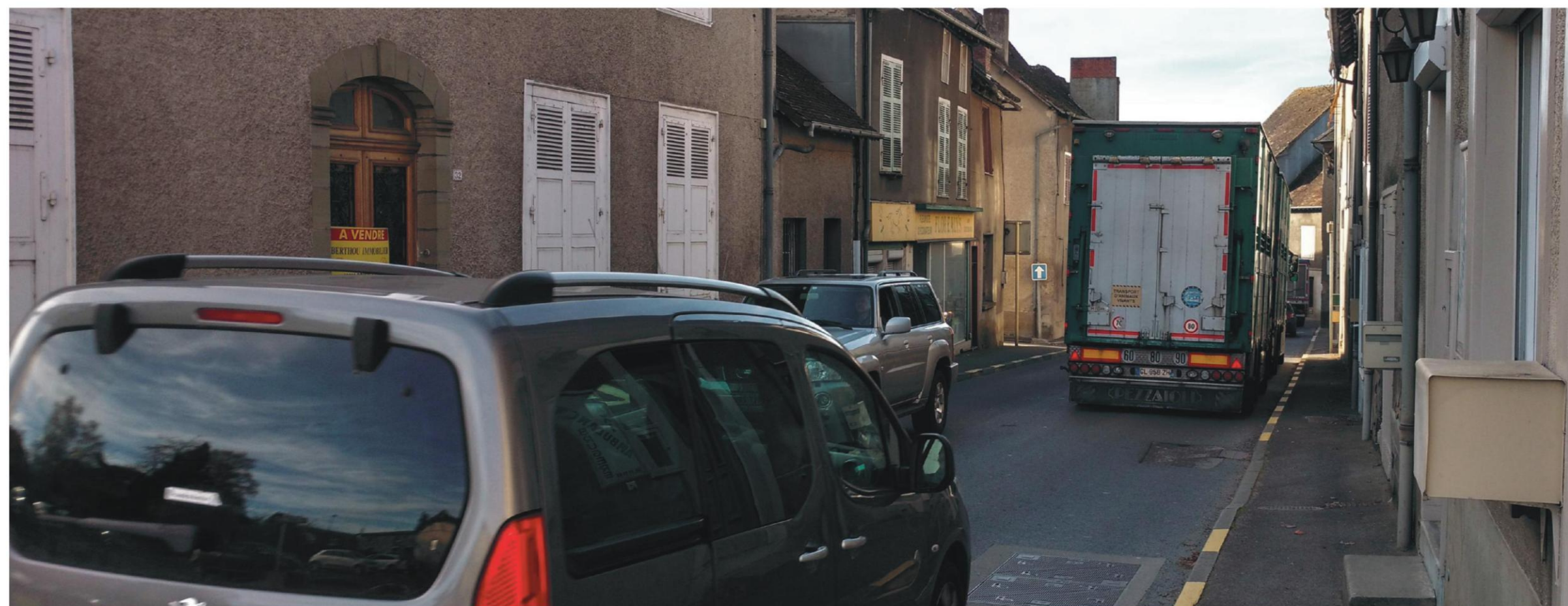


Commune de
Lubersac



DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE

du 11 décembre 2017 au 11 janvier 2018



CONTOURNEMENT DE LUBERSAC

CORREZE
LE DÉPARTEMENT

Des femmes, des hommes, un projet en commun

SOMMAIRE

A. LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION4

 A.1 OBJET DE LA CONCERTATION PUBLIQUE5

 A.2 CONTEXTE DE L’OPÉRATION.....7

 A.3 OBJECTIFS DE L’OPÉRATION7

 A.4 HISTORIQUE DU PROJET7

B. LA CONCERTATION PUBLIQUE9

 B.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE10

 B.2 LA PLACE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DANS LE PROCESSUS DE RÉALISATION D’UNE OPÉRATION ROUTIÈRE10

 B.3 MODALITÉS.....11

 B.4 CALENDRIER PRÉVISIONNEL11

C. PRÉSENTATION DES ENJEUX12

 C.1 LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE.....13

 C.2 LES DÉPLACEMENTS13

 C.2.1. LES DÉPLACEMENTS ET LE TRAFIC ACTUEL..... 13

 C.2.2. ANALYSE DES REPORTS POTENTIELS DE TRAFIC SUR LA DÉVIATION 15

 C.2.3. ANALYSE DES REPORTS POTENTIELS DE TRAFIC À LONG TERME..... 15

 C.3 ENVIRONNEMENT 15

 C.3.1. MILIEU PHYSIQUE..... 16

 C.3.2. MILIEU NATUREL 17

 C.3.3. PAYSAGE 18

 C.3.4. MILIEU HUMAIN..... 19

 C.3.5. AGRICULTURE..... 20

 C.3.6. ACOUSTIQUE..... 21

 C.4 SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX22

D. PRÉSENTATION DES VARIANTES.....23

 D.1 INTRODUCTION24

 D.2 LES VARIANTES.....24

E. ANALYSE DES VARIANTES.....26

 E.1 LA MÉTHODE DE COMPARAISON DES VARIANTES27

 E.2 ANALYSE ENVIRONNEMENTALE27

 E.3 SÉCURITÉ ET CONFORT DE L’USAGER32

 E.4 TERRASSEMENTS – GÉOTECHNIQUE32

 E.5. COÛTS D’INVESTISSEMENTS33

 E.6 CIRCULATION DU TRAFIC DE TRANSIT33

 E.7 SYNTHÈSE.....34

LEXIQUE35



A.1 OBJET DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La présente concertation porte sur l'aménagement de la déviation Sud de Lubersac, entre la RD 901 à l'entrée Sud-Ouest de l'agglomération, et la RD902 à l'Est (voir carte ci-après).

L'aménagement est destiné à :

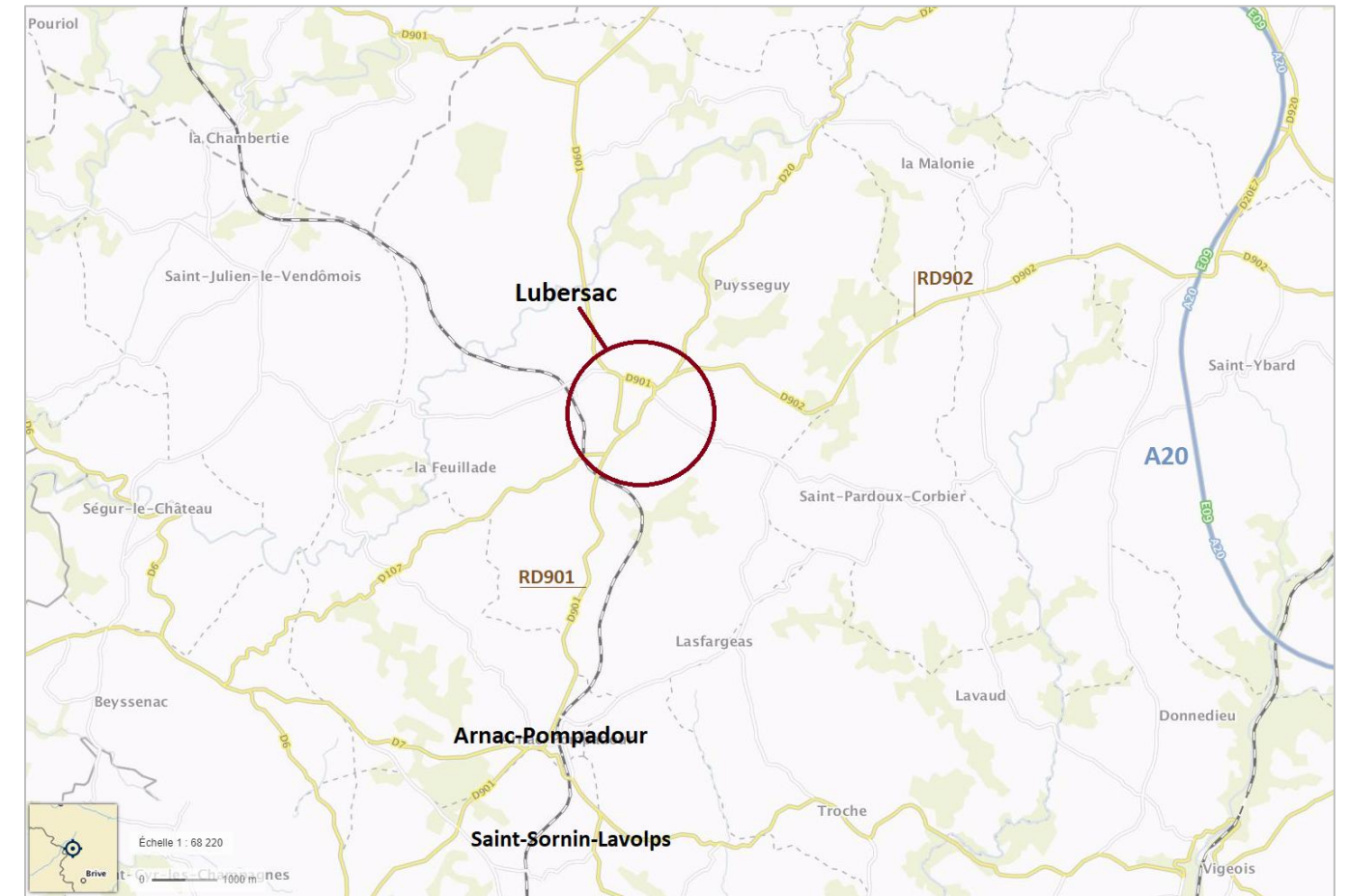
- Réduire le trafic dans le bourg de Lubersac, notamment les poids lourds qui transitent entre l'échangeur de l'A20 et les zones d'activités de Lubersac et d'Arnac-Pompadour
- Améliorer la qualité de vie des habitants, et plus particulièrement des riverains des RD901 et 902 dans l'agglomération de Lubersac.

Situé à proximité de l'A20, (12,5 km de l'échangeur de Beausoleil et 19 km de l'échangeur d'Uzerche-Sud), le bourg de Lubersac est un carrefour important de l'Ouest du département dont les principales voies sont :

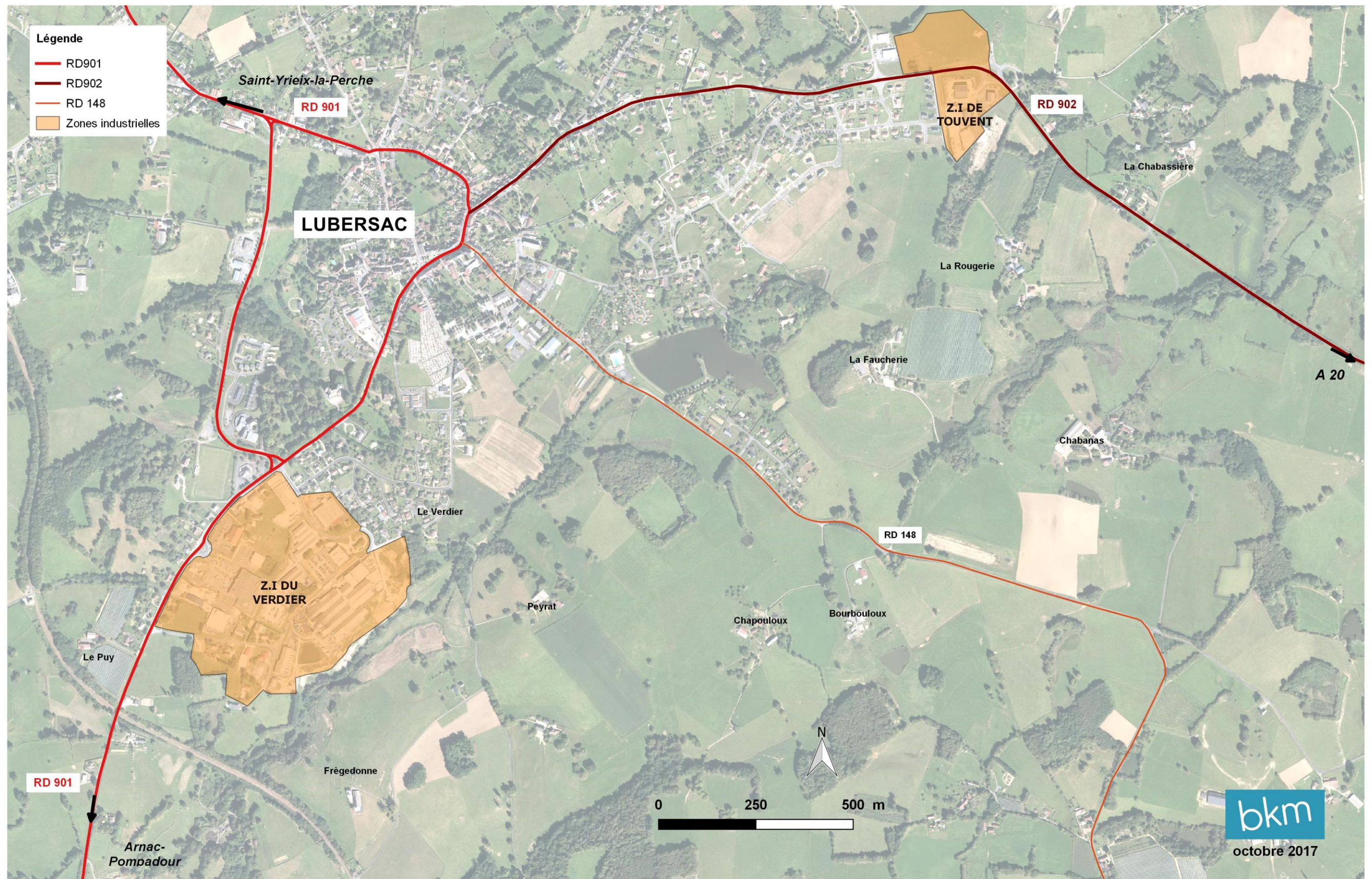
- La RD901 liaison interdépartementale entre la Haute-Vienne et Brive ;
- La RD902 liaison entre l'autoroute A20 et la RD901.

