



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
ET DE L'ÉNERGIE

*Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement de Poitou-Charentes*

*Service infrastructures et transports*

*Division maîtrise d'ouvrages*

**RN 149 – DEVIATION DE PARTHENAY**

**BILAN DE LA CONCERTATION**

**du 6 octobre 2015  
et  
du 22 octobre 2015**

Participants réunion du 6/10/2015	Mme ZAPLANA – sous préfète de Parthenay ; Mr JACOBSONNE – DDT79 ; Mr PAQUIER, Mr FAUCHARD, Mr MASSE – DREAL Poitou-Charentes Mme BRIDONNEAU – INGEROP Mesdames et Messieurs les maires et élus des quatre communes : Parthenay, Chatillon-sur-Thouet, Viennay, La Peyratte.
Participants réunion du 22/10/2015	Mme ZAPLANA – sous préfète de Parthenay ; Mr PAQUIER, Mr FAUCHARD, Mr MASSE – DREAL Poitou-Charentes Mme BRIDONNEAU – INGEROP Mesdames et Messieurs les représentants des associations.
Pièce jointe en annexe	- Le diaporama présenté en réunion le 6 octobre 2015 - invitations - communiqué de presse et article de journal

Cette concertation publique s'est déroulée en trois temps :

- une première réunion avec les élus des 4 communes, le 6 octobre 2015 (25 participants)
- une deuxième réunion avec le public, le 6 octobre 2015 (90 participants)
- une troisième avec les associations, le 22 octobre 2015 (voir feuille de présence jointe)

L'objet de ces réunions était de présenter les résultats des études sur les différents fuseaux envisageables, ayant abouti au choix d'un fuseau préférentiel validé lors du COPIL du 26 juin 2015, puis de recenser les questions et interrogations par rapport au projet.

En ouverture de séance de chaque concertation, Madame la sous-préfète de Parthenay rappelle l'objet de l'étude et l'ordre du jour. Il s'agit de mener les études « préalables » de la déviation de Parthenay, afin de réduire de 1000 m à 300 m le fuseau d'études existant, uniquement sur le contournement de l'agglomération de Parthenay (environ 12 km). Ce nouveau fuseau permettra ainsi d'allier le développement du territoire et la poursuite du projet routier de déviation de Parthenay.

A l'issue de la présentation du diaporama, faite par M. Fauchard (responsable d'opération routière à la DREAL) et Mme Bridonneau (bureau d'études Ingérop), l'ensemble des participants a été invité à faire part de ses questions ou de ses réactions.

Les tableaux, ci-après, reprennent les sujets abordés et les réponses apportées par séance :

**I. Réunion de concertation avec les maires et élus :**

<b>SUJETS ABORDÉS</b>	<b>RÉPONSES APPORTÉES</b>
RÉHABILITATION DE LA VOIE FERRÉE POITIERS – PARTHENAY	Cela fait partie des rétablissements envisagés à ce stade avec ceux de la voie ferrée Parthenay / Thouars et de la RD 134 (Gourgé) ; Il est indispensable que le projet préserve la possibilité de réouverture éventuelle de cette ligne.
CONSOMMATION EN SURFACE AGRICOLE DU PROJET	Elle n'est pas mesurable en l'état actuel des études, s'agissant uniquement de la définition d'un fuseau de 300 mètres. L'hypothèse de tracé en 2x1 voies permet d'estimer une emprise d'environ 35 mètres de larges (largeur de chaussée + terre plein central + bande d'arrêt d'urgence) sur une grande partie du tronçon.
DATE DE PRISE D'EFFET DE L'ARRÊTÉ MODIFICATIF DU FUSEAU BRESSUIRE / PARTHENAY	La prise en compte du fuseau de 300 m pour la déviation de Parthenay devra se faire par modification de l'arrêté préfectoral du 7 avril 2008. La modification portera sur le resserrement du fuseau à 300m sur la déviation de Parthenay et maintiendra le fuseau actuel de 1000m au nord de Parthenay et ce jusqu'à Bressuire.

