

**RN 147**

# **DEVIATION DE LUSSAC-LES-CHATEAUX**

*Concertation du 3 octobre au  
4 novembre 2016*

# **DOSSIER DE CONCERTATION**



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
AQUITAINE-LIMOUSIN-  
POITOU-CHARENTES

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>2</b>
<b>1. DECISIONS ET ORIENTATIONS RETENUES POUR LA DEVIATION DE LUSSAC-LES-CHATEAUX</b> .....	<b>3</b>
1.1. HISTORIQUE DU PROJET .....	3
1.2. ETUDES REALISEES .....	5
<b>2. ORGANISATION LA CONCERTATION PUBLIQUE</b> .....	<b>6</b>
2.1. OBJET DE LA CONCERTATION .....	6
2.2. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION .....	6
2.3. MODALITES DE LA CONCERTATION .....	6
<b>3. OBJECTIFS DU PROJET</b> .....	<b>7</b>
3.1. RN 147 EN TRAVERSEE ET A PROXIMITE DE LUSSAC-LES-CHATEAUX .....	7
3.2. OBJECTIFS DE LA DEVIATION DE LUSSAC-LES-CHATEAUX .....	14
<b>4. LES ENJEUX DU TERRITOIRE</b> .....	<b>15</b>
4.1. LES ENJEUX LIES AU MILIEU PHYSIQUE .....	15
4.2. LES ENJEUX LIES AU MILIEU HUMAIN ET AU CADRE DE VIE .....	18
4.3. LES ENJEUX LIES AU MILIEU NATUREL .....	22
4.4. LES ENJEUX LIES AU PAYSAGE ET AU PATRIMOINE .....	24
4.5. SYNTHESE DES ENJEUX .....	28
<b>5. LES VARIANTES ETUDIEES</b> .....	<b>29</b>
5.1. DEUX TRACES EN PLAN .....	32
5.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES (RETABLISSEMENTS ET PARTIS D'AMENAGEMENT) .....	32
<b>6. LA COMPARAISON MULTICRITERES DES VARIANTES</b> .....	<b>34</b>
6.1. METHODOLOGIE .....	34
6.2. USAGES ET FONCTIONNALITES .....	35
6.3. MILIEU HUMAIN ET CADRE DE VIE .....	39
6.4. MILIEU PHYSIQUE .....	42
6.5. MILIEU NATUREL .....	44
6.6. PAYSAGE, PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS .....	46
6.7. SYNTHESE .....	47
<b>7. LES PROCHAINES ETAPES</b> .....	<b>50</b>
7.1. BILAN DE LA CONCERTATION .....	50
7.2. CALENDRIER PREVISIONNEL .....	50
<b>GLOSSAIRE</b> .....	<b>51</b>

## Introduction

Ce document présente les objectifs et les caractéristiques essentielles de l'opération de déviation de la RN 147 à Lussac-les-Châteaux.

Après une présentation de l'historique du projet, de l'intérêt de la concertation et de ses modalités, ce dossier a pour but de synthétiser les résultats des études techniques qui ont été menées.

Le dossier de concertation rappelle ainsi les principaux enjeux du territoire, expose les objectifs du projet, en retrace les principales caractéristiques, ses coûts d'investissement et synthétise la comparaison des différentes variantes étudiées. Enfin, il évoque la variante préférentielle pressentie, c'est-à-dire celle qui permet de répondre au mieux aux besoins, contraintes et exigences fixés par le maître d'ouvrage.

En fin de document, le calendrier prévisionnel de l'opération est présenté.

# 1. Décisions et orientations retenues pour la déviation de Lussac-les-Châteaux

## 1.1. Historique du projet

**2006**

Décision ministérielle actant le tracé de la déviation de la RN 147 entre Lhonnaizé et Lussac-les-Châteaux

**2011**

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

**2011 - 2014**

Etudes préalables de l'opération de déviation de la RN 147 entre Lhonnaizé et Lussac-les-Châteaux intégrant l'évaluation socio-économique

**Mai 2015**

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

**2015**

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

**2016**

Concertation publique préalable au choix d'une variante préférentielle pressentie