Ce sont des axes économiques importants qui desservent les zones industrielles de Lubersac, Arnac-Pompadour, et Saint-Sornin-Lavolps et une région agricole, avec notamment une activité importante en pomiculture et en élevage.

Lors d'études précédentes, maintenant anciennes, un tracé général a été décidé. La concertation porte sur les variantes de tracé pour cette déviation afin de choisir la solution aujourd'hui la plus adaptée au territoire de Lubersac et à ses habitants.



CONTEXTE



A.2 CONTEXTE DE L'OPÉRATION

A Lubersac, la RD901 est déviée côté Ouest par la RD901^{E1} qui capte le transit entre la Haute-Vienne et le Sud-Ouest de la Corrèze.

La RD902 n'a pas fait l'objet d'un tel aménagement. Malgré le maillage routier déjà présent sur le secteur, il existe très peu d'itinéraires de substitution et il persiste une circulation importante de poids lourds qui traverse le centre du bourg.

La RD901 se retrouve ainsi empruntée par près de 4 250 véhicules par jour et la RD902 par environ 2 600 véhicules par jour.

En outre, une urbanisation linéaire s'est développée le long des voies et les traversées de l'agglomération se sont considérablement allongées. Cela a entraîné une diminution de la fluidité de l'itinéraire et des problèmes de nuisances croissants pour les riverains.

De plus, la mixité des usages (liaison routière entre les bourgs, activités agricoles vers les industries agro-alimentaires, desserte riveraine...) engendre des conflits entre les différentes catégories d'usagers, pénalisant ainsi l'accès aux activités économiques.

Enfin, l'usage des modes de déplacements doux (marche, vélo) est aujourd'hui limité compte tenu du trafic routier dangereux sur la voie.

Compte-tenu de ces conflits d'usage entre vocation de desserte résidentielle et écoulement du trafic, il apparaît comme un enjeu fort de réaliser une déviation de la RD 902 au droit du bourg de Lubersac.

A.3 OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

Compte-tenu des enjeux précités, les objectifs de l'opération portent donc sur :

- La réduction du trafic de transit dans l'agglomération et le centre-bourg et plus particulièrement du trafic de poids lourds ; il doit en résulter une baisse significative des nuisances actuellement supportées par les riverains et une diminution des risques d'accidents ;
- Une amélioration générale des conditions de circulation, engendrant une diminution et une fiabilisation des temps de parcours.

Du point de vue socio-économique, la réalisation de la déviation devrait permettre :

- Le désengorgement du centre-bourg et plus particulièrement de la rue St Jean dont la situation pour les riverains est devenue dangereuse et où le marché de l'immobilier est pénalisé.
- La redynamisation du tissu artisanal et commercial du centre-bourg suite à la constatation d'une vacance de locaux commerciaux de plus en plus marquée et d'un manque d'attractivité commerciale due à la saturation des axes de circulation qui véhicule une image négative du centre-bourg.
- Le développement de l'industrie agro-alimentaire, majeure pour le territoire, dont l'accès pour les poids lourds sera facilité par la déviation.
- Le développement économique au niveau de la zone d'activités de Touvent et pour laquelle une extension est en projet avec une prospection de terrains en cours au niveau du départ de la déviation (sur la RD902).

A.4 HISTORIQUE DU PROJET

Le 19 janvier 1999, le Conseil Départemental de la Corrèze approuve le Programme Départemental « Route 2.000 ». Ce programme inclut la déviation de Lubersac, avec un profil en travers à deux voies et des carrefours à niveau.

En juin 2000, le département engage la réalisation des études techniques, socio-économiques et environnementales de cette opération.

La mise au point du projet soumis à la concertation s'est déroulée en quatre phases :

- Phase 1 (2001). Recherche et analyse des variantes : analyse socio-économique de l'agglomération et mise en évidence des besoins en matière de déplacements, diagnostic environnemental et paysager, recherches de tracé, et définition géométrique sommaire des solutions envisagées, comparaison multi-critères de ces solutions, première réunion de concertation et choix des variantes ;
- Phase 2 (2002-2003). Analyses complémentaires et choix de la solution retenue, recherche de variantes complémentaires, deuxième réunion de concertation. C'est lors de cette deuxième phase que le tracé général a été retenu. Le choix s'est porté sur une déviation par le Sud de Lubersac.

- Phase 3 (2003-2004). Etudes détaillées de la solution retenue, réalisation de l'avant-projet sommaire du projet de déviation avec l'étude géométrique au 1/2000 de la voie nouvelle, des carrefours et des rétablissements, analyse détaillée des impacts et mise au point des mesures en faveur de l'environnement, élaboration du dossier d'enquête publique sur la base des études ci-dessus.
- Phase 4 (2005). L'enquête publique a été organisée et, en septembre 2005, le projet a été déclaré d'Utilité Publique car il participait à réduire le trafic dans le bourg de Lubersac et qu'il améliorerait la circulation dans tout ce secteur. A cette date, l'expropriation est devenue possible pour les terrains nécessaires à la réalisation du projet.

La Déclaration d'Utilité Publique est désormais caduque car le délai des 5 ans réglementaires pour réaliser les expropriations a été dépassé.

En 2016, la décision a été prise par le Conseil Départemental de la Corrèze de relancer les études pour le projet de déviation de Lubersac.

Une procédure d'appel d'offres a donc été lancée pour la réalisation des études environnementales et des inventaires du milieu naturel, la comparaison multicritères des variantes envisagées, le dossier de concertation préalable au choix du tracé, l'étude d'impact correspondant au parti retenu, ainsi que tous les dossiers réglementaires nécessaires (DUP, loi sur l'eau...).

Le présent dossier sert de support à la procédure de concertation de un mois qui se tient du 11 décembre 2017 au 11 janvier 2018. Son but est d'informer le public sur la reprise du projet, et les études qui l'accompagnent et de recueillir les avis et observations du public sur le parti d'aménagement proposé.

A la fin de cette procédure, sera établi le bilan de concertation et un choix sera fait quant au tracé de la déviation, éclairé par les avis et remarques de toutes les personnes ayant participé à la concertation.

Enfin, suite à ce choix, les différentes études techniques et procédures réglementaires seront poursuivies.



B.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation publique est une procédure réglementaire (article L103-2 du code de l'Urbanisme) régie par la loi n°85-729 du 18 Juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement.

Son but est l'association du public dans le processus de conception des projets d'infrastructures afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation. Néanmoins, les modalités de la concertation publique ne sont pas précisément définies par la loi. Ce sont les responsables du projet qui ont la charge de les concevoir et de les mettre en œuvre en répondant aux objectifs suivants :

- **Inform**er le plus possible toutes les personnes qui peuvent être concernées directement ou indirectement par le projet : riverains, élus, usagers, commerçants, associations, chambres consulaires et organisations socioprofessionnelles... ;
- **Écouter** pour une meilleure prise en considération des enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux mais aussi afin de connaître et d'inclure les attentes de la population locale dans l'élaboration du projet ;
- **Dialoguer** pour enrichir le projet. La concertation doit conduire à choisir, parmi les variantes définies par les études, la proposition d'aménagement la plus adaptée, recevant l'approbation la plus large, qui sera ensuite présentée à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

B.2 LA PLACE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DANS LE PROCESSUS DE RÉALISATION D'UNE OPÉRATION ROUTIÈRE

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe se divisant en différentes étapes. Les différentes études décrites ci-après y occupent une part importante :

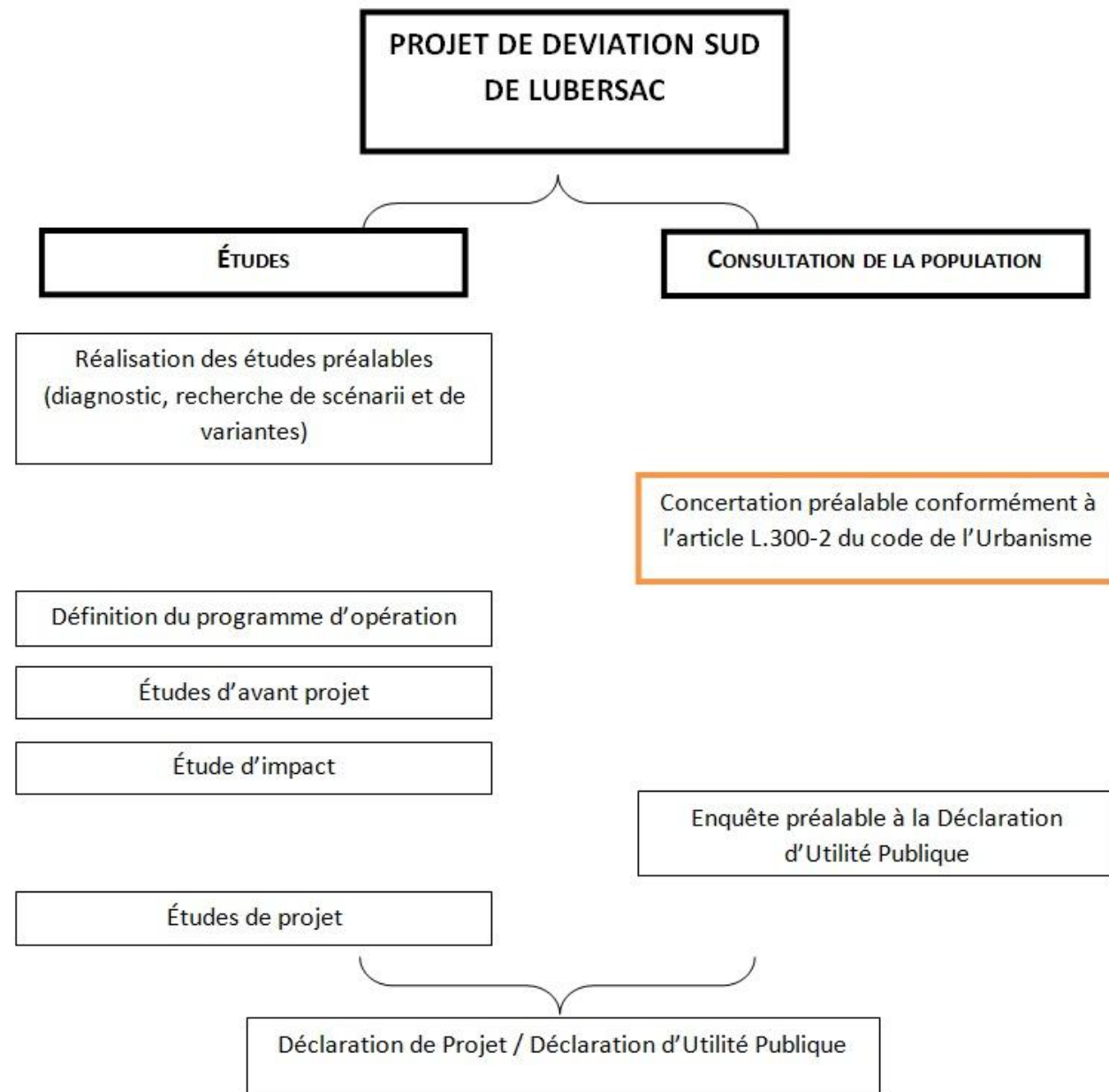
- Les études préalables qui ont pour but d'explicitier les principales caractéristiques du projet. Elles comprennent le diagnostic du territoire, la recherche de scénarii d'aménagement (aménagement sur place ou voie nouvelle par exemple) et de variantes ;
- La définition du programme de l'opération qui sert de cadre aux études de conception détaillées ;
- Les études de conception détaillées (avant projet et projet) qui visent à affiner la définition du projet et à appréhender les différentes possibilités de sa réalisation. Elles sont réalisées simultanément avec l'étude d'impact qui évalue les conséquences et les impacts du projet sur l'environnement pour en limiter, réduire ou compenser les effets négatifs.

Des périodes d'échanges accompagnent chacune de ces phases, avec les différents acteurs du territoire mais aussi avec le public. Cela permet une réelle prise en considération des points de vue des différentes parties prenantes et nourrir ainsi la définition du projet.

C'est notamment le cas avec la concertation publique réglementaire pour les études préalables et l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour les études d'avant-projet et l'étude d'impact (voir schéma ci-après).

A l'issue de la concertation et une fois les différents points de vue exprimés et consignés, un bilan de concertation est établi par le maître d'ouvrage (Département de la Corrèze) et rendu public. Ce bilan comprend notamment des éléments qui seront pris en considération par le maître d'ouvrage pour améliorer le projet. Le choix d'une variante est alors arrêté.