	<p>L'objectif est de produire le nouvel arrêté modificatif accompagné de sa nouvelle carte, décrivant le fuseau modificatif, d'ici fin décembre 2015.</p> <p>La modification ne remettra pas en cause la durée de validité (10 ans) de l'arrêté actuel, soit jusqu'au 7 avril 2018.</p>
<p>RACCORDEMENT À LA DEUX-SEVRIENNE/RD 938 PROJET DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL 79</p>	<p>Ce projet se situe en dehors de l'aire d'étude du projet de la déviation de Parthenay, mais il reste d'actualité. D'ailleurs, il fera l'objet d'échange technique entre l'Etat et le conseil départemental dès que le projet sera plus avancé.</p>
<p>APRÈS AVRIL 2018, QUELLES ÉTAPES ?</p>	<p>Au-delà du 7 avril 2018, les projets de construction sur le fuseau (1000 m et 300 m) ne pourront plus faire l'objet d'un sursis à statuer de la part de la DREAL Poitou-Charentes.</p> <p>Si le projet de déviation est fortement exprimé par le territoire et ses acteurs et que des financements sont mis en place, de nouvelles études seront menées (dossier d'enquête publique afin de définir l'utilité publique du projet, pas avant 2019). Les collectivités devront donc veiller à maintenir la faisabilité du projet, par exemple en prenant en compte ce nouveau fuseau dans leurs documents d'urbanisme.</p> <p>Une étude d'opportunité d'itinéraires entre Bressuire et Poitiers devrait être engagée, tout en sachant que l'aménagement devra être étudié en plusieurs tronçons. Cette étude permettra de définir des solutions en adéquation avec les besoins du territoire et la sécurité de l'itinéraire .</p>
<p>LA DÉVIATION SERA-T-ELLE ABSORBÉE PAR L'URBANISATION À LONG TERME ?</p>	<p>L'urbanisation des années précédentes s'est faite de manière expansive. Aujourd'hui la politique de l'Etat sur l'aménagement et l'habitat, notamment par le biais des différents documents d'urbanisme (SCOT, PLU,...) vise plutôt à une maîtrise l'urbanisation.</p> <p>Des zones d'urbanisation et des niveaux de densification des communes sont définies et validées. Elles prennent en compte l'ensemble des paramètres que ce soit les infrastructures, les projets, l'environnement, les risques et la sociologie à diverses échéances.</p>
<p>CONNAÎT-ON LA SUPERFICIE DES ZONES HUMIDES IMPACTÉES ET QU'EST-IL PRÉVU POUR LES PROTÉGÉES ?</p>	<p>Dans le cadre de la mise à jour des documents d'urbanismes des communes, concernées par le projet, des investigations précises de détection et localisation de zones humides ont été menées. Les résultats de ces explorations permettent d'intégrer le plus en amont possible ces paramètres à prendre en compte pour le futur tracé.</p> <p>En l'état actuel du projet, il n'est pas possible de mesurer précisément la quantité de zones humides susceptibles d'être impactées. Dans la suite du projet, la démarche ERC (éviter, réduire et compenser) sera mise en œuvre. Les nouvelles études, visant à définir précisément le tracé à l'intérieur du fuseau de 300m, éviteront au maximum les zones humides. Pour celles qui n'auront pu être évitées totalement, des solutions techniques seront mises en places pour réduire au maximum les impacts.</p> <p>Si des impacts résiduels persistent et sont jugés significatifs, il sera mis en place des mesures de compensation (soit sur le bassin lui-même, soit en dehors du bassin sur des zones propices. Par exemple des rachats de terrain par l'Etat avec mise en place de baux environnementaux pour protéger et améliorer des zones humides fragiles pourraient être envisagés).</p> <p>Dans tous les cas, l'ensemble de ces mesures seront</p>

