

Danielle DENIZET
Commissaire-Enquêteur
2,rue de la chaîne
86000 POITIERS

Enquête publique unique préalable

- à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Lussac-les-Châteaux - RN 147 - sur le territoire de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles, Persac, Goux et Civaux portée par l'Etat
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles et Civaux.
- au classement en route express de la déviation nouvellement créée

RAPPORT D'ENQUETE

CONCLUSIONS ET AVIS

SOMMAIRE

RAPPORT D'ENQUETE

- | | |
|--------------------------------------|---------------|
| 1) la procédure d'enquête | pages 3 à 6 |
| 2) les lieux, principe d'aménagement | pages 6 à 10 |
| 3) le cadre juridique | page 10 |
| 4) le déroulement de l'enquête | pages 10 à 11 |
| 5) l'analyse des observations | pages 11 à 28 |
| 6) renseignements complémentaires | pages 28 à 29 |

CONCLUSIONS ET AVIS SUR

- l'utilité publique du projet soumis à l'enquête publique pages 2 à 8
 - la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des
à 13 pages 8
communes Lussac-les-Chateaux, Mazerolles et Civaux.
-
- le classement en route express de la déviation nouvellement créée pages 13 à 15

Enquête publique unique préalable

- à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Lussac-les-Châteaux - RN 147 - sur le territoire de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles, Persac, Goux et Civaux portée par l'Etat
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles et Civaux.
- au classement en route express de la déviation nouvellement créée

RAPPORT D'ENQUETE

Le projet, porté par l'Etat, s'étend sur les communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles, Persac, Goux et Civaux, dans le département de la Vienne (86), à environ 40 km au Sud-Est de Poitiers. Il prévoit la création d'une déviation permettant à la RN147 de contourner les agglomérations de Lussac-les-Châteaux et de Mazerolles, implantées de part et d'autre de la vallée de la Vienne. La DREAL de Nouvelle Aquitaine en assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'oeuvre étant partagée entre les sociétés Ingérop, Ecosphère et BKM.

La RN147, axe principal reliant les villes de Poitiers et Limoges, est également un axe de desserte locale ainsi qu'un itinéraire de convois exceptionnels. Le trafic supporté sur cette section est de l'ordre de 10 000 véhicules/jour dont 16 à 17% de poids lourds .

Contribuant au désenclavement territorial ainsi qu'à l'expansion périurbaine de Poitiers, cette section de la RN 147 apparaît pourtant déficiente tant en terme de capacité que de qualité.

D'importants dysfonctionnements ont été relevés le long de cette section de la RN 147 caractérisée par la présence de nombreux accès riverains. En rase campagne, les pertes de visibilité rendent les possibilités de dépassement dangereuses, la traversée urbaine de Lussac-les-Châteaux est inadaptée à l'importance de la circulation ainsi qu'aux nombreux passages des poids lourds .

L'accidentologie sur cette section de la RN 147 met en évidence ces dysfonctionnements, dès lors qu'il est établi que le taux de gravité (tués sur 100 accidents) s'élève à 0,67 sur cette section alors qu'il est égal à 0,14 sur les RN au niveau national .

Le projet de déviation cherche donc à pallier ces dysfonctionnements:

- en améliorant la sécurité des usagers par la suppression des zones accidentogènes (virages de Mazerolles et hameaux diffus en bordure de RN 147).
- en améliorant le cadre de vie des riverains par la réduction des nuisances (bruit, vibrations, qualité de l'air) et en sécurisant les déplacements de proximité.
- en améliorant la fluidité des déplacements de la RN 147
- en recherchant une solution d'aménagement respectueuse de l'environnement

- en recherchant la meilleure pertinence socio-économique de la déviation.
- en tenant compte du projet ferroviaire LGV Poitiers-Limoges, actuellement suspendu, afin d'harmoniser l'intégration des deux projets dans le territoire.

Le bilan de la concertation publique qui s'est déroulée du 3 octobre au 4 novembre 2016 a été validé par arrêté préfectoral n°2016-66 du 29 décembre 2016.

Les études d'opportunité et le lancement des études préalables sur la base de la variable préférentielle VJLGV à 2 fois 1 voie avec des créneaux de dépassement ont été approuvées par décision ministérielle du 11 janvier 2017.

Le tracé implique nécessairement des emprises foncières qui seront définies plus précisément lors de l'enquête parcellaire, celle-ci aura lieu ultérieurement. A ce jour, la superficie totale de l'emprise est estimée à 70 hectares correspondant à 5 ha de carrières en exploitation, 15 ha de bois et 50 ha agricoles .

Mais il implique également et dès à présent la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ainsi que le classement de cette nouvelle voie.

La Dreal Nouvelle-Aquitaine a sollicité par courrier du 26 mars 2018 l'ouverture de l'enquête publique unique sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Civaux, Lussac-les-Châteaux et Mazerolles et les classements et déclassements de voirie.

La Dreal Nouvelle-Aquitaine en concertation avec les services de l'Etat a décidé de soumettre ce projet à étude d'impact. Cette dernière est comprise dans le dossier d'enquête ainsi que l'avis de l'autorité environnementale.

Lorsque les études de conception détaillée seront terminées, une nouvelle enquête publique liée à la demande d'autorisation environnementale et à l'enquête parcellaire sera engagée.

L'enquête publique et la déclaration d'utilité publique sont prévues en 2018 alors que la mise en service du projet de déviation de Lussac-les-Châteaux est prévue en 2022.

L'arrêté préfectoral n° 2018-DCPPAT/BE-070 (annexe n°1) en date du 17 avril 2018 prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique préalable :

- à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Lussac-les-Châteaux - RN 147 - sur le territoire de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles, Persac, Goux et Civaux portée par l'Etat
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles et Civaux.
- au classement en route express de la déviation nouvellement créée

Le document fixe la nature de l'enquête, les objectifs, la date d'ouverture, la durée, les conditions et en fixe le siège en mairie.

Il précise les nom, qualité et jours de permanence en mairie du commissaire-enquêteur désigné par décision N° E18000051/86 du 10 avril 2018 de Monsieur le Président du Tribunal administratif de Poitiers (annexe n°2).

Les formalités de publicité se sont traduites par :

- un affichage de l'avis d'enquête en mairie de Lussac-les-Chateaux, Mazerolles, Civaux, Goux et Persac quinze jours au moins avant le vendredi 18 mai 2018, début de l'enquête, et durant la durée de la dite enquête. Cet affichage a été constaté par le commissaire-enquêteur le 4 mai 2018, le 17 mai lors du passage en mairie pour coter et parapher les registres d'enquête, puis à l'occasion de ses permanences.(annexe n°3)
- l'avis d'enquête a été mis en ligne par chaque mairie sur son site internet
- l'avis d'enquête a également été mis en ligne sur le site internet de la préfecture dans les délais réglementaires, le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public pendant la durée de l'enquête dans les locaux de la préfecture ainsi que sur son site internet.
- une adresse électronique a été mise à la disposition du public
- une publication en caractères apparents le 2 mai 2018 soit 17 jours avant le début de l'enquête publique en rubrique "Annonces légales" des deux quotidiens régionaux paraissant dans le département: "la Nouvelle République du Centre-Ouest" édition de la Vienne en page 26 et " Centre -Presse"en page 26 (annexes n° 4 et 5)
- un rappel le 22 mai 2018 par ces deux mêmes journaux, toujours en rubrique "Annonces légales " des deux mêmes quotidiens "la Nouvelle République du Centre-Ouest" en page 24 et "Centre -Presse" en page 24 (annexes n°6 et 7).
- un affichage sur les lieux des futures opérations constaté par le commissaire-enquêteur lors d'une visite sur place le 4 mai 2018. Cet affichage a été constaté par huissier chaque semaine jusqu'à la fin de l'enquête, à la demande de la DREAL en qualité de maîtrise d'ouvrage.
- l'avis d'enquête affiché ou publié indique l'objet, les dates et sièges de la consultation ; il précise les jours, heures et lieux de réception du public par le commissaire-enquêteur.

Les certificats d'affichage signés par les maires sont joints en annexes n°8- 9-10-11 et 12 .

Les dossiers tenus à la disposition de la population, en mairie et en préfecture, regroupent les pièces suivantes :

1. les pièces administratives

- Arrêté préfectoral du 17 avril 2018 ordonnant l' ouverture de l'enquête publique

2. le dossier portant sur le projet de déviation de Lussac-Les-Chateaux sur la RN 147 comprenant :

- les informations juridiques et administratives
- le plan de situation
- la notice explicative avec l'appréciation sommaire des dépenses
- le plan général des travaux
- le dossier d'incidence Natura 2000
- l'évaluation économique et sociale

- le bilan de concertation

3. l'étude d'impact comprenant :

- un résumé non technique
- une description du projet
- l'analyse de l'état initial environnemental
- les solutions de substitution
- les mesures d'évitement, de réduction et de compensation
- analyse des effets cumulés avec d'autres projets
- compatibilité avec documents de planification et affectation des sols
- impact liés aux infrastructures de transport
- analyse des méthodes utilisées
- dossier annexe

4. les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Lussac-les-Chateaux avec les plans de zonage avant et après mise en compatibilité
- Mazerolles avec les plans de zonage avant et après mise en compatibilité
- Civaux avec les plans de zonage avant et après mise en compatibilité

5. le dossier de classement et déclassement des voies et attribution du caractère de route express

6. les avis obligatoires émis sur le projet

Le commissaire-enquêteur a coté et paraphé le 17 mai 2018 les registres d'enquête mis à la disposition du public dans les mairies de

- Mazerolles : registre d'enquête comportant 26 pages non mobiles
- Gouex : registre d'enquête comportant 26 pages non mobiles
- Persac : registre d'enquête comportant 15 feuillets non mobiles
- Civaux : registre d'enquête comportant 26 pages non mobiles

Le registre d'enquête comportant 26 pages non mobiles et mis à la disposition du public pendant l'enquête a été ouvert, coté et paraphé par le commissaire-enquêteur, le 18 mai à Lussac-les-Chateaux .

2) les lieux, le principe d'aménagement

Se situant dans le département de la Vienne, à 40 km au sud-est de Poitiers, le projet qui s'étend sur les communes de Lussac-les-Chateaux, Mazerolles, Persac, Gouex et Civaux prévoit la création d'une déviation de la RN147 afin de contourner les agglomérations de Lussac-les-Chateaux et de Mazerolles.

Celle-ci débutera au niveau du carrefour RN147 et D13 et se terminera au niveau du carrefour giratoire RN147 -RD 727B à l'est de Lussac-les-Chateaux.

Cette nouvelle voie, créée à partir d'un tracé neuf, hors agglomération et sans accès riverains, aura le statut de voie express, la circulation des engins agricoles n'y sera pas autorisée à l'exclusion des points d'échanges .

Cette voie sera constituée par 2 fois 1 voie à chaussées séparées sur une longueur d'environ 8 km, avec deux créneaux de dépassement dans chacun des sens de circulation.

Les créneaux de dépassement se situeront sur la commune de Mazerolles entre le Goberté et la limite communale de Gouex sur une longueur de 1450 m dans le sens Poitiers-Limoges et entre le Goberté et le

Bois de Chenet sur une longueur de 1100 m dans le sens Limoges-Poitiers .

La vitesse maximale autorisée sera de 90 km/h, sauf au niveau des créneaux de dépassement où cette vitesse sera portée à 110 km/h.

L'intégration de cette nouvelle voie dans le réseau existant implique la création **de points d'échange**. Trois giratoires seront ainsi créés, le premier à l'ouest, à l'intersection actuelle RN147 et RD 13 et du chemin rural, le second au centre à l'intersection de la RD 11(nord-sud), de la déviation (est-ouest) et de la desserte de la Barronnerie et enfin le dernier à l'est à l'intersection de la RN 147 (nord-sud) et de la RD 727B avec ensuite la desserte des lieux-dits la Fayauderie et l'Age .

Le franchissement des vallées du Goberté, de la Vienne et du ruisseau des Ages nécessitera la construction de trois viaducs (ouvrages d'art non courant), tandis que des ouvrages d'art courant permettront les franchissements de la nouvelle voie pour rétablir les cheminements existants (3 passages supérieurs et un passage inférieur)

L'ensemble des voies adjacentes à la déviation sera rétabli dans le cadre du projet . Au total, environ 7 km de voie de rétablissement seront créés, répartis globalement en 5,9 km de tracé neuf et 1,1 km de recalibrage de routes existantes. Il s'agit soit de rabattements vers des routes existantes voisines, soit de rétablissements par ouvrages d'art (passage supérieur ou inférieur), soit de point d'échanges (carrefours giratoires).

Dans le cadre de cet aménagement, la DREAL s'engage à créer le dispositif d'assainissement de la voie nouvelle, à mettre en place les équipements de sécurité et d'exploitation de la nouvelle infrastructure ainsi que les mesures d'insertion paysagère et environnementale.

Le principe d'assainissement de la plate-forme routière est présenté explicitement dans la notice explicative en page 11.

Enfin, le porteur du projet déclare que ce dernier ne devrait pas occasionner d'incidence notable sur les deux sites Natura 2000 qui se situent à proximité :

- « Forêts et pelouses de Lussac-les-Châteaux » (ZSC) à plus de 2 km du projet
- « Bois de l'Hospice, étang de Beaufour et environs » (ZPS) à 4 km du projet

Le coût total du projet, évalué 94 080 000 € TTC, se décompose de la manière suivante :

- Travaux : 81 760 760 € TTC
- Acquisitions foncières : 1 500 000 €
- Etudes et direction de travaux : 5 686 000 € TTC
- Aménagements d'environnement : 5 133 240 € TTC

L'opération, inscrite au contrat Plan Etat-Région 2015-2020 est financée par l'Etat à hauteur de 33 M euros, par le Conseil départemental à hauteur de 35M euros et le Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine pour 26 M euros .

Si le projet dans son ensemble semble compatible avec les documents d'urbanisme de Gouex et Persac, certains aménagements demeurent incompatibles avec les dispositions des plans locaux d'urbanisme de Civaux, Lussac et Mazerolles et nécessitent la mise à l'enquête publique, conjointement avec l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique , de la mise en compatibilité des Plan locaux d'urbanisme de ces trois communes .

Cette mise en compatibilité, après l'examen conjoint des personnes publiques associées lors de la

réunion du 6 décembre 2017 , concerne les éléments suivants :

La commune de Civaux, dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 12 octobre 2017 est peu impactée par le projet de déviation dont l'accroche ouest se trouve à la limite communale avec Mazerolles au droit de la RN 147 actuelle. La déviation en tracé neuf ne concerne pas le territoire communal de Civaux sur lequel le projet consiste essentiellement à créer un giratoire et les raccordements à la RN147 (est- ouest), à la RD13 et au chemin rural de la Loge.

Le projet comprend également d'une façon générale la réalisation des dépôts temporaires et définitifs situés dans les emprises nécessaires aux travaux ainsi que la réalisation d'exhaussements et d'affouillements de sol.