Les études préalables sont ainsi finalisées pour la préparation du programme de l'opération. Ce sera la base des études de conception détaillées (avant-projet et projet) et de l'étude d'impact qui constitueront en partie le dossier d'enquête publique préalable à la DUP. Les études de conception détaillées permettront la définition précise du tracé et donc de l'emprise du projet.



B.3 MODALITÉS

Entre le 11 Décembre 2017 et le 11 Janvier 2018, le public est invité à donner son avis, ses idées et ses questionnements sur la comparaison des variantes et leurs caractéristiques d'aménagement.

Le but est d'identifier la proposition d'aménagement la plus appropriée et d'optimiser le projet grâce aux remarques recueillies

POUR S'INFORMER

Les éléments de la concertation seront installés dans les locaux de la mairie de Lubersac, aux horaires d'ouverture.

Le site internet : <http://www.correze.fr>

POUR S'EXPRIMER

Sur le site internet : <http://www.correze.fr>

Par courrier : Conseil Départemental de la Corrèze, Direction des Routes,
9 rue Renée et Emile FAGE, BP199 19005 Tulle

Sur les registres disponibles à la mairie de Lubersac

B.4 CALENDRIER PRÉVISIONNEL





C.1 LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

La commune de Lubersac compte, au dernier recensement, 2 277 habitants (2014). Sa population a tendance à diminuer depuis quelques années.

La commune de Lubersac supporte une importante activité agricole essentiellement tournée vers l'élevage de bovins pour la viande, mais aussi des cultures de céréales et des productions de pommes.

La commune est également marquée par la présence d'un important tissu industriel et artisanal, composé d'établissements regroupés dans les Zones d'activités du Verdier, au sud, et de Touvent, au nord. Les établissements les plus importants sont localisés sur la ZI du Verdier : Valade (compotes, confitures), avec plus de 200 salariés, l'entreprise Contant (électricité), et SERIP France (ingénierie). Ces zones sont également marquées par la présence de plusieurs grandes surfaces commerciales.

Le développement de ces zones d'activités, et plus particulièrement celle du Verdier, entraîne des déplacements, notamment de poids lourds, toujours plus nombreux sur la RD901 dans le centre bourg de Lubersac.

Il convient de noter également la présence d'une importante activité d'Arnac-Pompadour représentée notamment par les sociétés SICAME et Mécatraction.

C.2 LES DÉPLACEMENTS

C.2.1. LES DÉPLACEMENTS ET LE TRAFIC ACTUEL

La carte page suivante montre les moyennes journalières des trafics issues des seuls jours ouvrés (lundi > vendredi) enregistrés sur une semaine complète au mois d'Octobre 2017.

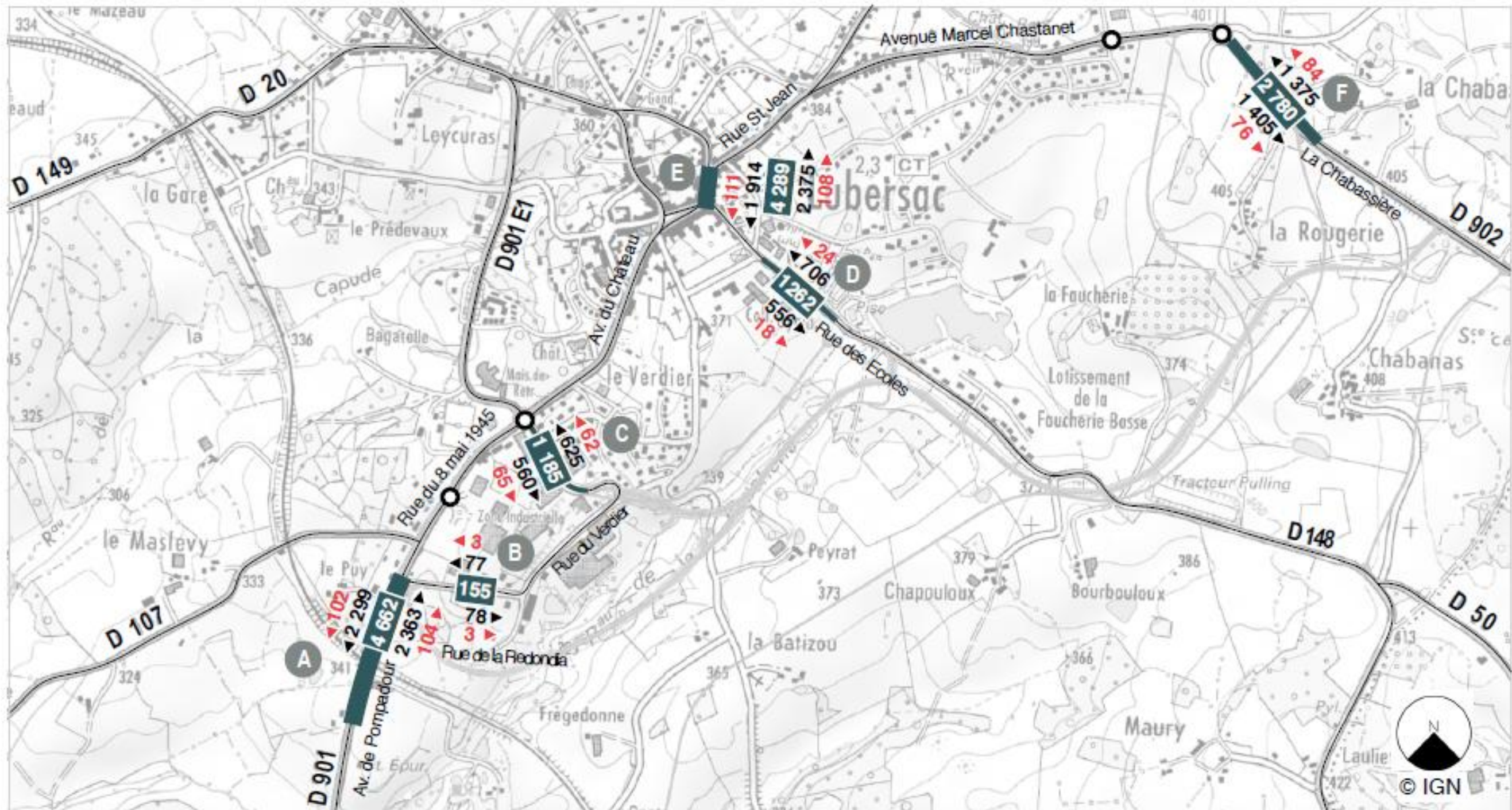
Les trafics Poids Lourds sur l'axe RD 901 – RD 902 sont, avec ces valeurs TMJO, les plus importants en cœur de bourg (219 poids lourds en moyenne journalière contre 206 poids lourds pour la RD 901 à l'Ouest et 160 poids lourds pour la RD 902 à l'Est).

La desserte de la zone industrielle du Verdier accueille 127 poids lourds par jour en valeur TMJO (point C, rue du Verdier).

Avec les moyennes issues des Jours Ouvrés, les trafics globaux sont pratiquement d'un même niveau entre la rue du Verdier et la rue des Écoles, aux alentours de 1 200 véhicules par jour.

Quand à l'axe routier Est-Ouest qui intéresse directement l'étude de la Déviation Sud, l'examen des trafics globaux montre que l'écart se creuse un peu entre la RD 901 (sortie d'agglomération) et le centre bourg (400 véhicules d'écart environ en faveur de la RD 901 avec 4 662 véhicules par jour). La RD 902 reste toujours en retrait avec 2 780 véhicules par jour.

NIVEAUX DE TRAFIC ACTUELS



TV / PL

◀ 102	Moyenne Trafics Poids Lourds Sens 2 (dont autocars)
◀ 2 299	Moyenne Trafics Tous Véhicules Sens 2
4 662	Moyenne Trafics Tous Véhicules (TV) - Double Sens
2 363 ▶	Moyenne Trafics Tous Véhicules Sens 1
104 ▶	Moyenne Trafics Poids Lourds Sens 1 (dont autocars)



TMJO * = Trafics Moyens Journaliers issus des Jours Ouvrés
(Moyenne Jours Ouvrés : 5 jours)

C.2.2. ANALYSE DES REPORTS POTENTIELS DE TRAFIC SUR LA DÉVIATION

L'enquête Origines-Destinations (OD) des déplacements permet de voir les trafics qui basculent de la route départementale D901 à la D902 et inversement (valeurs enregistrées sur 13 heures : de 7h à 20h) sans marquer d'arrêt au sein du centre-bourg de Lubersac. Les trafics d'échange sont ainsi écartés à la seule faveur des trafics de transit par le centre-bourg.

Ces usagers seront intéressés par un report d'itinéraire et un emprunt de la déviation au regard de l'amélioration des temps de parcours et de la sécurité routière apportée.

Les résultats permettent de voir également les basculements de trafics de la D901 à la D148 ou de la D902 à la D148. Ce qui va permettre de différencier deux niveaux de trafics sur la déviation tenant compte de l'échangeur central avec la D148 (cf. sections 1 & 2). Ces résultats vont être ensuite successivement redressés :

- sur les débits de trafic du jour d'enquête (mardi 10 octobre 2017 - 24 heures)
- sur les valeurs TMJO (recalage sur les moyennes journalières issues des comptages sur 5 jours : du lundi au vendredi)

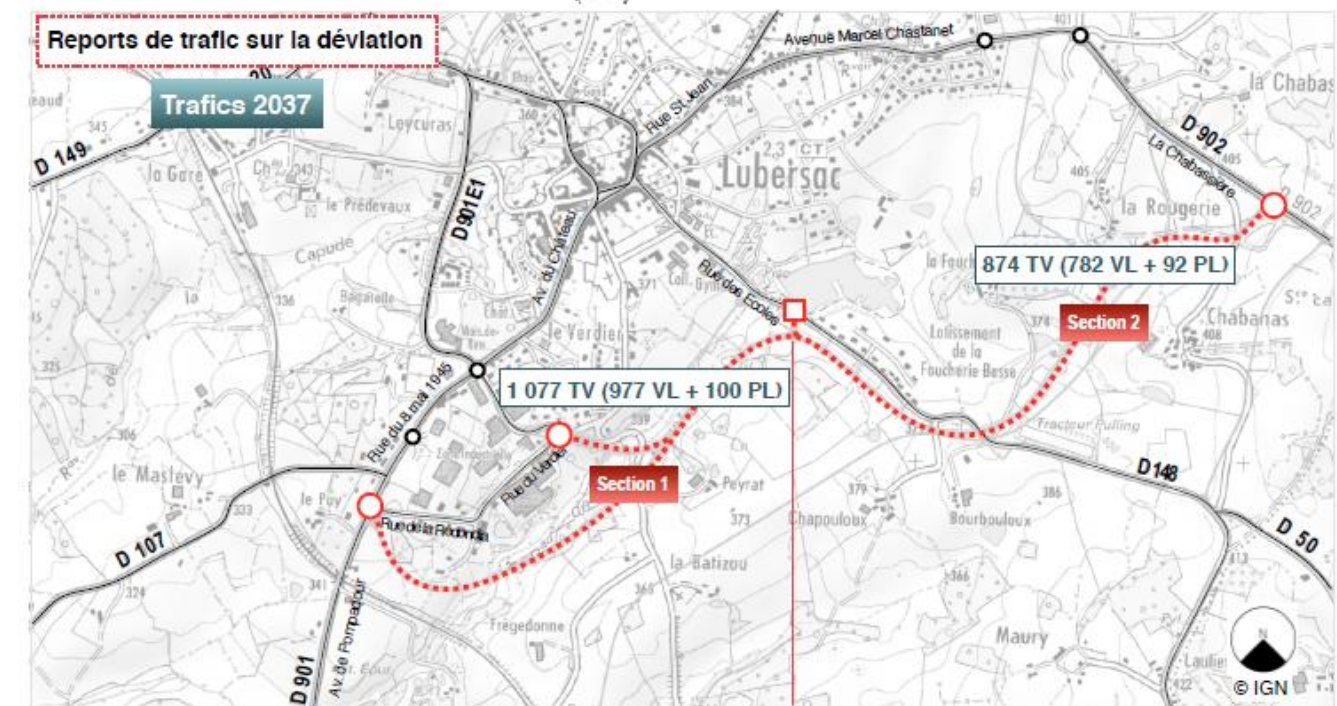
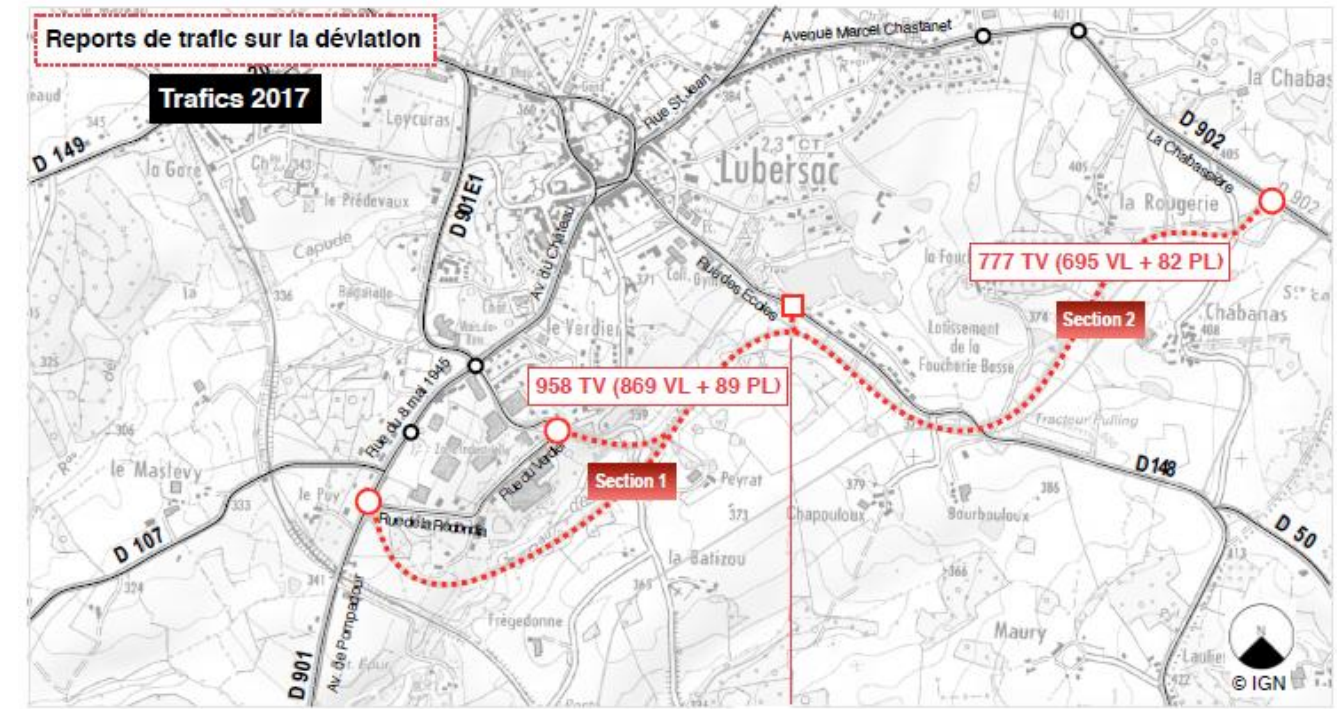
C.2.3. ANALYSE DES REPORTS POTENTIELS DE TRAFIC À LONG TERME