	présentées dans le dossier d'étude d'impact et le dossier d'incidences au titre de la loi sur l'eau, qui seront soumis aux procédures administratives réglementaires (avis de l'AE, enquête publique,...) conformément au code de l'environnement.
HABITATIONS POTENTIELLEMENT IMPACTÉES PAR LA DÉVIATION NOTAMMENT AU LIEU-DIT « LA BOULAIE »	Le fuseau évite au maximum les habitations. Au lieu-dit « La Boulaie » le franchissement de la RD 938 constitue un point dur. L'habitat étant diffus le long de cette route, l'étude a démontré que le tracé le moins impactant pourrait emprunter la coupure d'urbanisation existante. Dans le cadre de la poursuite du projet, il sera défini le nombre d'habitations nécessitant une acquisition par l'Etat. La position du maître d'ouvrage concernant les nuisances d'un tel projet pourrait l'amener à prévoir l'acquisition de plusieurs maisons sur le secteur, étant entendu que la mise en place d'écran acoustique ne supprime pas totalement la perception du bruit. Celui-ci permet de l'atténuer dans des proportions suffisantes pour respecter la réglementation. En tout état de cause, les études de conception à venir feront un point sur l'état initial des niveaux de bruit existants et donc des niveaux sonores actuels et futurs.

## II. Réunion de concertation avec le public :

<u>SUJETS ABORDÉS</u>	<u>RÉPONSES APPORTÉES</u>
DÉFINITION DU FUSEAU DE 1000 M ET DU FUTUR FUSEAU DE 300 M SUR LA PORTION DE LA DÉVIATION DE PARTHENAY	La définition du fuseau de 1000 mètres est issue des études réalisées entre 2006-2008 et a été formalisée dans l'arrêté du 7 avril 2008, auquel est adjoint la carte de situation du fuseau sur l'ensemble du tronçon Bressuire-Parthenay. Le nouveau fuseau de trois cents mètres se situe à l'intérieur du fuseau originel pour l'aire d'étude du présent projet, c'est à dire entre Viennay et La Peyratte. Pour l'autre portion Viennay – Bressuire, le fuseau de 1000 mètres est conservé en l'état sans modification. Pour rappel, l'arrêté préfectoral du 7 avril 2008 sera modifié pour prendre en compte le nouveau fuseau de 300 m au niveau de la déviation de Parthenay, mais conservera sa durée de validité initiale de 10 ans. Il sera caduque dès le 8 avril 2018.
QU'EN EST-IL DU PROJET DE 2X2 VOIES BRESSUIRE- PARTHENAY ?	Aménager ou moderniser un itinéraire consiste à apporter la meilleure réponse en termes de sécurité routière et de desserte de territoire, avec la prise en compte du coût, du niveau de trafic et des impacts du projet. L'aménagement routier de cet axe nécessite la mise en place d'études sur les partis d'aménagement les plus pertinents au regard des enjeux territoriaux et environnementaux. Il existe des réponses, toutefois le profil à 2x2 voies n'est pas systématique. Les projets routiers font appel à des calculs de mesures de leur rentabilité au travers d'une étude socio-économique.

