

RN 147

**DÉVIATION DE
LUSSAC-LES-CHÂTEAUX**

Réunion publique

**Concertation du 3 octobre
au 4 novembre 2016**



PRÉFET
DE LA RÉGION
AQUITAINE - LIMOUSIN -
POITOU-CHARENTES

SOMMAIRE

Préambule

- 1 | **Historique et études réalisées**
 - Historique
 - Études réalisées
- 2 | **Principaux constats**
 - Conditions de circulation
 - Accidentologie
 - Trafics actuels
- 3 | **Objectifs et exigences du projet**
- 4 | **Contexte territorial**
 - Enjeux
 - LGV Poitiers-Limoges
- 5 | **La déviation**
 - Variantes étudiées
 - Coût des variantes
 - Analyse multicritères
 - Variante préférentielle pressentie
- 6 | **Informations pratiques**
 - Calendrier prévisionnel
 - Modalités de concertation



Contexte réglementaire de la concertation

- **Obligation réglementaire d'associer le public au processus d'élaboration d'un projet d'infrastructure rappelée par la convention d'Aarhus, la Charte de l'environnement (Art 7)**
- **Concertation prévue par les codes de l'urbanisme (Art L. 103-2) et de l'environnement (Art L. 121-16)**
- **Volonté du maître d'ouvrage (l'État) :**
 - **d'informer en continu de l'avancement du projet**
 - **d'associer l'ensemble des parties prenantes**
 - **de susciter l'intérêt du public et sa participation**

Historique

2006

Décision ministérielle actant le tracé de la déviation de la RN147 entre Lhonnaizé et Lussac-les-Châteaux

2011

Démarrage des études complémentaires intégrant l'opération de Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges

2011 - 2014

Etudes préalables de l'opération de déviation de la RN147 entre Lhonnaizé et Lussac-les-Châteaux intégrant l'évaluation socio-économique

Mai 2015

Inscription au volet mobilité multimodale du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de l'opération de la déviation de Lussac-les-Châteaux

2015

Actualisation des études pour la déviation de Lussac-les-Châteaux

2016

Concertation publique préalable au choix d'une variante préférentielle pressentie

Études réalisées

- **Analyse de l'état initial environnemental dont :**
 - **Modélisations hydrauliques de la Vienne et du Goberté**
 - **Etudes d'ambiance sonore et de modélisation du bruit**
 - **Mesures de la qualité de l'air**
 - **Inventaires faune, flore, habitats**

- **Analyse des conditions de déplacement**
 - **Enquêtes de trafic dont enquête Origine/Destination par interviews**
 - **Modélisation de trafic et évaluation des trafics attendus**
 - **Analyse de l'accidentologie**

- **Analyse multicritères => comparaison des variantes :**
 - **Usages, fonctionnalités et bilans socio-économiques**
 - **Milieu humain**
 - **Cadre de vie**
 - **Milieu physique**
 - **Milieu naturel**
 - **Paysage et patrimoine**

- **Identification de la variante de moindre impact**

Conditions de circulation



- Itinéraire hétérogène : sections rectilignes et sinueuses
- Pertes de visibilité dues au profil en long
- Possibilités de dépassement insuffisantes
- Traversées de zones agglomérées
- Nombreux accès riverains
- Important trafic poids lourds (entre 17% et 24% du trafic total)

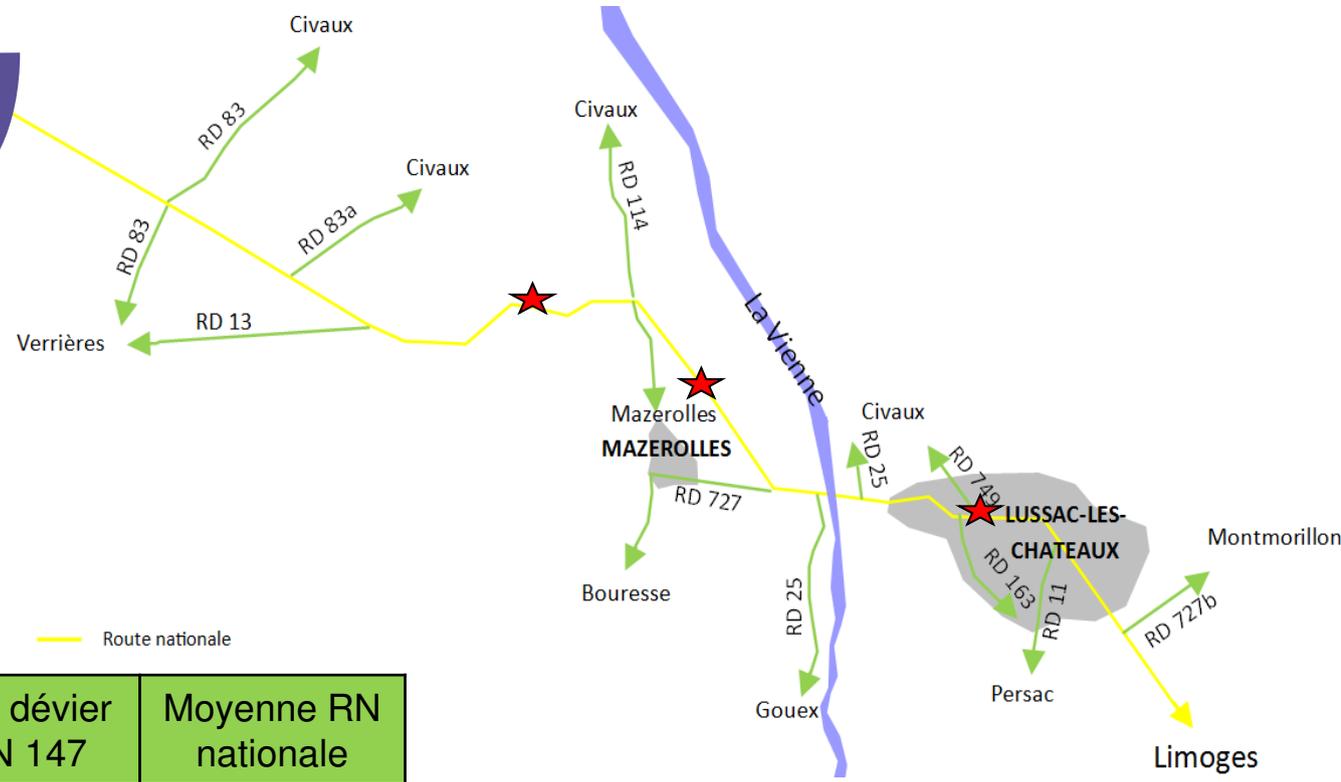
Ce qui génère :

- Un risque routier pour les riverains et les usagers
- Des nuisances (bruit, pollution de l'air, vibrations) dégradant le cadre de vie
- Des problèmes de fluidité de circulation
- Des difficultés d'accès aux commerces
- Des difficultés pour la requalification de la zone urbaine



Accidentologie

- 14 accidents corporels en 8 ans:
 - 6 morts
 - 20 blessés graves
 - 8 blessés légers