A partir des valeurs de trafic TMJO 2017, des projections sont réalisées à l'horizon de temps 2037 (+20 ans). Ces projections de trafic sont réalisées en se calant sur les derniers coefficients de redressement délivrés par l'Etat (via le CEGDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable). Ces hypothèses de croissance de trafic « officielles » varient selon deux intervalles de temps :

- 2017-2030 : redressement des trafics de l'ordre de +0,84% par an ;
- 2030-2037 : redressement des trafics de l'ordre de +0,20% par an afin de tenir compte de l'influence de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) qui a, pour objectif ultime, la disparition des moteurs thermiques en 2040.

Les trafics attendus à terme (2037) sur la déviation Sud de Lubersac sont les suivants :

Valeurs de trafic (TMJO) sur la déviation Sud	2 sens		2 sens
	VL	PL	TV
2017 (trafic déviation - section 1)	869	89	958
2017 (trafic déviation - section 2)	695	82	777
2030 (trafic déviation - section 1) (13 ans x 0,84%)	964	99	1063
2030 (trafic déviation - section 2) (13 ans x 0,84%)	771	91	862
2037 (trafic déviation - section 1) (7 ans x 0,20%)	977	100	1077
2037 (trafic déviation - section 2) (7 ans x 0,20%)	782	92	874



C.3 ENVIRONNEMENT

Le diagnostic environnemental du territoire, réalisé au cours de cette phase d'études préalables, permet d'identifier les thématiques pour lesquelles les enjeux sont prépondérants. Pour chacune d'elles, des réponses appropriées devront être élaborées au cours des différentes phases d'étude et de réalisation du projet.

C.3.1. MILIEU PHYSIQUE

La zone étudiée est située sur un plateau de gneiss de 400 m d'altitude côté Nord-Est, qui s'incline jusqu'à environ 300m, au Sud-Ouest, dans le vallon du ruisseau de la Faucherie.

Au Sud-Ouest, le vallon du ruisseau de la Faucherie est accompagné de pentes notables qui peuvent atteindre plus de 10%.

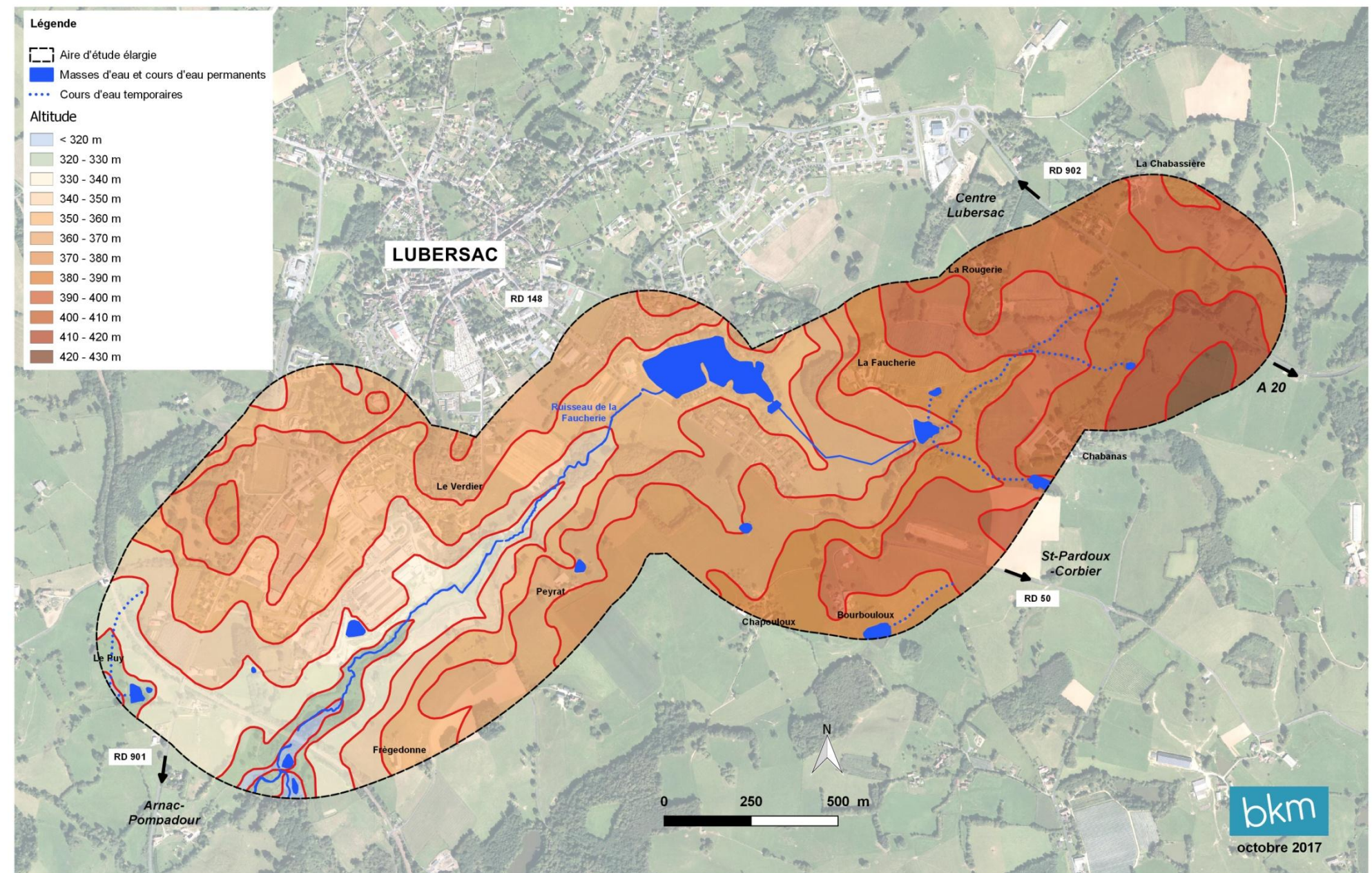
La zone d'étude est située au sein de la masse d'eau souterraine du « socle du bassin Isle-Dronne » de bon état quantitatif et chimique.

La zone d'étude est inscrite dans le bassin versant du ruisseau de la Faucherie, inclus dans la masse d'eau du ruisseau de la Capude. L'état chimique de la Capude est bon et son état écologique moyen. Les objectifs sont un bon état en 2027. Elle subit plusieurs types de pressions : par les pesticides, le débordement des déversoirs d'orage, les rejets de stations d'épuration...etc.

Le vallon du ruisseau de la Faucherie abrite plusieurs plans d'eau. Le plus important, à proximité de la RD148, est dédié aux activités touristiques.

Aucun captage d'eau potable n'est recensé sur l'aire d'étude. La commune de Lubersac n'est pas un territoire à risque important d'inondation et n'est pas soumise à un Plan de Prévention du Risque inondation. Néanmoins, il existe un risque de remontée de nappes (de faible à fort selon la localisation).

TOPOGRAPHIE - HYDROGRAPHIE



C.3.2. MILIEU NATUREL

Aucun inventaire patrimonial (ZNIEFF*, ZICO*) ou zone de protection réglementaire (Réserve Naturelle, Natura 2000*...) n'est recensé sur l'aire d'étude.

La Zone Naturelle d'Inventaire Faunistique et Floristique la plus proche est celle de «la vallée de l'Auvezère», située à 1,8km.

Le milieu naturel autour de Lubersac est majoritairement composé par des espaces semi-bocagers, support de l'activité de l'élevage, constitués de prairies mésophiles* ceinturées de haies et parsemées de petits bosquets.

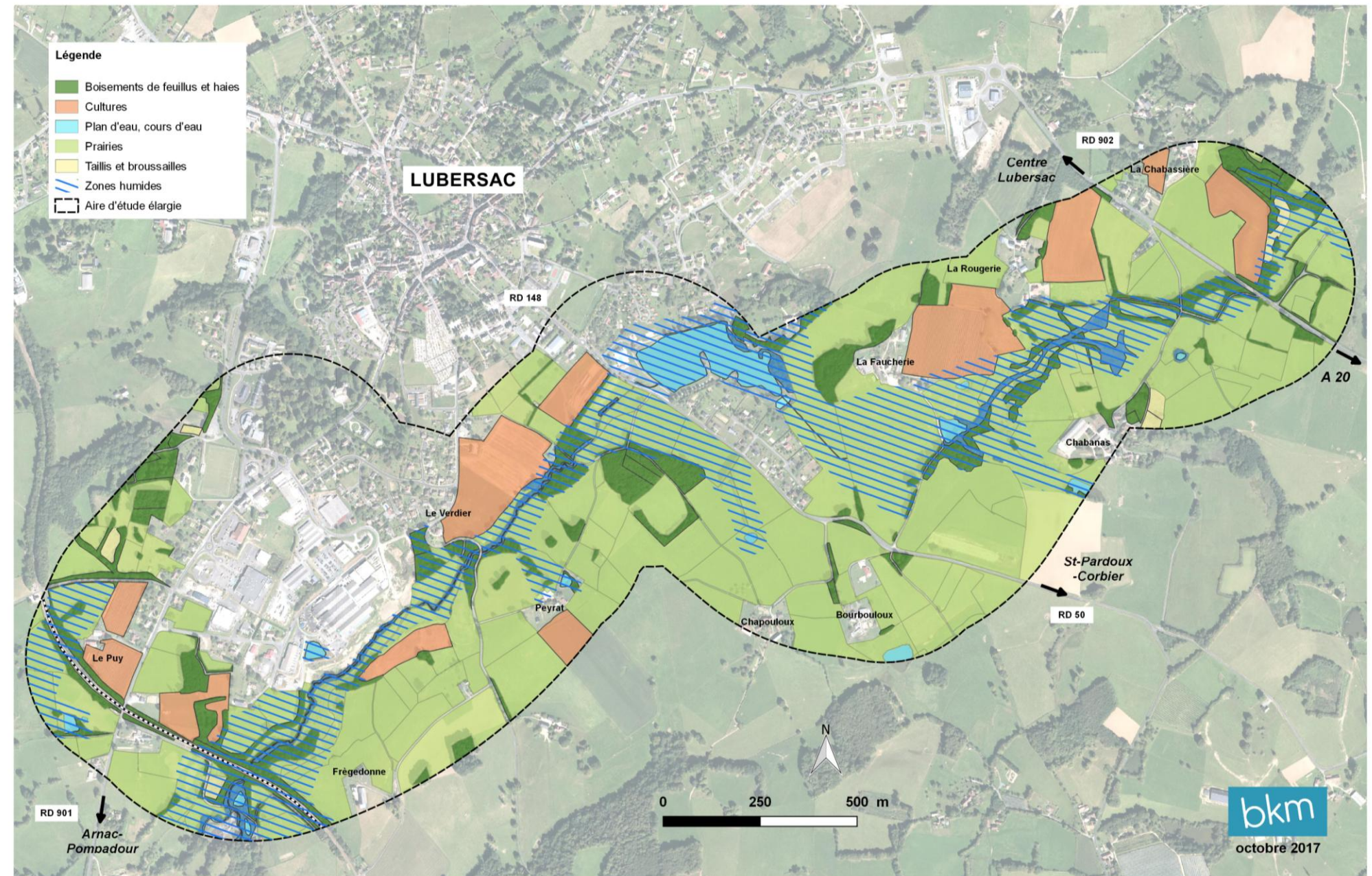
La végétation présente appartient à la série du chêne pédonculé, particulièrement adapté aux sols frais et acides. Le chêne est accompagné du hêtre, du châtaignier, du charme....