**AIRE D'ETUDE**

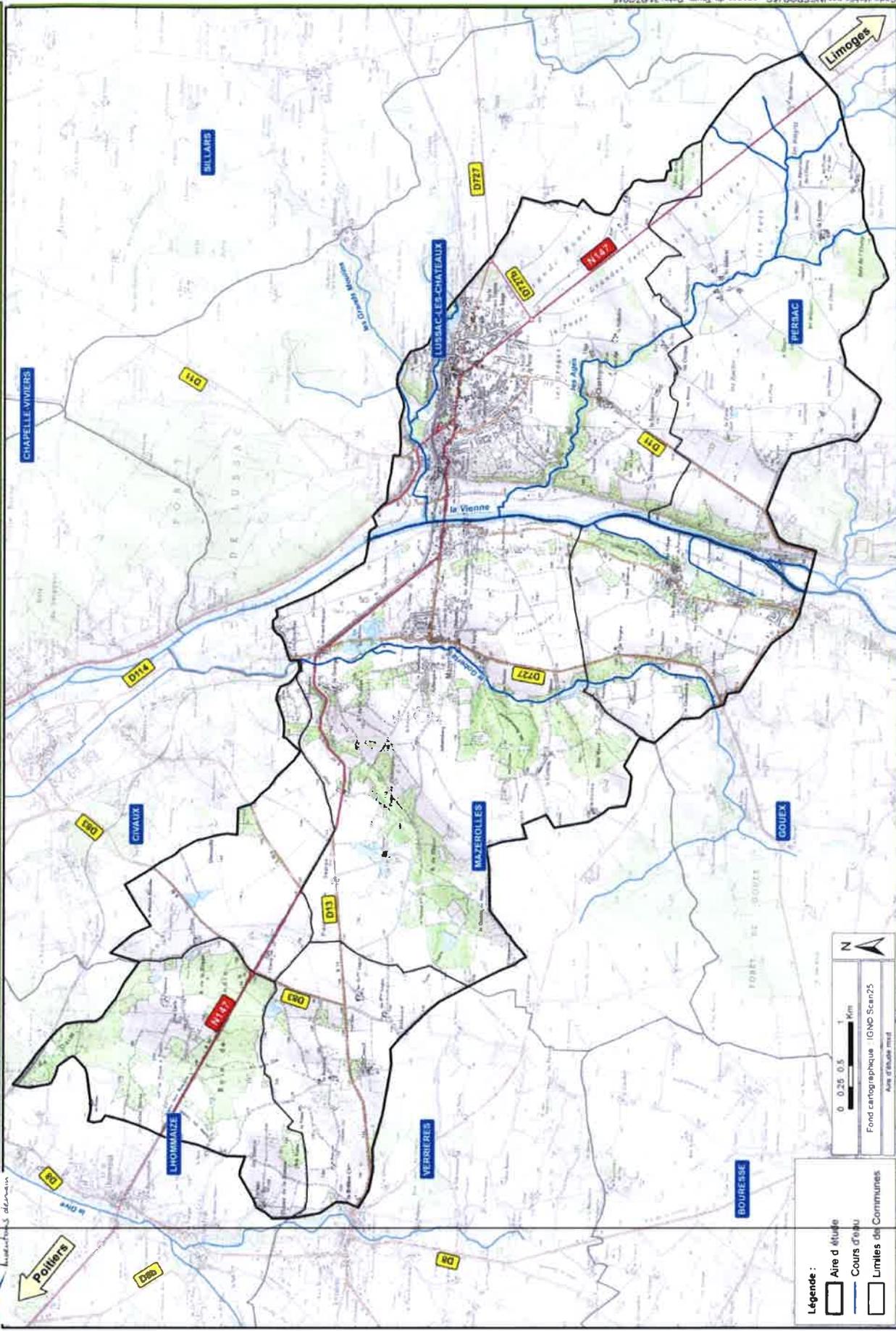


Figure 1 : Localisation de la RN 147 au sein de l'aire d'étude

## 1.2. Etudes réalisées

Les études réalisées ont été les suivantes :

- **Analyse de l'état initial environnemental dont :**
  - Modélisations hydrauliques de la Vienne et du Goberté
  - Etudes d'ambiance sonore et de modélisation du bruit
  - Mesures de la qualité de l'air
  - Inventaires faune, flore, habitats
  
- **Analyse des conditions de déplacement :**
  - Enquêtes de trafic dont enquête Origine/Destination par interviews
  - Modélisation de trafic et évaluation des trafics attendus
  - Analyse de l'accidentologie
  
- **Analyse multicritères ⇨ comparaison des variantes :**
  - Usages, fonctionnalités et bilans socio-économiques
  - Milieu humain
  - Cadre de vie
  - Milieu physique
  - Milieu naturel
  - Paysage et patrimoine
  
- **Identification de la variante de moindre impact**

## 2. Organisation la concertation publique

### 2.1. Objet de la concertation

Cette concertation est réalisée selon les dispositions de l'article L103-2 du code de l'urbanisme et s'inscrit dans le cadre de l'arrêté préfectoral n°2016-57 du 23 août 2016.

### 2.2. Objectifs de la concertation

La concertation a pour objectif de communiquer les caractéristiques et les orientations de l'opération au public, de présenter les différentes solutions d'aménagement étudiées et de recueillir les observations et préoccupations des usagers, riverains et acteurs du territoire. La concertation permet ainsi d'aboutir à un dialogue constructif et éclairé sur les choix pris par le maître d'ouvrage.

### 2.3. Modalités de la concertation

La phase de concertation permet au public de s'informer sur l'opération par plusieurs moyens.

Le présent dossier de concertation, synthétisant les études menées et l'analyse multicritères des variantes, est consultable dans les mairies de Lussac-les-Châteaux, Civaux, Lhonnaizé, Mazerolles, Gouex, Persac et Verrières. Il est également mis en ligne sur le site internet de la DREAL Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes ([www.aquitaine-limousin-poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.aquitaine-limousin-poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr)). Des panneaux d'exposition, visibles en mairie de Lussac-les-Châteaux, servent également à informer le public de l'opération et une réunion publique, ouverte à tous, engagera un débat sur les variantes de l'opération.

Lors de la concertation, le public peut s'exprimer par écrit sur les registres d'observations, servant de recueils des contributions du public. Ces registres sont mis à disposition en mairies de Lussac-les-Châteaux, Civaux, Lhonnaizé, Mazerolles, Gouex, Persac et Verrières. Le site internet de la DREAL Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes permet également de recueillir les observations du public. En outre, la réunion publique sera l'occasion donnée aux participants de faire entendre leurs observations sur l'opération.

## 3. Objectifs du projet

### 3.1. RN 147 en traversée et à proximité de Lussac-les-Châteaux

#### 3.1.1. Fonctionnalités de la RN 147

Outre son rôle de liaison entre les anciennes capitales régionales de Poitiers et Limoges, la RN 147 est également un axe de desserte locale pour les territoires péri-urbains de Poitiers.

Elle assure, de surcroît, un rôle d'itinéraire de convois exceptionnels desservant notamment la centrale nucléaire de Civaux.