Dès lors, les modifications du PLU portent sur :

- un article de la zone A, exonérant le projet des règles concernant l'implantation des clôtures,
- la mise en place d'un emplacement réservé n° 19 de 13 744 m² en zone agricole, permettant de sécuriser la disponibilité foncière nécessaire au projet,
- la réduction de 100 m de haies à protéger,
- la mise à jour du règlement graphique concernant les marges de recul d'inconstructibilité et de classement sonore de la RN147.

Il y a lieu de préciser que la suppression des haies à protéger sera compensée par la replantation de haies équivalentes, que le règlement de la zone N prévoit la possibilité d'aménagement routier dans le cadre de l'occupation des sols .

Enfin, le projet ne se situe pas sur le site classé Natura 2000 « Forêt et pelouses de Lussac »

La commune de Mazerolles, dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 26 septembre 2006 modifié en 2012 et 2013, est beaucoup plus concernée par ce projet qui contourne la ville par l'ouest et le sud .

La nouvelle voie comporte une seule voie de circulation dans chaque sens avec un terre-plein central, excepté au niveau des deux créneaux de dépassement situés:

- entre le Goberté et la limite communale avec Gouex, dans le sens Poitiers – Limoges,
- entre le Goberté et le Bois de Chenet dans le sens Limoges - Poitiers.

Le rétablissement des voiries se fera par de nouvelles voies rabattues ou des ouvrages d'art courant (passages supérieur ou inférieurs) comme suit :

- ex N147 nord rabattue sur le giratoire
- ex N147est rabattue sur le giratoire
- D13 rabattue sur le giratoire
- Chemin rural de la Loge rabattu sur ex N 147 est
- Chemin rural aux bœuf rétabli par passage inférieur
- VC1 rabattu sur VC3 à l'est
- VC3 de Bouresse à Mazerolles rétabli par passage inférieur
- CR10 de Verrières au Gué rabattue sur VC3 à l' ouest
- RD 727 rétabli par passage supérieur
- VC4 de Frontrap au pont rabattue sur D727 à l'ouest

Un carrefour giratoire constituera le point d'échange ouest du début du nouvel aménagement, permettant le raccordement à la voirie existante : RN 147 et la RD 13. Le chemin rural sera rétabli sur la RN 147 vers l'est en direction de Lussac-les-Châteaux.

Un viaduc à 2 x 1 voie permettra de franchir Le Goberté .

Un bassin d'assainissement est prévu, ainsi qu'un système d'assainissement séparatif.

Le projet comprend également d'une façon générale la réalisation des dépôts temporaires et définitifs situés dans les emprises nécessaires aux travaux ainsi que la réalisation d'exhaussements et d'affouillements de sol et enfin la mise en place de nouvelles clôtures afin de clore les emprises.

La mise en compatibilité du PLU de Mazerolles ne concerne aucune modification de zonage. En revanche, elle implique :

–le déclassement de 46 709 m² d'espaces boisés classés, situés au niveau du Bois de Châtaignier et du bois des Renardières, soit une perte de 1,2% sur le total des EBC de la commune (381.9 ha).

–la création d'un emplacement réservé n°1 de 351 927 m², soit une perte de 1.6% sur la surface totale de la commune.

–la modification de certains articles du règlement concernant les zones A et N.

–la mise à jour du règlement graphique concernant les marges de recul d'inconstructibilité et de classement sonore de la RN147 (100m de part et d'autre de l'axe de la nouvelle route)

Le porteur de projet entend limiter les atteintes écologiques par le classement de nouveaux EBC aux abords du projet et des reboisements en continuité des bois existants pour intégrer le viaduc dans son contexte paysager

Enfin, l'incidence sur les carrières est limité car le projet consomme des surfaces en évitant une fragmentation des exploitations. Des indemnités seront versées en compensation du manque à gagner.

La commune de Lussac-les-Châteaux est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 21/01/2004, modifié le 15/12/2005 et 29/10/2010, révisé le 29/06/2017.

La nouvelle voie ne comportera qu'une seule voie de circulation dans chaque sens sur toute la traversée de la commune, en contournant Lussac par le sud. Il n'y a pas de créneau de dépassement.

Le rétablissement des voiries (CR de Mauillant, RD 11, VC4, CR de Bagneux, rue du petit Age, et CR de Lussac aux Chirons) sera assuré par de nouvelles voies créées .

Un carrefour giratoire à 5 branches constituera un point d'échange central, situé après le franchissement de la Vienne, permettant le raccordement à la RD 11 desservant Lussac-les-Châteaux et le rétablissement de la desserte la Baronnerie

Un carrefour giratoire à 5 branches constituera le point d'échange Est permettant de raccorder la future déviation au giratoire existant et desservant la RN 147 nord et sud et la RD 727b.

La Vienne et le ruisseau des Ages sont franchis par deux viaducs à 2x1 voies.

Deux bassins d'assainissement sont prévus, ainsi qu'un système d'assainissement séparatif (eaux des bassins versants naturels et eaux de la plate-forme routière).

Ces travaux impliquent la réalisation d'affouillement et exhaussement de sol, d'ouvrages hydrauliques et de bassins, l'installation de clôtures.

Les adaptations du PLU de Lussac-les-Châteaux proposées visant à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet de déviation de la RN 147, en vue de la déclaration d'utilité publique sont les suivantes :

- L'ER n°8 d'une surface totale de 279 710 m² est ajouté pour assurer la disponibilité foncière des terrains nécessaires au projet de déviation,
- L'ER n°1 de 10 500 m² au profit de la commune, sera réduit de 3 037 m² à son extrémité est.
- L'ER n°7 de 250 580 m² au profit de Réseau Ferré de France, sera réduit de 51 949 m²
- Le zonage 1AU Les Groges est réduit de 21 500 m² soit 75% de sa surface au profit du zonage A
- Les EBC, situés au niveau des bois de Mauvillant, sont déclassés sous l'ER n°8 dès lors que les emprises du projet empiètent 11 715 m² d'EBC
- Les éléments linéaires à protéger sont retirés sous l'ER n°8
- La continuité des itinéraires de randonnées est assurée par les rétablissements des voiries prévues par le projet. Le PDIPR devra être actualisé par le Conseil départemental et reporté sur le PLU
- la mise à jour du règlement graphique concernant les marges de recul d'inconstructibilité et de classement sonore de la RN147.

Des mesures environnementales (éviter, réduire et compenser) sont détaillées dans le dossier de mise en compatibilité du PLU avec notamment la création de nouveaux boisements au niveau des franchissements des vallées et de nouvelles mares .

Enfin, il est nécessaire de définir la domanialité des voiries nouvelles et d'ouvrages nouveaux qu'implique ce projet . Le principe de répartition entre l'Etat, le conseil départemental de la Vienne et les communes de Lussac-les-Châteaux et Mazerolles est présenté en pièce J du dossier . Ces classement et déclassement sont également soumis à l'enquête publique.

3) le cadre juridique

Arrêté préfectoral n° 2018-DCPPAT/BE-070 en date du 17 avril 2018 prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique préalable

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint organisée le 6 décembre 2017 portant sur la MECDU des communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles, et Civaux.

4) le déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée comme prévu dans l'arrêté préfectoral, sur une période de trente trois jours consécutifs du vendredi 18 mai à 9 heures au mardi 19 juin 2018 à 17h .

Après avoir pris connaissance du dossier, j'ai pu visualiser le projet sur site, le 4 mai 2018, sur un parcours prédéfini par M. Brethon de la DREAL Nouvelle Aquitaine en fonction des différents points stratégiques du tracé de la future déviation. Au cours de cette journée, nous nous sommes rendus dans chacune des mairies concernées par cette opération, et j'ai pu m'y assurer des conditions d'accueil du public pendant les permanences . M. Brethon m'a ensuite présenté le projet et répondu à mes questions.

Après avoir apprécié les documents d'information du public, puis ouvert et coté les registres d'enquête, j'ai tenu quatre permanences dans les locaux des mairies de Lussac-les-Châteaux, Civaux et Goux.

- vendredi 18 mai 2018 de 9h à 12h en mairie de Lussac-les Châteaux

- lundi 4 juin 2018 de 14 à 17 h en mairie de Civaux
- jeudi 14 juin 2018 de 9h30 à 12h30 en mairie de Gouex
- mardi 19 juin 2018 de 14h à 17h en mairie de Lussac-les Châteaux

Il faut néanmoins préciser que les mairies de Mazerolles, Gouex et Lussac-les-Châteaux ont reçu l'arrêté préfectoral n°2018-DCPPAT/BE-090 du 31 mai 2018 portant autorisation d'occuper temporairement les terrains nécessaires à la réalisation de sondages géotechniques, dans le cadre des travaux liés à l'aménagement de la RN 147 déviation de Lussac-les-Châteaux. Il est dommage que cette information n'a pas été portée directement à ma connaissance par le porteur de projet.

A l'expiration du délai fixé, j'ai clos les registres d'enquête, puis pris possession desdits registres et des dossiers jusque là tenus à la disposition du public.

Aucune substitution ou modification de pièce n' a été constatée.

Enfin, aucun incident n'a marqué le cours des opérations

5) l'analyse des observations du public

J'ai présenté et remis le procès-verbal de synthèse des observations du public le 25 juin 2018 au porteur de projet (M. Landais et M. Brethon) ainsi qu' à une représentante du bureau d'études Ingérop, dans les locaux de la DREAL à Poitiers (annexe n° 13).

Les réponses m'ont été transmises sous forme de mémoire le 13 juillet 2018 (annexe n° 14)

Si aucun incident n'a marqué le cours des opérations, il faut signaler une tension certaine des habitants de Chantegros qui craignent un changement radical de leur environnement .

La vivacité des échanges entre une riveraine de l'actuelle RN 147 et une future riveraine de la déviation a illustré cette situation.

Dès la première permanence à Lussac-les-Châteaux, j'ai reçu M. Kerouanton, journaliste à la NR Montmorillon qui a fait paraître un article de presse le 14 juin 2018.

J'ai pu constater que la participation du public s'est intensifiée au cours de la dernière semaine de l'enquête. Si globalement, le principe du contournement des communes de Mazerolles et de Lussac-les Châteaux reçoit l'adhésion du public, ce dernier manifeste certaines inquiétudes quant à sa réalisation sur le terrain .

Quinze personnes se sont présentées au cours des quatre permanences, pour obtenir des informations sur l' enquête publique ou formuler une demande particulière .

Neuf de ces personnes se sont exprimées sur le registre d'enquête .

Dix-sept personnes ont porté leurs remarques sur le registre d'enquête, en dehors des permanences du commissaire-enquêteur, quatre d'entre elles ont adressé un courrier au commissaire-enquêteur, ces courriers ont été agrafés au registre d'enquête .

Aucun courriel n'a été transmis à l'adresse électronique .

Au total, on comptabilise vingt-six observations sur ce projet dont la majorité reste concentrée sur le registre de Lussac-les-Châteaux:

- Lussac-les-Châteaux : le registre comporte 18 observations
- Civaux : le registre comporte 1 observation
- Mazerolles : le registre comporte 3 observations
- Gouex : le registre comporte 3 observations
- Persac : le registre comporte 1 observation

Les vingt-six observations sont reproduites ci-dessous et classées par thèmes :

I - des remarques d'ordre général :

- Inquiétude pour la commune de Lussac qui sera contournée
- Recommandation
- Espoir pour déviation
- Non programmation de permanence du CE à Mazerolles

II- des demandes d'ordre particulier :

- Questionnement sur le devenir de parcelles pressenties pour l'emprise foncière
- Demandes d'indemnisation
- Prise en compte des territoires de chasse

III- des demandes de modification du tracé de la déviation

- Le retour de la déviation sur le rond-point de Lussac est mis en question
- Une légère déformation du tracé éviterait le morcellement d'un terrain de loisirs

IV- des demandes d'aménagement afin d'assurer la continuité des liaisons piétonnes ou autres

- L' accès au secteur du petit âge
- L' accès à la ferme de la "Fayauderie "
- Les chemins d'exploitation et de randonnée à Goux
- Le CR de Mauvillant

V- des demandes d'aménagement des ouvrages d'art

- Des ouvrages d'art non courants calibrés pour 2 fois 2 voies
- Un pont sur la VC n°4 de Lussac
- Un rond-point au lieu d'un pont pour la RD 727

VI - des préjudices pour perte de qualité de vie

VII - des remarques sur la phase des travaux

VIII -trois cas qui méritent une attention particulière

- une habitation : M. et Mme Sauvage 9 Chantegros à Lussac
- une exploitation de carrières : Sociétés Raymond Iribaneux et fils ainsi que Sablières de Goux (filiales groupe IRBARREN)
- une exploitation agricole : la ferme de la Fayauderie

I Remarques générales

1) Inquiétude pour la commune de Lussac qui sera contournée

- M. Michel Geay 3 rue des diamants à Lussac-les-Châteaux apprécie le projet mais regrette que la déviation ne soit pas créée depuis le rond-point de Fleuré et considère que le passage de Lhommaizé restera toujours difficile. Il espère que Lussac-les-Châteaux réalisera quelques aménagements
- M. et Mme André Metivier, à Lussac, considèrent que la déviation ne devrait être utilisée que par les poids lourds qui, pour elle, sont les seuls à entraîner des nuisances et laisser les voitures

emprunter le centre de Lussac . Ils craignent que leur ville dynamique soit désertée comme les centres bourgs contournés par des déviations .

- M. Gilbert Wolf 79 route de Montmorillon à Lussac explique que la démarche « village étape » à laquelle a participé "Café citoyen" sera un atout incontestable pour le maintien et le développement de l'attractivité touristique de la commune . Il considère que l'anticipation est déterminante pour associer tous les acteurs de la commune au niveau socio-économique , associatif et au niveau de chaque citoyen . Il considère la signalétique au delà de ce qui se fera au titre du label village étape doit mentionner les sites remarquables de Lussac .

Réponses pour I-1, I-3, III-1,V-1

Le porteur de projet confirme que le projet soumis à enquête n'intègre pas le secteur de Lhommaizé, et que la déviation porte sur le contournement des agglomérations de Lussac-les-Châteaux et de Mazerolles, suite à son inscription au volet mobilité multimodale du contrat de plan Etat-Région 2015-2020. Cette déviation a été jugée prioritaire au regard des problèmes de congestion de trafic, de sécurité routière et de dégradation du cadre de vie des riverains dans la traversée des bourgs de Mazerolles et de Lussac-les-Châteaux.

L'objectif de la déviation est de capter le trafic des usagers en transit sur l'itinéraire Poitiers-Limoges afin d'améliorer le cadre de vie de riverains de la RN147 actuelle. En améliorant les conditions de circulation sur la déviation, celle-ci deviendra attractive et apportera un gain de sécurité et de temps de parcours pour les usagers en transit . Ce report de trafic sur la future déviation améliorera le cadre de vie des riverains dans la traversée des bourgs et sécurisera les déplacements doux des villes impactées.