Le ruisseau de la Faucherie et ses abords constituent une zone humide répertoriée par EPIDOR*. Au sein de cette zone humide se trouvent la végétation rivulaire du ruisseau (à base d'Aulne glutineux, Frêne commun, et Saule roux), des formations arbustives de saules, des friches humides, et des prairies humides.

D'après les données bibliographiques disponibles, qui seront à confirmer lors d'inventaires sur le terrain, plusieurs espèces patrimoniales sont recensées dans la région de Lubersac dont la Loutre, le Sonneur à ventre jaune, ou l'Alouette lulu.

* Voir lexique en annexe

HABITATS NATURELS ET SEMI-NATURELS



C.3.3. PAYSAGE

Les enjeux sont majoritairement liés aux vues sur le vallon de la Faucherie, au patrimoine végétal, au relief et aux caractéristiques liées à l'installation d'une infrastructure routière dans ce paysage.

La persistance d'un cadre de vie agréable au cœur du site d'étude représente un enjeu allant de modéré à fort car le paysage accueille d'ores et déjà des infrastructures dont l'échelle diffère fortement de l'aspect rural du site (zones d'activités en particulier).

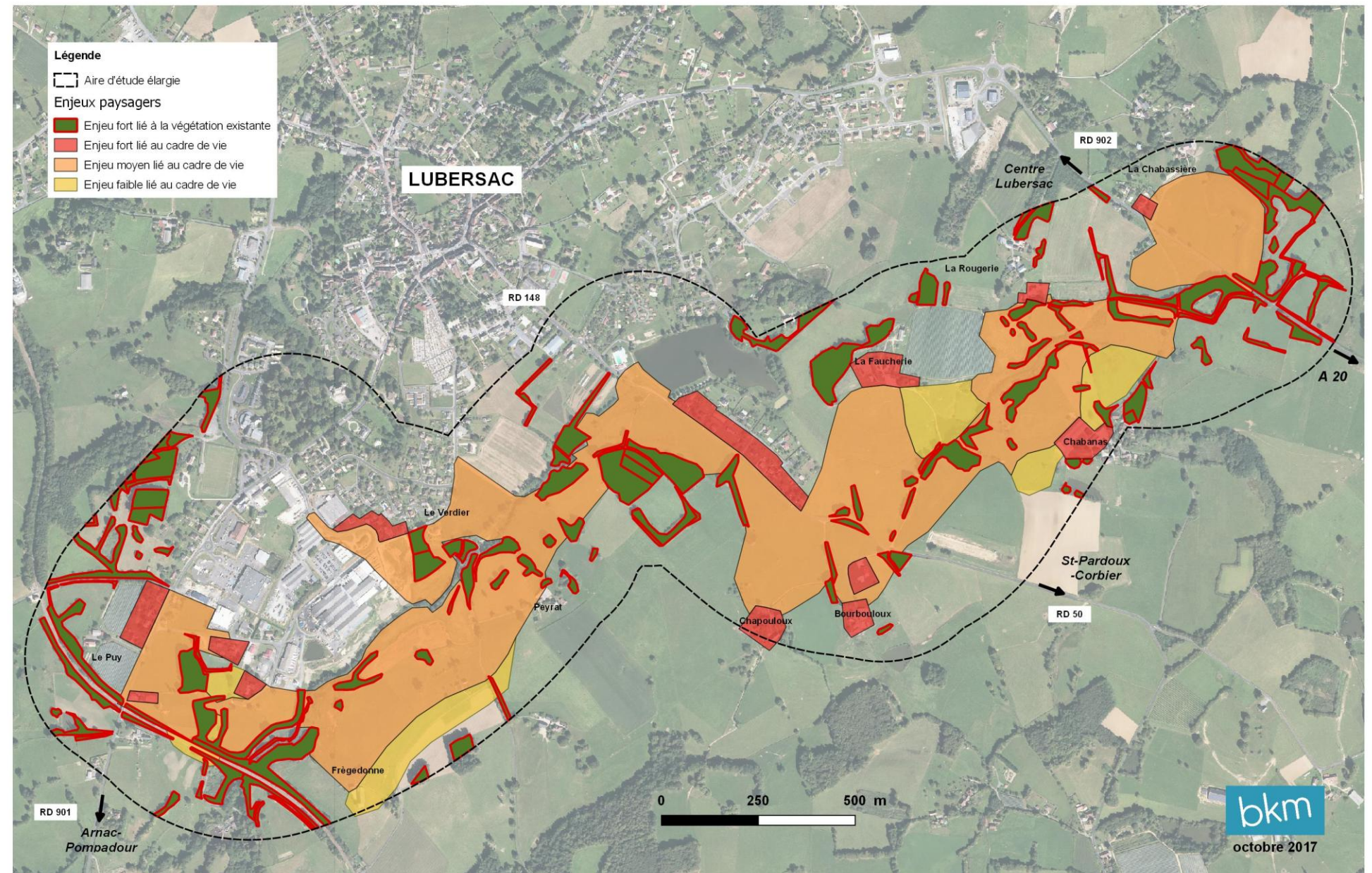
La confrontation d'un ouvrage linéaire avec le relief chahuté et marqué du vallon est également un enjeu, avec notamment le traitement des déblais ou remblais, parfois importants, générés par la future déviation.

Les haies et bosquets représentent l'enjeu majeur. Ils sont des éléments remarquables du paysage, qui jouent également un rôle important de cadrage ou de filtre visuel, surtout pour les vues lointaines dominant le vallon, depuis le plateau agricole et depuis les quartiers pavillonnaires.

Les vues dominantes sur le vallon représentent un enjeu moyen à faible, en fonction de la distance avec l'ouvrage. Celles depuis les zones d'habitations sont un enjeu fort, la qualité du cadre de vie risquant d'être impacté de manière forte.

Les éléments du patrimoine culturel sont éloignés du projet et ne présentent pas de covisibilités avec le futur ouvrage. Ils ne représentent pas d'enjeu.

ENJEUX PAYSAGERS



C.3.4. MILIEU HUMAIN

L'aire d'étude se développe en continuité Sud-Est du bourg dense de Lubersac. On y trouve un habitat, principalement sous forme pavillonnaire, de construction relativement récente, notamment au Nord de la zone industrielle du Verdier, et au centre de l'aire d'étude, le long de la RD 148. Cette forme d'habitat se distingue de l'habitat dispersé des hameaux agricoles qui ponctuent le territoire communal : Chabanas, La Faucherie, La Rougerie...

La Carte Communale de Lubersac, révisée en 2007, prévoit des extensions urbaines à proximité de la zone industrielle du Verdier ainsi qu'au Nord-Est, le long de la RD 902, en extension de la ZI de Touvent.

Les activités industrielles et commerciales sont concentrées dans les zones industrielles (ZI) du Verdier (au sud-ouest), et de Touvent (au nord-est). La Z.I du Verdier regroupe l'entreprise Valade (agro-alimentaire), un Super U, un Lidl, des abattoirs, un brico déco... etc. Deux de ces établissements sont des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) : l'entreprise Valade et la SEM la Valeynie (abattoirs).

Différents équipements publics sont également implantés dans ou près de la ZI du Verdier : salle communale, terrain de foot, ateliers communaux...

Enfin, au centre de l'aire d'étude, autour du plan d'eau de la Faucherie, s'étendent le camping communal et la piscine, formant le principal point d'intérêt touristique de Lubersac.

Deux monuments historiques sont recensés dans le bourg de Lubersac (Maison Renaissance et Église Saint-Etienne), ainsi qu'un site classé (jardin du château). Ils ne se trouvent pas sur l'aire d'étude mais sont à prendre en compte vis-à-vis de leur proximité.

MILIEU HUMAIN



C.3.5. AGRICULTURE

Le recensement agricole de 2010 permet de mieux qualifier l'activité agricole de Lubersac.

101 exploitations agricoles y sont recensées en 2010. Leurs Surfaces Agricoles Utilisées (SAU) sont le plus souvent égales ou inférieures à 25,5 hectares. Ce sont donc des exploitations de petite taille. Le total de ces SAU s'élève à 2 930 hectares (contre 3085ha en 2000).

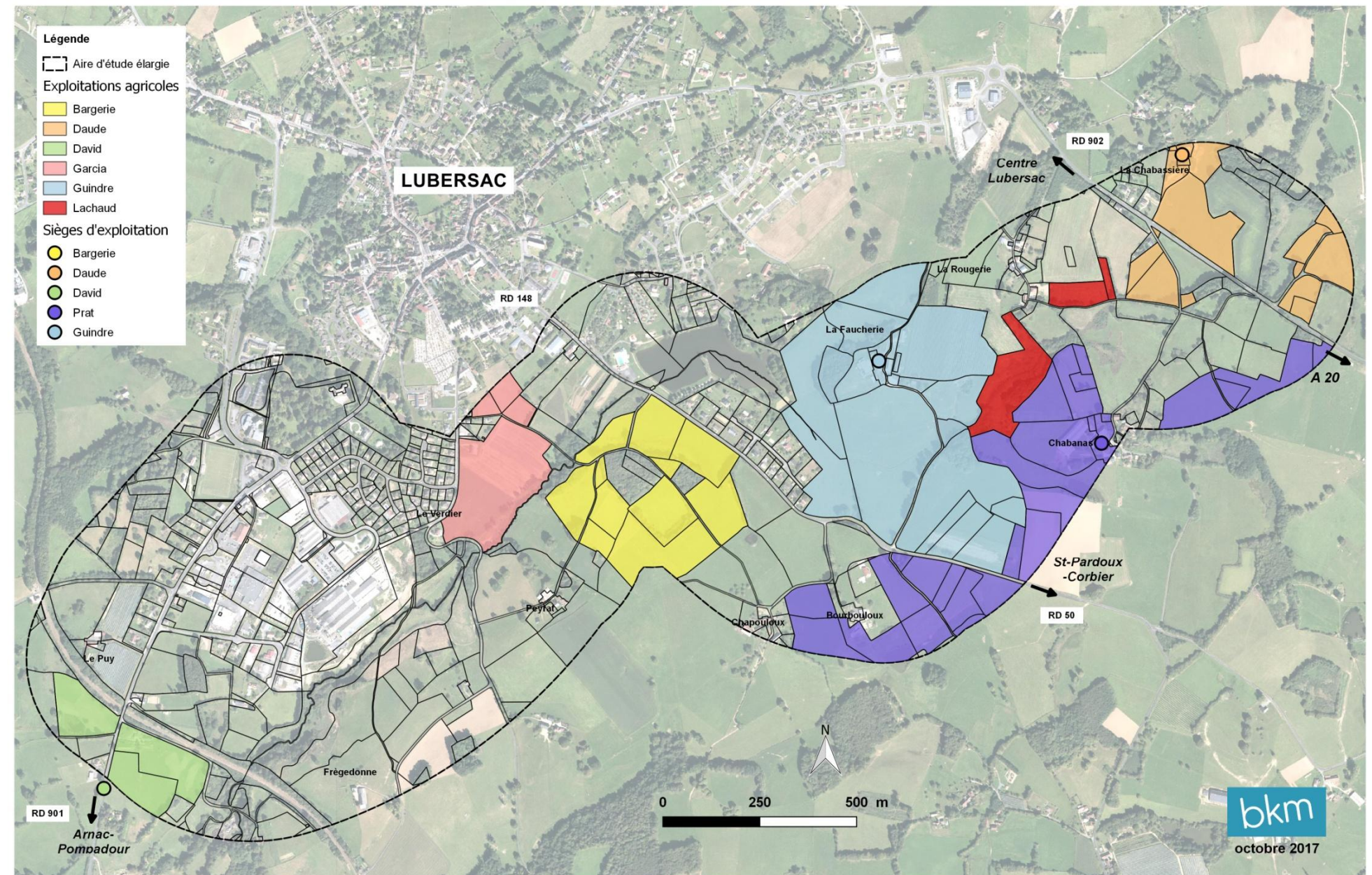
Plus de 300 hectares, soit environ 10% de ces terres, sont dédiées à la production de céréales (principalement du maïs et du blé tendre). 1447 hectares sont des terres labourables et 2006 sont toujours en herbe, utilisées comme prairies d'élevage.

63,1% des élevages sont des élevages bovins : des vaches laitières et des vaches nourrices, pour la production de *veau de lait sous la mère*, un produit labélisé viande du Limousin. Les ovins sont aussi représentés avec 28,8% d'élevages de brebis.

266 hectares servent à la production de fruits. La pomiculture est une activité importante. Lubersac fait partie des communes recensées dans l'AOC *Pomme du Limousin*.

La carte ci-contre représente la répartition des exploitations agricoles dans l'aire d'étude.