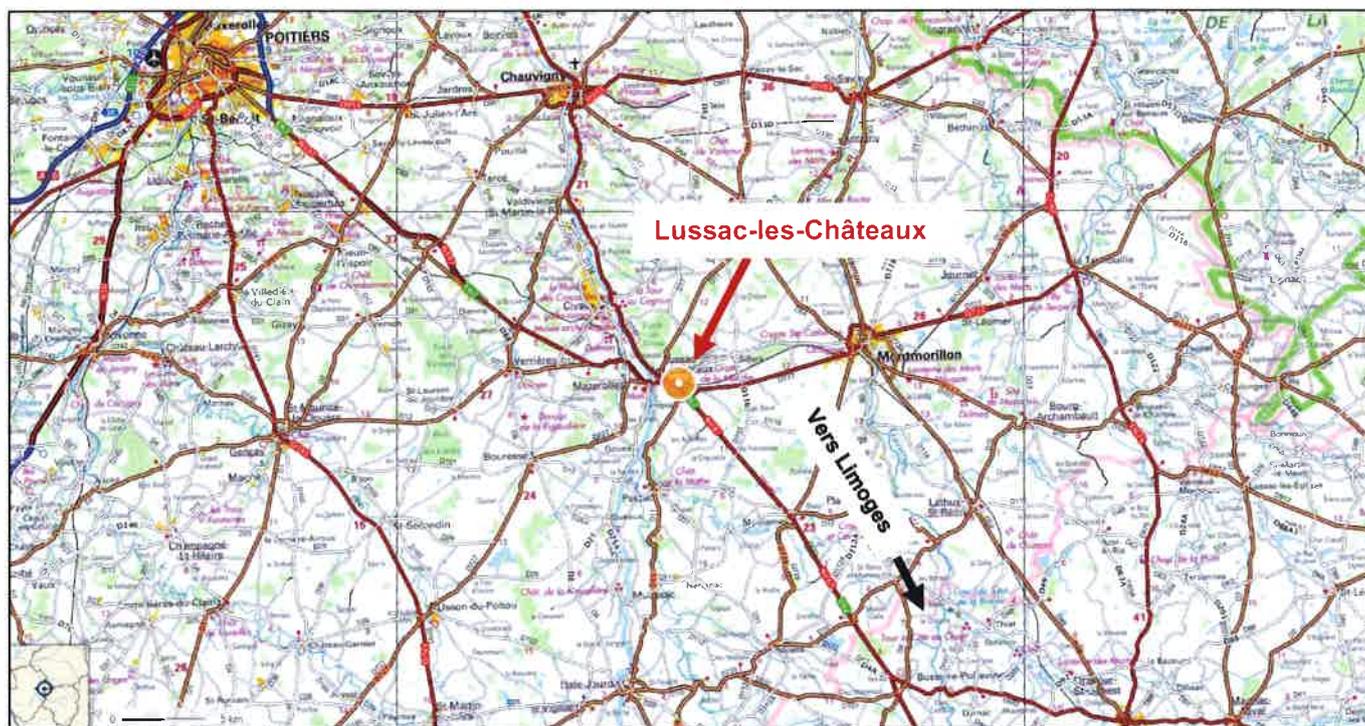


Figure 2 : Carte de situation de Lussac-les-Châteaux sur la RN 147

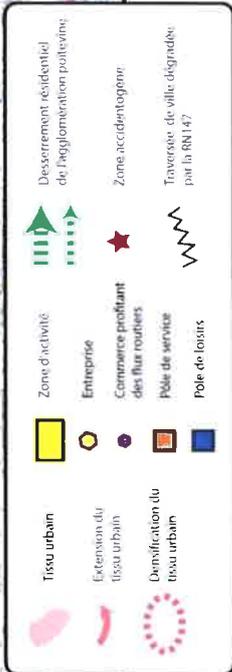
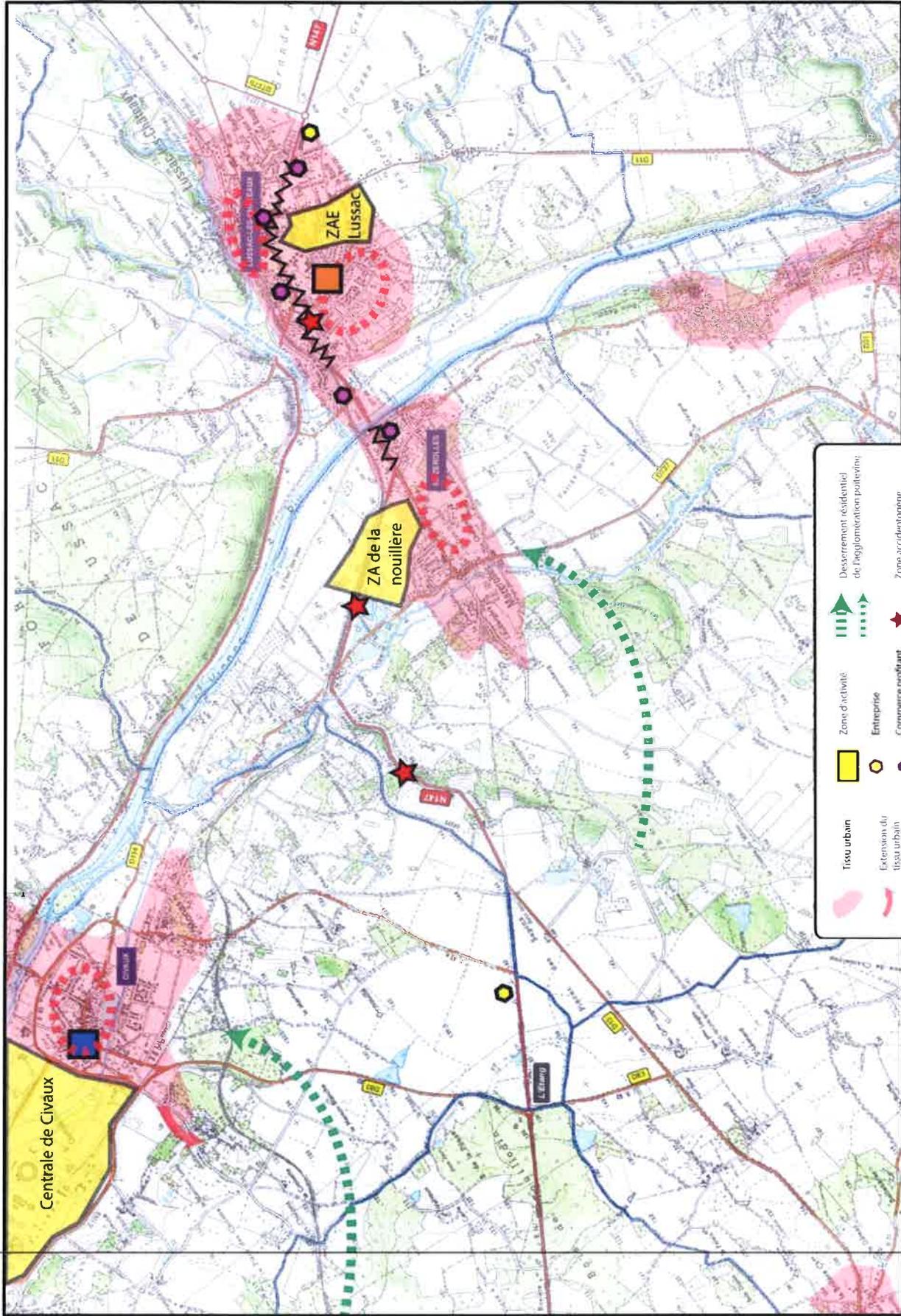