Toutefois, la RN147 actuelle, qui sera déclassée dans le domaine départemental, restera accessible aux poids lourds, a minima pour les dessertes locales, et selon les arrêtés de police qui seront pris par les maires des agglomérations traversées . Les projections de trafic démontrent que le trafic résiduel dans la traversée des bourgs après la mise en service reste conséquent (45% du trafic initial) et constitué de déplacements locaux .

La réalisation de la déviation de Lussac-les-Châteaux devrait permettre à terme aux communes de Lussac-les-Châteaux et de Mazerolles d'aménager la RN147 actuelle, pour réduire la vitesse de circulation et les nuisances, favoriser la réappropriation du centre par les circulations douces. Les aménagements devraient permettre également à la commune de Lussac-les-Châteaux d'obtenir le label Village-Étape. En ce sens, une signalétique sera étudiée avec les gestionnaires de voiries.

Le commissaire-enquêteur estime que le porteur de projet, en rappelant les problèmes de congestion de trafic, de sécurité routière et de dégradation du cadre de vie des riverains dans la traversée des bourgs de Mazerolles et de Lussac-les-Châteaux, donne les précisions nécessaires pour justifier le tracé de la déviation qui débute au niveau du carrefour RN147- RD13 à la limite des communes de Civaux et de Mazerolles pour se terminer au niveau du carrefour giratoire RN147-RD 727b à l'est de Lussac-les-Châteaux.

En ce qui concerne l'attractivité de Lussac-les-Châteaux, le porteur de projet rappelle que l'un des objectifs de cette opération est bien l'amélioration du cadre de vie de des riverains de la RN 147 . Il explique qu'un trafic résiduel sera toujours effectif dans ces bourgs et que la labellisation de Lussac-les-Châteaux en Ville-Étape contribuera également à renforcer l'attractivité de cette ville.

Le commissaire-enquêteur considère que M. Geai, M. et Mme André Metivier, et M. Gilbert Wolf ont reçu des réponses positives à leurs interrogations

2) Recommandation

- M. Philippe Potiron à Civaux souhaite que la chambre d'agriculture et la Safer interviennent pour aider les exploitants dans leur négociation et l'aménagement du territoire.
Il expose que le réseau d'eau potable desservant les habitants de Fontliames doit être revu pour que les compteurs soient installés près des abonnés .

Conformément à la réglementation, le projet de déviation a fait l'objet d'une sollicitation de la Commission départementale d'aménagement foncier de la Vienne sur les communes pour lesquelles la mise en place d'un aménagement foncier serait en séance plénière le 8 septembre 2017, a délibéré sur la réalisation d'une étude préalable d'aménagement foncier sur un périmètre élargi aux communes de Civaux, Mazerolles, Goux ,Lussac-les-Chateaux et Persac.

Cet aménagement foncier doit conduire 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...)

Le porteur de projet explique qu'une commission d'aménagement foncier devrait être mise en place sur un périmètre élargi aux communes de Civaux, Mazerolles, Goux ,Lussac-les-Chateaux et Persac..

Le commissaire-enquêteur considère que cette étape est indispensable pour revoir l'aménagement foncier de ces territoires en concertation avec les personnes directement concernées .

Par ailleurs, la deuxième question posée par M.Potiron n'a pas de lien direct avec l'objet de cette enquête .

3)Espoir pour déviation

- M et Mme Pinault 1 avenue du Dr Robert Soueix à Lussac attirent l'attention sur les nuisances que connaissent les riverains actuels de la RN 147 depuis 35 ans (exposition aux particules fines, vibrations, fissures des façades, impossibilité d'aérer les maisons, bruits, troubles du sommeil ...)
Ils espèrent que ce projet aboutira et terminent en souhaitant ne pas arriver à mettre en cause la responsabilité des élus pour mise en danger de la vie d'autrui par leur inertie.
- Jean-Marc Percier à Mazerolles est satisfait que La ZNIEFF du ruisseau des âges soit épargnée
- M. Philippe Potiron à Civaux, favorable au projet, constate que les études ont été bien menées

Pour mémoire, en réponse à la première question, le porteur de projet a rappelé que cette déviation a été jugée prioritaire au regard des problèmes de congestion de trafic, de sécurité routière et de dégradation du cadre de vie des riverains dans la traversée des bourgs de Mazerolles et de Lussac-les-Chateaux.

Le commissaire-enquêteur considère que le projet de déviation, tel qu'il est présenté dans cette enquête, devrait apporter pleine satisfaction à M et Mme Pinault et n'a aucune observation à apporter aux deux autres remarques.

4) Absence de permanence du CE à Mazerolles

- M. Jackie Perault, maire de Mazerolles, regrette également la non programmation d'une permanence du commissaire-enquêteur à la mairie de Mazerolles alors que la commune supporte la plus grande emprise du contournement .

Le porteur de projet explique que la répartition géographique des lieux d'accueil du CE a été définie pour mailler l'ensemble du territoire impacté et permettre au public de se rendre dans la mairie la plus proche . Deux permanences ont été programmées à Lussac-les-Châteaux pour recevoir la population locale, plus importante dans cette commune traversée par la RN147 actuelle, tout en permettant aux habitants de Mazerolles de se rendre à la mairie de Lussac-les -Châteaux compte-tenu de la proximité de ces deux communes .

Le commissaire-enquêteur considère que, même si aucune permanence n'a été programmée dans la mairie de Mazerolles, alors que cette commune est à la fois impactée par la traversée de la déviation et par une mise en compatibilité de son PLU, d'une part, l'accueil du public a pu se dérouler dans de bonnes conditions dans les communes de Lussac, Civaux et Goux et d'autre part, la distance entre la mairie de Lussac et celle de Mazerolles ne peut être considérée comme ayant constitué un obstacle à la participation du public de cette commune à l'enquête .

II Demandes particulières

1) Questionnement sur le devenir de parcelles pressenties pour l'emprise foncière

- Jessica Mauduit, habitante du lieu-dit FONLIASME à Mazerolles, souhaite des informations sur les conséquences du classement en "emplacement réservé" des 2 parcelles de terrain cadastrées 1461 et 1463 qu'elle possède .
- M. Jean-Charles Cerclet possède un terrain cadastré OAM 308 de 3392 m² au 6 rue du Petit Age à Lussac-les-Châteaux . Depuis le dernier PLU, deux zones U et N divisent cette parcelle . Sa demande de CU en novembre 2017 n'a pas abouti, et il a appris que son terrain pourrait être réduit du fait de la déviation . Il souhaite des informations sur la bande son et sur le devenir de cette parcelle pour un éventuel acheteur , avec ces contraintes ?

Réponses II-1, II-2, IV-1, IV-2, IV-3,IV-4, V-2,V-3-

Le maître d'ouvrage explique, qu' à ce stade des études préalables, il a défini une emprise potentielle du projet pour la réalisation des travaux. Afin de sécuriser la disponibilité foncière à terme et d'informer les propriétaires, il est proposé d'inscrire un emplacement réservé dans les dossiers de mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes concernées, au bénéfice du maître d'ouvrage (l'Etat) pour limiter les projets d'urbanisation dans cette emprise.

Pour les propriétés concernées par un emplacement réservé, celle-ci sont rendues inconstructibles pour tout autre projet que celui fixé par cette réserve.

Néanmoins,les dispositions du code de l'urbanisme reconnaissent des droits et compensations pour les propriétaires tel que le droit de délaissement (cf art L230-1 et suivants) qui permet de mettre en demeure le bénéficiaire de l'emplacement d'acquérir le terrain ou de lever la réserve.

Le classement en route express de la déviation implique que les constructions ou installations sont 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) Cette bande d'inconstructibilité est indiquée dans les documents de planification des communes traversées.

S'agissant du classement sonore des infrastructures de transports terrestres, le préfet de département est tenu de recenser et classer les voies en fonction de leurs caractéristiques et du trafic. Sur la base de ce classement, le préfet détermine les secteurs situés au voisinage de ces voies qui sont affectées par le bruit,

les niveaux sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire. Ces arrêtés préfectoraux de classement sonore des infrastructures, reportés dans les documents d'urbanisme par les collectivités compétentes, ne constituent pas des servitudes et règles d'urbanisme, mais des règles de construction fixant les performances acoustiques minimales que les futurs bâtiments devront respecter.

Actuellement, la RN 147 est classée en catégorie 3, à l'exception de sa partie en centre bourg de Lussac-les-Châteaux classé en catégorie 2. A titre d'information, au stade des études préalables, il a été retenu le classement en catégorie 3 (marge de recul de 100 m de part et d'autre de l'axe du tracé) et reporté dans les documents d'urbanisme (PLU de Civaux, Mazerolles et Lussac-les-Châteaux).

Le classement définitif de la déviation interviendra sur décision du préfet et avec l'avis des communes concernées, après mise en service de l'infrastructure et mesures in situ du niveau de trafic.

Le maître d'ouvrage rappelle que des échanges entre la commune et la communauté de communes Vienne et Gartempe ont eu lieu pour étudier les effets du projet sur l'urbanisation à proximité de la déviation. La mise en œuvre du PLUi permettra à terme de mettre en cohérence la planification territoriale et la réglementation en matière de bruit.

Le commissaire-enquêteur considère que le porteur de projet a apporté toutes les précisions utiles pour répondre aux questions de Mme Mauduit et de M. Cercllet et n'a pas d'observation complémentaire à apporter.

2) Demandes d'indemnisation

- M et Mme Clavaud, 3 l'âge à Lussac seront concernés par les nuisances que représente cette déviation (bruits, odeur, pollution de l'air et de la vue, perte de qualité de vie, perte de valeur immobilière de la maison) Ils disent que la qualité de vie dans ce lieu-dit va disparaître. Ils en sont déjà affectés psychologiquement et physiquement. Pour eux, les objectifs du projet sont faux (améliorer le cadre de vie des riverains, éviter et réduire les impacts sur l'environnement et prendre en compte le projet LGV (non, il ne le suit pas)
Quelle contrepartie a été prévue? (rachat de maison ou indemnisation)
- SCI la Posée route de Breuil à Persac représentant M Mickael Guirut à St Julien l'ars
M Mickael Guirut a acheté en 2009 la parcelle AO 441 et AO443 pour installer une activité professionnelle et un magasin. Avec l'aide d'un architecte, il a entrepris différentes études (plans, sol, assainissement et marchés). La déviation va rendre son terrain inexploitable et les accès à ce terrain lui sont refusés. Il a besoin d'exploiter ou de récupérer ses fonds soit 90000 euros
- M. Gilbert Wolf, 79 route de Montmorillon à Lussac rappelle que la ferme de la Fayauderie qui pratique l'agriculture bio représente un atout important pour l'alimentation locale en produits de qualité (visite des scolaires dans le cadre d'une sensibilisation à une alimentation locale de qualité). Ces considérations démontrent l'intérêt à gérer le passage de la déviation sur ce domaine avec la plus grande attention et à développer des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux pour ce territoire.
- M. Philippe Garcia, Les Ors à Lussac, possède des parcelles cadastrées « La Broue », actuellement irriguées. Le projet entraînant une importante restructuration, il demande si des échanges de terres sont envisagés et si une réserve foncière est constituée pour récupérer les surfaces perdues. Il précise qu'il n'a jamais vu aucune structure, ni foncière ni administrative et reçu aucun courrier

pour déterminer le préjudice financier et souhaite connaître les prix auxquels sont achetés les terres. Il déplore que la surface agricole de Lussac diminue encore.

- M. Philippe Potiron à Civaux, gérant de la SCEA chez Maupoint à Civaux, relève que la déviation va impacter cette exploitation par les emprises foncières, la rotation des cultures. La parcelle dite le champ Duriau à Fontliames renferme un important gisement de pisé qu'il comptait mettre en valeur. Il demande que la roche lui soit restituée ou compensée financièrement.

Le porteur de projet précise qu'une enquête parcellaire sera conduite lorsque l'étude de conception détaillée sera réalisée et que les emprises nécessaires au projet seront déterminées. Celle-ci permettra d'identifier les propriétaires et exploitants des parcelles concernées et d'engager avec eux les négociations pour une acquisition amiable des terrains. Les estimations des valeurs domaniales sont réalisées par le service des Domaines.

En phase d'études et en phase travaux, dans le cas de dommages causés sur les parcelles, le maître d'ouvrage indemniserait le propriétaire ou l'exploitant des parcelles impactées.

Des protocoles relatifs aux conditions d'indemnisation des préjudices subis pour les acquisitions foncières et pour les dommages de travaux publics sont en cours d'élaboration et fixeront un cadre collectif pour les indemnisations individuelles.

Enfin, le projet de déviation impacte des carrières en exploitation ou des terrains ayant fait l'objet de contrat de forage dans le but d'une exploitation à terme. Dans les deux cas, le maître d'ouvrage engagera avec les propriétaires et exploitants de ces sites une étude pour évaluer l'impact économique du projet et les indemniser à hauteur des préjudices. Seuls les propriétaires et exploitants qui bénéficient d'un droit réel (autorisations administratives en matière d'installations classées pour l'environnement ou contrats de forage) pourront bénéficier d'une indemnisation.

Le commissaire-enquêteur considère que le porteur de projet a apporté toutes les précisions utiles pour présenter le mécanisme d'indemnisation des propriétaires ou des exploitants. Si le principe de l'indemnisation est acquis, il reste bien entendu des interrogations sur le montant de ces indemnisations qui devront être en totale adéquation avec le préjudice subi. Dans sa réponse, le porteur de projet s'engage sur le principe d'une indemnisation à hauteur des préjudices.

3) Prise en compte des territoire de chasse

- M. Clément Kléber Président de l'ACCA de Mazerolles apprécie le projet mais s'inquiète pour le déplacement du gros gibier. Il précise que le territoire de chasse de l'ACCA va être morcelé avec des surfaces inférieures à 40 ha qui constitueront des enclaves avec interdiction de chasser. L'ACCA de Mazerolles souhaite être associée à la suite du projet notamment pour les passages à gibier et demande à pouvoir effectuer les plans de chasse sur ces parcelles et y chasser.
- M. Philippe Potiron à Civaux, déjà cité, explique que le projet anéantit un territoire de chasse qui devra être pris en compte .

De façon générale, le maître d'ouvrage de l'opération s'est attaché à rétablir l'ensemble des voies et chemins existants interceptés par le tracé de la déviation. En ce qui concerne les transparences écologiques, un passage à faune est prévu dans le vallon de Fontliames et des trois viaducs créés garantissent le passage de la faune et la continuité des trames vertes et bleues dans le cadre de la démarche de réduction des impacts . Dans ce cadre, les activités de chasse sont maintenues.

Le commissaire-enquêteur considère que le porteur de projet répond en partie à cette problématique en

présentant les mesures mises en place pour favoriser le passage de la faune.

Mais, il n'apporte aucune précision sur la modification des territoires de chasse, ni sur l'association de l'ACCA de Mazerolles à l'évolution du projet vers sa phase définitive.