De 2007 à 2014	Section à dévier de la RN 147	Moyenne RN nationale
Taux de gravité	0,67	0,14

★ 3 zones accidentogènes :



Virages de Fonliasmes



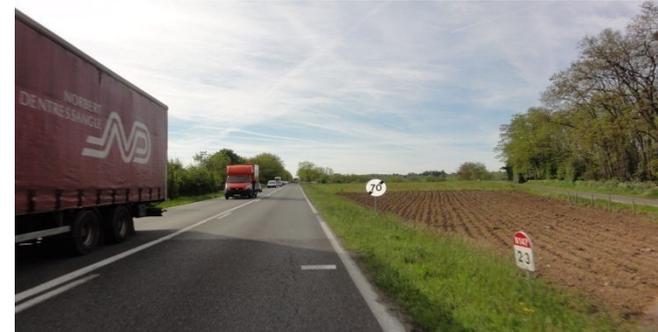
Ligne droite à Mazerolles



Traversée de Lussac-les-châteaux

Trafics actuels

- **Enquête de trafic par comptage et interviews (mars 2015):**
 - Entre Poitiers et Lussac : 10 000 véhicules/jour dont 17% de poids lourds
 - Entre Lussac et Bellac : 6 500 véhicules/jour dont 24,5% de poids lourds
- **Autour de Lussac-les-Châteaux :**
 - 88% du trafic de poids lourds est en transit
 - 35% des déplacements sont des trajets domicile-travail
 - 23% des déplacements sont liés aux loisirs



Objectifs et exigences

Objectifs

-  **Améliorer la sécurité routière**
-  **Réduire les nuisances subies par les riverains et les usagers**
-  **Améliorer la desserte et l'accessibilité du territoire**

Exigences

-  **Eviter et réduire les impacts de la déviation sur l'habitat, la biodiversité, l'économie, le foncier...**
-  **Rechercher la meilleure pertinence socio-économique du projet et sa contribution à l'objectif de transition énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre**

Enjeux



Enjeux 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 dûs aux crues de la Vienne
- Des enjeux en terme de biodiversité notamment sur les continuités écologiques que sont la Vienne, le ruisseau des Âges et leurs zones humides associées
- Des paysages à préserver (la vallée ouverte de la Vienne, les vallons étroits du Goberté et du ruisseau des Âges, les nombreux massifs boisés ...)



Enjeux



Enjeux humains

- **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 et 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**

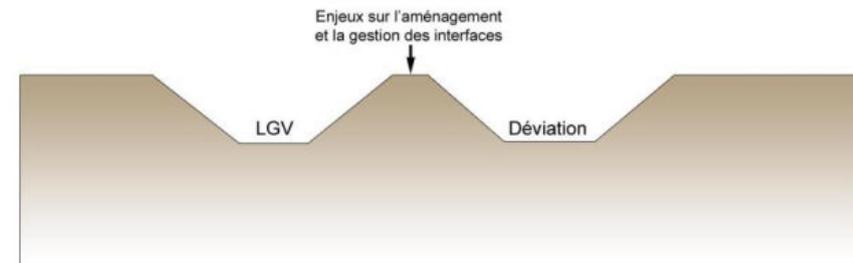


LGV Poitiers-Limoges



Un projet ferroviaire

- Un projet connu à prendre en compte au titre des impacts cumulés même avec l'annulation de la DUP
- Merlon séparateur entre les 2 infrastructures
- Continuité des rétablissements de voiries
- Réflexions sur le raccordement de la déviation à la RN 147 actuelle avec et sans le projet de LGV
- Prise en compte des acquisitions foncières envisagées par SNCF Réseau
- Evaluation des impacts cumulés des deux viaducs sur la Vienne
- Prise en compte des mesures compensatoires proposées dans le cadre de la LGV



Variantes étudiées

2
tracés en plan

- **tracé issu des études de 2006 (V2006) : 8,7 km**
- **tracé en jumelage avec la LGV (VJLGV) : 8,1 km**

3
partis
d'aménagement
par tracé

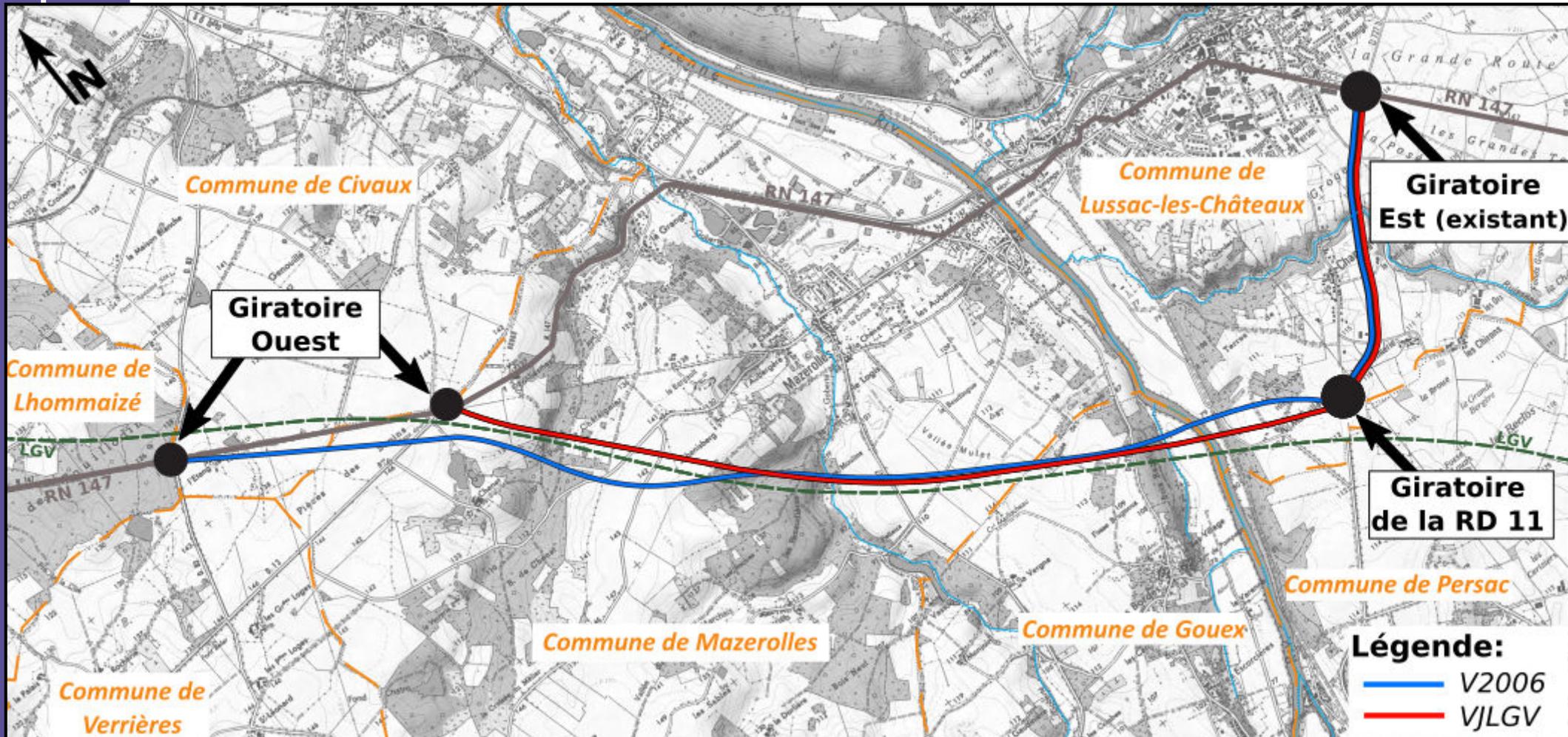
- **2 x 1 voies avec créneaux de dépassement**
- **2 x 1 voies élargissable à 2 x 2 voies**
- **2 x 2 voies**