Figure 3 : Organisation du territoire

### 3.1.2. Organisation du territoire

Localement, le secteur est économiquement dynamique principalement à deux niveaux :

- Le pôle de service de Lussac-les-Châteaux et le tourisme vert qui en découle,
- Les carrières d'extraction de Mazerolles et Goux.

Sur une zone plus élargie, le secteur de Lussac-les-Châteaux est sous l'influence :

- de Poitiers qui concentre plus de 80 % des emplois de l'aire étudiée,
- des villes de Montmorillon et de Chauvigny générant aussi des emplois,
- de la centrale EDF de Civaux qui fournit 700 emplois directs.

Une grande partie de ces échanges locaux transitent par la RN 147.



Figure 4 : Traversée de Lussac-les-Châteaux



Figure 5 : Zone d'activité des Clairances à Lussac-les-Châteaux



Figure 6: Hameau du Pont (Mazerolles)

### 3.1.3. Trafics



Figure 7 : Schématisation du réseau routier

#### ■ Trafic moyen journalier annuel

La RN 147 est caractérisée par deux sections très différentes en termes de trafic journalier annuel. La section Poitiers – Lussac supporte un trafic d'environ 10 000 véhicules/jour dont 17 % de poids lourds tandis que la section Lussac – Bellac montre un trafic de 6 500 véhicules/jour dont 24,5 % de poids lourds.

L'écart observé est de l'ordre de 35% pour le trafic tout véhicule. En revanche, la tendance inverse est constatée pour le trafic lourd qui représente un passage d'environ 1 600 à 1 700 camions par jour que ce soit à l'Est ou à l'Ouest de Lussac-les-Châteaux.

La fréquentation des routes secondaires est plus faible. Les plus empruntées sont celles donnant accès aux pôles d'emploi de Montmorillon (RD 727) avec un trafic de 4 400 véhicules/jour et de Chauvigny (RD 749) avec un trafic de 2 400 véhicules/jour.

## ■ Caractéristiques et répartition des déplacements

L'enquête de trafic par interviews réalisée en mars 2015 a montré que la répartition des déplacements est très différente selon la catégorie de véhicules (véhicules légers ou poids lourds).

Pour la majorité, le trafic de véhicules légers est local. Il se répartit dans les proportions suivantes : 54% en provenance ou en direction des communes voisines et 35% des déplacements à l'intérieur du département.

Les caractéristiques des déplacements s'échelonnent ainsi :

- 35% sont des déplacements domicile-travail,
- 22% sont des déplacements professionnels,
- 23% sont des déplacements liés aux loisirs,
- 12% sont des déplacements permettant d'effectuer des achats.

Pour ce qui concerne le trafic lourd, 88% est en transit au niveau du secteur étudié et 12% est un trafic local.



Figure 8 : Enquête origine/destination par interviews autour de Lussac-les-Châteaux (mars 2015)

### 3.1.4. Dysfonctionnements actuels de la RN 147

#### ▪ En rase campagne

Le tracé de la RN 147 est hétérogène. Il alterne des sections particulièrement rectilignes où les vitesses pratiquées sont excessives et des sections dont le tracé en plan est sinueux notamment au niveau des virages de Fonliasmes (Mazerolles).

Le terrain naturel est vallonné, ce qui induit un profil en long plutôt chahuté. Les pertes de visibilité sur l'itinéraire sont relativement importantes générant des possibilités de dépassement insuffisantes pour un itinéraire de cette fonctionnalité.

Les accotements ne sont pas stabilisés, ce qui n'autorise pas la possibilité de rattrapage en cas de sortie de route. La gravité des accidents est d'ailleurs importante sur cet itinéraire.

#### ▪ En traversée de Lussac-les-Châteaux

Les caractéristiques de la RN 147 dans la traversée urbaine de Lussac-les-Châteaux sont inadaptées à l'écoulement d'un trafic à fort pourcentage de poids lourds (1600 à 1700 camions par jour).

De surcroît, la RN 147 se caractérise par une multitude d'accès riverains, y compris en dehors de la zone agglomérée (traversée de lieux-dits ou habitats diffus), qui constituent autant de points de conflits potentiels.

Ces caractéristiques génèrent :

- des problèmes de fluidité de circulation, puisque des remontées de files sont constatées en traversée urbaine, bloquant la vie locale aux heures de pointe. Cette situation affecte les déplacements de desserte de proximité,
- une dégradation de la sécurité des usagers et des riverains, notamment des piétons et cyclistes,
- des nuisances : pollution de l'air, bruit, vibrations (provoquées au passage des poids lourds) dégradent le cadre de vie du centre-bourg,
- une problématique d'accès aux commerces et des complications pour la requalification de la zone urbaine avec :
  - une difficulté de développer le commerce de proximité en centre-ville,
  - une difficulté de réappropriation du centre-ville par les modes de déplacements doux et un usage apaisé des espaces de circulation, par ailleurs réaménagés récemment.



Figure 9 : RN 147 en rase campagne et en traversée de Lussac

### 3.1.5. Accidentologie

Sur la section de RN 147 considérée, 14 accidents corporels ont été recensés sur une période de 7 ans (2007-2014), déplorant 6 décès, 20 blessés graves et 8 blessés légers.

Le taux de gravité est élevé : 0,67. Sur la même période, le taux de gravité moyen sur les routes nationales est de 0,14.