EXPLOITATIONS AGRICOLES



La carte présentée ici est provisoire, les informations recueillies sur les exploitations agricoles n'étant pas complètes à ce jour.

C.3.6. ACOUSTIQUE

Les études acoustiques ont été effectuées au milieu du mois d’Octobre 2017. Quatre mesures de longue durée (24h) et deux mesures de courte durée (30 minutes) ont été réalisées en façade d’habitations situées sur le secteur.

Les niveaux sonores mesurés sont tous inférieurs à 65 dB(A) le jour et à 60 dB(A) la nuit. Les résultats obtenus dans le cadre de la simulation indiquent que toute l’aire d’étude est en zone d’ambiance sonore modérée de jour et de nuit.

La contribution du projet de déviation ne devra pas excéder 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne.

(*) : Les niveaux 6h-22h des points de mesures de courte durée proviennent de mesures d’une heure, l’intégralité de la période 6h-22h n’est donc pas représentée.



Emplacement des mesures	Adresse du riverain	Niveau de bruit LAeq mesuré en dB(A)	
		6h-22h	22h-6h
LD1	La Rougerie 19210 LUBERSAC	45,5	35,5
LD2	11 Route de Saint-Pardoux 19210 LUBERSAC	53,5	39,0
LD3	2 Rue Hugues de Lubersac 19210 LUBERSAC	55,0	45,5
LD4	6 Avenue de Pompadour 19210 LUBERSAC	61,5	52,5
CD1	La Rougerie 19210 LUBERSAC	38,0*	/
CD2	Rue de la Redondia 19210 LUBERSAC	43,5*	/

C.4 SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

L'analyse de l'état initial permet d'identifier les principaux enjeux environnementaux des secteurs susceptibles d'être concernés par la déviation :

	ENJEUX
MILIEU PHYSIQUE	- La préservation des masses d'eau souterraines et superficielles
MILIEUX NATURELS	- La préservation des habitats naturels et des espèces patrimoniales - La prise en compte des zones humides - Le maintien des continuités écologiques
PAYSAGE	- La préservation du cadre de vie et du paysage rural - Le calage du projet et notamment ces mouvements de terrain dans un paysage au relief parfois accusé - La préservation des structures végétales maillant le paysage et filtrant ou cadrant les vues - Les vues dominantes sur le vallon, avec des espaces habités denses au nord et plus isolés au sud
MILIEU HUMAIN	- La préservation du cadre de vie des habitants riverains - L'amélioration de la desserte des activités économiques des deux zones d'activités - Le désengorgement du centre bourg - La redynamisation du tissu artisanal et commercial - L'amélioration de l'attractivité du bourg et de la « Destination Pompadour »
AGRICULTURE	- La préservation des espaces agricoles - L'évitement du morcellement des exploitations agricoles



D.1 INTRODUCTION

La voie nouvelle passera au Sud de la commune de Lubersac, à proximité de la zone industrielle du Verdier. Elle s'inscrit en rive droite du ruisseau de la Faucherie, puis longe la RD148 qu'elle traverse au lieu-dit Bourboulou. Elle passe enfin entre la Faucherie Basse et Chabanas pour se raccorder à la RD902 aux Reclos des Chaumes.

Le projet comporte principalement une section à deux voies, une voie nouvelle de 200m pour desservir la Faucherie Basse et 7 carrefours :

- carrefour giratoire aux abords de la zone industrielle du Verdier,
- carrefour de la voie communale de Lubersac à Faraud,
- carrefour de la RD148 au Pradeau,
- carrefour de la RD148 au Bourboulou,
- carrefour de la route de la Faucherie,
- carrefour de la route de Chabanas,
- carrefour de la RD902.

Le diagnostic de territoire a permis de cerner le territoire et ses attentes, et d'en comprendre le fonctionnement. A l'issue de ce diagnostic complet, plusieurs stratégies d'aménagement ont pu être déterminées, de manière à étudier différentes possibilités de réponse aux besoins recensés. Il s'agit des variantes d'aménagement. Ce projet en présente deux.

D.2 LES VARIANTES

L'itinéraire actuel n'est pas adapté à la circulation qu'il supporte, du fait de la traversée de Lubersac par des poids lourds, avec les nuisances et l'insécurité que cela implique, et les conséquences sur les riverains et la vie locale.

Les possibilités de dépassement sont par ailleurs presque nulles sur cet axe une limitation de vitesse de l'ordre de 50km/h du fait de la présence de nombreux véhicules lents et encombrants (poids lourds, engins agricoles).

Proposition 1 : La déviation de Lubersac passe par la zone industrielle du Verdier puis contourne le bourg par l'Est pour se raccorder à la RD902.

Ce scénario consiste à utiliser la rue du Verdier comme une partie de la déviation du bourg de Lubersac.

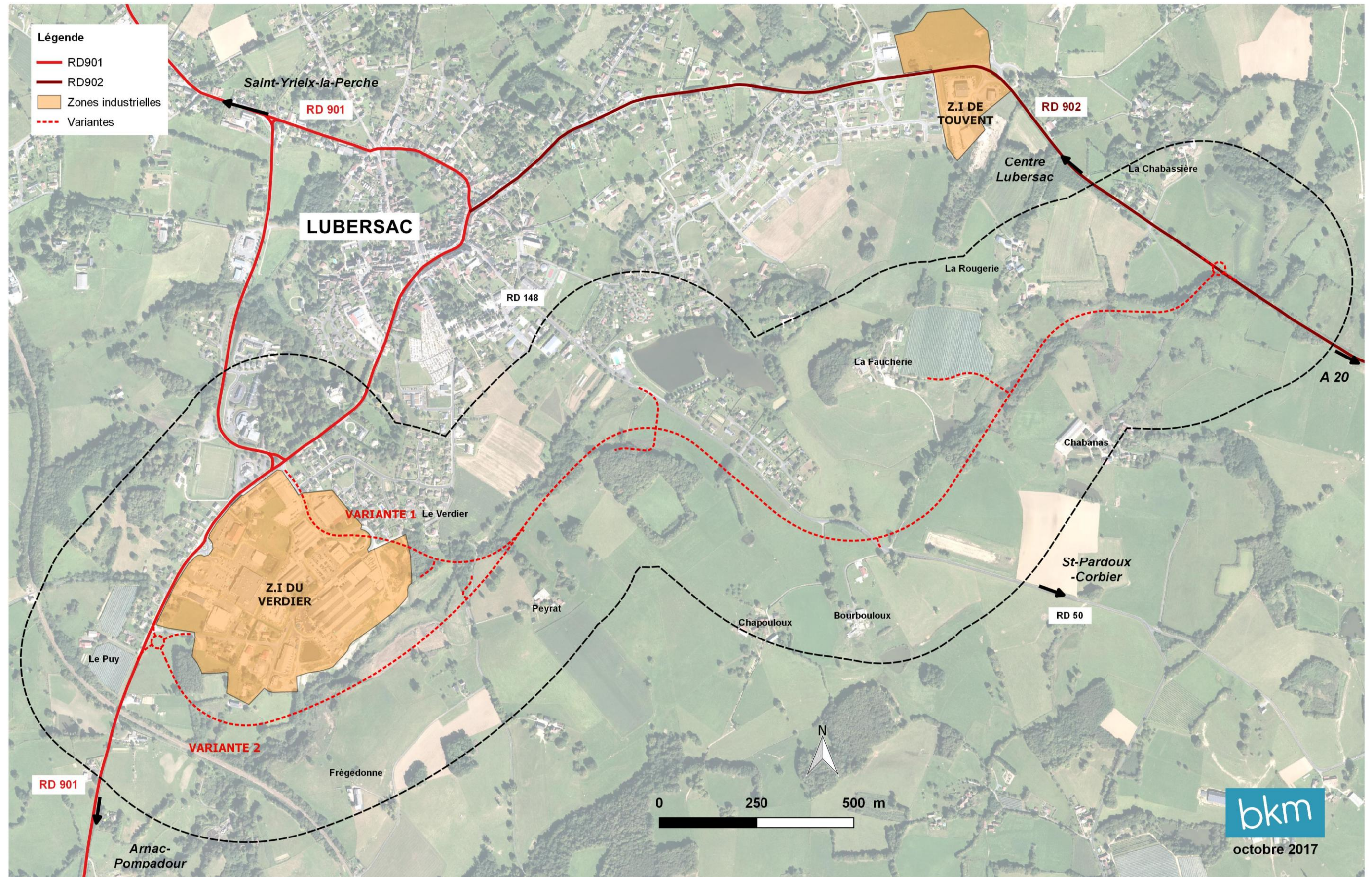
Les problèmes existants aujourd'hui dans ce secteur risquent de s'accroître avec le développement continu de la commune et l'augmentation du trafic qui l'accompagne.

Proposition 2 : La déviation de Lubersac passe au Sud de Lubersac, entre la zone industrielle du Verdier et la voie ferrée et contourne le bourg par l'Est pour se raccorder à la RD902.

Cette proposition consiste à un contournement de la zone industrielle du Verdier par le Sud. Elle permet d'éviter la traversée de la Z.I. et se rattache à la RD901 un peu avant le franchissement de la voie ferrée.

Le tracé de cette deuxième proposition est légèrement plus long que celui de la première (500m), et sera à créer dans sa totalité (pas de route existante sur ce tracé).

PROPOSITIONS DE TRACÉ POUR LA DÉVIATION





E.1 LA MÉTHODE DE COMPARAISON DES VARIANTES

Le choix d'une variante de tracé s'appuie sur les études préliminaires et en particulier les données recueillies sous formes d'impacts ou de contraintes.

La méthode de comparaison des variantes est celle de l'analyse multicritères qui repose traditionnellement sur les thématiques suivantes :

- L'analyse environnementale (milieu physique, naturel, humain, paysage)
- Les terrassements et la géotechnique
- Les éléments socio-économiques (dont les coûts)

Les impacts ou contraintes sur chacune de ces thématiques sont appréciés selon un certain nombre d'indicateurs (exprimés qualitativement ou quantitativement) à l'aide d'une échelle dont la valeur varie en fonction de la couleur comme dans le tableau ci-dessous.

Il s'agit d'une appréciation réalisée par le maître d'ouvrage, et les bureaux d'études mandatés par celui-ci, sur la base des éléments qui précèdent, et qui a vocation à être confortée ou amendée au vu du bilan qui sera tiré de la présente concertation publique.

TRES PEU IMPACTANT TRES FAVORABLE AU PROJET	PEU IMPACTANT FAVORABLE AU PROJET	IMPACTANT DÉFAVORABLE AU PROJET	TRÈS IMPACTANT TRÈS DÉFAVORABLE AU PROJET

E.2 ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les différentes thématiques environnementales sont présentées ci-après de façon à identifier la variante dite « de moindre impact », soit la plus favorable au projet.

MILIEU PHYSIQUE

TRACÉ COMMUN

La proposition de tracé pour la déviation implique une traversée de la tête de bassin du ruisseau de la Faucherie, qui implique un risque de rescindement du cours d'eau.

La proximité de cette nouvelle route vis-à-vis des cours d'eau augmente le risque de pollution des eaux (en phase de travaux ou en phase d'exploitation) du ruisseau de la Faucherie qui alimente le plan d'eau de loisirs. Ces impacts sont cependant bien maîtrisés grâce à la mise en place d'ouvrage de collecte et de traitement des eaux de la chaussée.