soit
6
variantes

Aménagements
connexes
communs aux
6 variantes

- **Tracé à 2x1 voies déviant le hameau de Chantegros, du giratoire RD11 au giratoire Est existant de la RN147**
- **Raccordement de la déviation à l'Ouest de la RN147 par un carrefour giratoire**

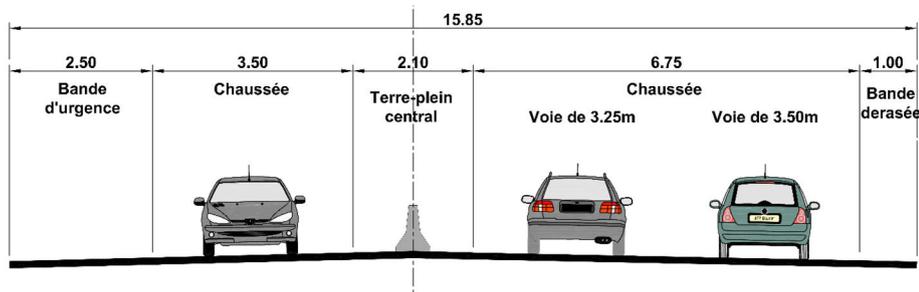
Variantes étudiées



PRÉFET
DE LA RÉGION
AQUITAINE - LIMOUSIN -
POITOU-CHARENTES

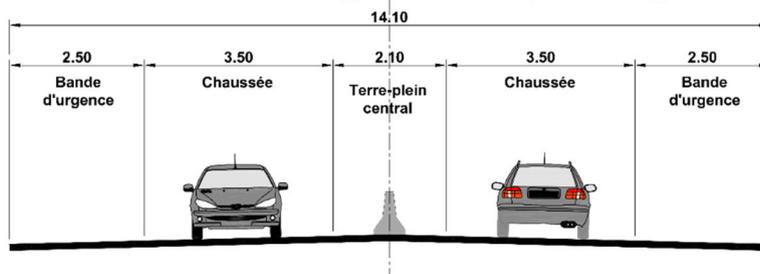
Caractéristiques techniques

2 x 1 voies avec créneaux de dépassement



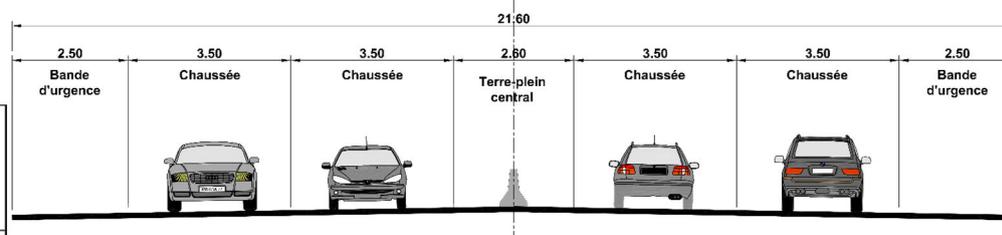
- Vitesse autorisée 90 km/h sur section courante et 110 km/h sur les créneaux
- Plate-forme de 16 m environ
- Des créneaux de dépassement à positionner

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 comprise entre 14 m (phase 1) et 22 m (phase 2)

2 x 2 voies



- Vitesse autorisée 110 km/h
- Plate-forme de 22 m environ

Coût des variantes

	V2006	VJLGV
2x1 voies avec créneaux de dépassement	107,2 M€	93,8 M€
2x1 voies avec créneaux de dépassement (sauf viaduc Vienne à 2x2 voies)	129,1 M€	109,7 M€
élargissable à 2x2 voies	+ 24,6 M€ = 153,7 M€	+ 21,3 M€ = 131 M€
2x2 voies	143,2 M€	123,5 M€

- **Les différences de coût s'expliquent par :**
 - La V2006 comprend un ouvrage d'art particulièrement complexe pour franchir la LGV
 - Les variantes à 2x2 voies et à 2x1 voies élargissables ont un coût plus élevé que celles à 2x1 voies avec créneaux de dépassement

Analyse multicritères



Echanges et trafic attendus

- 3 points d'échanges communs à toutes les variantes positionnées pour capter le maximum de trafic local
- Les trafics attendus à l'horizon 2042 sont très proches pour les 2 tracés en plan
- Quel que soit le parti d'aménagement, les trafics attendus sont très proches

Horizon 2042	V2006	VJLGV
2x1 voies	11 100 véhicules/jour - 20% PL	11 000 véhicules/jour - 20% PL
2x2 voies	11 500 véhicules/jour - 19% PL	11 900 véhicules/jour - 19% PL

Les trafics attendus sont compatibles avec toutes les variantes, cependant les partis d'aménagement à 2x2 voies apparaissent sur-dimensionnés

Analyse multicritères



Echanges et trafic attendus

Les recommandations techniques (SETRA : Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements) considèrent que la saturation apparait :