Trois zones accidentogènes sont identifiées :

- Les virages de Fonliasmès ;
- La ligne droite à Mazerolles ;
- La traversée de Lussac-les-Châteaux.



Figure 10 : Virages de Fonliasmès



Figure 11 : Ligne droite à Mazerolles



Figure 12 : Traversée de Lussac-les-Châteaux

Plusieurs tendances ont été dégagées de l'analyse :

- Les caractéristiques géométriques de la RN 147 peuvent être mises en cause dans l'accidentalité ;
- Le comportement des usagers (vitesses excessives, non-respect des distances de sécurité, ...) est impliqué dans l'accidentalité de la RN 147 ;
- Des conflits d'usages (entre véhicules légers, poids-lourds, engins agricoles...) ne favorisent pas de bonnes conditions de sécurité.

## 3.2. Objectifs de la déviation de Lussac-les-Châteaux

Considérant les dysfonctionnements actuels de la RN 147, les objectifs de l'opération sont les suivants :



**Améliorer les conditions de sécurité des usagers** par la suppression des zones accidentogènes (virages de Mazerolles et hameaux diffus en bordure de RN 147).



**Améliorer le cadre de vie des riverains** en réduisant les nuisances (bruit, vibrations, qualité de l'air) et en sécurisant les déplacements de proximité, notamment des modes doux de déplacement (piétons, vélos). L'apaisement du centre-ville de Lussac-les-Châteaux se fera grâce à un report d'une grande partie du trafic sur la déviation.



**Améliorer la desserte du territoire** par l'amélioration de la fluidité des déplacements de la RN 147 permettra une meilleure desserte des pôles d'activités économiques et une meilleure accessibilité pour les trafics domicile-travail.



**Eviter et réduire les impacts du projet sur l'environnement** en recherchant une solution d'aménagement respectueuse de l'environnement. La démarche ERC appliquée, dès le stade de recherche des variantes, vise à Eviter, Réduire et Compenser les impacts de l'opération sur le territoire.



**Rechercher la meilleure pertinence socio-économique** de la déviation. Il s'agira de soutenir l'objectif de transition énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En outre, des retombées économiques positives seront assurées en phase chantier et lors de la mise en service par le développement potentiel de projets économiques et par le maintien des activités et entreprises présentes.



**Prendre en compte le projet ferroviaire LGV Poitiers-Limoges** dans les études afin d'améliorer l'intégration des deux projets dans le territoire.

## 4. Les enjeux du territoire

### 4.1. Les enjeux liés au milieu physique

#### 4.1.1. Topographie

L'aire d'étude comprend les coteaux abrupts de la vallée de la Vienne et une succession de plateaux et de vallées secondaires encaissées. Les pentes sont donc localement fortes. Le franchissement de ces vallées représente un niveau de sensibilité fort du fait des contraintes techniques qu'il impose : accroche de l'ouvrage de franchissement de la Vienne sur les rives, optimisation des volumes de déblais/remblais, gestion des eaux pluviales de la future plateforme routière...



Figure 13 : Relief du Vallon de Daim au droit de la RN 147

#### 4.1.2. Eaux souterraines

Le sous-sol abrite la masse d'eau souterraine des calcaires et marnes du Dogger du bassin versant de la Vienne (nappe libre du Jurassique). Les dépôts détritiques argilo-sableux peuvent également renfermer des nappes perchées et discontinues alimentées par les pluies.

Les eaux souterraines constituent un enjeu important car la nappe sous-jacente est très vulnérable vis-à-vis des pollutions de surface (nappe libre : absence de couche protectrice en surface). La présence potentielle de karst aggrave le risque de diffusion des pollutions superficielles. Le projet routier est une source potentielle de pollution (lors du chantier et en phase d'exploitation : pollution chronique, accidentelle et saisonnière). Un dispositif d'assainissement des eaux pluviales du projet permettra de rejeter vers le milieu naturel des eaux compatibles avec les niveaux de qualité en vigueur.

### 4.1.3. Alimentation en eau potable (AEP)

Au sein de l'aire d'étude, on recense :

- 2 captages AEP sur les communes de Lussac-les-Châteaux et Civaux
- 1 projet de captage AEP sur la commune de Lhommaizé
- 2 captages abandonnés à Gouex

Les pollutions potentielles liées au projet font peser un risque sur la pérennité de l'alimentation en eau potable au niveau de trois captages. Au regard de l'importance de l'enjeu, et bien que toutes les mesures d'assainissement soient prises pour la gestion qualitative des eaux pluviales du projet, le niveau de sensibilité est très fort notamment au niveau des périmètres de protection rapprochée. Le franchissement d'un périmètre de protection de captage AEP constitue également une contrainte d'ordre réglementaire : la construction de voies de communication y est réglementée.

La pérennisation de la qualité des eaux utilisées pour la production d'eau potable est un enjeu important. Le franchissement d'un périmètre de captage AEP par le projet représente un niveau de sensibilité fort.

### 4.1.4. Eaux superficielles

Le Val de Vienne est vulnérable aux phénomènes de crue (Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Vienne) et on observe un risque d'inondation par débordement des cours d'eau secondaires. Le périmètre d'étude fait l'objet du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire Bretagne et du Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) de la Vienne. L'imperméabilisation de terrains naturels ou cultivés, ainsi que la création de nouvelles surfaces imperméabilisées, vont accroître les vitesses de ruissellement des eaux de pluie. La conséquence est l'accroissement des débits aux points de rejet du projet avec d'éventuelles conséquences sur les milieux récepteurs (saturation de collecteurs, inondation).



Figure 14 : Le Goberté au sud de Mazerolles



Figure 15 : La Vienne au droit de Lussac-Les-Châteaux

Au regard de l'importance de l'enjeu, et bien que toutes les mesures d'assainissement soient prises pour la gestion quantitative des eaux pluviales du projet, le niveau de sensibilité est fort.