<b>SUJETS ABORDÉS</b>	<b>RÉPONSES APPORTÉES</b>
<p>EN L'ABSENCE D'UNE DÉVIATION PROBLÈME DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE</p>	<p>La réalisation de déviation d'agglomération n'est pas la solution systématique pour tout l'itinéraire Bressuire-Parthenay-Poitiers.</p> <p>Il existe d'autres solutions techniques, par exemple des aménagements de zones trente en agglomération, pour renforcer la sécurité.</p> <p>Il est cependant avéré que les principales causes d'accident sont la vitesse, l'alcoolémie (et aussi les stupéfiants) par là-même, le comportement au volant. De plus, l'infrastructure est mise en cause dans moins d'un cas sur dix.</p> <p>La prévention et la sensibilisation constituent des outils privilégiés, avant la répression, par les pouvoirs publics.</p>
<p>QU'EST CE QU'UNE CONCERTATION ET POURQUOI ?</p>	<p>La concertation est un moment primordial dans le déroulement de la procédure de réalisation d'un projet routier.</p> <p>Celle-ci permet dans un premier temps de présenter les résultats des études et les premières décisions arrêtées lors des différents comités techniques et de pilotage. Puis dans un second temps de répondre aux interrogations, en donnant de la transparence et des explications. Suite aux concertations, de nouveaux éléments peuvent être pris en compte.</p> <p>Un bilan de cette concertation sera effectué par les services de la DREAL Poitou-Charentes. Celui-ci sera adressé au ministère de l'Ecologie, afin d'appuyer la demande d'obtention d'une décision ministérielle sur le fuseau retenu.</p> <p>Le diaporama présenté en séance et le bilan de cette concertation seront mis en ligne sur le site internet de la DREAL.</p> <p>L'objectif est de clore les concertations avant le démarrage de la période de réserve liée aux élections régionales de décembre 2015 (soit début novembre).</p>
<p>AVIS PERSONNEL D'UN PARTICIPANT</p>	<p>« <i>Le tracé Nord ne m'intéresse pas du tout, »</i></p> <p>Pas de réponse apportée, prise en compte de cette position personnelle. Il s'agit d'un projet collectif.</p>
<p>EMPRISE TOTALE DE LA DÉVIATION</p>	<p>A l'intérieur du fuseau de 300 m, on peut considérer qu'en moyenne l'emprise d'une 2x1 voies est de l'ordre de 35 mètres de large (intégrant les éléments techniques telles que remblais, terre plein central, bande d'arrêt d'urgence,...), sur une longueur d'environ 8,5 kilomètres.</p>
<p>MISE À DISPOSITION DES ÉLÉMENTS DU DIAPORAMA</p>	<p>Le diaporama projeté n'est pas suffisamment lisible et précis, notamment au niveau des cartes présentées.</p> <p>Le diaporama sera mis à disposition sur le site internet de la DREAL. La précision des cartes restera faible du fait que l'on est encore sur un fuseau et non sur un tracé définitif.</p>
<p>EST-IL PRÉVU UNE CONCERTATION AVEC LES ASSOCIATIONS ?</p>	<p>Effectivement, cette concertation avec les associations, qui était une demande du Préfet des Deux-Sèvres, sera organisée avant la fin du mois d'octobre 2015.</p>

SUJETS ABORDÉS	RÉPONSES APPORTÉES
<p>PASSAGE EN TRANCHEE COUVERTE AU LIEU-DIT « LA BOULAIE »</p>	<p>La solution technique à mettre en œuvre n'est pas finalisée, s'agissant d'un fuseau de trois cents mètres. La réalisation d'un passage en tranchée couverte au droit des habitations ne semble pas appropriée, mais pourra être étudiée. La réalisation d'écrans acoustiques ou autres dispositifs de protection sera étudiée ultérieurement dans le cadre du dossier d'étude d'impact.</p>
<p>MORCELLEMENT DES EXPLOITATIONS AGRICOLES</p>	<p>L'ensemble des exploitations a été identifiée par la chambre d'agriculture 79 dans le cadre de la réalisation de l'atlas agricole. Plusieurs d'entre elles pourraient être impactées suivant le fuseau retenu. Une procédure d'AFAP pourra être menée le moment venu par le Conseil Départemental 79. En tout état de cause, il appartiendra à chacun de faire part de ses remarques lors de l'enquête publique. Dès à présent, il est proposé aux personnes présentes de venir s'identifier en fin de la concertation auprès de nos services, en indiquant éventuellement leurs difficultés par rapport au projet.</p> <p>En fin de réunion, sont venus :</p> <p>Mr Royer – association « Sauvez Les Galizières », Mr Bernardeau – association « Gatine Environnement », Mr Pailler J-Marc, lieu-dit « La Gouvre » – exploitation BIO, Mr Pelletier Gilles, lieu-dit « Le Marclin » - exploitation agricole - défavorable au projet. Mr Fergeau, lieu-dit « Peyre moulinard », Mme Rambaud, lieu-dit « Le Chiron » - deux exploitations (jeunes agriculteurs)</p>
<p>QUELLES SONT LES DIFFÉRENTES ÉTAPES À VENIR ?</p>	<p>Une fois le projet de fuseau de 300 m validé, un arrêté modificatif de l'arrêté du 7 avril 2008 sera publié. Les étapes suivantes seraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la réalisation du dossier d'étude préalable et du dossier d'enquête publique (qui comprendra une étude d'impact et l'incidence Natura 2000)</li> <li>- puis au stade « Projet » la réalisation des dossiers réglementaires (loi sur l'eau, dérogation espèces protégées).</li> </ul> <p>Au minimum trois ans de procédures sont nécessaires à l'élaboration du dossier préalable à l'enquête publique, dès lors que la DREAL aura reçu la commande ministérielle de le mettre en œuvre. La procédure d'enquête publique nécessitera une nouvelle concertation publique au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme. Au terme de ces procédures, le projet pourrait être déclaré d'utilité publique. Préalablement à ces procédures, les financements devront être recherchés (Etat-région conseil départemental, collectivités et communes), au travers du prochain CPER (contrat de plan Etat-région).</p>
<p>POURQUOI LE PARAMÈTRE MILIEU HUMAIN EST PONDÉRÉ AU MÊME NIVEAU QUE LES AUTRES PARAMÈTRES ?</p>	<p>Chaque paramètre possède le même degré d'importance et il n'est pas envisageable de définir une hiérarchisation entre chaque paramètre. Il est important de noter qu'au travers du critère socio-économique », il y a la prise en compte de l'élément humain et de nombreux autres éléments tels que la sécurité routière, l'accidentologie, l'économie, l'agriculture et les coûts du projet)</p>

