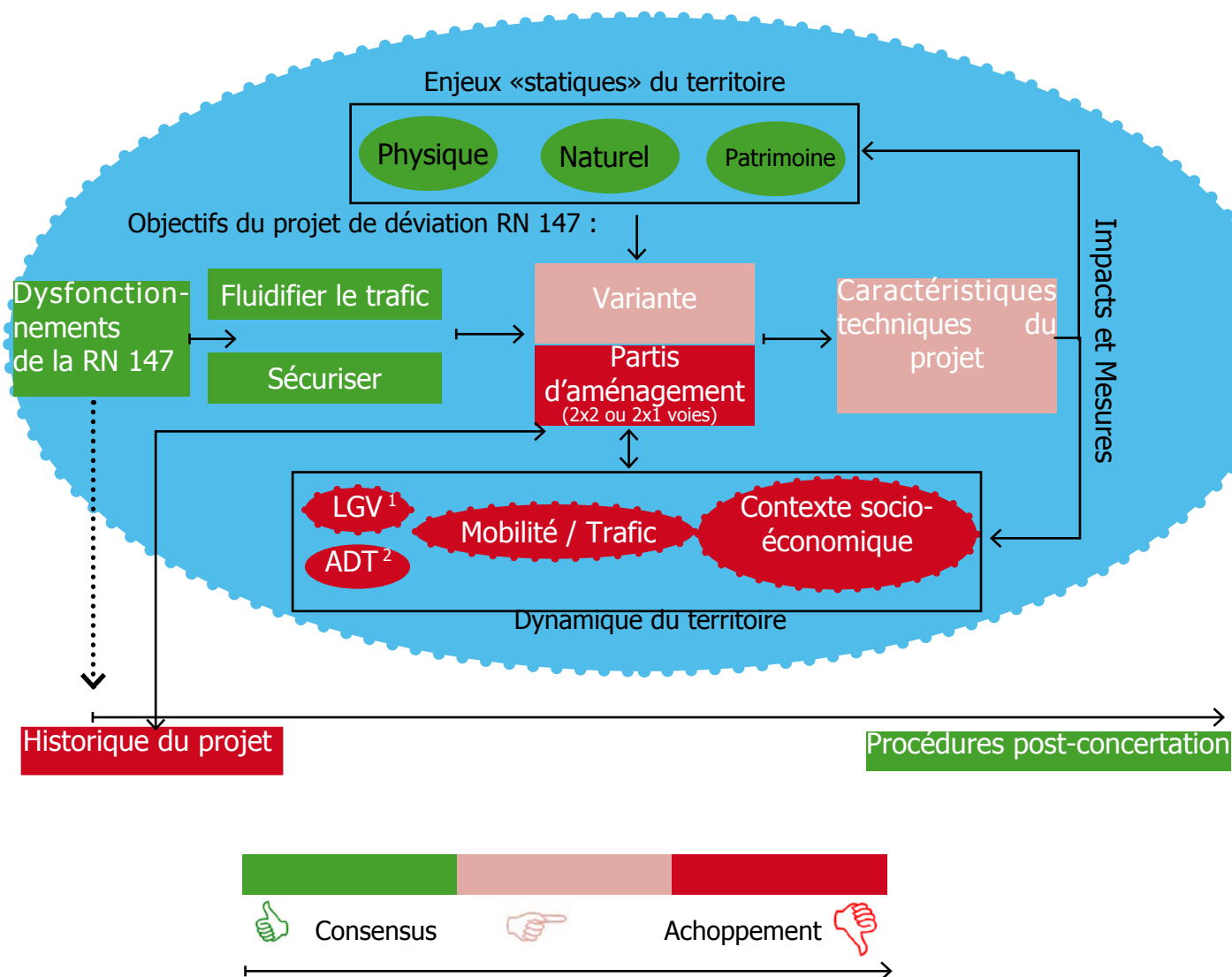
Le projet de LGV Poitiers-Limoges perturbe la lisibilité du projet de déviation de Lussac-les Châteaux.

À ce stade des études, et suite à la concertation, la DREAL note que l'utilité du projet est admise.

La variante en 2x1 voies avec créneaux de dépassement répond selon les études réalisées à l'ensemble des objectifs du projet. En effet, elle améliore les conditions de sécurité des usagers, fluidifie le trafic, et contribue à l'accessibilité du territoire.

Cette variante constitue la solution de moindre impact environnemental à un coût économiquement acceptable pour la collectivité.

Le schéma suivant synthétise le processus d'échanges.



<sup>1</sup> LGV : Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges

<sup>2</sup> ADT : Aménagement du Territoire (Plans/Programme/Projets)