#### 4.1.5. Risque d'inondation

Le risque d'inondation par débordement de la Vienne est un enjeu très fort pour la sécurité des personnes, des biens et des installations. Le risque d'accroître le champ d'expansion des crues entraîne une très forte sensibilité de l'enjeu. Ce risque est généré par la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Vienne, et l'imperméabilisation de l'ouvrage. Les contraintes pesant sur la faisabilité du projet sont d'ordre technique imposées par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)<sup>1</sup> : remous admissible au niveau des piles de l'ouvrage, hauteur des Plus Hautes Eaux Connues sous la cote de l'ouvrage, préservation du champ d'expansion des crues, assurance de la pérennité de l'ouvrage et de la sécurité des usagers...

#### 4.1.6. Risque de cavités karstiques

La présence de karst et de cavités artificielles constituent un enjeu important pour la sécurité des personnes, des biens et installations. Le niveau de sensibilité est très fort au regard des contraintes techniques pesant sur le projet : évitement des zones à risques, et en cas d'impossibilité, mesures de confortement à envisager pour assurer la pérennité des aménagements.



*Figure 16 : Grottes préhistoriques de Lussac*

*(Source : Site internet de l'office du tourisme de Lussac-les-Châteaux - [www.tourisme-lussac-les-chateaux.fr](http://www.tourisme-lussac-les-chateaux.fr))*

---

<sup>1</sup> Le PPRI de la Vienne a été approuvé le 24/12/2005

## 4.2. Les enjeux liés au milieu humain et au cadre de vie

### 4.2.1. Urbanisation / Habitat

L'aire d'étude présente un habitat diffus, les zones urbaines étant concentrées dans le bourg de Lussac-les-Châteaux. Le territoire est attractif par rapport au cadre de vie et à la situation périphérique de Poitiers, ce qui demande un accroissement du parc de logements.

Les zones urbaines / zones d'urbanisation future à vocation d'habitat représentent un enjeu important et une sensibilité très forte car le projet se doit de préserver ces secteurs (et leur futur développement) tout en améliorant leur desserte, et en facilitant le désengorgement de Lussac-les-Châteaux du flux de transit.

### 4.2.2. Agriculture

Les activités agricoles de l'aire d'étude sont dominées par la culture céréalière et l'élevage (bovins, porcs, chèvres). Six aires de production patrimoniales sont recensées (AOC, AOP et IGP)<sup>2</sup>. Le réseau de desserte agricole est dense.

La réalisation d'une infrastructure routière est synonyme de consommation de terres, essentiellement agricoles, de perturbation des cheminements et de l'organisation spatiale des exploitations. Toutes les mesures d'évitement (prise en compte des chemins d'exploitations, îlots de parcelles, localisation du siège de l'exploitation / terres), de réduction (éventuel aménagement foncier) et de compensation (éventuelle indemnisation) seront prises suite à l'enquête parcellaire.



Figure 17 : Prairie fauchée pour l'élevage, à Mazerolles

<sup>2</sup> Il existe plusieurs aires de productions : l'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC), l'Appellation d'Origine Protégée (AOP) et l'Indication Géographique Protégée (IGP).

### 4.2.3. Sylviculture

L'aire d'étude présente de nombreux massifs forestiers, essentiellement privés et fortement morcelés. L'essence végétale dominante est le chêne qui est exploité principalement comme bois de chauffage.

La préservation des bois exploités représente un enjeu notable pour cette activité économique. Au regard de la localisation des boisements transversale à l'aire d'étude, leur évitement sera difficile sur certains secteurs. Le niveau de sensibilité est par conséquent fort et à corrélérer avec le niveau élevé de sensibilité écologique des boisements matures et les enjeux réglementaires (risque de destruction d'espèces protégées - Chiroptères notamment).



Figure 18 : Bois des Renaudières, à Mazerolles

### 4.2.4. Carrières

Quatre carrières en activité sont susceptibles d'être concernées par le projet, représentant une surface globale de plus de 140 ha. Elles extraient des volumes importants de matériaux. Elles génèrent une activité économique importante, directe et indirecte (transporteurs...) sur l'aire d'étude. Le transport des matériaux emprunte la RN 147 actuelle.

La traversée du projet routier dans une zone de carrière engendre des sensibilités très fortes :

- au niveau de la quantité de matériaux à extraire / apporter pour reconstituer une nivellation apte à recevoir la plateforme routière et ses contraintes géométriques, notamment à proximité du viaduc de la Vienne possédant lui-même des contraintes techniques fortes,
- au niveau des coûts générés par ces déblais / remblais.

#### 4.2.5. Risques technologiques

L'aire d'étude est soumise à plusieurs risques technologiques :

- Risque de rupture de barrage (lac de Vassivière),
- Risque industriel : carrières d'extraction,
- Risque nucléaire : périmètre de 10 km autour de la centrale de Civaux,
- Risque de transport de matières dangereuses et présence de convois exceptionnels sur la RN 147,
- Plusieurs sites potentiellement pollués.

Le niveau de sensibilité vis-à-vis du projet est classé très fort essentiellement du fait de la contrainte technique liée au risque "transport de matières dangereuses". En effet, la RN 147 actuelle et la déviation projetée sont soumises au trafic de convois exceptionnels liés à la centrale nucléaire de Civaux. Cela suppose une adaptation des ouvrages d'art du projet pour le passage de convois au gabarit exceptionnel.



Figure 19 : Centrale nucléaire de Civaux

#### 4.2.6. Cadre de vie

Au sein de l'aire d'étude, l'ambiance sonore initiale est modérée, excepté dans la traversée de Lussac-les-Châteaux où elle est non modérée aux abords de la RN 147. Les résultats des calculs font apparaître des habitations en situation de « point noir du bruit », de jour (6h-22h) et/ou de nuit (22h-6h).

L'ambiance sonore est un paramètre important dans la définition de la qualité du cadre de vie. Le niveau de sensibilité vis-à-vis du projet est fort car une infrastructure routière est une source potentielle de bruit. Des mesures d'évitement (éloignement des zones d'habitat) et de réduction à la source (dispositif de protection sonore) seront mises en place le cas échéant. Le report du trafic vers l'extérieur du bourg permettra également de réduire les nuisances sonores dans la traversée de Lussac-les-Châteaux.