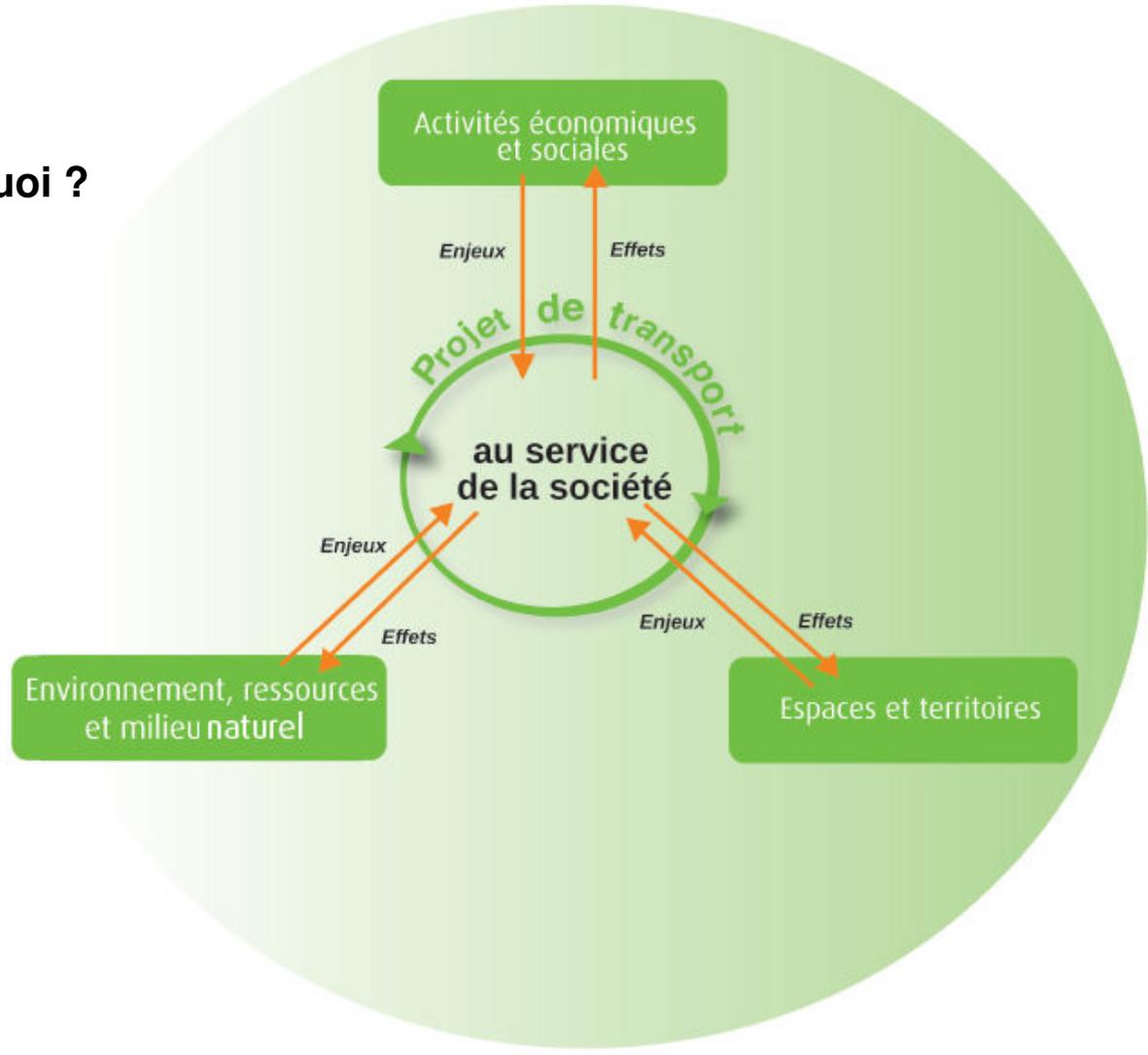
- Pour une 2 x 1 voies : 30 000 véhicules / jour
- Pour une 2 x 2 voies : 60 000 véhicules / jour



Analyse multicritères

€ Bilan socio-économiques

Pourquoi ?



Analyse multicritères



Bilan socio-économiques

L'évaluation permet d'apprécier la cohérence du projet avec la politique nationale des transports, notamment sa dimension multimodale que résume le I de l'article L.1211-3 du code des transports :

« La politique globale des transports prévoit le développement des modes de transports individuels et collectifs, en prenant en compte leurs avantages et leurs inconvénients respectifs en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. Elle intègre non seulement les coûts économiques mais aussi les coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, résultant de la création, de l'entretien et de l'usage des infrastructures, des équipements et des matériels de transport qui sont supportés par les usagers et les tiers ».

- **Objectif de transition énergétique**
- **Objectif de réduction des gaz à effets de serre**
- **Décret du 23 décembre 2013 sur l'évaluation des investissements publics et instruction du 16 juin 2014**

Analyse multicritères

€

Bilan socio-économiques

Les trafics attendus et les coûts d'investissement estimés ont permis de calculer des bilans socio-économiques pour chaque variante.

TRI *	V2006	VJLGV
2x1 voies avec créneaux de dépassement	Entre 4,5 et 5%	Entre 5 et 5,5%
2x1 voies avec créneaux de dépassement élargissable à 2x2 voies	Entre 2,5 et 3%	Entre 3,5 et 4%
2x2 voies	Entre 3 et 3,5%	Entre 4 et 4,5%

* Taux de Rentabilité Interne

La VJLGV à 2x1 voies avec créneaux de dépassement est la plus favorable et la plus rentable

Analyse multicritères



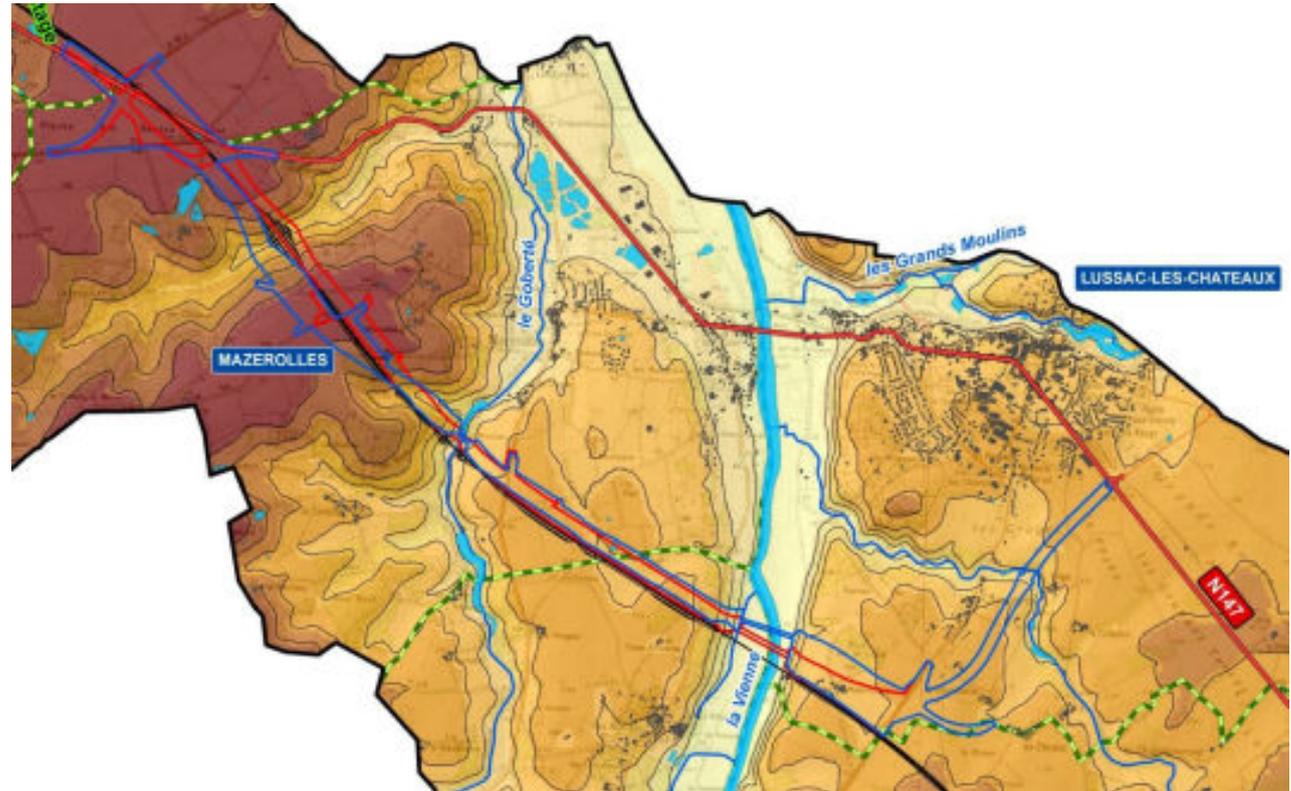
Démarche Eviter, Réduire, Compenser

- **Au stade des variantes :**
 - la volonté **d'éviter les impacts** du projet sur son environnement récepteur a été appliquée