III Demande de modification du tracé de la déviation

1) Le retour de la déviation sur le rond-point de Lussac est mis en question

- M et Mme Clavaud 3 l'âge à Lussac ne comprennent pas le tracé, et se demandent pourquoi la déviation après Mauvillant revient sur Lussac au milieu des maisons avec la création d'un viaduc pour traverser le ruisseau alors qu'il est plus simple de continuer vers Limoges plus loin sans passer au milieu des habitations .
- M.et Mme Sauvage 9 Chantegros comprennent l'importance du projet de déviation de la RN 147, et non son tracé. Pour eux il y a des possibilités que cette route passe en dehors de Chantegros juste plus bas à travers les terres en direction de la Porcelaine avec un accès direct vers Montmorillon et Limoges ou bien vers Maison-Neuve . Ce qui permettrait l'économie d'un viaduc au petit âge et la préservation de la tranquillité des habitants de Chantegros et des environs.
- M. Philippe Potiron à Civaux considère que terminer la déviation sur le rond-point existant est une hérésie pour la commune de Lussac-les-Châteaux et que la sortie devrait se faire dans un prolongement au lieu-dit Chantegros pour rejoindre la RN 147 à la Maison Neuve .

Le porteur de projet justifie le tracé de la déviation au droit de Chantegros entre le giratoire avec la RD11 et le giratoire de la RN 147 existant, comme suit :

- il permet le contournement de l'agglomération au plus proche, comme le veut le principe du projet, permettant un optimum entre la desserte du territoire, la consommation d'espace et la préservation des enjeux urbanistiques
- il permet d'assurer la continuité de la circulation avec la RD727b, route de Montmorillon, qui représente un mouvement important des flux actuels et en situation de projet, demandé par les élus locaux pour la desserte du territoire
- il permet le raccordement de la déviation sur un giratoire existant, en permettant la desserte de la zone d'activité intercommunale de la Grand Route
- il permet de franchir le ruisseau des Ages dans un secteur où les enjeux environnementaux sont moindres (notamment hors de la ZNIEFF présente en aval) et où le passage en viaduc s'avère constituer une mesure de réduction réellement efficace sur les impacts faunistiques, floristiques et paysagers.

La poursuite de la déviation vers le sud pour un raccordement plus au sud sur la RN147 est exclue du fait de plusieurs enjeux forts :

- allongement du linéaire et renchérissement du coût de l'opération
- présence d'habitation aux lieux-dits des Chirons, les Ors et les Aubrières
- franchissement du secteur des carrières de Persac
- franchissement du vallon des Ages dans un secteur plus sensible écologiquement (secteur de la Crouzette)

Le commissaire-enquêteur considère que les raisons présentées par le porteur de projet sont tout à fait pertinentes et que le tracé de la déviation entre le giratoire avec la RD 11 et le giratoire avec la RN 147, bien qu'affectant quelques secteurs d'habitation, semble être le moins contraignant en terme de consommation d'espace naturel, de zone d'activité, ou de zone d'habitation.

2) Une légère déformation du tracé pour éviter le morcellement d'un terrain de loisirs

- M. Nicolas Rodier et Mme Rabot-Rodier Marie Hélène, 66 rue de Montmorillon à Lussac ont acheté en 2003 un terrain de loisirs à proximité du village de l'âge (parcelles cadastrées AO 148 au lieu-dit le petit âge et AO 128 et 129 au lieu-dit les prés de la Font). Ils passent des moments de détente profitant du calme, dans cet ensemble composé de 8000 m² de prairie, de 2500 m² de bois et de 800 m² d'étang. La déviation va couper la parcelle en deux, et un viaduc avec voie de dépassement (selon eux) surplombera l'étang. Ce terrain n'aura non seulement plus de valeur, mais ils ne pourront plus s'y détendre. L'indemnité éventuelle pour les 1800 m² pris ne compensera pas leur investissement financier fait en 2003.
Ils demandent si l'on a réfléchi à un tracé qui ne pénaliserait pas trop les propriétaires ?
En ce qui les concerne une légère déformation du tracé leur permettrait de ne pas tout perdre et ils espèrent qu'une solution sera trouvée.

Le commissaire-enquêteur constate que le porteur de projet a intégré la réponse à cette question dans son mémoire en paragraphe 6 portant sur la thématique relative à la prise en compte du cadre de vie. S'il y traite effectivement les nuisances visuelles et sonores qu'induirait la mise en service de la route express, il ne répond pas précisément aux questions de M. et Mme Rodier qui proposent une légère déformation du tracé pour éviter le morcellement de leur terrain. Une réponse claire et justifiée était attendue, qu'elle soit positive ou non, étant précisé que le choix qu'a fait le porteur de projet de produire un mémoire en réponse globale n'a pas facilité la lisibilité des réponses aux questions posées par le public.

IV Demande d'aménagement afin d'assurer la continuité des liaisons

1) L'accès au secteur du petit âge

- Mickael Gueraud GAEC Loge Bourget à Lussac constate sur le plan pièce D6/6 que la petite route de l'Age est supprimée. Or, il a son exploitation d'un côté de la déviation et ses terres de l'autre côté. Il voudrait savoir si un autre chemin d'accès est prévu ou un remembrement ou un échange de parcelle. Il est prêt à échanger des terres notamment avec la ferme de la "Fayauderie"
- M. Henry Gueraud, 5 les Aubières à Persac, exploitant agricole à Persac en polyculture et élevage, exploite 52 ha sur Lussac-les-Châteaux, commune où il se rend pour son activité plus de 1 500 fois l'an avec de gros engins agricoles en passant par les villages des Chirons, la Baronnerie et Chantegros puis Lussac. Il considère dangereux de prendre le giratoire avec ses engins. Pour des raisons de sécurité, il propose de **construire un pont**, solution qui permettrait de supprimer la route prévue dans le projet et de réduire l'emprise des terres agricoles.

Pour l'accès à la maison située à l'âge, il propose d'utiliser le **chemin rural existant plutôt que de créer une nouvelle voie** ou de proposer au propriétaire une somme correcte pour cette maison isolée et non habitée.

- M Frédéric Garcia, la Bayauderie à Sillars propose pour l'accès au lieu-dit, le petit âge, **l'aménagement du chemin rural déjà existant au lieu de créer encore un accès**, ce qui n'aurait aucun impact sur les terres agricoles

2) L'accès à la ferme de la "Fayauderie"

- M et Mme Picault Jean Claude, 3 rue du Gal de Gaulle à Lussac demande si l'accès à la ferme de la Fayauderie a été prévu car il leur semble difficile de traverser une telle voie sauf avec une passerelle ou un tunnel.

- M. et Mme André Metivier, route de Persac à Lussac demandent un petit tunnel qui ne condamnerait pas la route de la "Fayauderie" et qui leur permettrait ainsi qu'à leurs enfants, et petits enfants de circuler à vélo ou à pied, mais aussi aux cyclos et aux marcheurs qui fréquentent cette petite route qui fait partie d'un circuit de randonnée.
- Pierre-Jean et Marie Clerc : l'accès du chemin de la Fayauderie directement sur le rond-point ne permettra plus aux enfants d'aller à l'école en vélo ni chez leurs grands parents : il faut un pont ou un tunnel pour résoudre ce problème et permettre l'accès à Lussac pour les piétons, les vélos ou les voitures des riverains de la Fayauderie ou de l'âge .
Pourquoi ne pas aménager un accès sous le viaduc de l'âge ?

3) Les chemins d'exploitation et de randonnée à Goux

- M. Claude Daviaud, maire de Goux constate que sur la commune de Goux, plusieurs chemins d'exploitation semblent supprimés sur la planche 5/6 pièce D du plan général des travaux . L'accès aux vignes des habitants de la commune parcelle ZB 39-183 et 40 ne sont plus accessibles . Ces parcelles impactées par le tracé seront-elles supprimées ?
- Le sentier de randonnée du Goberté est coupé entre le bois Ragot et le bois Fosse Brugnoux. Est-il envisagé un aménagement particulier pour la continuité du tracé ? (voir plan)

4) Le CR de Mauvillant

- M Frédéric Tabaud 10 rue de la gare à Lussac souhaite que le CR de Mauvillant passe sous le viaduc plutôt que de faire un S dans son terrain, ce qui lui enlève la possibilité d'irriguer et l'oblige à traverser la nouvelle RN 147 au rond-point pour cultiver l'autre partie de son exploitation.

Le maître d'ouvrage dit s'être attaché à rétablir l'ensemble des voies et chemins existants interceptés par le tracé de la déviation et que l'aménagement foncier agricole et forestier permettrait également d'améliorer la desserte des parcelles agricoles .

Le calage géométrique du tracé entre le giratoire avec la RD 11 et le giratoire Est d'accroche sur la RN147 est contraint par sa position entre ces deux giratoires rapprochés, ainsi que par la position du viaduc sur le ruisseau des Ages qui a été optimisée au niveau du coût et des enjeux écologiques.

L'accès au secteur Fayauderie, l'Age, les Groges , prévu pour les véhicules et les engins agricoles par le rétablissement des chemins ruraux de l'Age et de Lussac sur le giratoire Est de la RN147, évite la création d'une voie de raccordement passant sous le viaduc de l'Age. La création d'une telle voie annulerait la mesure d'évitement et de réduction de l'impact écologique qu'elle constitue .

Cette solution du rétablissement du chemin rural de l'Age sur le giratoire Est de la RN147 est effectivement peu sécurisante pour les piétons et cycles.

La demande d'une transparence pour piétons et cycles sur le chemin rural de l'Age apparaît donc légitime. **Il pourrait donc être envisagé de réaliser un ouvrage à profil réduit pour le rétablissement du chemin rural de l'Age pour les cycles et les piétons, même si cette fonctionnalité est plus coûteuse.** Cette étude détaillée pourra être réalisée ultérieurement.

Sur le secteur de Chantegros, Baronnerie, les Chirons et Petit Age, les riverains demandent une optimisation des rétablissements des voies communales et chemins ruraux afin de réduire l'impact sur le milieu agricole et naturel . Après examen, une optimisation est possible

- en supprimant la section prévue entre le chemin rural de Bagneux et les Chirons (VC n°4) et en rétablissant cette liaison par une nouvelle voie à créer le long de la future RN147, entre le chemin rural de Bagneux et la VC n°4
- en supprimant le rétablissement de la desserte de la maison du Petit Age qui est déjà désenclavée par le chemin rural qui mène de la Baronnerie au Petit Age . Cette solution présente l'avantage d'être nettement moins coûteuse et de réduire l'impact sur le milieu naturel et agricole. Cette étude détaillée pourra être réalisée ultérieurement.
- Pour le secteur de Mauvillant, l'impact sur le milieu agricole pourra être réduit en rétablissant le chemin rural de Mauvillant sous le viaduc de la Vienne comme le demandent certains riverains . Cette solution imposerait de modifier le profil le long du chemin rural actuel pour dégager un gabarit suffisant et/ou prolonger de quelques mètres la portée du viaduc. Cette étude détaillée pourra être réalisée ultérieurement.

Par conséquent, le maître d'ouvrage pourra examiner dans le cadre des études de conception détaillée, sans remettre en cause l'économie générale du projet, en concertation avec les riverains et communes concernées, les optimisations suivantes :

- ajout d'un ouvrage à profil réduit pour les piétons et cycles sur le chemin rural de Lussac menant à la Fayauderie
- suppression de la section prévue entre le chemin rural de Bagneux et le hameau des Chirons et rétablissement de cette liaison par une nouvelle voie à créer le long de la future RN , entre le chemin rural de Bagneux et la VC n°4 .
- suppression du rétablissement de la desserte de la maison du Petit Age qui est déjà désenclavée par le chemin rural qui mène de la Baronnerie au Petit Age
- rétablissement du chemin rural de Mauvillant sous le viaduc de la Vienne

Le rétablissement du chemin de randonnée du Goberté pourra se faire par les sentiers existants formant une boucle autour du hameau des Bordes.

Le commissaire-enquêteur considère que le porteur de projet a bien pris en compte l'ensemble des propositions du public, et qu'il a accepté de modifier en conséquence certains rétablissements. Les modifications apportées sont claires et répondent aux besoins du public mais elles doivent encore faire ultérieurement l'objet d'une étude détaillée . Il faudra donc veiller à leur concrétisation.

Néanmoins, si le porteur de projet explique que le rétablissement du chemin de randonnée du Goberté pourra se faire par les sentiers existants formant une boucle autour du hameau des Bordes, il n'a pas répondu au maire de Gouex qui constate que plusieurs chemins d'exploitation semblent supprimés sur la planche 5/6 pièce D du plan général des travaux et que l'accès aux vignes des habitants de la commune parcelle ZB 39-183 et 40 ne sera plus possible .

V Demande d'aménagement des ouvrages d'art

1) Des ouvrages d'art non courants calibrés pour 2 fois 2 voies

- M. F Laurentie à Persac constate que la mise à 2 fois 2 voies de la RN 147 sur l'ensemble du parcours entre Poitiers -Limoges n'a pas été retenue et remarque que les ouvrages d'art ne sont pas

prévus pour une évolution dans ce sens . A son avis, la pérennité de la voie ferrée Poitiers - Limoges n'est pas garantie, et sa suppression entraînera une charge supplémentaire sur la RN 147. Prévoir d'ores et déjà les ouvrages d'art pour un passage futur en 2 fois 2 voies lui semble primordial.

Le porteur de projet confirme que l'ouvrage réalisé est bien 1x2 voies avec créneaux de dépassement et qu'il n'est pas prévu de réaliser des ouvrages d'art à 2x2 voies par anticipation.

Il fait remarquer que les deux ouvrages situés sur les créneaux de dépassement auront déjà des caractéristiques adaptées.

Le commissaire-enquêteur considère que la remarque de M.Laurentie est pertinente dans la mesure où la mise à 2x2 voies de la RN 147 reste un projet qui peut se concrétiser dans un proche avenir, et que dans cette perspective, l'anticipation d'un calibrage des ouvrages d'art en conséquence est une proposition qui mérite d'être étudiée sérieusement, et qui à terme présenterait un avantage économique et financier certain .

2) Un pont sur la VC n°4 de Lussac

- M.Philippe Garcia Les Ors à Lussac se demande s'il ne vaudrait pas mieux faire un pont sur la voie communale n°4 de Lussac au lieu de faire une route du rond-point jusqu'au lieu-dit la Baronnerie (qui serait aberrant) ce serait plus judicieux moins onéreux et plus écologique et enlèverait moins de terre agricole .

Sur ce point, le porteur de projet a pris en compte des remarques portées au paragraphe IV (en traitant le secteur de Chantegros, de la Baronnerie, des Chirons et du Petit Age). Il propose la suppression de la section prévue entre le chemin rural de Bagneux et le hameau des Chirons et rétablissement de cette liaison par une nouvelle voie à créer le long de la future RN , entre le chemin rural de Bagneux et la VC n°4 .