Les vibrations générées par la circulation routière (poids lourds et convois exceptionnels) constituent des nuisances fortes dans l'agglomération de Lussac-les-Châteaux.



*Figure 20 : Circulation de poids lourds sur la RN 147*

Par report du trafic de poids lourds sur la déviation, les nuisances sonores et les vibrations vont diminuer dans la traversée de Lussac-les-Châteaux.

## 4.3. Les enjeux liés au milieu naturel

### 4.3.1. Zonages réglementaires

L'aire d'étude comprend cinq zonages réglementaires :

- La Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Forêt et pelouses de Lussac-les-Châteaux » (FR5400457)
- La Zone de Protection spéciale (ZPS) « Bois de l'Hospice, Etang de Beaufour et environs » (FR5412017) à l'Est de l'aire d'étude
- Trois Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB) à Lussac-les-Châteaux

Ce sont des sites à très forte valeur écologique qu'il convient d'éviter.

### 4.3.2. Corridors écologiques (trames vertes et bleues)

La vallée de la Vienne est un site à forte valeur écologique et un corridor écologique reconnu. C'est également le cas du Goberté et du ruisseau des Âges. La sensibilité est forte par rapport au projet routier qui constitue un facteur potentiel de perturbation des corridors écologiques au droit de leur franchissement. L'enjeu lié au lit mineur (poissons migrateurs amphihalins, habitat potentiel de moules d'eau douce pour la Vienne) implique l'adaptation des techniques constructives afin d'éviter les appuis du viaduc dans le lit mineur.

### 4.3.3. Habitats

14 habitats d'intérêt patrimonial sont recensés dans le périmètre étudié.

Les habitats d'intérêt patrimonial, comme les espèces d'intérêt patrimonial et/ou protégées représentent un enjeu très fort car souvent en mauvais état de conservation, voire parfois menacés de disparition locale ou à plus large échelle. Le niveau de sensibilité est cependant à nuancer car certains habitats ou espèces le sont à l'échelle européenne, mais pas à l'échelle régionale. Les habitats les plus sensibles seront évités autant que faire se peut. En cas d'impossibilité, des mesures de réduction et de compensation des impacts seront mises en place. L'impact sur des espèces protégées, a fortiori celles d'intérêt patrimonial, représente un enjeu fort pour le projet.



Figure 21 : Prairie du Puits de Châtaignier, habitat du Cuivré des marais (espèce protégée)  
Mai 2015 – Écosphère

#### 4.3.4. Flore

28 espèces remarquables au sein de l'aire d'étude rapprochée sont recensées, dont 2 espèces rares ou assez rares et inscrites à la Liste Rouge Régionale. Aucune espèce protégée n'a été découverte lors des différentes prospections.

#### 4.3.5. Faune

Au sein de l'aire d'étude, on recense :

- une trentaine d'espèces d'avifaune nicheuse d'intérêt patrimonial,
- 18 espèces de chiroptères protégés,
- 2 espèces de mammifères semi-aquatiques protégés : le Castor d'Europe et la Loutre d'Europe,
- 11 espèces d'amphibiens protégés,
- un cortège d'au moins 5 espèces de reptiles protégés, dont la Couleuvre d'Esculape et la Vipère aspic (peu fréquentes),
- un peuplement pisciaire de 25 à 30 espèces,
- une population d'Odonates remarquables,
- un peuplement de plusieurs dizaines d'espèces de papillons diurnes,
- le Grillon des marais, rare en Poitou-Charentes,
- le Grand capricorne, un coléoptère saproxylique protégé en France,
- des mollusques terrestres rares.



Figure 22 : Chabot - Photo Hydrosphère



Figure 23 : Mélitée orangé – Photo Écosphère



Figure 24 : Cordulie à corps fin – Photo Écosphère

#### 4.3.6. Des sites d'enjeu écologique important

5 sites possédant un enjeu écologique fort à très fort sont identifiés au sein de l'aire d'étude :

- La Vienne (très fort),
- Le ruisseau des Âges (très fort),
- Le Goberté et le Bois des Renaudières à Mazerolles (fort à très fort localement),
- Bois de Chenet, puits de Châtaignier, étangs et abords agricoles (fort),
- Les carrières de Mazerolles (fort).

## 4.4. Les enjeux liés au paysage et au patrimoine

Le site au relief collinaire vallonné, bocager ou boisé, offre des vues relativement courtes avec assez peu de points de vue dominants, malgré la présence de larges espaces ouverts liés à la monoculture.

La sensibilité forte de ce paysage par rapport au projet réside dans l'insertion d'un ouvrage à grande échelle dans un paysage d'échelle moyenne, avec des contraintes de terrassements fréquents en déblai-remblai. Le calage soigné du projet ainsi que la qualité apportée aux modelés de sol, seront de nature à améliorer l'insertion du projet dans le paysage. La structure bocagère du paysage peut être utilisée pour "recoudre" le paysage après passage de l'infrastructure.



Figure 25 : La vallée de la Vienne

Les enjeux spécifiques sur les vallons et vallées, concernent la préservation de leur qualité, en ménageant les ripisylves<sup>3</sup>, ainsi que les boisements des coteaux qui participent à une vision claire du paysage. La traversée d'un relief chahuté implique une attention particulière quant aux terrassements et modelés de sol liés à cette traversée.

La bonne intégration des ouvrages de franchissement en viaduc sera liée à la hauteur de ces ouvrages, à leur accroche visuelle sur les versants de relief boisés.

La présence de nombreux hameaux ou habitats isolés dans un cadre agricole et bocager, est une caractéristique importante et identitaire de ce territoire. La présence d'un habitat vernaculaire de qualité (fermes, hangars, maisons, demeures, châteaux, ..) est un élément d'enjeu pour ce projet.

La forte présence de boucles de randonnées thématiques, culturelles et historiques, et des chemins jacquaires sur le site d'étude, est un enjeu important notamment par rapport aux effets de coupure ou de proximité liés au projet routier.