- **Au stade de la variante préférentielle identifiée :**
 - des **mesures de réduction** seront recherchées pour en limiter les impacts
 - des **mesures de compensation** seront retenues au regard des impacts résiduels constatés

Analyse multicritères

Topographie



- Alternance entre plateaux et vallées, vallons et thalwegs imposant des contraintes fortes en terme de pente à respecter
- Plus les différences entre points hauts et points bas sont importantes, plus les volumes de déblais et remblais seront difficiles à équilibrer

En longeant la LGV, la VJLGV limite les déstructurations topographiques et les délaissés

Analyse multicritères

Géologie - Hydrologie

- La V2006 nécessite un ouvrage complexe de franchissement de la LGV générant des contraintes géotechniques fortes en termes de fondations
- La V2006 nécessite un bassin d'assainissement des eaux de plate-forme en plus, par rapport à la VJLGV
- Les partis d'aménagement à 2x1 voies élargissables à 2x2 voies nécessitent le remplacement du système d'assainissement dont le dimensionnement et le terrassement sera à réadapter en phase finale
- Les partis d'aménagement à 2x2 voies nécessitent des équipements d'assainissement de plus grande capacité, plus consommateur de foncier et plus coûteux

La VJLGV est favorisée au regard de la géotechnique car elle ne franchit pas la LGV. Les partis d'aménagement à 2x1 voies avec créneaux sont moins consommateurs d'espace et moins onéreux.

Analyse multicritères



Milieu naturel

- **Zones d'enjeux majeurs identifiées... :**
 - Les 3 franchissements de cours d'eau (perturbation des corridors écologiques, perte de boisements et d'habitats annexes, poissons migrateurs amphihalins, mammifères semi-aquatiques, chiroptères, odonates...)
 - Les boisements, y compris en bord de cours d'eau (aulnaie marécageuse, avifaune...)
 - Les habitats des carrières (avifaune, reproduction d'amphibiens)

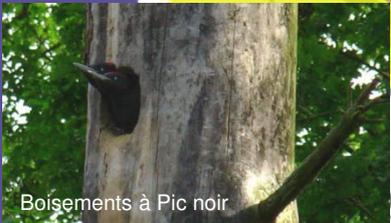
- **... sur lesquelles vont se concentrer les mesures Éviter, Réduire et Compenser (ERC) à venir :**
 - Adaptation des calendriers de travaux (évitement)
 - Mise en défens (évitement)
 - Réaménagements de berges et adaptations des ouvrages (réduction)
 - Passage grande faune (réduction)
 - Restauration et gestion d'espaces naturels (compensation)

Pas de discrimination possible entre les variantes à ce stade des études

Analyse multicritères



Milieu naturel



Boisements à Pic noir



Aulnaie marécageuse (Goberté)



Habitat à Cuivré des marais

SITE 1
BOIS DE CHENET,
PUITS DE CHÂTAIGNIER,
ÉTANGS ET ABORDS
AGRICOLIS



Corridor écologique
(chiro, mammifères semi-aquatiques, oiseaux...)



Pie-grièche (nicheuse)