Le commissaire-enquêteur en prend acte .

3) Un rond-point au lieu d'un pont pour la RD 727

- M. Jackie Perault, maire de Mazerolles regrette que la possibilité d'assurer le rétablissement de la RD 727 par un rond-point au lieu d'un pont n'ait pas été étudiée : ce qui aurait permis de supprimer le trafic infernal des poids lourds dans le centre bourg qui n'est pas conçu pour et qui de ce fait, se meurt.

Le porteur de projet répond que le projet de déviation intercepte bien la RD 727 sur la commune de Mazerolles. Au vu des trafics (<1000 véhicules/jour en moyenne) relativement faible sur cette route départementale et des objectifs de l'Etat de créer une déviation en vue d'améliorer les temps de parcours par la création de créneaux de dépassement, il n'a pas été retenu la création d'un giratoire pour rétablir la RD727. Celle-ci sera rétablie au moyen d'un ouvrage de franchissement qui ne dégradera en rien les conditions de circulation actuelle sur cette voie . Cette solution a par ailleurs été concertée avec les services du conseil départemental de la Vienne et la commune de Mazerolles lors de la concertation interservices .

Le commissaire-enquêteur en prend acte et considère que le porteur de projet répond utilement à la demande.

VI Préjudice pour perte de qualité de vie

- M Fabien Pessoteau 9 Chantegros à Lussac a exprimé son inquiétude en expliquant que la déviation de Lussac allait provoquer de fortes nuisances sur Chantegros, lieu-dit très calme jusqu'alors, dégrader la nature et consommer des terres agricoles .
- M et Mme Clavaud 3 l'âge à Lussac sont concernés par les nuisances que représente cette déviation (bruits, odeur, pollution, visuelle, perte de qualité de vie perte de valeur immobilière de notre maison) Ils ont une qualité de vie dans ce lieu-dit qui va disparaître Ils sont affectés psychologiquement et physiquement. Pour eux, les objectifs du projet sont faux (améliorer le cadre de vie des riverains, éviter et réduire les impacts sur l' environnement et prendre en compte le projet LGV (non, il ne le suit pas))
Quelle contrepartie a été prévue (rachat de maison et indemnisation)
- M. et Mme Sauvage 9 Chantegros (voir § particulier)

Le porteur de projet traite en premier lieu, la phase d'exploitation et rappelle que l'objectif de cette opération est bien d'améliorer le cadre de vie des riverains situés en bordure de la RN147 actuelle. Ainsi, l'étude d'impact fournie dans le dossier d'enquête publique démontre l'amélioration du niveau sonore dans la traversée du bourg de Lussac-les-Châteaux et Mazerolles (le Pont) avec une réduction significative des Points Noirs du Bruit au droit de la RN147 suite à une réduction importante des niveaux de trafic, en particulier des poids-lourds, sur la RN147 déviée. La qualité de l'air, au droit de la RN147 actuelle, s'en trouvera également améliorée.

Sur le secteur concerné par la déviation, les aménagements paysagers prévus aux abords des voies visent à préserver visuellement le paysage local et à intégrer l'aménagement dans son environnement. L'impact visuel du projet a été pris en compte dans les études préalables à la DUP en recensant les enjeux paysagers, identifiant les effets du projet et définissant les mesures paysagères (plantations, modelés paysagers...).

Du point de vue sonore et pour répondre aux interrogations suscitées par la gêne sonore de la déviation, le maître d'ouvrage a vérifié par une modélisation acoustique (cf. pièce E du dossier d'enquête publique) que les protections acoustiques projetées (écrans et merlons) sont suffisantes, en particulier à proximité du tracé RD11/giratoire Est de raccordement, pour respecter la réglementation en vigueur et ne pas dépasser les seuils de jour (6h - 22h) et de nuit (22h - th), et ce à l'horizon de 20 ans après la mise en service. Pour mémoire, le maître d'ouvrage a une obligation de résultats vis-à-vis du respect des seuils réglementaires et du bon dimensionnement des protections acoustiques.

D'une manière générale, la notion de dépréciation des biens est subjective. De jurisprudence constante, les préjudices indirects et éventuels qui résulteraient de la présence ou du fonctionnement d'un ouvrage public ne peuvent faire l'objet d'une quelconque indemnisation (comme la baisse de la valeur vénale d'un bien situé à proximité d'un ouvrage ou encore la privation de l'existence d'une ressource géologique potentielle non exploitée).

Si l'amélioration du cadre de vie des riverains actuels de la RN 147 ne fait aucun doute, il semble tout à fait normal que les futurs riverains de cette déviation s'interrogent sur l'évolution de leur cadre de vie. Bien entendu, le porteur de projet s'est engagé à intégrer cette route express dans le paysage existant en y apportant les aménagements nécessaires. Ces derniers pourront, par ailleurs et à mon avis être évolutifs . Mais, en ce concerne le contexte sonore, le porteur de projet rappelle surtout son obligation de résultat vis-à-vis du respect des seuils réglementaires et du bon dimensionnement des protections acoustiques. Le commissaire-enquêteur considère qu'il faut particulièrement attirer l'attention du porteur de projet sur ce point, dans la mesure où ces habitants subiront une modification sensible de leur cadre de vie : une

écoute et un accompagnement me paraît indispensable, étant rappelé que le respect des seuils réglementaires ne peut humainement constituer la seule réponse à leurs interrogations.

Enfin, si, comme le rappelle le porteur de projet, la notion de dépréciation des biens est bien subjective, il restera néanmoins toujours possible aux particuliers, s'ils s'y estiment fondés, de saisir le tribunal administratif pour obtenir réparation des éventuels dommages causés par des travaux publics.

VII Remarques sur la phase des travaux

- M. et Mme André Metivier, route de Persac à Lussac, sont inquiets pour leurs enfants qui font de la vente directe à la ferme bio. Ils pensent que les clients ne se déplaceront pas pendant les travaux et estiment qu'un dédommagement doit être envisagé durant cette période pour compenser le manque à gagner.
- Même demande de Marie et Pierre-Jean Clerc associés exploitants EARL ferme de la Fayauderie : il faut faciliter l'accès des clients pendant les travaux

Le porteur de projet explique en second lieu, les conditions retenues pendant la phase de travaux, prévue sur une durée minimale de 3 ans. La circulation des engins sera confinée dans la zone de chantier balisée et interdite au public. Les bases travaux pressenties sont localisées dans la vallée de la Vienne (commune de Lussac-les-Châteaux) et à l'écart du lieu-dit Johanisberg (commune de Mazerolles).

Dans le cadre des contrats de travaux, des clauses réglementaires seront précisées pour limiter les bruits de chantier et préserver la qualité de l'air (poussières...). Les travaux ne sont pas envisagés de nuit.

Au niveau de l'organisation générale des travaux, le maître d'ouvrage s'engage à concerter avec les gestionnaires de voirie et les riverains de l'opération pour concilier l'intérêt du chantier et la vie locale des riverains (accès et déplacement des usagers, maintien des activités économiques...)

D'une manière générale, la notion de dépréciation des biens est subjective. De jurisprudence constante, les préjudices indirects et éventuels qui résulteraient de la présence ou du fonctionnement d'un ouvrage public ne peuvent faire l'objet d'une quelconque indemnisation (comme la baisse de la valeur vénale d'un bien situé à proximité d'un ouvrage ou encore la privation de l'existence d'une ressource géologique potentielle non exploitée).

Le commissaire-enquêteur considère que le porteur de projet annonce toutes les garanties qui seront de nature à préserver le cadre de vie et la tranquillité des riverains des lieux des chantiers. Le point portant sur l'indemnisation a été traité dans le paragraphe précédent, étant précisé que pendant la phase de travaux, le préjudice qui n'est pas pérenne dans ce contexte, semble pouvoir être supporté par l'ensemble des riverains.

VIII Trois cas qui méritent une attention particulière

1) M. et Mme Sauvage 9 Chantegros

Le tracé de la déviation est à 70 m de chez eux et va longer leur maison. Mme Sauvage a transmis une lettre à la Dreal avec copie au préfet, au maire et au commissaire-enquêteur.

Elle y cite les nuisances qu'elle peut craindre (bruits, vibrations, pollution, dégradation de la maison), mais aussi les conséquences sur la santé physique et psychologique des occupants, ce qui entraîne une perte de qualité de vie et un préjudice exceptionnel.

Comment ce préjudice pourra-t-il être indemnisé, une expropriation leur permettant de se reconstruire ailleurs est-elle envisageable.

Elle pense que tous les chemins qu'elles empruntent actuellement autour de sa maison seront fermés et demande si un accès est prévu pour aller vers le village des Chirons ?

Elle souhaite des précisions sur la durée des travaux et s'il vont également avoir lieu la nuit .
Où sera la zone de stockage et où passeront les camions et engins de chantiers pendant les travaux?

Elle demande une solution qui pourrait leur convenir sans détruire leur vie .

Le porteur de projet répond que de manière générale, les impacts sur cette propriété sont appréhendés et les mesures de réduction des impacts mises en œuvre : désenclavement des voies communales et des chemins ruraux, protections acoustiques, absences de travaux de nuit, circulation des engins dans la zone de chantier.

Cependant, il n'est pas prévu d'indemnisation de préjudices, particulièrement difficiles à caractériser et appréhender.

Par conséquent, compte tenu de la grande proximité de l'habitation avec le projet routier, le maître d'ouvrage reste ouvert à l'idée de permettre à cette famille de se reconstruire ailleurs et propose d'engager avec elle des négociations en vue d'une acquisition amiable.

Si le porteur de projet déclare avoir appréhendé les impacts négatifs sur la propriété de M. et Mme Sauvage et avoir prévu les mesures nécessaires pour y remédier, il en reconnaît la proximité avec le projet routier, étant précisé que cette propriété est actuellement localisée à la fois dans le périmètre d'inconstructibilité tel qu'il est défini par l'article L111-6 du code de l'urbanisme, mais aussi dans un secteur où les niveaux sonores sont tels qu'il faut intégrer, dans les normes de constructions, des prescriptions techniques particulières destinées à réduire ce niveau sonore.

Compte tenu de ces conditions, le maître d'ouvrage propose d'engager auprès cette famille des négociations en vue d'une acquisition amiable ; le commissaire-enquêteur considère qu'il répond ainsi favorablement à leur demande.

2) M. Jean Huet représentant les sociétés Raymond Iribaneux et fils ainsi que Sablières de Goux(filiales groupe IRBARREN)

M. Huet constate qu'une zone privilégiée pour la recherche d'une sécurisation foncière recouvre une partie des parcelles qui leur appartiennent (33 à Raymond Iribarren et fils), ou sur les quelles ils ont un contrat de fortage (31) .(voir plan)

Cette dernière parcelle a fait l'objet de versements pécuniaires anticipés au propriétaire bien qu'elle ne soit pas exploitée à ce jour. Ces parcelles sont incluses dans une autorisation préfectorale d'exploitation de carrière jusqu'en 2037. A moins d'un accord ultérieur avec le maître d'oeuvre du projet, ils ne sont pas favorables à l'abandon de ces parcelles .

De même pour les parcelles ZB 234 et 235 de Mazerolles sur lesquelles ils ont également un contrat de fortage signé avec le propriétaire avec versements anticipés .Ils n'ont vu aucune proposition de compensation financière ou autre destinée aux exploitants bénéficiant d'un contrat de fortage dans le dossier soumis à enquête . Ils font remarquer qu'ils n'ont pas été contactés par la DREAL ou le concepteur du projet qui impacte leurs exploitations et leurs projets. Ils sont inquiets de constater que leur activité n'est pas davantage prise en considération

Le projet de déviation impacte des carrières en exploitation ou des terrains ayant fait l'objet de contrat de fortage dans le but d'une exploitation à terme. Dans les 2 cas, le maître d'ouvrage engagera avec les

propriétaires et exploitants de ces sites une étude pour évaluer l'impact économique du projet et les indemniser à hauteur des préjudices.

Seuls les propriétaires et exploitants qui bénéficient d'un droit réel (autorisations administratives en matière d'installations classées pour l'environnement ou contrats de forrage) pourront bénéficier d'une indemnisation

Le commissaire-enquêteur considère que le porteur de projet démontre une attention particulière à ce secteur d'activité en distinguant bien les exploitations effectives et les contrats de forrage . Il annonce ainsi un principe d'indemnisation clair qui devrait rassurer M. Huet, en précisant également que l'indemnisation sera fixée à hauteur des préjudices .

3)La ferme de la bayauderie

Marie et Pierre-Jean Clerc associés exploitants EARL ferme de la Fayauderie
Bénédicte et François Clerc propriétaire et salarié ferme de la Fayauderie

- **présentation de l'entreprise** : l'exploitation agricole est certifiée bio depuis 20 ans sur une surface de 108 ha de SAU , de 50 ha de céréales pour les animaux de la ferme, 58 ha de prairies consacrées au foin et paturage

Trois productions cohabitent :

- 20 vaches laitières soit 100 000 l lait transformée sur place dans une fromagerie agréée

- 180 brebis pour production viande d' agneau

- 10 000 volailles (poulets pintades canards oies) élevées en plein air et abattues sur place

Ils commercialisent 100% de leur production en vente directe soit 40% dans le magasin à la ferme, et 60% dans les magasins bio aussi PMS, AMAP cantines scolaires et restaurants ...

Le CA annuel est de 500 000 euros.

- **l'emploi**

- Marie et Pierre-Jean Clerc sont les 2 associés de la ferme .

- Bénédicte et François Clerc sont salariés à plein temps en vue de la transmission de l'exploitation

- Il y a 2 salariés à temps partiel soit au total 5 actifs à temps plein

Dans le cas où la surface de l'exploitation ne serait pas compensée et s'il faut envisager le départ de salariés , quelles mesures d'accompagnement et de reconversion seront proposées ?

- **Alimentation des animaux et certification biologique**

Une diminution de surface entraînera

- l'achat inévitable de bio avec un surcoût (prix du blé conventionnel 160 euros la tonne , prix du blé bio 350 euros, la tonne)

- la remise en cause de la certification bio par ECOCERT car il faut respecter une surface minimum par rapport au nombre d'animaux .

- la même règle s'applique dans le cadre des primes PAC notamment ICHN

- si l'on diminue le cheptel , le maintien des emplois sera mis en cause

- **Accès du matériel agricole en CUMA**

La majorité du matériel est en CUMA à Persac. Il est impossible avec du gros matériel de traverser Lussac et de tourner au feu rouge vers Persac pour les membres de la CUMA.

La voie rapide est-elle accessible aux véhicules agricoles lents avec du matériel tracté?

Pourquoi ne pas aménager un accès sous le viaduc de l'âge ?

- **Accès piétons et voitures**

Une meilleure circulation par la voie rapide facilite l'accès à la ferme mais l'accès n'est pas adapté aux marcheurs ou aux vélos : il faudrait un tunnel ou un pont sur ou sous la voie rapide pour permettre l'accès à Lussac pour les piétons, les vélos ou les voitures des riverains de la Fayauderie ou de l'âge .