VARIANTE 1

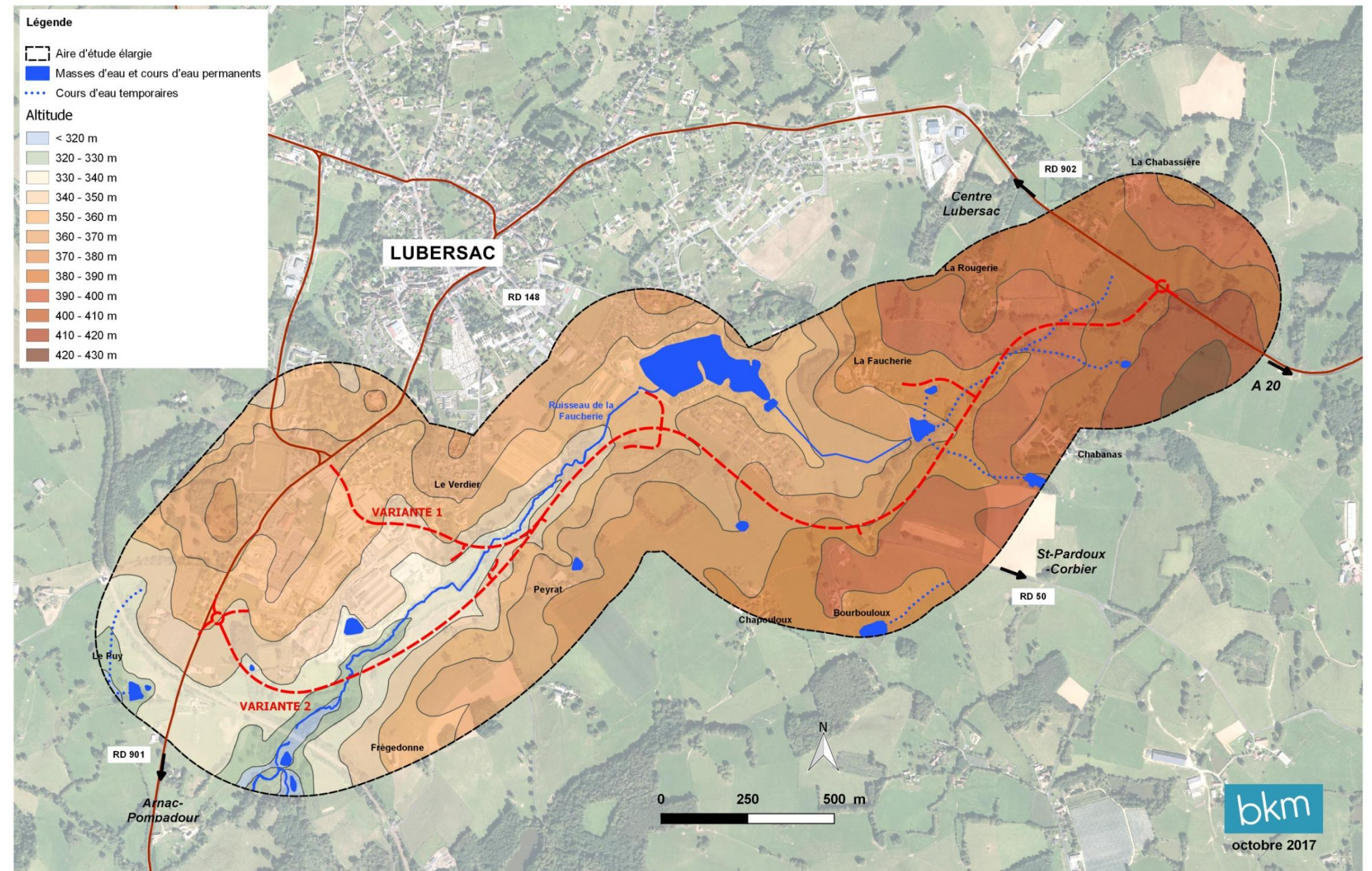
La première variante traverse une deuxième fois le ruisseau de la Faucherie à proximité du lieu-dit Peyrat.

VARIANTE 2

La deuxième variante traverse également une seconde fois le ruisseau de la Faucherie, en aval de la zone industrielle du Verdier. Elle traverse de plus un ruisseaulet affluent et passe à proximité d'une mare.

Les travaux impactent le milieu physique sur une plus grande longueur.

De ce fait, la variante 2 apparaît légèrement moins favorable que la variante 1.



MILIEU NATUREL

TRACÉ COMMUN

Le projet de déviation traverse une zone humide sur un linéaire notable : de l'origine jusqu'au lieu-dit Chabanas, puis de la RD148 à la fin du tronçon commun.

Il traverse également une zone prairiale ouverte d'enjeu plus faible.

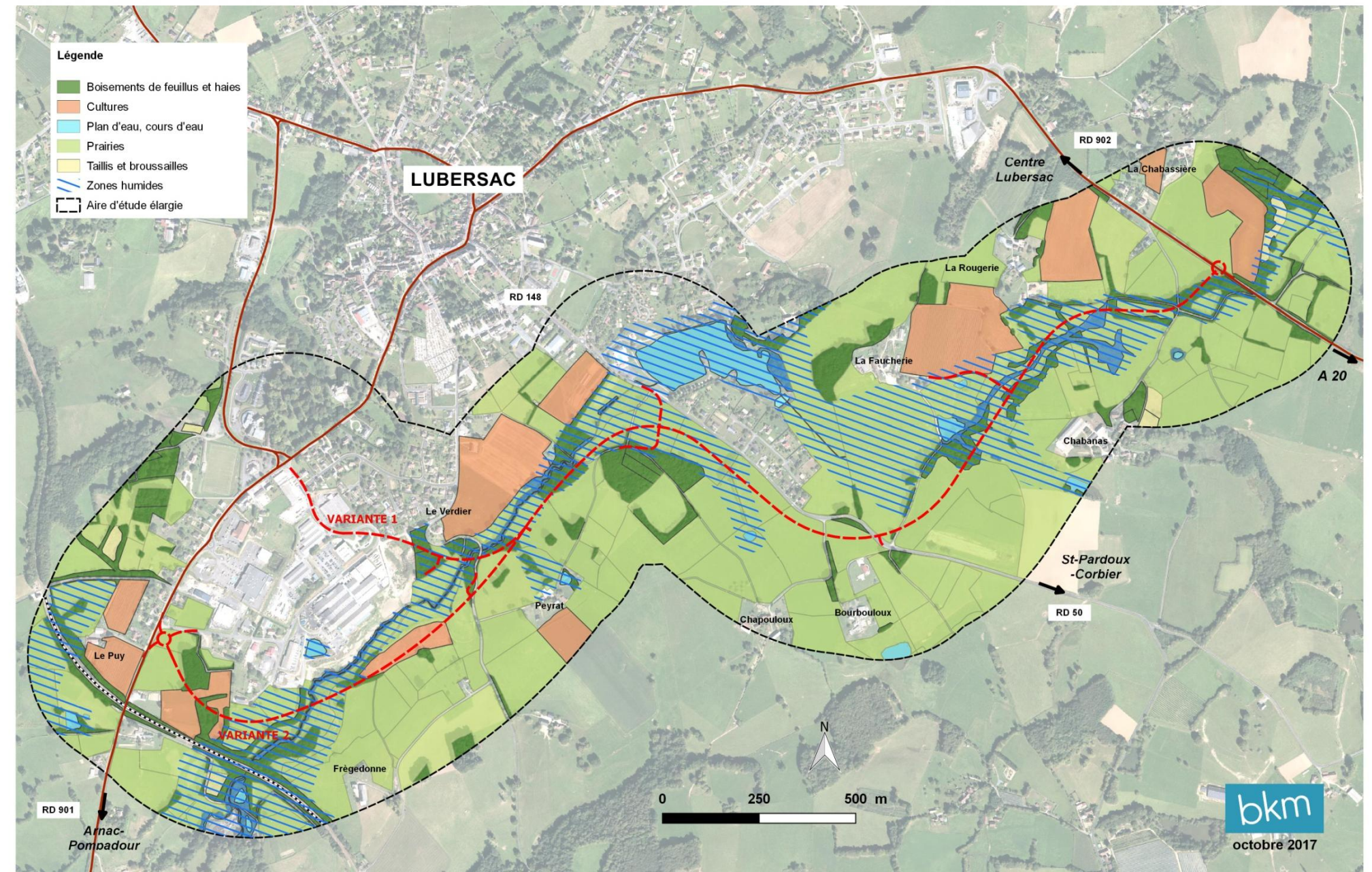
VARIANTE 1

La première variante traverse le vallon de la Faucherie en amont de la zone industrielle du Verdier. Il y a donc un risque d'impacts sur les cours d'eau et les zones humides riveraines.

VARIANTE 2

La deuxième variante traverse également le vallon de la Faucherie, mais en aval de la zone industrielle. Le risque d'impacts sur les cours d'eau et les zones humides est un peu plus important car l'espace concerné est plus large.

La variante 2 apparaît légèrement plus défavorable pour le milieu naturel que la variante 1.



PAYSAGE

TRACÉ COMMUN

La déviation aura un effet significatif sur l'ensemble du fond de vallon de la Faucherie. Les bosquets, végétation humide, et haies présentes à ses abords seront impactés de manière plus ou moins forte. Entre La Chabassière et Chabanas le projet génèrera des impacts sur le patrimoine végétal, de même qu'entre la piscine et le quartier du Verdier.

L'impact sur le relief sera fort entre le hameau de Chabanas et les abords de la piscine, le tracé coupant des formes de relief. Une intervisibilité se dégagera avec les habitations (Chabanas, Faucherie, Chapouloux, Quartier le long de la RD148).

VARIANTE 1

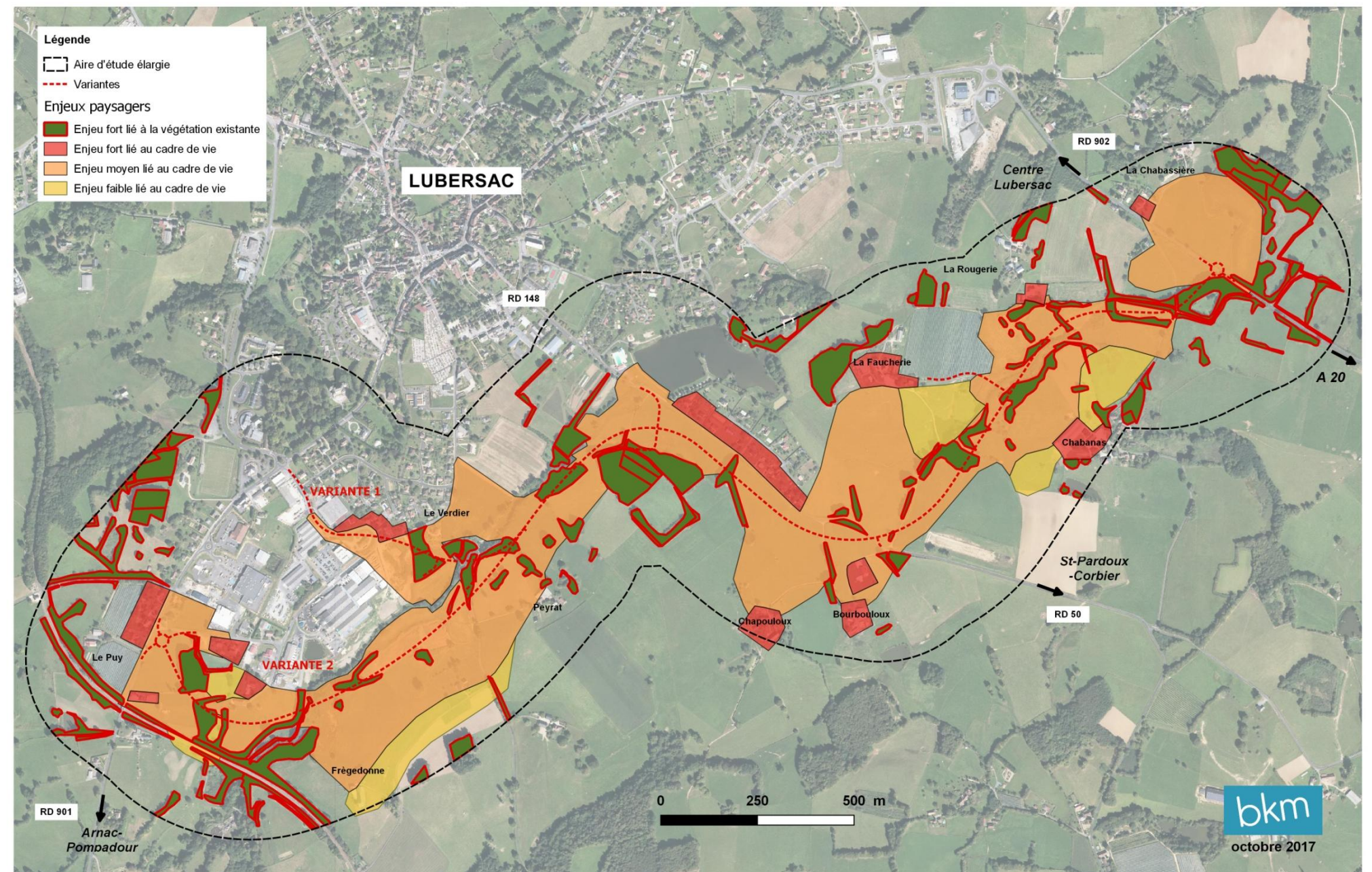
La variante 1 aura un impact significatif sur le patrimoine végétal du vallon de la Faucherie.

La proximité avec les abords agglomérés de Lubersac implique des intervisibilités fortes avec le futur ouvrage. Cependant l'aspect déjà industriel pourra minimiser l'impact visuel, l'ouvrage peut même avoir un effet bénéfique grâce à son réaménagement paysager.

VARIANTE 2

La variante 2 prolonge les effets négatifs sur le paysage, rencontrés sur le tronc commun, et l'étend sur l'ensemble du vallon de la Faucherie jusqu'à la RD 901. Le tracé, installé à flanc de coteau, entraîne des impacts sur le relief, la végétation (ripisylve, arbres isolés, bosquets). Les vues depuis les abords de Lubersac seront localement profondément modifiées (d'une vue sur la colline agricole à vue sur un ouvrage).

La variante 2 apparaît légèrement plus défavorable pour le paysage que la variante 1.



MILIEU HUMAIN

TRACÉ COMMUN

La déviation aura un effet bénéfique sur la fluidité de la desserte de la zone industrielle de Touvent, mais avec un aspect négatif quant à la visibilité de la partie commerciale.

Elle implique néanmoins des risques de nuisances sonores sur le lotissement le long de la RD148 et des effets sur les exploitations agricoles. Ces effets sont tout de même minimisés par le fait que le tracé se place le long du cours d'eau, en limite des exploitations.