<b>SUJETS ABORDÉS</b>	<b>RÉPONSES APPORTÉES</b>
LE TRACÉ FINAL CORRESPOND À UN MIX DU TRACÉ NORD ET DU TRACÉ CENTRE C'EST UN TRACÉ N°4	Effectivement, le fuseau préférentiel retenu est le résultat de la combinaison d'une partie du tracé nord et du tracé centre. Ce tracé « N°4 » est apparu au fur et à mesure de l'avancement de l'analyse multi-critère, comme le tracé présentant le moins d'impact.

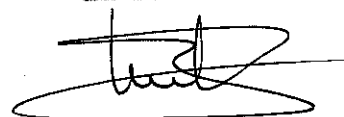
### **III. Réunion de concertation avec les associations :**

<b>SUJETS ABORDÉS</b>	<b>RÉPONSES APPORTÉES</b>
AVIS D'UN REPRÉSENTANT « SAUVEZ LES GALIZIÈRES »	« Ce projet constitue un gâchis de terres agricoles et d'argent public, pour un gain de 5 minutes. Les terres agricoles sont là pour produire de la nourriture et contribuer à capter les CO <sup>2</sup> . »  Pas de réponse apportée, prise en compte de cette position personnelle.
POURQUOI NE SOMMES NOUS PAS MIS AU COURANT DU PROJET PLUS TÔT ?	Les études ont été lancées en juillet 2013. La préfecture des Deux-Sèvres a décidé d'associer les collectivités au travers des comités de pilotage et des comités techniques préalablement à tout autre concertation. Ces études d'opportunité et non de faisabilité du projet ont permis de définir un fuseau de moindre contrainte de trois cents mètres. La concertation avec les associations a pour objet de présenter la démarche mise en œuvre et de prendre en note les diverses observations, craintes, opportunités ou difficultés non détectées.
ENJEUX CONSOMMATION TERRES AGRICOLES	Il s'agit en effet d'un enjeu sur ce projet au regard du nombre d'exploitations potentiellement touchées. Le recours à une procédure, longue, d'aménagement foncier agricole et forestier devra être étudiée.
PRISE EN COMPTE ET INDEMNISATION DES RIVERAINS (NOTAMMENT CEUX QUI NE SERONT PAS EXPULSÉS)	Chaque cas particulier sera étudié. Un processus de rachat par le biais de France Domaine ou par l'utilisation d'une procédure particulière est tout à fait envisageable par le maître d'ouvrage, y compris pour les habitations qui ne seraient pas impactées directement par le projet.
POURQUOI LE PARAMÈTRE MILIEU HUMAIN EST PONDÉRÉ AU MÊME NIVEAU QUE LES AUTRES PARAMÈTRES ?	Chaque paramètre possède le même degré d'importance et il n'est pas envisageable de définir une hiérarchisation entre chaque paramètre. Il est important de noter qu'au travers d'analyse « socio-économique », il y a la prise en compte de l'élément humain et de nombreux autres éléments tels que la sécurité routière, l'accidentologie, l'économie, l'agriculture et les coûts du projet).
EXISTENCE DE CORRIDORS, EN DEHORS ET À L'INTÉRIEUR DE L'AIRE D'ÉTUDE, IMPACTÉS PAR LE PROJET	L'existence de corridors et notamment d'une trame verte et bleu sur une dimension plus grande que celle de l'aire d'étude (ou longitudinalement dans l'aire d'étude) fait partie des éléments de biodiversité à prendre en compte. Dans le cadre de la poursuite du projet et d'une démarche de déclaration d'utilité publique du projet, il est évident que