Jusqu'à maintenant le seul moyen de traverser la RN 147 au moment des vacances, est de prendre le feu rouge par la route de Persac. Sera-t-il possible d'accéder au rond-point lorsque la circulation cumulée de Lussac et de la voie rapide arrive à ce moment là ?

- **Devenir des parcelles impactées**

- les parcelles 1-2-3 côté ferme ; ces trois parties restantes sont de forme et de taille inadaptée aux matériels utilisés aujourd'hui . De plus n'étant pas mitoyennes avec d'autres parcelles, elles sont inexploitable sans aménagement foncier.
- parcelle 1 côté Lussac (exploitation difficile par sa forme)
- parcelle 2 côté Lussac (zone à urbaniser dans le PLU mais pas d'accès direct)
- parcelle 3 côté Lussac (fort dénivelé – grosse partie boisée - long parcours pour y accéder)

Donc des 3 parcelles , il en reste 6 inutilisables (voir plan)

- **Si aménagement foncier**

Les parcelles échangées ne seront pas forcément certifiées bio . Le temps de la conversion, il faudra acheter foin et céréales bio : qui prendra en charge le surcoût ?

Les parcelles existantes sont clôturées: il faudra prévoir leur prise en charge .

- **pendant la durée des travaux**

Les travaux vont créer des désagréments pour l'entreprise : perte de surface de pâturage, mais aussi l'accès de la clientèle sera difficile (40% production vendue à la ferme)

Il faut prévoir de faciliter l'accès des clients

- **comptage des véhicules**

Le comptage fait en février 2018 sur le chemin de la Fayauderie n'est pas représentatif car c'est le mois le plus bas en terme de fréquentation de la clientèle

- **conséquences sur la vie privée**

L'accès du chemin de la Fayauderie directement sur le rond-point ne permettra plus aux enfants de Pierre-Jean et Marie Clerc d'aller à l'école en vélo ni chez leurs grands parents . Il faut un pont ou un tunnel pour résoudre ce problème (voir plus-haut)

Bénédicte et François Clerc utilisent chacun un véhicule 2 fois par jour pour se rendre à la ferme .

L'obligation de rattraper la nationale au niveau du feu rouge et d'accéder à la ferme par le rond-point entraîne une augmentation de l' usure de la voiture et de consommation de carburant

L'enquête publique fait apparaître plusieurs interrogations sur l'accessibilité de la ferme pour les clients, sur la perte de surface exploitée au bénéfice du projet, sur la circulation du matériel agricole et sur les conditions d'accès pendant les travaux pour la poursuite de l'activité agricole.

Cette exploitation agricole, impactée par le projet, retient toute l'attention du maître d'ouvrage. L'objectif du maître d'ouvrage est bien de permettre à l'exploitant de poursuivre son activité durant les travaux mais aussi une fois la déviation construite.

Pour cela, le maintien des accès pendant les travaux sera étudié en concertation avec l'exploitant (modalités pratiques, signalétique temporaire...).

En phase d'exploitation, les conditions d'accès à la Fayauderie par le giratoire Est de raccordement à la RN147 seront facilités et sécurisés pour les déplacements des usagers locaux et ceux venant de Poitiers ou Limoges.

S'agissant des cheminements des piétons et cycles, le maître d'ouvrage propose d'étudier la faisabilité d'un ouvrage à profil réduit pour rétablir le chemin rural de Lussac menant à la Fayauderie.

Dans le cas d'un aménagement foncier, l'échange de parcelles sera recherché pour optimiser les conditions d'exploitation de la ferme. Les préjudices liés aux acquisitions foncières seront indemnisés dans le cadre des protocoles d'indemnisation.

Le commissaire-enquêteur considère que le porteur de projet reconnaît la situation particulière de cette exploitation et s'engage à mettre en oeuvre toutes les mesures nécessaires à la poursuite de l'activité pendant les travaux, mais aussi après la mise en service de cette voie express.

Il envisage ainsi des mesures en matière d'accessibilité à la ferme pendant les travaux, et en phase d'exploitation, ou en matière de cheminement doux. Il rappelle la mise en place d'un aménagement foncier favorisant l'échange de parcelles agricoles. Enfin, il pose le principe d'une indemnisation des préjudices liés aux acquisitions foncières. Mais, il n'aborde pas le problème des pertes d'exploitation que craignent ces agriculteurs.

Aussi, il me semble qu'une étude pour évaluer l'impact économique du projet sur leurs conditions d'exploitation et qu'un principe d'indemnisation à hauteur des préjudices pourraient être envisagés comme pour les carrières.

6) renseignements complémentaires

- Courrier du 22 septembre 2017 de la Communauté de commune Vienne et Gartempe portant avis favorable sur le projet de déviation de Lussac-les-Châteaux
- Délibération du 1er septembre 2017 du conseil municipal de Lussac-les-Châteaux portant avis favorable sur le dossier d'étude d'impact relatif au projet de déviation de Lussac-les-Châteaux
- Délibération du 18 septembre 2017 du conseil municipal de Mazerolles portant avis favorable sur le dossier d'étude d'impact relatif au projet de déviation de Lussac-les-Châteaux
- Délibération du 12 septembre 2017 du conseil municipal de Gouex portant avis favorable sur le dossier d'étude d'impact relatif au projet de déviation de Lussac-les-Châteaux, mais **demande le rétablissement du chemin rural de Queaux à Lussac et du chemin de randonnée « le goberté »**
- Délibération du 28 novembre 2017 du conseil municipal de Civaux portant avis favorable sur le dossier d'étude d'impact relatif au projet de déviation de Lussac-les-Châteaux
- Délibération du 19 octobre 2017 du conseil municipal de Persac portant avis favorable sur le dossier d'étude d'impact relatif au projet de déviation de Lussac-les-Châteaux et **approuvant le projet de rétablissement de la liaison communale et la réalisation attendue de la déviation**.
- Délibération du 16 novembre 2017 de la commission permanente du département de la Vienne autorisant le président du conseil départemental à donner son accord aux principes de rétablissement des routes départementales, de répartition des charges liées aux ouvrages et de déclassement de la RN 147 déviée.
- Avis de la DGFIP du 05 septembre 2017 sur évaluation sommaire et globale de l'emprise routière Lussac-les-Châteaux, Civaux, Mazerolles, Persac et Gouex.
- Avis de la Chambre d'agriculture du 10 octobre 2017 qui demande :

- Délibération du 19 octobre 2017 du conseil municipal de Persac portant avis favorable sur le dossier d'étude d'impact relatif au projet de déviation de Lussac-les-Châteaux et **approuvant le projet de rétablissement de la liaison communale et la réalisation attendue de la déviation**.
- Délibération du 16 novembre 2017 de la commission permanente du département de la Vienne autorisant le président du conseil départemental à donner son accord aux principes de rétablissement des routes départementales, de répartition des charges liées aux ouvrages et de déclassement de la RN 147 déviée.
- Avis de la DGFIP du 05 septembre 2017 sur évaluation sommaire et globale de l'emprise routière Lussac-les-Châteaux, Civaux, Mazerolles, Persac et Goux.
- Avis de la Chambre d'agriculture du 10 octobre 2017 qui demande :
 1. la mise en place de réserves foncière en partenariat avec la SAFER
 2. la mise en place d'une procédure d'aménagement foncier
 3. l'homogénéité de traitements des propriétaires et exploitants agricoles quelque soit le projet
 4. des précisions sur les mesures compensatoires pour l'agriculture et la sylviculture
 5. la limitation des zones de dépôts et l'anticipation de leur localisation en concertation avec les propriétaires et exploitants agricoles
 6. la présentation de l'impact de l'ouvrage sur les réseaux
 7. la prise en compte des caractéristiques des engins agricoles pour le rétablissement des voiries
 8. la vigilance sur les éventuelles écoulement d'eaux vers les parcelles agricoles riveraines

Fait à Poitiers, le 25 juillet 2018
le commissaire-enquêteur
Danielle DENIZET



Enquête publique unique préalable

- à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Lussac-les-Châteaux - RN 147- sur le territoire de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles, Persac, Goux et Civaux portée par l'Etat
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles et Civaux.
- au classement en route express de la déviation nouvellement créée

CONCLUSIONS ET AVIS

L'arrêté préfectoral n° 2018-DCPPAT/BE-070 en date du 17 avril 2018 prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique préalable :

- à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Lussac-les-Châteaux - RN 147 - sur le territoire de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles, Persac, Goux et Civaux portée par l'Etat
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles et Civaux.
- au classement en route express de la déviation nouvellement créée

Le projet soumis à l'enquête s'inscrit dans un contexte global de réaménagement de la RN 147 dans le cadre du contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Il se limite au cas particulier à la réalisation de la déviation de Lussac-les-Châteaux et de Mazerolles .

La RN147 qui relie les villes de Poitiers et Limoges, est également un axe de desserte locale ainsi qu' un itinéraire de convois exceptionnels. Le trafic supporté sur cette section est de l'ordre de 10 000 véhicules/jour dont 16 à 17% de poids lourds .

Les dysfonctionnements relevés le long de cette section de la RN 147 caractérisée par une accidentologie élevée, la présence de nombreux accès riverains, la traversée urbaine de Lussac-les-Châteaux inadaptée au passage de poids lourds ont conduit au lancement des études d'opportunité et des études préalables sur la base de la variable préférentielle VJLGV à 2 fois 1 voie avec des créneaux de dépassement, approuvé par décision ministérielle du 11 janvier 2017.

Le déroulement de l'enquête publique

En qualité de commissaire-enquêteur, je déclare :

- 1 - Que la procédure d'enquête publique a été conforme aux dispositions de l'arrêté pris par Madame la préfète de la Vienne en date du 17 avril 2018 sur une période de trente trois jours consécutifs du vendredi 18 mai à 9 heures au mardi 19 juin 2018 à 17h .
- 2 - Que les publications dans les deux journaux ont été réalisées conformément aux prescriptions de l'arrêté de mise à l'enquête publique (les 2 mai et 22 mai 2018).
- 3 - Que les affichages en mairie (certifiés par chacun des maires) et sur site (vérifiés par huissier) ont bien été réalisés
- 4 - Que les dossiers mis à la disposition du public en mairies et en préfecture du vendredi 18 mai à 9 heures au mardi 19 juin 2018 à 17h sont clairs et complets .
- 5 - Que la notice explicative de présentation permet à toute personne de bien comprendre l'utilité publique de l'opération et de situer les emplacements réservés nécessaires à sa réalisation ;
- 6 - Que les registres d'enquête d'utilité publique ont été mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête;
- 7 - Que j'ai tenu les 4 permanences prévues et que je n'ai constaté aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.
- 8 - Que l'information et la participation du public ont donc été respectées.
- 9 - Que j'ai présenté le procès-verbal de synthèse des observations du public le 25 juin 2018 à la maîtrise d'ouvrage qui m'a transmis un mémoire en réponse le 13 juillet 2018.
- 10 - Que, compte tenu de la complexité du dossier et du retard annoncé de la communication des éléments de réponse, j'ai sollicité par courrier du 5 juillet 2018 adressé au président du tribunal administratif de Poitiers, un report de la remise du rapport et des conclusions au 26 juillet, ce qu'il m'a accordé par courrier du 9 juillet 2018.

Conclusions et avis sur la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Lussac-les-Châteaux - RN 147- sur le territoire de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles, Persac, Goux et Civaux portée par l'Etat

J'ai apprécié l'utilité publique de ce projet après avoir étudié l'ensemble du dossier mis à la disposition du public, les réponses apportées à mes questions par la DREAL Nouvelle Aquitaine, en sa qualité de maître d'ouvrage, les observations formulées par le public et enfin, celles que

j'ai pu faire lors de mes déplacements sur les sites proposés.

Ces différents éléments m'ont permis de me forger une opinion sur l'utilité publique du projet au regard de son opportunité, de la nécessité de délimiter les emplacements réservés nécessaires à sa réalisation et enfin de son bilan coût/avantage .

1- L'opportunité du projet est reconnue si le projet envisagé est justifié et répond à un besoin de la collectivité.

Le projet soumis à l'enquête s'inscrit dans un contexte global de réaménagement de la RN 147 dans le cadre du contrat de Plan Etat -Région 2015-2020. Il se limite au cas particulier à la réalisation de la déviation de Lussac-les-Châteaux et de Mazerolles .

J'analyserai successivement l'opportunité du principe de la déviation, de son tracé, de sa structure ainsi que l'opportunité du choix de rétablissements des liaisons interrompues par ce tracé.

a) l'opportunité du principe de la déviation

L'analyse de l'accidentologie sur ce tronçon de la RN147 présentée dans la notice explicative me conduit à penser que le contournement des communes de Mazerolles et de Lussac-les-Châteaux présente un caractère de priorité absolue dans la mesure où il est établi que le taux de gravité (tués sur 100 accidents) s'élève à 0,67 sur cette section alors qu'il est égal à 0,14 sur les RN au niveau national. Il me paraît donc urgent de faire baisser ce taux par un nouveau tracé de la RN 147 qui serait en meilleure adéquation avec le contexte urbain, mais aussi les normes environnementales.

Le principe retenu de chaussées séparées sans accès riverains, hormis les trois points d'échange constitue, à mon sens, un élément fondamental dans la recherche de l'amélioration de la sécurité routière, dans la mesure les deux sens de circulation sont séparés de manière étanche et que les intersections sont ou neutralisées ou sécurisées par l'aménagement de ronds-points .

Pour moi, cette opération s'inscrit parfaitement dans les objectifs de sécurité routière

La qualité de vie des riverains constitue l'un des objectifs de cette opération . L'étude d'impact décrit, dans l'état initial du site, l'ensemble des nuisances actuellement supportées par les riverains en terme de bruits, de vibrations, de pollution atmosphérique. Des riverains se sont déplacés pour en témoigner. Ainsi, je confirme que le report d'une grande partie du trafic sur la déviation permettra aux habitants du centre-ville de Lussac-les-Châteaux de retrouver des conditions de vie acceptables.

Si l'amélioration du cadre de vie des riverains actuels de la RN 147 ne fait aucun doute, il est établi que cette voie express est tracée à proximité de certaines habitations, notamment dans le secteur de Chantegros et de l'Age. Bien que le contexte urbain soit totalement différent puisque l'on se situe, au cas particulier, près d'un hameau, il n'en demeure pas moins que certains habitants subiront une modification sensible de leur cadre de vie.

Pour ma part, j'estime que même si l'amélioration du cadre de vie général de l'ensemble de la population des communes traversées la RN147 sera effective, il y aura lieu de traiter les

sections de la voie express qui se situent à proximité d'habitation avec une attention particulière.