Prairies mésophiles

SITE 5
LE RUISSEAU DES AGES

SITE 2
GOBERTE ET LE BOIS DES RENAUDIERES
A MAZEROLLES

SITE 3
CARRIERES A MAZEROLLES

SITE 4
LA VIENNE



Reproduction de Pélodyte ponctué



Habitat à Guépier d'Europe



Grand Murin

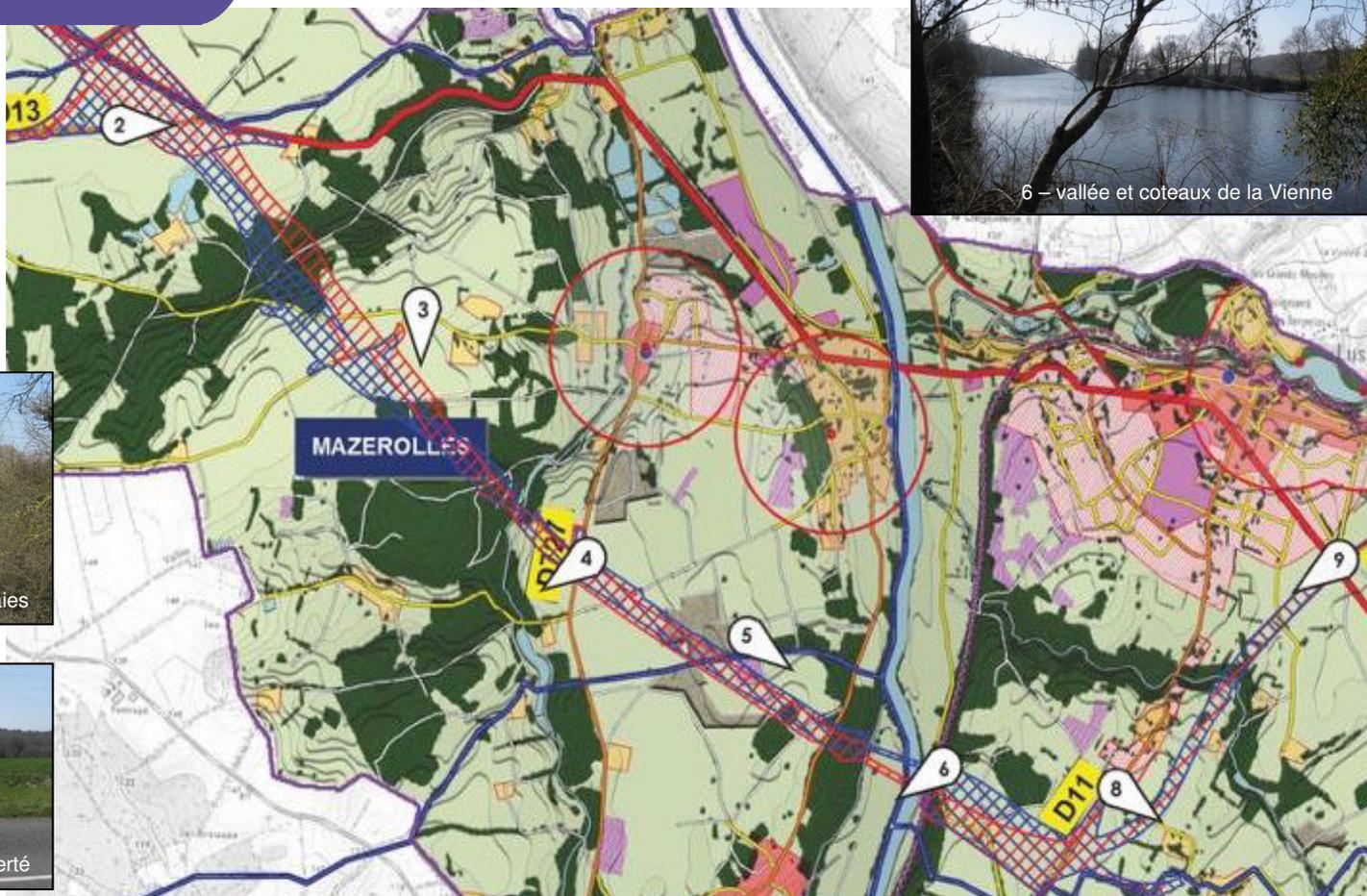


PRÉFET
DE LA RÉGION
AQUITAINE - LIMOUSIN -
POITOU-CHARENTES

Analyse multicritères



Paysage



- Quelle que soit la variante retenue, la proximité de la LGV contraint la géométrie de la route et les impacts liés (déblais / remblais, ouvrages...) :
- éviter les arrachages non nécessaires, compenser les linéaires,
- merlons paysagers en continuité avec le relief pour masquer les intervisibilités (merlon boisé en fond de vallée entre les deux infrastructures...).

La VJLGV est moins impactante car elle réduit le fractionnement du territoire

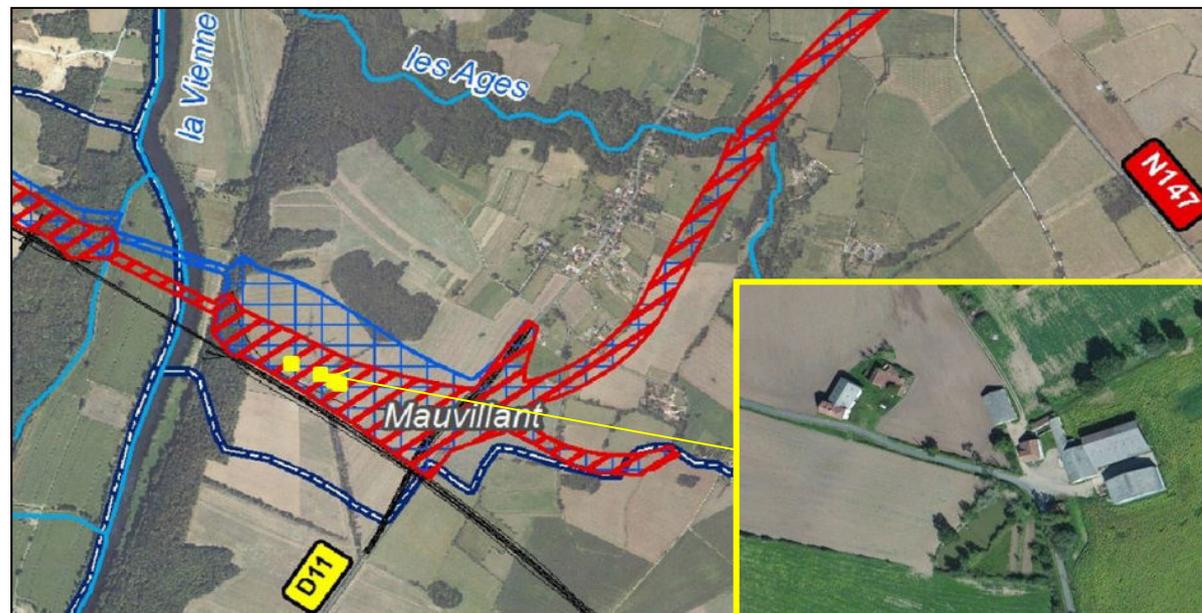
Analyse multicritères



Bâti

- L'ensemble des variantes évite des zones de bâti dense.
- Le lieu-dit Mauvillant est impacté par le projet de LGV et la déviation de Lussac-les-Châteaux.

▶ **Quelque soient les variantes, seul le secteur de Mauvillant est impacté et soumis à des mesures d'acquisition.**



Analyse multicritères



Agriculture et Sylviculture

- Les variantes évitent les installations agricoles et la majorité des fermes isolées
- Emprises au sol optimisées
- Continuités d'accès à maintenir
- Réorganisation parcellaire dans le cadre d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) pour optimiser les réorganisations foncières en cohérence avec le projet de LGV
- Indemnisation des surfaces cultivées



La VJLGV à 2x1 voies réduit l'impact agricole et sylvicole en limitant la fragmentation cumulée des 2 infrastructures