Les enjeux liés au paysage quotidien sont liés à la persistance d'un cadre de vie remarquable au cœur du site d'étude, risquant une certaine banalisation avec l'extension de l'urbanisation inhérente à la mise en place d'un réseau viaire neuf (habitat pavillonnaire, extension éventuelle de la zone d'activité en extrémité nord, mise à jour « routière » du réseau de voirie, ...), notamment sur les pôles d'échange entre la voirie ancienne, et celle projetée.

<sup>3</sup> Formations végétales présentes sur les bords d'un cours d'eau situées dans la zone frontière entre l'eau et la terre

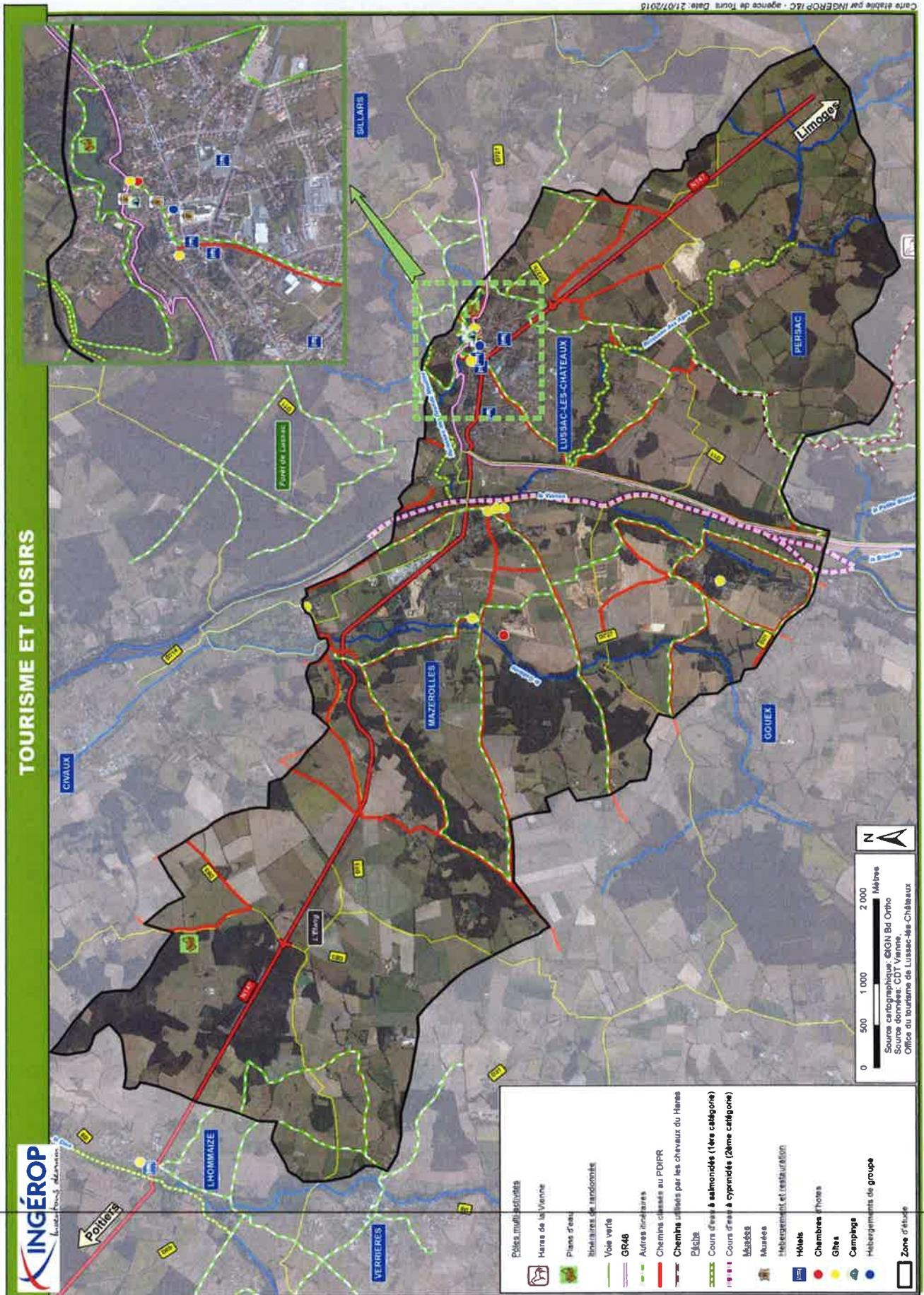


Figure 26 : Tourisme et loisirs

L'inscription du projet doit se faire en évitant au mieux les agglomérations. Cet objectif peut être facilement atteint par un tracé s'éloignant des pôles urbanisés. Le passage à proximité de hameaux ou habitats isolés devra prendre en compte les impacts visuels liés à cette proximité en utilisant des moyens tels que passage en déblai, modelés paysagers et actions de plantation, en accord avec le paysage traversé.



Figure 27 : La Vienne

La vallée de la Vienne présente une sensibilité très forte, du fait de son "couloir visuel", de la forte présence bâtie, d'un relief accentué, et d'un patrimoine architectural reconnu. Cette sensibilité est relativisée par la présence de la ripisylve et d'un capital boisé important qui offre quelques masques visuels.

L'activité touristique est bien développée sur l'aire d'étude. Elle est principalement orientée vers le tourisme vert : découverte de la nature et du patrimoine culturel et pratique d'activités de plein air. En conséquence, l'aire d'étude est sillonnée par de nombreux chemins de randonnée pédestre, cycliste et équestre.



Figure 28 : Chemin de randonnée balisé "Goberté"  
- Mazerolles

Le GR 48 et le projet d'Eurovéloroute (voie verte sur la Figure 26 : *Tourisme et loisirs*) seront pris en compte dès la phase de conception du projet. Lorsqu'ils n'auront pas pu être évités, des mesures seront prises afin d'assurer la continuité du GR (exemple : rétablissement par transparence vis-à-vis du projet ou rabattement sur un ouvrage franchissant le projet...).

Les chemins de petite randonnée seront évités et des mesures seront prises pour réduire ou compenser si nécessaire les impacts résiduels.