Les engagements pris par le porteur de projet quant au simple respect des normes réglementaires ne peuvent constituer humainement la seule réponse aux interrogations des habitants des secteurs concernés .

b) l'opportunité du tracé de la déviation

La déviation, destinée à contourner au plus près les agglomérations de Mazerolles et Lussac-les-Châteaux, emprunte la partie sud du territoire de Mazerolles pour revenir vers le giratoire existant desservant le centre-ville de Lussac et la route départementale RD 727b en direction du Montmorillonais .

Ce tracé ne me semble pas devoir être remis en cause, dès lors que cette jonction de la déviation avec le noeud d'échange existant permet de récupérer le trafic d'échanges avec la RD 727b en direction de Montmorillon, et le trafic local de desserte du centre-bourg ; il préserve ainsi l'activité économique de chacun de ces bourgs, en évitant leur enclavement, étant précisé que des projets précis sont en cours de réalisation dans chacun de ces bourgs (création d' école de cuisine « Robuchon » à Montmorillon et qualification de Lussac-les-Châteaux comme ville-étape).

Un prolongement de la déviation vers la route de Limoges (maison neuve) ne permettrait pas d'éviter certains hameaux (lieux-dits des Chirons, les Ors et les Aubrières), une carrière en exploitation à Persac et entraînerait une nouvelle fragmentation du paysage agricole .

Enfin, ce tracé serait de nature à augmenter le coût de l'opération par un allongement de son linéaire.

Ces raisons me conduisent à penser que le tracé de la déviation présenté à l'enquête publique est adapté au contexte géographique, économique et urbain.

c) l'opportunité de la structure de la déviation

Le porteur de projet admet qu'à terme la mise à 2x2 voies de la RN 147 est envisageable.

Pourtant l'ensemble de la structure de la voie express sera calibré en 2x1 voies avec 2 créneaux de dépassement et les ouvrages d'art courants ou non seront construits en adéquation avec les dimensions actuelles de cette voie.

Il me semble que l'anticipation d'un calibrage des ouvrages d'art en prévision d'une mise à 2x2 voies est une proposition qui mérite d'être étudiée sérieusement, ce qui à terme présenterait un avantage économique et financier certain .

Néanmoins, l'opportunité immédiate de la réalisation de la voie express dans la configuration qui vient d'être mise à l'enquête ne me paraît pas devoir être remise en cause, compte tenu de l'urgence avec laquelle il y a lieu de remédier aux problèmes de sécurité routière et au problème de dégradation des conditions de vie des riverains actuels de la RN 147 .

d) l'opportunité du choix de rétablissements des liaisons interrompues par ce tracé.

Le porteur de projet s'est engagé à rétablir l'ensemble des voies adjacentes à la déviation ; il a ainsi présenté dans le dossier soumis à l'enquête différents plans où sont représentés et localisés les voies de rétablissement ainsi que les différents ouvrages d'art assurant la continuité des liaisons.

Les observations du public ont conduit le porteur de projet à revoir certains des aménagements comme suit :

1. l'ajout d'un ouvrage à profil réduit pour les piétons et cycles sur le chemin rural de Lussac menant à la Fayauderie,
2. la suppression de la section prévue entre le chemin rural de Bagneux et le hameau des Chirons et le rétablissement de cette liaison par une nouvelle voie à créer le long de la future RN, entre le chemin rural de Bagneux et la VC n°4,
3. la suppression du rétablissement de la desserte de la maison du Petit Age qui est déjà désenclavée par le chemin rural qui mène de la Baronnerie au Petit Age,
4. le rétablissement du chemin rural de Mauillant sous le viaduc de la Vienne.

Dans ces conditions, et compte tenu de l'attitude d'écoute adoptée par le porteur de projet dans ce domaine, il paraît assuré que les liaisons existantes seront rétablies dans les meilleures conditions et en concertation avec le public, alors même qu'il peut rester un doute sur certains chemins d'exploitation dans la commune de Gouex.

Dans ces conditions, j'en conclus qu'aucun élément ne permet de remettre en cause l'opportunité du projet qui répond à la fois à un besoin de sécurité routière et à l'objectif de l'amélioration du cadre de vie de la population locale, même si quelques habitants subiront un changement sensible de leur cadre de vie .

2- La nécessité de l'emprise foncière est avérée si le maître d'ouvrage ne dispose pas des terrains nécessaires à la réalisation de son projet et qu'il n'a pas la possibilité d'acheter ces terrains à l'amiable dans des délais rapprochés.

Cette emprise comprend les entrées en terre du projet, les ouvrages hydrauliques et acoustiques ainsi qu'un espace tampon de 10 à 15 m permettant d'intégrer les zones de travaux. L'emprise présente une superficie totale de 70 ha correspondant à 5 ha de carrières en exploitation, 15 ha de bois et 50 ha de terres agricoles .

En l'espèce, le projet porte sur la création d'une voie express dont le tracé a été défini précisément, le choix des terrains s'oriente naturellement vers les terrains limitrophes appartenant à des propriétaires privés . Dès lors, c'est à juste titre que le porteur de projet demande l'inscription d'emplacements réservés à son bénéfice dans les dossiers de mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes concernées afin de limiter les projets d'urbanisation dans cette emprise.

Dès lors, qu'il s'agisse de l'aménagement de la voie express, des créneaux de dépassements, des points d'échanges, des ouvrages d'art ou des voies de rétablissement, mais aussi des travaux induits tels que l'aménagement des rétablissements et la création des bassins d'assainissement, les caractéristiques principales de ces ouvrages ont été détaillées dans la notice explicative ainsi que sur le plan général des travaux .

C'est donc en fonction de ces caractéristiques que la délimitation des terrains soumis à emprise a été calculée, étant précisé qu'une enquête parcellaire ultérieure, lancée lors de la phase définitive du projet, permettra d'identifier les propriétaires et de délimiter précisément les parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération.

En conclusion, l'emprise foncière envisagée est nécessaire pour atteindre les

objectifs de la déviation des communes de Lussac-les-Châteaux et de Mazerolles . Les atteintes à la propriété privée ne sont pas excessives eu égard à l'intérêt que présente ce projet dont la réalisation répond au besoin de résoudre des problèmes actuels et présente ainsi un caractère d'urgence.

3 - Le bilan coût-avantage permet de mettre en balance les dépenses de construction, d'exploitation et de maintenance du projet avec les externalités positives et négatives qu' il suscitera pour les utilisateurs et riverains .

En l'espèce, il s'agit de déterminer si les inconvénients d'ordre social, économique ou écologique induits par cette opération ne sont pas excessifs par rapport aux avantages .

Le coût total du projet, évalué 94 080 000 € TTC, se décompose de la manière suivante :

- Travaux : 81 760 760 € TTC
- Acquisitions foncières : 1 500 000 €
- Etudes et direction de travaux : 5 686 000 € TTC
- Aménagements d'environnement : 5 133 240 € TTC

L'opération, inscrite au contrat Plan Etat-Région 2015-2020 est financée par l'Etat à hauteur de 33M euros, par le Conseil départemental à hauteur de 35M euros et le Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine pour 26M euros .

Bien qu'élevé, le montant des dépenses ne me paraît pas exorbitant et reste adapté à la nature des travaux qui comprennent non seulement la construction d'une nouvelle voie sur environ 8 km, mais aussi l'aménagement de trois carrefours giratoires, la création d'ouvrages d'art dont trois viaducs, ainsi que les travaux induits par la déviation comme la création des voies de rétablissement et les ouvrages destinées à l'assainissement hydraulique de la plateforme routière. Le porteur de projet a, également compris dans le coût de l'opération, une somme affectée aux aménagements de l'environnement avec l'objectif d'intégrer cette nouvelle structure dans le paysage traversé.

Si le projet répond bien à un besoin de sécurité routière et à l'objectif de l'amélioration du cadre de vie de la population locale, qui aboutira à une opération d'utilité publique et d'intérêt général, il n'en demeure pas moins que la déviation traversera des zones sur lesquelles les impacts bien qu'identifiés précisément dans le cadre de cette enquête devront être maîtrisés.

J'ai ainsi constaté que le maître d'ouvrage avait bien pris en compte les remarques de l'Autorité environnementale dans son avis du 21/02/2018 sur la qualité de l'étude d'impact et adapté son projet en conséquence.

Néanmoins, il convient d'analyser le traitement qu'envisage d'appliquer le porteur de projet dans les zones où un impact négatif est pressenti .

a) près des zones d' habitation

Si l'amélioration du cadre de vie des riverains actuels de la RN 147 ne fait aucun doute, il est patent que la proximité de la déviation avec le secteur d'habitation de Chantegros va modifier sensiblement le cadre de vie de ses habitants.

Aussi, le projet prévoit-il, d'une part, des aménagements paysagers (rideau d'arbustes et d'arbres correctement agencé) destinés à intégrer cette voie express dans l'environnement et

d'autre part, des protections acoustiques (écrans et merlons) adaptées afin de ne pas dépasser les seuils réglementaires .

Le choix d'un revêtement de chaussée approprié pourrait, à mon sens, permettre également d'atténuer les nuisances sonores dues à cette infrastructure routière .

Cela dit, le bilan global de cette opération dans son contexte humain reste largement positif dans la mesure où le nombre de personnes qui bénéficieront d'une amélioration de leur cadre de vie est nettement supérieur au nombre de celles qui seront exposées à de nouvelles nuisances. Je considère, par ailleurs que si le porteur de projet a pris en compte cette situation en programmant des aménagements spéciaux, il lui appartiendra néanmoins d'accompagner et d'écouter ces habitants afin de leur préserver, à tout le moins, un cadre de vie apaisé.

b) au travers des zones économiques

Sont principalement concernées dans ces zones, les exploitations agricoles et les exploitations de carrière. L'emprise pressentie porte sur 50 ha de terres agricoles et sur 5 ha de carrières.

Je considère que la commission d'aménagement foncier sur un périmètre élargi aux communes de Civaux, Mazerolles, Goux, Lussac-les-Châteaux et Persac constitue une étape indispensable pour revoir l'aménagement foncier de ces territoires en concertation avec les personnes directement concernées .

En effet, cet aménagement foncier doit conduire 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 ainsi qu'à la programmation de travaux connexes .

La consommation d'espace agricole est certes importante, mais inévitable dans la mesure où l'on est en présence d'un tracé neuf en dehors des zones urbaines .

Le projet de déviation impacte des carrières en exploitation ou des terrains ayant fait l'objet de contrat de forage dans le but d'une exploitation à terme. La connaissance précise du tracé de la déviation pourra éventuellement permettre l'exploitation anticipée des zones pressenties. Cela dit le maître d'ouvrage engagera avec les propriétaires et exploitants de ces sites une étude pour évaluer l'impact économique du projet et les indemniser à hauteur des préjudices subis.

Ainsi, bien que le tracé de la déviation soit contraignant pour certaines exploitations (agricoles ou carrières), il est établi que le porteur de projet est prêt à analyser la situation de ces exploitants et à les indemniser, s'il y a lieu.

c) au travers des zones naturelles

Les enjeux environnementaux du projet ont fait l'objet d'une étude d'impact complète dont la qualité a fait l'objet d'un avis et de recommandations de la part de l'autorité environnementale.

Ces recommandations ont été bien prises en compte par le porteur de projet et intégrées dans le dossier soumis à enquête. Ainsi les mesures en faveur de l'environnement sont détaillées dans la notice explicative et permettent de bien comprendre les actions d'évitement,

de réduction ou de compensation, tout comme le plan général des travaux qui fait apparaître des zones privilégiées pour la recherche d'une sécurisation foncière dans le cadre de mesures compensatoires.

Ces éléments me conduisent à considérer que les enjeux environnementaux de cette opération ont bien été évalués et que le porteur de projet mettra en oeuvre les mesures nécessaires pour préserver les zones naturelles impactées par la déviation et limiter leur dégradation.

En conclusion, s'il est établi que le projet revêt des aspects contraignants en traversant des zones naturelles, des zones d'activité économique et en se situant près de zone faiblement peuplée, les préjudices semblent identifiés afin d'être réparés et éventuellement indemnisés.

En conclusion, toutes les opérations destinées à la création de la route express permettant de contourner les bourgs de Mazerolles et Lussac-les-Châteaux portées par ce projet me paraissent nécessaires pour atteindre les objectifs de sécurisation routière et d'amélioration du cadre de vie de la population locale.

Les atteintes à la propriété privée, pas plus que le coût financier de l'opération ou les impacts environnementaux ne me paraissent excessifs eu égard à l'intérêt que présente ce projet ; celui-ci répond au besoin de résoudre des problèmes bien présents et revêt ainsi un caractère d'urgence.

Dans ces conditions, j'émetts un avis favorable à la réalisation de la déviation de Lussac-les-Châteaux et de Mazerolles telle qu'elle est présentée dans le dossier d'enquête.

Je recommanderai toutefois :

- de veiller à la mise en place de la commission d'aménagement foncier sur un périmètre élargi aux communes de Civaux, Mazerolles, Goux, Lussac-les-Châteaux et Persac
- de porter une attention particulière au traitement des nuisances sonores des habitations situés à proximité immédiate de la nouvelle voie express

Conclusions et avis sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles et Civaux.

Cette enquête a été effectuée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui s'est déroulée du vendredi 18 mai à 9 heures au mardi 19 juin 2018 à 17h .

1- En ce qui concerne l'information du public, j'ai constaté en qualité de commissaire-enquêteur :

- Que le dossier de chacune des communes concernées était clair et complet.
- Que les plans de zonages avant et après mise en compatibilité étaient bien mis à la disposition du public.

- Que les modifications apportées étaient lisibles et compréhensibles.
- Que l'information et la participation du public ont donc été respectées.

2- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Civaux.

La commune de Civaux, dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 12 octobre 2017 est peu impactée par le projet de déviation dont l'accroche ouest se trouve à la limite communale avec Mazerolles au droit de la RN 147 actuelle.

Les modifications du PLU portent sur :

- un article de la zone A, exonérant le projet des règles concernant l'implantation des clôtures,
- la mise en place d'un emplacement réservé n°19 de 13 744 m² en zone agricole, permettant de sécuriser la disponibilité foncière nécessaire au projet,
- la réduction de 100 m de haies à protéger,
- la mise à jour du règlement graphique concernant les marges de recul d'inconstructibilité et de classement sonore de la RN147.

Le projet comprend également d'une façon générale la réalisation des dépôts temporaires et définitifs situés dans les emprises nécessaires aux travaux ainsi que la réalisation d'exhaussements et d'affouillements de sol.

En ce qui concerne la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Civaux, le commissaire-enquêteur déclare :

Que les modifications apportées au PLU sont mesurées et n'altèrent pas l'économie générale du document d'urbanisme

Que le projet qui passe essentiellement en zone agricole dans son ensemble est compatible avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les orientations d'aménagement et de programmations (OAP) de la commune de Civaux.

Que le règlement de la zone A prévoit les constructions et installations nécessaires aux services publics et ou d'intérêt collectif sous réserve d'une bonne intégration dans le site et qu'ainsi la création de cette route express entre bien dans cette catégorie et son aménagement est donc compatible avec les principes généraux d'occupation des sols.