SUJETS ABORDÉS	RÉPONSES APPORTÉES
	ces notions d'aires d'études du projet seront revues. Ainsi au travers de l'étude d'impact du projet, l'existence des corridors et de trames verte et bleue fera l'objet d'une attention toute particulière.
<p style="text-align: center;">COMPENSATION DES ZONES HUMIDES</p>	<p>Dans le cadre de la mise à jour des documents d'urbanismes des communes concernées par le projet, des investigations précises de détection et localisation de zones humides ont été menées. Les résultats de ces explorations permettent d'intégrer le plus en amont possible ces paramètres à prendre en compte pour le futur tracé.</p> <p>En l'état actuel du projet, il n'est pas possible de mesurer précisément la quantité de zones humides susceptibles d'être impactées. Dans la suite du projet, la démarche ERC (éviter, réduire et compenser) sera mise en œuvre. Les nouvelles études, visant à définir précisément le tracé à l'intérieur du fuseau de 300m, éviteront au maximum les zones humides. Pour celles qui n'auront pu être évitées totalement, des solutions techniques seront mises en places pour réduire au maximum les impacts. Si des impacts résiduels persistent et sont jugés significatifs, il sera mis en place des mesures de compensation (soit sur le bassin lui-même, soit en dehors du bassin sur des zones propices. Par exemple des rachats de terrain par l'Etat avec mise en place de baux environnementaux pour protéger et améliorer des zones humides fragiles pourraient être envisagés).</p> <p>Dans tous les cas ces mesures, devront être validées dans le cadres des étapes à venir, conformément au code de l'environnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réalisation du dossier d'étude préalable et du dossier d'enquête publique (qui comprendra une étude d'impact et l'incidence Natura 2000)</li> <li>- puis au stade « Projet », réalisation des dossiers réglementaires (loi sur l'eau, dérogation espèces protégées).</li> </ul>
<p style="text-align: center;">PERTE D'ACCÈS AUX PARCELLES AGRICOLES EXPLOITÉES</p>	<p>Un premier travail de recensement des exploitations agricoles a été fait par le biais de l'atlas agricole réalisé par la chambre d'agriculture des Deux-Sèvres. Il a confirmé la présence d'un fort maillage des exploitations et les risques de morcellement de celles-ci.</p> <p>Dans le cadre de la procédure d'AFAF, il sera important de prendre en compte les allongements de parcours, les aménagements parcellaires possibles, les zones d'élevage et moyen de transit des animaux. L'ensemble de ces éléments permettra de définir des niveaux de compensation agricole au regard des divers impacts.</p>
<p style="text-align: center;">TERRES AGRICOLES STOCKÉES PAR LA SAFER</p>	<p>La SAFER est déjà propriétaire de nombreux hectares de terres agricoles dans le secteur du projet. Ces surfaces pourront être utilisées dans le cadre de l'aménagement foncier.</p>

Établi à Poitiers le 10 novembre 2015

La Sous-Préfète



Cécile ZAPLANA