VARIANTE 1

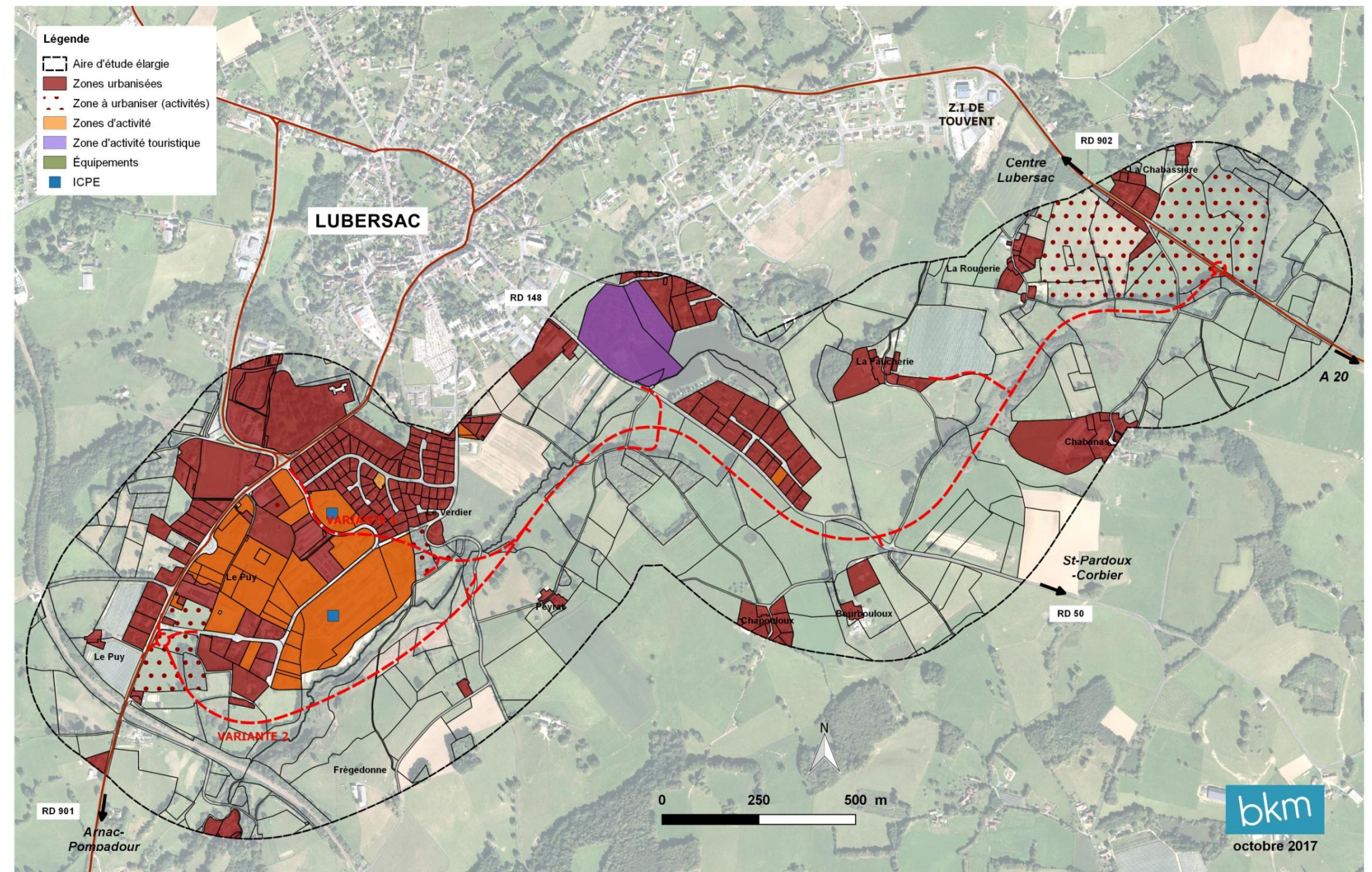
La première variante augmentera les nuisances sonores sur le lotissement du Verdier.

Elle entraîne une moins bonne fluidité du trafic de transit du fait de la présence d'établissements industriels et commerciaux en entrée sud de Lubersac et des mauvaises caractéristiques routières de la rue du Verdier (pente forte). L'accès aux établissements industriels sera aussi moins aisé et un prélèvement de surface sera opéré sur une plateforme industrielle.

Par ailleurs, une habitation sera fortement affectée, voire menacée par le raccordement de la section neuve sur l'existant à l'extrémité de la rue du Verdier.

VARIANTE 2

La variante 2 entraîne des nuisances sonores pour deux habitations au Sud de la zone industrielle du Verdier, qui sont actuellement en ambiance calme. En revanche, la fluidité du trafic sera meilleure. La zone commerciale du Verdier sera également susceptible de perdre en visibilité vis-à-vis du trafic de transit.



E.3 SÉCURITÉ ET CONFORT DE L’USAGER

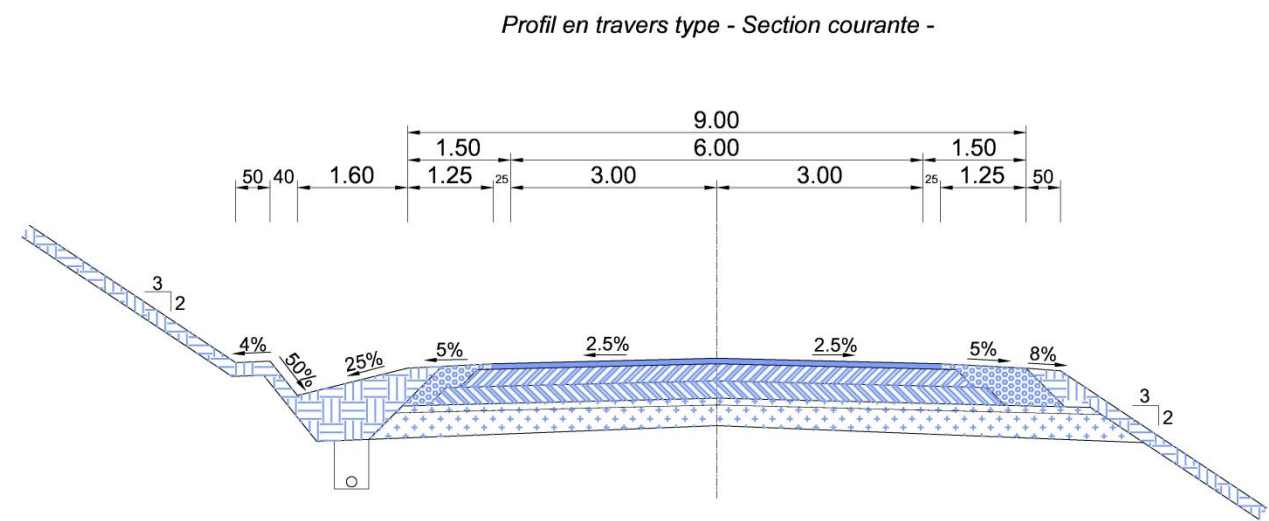
Caractéristiques des tracés :

Le projet est élaboré en appliquant les recommandations pour la conception générale et la géométrie de la route « Aménagement des routes principales » édité par le SETRA (Ministère de l’Equipement – Direction des routes), Août 1994 pour le type de route : R60 – 2 voies en relief vallonné.

Les caractéristiques principales des variantes sont présentées ci-dessous :

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
LONGUEUR	3060m	3560m
RAYON MINIMAL EN PLAN	120m (70m sur existant)	120m
PENTE MAXIMALE	5,8%	5,5%

Le profil en travers de la voie respecte celui utilisé pour les aménagements réalisés sur la RD902 entre Lubersac et l’échangeur A20 de *Beausoleil*.



TRACÉ COMMUN : Les échanges avec les autres voiries sont gérés avec un carrefour giratoire au droit de la RD902 actuelle, et par des carrefours réaménagés perpendiculairement au droit des autres voies rétablies.

VARIANTE 1 : Les carrefours et accès directs sur la rue du Verdier ne sont pas améliorés dans sa partie haute. La rue de la Traverse par contre n’est pas rétablie côté rue du Verdier et donc transformée en impasse. Un rétablissement des accès à l’entreprise Valade est aménagé à l’extrémité Ouest de la section neuve et la route de Faraud est rétablie par un carrefour à niveau.

VARIANTE 2 : La déviation prend son origine par un carrefour giratoire réalisé sur la RD901 à l’intersection avec la rue de la Redondia. La route de Faraud (voie communale) est rétablie par un carrefour à niveau comme pour la variante 1.

E.4 TERRASSEMENTS – GÉOTECHNIQUE

Les critères de choix retenus après études et analyse de l’état initial sont les suivants :

- L’étude des mouvements de terre (bilan matériaux permettant de définir le caractère excédentaire ou déficitaire du tracé)
- La teneur des dispositions constructives (notamment liées à la mise en œuvre de remblai de grande hauteur / déblai de grande profondeur).

En matière de terrassement, l’étude du mouvement des terres des matériaux ont visé à l’utilisation maximale des matériaux extraits.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
LONGUEUR (m)	3060	3560
DÉBLAIS (m³)	59 000	62 000
REMBLAIS (m³)	36 000	56 000

La variante 1 implique des travaux de terrassements moins importants que pour la deuxième. La variante 2 nécessite plus de travaux de remblais avec 20 000 m³ de plus que pour la première mais cela minimise les impacts liés aux zones de dépôt.

La variante 1 est plus fortement excédentaire. Cette particularité induit la recherche de zones de dépôt et l'évacuation des volumes en excès. La variante 2, elle, est proche de l'équilibre mais elle cumule à la fois un grand remblai et un grand déblai nécessitant la mise en œuvre de dispositions constructives particulières.

La géologie du secteur est caractérisée par un sous-sol constitué de roches métamorphiques de type Gneiss. Ceux-ci sont fortement arénisés (altérés) et les terrassements seront majoritairement réalisés dans les sols meubles.

E.5. COÛTS D'INVESTISSEMENTS

PROPOSITION 1 : PASSAGE PAR LA ZONE INDUSTRIELLE

LIBELLÉ DU POSTE	ESTIMATION
Dégagement des emprises	4 920 000,00
Études et contrôles	230 000,00
Acquisitions foncières	250 000,00
TOTAL GÉNÉRAL ARRONDI (T.T.C.)	5 400 000,00 €

PROPOSITION 2 : PASSAGE PAR LE SUD DE LUBERSAC

LIBELLÉ DU POSTE	ESTIMATION
Dégagement des emprises	5 850 000,00
Études et contrôles	250 000,00
Acquisitions foncières	300 000,00
TOTAL GÉNÉRAL ARRONDI (T.T.C.)	6 400 000,00 €

E.6 CIRCULATION DU TRAFIC DE TRANSIT

L'écoulement du trafic de transit sera plus aisé avec le tracé de la variante 2 qu'avec celui de la variante 1.

En effet, cette dernière passe par la rue du Verdier, où sont implantées diverses activités industrielles et commerciales et un lotissement. Elle implique aussi de traverser une partie déjà urbanisée en entrée sud de Lubersac (devant les centres commerciaux.

De plus, la variante 1 présente des caractéristiques qui peuvent s'avérer désavantageuses pour la fluidité du trafic et la sécurité, notamment les courbes et la présence de fortes pentes au niveau de l'entrée dans la zone industrielle du Verdier.

La variante 2 évite tous ces inconvénients et permettra un meilleur écoulement du trafic de transit ainsi que des nuisances sur les zones déjà urbanisées au sud de Lubersac.

E.7 SYNTHÈSE

CRITÈRES DE COMPARAISON	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Milieu physique		
Milieu naturel		
Agriculture		
Desserte des activités industrielles		
Cadre de vie		
Paysage		
Terrassements - géotechnique		
Ecoulement du trafic de transit		
Coûts d'investissement		

La présente consultation publique permet à la population de prendre connaissance des projets d'aménagement et d'exprimer un avis sur ceux-ci. Les avis recueillis doivent également permettre d'optimiser le projet en vue d'en réduire les impacts sur les activités humaines et l'environnement. A l'issue de cette concertation, un tracé plus précis sera étudié et soumis à l'avis de la population lors de la procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

LEXIQUE

DUP – Déclaration d’Utilité Publique, procédure administrative qui permet de réaliser une opération d’aménagement sur des terrains privés en les expropriant. Elle est obtenue suite à une enquête d’utilité publique.

Enquête publique, procédure préalable aux opérations d’aménagement du territoire.

TMJO , trafic moyen journalier issu des jours ouvrés.

ZNIEFF – Zone Naturelle d’Inventaire Écologique Faunistique et Floristique, espace naturel inventorié en raison de son caractère remarquable.

Natura 2000, site naturel ou semi-naturel de l’Union Européenne ayant une grande valeur patrimoniale par la faune et la flore exceptionnelle qu’il contient.

ZICO - Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux, identifiée comme importante pour certaines espèces d’oiseaux.

Mésophile, dont la croissance est optimale sous une température comprise entre 20 et 45 °C.

EPIDOR - Établissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne. Son action relève d’une mission d’intérêt général : agir pour une gestion durable de l’eau, des rivières et des milieux aquatiques.

ICPE – Installation Classée pour la Protection de l’Environnement, toute installation qui peut représenter des dangers ou des inconvénients pour : la commodité du voisinage, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l’agriculture, la protection de la nature, de l’environnement et des paysages, l’utilisation rationnelle de l’énergie, la conservation des sites, des monuments ou du patrimoine archéologique.