Analyse multicritères



Acoustique

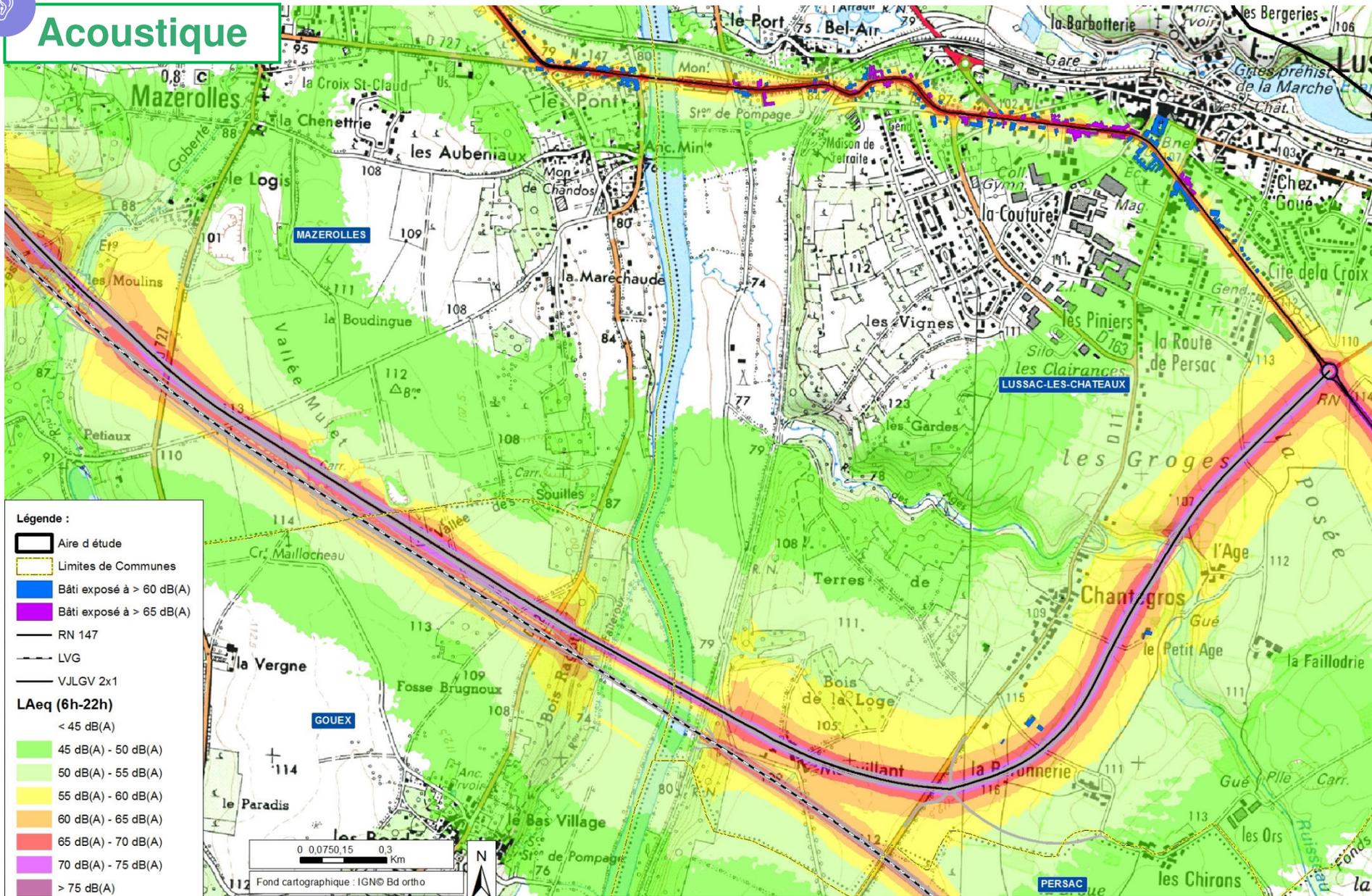
- **La déviation réduit les nuisances sonores en traversée de Lussac-les-Châteaux**
- **Pour les habitations situées à proximité de la future déviation, les niveaux sonores respecteront les seuils fixés par la réglementation**
- **Les hameaux de Chantegros, Le Petit Âge et L' Âge bénéficieront de protections acoustiques selon les résultats des études post-DUP**

L'acoustique ne permet pas de discriminer les variantes entre elles

Analyse multicritères

Carte des isophones matérialisant les niveaux d'ambiance sonore
 VJLGV 2x1 voies – Horizon 2042 – Période diurne

Acoustique



- Légende :**
- Aire d'étude
 - Limites de Communes
 - Bâti exposé à > 60 dB(A)
 - Bâti exposé à > 65 dB(A)
 - RN 147
 - LVG
 - VJLGV 2x1
- L_{Aeq} (6h-22h)**
- < 45 dB(A)
 - 45 dB(A) - 50 dB(A)
 - 50 dB(A) - 55 dB(A)
 - 55 dB(A) - 60 dB(A)
 - 60 dB(A) - 65 dB(A)
 - 65 dB(A) - 70 dB(A)
 - 70 dB(A) - 75 dB(A)
 - > 75 dB(A)

0 0,0750,15 0,3 Km
 Fond cartographique : IGN® Bd ortho

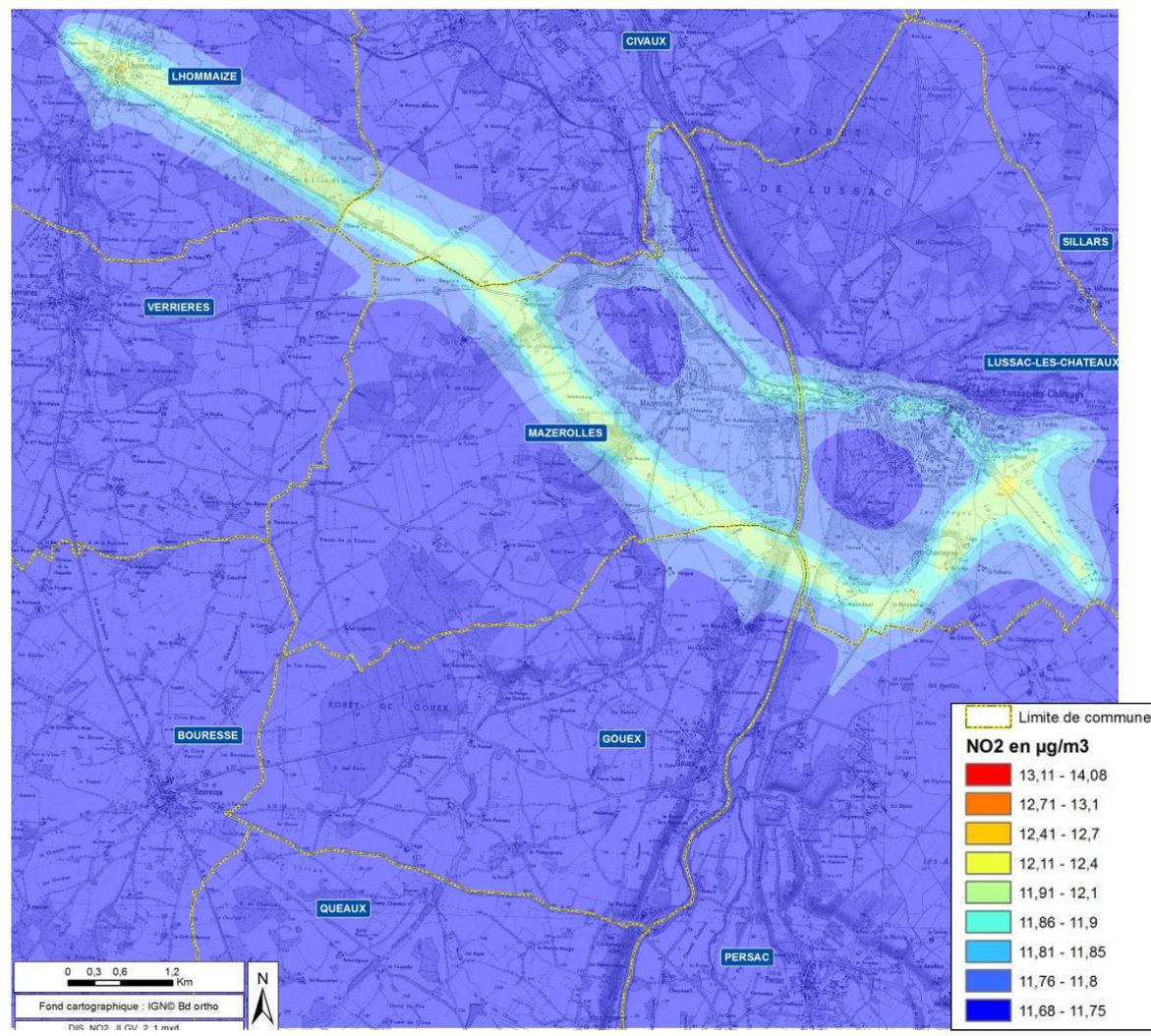


Analyse multicritères



Air et santé

- La déviation permettra de réduire les émissions de polluants en traversée de Lussac-les-Châteaux
- Les partis d'aménagement à 2x2 voies émettent plus de CO₂