Que le projet ne se situe pas sur le site classé Natura 2000 « Forêt et pelouses de Lussac

Que la suppression des haies à protéger sera compensée par la replantation de haies équivalentes,

Que la création d'un nouvel emplacement réservé n°19 de 13 744 m² en limite sud-est de la commune est justifié par la réalisation du giratoire amorçant le démarrage de la déviation.

Que la création d'un linéaire de route express implique la mise en place d'une marge de recul d'inconstructibilité de 100 m ainsi que d'un fuseau de nuisance sonore

En conséquence, je considère que rien ne s'oppose à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Civaux .

3- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Mazerolles.

La commune de Mazerolles, dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 26 septembre 2006 modifié en 2012 et 2013, est beaucoup plus concernée par ce projet qui contourne la ville par l'ouest et le sud. Les deux créneaux de dépassement sont situés sur cette commune :

- entre le Goberté et la limite communale avec Gouex, dans le sens Poitiers – Limoges,
- entre le Goberté et le Bois de Chenet dans le sens Limoges - Poitiers.

Le projet comprend également d'une façon générale la réalisation des dépôts temporaires et définitifs situés dans les emprises nécessaires aux travaux ainsi que la réalisation d'exhaussements et d'affouillements de sol et enfin la mise en place de nouvelles clôtures afin de clore les emprises.

La mise en compatibilité du PLU de Mazerolles ne concerne aucune modification de zonage. En revanche, elle implique :

- le déclassement de 46 709 m² d'espaces boisés classés, situés au niveau du Bois de Châtaignier et du bois des Renardières, soit une perte de 1,2% sur le total des EBC de la commune (381.9 ha).
- la création d'un emplacement réservé n°1 de 351 927 m², soit une perte de 1.6% sur la surface totale de la commune.
- la modification de certains articles du règlement concernant les zones A et N.
- la mise à jour du règlement graphique concernant les marges de recul d'inconstructibilité et de classement sonore de la RN147 (100m de part et d'autre de l'axe de la nouvelle route)

En ce qui concerne la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Mazerolles , le commissaire-enquêteur déclare :

Que les modifications apportées au PLU sont mesurées et n'altèrent pas l'économie générale du document d'urbanisme

Que le projet qui passe essentiellement en zone agricole et en zone naturelle est compatible avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les orientations d'aménagement et de programmations (OAP) de la commune de Mazerolles.

Que le règlement de la zone A et N prévoit les constructions et installations nécessaires aux services publics et ou d'intérêt collectif sous réserve d'une bonne intégration dans le site. La création de cette route express, comme la réalisation des rétablissements de voirie entrent bien dans cette catégorie et leur aménagement est donc bien compatible avec les principes généraux d'occupation des sols.

Que globalement, certains articles du règlement des zones A et N (2-8-11-13) seront clarifiés afin tenir compte des contraintes techniques des constructions liées au projet.

Que la création d'un nouvel emplacement réservé n°1 de 351 927 m² est justifié par le tracé de la voie express et que dès lors, le choix des emplacements réservés s'oriente naturellement vers les terrains limitrophes appartenant à des propriétaires privés ou non.

Que la réalisation du projet implique le déclassement de 46 709 m² d'EBC au niveau du bois de Châtaignier et du bois des Renaudières. Toutefois, le porteur de projet annonce que la surface définitive de l'emprise définitive sera vraisemblablement plus faible, et envisage des

restitutions ultérieures à la commune. Il s'engage également à préserver si possible les boisements et propose également un programme de replantation en continuité avec l'existant .

Que le porteur de projet entend limiter les atteintes écologiques par le classement de nouveaux EBC aux abords du projet et des reboisements en continuité des bois existants pour intégrer notamment le viaduc franchissant le Goberté dans son contexte paysager

Que les zones ZNIEFF de la commune ne sont pas concernées par l'emprise du projet.

Qu'un réseau d'assainissement pluvial séparatif et étanche avec bassins multifonction permettra de préserver la qualité des eaux souterraines et superficielles

Que l'incidence sur les carrières est limité car le projet consomme des surfaces en évitant une fragmentation des exploitations et que des indemnités seront versées en compensation du manque à gagner.

Que la création d' un linéaire de route express implique la mise en place d'une marge de recul d'inconstructibilité de 100 m ainsi que d'un fuseau de nuisance sonore

En conséquence, je considère que rien ne s'oppose à la mise en compatibilité du PLU de la commune Mazerolles .

3- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Lussac-les-Châteaux.

La commune de Lussac-les-Châteaux est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 21/01/2004, modifié le 15/12/2005 et 29/10/2010, révisé le 29/06/2017.

La nouvelle voie qui ne comporte qu'une seule voie de circulation dans chaque sens sur toute la traversée de la commune, contourne Lussac par le sud.

Deux points d'échanges sont prévus au centre et à l'est au niveau du raccordement de la déviation à la RN 147

La Vienne et le ruisseau des Ages sont franchis par deux viaducs à 2x1 voies.

Deux bassins d'assainissement sont prévus, ainsi qu'un système d'assainissement séparatif (eaux des bassins versants naturels et eaux de la plate-forme routière).

Ces travaux impliquent la réalisation d'affouillement et exhaussement de sol, d'ouvrages hydrauliques et de bassins, l'installation de clôtures.

Les adaptations du PLU de Lussac-les-Châteaux proposées visant à mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet de déviation de la RN 147, en vue de la déclaration d'utilité publique sont les suivantes :

- L'ER n°8 d'une surface totale de 279 710 m² est ajouté pour assurer la disponibilité foncière des terrains nécessaires au projet de déviation,
- L'ER n°1 de 10 500 m² au profit de la commune, sera réduit de 3 037 m² à son extrémité est.
- L'ER n°7 de 250 580 m² au profit de Réseau Ferré de France, sera réduit de 51 949 m²
- Le zonage 1AU Les Groges est réduit de 21 500 m² soit 75% de sa surface au profit du zonage A
- Les EBC, situés au niveau des bois de Mauvillant, sont déclassés sous l'ER n°8 dès lors que

les emprises du projet empiètent 11 715 m² d'EBC

- Les éléments linéaires à protéger sont retirés sous l'ER n°8

- La continuité des itinéraires de randonnées est assurée par les rétablissements des voiries prévues par le projet.

- la mise à jour du règlement graphique concernant les marges de recul d'inconstructibilité et de classement sonore de la RN147.

Des mesures environnementales (éviter, réduire et compenser) sont détaillées dans le dossier de mise en compatibilité du PLU avec notamment la création de nouveaux boisements au niveau des franchissements des vallées et de nouvelles mares .

En ce qui concerne la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Lussac-les-Châteaux , le commissaire-enquêteur déclare :

Que les modifications apportées au PLU restent mesurées et n'altèrent pas l'économie générale du document d'urbanisme

Que le projet intercepte de nombreux zonages (A-N-AU-1AU-UX)

Qu'ainsi la réservation d'un emplacement au bénéfice de la déviation, la création d'une marge de recul des constructions au delà de 100 m de la route express et la reconnaissance du fuseau de nuisance sonore s'appliquent sur 21 500 m² de la zone 1AU, réduisant ainsi sa superficie de 75%.

Que ces mêmes contraintes s'appliquent sur 11 700 m² de la zone UX réduisant sa superficie de 33%.

Que la création d'une marge de recul des constructions au delà de 100 m de la route express et la reconnaissance du fuseau de nuisance sonore s'appliquent sur 5700 m² de la zone AU, réduisant sa superficie de 7%,

Que si l'on peut considérer que les principes généraux de l'occupation des sols ne sont pas remis en cause pour les zones UX et AU, il n'en est pas de même pour la zone 1AU qu'il est proposé de reclasser en zone agricole . Toutefois et dès lors qu'il est établi que la perte de surfaces constructibles sera compensée lors de la prochaine élaboration du PLUi, que celui-ci devrait être arrêté fin 2018 pour être exécutoire en début d'année 2020, cette contrainte ne me paraît plus opposable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Lussac-les-Châteaux.

Que le conseil municipal a donné son accord par délibération du 10 novembre 2017 à la réduction de l'emplacement réservé n°1 pour la partie située dans l'emprise du projet de déviation

Que « SNCF réseau » a également donné son accord pour renoncer aux emplacements qui lui étaient réservés jusqu'alors pour le projet LGV Poitiers-Limoges dont la DUP a été annulée par le Conseil d'Etat en avril 2016 (courrier 10/10/2017 DTNA)

Que la création d'un nouvel emplacement réservé n°8 d'une surface totale de 279 710 m² est justifié par le tracé de la voie express et que dès lors, le choix des emplacements réservés s'oriente naturellement vers les terrains limitrophes appartenant à des propriétaires privés ou non.

Qu'un réseau d'assainissement pluvial séparatif et étanche avec bassins multifonction permettra de préserver la qualité des eaux souterraines et superficielles

Qu'aucune ZNIEFF, APPB et ZSC n'est touchée par ce projet

Que la réalisation du projet entraîne une diminution des EBC dans le secteur de Mauvillant pour une superficie de 11 715 m² mais que des EBC pourront être reclassés après réalisation du projet notamment au niveau du ruisseau des âges.

Que le porteur s'est engagé à rétablir la continuité des itinéraires de randonnée.

Que la création d'un linéaire de route express implique la mise en place d'une marge de recul d'inconstructibilité de 100 m ainsi que d'un fuseau de nuisance sonore

En conséquence, je considère que rien ne s'oppose à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Lussac-les-Châteaux .

Le commissaire-enquêteur émet donc un avis favorable au projet de mise en compatibilité des PLU des communes de Lussac-les-Châteaux, Mazerolles et Civaux nécessaires aux opérations d'aménagement dont il a reconnu l'intérêt général et l'utilité publique .

Conclusions et avis sur le classement en route express de la déviation nouvellement créée

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte également sur le classement de la déviation en voie express qui s'est déroulée du vendredi 18 mai à 9 heures au mardi 19 juin 2018 à 17h .

Pour tous les motifs rappelés précédemment, je déclare que l'information et la participation du public ont donc été respectées.

Le classement de la déviation en route express m'amène à analyser d'une part les caractéristiques de cette voie ainsi que les conditions de désenclavement des propriétés riveraines par une modification de leurs conditions d'accès à une voie publique et d'autre part à la répartition des compétences domaniales des collectivités .

1- Les caractéristiques de cette voie

La route express fait partie des routes à grande circulation qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire.

La vocation du contournement répond bien à cette définition, puisqu'il s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RN 147 reliant Poitiers et Limoges et qu'il a pour but le contournement des agglomérations de Mazerolles et Lussac-les-Châteaux .

Dès lors, les règles particulières en matière de police de la circulation s'appliquent à cette voie et notamment l'article L151-1 du code de la voirie routière qui ne rend ces routes express accessibles uniquement en des points aménagés à cet effet .

2- Les points d'échanges

La voie de contournement respecte cette obligation dès lors qu'elle est créée à partir d'un tracé neuf, hors agglomération et sans accès riverains mais que des points d'échanges sont aménagés à savoir :

- un premier giratoire à l'ouest, à l'intersection actuelle RN147 et RD 13 et du chemin rural,
- un second giratoire au centre à l'intersection de la RD 11(nord-sud), de la déviation (est-ouest) et de la desserte de la Barronnerie ;
- un troisième giratoire à l'est à l'intersection de la RN 147 (nord-sud) et de la RD 727B avec ensuite la desserte des lieux-dits la Fayauderie et l'Age .

Ces points d'échanges me semblent positionnés de manière cohérente sur le tracé de cette route et leurs accès facilités par la création de voies rabattues.

Dans ces conditions, les giratoires permettront tout à fait aux riverains de s'insérer dans la circulation dans les conditions optimales de sécurité routière, alors même que ceux-ci seront éventuellement amenés à parcourir quelques distances supplémentaires.

3- Les conditions de désenclavement des propriétés riveraines éventuellement concernées par une modification de leurs conditions d'accès à une voie publique

L'article L 151-3 du code de la voirie routière est respecté dans la mesure où les propriétés riveraines n'auront pas d'accès direct à la route, mais emprunteront les giratoires qu'ils rejoindront via des voies nouvelles rabattues. Le porteur de projet annonce ainsi la création d'environ 7 km de voie de rétablissement, répartis globalement en 5,9 km de tracé neuf et 1,1 km de recalibrage de routes existantes.

Des ouvrages d'art tels que des passages supérieurs ou inférieurs sont prévus afin d'assurer la continuité des routes communales.

Ces aménagements décrits précisément dans la notice explicative, constituent des engagements forts de la maîtrise d'ouvrage qui, par ailleurs dans son mémoire en réponse aux observations du public recueillies pendant l'enquête publique, s'est dite prête à retenir certaines propositions formulées par le public.

4- Les interdictions de circulation sur une route express

Elles peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules. Au cas particulier, les catégories visées sont les suivantes: piétons, cycles, cyclomoteurs, tracteurs et matériels agricoles .

Cette voie me paraît ainsi faire l'objet d'une limitation d'usage qui traduit la volonté d'assurer la sécurité routière, en évitant la cohabitation de véhicules à mobilité rapides avec des véhicules à mobilité plus lente voire des piétons .

5- L'instauration d'une zone inconstructible de 100 m de part et d'autre de la voie est bien respectée, elle fait l'objet d'une mise en compatibilité des PLU avec une concrétisation de

son emplacement sur les plans de zonage . Bien entendu, cette délimitation pourra évoluer à la marge lors de la réalisation définitive de cette voie express .

6- Les principes de classement et déclassement

L'ensemble de la voirie relève du domaine public avec des clés de répartition entre l'Etat, le département et les communes.

La déviation et la bretelle permettant le raccordement entre la RN 147 et le giratoire d'accroche relève de la compétence de l'Etat, s'agissant d'une route nationale, cette compétence me paraît conforme .

Le département aura la charge de l'ex RN 147 et des voies ou bretelles permettant de rétablir les routes départementales interceptées par la nouvelle voie de contournement.

Les rétablissements de voies communales interceptées par la voie de contournement iront dans le domaine public des communes concernées.

Cette répartition qui n'a soulevé aucune contestation tant de la part du public que de la part des élus , me semble tout à fait adaptée au maillage du réseau routier .

De même, la répartition des responsabilités et charges financières concernant les ouvrages d'art est clairement exposée dans le dossier soumis à l'enquête : le gestionnaire de la voie portée sera le propriétaire de l'ouvrage qui devra l'entretenir mis à part les passages inférieurs qui seront entretenus par l'Etat.

Ce partage des responsabilités n'a soulevé aucune objection et je considère qu'il ne comporte aucune anomalie qui serait de nature à remettre en cause ce classement et déclassement de voirie.

Dans ces conditions et pour les raisons exposées ci-dessus, j'émetts un avis favorable au classement de cette déviation en route express.

Fait à Poitiers, le 25 juillet 2018
le commissaire-enquêteur
Danielle Denizet