Carte de dispersion du taux de NO₂
VJLGV 2x1 voies



Les partis d'aménagement à 2x1 voies avec créneaux de dépassement sont plus favorables en terme de qualité de l'air

Analyse multicritères

Synthèse

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

Variante préférentielle pressentie

- **Par report du trafic de transit sur une voie adaptée, la déviation :**
 - Résout les problématiques de sécurité au niveau des virages de Mazerolles et en centre-bourg
 - Réduit voire supprime les nuisances (bruit, vibrations, qualité de l'air) subies par les riverains
 - Améliore la desserte du territoire

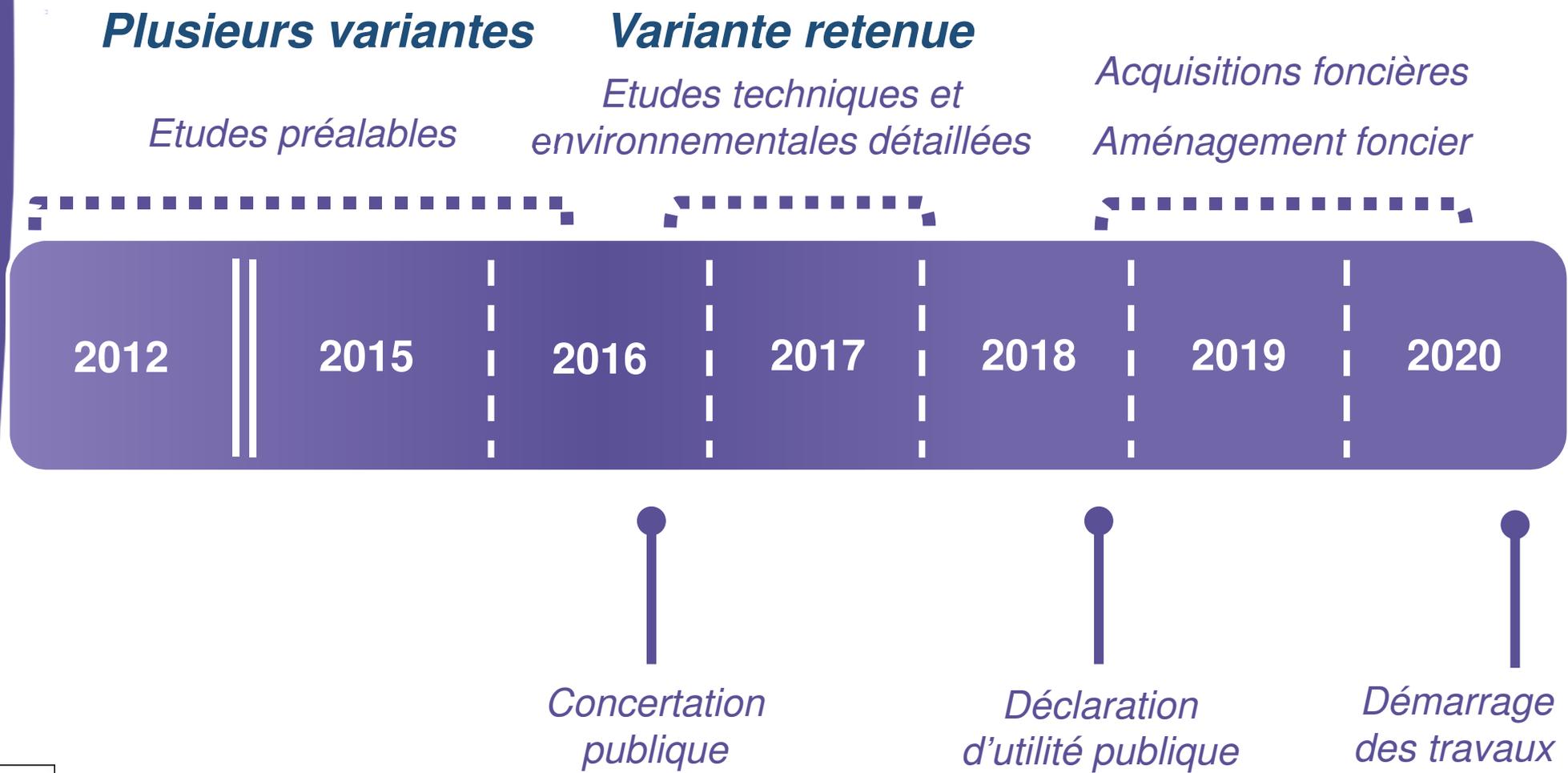
- **La VJLGV apporte les avantages suivants :**
 - Limite la fragmentation du territoire par rapport à la V2006
 - Limite la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles et les délaissés agricoles entre les 2 infrastructures
 - Réduit les impacts cumulés avec le projet de LGV sur les enjeux fonciers, économiques et de desserte du territoire, comme souhaités par les acteurs locaux en 2015

Variante préférentielle pressentie

- **Les études de trafic et socio-économiques montrent :**
 - Que les niveaux de trafic captés par la déviation varient peu en fonction du parti d'aménagement ou en fonction du tracé en plan
 - Qu'un parti d'aménagement à 2x2 voies est surdimensionné au regard des évolutions de trafic prévisibles
 - Que le coût de l'élargissement pour faire évoluer une 2x1 voie en 2x2 voies est très important au regard des bénéfices apportés
 - Qu'un parti d'aménagement à 2x1 voies avec créneaux de dépassement permet de conserver des marges d'adaptation lors des études ultérieures du fait de ces caractéristiques géométriques moins contraignantes

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

Calendrier prévisionnel



Modalités de concertation

Pour s'informer



- A partir du **dossier de concertation** :
 - Consultable dans les mairies de Lussac-les-Châteaux, Civaux, Lhonnaizé, Mazerolles, Gouex, Persac et Verrières
 - Mis en ligne sur le site internet de la DREAL Aquitaine Limousin Poitou-Charentes : www.aquitaine-limousin-poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr
- Lors de cette **réunion publique**
- Sur les **panneaux d'exposition** visibles en mairie de Lussac-les-Châteaux

Pour s'exprimer



- Par écrit sur les **registres d'observations** mis à disposition du public en mairies de Lussac-les-Châteaux, Civaux, Lhonnaizé, Mazerolles, Gouex, Persac et Verrières
- En ligne sur le **site internet** de la DREAL Aquitaine Limousin Poitou-Charentes : www.aquitaine-limousin-poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr
- Oralement lors de cette **réunion publique**

Merci de votre attention



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
AQUITAINE - LIMOUSIN -
POITOU-CHARENTES

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes

www.aquitaine-limousin-poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr